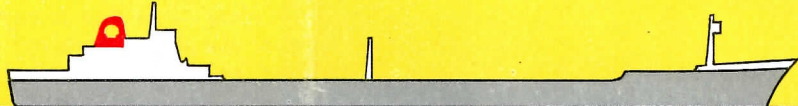


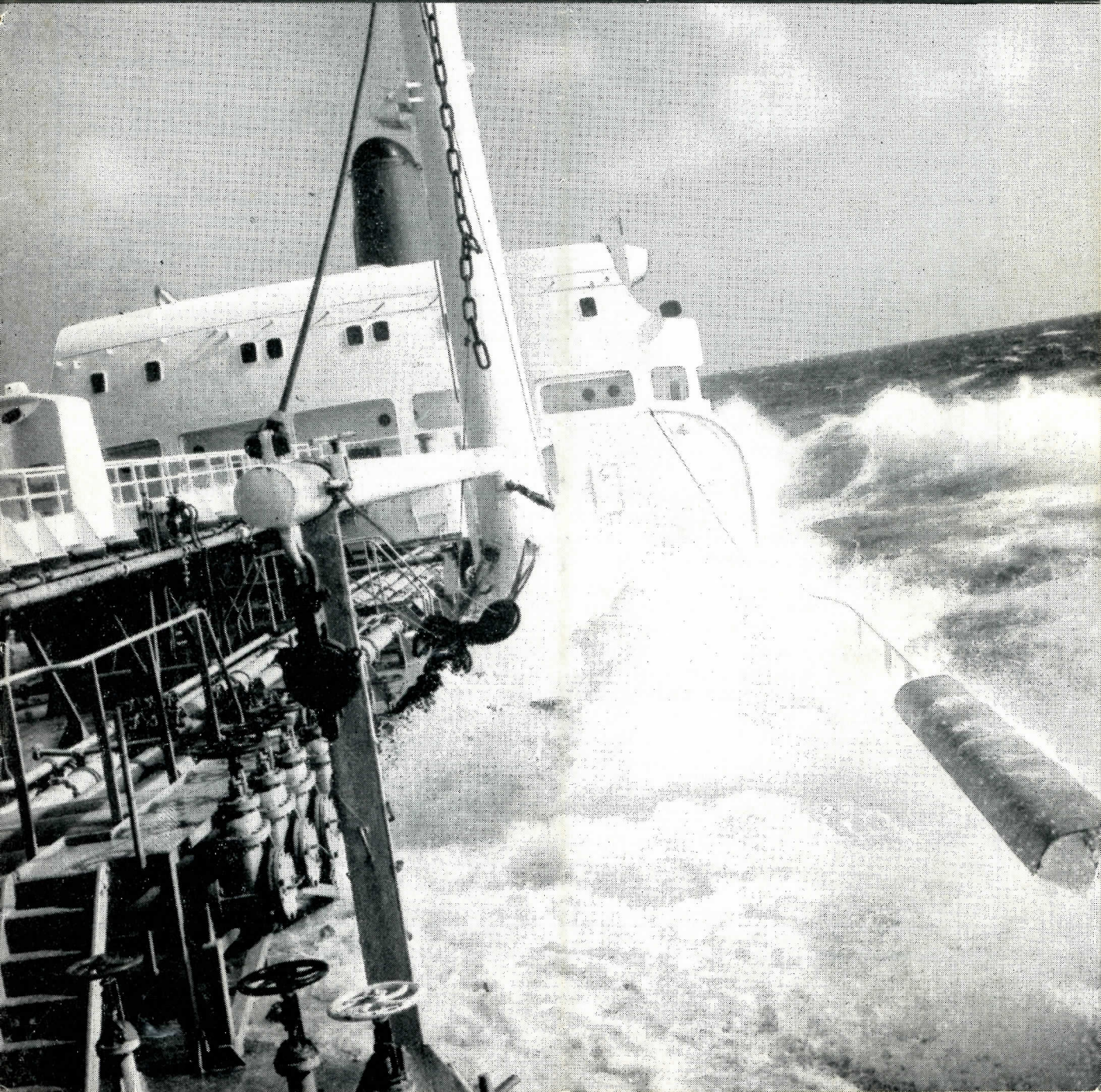


tussen schip en ka

vierde jaargang no. 10 — juni 1965



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



... ik zou niet willen zeggen dat het opsporen van olie in de Noordpool — wanneer vermoed wordt dat olie daar gevonden kan worden — tot de onmogelijkheden moet worden gerekend ...

... tenzij men een praktisch bruikbare opvolger voor de inwendige verbrandingsmotor vindt — en daar is nog geen kijk op — is er geen alternatief voor olie als DE brandstof voor vervoersmiddelen, of het nu over land, zee of door de lucht betreft ...

JHR. MR. J. H. LOUDON SPRAK OVER

DE VOORUITZICHTEN VAN DE OLIE-INDUSTRIE

Tijdens de Lord Cadman herdenkingsrede voor „The Institute of Petroleum” te Londen heeft jhr. mr. J. H. Loudon, president-directeur van de „Koninklijke/Shell Groep”, verklaard dat tegen 1990 de vrije wereld ongeveer driemaal zoveel olie en aardgas nodig zal hebben als thans het geval is.

In de komende 25 jaar zal voor deze expansie een investering van ongeveer 1250 miljard gulden nodig zijn. Jhr. Loudon zei dat de vraag zal toenemen tot een rond bedrag van ongeveer 100 miljoen barrel per dag; het grootste deel van de produktiestijging zal uit het Midden-Oosten moeten komen.

Hoewel er niet de minste twijfel aan bestaat dat de olie-industrie alsdan de extra benodigde hoeveelheden aardolie zal kunnen vinden, produceren en aanwenden, waarschuwde jhr. Loudon dat zij winstgevend moet blijven. „Zolang de regeringen in zowel produktie- als verbruikslanden niet te hebzuchtig — of kortzichtig — zijn, zal de olie-industrie in staat blijven voor een overvloedige toevoer van goedkope energie te zorgen om de groei van de wereldeconomie te helpen bevorderen”, aldus spreker. „Indien de olie-industrie echter ernstige moeilijkheden ondervindt, dan zal de schone belofte van een toekomst van overvloed niet kunnen worden waar gemaakt en — met de explosieve groei van de wereldbevolking in het vooruitzicht — zal dit op voorspoed en levensstandaard onvermijdelijk een nadelige invloed hebben”.

Jhr. Loudon had als onderwerp voor zijn rede gekozen „De vooruitzichten van de olie-industrie in de komende 25 jaar”. Hij voorspelde o.a. grotere olie-winning uit in zee gelegen gebieden met, te zijner tijd, volledige olievelden op de zeebodem, nieuwe boortech-nieken, opsporing onder water van olie in het Noordpoolgebied, waarbij van onderzeeboten gebruik wordt gemaakt, steeds groter wordende tankers, waarschijnlijk tot een maximum van 200.000 tot 250.000 b.r.t., verdere automatisering van raffinaderijen, die hun informatie ontvangen van één gemeenschappelijke computer, alsook een verdere expansie van petro-chemische produkten op het gebied van geprefabriceerde bouwelementen of standaard-elementen die gemaakt zijn van nog sterkere plastics, waarschijnlijk met nieuwe eigenschappen die nog uitgevonden moeten worden; ook nog krachtiger kunstmeststoffen zullen op de markt komen.

Controle-apparatuur voor machinekamer

In het mei-nummer van „Tussen Schip en Ka” heeft u het een en ander kunnen lezen omtrent de afstandsbediening van de hoofdmotor en de controle-apparatuur die daarmee verband houdt.

De voorbereidende werkzaamheden voor de apparatuur die in verband hiermede in de controlekamer moet worden ondergebracht, zijn nu vrijwel voleindigd.

Eén van de voornaamste regels die hierbij aangehouden werd was, dat in verband met de veelzijdigheid van de controlepunten, de overzichtelijkheid niet uit het oog mocht worden verloren. Vooral aan boord van een schip, waar de ruimte niet in onbeperkte mate beschikbaar is, dient hier terdege rekening mee gehouden te worden.

