

tussen schip en ka

TWEEDE JAARGANG
No. 7 — MAART 1963

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

Super-caviterende schroef (foto Pául Huij), zie artikel „Het Nederlands Scheeps-
bouwkundig Proefstation” te Wageningen op de pagina's 3 tot en met 6.



AAN ALLEN WERKZAAM BIJ SHELL TANKERS N.V.

TER KENNISMAKING



Zoals U allen inmiddels bekend is, heb ik met ingang van 1 februari jl. de leiding van Shell Tankers N.V. van de heer Larive overgenomen.

Ik ben mij bewust van de grote verantwoordelijkheid die daarmee op mijn schouders is gelegd, maar ook van de vele en grote mogelijkheden die deze taak biedt. Deze taak is: de Nederlandse Groepsvloot zo goed en zo efficiënt mogelijk te beheren. Dit kan alleen, indien wij bewust samenwerken. „Samen-werken”, zoals het woord reeds zegt, gebaseerd op wederzijdse waardering en vertrouwen, welke functie wij ook aan boord of aan de wal bekleden.

Ik hoop dan ook, dat U mij hetzelfde vertrouwen zult schenken, dat ik ten volle in U stel.

Ik sta te allen tijde open voor Uw ideeën of opbouwende kritiek, die verbeteringen in ons bedrijf beogen, in welke sector dan ook.

Wanneer ik mij dan met name tot onze gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen wend, zou ik hun reeds van deze plaats willen verzoeken indien zij voor of na hun verlof een bezoek aan ons kantoor brengen, bij mij langs te komen ter kennismaking c.q. om de kennismaking te vernieuwen. Ik acht namelijk een gesprek met elk Uwer, ook al zijn er geen specifieke problemen, voor een goede onderlinge verstandhouding en een juist begrip van groot belang.

In de eerstvolgende maanden hoop ik in de gelegenheid te zijn meer persoonlijk met U allen in contact te komen.

D. Rodenburg

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Mutatie Walorganisatie Shell Tankers N.V.

De heer G. den Bakker is met ingang van 4 februari jl., naast zijn functie van Chef R.P., tevens belast met de functie van plaatsvervangend Chef T.D.

(w.g.) D. Rodenburg

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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

Het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen

Bij de bouw van een schip moest men vroeger wel het een en ander aan het toeval overlaten. Men bouwde weliswaar zeilschepen die op den duur de technische volmaaktheid zeer nabij kwamen, maar de vormen konden nog niet berekend worden en men moest zich laten leiden door het gevoel en de traditie.

In de 19e eeuw werden de eerste stoomschepen geheel gebouwd in de trant van zeilschepen met hulpvermogen. Al spoedig zaten de scheepsbouwers wat betreft de rompvorm, de „stroomlijn”, met de handen in het haar. De kunstenaars onder de scheepsbouwers voelden het juiste verloop van de scheepslijnen direct aan. Anderen vervaardigden echter ondoelmatig gevormde scheepsrompen die wat betreft de snelheid en de zeewaardigheid nog veel te wensen overlieten. In die tijd was het bouwen van een schip met een gegarandeerde snelheid een waar experiment. Reeds in de eerste helft van de 17e eeuw hielden vele natuurkundigen zich bezig met experimenten met verkleinde modellen. Men had echter nog geen voldoende inzicht in deze problemen en dit leidde vaak tot teleurstellingen.

Omstreeks 1870 kwam hierin een radicale verandering. De Engelse ingenieur William Froude slaagde er toen in de juiste methode te vinden en hij formuleerde deze in de naar hem genoemde „Modelwet”. Hij toonde aan, dat de uit modelproeven afgeleide sleepweerstand omgerekend kon worden voor het schip op ware grootte. De grootte van de weerstand is afhankelijk van :

- a. De aard van het oppervlak
- b. De vorm van het ondergedompelde deel
- c. De aard van de vloeistof (S.G., temperatuur)
- d. De snelheid van voortbeweging.

De sleepweerstand splitste hij in de volgende componenten :

1. de wrijvingsweerstand
2. de golfweerstand
3. de wervelweerstand.

Froude voegde golf- en wervelweerstand samen onder de naam restweerstand.

Vandaag aan de dag werkt men in nagenoeg alle proefstations ter wereld nog steeds met de „Modelwet” van Froude.

Men kan deze wet in het kort als volgt formuleren:

Bij corresponderende snelheden van model en schip kunnen de restweerstand van het model worden omgerekend tot die van het schip volgens de schaal tot de derde macht.

Froude toonde aan dat corresponderende snelheden van model en schip zich verhouden als één tot de wortel uit de modelschaal.

Als het model b.v. gemaakt is op schaal 1 : 16, dan is

de modelsnelheid 1/4 van de scheepssnelheid en de restweerstand van het schip 16³ of 16 x 16 x 16 maal die van het model.

De werkwijze is nu zo, dat men een model op zekere schaal sleept bij een aantal opklimmende snelheden. Van de gevonden weerstanden trekt men de volgens de formule van Froude berekende wrijvingsweerstand voor het model af en herleidt de restweerstand van het model tot scheeps-restweerstand, telt daarbij de volgens de formule berekende wrijvingsweerstand voor het schip op en men vindt de totale scheepsweerstand.

Behalve van de wrijvingscoëfficiënten van Froude maakt men thans óók veel gebruik van moderne plaatwrijvingscoëfficiënten en van empirische toeslagen, teneinde het verschil in ruwheid tussen scheepshuid en het gladde model te overbruggen.

In de praktijk bleek, dat Froude's inzichten juist waren en in 1871 werd besloten het eerste scheepsbouwkundig proefstation in Torquay te bouwen.

Ieder schip van enig belang werd vanaf die tijd door middel van een verkleind model in een „sleeptank” onderzocht.

Reeds in 1873 werd in ons land het 2de scheepsbouwkundige proefstation ter wereld gebouwd. De toenmalige hoofdingenieur van de Marine, Tideman, wist de Marineautoriteiten te overtuigen van het belang van een sleeptank. Op de Marinewerf te Amsterdam werd toen een beproevingsinrichting gebouwd.

Ongetwijfeld zult U zich afvragen, waarom het scheepsbouwkundig proefstation thans in Wageningen gevestigd is en niet in de omgeving van havens en werven. Zoals nader in het kader van dit artikel uiteengezet zal worden, mag de gewapend betonnen sleeptank geen millimeter verzakken. Op de zachte grond in het westen van ons land zou een kostbare onderheing noodzakelijk zijn geweest.

In Wageningen, op de harde zandgrond, kon men bij de bouw een zeer aanzienlijk bedrag besparen, hetgeen uiteindelijk weer ten goede kon komen aan de kostbare inventaris van het proefstation.

Het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen werd in 1929 opgericht in samenwerking met het Rijk en een 4-tal grote scheepvaartmaatschappijen op een 50/50 basis. In 1932 werd dit proefstation in gebruik genomen.

De personeelssterkte bedraagt thans ongeveer 165 man, waarvan een 16-tal academisch gevormd is.

Jaarlijks worden er circa 150 scheepsmodellen en 250 schroefmodellen gemaakt.

De contacten van het N.S.P. hebben in de loop der

jaren een internationaal karakter gekregen. Ongeveer 60% van de opdrachten komt nl. uit het buitenland. In jaren van drukke scheepsbouw kan het N.S.P. "self-supporting" zijn. In de regel wordt een opdracht als volgt uitgevoerd :

Een ontwerptekening wordt aan het proefstation voorgelegd. Na akkoord-bevinding wordt volgens de ingediende lijnentekening een scheepsmodel van paraffine op schaal gemaakt.

In een kleitrog wordt met behulp van mallen een vorm klaargemaakt en na het gieten wordt het model volgens de lijnentekening in een speciale kopieermachine nauwkeurig op maat gefraisd. Hierna wordt het met de hand glad afgewerkt en van een schroefaskoker, roer en eventuele verdere aanhangsels voorzien. Daarna wordt het model gewogen, te water gelaten en op de vereiste diepgang geballast. Door een „sluis" die de modelmakerij met de sleeptank verbindt, wordt het model naar de sleepwagen gevaren. Volgens de methode van Froude wordt het model dan in de sleeptank onderzocht.

In Wageningen heeft men voor dit doel een „Binnenvaarttank" met afmetingen van 215 x 15,75 x 1,2 meter, alsmede een „Diepwatertank" van 250 x 10½ x 5½ meter.

Het waterniveau in de binnenvaarttank kan op ieder gewenst niveau ingesteld worden.

Een scheepsmodel van 6 à 7 meter wordt aan de sleepwagen bevestigd. De wagen van de diepwatertank loopt met 4 wielen van 1.20 meter diameter over zware rails, die langs de zijwanden van de tank bevestigd zijn, en heeft een gewicht van 15.000 kg.

