

tussen schip en ka



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

no. 7 maart 1964

derde jaargang



UITREIKING VAN GOUDEN SHELL-EMBLEMEN MET BRILJANT aan vier gezagvoerders



Boven: Begroeting van de genodigden door de heer Rodenburg, die hier mevrouw Van de Vrie de hand schudt.

Onder: Tijdens de toespraak van de heer Rodenburg. Van links naar rechts: kapt. Th. J. van de Vrie, mevr. A. van de Vrie-Kuilman, mevr. P. C. G. van Ingen-Koster, kapt. A. A. van Ingen, mevr. D. A. Griik-Brouwers, kapt. J. Griik, mevr. G. M. Hoving-Scott, kapt. G. Hoving.

In verband met hun 25-jarig dienstjubileum werden onze gezagvoerders J. Griik, G. Hoving, A. A. van Ingen en Th. J. van de Vrie, op donderdag, 20 februari jl. door onze Directeur, de heer Rodenburg, ontvangen.

Na een korte toespraak spelde de heer Rodenburg elk hunner het gouden Shell-embleem met briljant op.

Tot besluit werd de gezagvoerders, die vergezeld waren van hun echtgenoten, door onze Directie een lunch aangeboden, waar een sfeer heerste als bij een bijzonder gezellige reünie.



BIJ DE
FRONTPAGINA:

Avondimpressie
op het
s.s. „Ondina”

Foto: G. Eversteyn



MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Shell Tankers N.V. zal van Société Maritime Shell het beheer overnemen van de stoomturbine-schepen „World Heath” en „World Hill”. Deze schepen hebben een draagvermogen van omstreeks 20.000 ton s.d.w. Zij zijn eigendom van de Oriental Tanker Corporation te Monrovia en varen onder Liberiaanse vlag.

Zij zijn op „bare boat charter” condities verhuurd aan Shell International Marine Ltd. tot respectievelijk 30.6.1965 en 9.10.1965. De schepen zullen worden bemand met Nederlandse officieren en Chinese scheepsgelzen en zullen worden toegevoegd aan onze vloot A. De overname zal geschieden:

„World Heath” — na de dokking te Yokohama, d.w.z. omstreeks 22.3.1964;

„World Hill” — na de dokking te Marseille, d.w.z. omstreeks 8.4.1964. Met het commando van de „World Heath” en „World Hill” zijn respectievelijk belast de kapiteins G. P. Paulussen en K. J. van Noortwijk, terwijl de leiding van de werktuigkundige dienst werd opgedragen aan de hoofdwerktuigkundigen P. van der Hout en J. P. Hasenack.

Rotterdam, 25 februari 1964

(w.g.) D. RODENBURG

WHY IS A SHIP CALLED A "SHE" ?

At parties, I have often raised the question why a ship is invariably referred to as a "she".

Here are some of the answers received:

A ship is called a she because there's always a great deal of bustle around her . .

. . . because there's usually a gang of men around . . .

. . . because she has a waist and stays . . .

. . . because she takes a lot of paint to keep her looking good . . .

. . . because it's not the initial expense that breaks you, it's the upkeep . . .

. . . because she's all decked out . . .

. . . because it takes a good man to handle her right . . .

. . . because she shows her topsides, hides her bottom, and when coming into port heads for the buoys . . .

Overgenomen uit „Dockyard News” van Malta Drydocks - Malta

onze vloot- jubilarissen



P. SCHAAP
Gezagvoerder
1939 — 13.3 — 1964



N. P. DEKKER
3e Werktuigkundige
1954 - 31.3 - 1964

tussen schip en ka

Redactiecommissie :

I. J. A. van Dommelen

G. H. van Leeuwen

J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)

K. G. Visser

W. N. Wouters

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.



De heer Rodenburg wenst de heer Koppiër geluk bij het bereiken van de „zilveren mijlpaal" in zijn carrière bij de Groep. In het midden: mevrouw L. Koppiër-Van Hal.

VIJFENTWINTIG-JARIG DIENSTJUBILEUM VAN DE HEER A. KOPPIËR

Op zaterdag 1 februari jl. was het 25 jaar geleden dat de heer A. Koppiër als adspirant derde stuurman in dienst trad van de Koninklijke/Shell Groep.

Aanbieding van het jubileumgeschenk door de heer E. van 't Slot.

Tijdens de tweede wereldoorlog voer hij op onze tankschepen in dienst van de geallieerde oorlogvoering en ontving voor zijn moedig gedrag en plichtsbetrachting zowel van Britse als van Nederlandse zijde hoge onderscheidingen.

Op 21 november 1955 werd de heer Koppiër van de vloot overgeplaatst naar de wal, en wel naar de sectie Scheepsgezellen van het kantoor te Rotterdam.