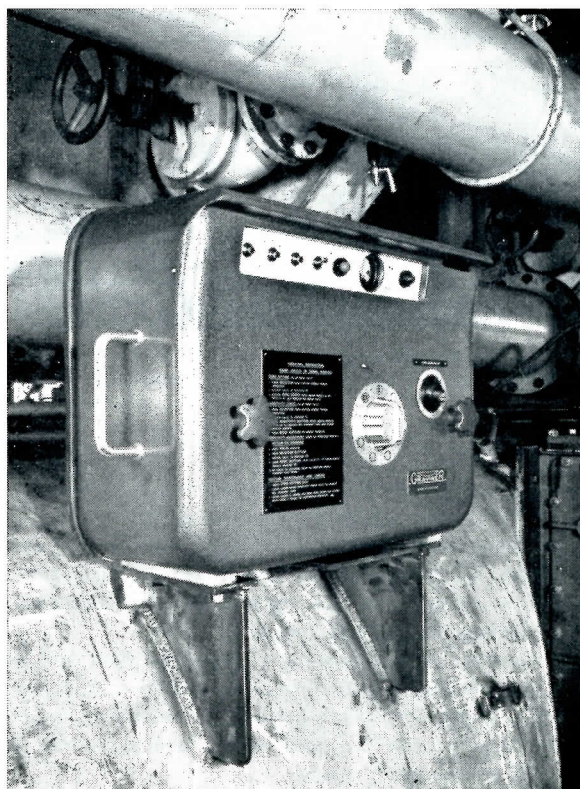
Voor de temperatuurcontrole van de smeerolie afkomstig van de bewegende delen van de hoofdmotor is een alarmpaneel ingebouwd van het fabriikaat „Autronica”. Van de 48 meetpunten die dit toestel heeft, zijn er 41 aangesloten op de belangrijkste punten van de hoofdmotor. De volgende tabel laat zien welke dit zijn:

Aansluitpunten voor temperatuurmetingen van de hoofdmotor B & W 984-VT2BF-180

Hoofdmatalen krukas	11 punten
Metalen van krukpenen	9 „
Metalen van kruishoofden	18 „
Metaal van stuwas	1 „
Drukblok segmenten	1 „
Toevoer smeerolie	1 „

Totaal 41 punten

Ieder meetpunt heeft zijn eigen voeler en op het paneel wordt door een flauw brandend lampje aangegeven, dat het circuit van dit punt goed functioneert. Mocht nu de temperatuur van een of meer van de meetpunten te hoog worden, dan wordt dit kenbaar doordat in de controlekamer en in de machinekamer een hoorbaar alarm in werking gesteld wordt. Op het paneel is bovendien onmiddellijk zichtbaar welk punt van de hoofdmotor niet meer in orde is. Door middel van een keuze-

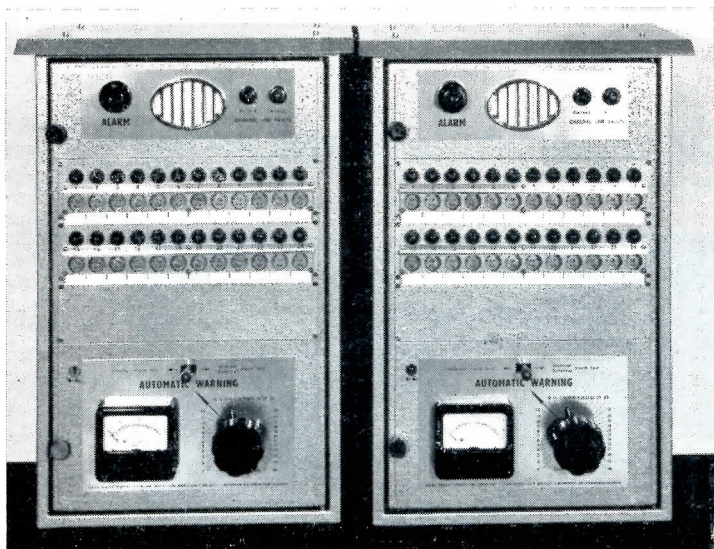


Eén van de twee olie-mist-controle-apparaten.

schakelaar kan voortdurend van ieder punt de meetwaarde op een schaal worden afgelezen.

Eveneens wordt nog van de hoofdmotor op 11 punten de oliemist gecontroleerd door een zgn. „Graviner”. Dit instrument zal voor vele werktuigkundigen al geen nieuwtje meer zijn, daar dit ook reeds op de „Acteon” geïnstalleerd is. De wijze waarop een alarmtoestand kenbaar gemaakt wordt, is dezelfde als voor de „Autronica”.

De temperaturen van de uitlaatgassen, de omwentelingen van de oplaadgroepen en verdere instrumentatie van de hoofdmotor zijn gegroepeerd ter plaatse van de manoeuvreerstand. Aan weerszijden hiervan bevinden



Temperatuurindicatie en alarmpanelen voor de hoofdmotoren op de „Diadema“, de „Diloma“ en de „Dosina“ (2 per schip)

zich de panelen voor de smeerolie-, koelwater-, brandstof- en luchtsystemen, alsook het stoomsysteem.

Ook hier is weer alarmering toegepast door middel van hoorbare en zichtbare signalen. Voor laatstgenoemde systemen is ook in beperkte mate afstandsbediening van enige belangrijke pompen mogelijk.

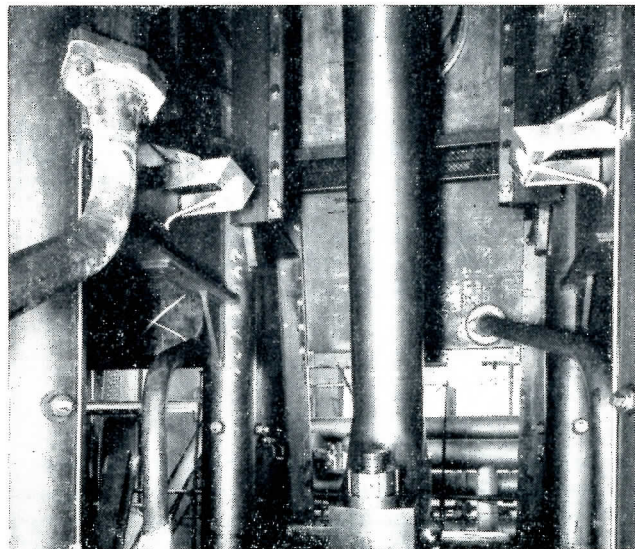
Het hoorbare signaal van ieder alarm kan door middel van een schakelaar buiten werking gesteld worden; de alarmtoestand blijft zichtbaar door het branden van een rode lamp tot de toestand weer hersteld is en de schakelaar teruggezet wordt.

De smeeroliepompen (3) van de hoofdmotor zijn voorzien van druk-schakelautomaten. Wordt de druk in het systeem te laag, dan schakelt automatisch de derde pomp bij. Ook dit is zichtbaar in de controlekamer.

De smeeroliefilters in de persleiding van de pompen naar de hoofdmotor werken geheel automatisch. Komt de drukval over deze filters door vervuiling boven een ingestelde waarde dan wordt de „grote schoonmaak“ van deze filters automatisch in werking gebracht. Door het inbrengen van automatie in dergelijke apparatuur is het juist van belang voor de werktuigkundigen te weten of alles goed functioneert en daarom is hierop een alarm aangebracht, dat aangeeft wanneer het drukverschil toch nog te hoog mocht worden.

Dit artikel geeft een indruk van de wijze waarop de inrichting van de controlekamer tot stand is gekomen. Slechts een deel van de toegepaste methoden voor de controle van het bedrijf, door middel van automatisch in werking tredende alarmen, kon hierbij genoemd worden.

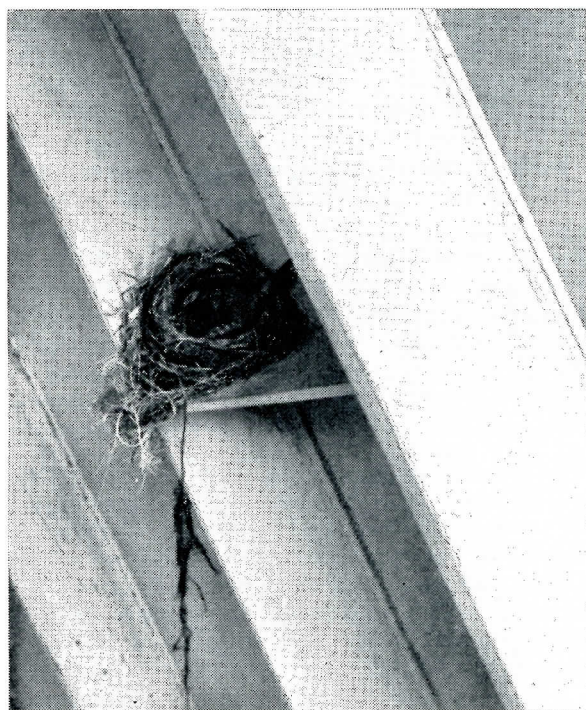
Laten wij hopen dat de hoorbare alarmen zich niet vaker



Wijze waarop de temperaturen van de smeerolie van beide kruishoofdmetalen afgetast wordt

laten horen en de rode lampen zich niet vaker laten zien dan gedurende het testen hiervan door de werktuigkundigen!

De eerste „opvarenden“ van het m.s. „Diloma“ (N.D.S.M.-bouwnummer 499) hebben zich al in de spanten genesteld



AUTOMATISERING EN MECHANISATIE

In de afgelopen anderhalf jaar hebben wij in dit tijdschrift verschillende artikelen doen verschijnen over automatisering, mechanisatie en afstandsbediening en -controle. Wellicht kan nochtans de indruk zijn gewekt dat dit allemaal nog geïsoleerde pogingen in die richting zijn geweest.

Teneinde nu te illustreren dat het streven en de toepassing in deze richting leeft in alle geledingen van de wereldscheepvaart, hebben wij de februari 1965 uitgave van het tijdschrift „The Motor Ship” genomen en daaruit onderstaande uittreksels samengesteld over dit interessante en actuele onderwerp.