Met een nauwkeurigheid van 1/10 millimeter ligt het

loopvlak der rails evenwijdig aan het stilstaande wateroppervlak. Vandaar dat verzakkingen van de betonnen sleeptank grote moeilijkheden opleveren voor het stellen van de rails. De wagen wordt vanuit een glazen cabine op een vooraf aangegeven snelheid gebracht.

Voor hoge snelheden is er een automatische reminrichting en tevens zijn er hydraulische buffers aan het einde van het bassin. Op de wagen bevindt zich een serie meetinstrumenten waarvan de weerstandsdynamo-meter de belangrijkste is. Een weerstandsdynamo is eigenlijk een registrerende balans. Het model wordt door middel van een trekstang aan de weerstandsdynamometer verbonden. Vóór- en achtersteven van het scheepsmodel worden met uitgebalanceerde koppelingen aan de wagen verbonden. Deze verhinderen dat het model tijdens de vaart gaat gieren, maar oefenen geen invloed uit op de weerstand.

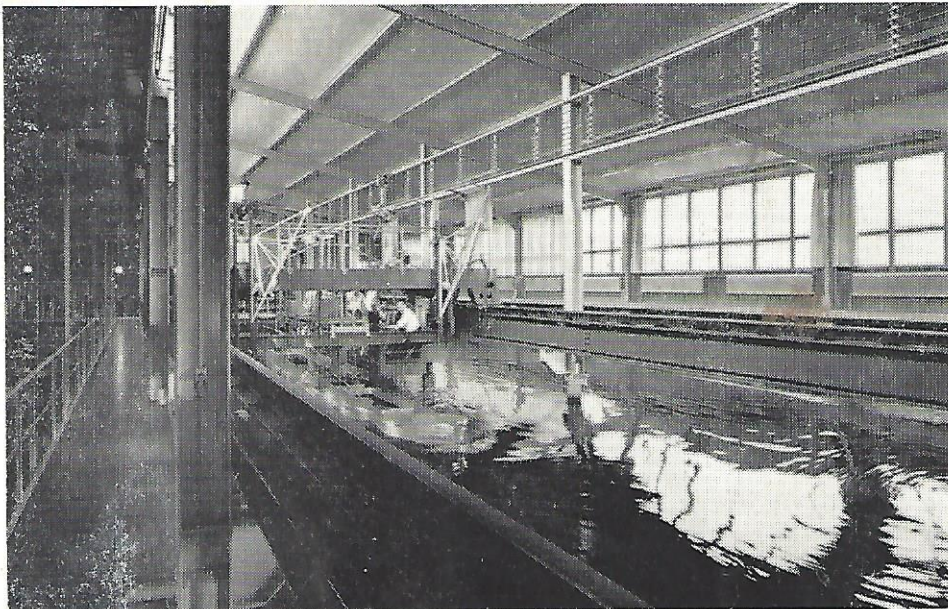
Bij de eerste proef, de weerstandsproef, wordt het model zonder schroef of verdere aanhangsels bij verschillende snelheden door het water getrokken en de weerstand geregistreerd. Uit deze gegevens wordt dan het aantal effectieve of sleeppaardekrachten (epk) bepaald. Tevens kan de expert die met het onderzoek belast is, zich met behulp van onderwatertelevisie een indruk vormen van mogelijke gebreken aan het scheepsmodel.

Als tweede proef wordt de voortstuwingsproef gehouden. Hiertoe wordt het model voorzien van een ingebouwde elektromotor, die via een dynamometer en de schroefas het modelschroefje (gemaakt in eigen werkplaats) aandrijft. De dynamometer is in staat het vermogen op de schroefas te meten, noodzakelijk voor het behalen van bepaalde snelheden, alsmede het aantal omwentelingen per minuut van de schroefas.

Door omrekening van deze uitkomsten vindt men het aantal aspaardekrachten (apk) voor het schip.

De verhouding epk/apk geeft het voortstuwingsrendement. Dit rendementscijfer wordt vergeleken met de resultaten van overeenkomstige modelproeven in het bassin, zodat men zich een oordeel kan vormen of de verkregen resultaten bevredigend zijn of niet.

Het model wordt bij deze proef met een tang aan de sleepwagen verbonden. Wanneer de sleepwagen op de vereiste snelheid is, wordt de tang geopend en het



*Zeegangslaboratorium met
sleeptank*

(foto Paul Huf)

Sleepwagen zeegangslaboratorium
met model en meetinstrumenten

(foto Paul Huff)

model komt van de sleepwagen vrij. De wagen boven het model blijft met dezelfde snelheid rijden. Aan het eind van de tank grijpt de tang het model weer vast en het model komt tezamen met de wagen tot stilstand. De terugweg wordt gebruikt om de geregistreerde gegevens in een diagram te verwerken.

Het water van het bassin heeft door een „run” natuurlijke golfvorming.

Na ongeveer 10 minuten, als het water weer rustig is, gaat men de volgende run uitvoeren.

Een volledige proef bestaat uit een 12 à 16 vaarten bij opklim-
mend snelheden.

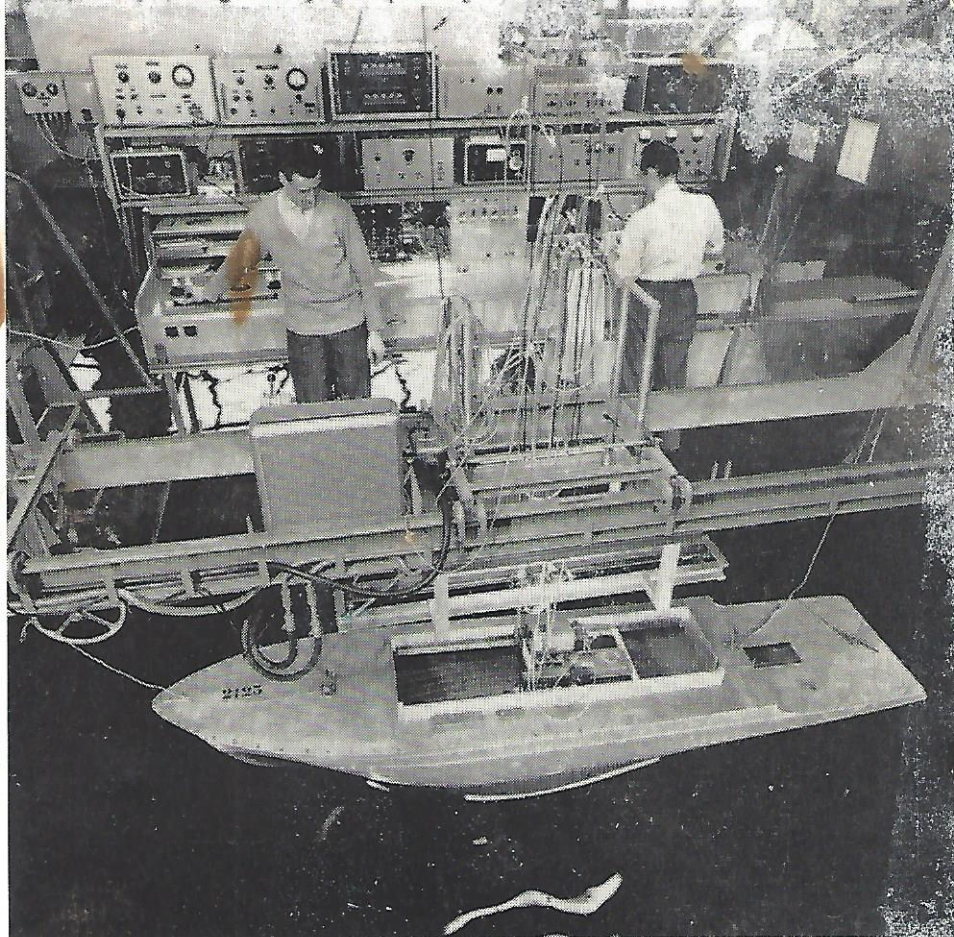
Indien noodzakelijk worden de scheepseigenaars geadviseerd het bestaande model te wijzigen. In dergelijke gevallen wordt de nieuwe tekening gewoonlijk door het N.S.P. gemaakt in nauwe samenwerking met de cliënt. Veranderingen in de modellen kunnen gemakkelijk worden aangebracht, daar zij van paraffine zijn. Het gewijzigde model wordt dan weer getest totdat bevredigende resultaten verkregen worden.

Het schroefmodel wordt dikwijls nog afzonderlijk onderzocht, dus zonder scheepsmodel. De op deze manier verkregen bijzonderheden worden dan vergeleken met die bij werking achter het scheepsmodel. Zo is het dus mogelijk een analyse te maken van alle factoren die de voortstuwing beïnvloeden en middelen te zoeken tot verbetering hiervan.