Onlangs werd het bij de werf van John Readhead & Sons Ltd. te South Shields gebouwde motorschip „Shahristan” door de rederij Strick Line Ltd. in de vaart genomen. Het schip is uitgerust met een Doxford motor, welke, indien gewenst, geheel vanaf de brug bediend kan worden. De gegeven brugorders worden voorts automatisch geregistreerd. Een reserve circulatiepomp komt voorts automatisch in werking als de hoofdcirculatiepomp het laat afweten. De luchtcompressors werken automatisch, afgestemd op een bepaalde druk. De smeroliepompen zijn voorzien van een automatische regeling voor smerolie van verschillende viscositeit.

De Howaldtswerke Hamburg A.G. heeft thans een M.A.N. scheepsmotor gebouwd van 9 cilinders met een cilinder-diameter van 930 mm en een onbelast vermogen van 22.500 b.h.p. bij 112 r.p.m. De motor is voorzien van automatische afstandsbediening-apparatuur, welke werd ontwikkeld door de Siemens-Schukertwerke. De firma levert voor deze motor ook een automatisch regelingsstelsel voor de 3 dieselgeneratoren alsmede een systeem voor automatische registratie van gegevens (data logging installation) en automatische regeling voor luchtcompressoren, algemene-dienstpompen, ballastpompen, enz. Voorts levert Siemens gesloten circuit televisie-apparatuur als hulpmiddel bij het meren.

Voor de 53.550 d.w.t. tanker „Bramora” leverde A/B Götaverken een 10-cilinder-motor met een cilinderdiameter van 850 mm, welke bij 115 r.p.m. een vermogen van 21.000 b.h.p. levert. Ook deze motor is voorzien van automatische afstandsbediening vanaf de brug en vanaf de centrale controlekamer in de machinekamer. De centrale controlekamer is voorzien van druk- en temperatuur-controle-apparatuur alsmede van 150 automatische alarmpunten.

Een nieuwtje is een automatische ankergeleiding. Deze geleiding is ontwikkeld door de Japanse werf Nippon Kokan K.K. De geleiding is een constructie op ongeveer

een ankerlengte buiten het kluis, welke bij het inhieuwen van het anker, het anker altijd automatisch zo draait dat de vloeien van het anker naar buiten komen te zitten. Hierdoor kan nooit meer schade aan verf of boegplaten ontstaan door naar binnen gekeerde ankervloeien.

Elliot Marine Automation Ltd., een Britse onderneming die al vele vormen van afstandsbediening en -controle, automatisering en „data logging” heeft ontwikkeld, heeft ten behoeve van de toenemende toepassing op de koopvaardij schepen op dit gebied, te Gothenburg en te 's-Gravenhage technisch dienstverlenende vertegenwoordigingen geopend.

Op de Clydebank werf van John Brown & Co. is de bouw begonnen van een motorvrachtschip van 13.000 ton bruto voor de rederij Alfred Holt & Co. Het schip zal een B. & W. motor krijgen van 18.900 b.h.p., welke het schip een dienstnelheid van 20 m/u zal geven. In de machinekamer zal uitgebreide automatisering worden toegepast, inclusief enkele eigen systemen van de rederij. Bij de werf van Cochrane & Sons Ltd. te Selby zullen voor de Ross Group Ltd. twee semi-automatische hektrawlers worden gebouwd, welke een lengte van 120 voet zullen krijgen. Door de automatisering zullen deze trawlers met een bemanning van 10 man kunnen volstaan in plaats van de gebruikelijke 15 man.

In november van vorig jaar is de B.P.-tanker „British Fern” in de vaart gekomen. Dit schip is uitgerust met een automatische ladingpompbeveiliging indien de pomp overbelast dreigt te worden respectievelijk indien het ladingpeil in de tank zo laag wordt dat de mogelijkheid van aanzuigen van lucht ontstaat. Dit wordt bereikt door gebruik van een afsluitersysteem van de firma Drayton Controls Ltd.

Voor de Compagnie des Messageries Maritimes te Parijs zijn drie motorvrachtschepen, de „Var”, „Vienne” en „Vaucluse”, in de vaart gekomen, elk van 9.500 ton d.w. en uitgerust met een Sulzer motor van 14.400 b.h.p., die het schip een dienstnelheid van 18 m/u geeft. Een brugafstandsbedieningssysteem voor de hoofdmotor is geïnstalleerd volgens ontwerp van Sulzer-Westinghouse. Uitvoerige automatisering is toegepast op de momenteel grootste tanker onder Franse vlag, de motortanker „Roger Gasquet”, 91.885 d.w.t. van de Compagnie Navale des Pétroles, Parijs. Deze tanker met een free-flow ladingtanksysteem, is uitgerust met volledige afstandsbediening en -controle voor de ladingbehandeling. Ook dit schip heeft een brugafstandsbediening van de hoofdmotor alsmede een volledige centralisatie van het machinekamerbedrijf in een centrale controlekamer.

(vervolg op pagina 6, onderaan)

Hoe stelt men olie- en aardgasreserves vast?

Wat is bewezen, wat is waarschijnlijk?

Enige tijd geleden kon men in de dagbladen lezen dat, naar aanleiding van het onderzoek van de Geologische Dienst, de totale voorraad gas in het Slochteren-veld op 1500 miljard m³ gesteld moet worden. Verscheidene kranten gaven een aanvullende informatie, waaruit bleek dat deze 1500 miljard m³ waren samengesteld uit een bewezen reserve van 1100 miljard m³ en een waarschijnlijke reserve van 400 miljard m³. Menig lezer zal, ook al met het oog op de geschiedenis van dit veld, zijn wenkbrauwen hebben gefronst en zich hebben afgevraagd of het veld dan tóch meer gas bevat dan de N.A.M.-directie opgeeft en of sommige politici die met nóg hogere reservecijfers komen aandragen, dan toch gelijk hebben.

Het is in de eerste plaats noodzakelijk vast te stellen wat we onder bewezen en waarschijnlijke reserves verstaan. Onder bewezen reserves verstaat men die hoeveelheden door boringen aangetoonde aardolie en aardgas waarvan op goede gronden kan worden aangenomen, dat ze op economische basis en volgens een voor het betreffend veld gangbare produktie-wijze geproduceerd kunnen worden. Deze bewezen reserves bezitten een zo grote mate van zekerheid dat zij als uitgangspunt kunnen dienen voor het afsluiten van verkoopcontracten en het aangaan van de daarmee samenhangende investeringen in putten, installaties, pijpleidingen e.d. Van waarschijnlijke reserves spreekt de olie-industrie wanneer zij doelt op gebieden, die grenzen aan velden met bewezen reserves en waar aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van aardolie of aardgas. Definitieve aanwezigheid en commerciële winbaarheid moeten echter nog worden vastgesteld. Dit is dan ook de reden waarom men deze cijfers niet graag publiceert. Valt deze vaststelling in de loop van de ontwikkeling van het veld positief uit, dan zal een deel van deze waarschijnlijke reserve aan de reeds vastgestelde bewezen reserve kunnen worden toegevoegd.

Schattingen maken

Het maken van reserveschattingen kort na een olie- of gasvondst en gedurende de eerste periode van verkenningsboringen is niet eenvoudig. Men dient hiervoor te beschikken over diverse gegevens, zoals bv. de dikte van de olie- of gasvoerende laag, het poriënvolume van het oliezand of de

olie resp. gashoudende zandsteen, de gemiddelde formatie-temperatuur en de druk in de formatie. Tezamen met de begrenzing van het veld, vastgesteld door verscheidene boringen, kan men uit bovengenoemde gegevens een globale schatting van de — voorlopige — olie- of gasvoorraad maken. Gegevens verkregen bij de eerste boringen, zoals bv. de dikte van de olie- of gasvoerende laag, kunnen bij volgende boringen echter geheel anders blijken te zijn, of de begrenzing van het veld kan door nieuwe boringen veranderen. Het is dus begrijpelijk dat reserveschattingen in dit stadium aan de voorzichtige kant moeten zijn daar ze slechts steunen op en bepaald worden door enkele succesvolle boringen.

Bij iedere volgende verkenningsboring wordt het structuurbeeld duidelijker en worden aanvullende gegevens verkregen betreffende de fysische eigenschappen van de betreffende formatie, gegevens die in de eerste plaats de directe omgeving van de put betreffen, doch vaak ook over een groter gebied meer inzicht geven.

Momentopname

Het is duidelijk dat de bewezen reserve een momentopname is, d.w.z. steunend op de op dat moment beschikbare gegevens. Het is dus ook allerminst vreemd dat men wat het Groningse gasveld betreft na 40, 150 en 400 miljard m³ op de thans bekende 1100 miljard m³ is gekomen. Het zijn evenzoveel stadia in de ontwikkeling van dit veld.

Moeten wij deze laatste schatting als het eindstadium beschouwen? Wel, het is niet onmogelijk dat verdere boringen de bewezen reserves van „Slochteren” zullen doen toenemen. Volgens opgave van de Geologische Dienst zijn er tenslotte nog altijd (ca. 400 miljard m³) waarschijnlijke reserves. Spectaculaire verhogingen worden echter door de experts niet verwacht. Speculaties daarop moeten daarom als „wishful thinking” beschouwd worden.

Overgenomen uit „De Drum” — veertiendaags blad voor het personeel van het Koninklijk Shell Exploratie en Produktie Laboratorium te Rijswijk (Z.-H.).