In een „Cavitatie-tunnel” worden cavitatieproeven uitgevoerd. Men kan zich hier een oordeel vormen omtrent het optreden van cavitatie (holtevorming), erosie en ruis.

Ongetwijfeld zult U zich afvragen waarom cavitatieproeven in een gesloten tunnel genomen worden en niet in een sleeptank.

De reden hiervan is, dat in de sleeptank alles op juiste schaal verkleind kan worden, uitgezonderd de atmosferische druk van de lucht. De cavitatie-tunnel is een gesloten ringkanaal van $10\frac{1}{2}$ meter lang en 7 meter hoog, waarin water met een grote snelheid wordt rondge-



pompt. Het water passeert de meetplaats met een snelheid van ongeveer 13 meter per seconde, de maximale modelschroefsnellheid is 3000 omwentelingen per minuut. Bij een hoge snelheid van de schroefbladtop kan het water de schroefbladen niet meer volgen en er ontstaan bellen of „caviteiten”. Deze zijn met waterdamp en wat lucht gevuld. Deze bellen kunnen tegen het oppervlak van de schroefbladen met geweld in elkaar slaan, aanzien zij niet stabiel zijn. Een sterke „erosie” of aantreking kan dan zeer snel op de schroefbladen ontstaan. Snelle schepen en vooral oorlogsschepen ondervinden hiervan veel last. Door glazen vensters in de tunnelwand kan men de cavitatieverschijnselen op de schroefmodellen waarnemen.

Verder kunnen in de tunnel worden uitgevoerd: stuwkrachtmeting, askoppelmeting, meting van watersnelheid en -druk, meting van het aantal omwentelingen per minuut, terwijl een stroboscopische belichting de waarneming van cavitatieverschijnselen aan het schijnbaar stilstaande schroefmodel veroorlooft, alsmede het fotografisch vastleggen van deze verschijnselen. Ook beschikt het N.S.P. nog over een „Zeegangstank” met afmetingen van 100 x 24 x 2,50 meter.

Door middel van een golfopwekker, bestaande uit 158 naast elkaar opgestelde eenheden, aangebracht langs 2 aanliggende zijden van het wateroppervlak, worden

natuurgetrouwe golven nagebootst. Golfdempers langs de tegenoverliggende zijden van het bassin voorkomen het terugslaan van de golven. In het bassin worden hoofdzakelijk zelfaangedreven, automatisch bestuurd modellen beproefd.

De 6 vrijheidsgraden van de scheepsbeweging: stampen, schrikken, slingeren, dompen, gieren en verzetten, alsmede snelheidsafwijkingen worden hier gemeten. De resultaten worden omgevormd in coëfficiënten en vervolgens wordt hier een diagram van vervaardigd.

Nog tal van andere proeven kunnen in de sleeptank worden uitgevoerd, zoals volgstroombetmetingen achter het scheepsmodel op de plaats van de schroef, trekkrachtmetingen voor sleepboten, stuurproeven, enz.

Na de onderzoeken ontvangt de opdrachtgever een rapport. Het schip kan dan volgens de vastgestelde lijnen gebouwd worden en men heeft zekerheid met betrekking tot de te verwachten snelheid bij proeftocht en werkelijke dienst. Steeds weer worden resultaten van proefvaart en werkelijke dienst van de onderzochte schepen bestudeerd en geanalyseerd.

Bovendien beschikt men thans in Wageningen over een X 1 computer, die de tijd voor het uitwerken van de gegevens aanzienlijk verkort. In samenwerking met de

scheepsbouwindustrie werd hiervoor een aantal programma's opgesteld, waarvan de verschillende binnen- en buitenlandse scheepswerven reeds een veelvuldig gebruik maken.

Voor een normaal groot schip heeft men na ontvangst van de tekeningen ongeveer 2 à 3 weken nodig om het model te vervaardigen en proeven te nemen. De kosten bedragen, afhankelijk van de proefnemingen, enkele duizenden guldens.

Ieder schip van enige betekenis wordt tegenwoordig in de sleeptank onderzocht.

Wij denken hierbij aan (Shell) tankers, vracht- en passagiersschepen, zeesleepboten, rijnsleepboten, vaartuigen van de Koninklijke Marine, duwboten, zeiljachten, enz.

In dit verband willen wij niet nalaten te vermelden, dat ons s.s. „Ondina” één van de eerste schepen was, die in de sleep(golf-)tank werden beproefd. Belangrijke feiten inzake het gedrag van het schip in zeegang, zijn toen aan het licht gekomen.

Het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen is hierdoor een centrum van kennis en ervaring geworden, dat voor de gehele scheepvaartwereld van bijzondere waarde is.

I. J. A. v. D.

VIJF AZEN nieuws van de vijf azen club

In de maand december 1962 is onze Club met drie leden toegenomen. Op 14 december was het 4e stm. J. P. Hendriks die, aan boord van de „Kopionella” tijdens het dagelijks pokeruurtje in de hut van de tweede stuurman, vijf azen in een worp uit de pokerbeker deed rollen.

31 december was de geluksdag voor 5e wtk. L. T. de Quartel aan boord van de „Onoba”. Blijkbaar had de heer De Quartel de smaak te pakken gekregen van het vijf azen gooien, want twee dagen later lukte het hem weer!

Ook de „Kermia” deed aangifte van een nieuw V.A.C.-lid, en wel stuurmansleerling J. M. Abbink, die zich op 27 december in de gelederen van de Club schaarde.

Dit heuglijke feit deed uit de pen der getuigen de volgende dichterlijke ontboezeming vloeien:

S.S. „KERMIA”, ROTTERDAM, 17 JANUARI 1963

*Groot telegram
Uit Rotterdam*

Wie wordt Vijf Azen kampioen?

*Gezag vraagt rond
Maar ach hij vond*

Geen liefhebbers voor het blazen!

*'t Was toch wel erg
Ging door je merg*

Dat dit schip geen beroemdheid droeg.

Fluks eraan gewerkt

En alras bemerkt

Dat 5 Azen groot' vaardigheid vroeg.

Noest geprobeerd

Al doend' geleerd

Ineens . . . 4 Azen en een negen!

Wat zwak gejuich

Vier hier en potje ruig

Geén boekenbon gekregen!

't Was op zek're dag

Dat-ie er lag

De boekenbon verdiend.

De worp van vijf

't Was buiten kijf,

Van onze jongste vriend.

Aleerst versuft

Vier man verbluft

Toen daverend gezang.

't Was gelukt

Gaat nu gebukt

Onder rood' cijfertjes gedrang.

Mijnheer Van den Belt

Op 't (woest) Hofveld

J. M. Abbink is de naam.

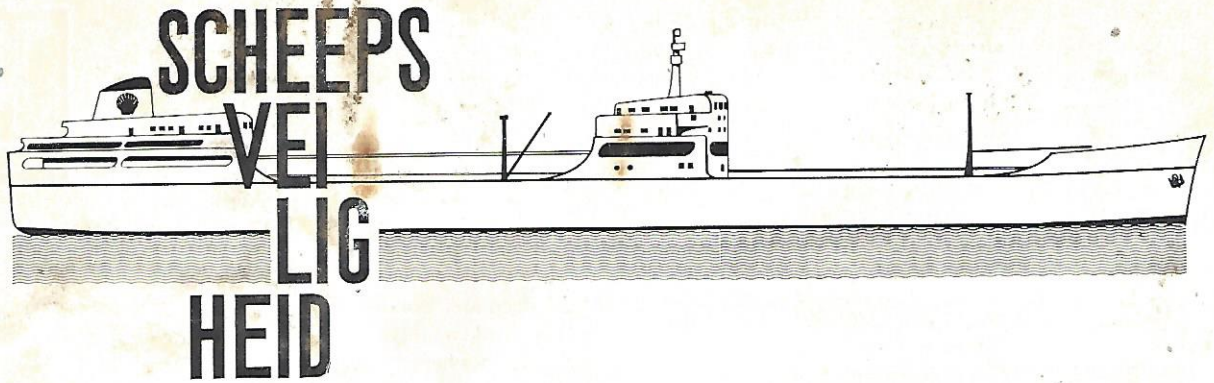
Toekomstig kampioen

Is ons visioen

Van de club met de grote faam!!!!

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij de heren Hendriks, De Quartel en Abbink geluk met de door hen geleverde prestatie.

Wij hopen voor hen dat deze gelukwens binnen niet te lange tijd met de uitreiking van een boekenbon op ons kantoor bezegeld zal kunnen worden.



Om het veiligheidsbewustzijn aan boord van de schepen levendig te houden heeft men zwaarder geschut nodig dan aan de wal. Bovendien, al zou men over dit geschut beschikken, dan zouden nog de granaten ontbreken.

In een fabriek of installatie aan de wal ligt het zo noodzakelijke dagelijkse contact tussen werkgever en werknemer, wat de veiligheid in het algemeen betreft, voor het grijpen.

Met een vorm van verre-afstand-contact zou men dit ook in de scheepvaart kunnen bereiken.

De werknemer in een wal-organisatie ziet zich dagelijks beschermd door talloze wetten, waarvan de uitvoering door de arbeidsinspectie wordt gecontroleerd. Afgezien nog van onaangekondigde inspectie-bezoeken, wordt elk ongeval terdege door deze instantie onderzocht en de werkgever kan een drastische verbetering of verandering van de werkwijze of de machine opgedragen worden, indien in strijd met de gestelde veiligheidseisen gewerkt wordt. Zowel werkgever als werknemer kunnen zich zelfs blootstellen aan strafrechtelijke vervolging. Het bovenstaande geldt, in mindere mate, ook voor de scheepvaart, doch onaangekondigde controle of inspectie op de nakoming van voorgeschreven wetten beperkt zich tot incidentele gevallen, wanneer bijvoorbeeld het schip zich in een haven bevindt. De zeeman is dus genoodzaakt zelf te controleren.

In de sinds kort bestaande Scheepsveiligheidsorganisatie moet met deze omstandigheden rekening gehouden worden en zo mogelijk moet de helpende hand worden geboden.

Nu sinds enige maanden 4 veiligheidsinstructeurs met onze schepen op bepaalde trajecten meevaren, kan men met betrekking tot de situatie op de vloot beslist van een bevoorrechte positie spreken. Het hierboven genoemde noodzakelijke contact kan nu worden verwezenlijkt en dit mag gerust uniek genoemd worden in de geschiedenis van de Nederlandse koopvaardij.

In de rapportages van deze instructeurs zullen de veiligheidsmaatregelen die men aan boord noodzakelijk acht, worden vermeld.

Veiligheidsmaatregelen, in welke vorm ook, kunnen slechts uitgevoerd worden indien men volledig op de

hoogte is van alle omstandigheden en toestanden aan boord en deze zijn ten enenmale niet te beoordelen achter een bureau in het Shell-Gebouw.

Indien de behoefte aan verandering of verbetering gewenst of noodzakelijk is gebleken, zal men derhalve zelf met voorstellen dienen te komen. Uit de rapportage van een veiligheidsinstructeur bleek bijvoorbeeld duidelijk de behoefte om de onderofficieren een brandweercursus te laten volgen. Deze zal dan ook voor de daarvoor in aanmerking komende bemanningsleden op korte termijn plaatsvinden.

Maar zelfs zonder deze rapportage van de veiligheidsinstructeurs moet het mogelijk zijn, dat het vlootpersoneel zelf suggesties doet ter vergroting van de veiligheid aan boord en niet alleen de leidende officieren, maar ook — misschien zelfs in de eerste plaats — degenen die persoonlijk de diverse aan boord gebruikelijke werkmethode toepassen.

Schroomt dus niet, alle beetjes kunnen bijdragen tot uw eigen veiligheid.

„Samenwerking bevordert veiligheid”

WISSELSTROOMTECHNIEK

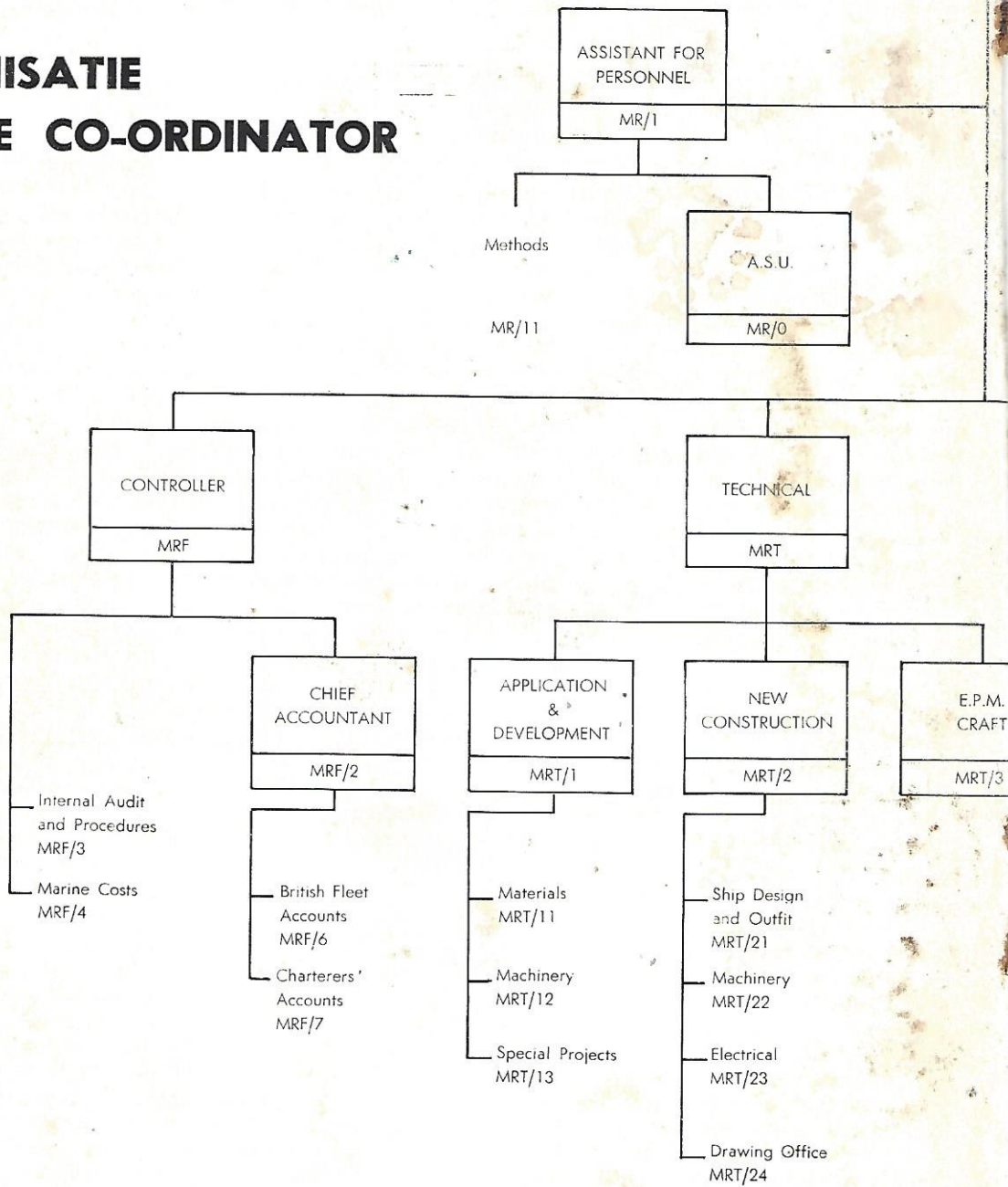
Hoewel het boek „Wisselstroomtechniek” in de technische bibliotheek aan boord aanwezig is, bereikt ons herhaaldelijk het verzoek van scheepswerktuigkundigen die voor hogere diploma's studeren, hen in de gelegenheid te stellen dit werk aan te schaffen.

Door medewerking van de Bedrijfsschool te Pernis zijn wij erin geslaagd een aantal exemplaren van dit boek voor onze werktuigkundigen ter beschikking te stellen tegen de kostprijs van f 7.—.

Diegenen die belangstelling voor bovengenoemd boek hebben, verzoeken wij dit schriftelijk aan de Sectie R.C. te berichten, waarna een exemplaar voor hen op kantoor zal worden gereserveerd (het wordt dus niet naar Uw schip gezonden). Een beperkt aantal zal voor verlofgangers op kantoor aanwezig zijn.

Na aflevering zal Uw persoonlijke rekening voor de kosten van het boek worden belast.

ORGANISATIE MARINE CO-ORDINATOR



IE
ATCH

Uit het schema in de vorige editie van „Tussen Schip en Ka” bleek de plaats van de Marine Co-ordinator in de Organisatie van de Centrale Kantoren.