(vervolg van pagina 5)

Automatisering in de machinekamer is zeer ver doorgevoerd.

Ishi Kawajima — Harima Heavy Industries Co. Ltd., Tokyo, heeft in samenwerking met de Toshiba Electric Co., Tokyo, een „data logging” systeem ontwikkeld dat een controle-capaciteit heeft van 100 meetpunten van de machinekamer met een meetsnelheid van 1 meetpunt

per seconde. Heeft een meetpunt de vooraf ingestelde meetgrenzen overschreden, dan wordt een licht- en geluidsalarm in werking gesteld.

Een bij Vickers-Armstrong in aanbouw zijnde B.P.-tanker van 100.000 d.w.t. zal worden uitgerust met een automatisch startstelsel voor een hulpgenerator indien een defect in de hoofdgenerator optreedt. Dit stelsel werd ontwikkeld door Pyropress Engineering Co. Ltd., Kempston, Bedford.

EERBEToon VOOR NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ

Wij staan te boek als een zeevarende natie; het is echter jammer dat zodra dit naar voren komt bij de naamgeving aan straten e.d. gewoonlijk alleen de Marine de volle aandacht krijgt.

Wij zijn de laatste die Michiel Adriaansz. De Ruyter en Karel Doorman deze eer misgunnen, maar we achten het toch een bijzonder goede gedachte van de Dordtse Woningstichting „Vooruitgang” bij de naamgeving aan de door hen gebouwde of nog te bouwen flats in de Zwijndrechtse wijk Kort Ambacht de Nederlandse Koopvaardij wegens haar rol in de jongste wereldoorlog te eren. De Stichting heeft gemeend aan dit idee geen betere uitvoering te kunnen geven dan door aan een vijftal flats de namen te verbinden van gezagvoerders ter koopvaardij die in de jaren 1940/45 bij het volbrengen van hun plicht het leven lieten.

Op maandag 10 mei jl., precies vijfentwintig jaar na de datum dat ons land bij de tweede wereldoorlog betrokken raakte, werden tijdens een korte plechtigheid de gedenkplaten onthuld die op de flats zullen worden angebracht. De eerste van deze platen was op dat moment reeds te bestemder plaatse bevestigd en vermeldde de naam van Kapitein W. Horsman, die op 11 november 1942 in de Indische Oceaan als gezagvoerder van het m.s. „Ondina” sneuvelde tijdens het bekende zeegevecht met twee Japanse hulpkruisers.

De andere flats krijgen de namen van Kapitein Tj. Luidinga van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, Kapitein J. Stamperius van de Holland-Amerika-Lijn, Kapitein C. Rietbergen van de Koninklijke Hollandsche Lloyd en Kapitein C. P. Dekker van de K.N.S.M.

De aanwezigen, waaronder vertegenwoordigers van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en de verschillende rederijen, werden eerst toegesproken door de heer J. Reinigert, voorzitter van de Woningstichting „Vooruitgang”, die er de nadruk op legde alle zeevarenden met deze vernoemingen te willen eren en herdenken.

Vervolgens nam de heer G. Vermeulen, voorzitter van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart, namens de Nederlandse Redersgemeenschap het woord. Hij onderstreepte nog eens de belangrijke rol die de Nederlandse Koopvaardij in de oorlogsjaren heeft gespeeld en sprak de wens uit dat de flats bewoond mogen worden door gelukkige mensen die in een vrij land kunnen leven, vrij mede dank zij het offer dat door de hier vernoemde koopvaardij-officieren werd gebracht.

Daarna werden de gedenkplaten door nabestaanden van de overledenen onthuld en wel door de rederij-vlag, die er vóór bevestigd was, weg te nemen en te hijsen.

Tot besluit van de plechtigheid werd door leerlingen van de



zesde klas van de Openbare Lagere School het Wilhelmus gezongen waar alle aanwezigen mee instemden.

Namens de heer Rodenburg, die door verblijf buitenlands verhinderd was de plechtigheid bij te wonen, was onze Maatschappij in Zwijndrecht vertegenwoordigd door de heer L. F. van den Belt.

De gedenkplaat van Kapitein Horsman werd onthuld door zijn broer, de heer J. J. Horsman, die met zijn echtgenote tegenwoordig was.

Voorts bevond zich onder de aanwezigen onze oud-gezagvoerder Kapitein M. J. Rehwinkel, die ten tijde van het zeegevecht eerste stuurman van de „Ondina” was en die na het overlijden van Kapitein Horsman het commando van het schip op zich nam.



1



2

C.N.O.O.K.S.-

Op woensdag 21 april jl. werd in het „Rijn reünie-lunch gehouden van de „Club van Nieuw Oud- Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Schepen groter dan bij de voorgaande gelegenheden en — sinds oktober 1964 traden negen nieuwe leden regelmatig plaatsvindende reünies zeer op prijs. Een prettige manier om de oud-collega's weer te ontmoeten ondanks het zeevarende karakter van deze bijeenkomsten sloot te halen”.

Kapitein Aschmoneit hield een lezing over „Wapens” en gezien het aantal na afloop gesteld. Na afloop van de lunch gaf de heer Rodenburg N.V., enige gedetailleerde gegevens over de tankervloot; gegevens die steeds een zeer aardig gepensioneerde zeevarenden.

Bijgaande foto's tonen overduidelijk dat oude collega's werden aangehaald. Om ca. half vier keer de geest, huiswaarts.

Foto 1: Aan de hoofdtafel v.l.n.r. de heren W. B. Kruijsmulder, H. Aschmoneit, E. G. van Eerde, G. den Bakker, J. Jongejan, D. Rodenburg, J. I. Meijer, C. J. van de Weyer, A. D. Olie, F. Edens en J. A. Stoppelsteen.



Foto 2: Onze Directeur, de heer D. Rodenburg, in gesprek met onze ond-gezagvoerder J. I. Meijer, voorzitter van de C.N.O.O.K.S. voor het verenigingsjaar 1964/1965.

Foto 3: Er werd druk gevaren... V.l.n.r. de heren H. Paauw (1), B. J. van Balsvoort (2), L. Langendoen (3), C. Groen (4), P. J. Smit (5), A. Westerduin (6), J. Roos (7), W. H. Hupkes (8) en L. van Leeuwen (9).

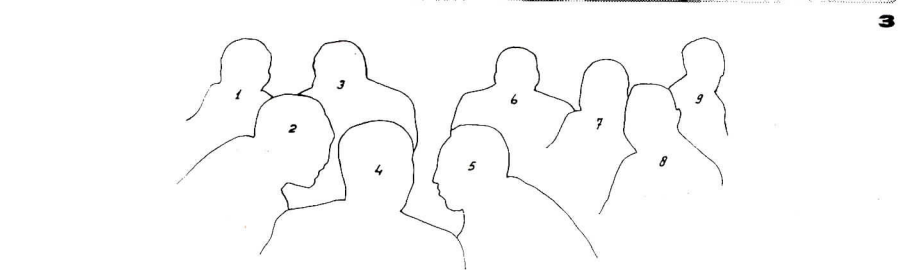


Foto 4: Verenigd onder de oude N.I.T.-vlag.



NIEUWS

tel" te Rotterdam de 29ste
landse Oud-Gezagvoerders en
ll". Wederom was de opkomst
e gestadige groei van de Club
n toe — bewijst wel dat deze
orden gesteld. Het is dan ook
s te ontmoeten en vooral om,
komsten, „oude koeien uit de

heepsbeveiliging tegen atoom-
ragen bleek deze uiteenzetting
n te hebben.

, directeur van Shell Tankers
ekomstige uitbreiding van de
chtig gehoor vinden bij onze

riendschapsbanden wederom
ler, voldaan naar lichaam en

INWIJDING NEDERLANDS EREVELD „MILL HILL" TE LONDEN

In tegenwoordigheid van Z.K.H. Prins Bernhard en de hertog van Gloucester, leden van de Nederlandse en Engelse regering, vertegenwoordigers van de Nederlandse strijdkrachten en van de Koopvaardij en vele nabestaanden, is op 12 mei jl. het Nederlandse ereveld „Mill Hill" in Westminster (Londen) officieel geopend. Hoog stond de zon aan een wolkenloze hemel toen de deputatie van de Nederlandse Koopvaardij, onder leiding van onze oud-gezagvoerder J. Boersma — thans Secretaris van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart — het ereveld betrad om de plechtige inwijding van deze fraai aangelegde begraafplaats bij te wonen.

Velen van de Nederlandse Koopvaardijvloot die in de tweede wereldoorlog, al dan niet door oorlogshandelingen, in het Verenigd Koninkrijk het leven lieten, hebben er een laatste rustplaats gevonden. In totaal zijn hier 253 Nederlandse zeevarenden en militairen, wier graven zich op vele kerkhoven bevonden, onder andere reeds op „Mill Hill", herbegraven, terwijl de namen van 180 slachtoffers, van wie de stoffelijke resten niet naar „Mill Hill" werden overgebracht, op een waardig uitgevoerd eenvoudig monument vermeld zijn. Van de 253 graven zijn er 214 van personeelsleden van de Nederlandse Koopvaardij en zes hunner maakten deel uit van het officierskorps van de toenmalige N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, met name:

- | | | |
|-----------------|---|--|
| A. M. Bens | — | vijfde werktuigkundige postuum onderscheiden met het Bronzen Kruis |
| E. van den Berg | — | eerste stuurman |
| J. E. Dallinga | — | gezagvoerder |
| C. O. Jonkers | — | tweede werktuigkundige |
| P. C. Kruijt | — | gezagvoerder |
| C. Schaap | — | tweede stuurman |

De erehaag werd gevormd door drie maal 30 manschappen

van respectievelijk de Koninklijke Marine, de Koninklijke Luchtmacht en de Koninklijk Landmacht alsmede 30 officieren en onderofficieren van de Nederlandse Koopvaardij.

Shell Tankers N.V. was in de deputatie van de Koopvaardij vertegenwoordigd door kapitein H. A. H. Hylkema en bootsman C. Poot.

Nadat het woord was gevoerd door Z.E. Dr. J. H. van Roijen, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van H.M. de Koningin, en mevrouw H. G. van Anrooy-de Kempenaar, Presidente van de Raad van Bestuur der Oorlogsgravenstichting, vond de kranstegging bij het monument plaats, waarbij Prins Bernhard vooraan ging.

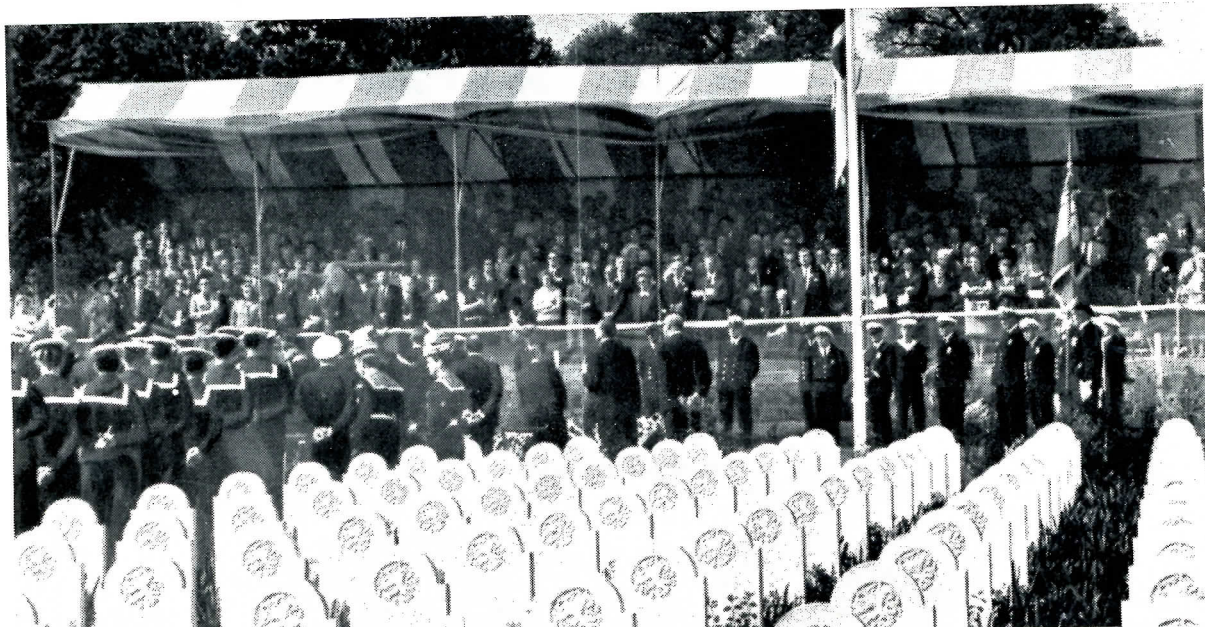
Op de signalen „Stil" en „Taptoe" volgde het halfstok hijsen van de vlaggen, waarna een minuut stilte in acht werd genomen. Bij het signaal „Vaandelmars" werden de vlaggen in top gehesen, waarna de plechtigheid werd besloten met het spelen van de Engelse en Nederlandse volksliederen, uitgevoerd door de Marinierskapel.

Wij willen dit verslag besluiten met het weergeven van de gevoevolle woorden die mevrouw Van Anrooy aan het slot van haar toespraak tot de nabestaanden richtte:

„Niets kan het echte gemis wegnemen, maar ergens in Jeruzalem staat geschreven „Wie alles wil wegstoppen of vergeten, beneemt zich de kans op een nieuw begin" en zo zal het ook velen onzer zijn vergaan, want het leven immers ging door. Ik moge daarom eindigen met het aanhalen van woorden van de Franse schrijver Pascal, geciteerd door de Franse dominee bij de begrafenis van onze geëerbiedigde Koningin Wilhelmina, onze hoge Landsvrouw, voor wie zij die hier liggen hun leven gaven en die in de bange oorlogsjaren, evenals uw zonen en mannen, zo ver van haar Vaderland ons tot voorbeeld en steun is geweest. Mogen deze wijze woorden, die zij zelf heeft neergeschreven, u tot troost zijn in uren van eenzaamheid en verdriet:

*Er is genoeg licht voor wie wil zien,
er is genoeg duisternis voor wie niet wil zien."*

Tijdens hun verblijf in Londen op 12 mei jl. brachten de nabestaanden, op uitnodiging van de Directie van Shell International Petroleum Company Ltd, een bezoek aan Shell Centre, waar zij werden ontvangen door de heer N. G. Voûte, lid van het Bestuur van „The Dutch Club" en van de „Netherlands Chamber of Commerce in the U.K.", aldaar.



INDUSTRIËLE TOEPASSING TRAAGHEIDS - POSITIE - BEPALINGSSYSTEEM

Nederlandse versie van artikel „Industry to get Inertial Navigator”, ontleend aan „Marine Engineering|Log” — januari 1965 editie.

Netherlands version of article „Industry to get Inertial Navigator” from „Marine Engineering|Log” — January, 1965 edition.

Eind verleden jaar kwam het traagheids-positie-bepalings-systeem (TPBS) van z'n hoge ruimtevaart-voetstuk en veroverde het zich ook een plaats bij de zeevaart.

Tijdens een bijeenkomst van het „Institute of Navigation” te San Francisco op 8 december 1964, introduceerde de Sperry Rand. Corp. een, wat zij noemde „nieuw universeel navigatie-systeem”, een traagheids-systeem voor de zeevaart met de laboratoriumnaam „SGN-4”.

De Sperry „SGN-4” brengt omvang, gewicht en prijs van het TPBS tot minder dan de helft terug. Volgens Sperry is dit het enige navigatiesysteem, dat werkelijk automatisering van het sturen mogelijk maakt. Traagheidsnavigatie is het enige systeem dat positie, koers, slingeren en stampen kan registreren. Dit betekent echter gezinszins dat het weer de één of andere, misschien nauwkeuriger, glazen bol is. Sperry stelt dat zij dit systeem in de toekomst in de eerste plaats economisch vergelijkbaar wil maken met andere systemen en daarbij niet zozeer een technisch noodzakelijke verbetering nastreeft, aangezien de schepen hun aanloophavens zo vaak en met zo grote regelmaat aandoen, dat men niet van zins zal zijn een hogere prijs te betalen voor nog grotere nauwkeurigheid. Echter, indien wij hiertegenover stellen de kosten van conventionele navigatie — daaronder begrepen uitrustingskosten, lonen, verbruik van bunkers en vertragingen welke zijn veroorzaakt door de wisselvalligheden inherent aan de navigatie — en wij niet boven die kosten uitkomen of eronder blijven, dan hebben wij een economische propositie. Twee sterke verkoopargumenten openen uitstekende perspectieven voor de traagheids-navigatie.

1. Niet alleen het koershouden maar de navigatie voor de gehele oversteek kan geautomatiseerd worden. Hiervoor worden aan het TPBS de positie, route en koerswijzigingen opgegeven, waarna de automatische piloot de orders van het TPBS uitvoert. Volgens Sperry bestaat de mogelijkheid, de oversteek van vertrek tot aankomst te automatiseren. En hoe langer de oversteek is, des te waardevoller zal het TPBS blijken te zijn.
2. Tevens verkrijgt men met het TPBS die nauwkeurigheid bij het navigeren welke nodig is voor het verwezenlijken van routing in drukke vaarwaters en, wat vooral belangrijk is, met TPBS wordt de veiligheid op zee altijd en overal verhoogd.

Principes

Het TPBS bepaalt de positie door het meten van elke beweging van het schip door vergelijking met een bekend uitgangspunt. In wezen is het een zwarte doos, die zichzelf

Er vinden in onze hedendaagse tijd onvoorstelbare, technische ontwikkelingen plaats welke vooralsnog alleen in de exacte wetenschapskringen bekendheid genieten, daar de enorme kosten die er aan verbonden zijn commerciële toepassing voorlopig uitsluiten.

Voor vele van deze technische vindingen kan echter al worden voorspeld dat commerciële toepassing op de lange duur toch mogelijk moet zijn, om welke reden dan ook van tijd tot tijd dergelijke revolutionaire ontwikkelingen, door overheidsinstanties of met steun van de overheid bereikt, ook buiten de exacte wetenschapskringen reeds om de hoek komen kijken. De traagheidsnavigatie is er een typisch voorbeeld van. De commerciële toepassing moet, zoals uit bijgaand artikel blijkt, op lange termijn worden gezien en daarbij denken we dan aan een periode van vijf tot tien jaar.