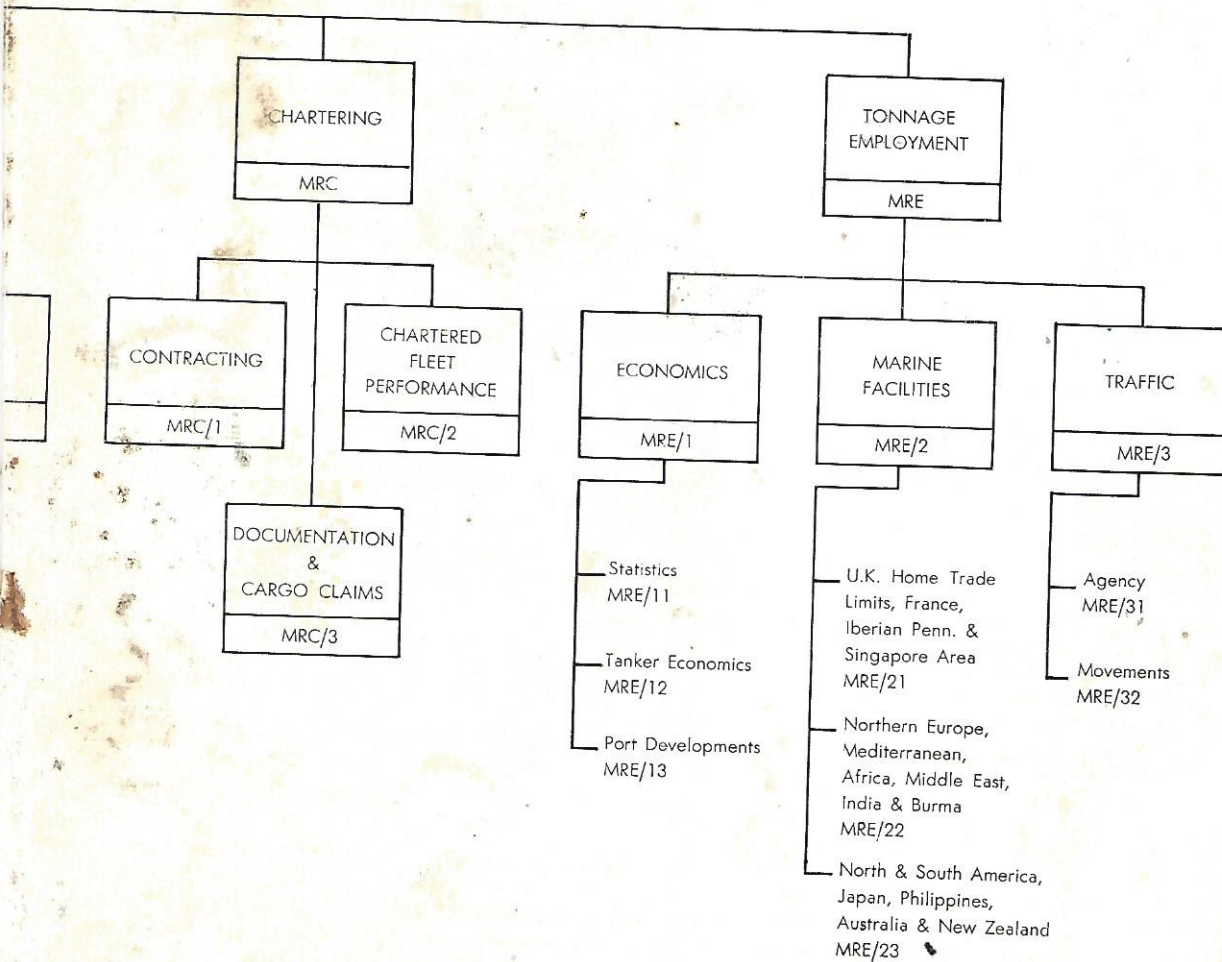
Het thans gepubliceerde schema geeft aan welke organisatie hem voor zijn taak als Functionaal Co-ordinator ter beschikking staat.

Tevens blijkt dat hij in een functionele relatie staat tot Shell Tankers N.V.

Globaal gesteld betekent dit dat de Marine Co-ordinator richtlijnen en adviezen verstrekt en diensten verleent aan Shell Tankers N.V. op specifiek maritiem terrein.

FUNCTIONELE RELATIE

SHELL
TANKERS
N.V.



Ook voor het
Vlootpersoneel van
Shell Tankers is
Toetreding tot de

Ontspannings-Vereniging van Shell Tankers N.V.

mogelijk.

Zo af en toe heeft U in dit blad iets kunnen lezen over onze vereniging die begin 1962 werd opgericht en sindsdien haar bestaansrecht heeft bewezen.

Volgens de statuten die onlangs definitieve vorm kregen, is het ook voor vlootpersoneel (in vaste dienst van Shell Tankers) mogelijk als lid toe te treden en daarom willen wij U hier een indruk geven van hetgeen de O.V.S.T. biedt. Zij wil de voor U bestaande sportfaciliteiten bij het Sportpark „De Vijf Sluizen” (voor Rotterdam en omgeving) en „Te Werve” (voor Den Haag en omstreken) niet vervangen, zij wil zondig wel haar bemiddeling verlenen voor het lid worden van bovengenoemde verenigingen.



Het 1.000.000-ton feest dat door de O.V.S.T. werd georganiseerd, werd een doorslaand succes.

Een bloemschikcursus werd voor de dames geregeld, waarbij heel aardige resultaten werden behaald.

Vele malen werden er bridge-drives gehouden, waarbij ups en downs waren, zowel wat betreft het aantal deelnemers als de door hen verzamelde punten.

De visclub maakte een uitstapje naar het vis-eldorado van „De Oude Maas” bij Den Briel.

Verder werd in het afgelopen jaar voor plaatsbewijzen tegen gereduceerde prijzen gezorgd voor toneel, film en ijsshows. Nauw contact werd onderhouden met de Rotterdamse Kunststichting en aan vele walleden werden toneel- of concertabonnementen tegen zéér aantrekkelijke toegangsprijzen verstrekt.



Er werd een autocursus „Pech onder Weg” onder leiding van een tweetal chef-monteurs georganiseerd, waarbij hoofdzakelijk praktisch werd gewerkt. (Foto van uitreiking van de „diploma's”)

Een lichtere noot werd gevormd door de wijnavond, die zeer gezellig, leerzaam en smakelijk was.

Het bovenstaande betreft dus het verleden. Wat het heden en de toekomst betreft, het eenvoudigste is hieronder een lijstje te geven van de activiteiten die wij, bij voldoende deelname, in het lopende jaar denken te verwezenlijken.

CURSUSSEN :

1. Autocursus „Pech onder Weg”
2. Make-up cursus
3. Bloemschikcursus
4. Cursus behangen
5. Cursus schilderen
6. Fotograferen voor amateurs
7. Reparaties elektrische apparaten + solderen
8. Borduren
9. Boetseren
10. Plantenverzorging
11. Indische keuken

EXCURSIES NAAR :

1. D.A.F. te Eindhoven
2. Citroën te Amsterdam
3. Philips te Eindhoven
4. Heineken te Rotterdam
5. Hoogovens te IJmuiden (avond)
6. Unilever te Rotterdam
7. Oranjeboom te Rotterdam
8. N.R.C.
9. Omroepverenigingen
10. Deltawerken
11. Distilleerderij „De Kuyper” te Schiedam

DIVERSEN :

1. Filmavonden:
 - a. toeristische films
 - b. ontspanningsfilms
2. Bridge-drives
3. Likeur en vleeswaren keuravond
4. Tafeltennis
5. Met vissersboot in Zeeuwse wateren vissen
6. Visclub collectief abonnement voor Brielse Maas
7. Bemiddeling bij het verkrijgen van toneel- en concert- abonnementen van de Rotterdamse Kunst Stichting.
8. Wijnavond.

Aangezien onze basis het Shell-Gebouw in Rotterdam is, zullen over het algemeen alleen degenen die hier in de buurt wonen actief aan het verenigingsleven kunnen deelnemen.

Om die reden en mede omdat onze toekomstige vlootleden slechts gedurende een klein gedeelte van het jaar aan de wal vertoeven, werd de contributie op de helft van die van walleden gesteld, namelijk op f 3,— per jaar. Gezinsleden zijn in het lidmaatschap begrepen.

Aanvragen voor het lidmaatschap dienen schriftelijk gericht te worden aan O.V.S.T., Shell-Gebouw, Rotterdam.

Voor onze schakers

PROBLEEM No. 26:

Wit: Ka6, Dh1, Te4, Tg6, Ld6, Pd5 en Pd7

Zwart: Kf5, Dg3, Lg7 en Pf7.

Wit geeft mat in 2 zetten

PROBLEEM No. 27:

Wit: Kd8, Dg1, Ta6, Tg8 en La1

Zwart: Kh7, Le6, pi. d7, e7, f4, g4, g7 en h6.

Wit geeft mat in 3 zetten.

Oplissing probleem No. 24:

1. Pf5 †, Kh7
2. Tg7 †, Pg7 :
3. Th6 †, Kg8
4. Pe7 (mat)

Oplissing probleem No. 25:

1., Pe3 :
2. fe3 :, De3 : †
3. Kh2, Dg3 : †
4. Kg3 :, Ld6 (mat)

Het wrak van de „Sepia” gevonden

Dit is geen macaber grapje, maar een feit dat wij lezen in het „Journal of Commerce” van 8 december 1962.