Het is echter van groot belang dat we reeds nu van dergelijke mogelijkheden kennis nemen opdat wij er op voorbereid en ingesteld zijn wanneer wij straks in de praktijk wellicht met deze technische vindingen geconfronteerd worden.

We kunnen alleen maar hopen dat ook de wettelijke bepalingen tijdig op deze nieuwe mogelijkheden worden aangepast, teneinde te voorkomen dat dergelijke mogelijkheden op het tijdstip dat van commerciële toepassing sprake zou kunnen zijn, als gevolg van wettelijke beperkingen niet ten volle zouden kunnen worden benut.

In een latere uitgave van dit maandblad hopen wij nog eens een artikel op te nemen, dat handelt over plaatsbepaling met behulp van kunstmatige hemellichamen.

Waar echter het schip bij laatstgenoemde vorm van plaatsbepaling afhankelijk is van een walstation, heeft de traagheids-navigatie het voordeel dat het in geen enkel opzicht afhankelijk is van een walstation hetgeen vooral voor een oorlogsmarine een aantrekkelijk aspect is. Vandaar dan ook dat in die hoek dit systeem voor het eerst in praktijk is gebracht.

observeert om de beweging daarbuiten te voelen en te meten; daarbij zijn geen radio-hulpmiddelen, waarneming van de sterren of geofysische hulpmiddelen nodig om te bepalen waar het schip is.

Het TPBS maakt gebruik van twee soorten bewegings-waar-

nemingsinstrumenten. Allereerst gyroscopen; instrumenten bekend door hun aanwending in gyrokompassen. Deze zijn echter technisch zo verfijnd dat zij een beweging kunnen waarnemen die 1/1800 deel van de snelheid van de uurwijzer van een horloge bedraagt.

In de tweede plaats versnellingsmeters: instrumenten die snelheid meten; zij kunnen echter geen onderscheid maken tussen versnelling en zwaartekracht. Een versnellingsmeter aan boord van een schip dat bijgedraaid ligt voor de storm, zou bijvoorbeeld een voorwaartse beweging registreren bij het rijzen van de boeg en een achterwaartse bij het dalen van de boeg. Om deze verwarring tussen zwaartekracht en versnelling op te heffen, worden de gyro's bij het TPBS gemonteerd op een stabiliteitstafel, die zich gedraagt als een ster in de ruimte. De daarop gemonteerde versnellingsmeters zijn dus niet aan zwaartekracht onderhevig en meten alleen ware snelheid.

De versnellingsmeters, die haaks op elkaar zijn gemonteerd, meten de snelheid noord-zuid en oost-west. Toevoeging van de tijdfactor geeft als uitkomst verheid en richting. Deze twee uitkomsten gevoegd bij een bekend uitgangspunt geven de positie en thans gaat een ander belangrijk onderdeel van het TPBS een rol spelen: de computer.

Het TPBS is welhaast prachtig in z'n eenvoud; tot voor kort was de verwezenlijking ervan bijna onmogelijk moeilijk. Het systeem moet bijvoorbeeld de omwenteling van de aarde, stromingen en windinvloed meten die een nagenoeg onwaarsneembare drift van het schip veroorzaken, evenals de werkelijke snelheid. Tegelijkertijd moet het niet in de war gebracht worden door het slingeren en stampen van het schip, door de aan de polen afgeplatte vorm van de aarde en door afwijkingen in de aardkorst die de zwaartekrachtlijnen enigszins doen afwijken. De gyro's zelf hebben na lange tijd ook de neiging een weinig af te wijken, waardoor kleine fouten worden veroorzaakt. Ondanks al deze hinderpalen is de elektronische industrie er in geslaagd, traagheidsinstrumenten te ontwikkelen en te vervaardigen en deze aan te passen aan de computer-techniek met als resultaat een uiterst nauwkeurig traagheids-navigatiesysteem.

Toepassing van systeem

In theorie kan het TPBS als volgt aan boord worden gebruikt: Zet systeem 5 uur vóór vertrek aan, om het gelegenheid te geven zich in te stellen. Het kan al na drie kwartier gebruikt worden, maar de nauwkeurigheidsgraad is dan lager.

Verschaft het TPBS, via drukknoppen, de bestemming volgens de geprogrammeerde route, de positie en de verlangde koersveranderingen tijdens de reis.

Schakel bij vertrek de automatische besturing in en het auto-navigatiesysteem.

Indien van eventueel aanwezige Loran- of satelliet-plaatsbepalingsinstrumenten gegevens worden verkregen, worden deze opnieuw aan het TPBS verschaft ter correctie van eventuele cumulatieve fouten.

Bij aankomst in de bestemmingshaven wordt de apparatuur uitgeschakeld en de haven binnengevaren volgens de normale manier.

De SGN-4

De eerste Sperry SGN-4 TPBS werd voor een half miljoen dollar vervaardigd; de U.S. Navy deelde in de kosten. De testresultaten wezen uit dat het apparaat de eraan gestelde

ONZE WAL- JUBILARIS



P. VAN DER STIJL
DFA/B2
1955 — 28.4 — 1965

eisen verre overtrof. Wat het werkelijk vermag, daarover laat men zich nog niet uit. Sperry is van mening dat dit alleen reeds het bewijs is dat TPBS — zelfs bij de nu lagere prijs — de nauwkeurigheid en betrouwbaarheid bezit welke voor de zeevaart vereist zijn.

Bij het nieuwe zeevaart TPBS maakt Sperry gebruik van een gyro-stabilisatiesysteem om de hoedanigheden te perfectioneren welke het TPBS voor gebruik op zee moet bezitten.

Bij het nieuwe Sperry stabilisatiesysteem draait een van de twee constant draaiende gyro's zodanig, dat de afwijking wordt opgeheven. Vroegere systemen gebruikten twee gyro's om deze afwijking te nivelleren. Toevoeging van een „derde wiel" echter zou in dit geval de twee factoren die Sperry trachtte te verminderen juist verhoogd hebben, nl.: prijs en ingewikkeldheid.

Toekomst

Sperry meent dat commerciële TPBS pas praktisch nut heeft wanneer het economisch gerechtvaardigd is.

In de vier jaar dat het TPBS op zee op de Polaris is gebruikt, is de nauwkeurigheid ervan met 300% verbeterd en de betrouwbaarheid met 500%. Nu worden, door de SGN-4, omvang, gewicht en prijs tot de helft teruggebracht. Hoewel het TPBS nog maar kort bestaat — pas tien jaar — heeft het thans het punt bereikt dat toepassing voor zowel militaire en ruimtevaart- als commerciële doeleinden aantrekkelijk is.

In een passagiersvliegtuig dat volgens het hierbij beschreven principe werd bestuurd, werden de inzittenden kort na de start langs elektronische weg vanuit de onbemande cockpit als volgt toegesproken: „U bevindt zich in een volautomatisch bestuurd vliegtuig dat u door het luchtruim zal vervoeren en zal landen, zonder dat er mensenbanden aan te pas komen. Dit behoeft u echter in het geheel niet te verontrusten, want er kan niets verkeerd gaan, verkeerd gaan, verkeerd gaan...!

STATUS-SYMBOL

„'n Griekse five stars", zei ik en schoof op 'n kruk aan de nog lege bar van het hotel.

Met een voldaan gevoel legde ik mijn armen op de koperen bar „Kali spera (goede avond)", zei ik.

„Hoe was het vandaag?" vroeg Tony, de barkeeper, met 'n grijns m'n nog ongewassen gezicht beloevend.

„Bloedheet", zei ik met 'n zucht.

„Dan zal ik er nog wat ijs in doen", besliste hij met 'n kennersblik over z'n drankkeurdersneus heen.

„Epharistopoli (dank je) Tony" en ik ledigde het glas tot op normale vulhoogte.

„Aha, daar hebben we Eli", gaf de barman te kennen met 'n hoofdknik naar de hal.

Ik draaide me om en zag 'n gedrongen figuur, versierd met 'n grote uilenbril op z'n nogal vooruitstrevende boegspriet en in z'n linkerhand 'n actetas torsend met 'n zoiets van „Hier ben ik"-houding de bar binnenstappen.

„Dat is onze beroemde Eli", zei Tony en stelde de man aan me voor.

Ik reikte hem de hand en greep in 'n biefstukachtige substantie.

„Goeie zaken gedaan, Eli?", vroeg de barman met 'n knip-oogje naar mij.

„Twee van 30 bij-40 cm", zei de man die Eli heette terwijl hij zich naar mij keerde en mij met 'n keurende verkopersblik aankeek.

„Bent U Duitser?" vroeg hij mij. Ik schudde nee en dacht: dat is zeker een of andere goochelaar of iets dergelijks die 'n paar losse drachmen wil verdienen.

Z'n hoofd neigde 'n beetje van links naar rechts en 'n beroepsglimlach omspeelde z'n mond.

„Ah, nu zie ik het: U bent Hollander", gaf hij met blijkbaar kennis van zaken te kennen.

„Hoe weet U dat", vroeg ik verwonderd. „Yes Sir, in alle bescheidenheid mag ik zeggen: 't zijn de lijnen en trekken die ik herken, ik ben n.l. portrettitist." Hij opende beroepsmatig zijn tas en toonde me 'n paar schetstekeningen van mannenkoppen met stekeltjehaar.

„Amerikanen?" vroeg ik. „Ja", antwoordde hij en wees met 'n karbonadevinger: „Dit is 'n generaal en dat is 'n toerist." Blijkbaar zag hij verschil in deze twee „beroepen". Hij stopte de schetsen weer in z'n tas en zei 'n hele tijd niets.

„Wat wilt U drinken?" vroeg ik om het zwijgen te doorbreken. „Dank U, graag 'n whisky" en schoof met z'n vinger z'n bril iets omhoog. „Dat is 'n speciale medicijn voor 'n inspiratie die ik nu voel opkomen", zei hij heel ernstig.

Ik draaide me om, doch kon geen andere barbezoeker ontdekken.

„No Sir, die inspiratie bent U", terwijl z'n oog op m'n Shell-speldje bleef hangen. O jee, dacht ik, die heeft ook al het verwrongen idee van 'n rijke olieboer met dollars.

„Zal ik U eens wat vertellen, mijnheer, U heeft 'n heel speciaal aristocratisch gezicht", loog hij.

„Zeker met regenwormen trekken", ketste ik terug.

„No Sir, Uw trekken dwingen mij U te vereeuwigen", huichelde hij voort, terwijl hij z'n tas weer opende, papier en stift voor de dag haalde en een lijn opschetste.

„Voor de kosten hoeft U geen zorg te hebben", gaf hij met 'n wegmaaiend armgebaar te kennen, „ik doe het alleen voor de..."

„Dollars", zei ik onmerkbaar achteruitschuivend nog voor hij het zijne kon zeggen.

„Mijnheer toch, kunst is onbetaalbaar" en stak z'n hand met potlood bezwerend omhoog.

„Bent U 'n Griek", vroeg ik om hem uit z'n inspiratie te trekken.

„No Sir, Rus, ik ben gevlucht in 1918 en werk voor m'n oude moeder en de kunst", zei hij medelijden opwekkend en uit broodovertuiging.

„Wat is de prijs", vroeg ik verzachtend, hij begon toch wel interessant te worden.

„Your noble lines", loog hij weer, „kosten U slechts 100 drachmen, voor 'n Amerikaan is dit niets en voor U zéker niets" en tikte met z'n potlood op mijn speldje.

Ik stond in tweestrijd, er eerlijk voor uitkomen of retireren?

Ik koos het laatste.

Ket(h)elbinkie.

GEEN APRILMOP

Begin april verbleef onze Directeur, de heer D. Rodenburg, voor dienstbesprekingen op Curaçao. Tijdens zijn verblijf aldaar deed ook ons vlaggeschip, het s.s. „Ondina", het eiland aan, waarop de heer Rodenburg besloot dit schip te bezoeken, vergezeld van ir. A. Deelen en kapitein F. van Tongeren, respectievelijk General Manager van Shell Curaçao N.V. en Marine Superintendent van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

De Marine Superintendent nam radio-telefonisch contact op met de gezagvoerder van de „Ondina", kapitein J. Ruyg, om te informeren naar de juiste tijd van aankomst te Caracasbaai en om hem op de hoogte te stellen van het voorgenomen bezoek.

Zeer verbaasd was kapitein Van Tongeren uiteraard over de reactie van de gezagvoerder: „U kunt me nog meer vertellen! De heer Rodenburg zit momenteel in Rotterdam en ik weet dat het vandaag 1 april is!" Kapitein Van Tongeren zag zich daarop genoodzaakt om via de „very high frequency" zijn eer te pand te stellen om kapitein Ruyg te overtuigen dat het géén aprilmop betrof!

Ontleend aan „Nos Isla" dd. 29.4.1965, veertiendaags personeelsblad uitgegeven door Shell Curaçao N.V.

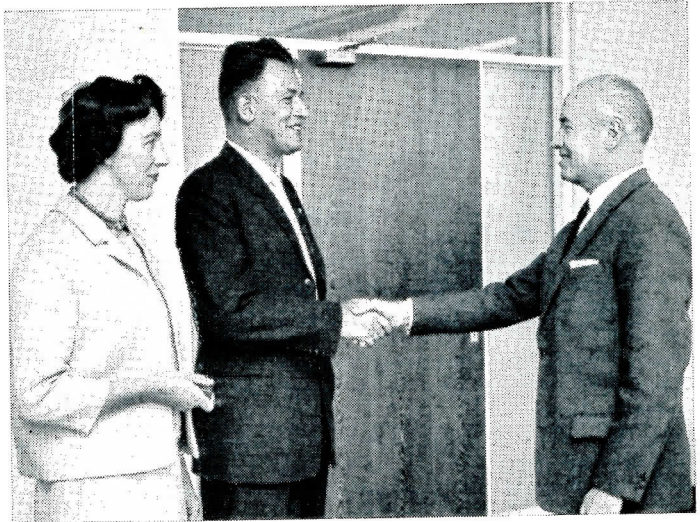
ONZE ZILVEREN VLOOT-JUBILARIS

Op 18 mei jl. heeft de heer D. Rodenburg het embleem voor 25-jarige dienst uitgereikt aan onze hoofdwerktuigkundige K. Toereppel.

Op nevenstaande foto is het moment vastgelegd waarop onze directeur de zilveren jubilaris zijn gelukwensen aanbiedt.

Na de uitreiking werd de heer en mevrouw Toereppel een lunch aangeboden waarbij naast de heer Rodenburg ook de heren G. den Bakker en Th. F. Prause, kapitein H. Bakker en de heer A. H. W. Karelse aanwezig waren.

Op de foto van links naar rechts: Mevrouw J. Toereppel-Koster, hoofdwerktuigkundige K. Toereppel, de heer D. Rodenburg.



MET PENSIOEN

*J. D. Viergever
hoofdwerktuigkundige
13.3.1936 — 31.5.1965*

Met ingang van 1 juni 1965 heeft hoofdwerktuigkundige J. D. Viergever onze Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten.

Hij trad op 13 maart 1936 in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij als 5e werktuigkundige en vertrok als zodanig op 6 april van dat jaar met de „Ramona” naar Curaçao, waar hij, achtereenvolgens in de rangen van 4e, 3e en 2e werktuigkundige, tot 1954 werkzaam is geweest.

Ook gedurende de oorlogsjaren bevoer de heer Viergever de Caraïbische wateren.

Nadat hij in 1954 in Nederland was teruggekeerd werd hem verlof en studieverlof voor het theoretische gedeelte van het diploma „C” verleend.

In 1956 werd hij aangesteld op de diepzeevloot, waarvan zijn eerste schip het s.s. „Katelysia” was.

Nadat hij deze dienstperiode had volbracht kreeg hij studieverlof voor het praktische gedeelte van het diploma

„C”, welk diploma hem op 21 april 1958 werd toegekend. De dag daarna, 22 april 1958, werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld, in welke hoedanigheid hij achtereenvolgens dienst heeft gedaan op de „Ovula”, „Kenia” (4 ×), „Kalydon” en „Kermia”. Gedurende zijn laatste twee dienstperioden had hij het beheer over de machinekamer van het s.s. „Khasiella”, welk schip hij op 31 maart jl. te Stanlow verliet. Wij wensen de heer Viergever nog vele jaren van goede gezondheid temidden van zijn gezin toe.

SHELL EN DE *Voorjaarsmode* (2)

*In het vorige nummer daar zagen
Wij 'n juffrouw een jurk-model dragen.
Ze keek nogal dom
En liep danig krom.
Het kon ons maar matig behagen.*

*Maar 't ergste — wat ons nogal deerde —
was 't feit dat men daar suggereerde
Dat ied're lezer op slag
— Als hij 't plaatje maar zag —
Die zus op de trap zeer begeerde.*

*Wij moeten hier fel protesteren,
Want we mögen gerust wel beweren
Dat het vrouwelijk schoon
Op kantoor heel gewoon
Als model voor ons land kan fungeren.*

*Dus om prompt naar kantoor toe te rennen
Hoeven we echt deze zus niet te kennen.
Ook zonder die meid
Is ied're man best bereid
't Vrouwelijk Shell-personeel te verwennen.*

LEEUWENBEKJE

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



J. KLEIN ROSEBOOM
2e stuurman
1955 — 21.6 — 1965



J. M. TEN HAAFT
3e werktuigkundige
1955 — 28.6 — 1965



B. M. DE ROODE
chef hofmeester
1955 — 16.6 — 1965



J. KOOI
chef hofmeester
1955 — 20.6 — 1965

vlootpersonalia

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1965)

GEHUWD:

21.4: J. L. M. van Eijndt, 5e wtk., met Mej. J. van Rossum.