Het betrof het wrak van het eerste te Hartlepool gebouwde ijzeren schip, de bark „Sepia”, een tweemaster, dat door een duiker bij de westkust van Australië werd gevonden. Het schip werd in 1864 opgeleverd en ging in 1898 door onbekende oorzaak verloren.

De „Sepia” mat 713 B.R.T., dus 1/60 van het brutotonnage van onze „Sepia” (42.109).

VAREN,

een mannelijk beroep

Ik geloof dat haast niemand eraan twijfelt, dat varen — speciaal op tankers — een mannelijk beroep is. Toegegeven, op sommige tankers onder buitenlandse vlag ziet men een enkele maal een stewardess of marconiste in plaats van hun mannelijk equivalent zoals op tankers van de Groep gebruikelijk, maar over de gehele linie zijn het mannen die dergelijke schepen bevolken.

Er valt niet aan te twifelen of velen van onze opvarenden zouden hierin gaarne verandering willen zien; vermoedelijk werd dan ook het voorstel dat enige jaren geleden van een onzer schepen werd ontvangen, om — in overeenstemming met de bij de Koninklijke Landmacht en de Koninklijke Marine gebruikelijke benaming voor de vrouwelijke vrijwilligers: Milva's en Marva's — Tankva's op de schepen te plaatsen, ingegeven door de wens een vrouwelijke noot toe te voegen aan de equipage onzer schepen.

Toch, en dat zullen velen Uwer zich niet of nauwelijks realiseren, zou het zonder medewerking van leden van het schone geslacht moeilijk zijn om onze schepen varende te houden. Immers, geen mededeling, geen rapport, geen instructie, zij het per brief, zij het per telegram of telex, gaat de deur van het Shell-Gebouw uit, of lenige meisjesvingers hebben aan de vervaardiging ervan een belangrijk aandeel geleverd en zonder hun medewerking zou het de mannelijke walemployés — van hoog tot laag — niet meevallen om het complex van schepen varende te houden met de regelmaat van een klok. Stelt U zich eens voor dat een staking onder deze vrouwelijke collega's van ons, de kantoormannen zou dwingen zelf de hand aan de schrijfmachine en telexmachine te slaan. Weliswaar zouden sommigen het er misschien niet eens zo slecht afbrengen, maar ik vrees dat heel wat stagnatie er toch wel het gevolg van zou zijn, afgezien van het aantal tyfelingen, teweeggebracht door de meer stuntelige pogingen van het sterke geslacht op deze typisch voor vrouwenhanden samengestelde schrijffapparaten.

Overigens zou daarmee toch het smeùge van het schrijfwerk komen te vervallen, want het moet toch ook ergens een troost zijn te weten, dat — afgezien van medevarende echtgenoten — ook andere Eva's lief en leed met U delen. Of U nu een compliment, een verwijt, een instructie of een exploitatie-overzicht krijgt, de kantoor-Corries, -Nellies, -Rietjes, -Hetties, en wat zij verder voor lieflijk-klinkende namen dragen, hebben erin meegeleefd.

Misschien zal deze openbaring er toe bijdragen de van kantoor ontvangen mededelingen in een ander licht te zien. En al zal het voorlopig nog wel niet zo ver komen dat de „stuur” aan een Lyda of Diana opdracht kan geven tot het bijschilderen van de opbouwdekken — hoe zeer onze kantoordames ook in dit vak „op eigen terrein” bedreven zijn —, toch werken ook zij eraan mee dat de Shell-vlag, hoog in top, op alle wereldzeeën waait.

W.W.

HET CONTROLEREN VAN TANKERPRESTATIES

Tijdens een door de heer F. J. Stephens, president van de „Shell Transport and Trading Company Ltd.“, in december gehouden lezing voor de Cambridge University Engineers' Association, wees deze erop dat olie zowel de meest omvangrijke als de meest waardevolle bulkclading is welke over zee wordt vervoerd. Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken dat naar een hoge graad van doelmatigheid in het vervoer van olie over zee wordt gestreefd, in welk verband nauwkeurige analyse en opvoering van de prestaties van de olietankschepen een belangrijk onderdeel uitmaakt.

In de laatste 15 jaar is de Groep er in geslaagd de kosten per ton vervoerde olie laag te houden door o.a., na lange tijd met tankschepen van ± 12.000 ton laadvermogen te hebben gewerkt, steeds grotere tankschepen in gebruik te nemen, waarvan de grootste nu zelfs een laadvermogen van tegen de 80.000 ton hebben. Niettegenstaande deze veel grotere ladingen welke met één tankschip kunnen worden vervoerd, heeft men bovendien door belangrijk verbeterde ladingpompuitrusting aan boord de lostijden van een gehele lading nog verder kunnen terugbrengen, zó, dat een lading van 65.000 ton olie thans in slechts 16 uur kan worden gelost.

De bouwkosten en de niet controleerbare exploitatiekosten in de huidige conjunctuur zijn zeer hoog en de noodzaak van verder doorgevoerde bezuinigingen is een gebiedende zaak. In dit licht bezien is men tot de overtuiging gekomen, dat de exploitatie van de vloot en de prestatie van elk tankschip individueel nog belangrijk kan worden gerationaliseerd. Alvorens echter maatregelen te kunnen nemen, zijn nauwkeurige en voortdurende studies vereist. Eén van deze studies, welke momenteel in een vergevorderd stadium van voorbereiding verkeert, beoogt vast te stellen in hoeverre de periodieke achteruitgang van de prestaties van een tankschip

moet worden toegeschreven aan achteruitgang van het rendement van de ketel-installatie, de turbine-installatie, de hulpwerktuigen en de schroef en de toenemende weerstand welke het schip ondervindt door verruwing van de huid.

Aanvankelijk werden voor dit doel enkele nauwkeurige „gemeten mijl“-proefnemingen gedaan, waarbij ook in de machinekamer metingen werden verricht. De betrokken schepen moesten echter zo zeer van hun oorspronkelijke route afwijken om een gemeten mijlstrook te bereiken, dat de daaraan verbonden hoge deviatiekosten niet meer verantwoord worden geacht.

Thans worden echter 15 schepen van onze Groep, waaronder 3 onder Nederlandse vlag varende, uitgerust met zeer nauwkeurige meetapparatuur, alsmede met speciale radiozendapparatuur, waarmede de waarden van de regelmatig verrichte metingen prompt en rechtstreeks naar het kantoor in Londen kunnen worden doorgegeven. Onmiddellijk na ontvangst te Londen worden de gegevens in elektronische rekenapparatuur volgens een nauwkeurig bepaald programma verwerkt. Na geruime tijd zodoende een groot aantal gegevens te hebben verzameld, zullen de daaruit verkregen resultaten door experts aan een uitgebreide analyse worden onderworpen.

Aldus zal wederom een bijdrage worden geleverd voor het niet aflatend streven om de doelmatigheid van de vloot-exploitatie te verhogen. Een streven dus, om het juiste evenwicht te vinden tussen lage exploitatiekosten en een zo groot mogelijke vervoerscapaciteit. In deze moderne tijd wordt het steeds duidelijker dat de exploitatie van een scheepvaartbedrijf niet zozeer een beleid van intuïtie meer is, dan wel in toenemende mate een bedrijf van koele berekening; een exacte wetenschap.

NIEUWE ACTIVITEITEN

De exploratie naar olie blijft tegenwoordig niet meer beperkt tot de aarde. Het is gebleken dat de uitgestrekte maria of zeeën op de maan, waarover de onderzoekers van het maanoppervlak zich jarenlang het hoofd hebben gebroken, niets anders zijn dan een vorm van ruwe olie, en deze kunnen volgens de Nieuwzeelandse onderzoeker dr. A. T. Wilson het best vergeleken worden met het asfaltmeer in Trinidad.

Het is dan ook niet te verwonderen dat deze nieuwe ontdekking, die enige tijd geleden in het Britse tijdschrift „Nature“ werd bekend gemaakt, de oliemaatschappijen over de gehele wereld tot het nemen van voorbereidende maatregelen heeft doen besluiten. Met het oog op de scherpe concurrentie is het zaak om, zodra de mogelijkheid daartoe bestaat, geheel gereed te zijn aan de exploitatie van de lunaire olievelden te kunnen deelnemen. (Wie weet zal Shell Tankers N.V.

tegen die tijd aan het ruimte-transport gaan deelnemen onder de naam „Shell Tanker-rockets N.V.“!)

Wij zijn ervan overtuigd dat velen gaarne iets meer van deze nieuwe activiteiten van de Groep willen weten en het doet ons genoegen te kunnen mededelen dat wij voor één dag de beschikking zullen krijgen over foto- en demonstratiemateriaal. Het geheel geeft een bijzonder duidelijk beeld van de voorbereidingen, die de diverse Groepsmaatschappijen op dit gebied reeds getroffen hebben. Een en ander zal worden tentoongesteld op de eerste van de volgende maand in de grote vergaderzaal op de eerste verdieping van het kantoor aan het Hofplein en van 's morgens half negen tot 's middags half zes worden alle belangstellenden uitgenodigd daar een kijkje te gaan nemen.

VLOOTSTAFCURSUS

De deelnemers aan de van 7 t/m 14 januari jl. gehouden vlootstafcursus waren:

P. Janssen en P. J. F. de Beus (beiden 1e stuurman); J. W. Bakker, R. A. M. van Hooijdonk, R. A. Kattenburg Schüler, B. J. Dul en P. R. Brunet de Rochebrune (allen 3e stuurman).

J. W. Cadovius, B. H. Cornelisse, S. Rol (3e werktuigkundigen); J. P. Bol, C. P. Kortekaas, J. J. Rood, H. J. I. Slingerland, E. G. Arp en J. B. Verveer (allen 4e werktuigkundigen).

Voorts staan op deze foto: kapt. J. Boersma (cursusleider) en M. Pronk (sectie RC).



Reserveer zaterdag 25 mei a.s. voor het

CABARET DANSANT

van de O.V.S.T. in het Shell-Gebouw te Rotterdam

Medewerking zullen verlenen (onvoorziene omstandigheden voorbehouden):

- ★ HET LEEDY TRIO
- ★ RIA KUYKEN
- ★ NICKY NOBLE

Voor leden (ook nieuwe) toegang gratis.

ORKEST:

- George Amelung *piano, accordeon*
- Kees Schilperoord *bas*
- Bennie Bosman *slagwerk*
- René Groenendijk *vibrafoon, sax, klarinet*
- Luit Buysman *zang, elektr. gitaar*

Volledige bijzonderheden volgen in het aprilnummer van „Tussen Schip en Ka”.

MET PENSIOEN

GEZAGVOERDER A. J. VAN OUDVORST (13-8-1935—28-2-1963)

Kapitein A. J. van Oudvorst trad op 13 augustus 1935 als 3e stuurman bij onze Maatschappij in dienst, op welke datum hij te Rotterdam op het m.s. „Rapana” werd tewerkgesteld.

De eerstvolgende jaren deed hij zowel in Westerse als Oosterse wateren dienst. Toen in mei 1940 Nederland bij de oorlog werd betrokken, was hij 2e stuurman op de „Augustina”, bleef daarna in de Singapore-area en geraakte 3 maart 1942 in Japanse krijgsgevangenschap.

Na de oorlog was hij o.a. geruime tijd 1e stuurman op de „Gouldia”, die ruwe olie vervoerde tussen Venezolaanse havens aan het Meer van Maracaibo en Curaçao. Van 17 november 1947 tot 13 februari 1948 werkte hij op het B.P.M.-kantoor te Batavia.

Op 1 januari 1953 werd hij als gezagvoerder aangesteld en voerde sindsdien o.a. het commando over de „Liseta”, „Felipes”, „Malvina”, „Koratia”, „Videna” en „Philidora”. Het bevel over zijn laatste schip, de „Zaria”, droeg hij op 21 september 1962 te Amsterdam aan zijn opvolger over.

Wij wensen kapitein Van Oudvorst nog vele jaren van welverdiende rust toe te midden van vrouw en kinderen.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE W. BEETS (14-10-1937—28-2-1963)

Op 14 oktober 1937 trad de heer W. Beets als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en vertrok spoedig daarop naar de West. Ook tijdens de oorlogsjaren verbleef hij in het Caraïbische gebied. Eerst vanaf begin 1953 was Curaçao niet meer zijn thuishaven, hoewel hij er later, toen hij op de oceaantankers dienst deed, nog diverse malen voor een kort bezoek is teruggekeerd.

Van november 1953 tot april 1955 deed hij, op de „Saidja” en de „Myonia”, in de Oosterse wateren dienst en vervolgens was hij als 2e werktuigkundige werkzaam op de „Ondina”, „Koratia”, „Crania”, „Philidora” en „Kalinga”.

Op 1 juli 1961 werd hij tot hoofdwerktuigkundige aangesteld en had als zodanig de verantwoording voor de machinekamer op de „Crania”.

Met een onderbreking voor verlof deed hij tot 28 november 1962 op dit schip dienst, op welke datum hij in de Mersey-area zijn werkzaamheden aan zijn opvolger overdroeg. Met ingang van 1 maart jl. heeft hij de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten.

Onze beste wensen vergezellen de heer Beets op zijn verdere levensweg.



2e WERKTUIGKUNDIGE A. DE KATER (19-5-1931—28-2-1963)

2e Werkuigkundige A. de Kater trad op 19 mei 1931 in dienst bij de walorganisatie van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

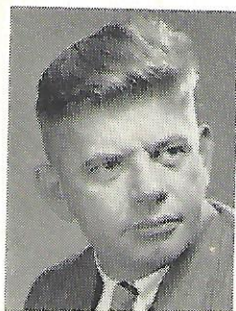
Op 2 april 1932 werd hij als 5e werktuigkundige op monsterrol-condities op de vloot van deze Maatschappij tewerkgesteld, waarna hij op 12 augustus 1933 de dienst weer verliet teneinde in Nederland te gaan studeren.

Op 17 januari 1935 tekende hij een contract als 5e werktuigkundige met de C.S.M. en deed sedertdien tot juli 1955 op de vloot dienst.

Op deze datum begon voor hem een tweede periode bij de walorganisatie te Curaçao, waarna hij op 1 januari 1959 wederom voor vlootdienst ter beschikking kwam.

Hij bleef echter in de West en werd belast met het onderhoud van de sleepboten „Passaat” en „Koraal” totdat hij eind augustus 1962 naar Holland werd gerepatrieerd voor verlof, na ommekomst waarvan hem met ingang van 1 maart 1963 pensioen is toegekend.

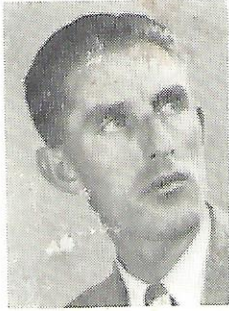
Ook de heer De Kater wensen wij nog vele jaren van goede gezondheid te midden van de zijnen.



**ONZE
VLOOT-
JUBILARISSEN**



C. CUPIDO
Gezagvoerder
1938 — 4-3 — 1963



A. VERKERK
Gezagvoerder
1938 — 4-3 — 1963



H. A. MUIS
Gezagvoerder
1938 — 9-3 — 1963



R. A. J. RUESINK
Hoofdwerktuigkundige
1938 — 16-3 — 1963



JOLLE DE JONG
2e stuurman
1953 — 23-3 — 1963



H. G. WILLEMSSEN
2e stuurman
1953 — 24-3 — 1963



J. M. MAASKANT
Chef hofmeester
1953 — 10-3 — 1963

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-1-63 t/m 15-2-63)

GEHUWD :

- 1.2: B. Strijbis, 4e wtk., met Mej. A. A. Huige;
- 2.2: G. N. M. Theuns, 5e wtk., met Mej. J. Aertssen;
- 8.2: J. C. van Weele, 5e wtk., met Mej. D. W. Harthoorn;
- 8.2: J. Meijer, 5e wtk., met Mej. A. M. Roelofsen;
- 19.2: A. Modderman, 5e wtk., met Mej. G. Jensen.

GEBOREN :

- 19.1: Frank, zoon van J. P. L. Marcussen, 4e wtk., en Mevr. F. Marcussen-Streefkerk;
- 23.1: Harry, zoon van H. E. Glansbeek, gezagv., en Mevr. J. Glansbeek-Boden;
- 25.1: Louise, dochter van G. Vis van Heemst, 2e wtk., en Mevr. L. Vis van Heemst-Slegt;
- 25.1: Alexander Frederikus en Jacobus Willebrordus, zoons van F. W. van Oerle, 3e stm., en Mevr. B. I. C. E. van Oerle-Schelvis;
- 27.1: Berend, zoon van B. van Bon, gezagv., en Mevr. L. H. van Bon-de Vries;
- 30.1: Ingo Willem, zoon van P. Janssen, 1e stm., en Mevr. Th. I. A. F. Janssen-Vrugtman;
- 11.2: Willem Nicolaas, zoon van N. W. Groen, 2e wtk., en Mevr. G. Groen-Lensen.