GEBOREN:

- 24.4: Caroline, dochter van H. N. A. Snel, 2e stm., en Mevr. Ch. Snel-Borgmann;
25.4: Monique Catharina Josina, dochter van P. van Huffelen, 11.wtk., en Mevr. M. J. van Huffelen-Stofmeel;
1.5: Richard, zoon van R. A. M. van Hooijdonk, 2e stm., en Mevr. Th. J. M. van Hooijdonk-van Rooij;
3.5: Willem, zoon van J. W. Keesmaat, 4e wtk., en Mevr. P. Keesmaat-van Dalen.

MET VERLOF:

- Gezagt.: H. Faber, W. Haeck, W. J. de Haan;
1e stl.: C. Vessies, H. A. Schelvis, B. de Boer, P. Janssen, J. L. Muijskens;
3e stl.: J. Drog, C. R. Groen;
4e stl.: J. G. de Leeuw, H. J. Pasman, J. N. A. van de Giesen;
hfd.wtk.: Th. H. J. Feldberg, J. J. Binkhorst, K. Toereppel, A. L. Moerland;
2e wtk.: Joost de Jong, G. Veldt, B. van der Velden, R. Praasterink, R. W. H. Buitenrust Hettema, D. Gooris;
3e wtk.: P. van der Hoeven;
4e wtk.: J. W. Keesmaat, A. M. C. Ras, J. Luik, C. J. van der Zaag, J. A. de Groot, T. Vromans, M. J. Baak;
5e wtk.: G. J. van Eijk, J. W. Kögeler, J. Prinsze, H. Doff, J. C. A. Stevens, J. F. L. van der Zee, W. Th. M. van Goor, C. G. Klitsie, H. van Ommering, J. C. van Weele, C. J. Th. Baarslag, A. D. Schreuder;
bootslieden: W. van Dongen, A. Reekers, G. van Delft, H. H. van Oostrum, P. van Duin;
1e pomplieden/bankwerker: J. Brobbel, C. Stolk, C. J. Meloen, G. Stuik, J. Wulffraat, A. A. van der Sluis, A. de Ligt;

- 2e pomplieden/bankwerker: A. J. van de Raad, F. Bovenberg, G. M. Ras, K. H. Baven, P. J. Temmerman, A. Voituron, M. J. J. van der Linden;
bankwerkers: A. C. van der Gaarden, F. A. Nijhuis, L. Konings, H. L. B. Brussé, L. A. T. Blankemeyer, G. Denekamp;
chef hofmeesters: J. Baard, J. G. Nijman, C. Weyers, H. van Sante, P. S. L. Donders;
chef koks: J. B. G. Benoist, G. van Driel, J. de Vos, H. T. Wigmans, J. Westerhoff.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:* 1e stm. H. Unger, 3e stm. J. Knip, hfd.wtk. P. Driessen, wnd. 4e wtk. E. Aanen, radio-officier C. D. Fehrman, bootsman S. Visser, 1e pompm./bw. J. Pardaans, 2e pompm./bw. J. A. F. van der Knaap, bankwerker C. van der Spoel, chef hofmeester A. van Santen, chef kok H. Larkens.
m.s. Acila: 1e stm. P. Buisman 3e wtk. J. W. van Leyden, radio-officier H. Dammers, bootsman H. J. A. Savonijie, 1e pompm./bw. A. Heyndijk, 2e pompm./bw. B. Verburg, bankwerker J. Veerman.
m.s. Acteon: gezagt. A. G. van Gent, 1e stm. J. W. Bakker, wnd. 3e stm. F. F. Ates, hfd.wtk. G. J. Uitdenbogaard, 4e wtk. F. A. van Rooijen, radio-officier P. Coljé, bootsman A. B. van Essen, 1e pompm./bw. G. P. I. B. Spruit, 2e pompm./bw. P. Niezing, bankwerker M. Temmerman, chef hofmeester P. van der Veur, chef kok A. Post.
s.s. Atys: 1e stm. H. A. de Visser, wnd. 3e stm. J. den Uyl, hfd.wtk. W. C. van Megen, 4e wtk. G. J. van Neuren, radio-officier F. H. Palte, bootsman H. C. den Daas, 1e pompm./bw. J. J. van der Kley, 2e pompm./bw. J. Wiglevan, bankwerker F. W. Bosson, chef hofmeester H. T. Kaale, chef kok W. F. van Valen.
m.s. Camitia: gezagt. J. Kramer, wnd. 3e wtk. J. Blok, 4e wtk. F. S. Lausberg, wnd. 4e wtk. H. C. van d. Weyde.
s.s. Katelysia: wnd. 3e wtk. W. Muis.
s.s. Kelleitia: 2e wtk. H. J. Nieuwenstein.

s.s. *Kenia*: wnd. 2e wtk. J. B. J. Jonker.
 s.s. *Kermia*: 2e stm. A. J. Bloem.
 s.s. *Kopionella*: 3e stm. J. Mieras, hfd.wtk. A. C. van Spijk.
 s.s. *Korenia*: wnd. hfd.wtk. H. W. Bosman, 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde, 5e wtk. E. S. Venema, 5e wtk. M. de Wit.
 s.s. *Kosicia*: 3e wtk. H. L. de Koning.
 s.s. *Ondina*: 4e wtk. H. G. van Jaarsveld, 5e wtk. P. Zandstra.
 s.s. *Onoba*: 2e wtk. J. Mostert, 5e wtk. A. A. J. Cornelissen.
 s.s. *Philidora*: gezagv. G. W. Verboom, 1e stm. D. Jongeneel, 4e stm. W. J. Stoker, 4e wtk. E. Hogervorst, wnd. 4e wtk. A. Warmenhoven, radio-officier J. Vooy.
 s.s. *Philine*: 2e wtk. G. Vis van Heemst.
 s.s. *Sepia*: hfd.wtk. J. van der Meyde.
 s.s. *Viana*: 5e wtk. M. H. D. Demkes.
 s.s. *Videna*: 3e wtk. J. van der Schee.

DE DIENST VERLATEN:

2e stl.: P. C. Baijs, J. Vaandrager;
 3e stm.: L. I. Noort;
 4e wtk.: J. C. Looij;
 5e wtk.: D. Lavoo;
 bootsman: J. Jonker;
 1e pompm./bw.: A. A. v. d. Sluis, A. de Ligt;
 chef kok: J. Westerhoff.

OVER IN DIENST SHELL NEDERLAND CHEMIE N.V.:

3e stm.: R. Stomp.

MET PENSOEN:

hfd.wtk.: J. D. Viergever.

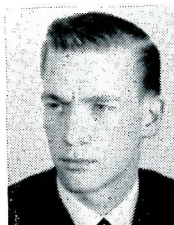
BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. P. Hoogesteger, P. M. de Graaf;
 1e stuurman G.H.V.-Th.: 2e stm. P. R. Brunet de Rochebrune; 3e stm. L. B. A. van Bruinisse;
 „C”: 2e wtk. H. W. Bosman, W. Groenendijk.

AANGESTELD ALS:

1e pompman/bankwerker: J. Pardaans;
 2e pompman/bankwerker: G. C. Karels;
 bankwerker: J. Pot, F. W. Bosson.

IN DIENST GETREDEN: Vlootpersoneel



W. J. STOKER
4e stuurman
per 20.4



J. VEERMAN
bankwerker
per 9.4



G. H. M. SAUREN
bankwerker
per 6.5

Walpersoneel



Mej. A. REURICH
sectie DPF/5
per 1.5

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16.4 t/m 15.5.1965)

UIT DIENST:

- 1.5: Mej. R. K. van Bommel - sectie DFF/5.
- 1.5: Mevr. N. Oosterom-Cromberge - sectie DFF/5.
- 1.5: Mej. H. M. M. Spruijt - sectie DFF/5.
- 1.5: Mej. C. Aris - sectie DFP/5.
- 1.5: K. Prakken - sectie DFP/3. (naar Shell Nederland Raffinaderij N.V., Rotterdam).

OVERGEPLAATST:

- 1.5: A. F. H. Kragten van sectie DF/2 naar sectie DFT/5.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF
 BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODU-
 CEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS
 GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING
 VAN DE REDACTIE.

Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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



- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. s.s. KABYLIA
- 11. s.s. KALYDON
- 12. s.s. KARA

- 13. s.s. KATELYSIA
- 14. s.s. KELLETIA
- 15. s.s. KENIA
- 16. s.s. KERMIA
- 17. s.s. KHASIELLA
- 18. s.s. KOPIONELLA

- 19. s.s. KORA
- 20. s.s. KORE
- 21. s.s. KORC
- 22. s.s. KOSI
- 23. s.s. KOSSI
- 24. s.s. KREB

KSCHEPEN OP 15 JUNI 1965

Bijlage van de juni 1965-editie van „Tussen Schip en Ka'',
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



IA
IA
INA
A
ATELLA
A

- 25. s.s. KRYPTOS
- 26. s.s. KYLIX
- 27. s.s. ONDINA
- 28. s.s. ONOBA
- 29. s.s. PHILIDORA
- 30. s.s. PHILINE

- 31. s.s. PHILIPPJA
- 32. s.s. SEPIA
- 33. s.s. VASUM
- 34. s.s. VIANA
- 35. s.s. VIDENA
- 36. s.s. VITREA

- 37. s.s. VIVIPARA
- 38. s.s. WORLD HEATH
- 39. s.s. WORLD HILL
- 40. s.s. ZAFRA
- 41. s.s. ZARIA