MET VERLOF :

- Gezagv.: K. J. van Noortwijk, H. Faber, H. den Ouden, G. Hoving, A. Verkerk, H. E. Glansbeek, H. J. Roncken;
- 1e stl.: R. L. Meijer, J. de Graaf, F. Klaassen, F. Menninga, J. Priest, W. Th. Spier, C. S. Duinker;
- 2e stl.: P. Cammel, B. R. Teuben, F. A. Visser, D. M. Mos;
- 3e stl.: L. J. Hirs, O. A. van Druten;
- 4e stl.: W. R. Muusze, E. C. T. M. Houtman, R. van Kranen, A. H. M. Melis;
- Hfd.wtk.: W. Balvers, J. F. Spiering, P. Taconis, H. J. Melse, J. Melein, S. Ham, F. F. Walthuis;
- 2e wtk.: T. C. F. Bijkerk, J. Polet, A. Buren, W. Groenendijk, W. A. van Rooijen, H. G. M. Kok;
- 3e wtk.: J. Polling, J. R. Alsmā, H. Buiten, H. W. R. van Deutekom, H. J. Muijskens, A. de Haan, A. Modderman, O. K. Nicolai;
- 4e wtk.: W. Vroling, J. P. Hendrikse, J. Slottje;
- 5e wtk.: E. C. Paardekooper, C. P. J. Huisman, L. T. de Quartel, T. Vromans, F. Bakker, T. C. Evers, R. A. Risseeuw, M. de Wit, P. K. Polman, G. van 't Wout, A. W. van Wijnen, R. L. van Heuven van Staerling, K. de Jong, P. Brouwer;
- 11.wtk.: G. A. Klaui.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN :

- Voorman: J. C. Marckelbach;
- 1e pompman/bankwerker: A. J. Tinkhof;
- Chef-hofmeesters: A. van Santen, M. L. Verschoor;
- Chef-kok: J. M. Boogerman.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acila:* Gezagvoerder A. A. van Ingen, 3e stm. E. J. F.

- Douw van der Krap, hfd.wtk. D. P. de Ridder, 2e wtk.
B. Bijl, 4e wtk. J. J. Rood, wnd. 4e wtk. W. F. J. J. Panneman;
- m.s.* *Acteon*: 2e stm. R. A. M. van Hooijdonk, 3e stm. C. Vlas, 4e wtk. J. P. Bol, 4e wtk. E. G. Arp, 5e wtk. K. W. Seubring, 5e wtk. J. Homminga, bootsman J. H. Roos, bankwerker C. G. J. van 't Zelfde;
- s.s.* *Atys*: 3e wtk. S. Beekman;
- m.s.* *Crania*: 2e wtk. Chr. Pieterßen, 5e wtk. F. M. Lecluijze;
- s.s.* *Kalydon*: Gezagvoerder P. C. D. Sandee;
- s.s.* *Kara*: Gezagvoerder L. van den Ende, 2e stm. E. Moll, 3e stm. W. Kalkman, hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, 5e wtk. T. Middelkoop;
- s.s.* *Katelsysia*: Gezagvoerder A. G. van Gent, 2e stm. E. B. Veenhof;
- s.s.* *Kelletia*: 1e stm. D. Fransen, wnd. 3e stm. J. Baard Jr., 11.wtk. P. Pasterkamp;
- s.s.* *Kenia*: wnd. 3e stm. H. P. Abrahamse, hfd.wtk. J. D. Viergever;
- s.s.* *Kermia*: 2e stm. H. K. Paauw, 3e wtk. J. H. de Koning, 5e wtk. J. Zijp;
- s.s.* *Kbasiella*: Hfd.wtk. J. Broersen, 5e wtk. C. J. Th. Baarslag, 11.wtk. J. P. Klarenaar, 1e pompman/bankwerker R. W. H. Tadema, bankwerker N. L. Sikkens;
- s.s.* *Kopionella*: 3e wtk. H. Neervoort, 4e wtk. W. C. van der Pluijm, voorman A. J. van der Raad;
- s.s.* *Korenia*: 2e wtk. J. van Duuren;
- s.s.* *Korovina*: Gezagvoerder N. H. van der Heiden, 11.wtk. E. S. Venema;
- s.s.* *Kosicia*: Gezagvoerder C. Wortel, bankwerker J. H. van der Kraan;
- s.s.* *Kosmatella*: Gezagvoerder F. Fekkes, 1e stm. J. H. Korsen;
- s.s.* *Krebsia*: 4e stm. J. M. Huygens, 2e wtk. J. Heijmans, chef-hofmeester C. Boogaarts;
- s.s.* *Kryptos*: 11.wtk. W. Wartena;
- s.s.* *Kylix*: 5e wtk. L. C. Biesheuvel;
- s.s.* *Onoba*: 2e stm. J. S. Schregardus, 5e wtk. J. J. Jonkman;
- s.s.* *Philina*: 1e stm. M. G. C. Geerarts, 2e wtk. P. Ester, 3e wtk. J. W. van Leijden;
- s.s.* *Philippia*: hfd.wtk. P. S. Douglas, 2e wtk. H. de Hoog, 5e wtk. F. S. Lausberg;
- s.s.* *Vasum*: 4e stm. G. C. Peters, 4e wtk. K. G. Kossen, 5e wtk. J. A. Elemans;
- s.s.* *Viana*: Gezagvoerder G. W. Verboom, 1e stm. K. van der Horst, 2e wtk. H. E. Nijzink, wnd. 4e wtk. J. Klok, 5e wtk. A. J. Koelewijn, chef-hofmeester M. G. Bruggeman;
- s.s.* *Videna*: Gezagvoerder J. J. Schouten, 2e wtk. H. W. Bosman;
- s.s.* *Vitrea*: wnd. 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune.
- s.s.* *Vivipara*: Gezagvoerder B. van den Born, 1e stm. W. Haack, wnd. 2e stm. A. J. Bloem, 3e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 4e stm. J. Knip, 2e wtk. H. Tukker, 3e wtk. J. Vos, 4e wtk. G. Nijman, 5e wtk. R. Flederus;
- s.s.* *Zaria*: 4e wtk. C. P. Kortekaas, 5e wtk. R. Huisman, 11.wtk. E. Boelens.

IN DIENST GETREDEN :

5e wtk.: J. Zijp.

DE DIENST DER MAATSCHAPPIJ VERLATEN :

4e stm.: T. E. Dreise;
5e wtk.: C. P. J. Huisman;
bootsman: M. Hoogendijk;
voorman: P. C. Westdijk;
1e pompman/bankwerker: G. van Beek;
bankwerker: Y. J. Beekema.

MET PENSIOEN :

Gezagvoerder: A. J. van Oudvorst;
Hfd.wtk.: W. Beets;
2e wtk.: A. de Kater.

IN MILITAIRE DIENST :

4e stl.: G. C. H. Dijkstra Jr., A. H. M. Melis.

BEHAALDE DIPLOMA'S :

1e stm. G.H.V.: 2e stm. J. W. J. Corbee;
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. E. Moll, H. J. Allaart, J. Klein Roseboom, 3e stm. J. V. Kruit;
2e stm. G.H.V.: 3e stl. H. van Veen, L. I. Noort, W. Rose-laar;
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. A. L. A. M. Wilmering;
„C”: 2e wtk. J. E. Weidema, M. J. Moerland;
„C”-Th.: 2e wtk. A. C. van Spijk, J. H. M. Hanssen;
„A”: 5e wtk.: J. Klok, A. M. C. Ras;
„Ass.”: 11.wtk. A. A. van der Heul, W. C. C. R. Stappers.
T. Middelkoop.

AANGESTELD ALS :

5e wtk.: A. A. van der Heul, W. C. C. R. Stappers, T. Middelkoop.

mutaties walpersoneel

IN DIENST :

22.1: Mej. G. A. Stuifzand - sectie ID
23.1: Mej. J. C. van der Groef - sectie ID

UIT DIENST :

1.1: F. G. van den Broek - sectie MA (overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij N.V., Rotterdam)
1.1: Mej. H. Sissing - sectie MA (overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij N.V., Rotterdam)
1.2: H. Muller - sectie AD
1.2: H. P. M. Giesberfs - sectie SL

OVERGEPLAATST :

17.1: J. G. van de Weyer - van sectie AD naar sectie SL
1.2: A. Vasbinder - van sectie BH naar sectie SL
1.2: Mej. A. J. van Dalen - van sectie MA naar sectie BH
1.2: Mej. W. Donker - van sectie MA naar sectie BH
1.2: Mej. S. H. Dietzel - van sectie MA naar sectie SL
1.2: Mej. T. C. Heykoop - van sectie MA naar sectie CC

GEBOREN :

31.1: Mariska Arianne, dochter van I. J. A. van Dommeler - sectie MD - en Mevrouw M. B. J. van Dommeler Tillema.