Als Hoofd van de Buitendienst van deze sectie onderhoudt hij nog dagelijks contact met onze schepen en de opvarenden.

Ofschoon een zaterdag voor hem in de regel als een normale werkdag geldt, werd zijn zilveren dienstjubiläum toch ten gerieve van zijn collega's op maandag, 3 februari gevierd.

Hij werd op die dag met zijn echtgenote ontvangen



(vervolg hiernaast, onderaan)

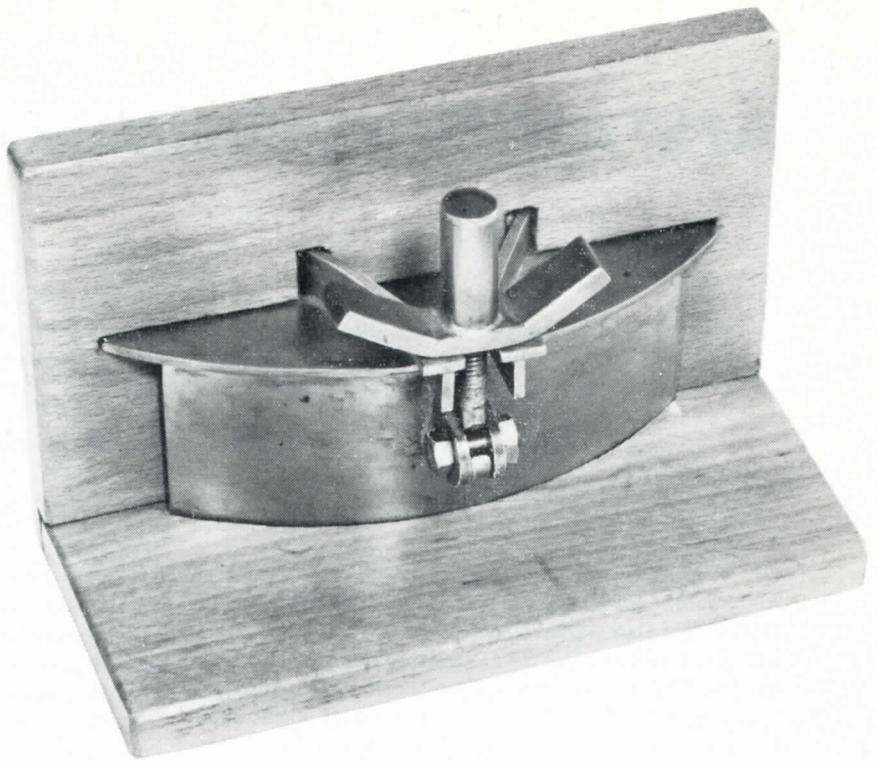
IDEËNBUS

Met voldoening kunnen wij melding maken van een idee van *2e wtk. F. J. van der Velden* betreffende een ontwerp voor verlichting van de plottafel. Inzender is erin geslaagd een verlichting aan te brengen door middel van 2 TL-buizen (aan elke zijde van de plottafel één) van 15 W elk, afgedekt met kappen waarin spleten zijn aangebracht waardoor het licht *uitsluitend* op de „sede” van de Perspex plaat kan vallen. Aan de bovenzijde van de spleten zijn strippen bevestigd zodat uitstraling niet mogelijk is. Bovendien is langs de randen van de Perspex plaat zwarte tape aangebracht, waardoor terugkaatsing naar boven van op de sede vallend licht voorkomen wordt.

Het resultaat is dat de plaat a.h.w. „van binnenuit” zwak verlicht wordt, geen weerkaatsing van de lichtbron geeft en potloodlijnen van lichte kleuren doet oplichten.

Momenteel wordt deze verlichting aan boord van de KOROVIINA in de praktijk beproefd.

Aan de heer Van der Velden werd een beloning van £ 10 toegekend.



In het nummer van oktober 1963 van dit blad werd een idee beschreven van *3e wtk. R. N. Groen*, betreffende een tankdekselknevel waarvan de knevelbout met een open oog aan het tankdeksel bevestigd is.

De heer Groen vervaardigde een model van genoemde knevel, hetwelk eerst kort geleden door ons van de Ideeënbuscommissie werd terugontvangen; wij willen echter niet nalaten hierbij alsnog een foto van het model te publiceren.

(vervolg van pagina 4)

door de heer Rodenburg, die hem het gouden Shell-embleem op de borst spelde. Hoewel de heer Koppier de wens te kennen had gegeven de viering van zijn jubileum zo sober mogelijk te houden, kon hij er toch niet aan ontkomen nog even met zijn echtgenote naar de sectie geloodst te worden voor een praatje en het nuttigen van een kopje koffie temidden van zijn collega's.

Tevens werden hem bij die gelegenheid als aan-

denken aan deze dag door de heer E. van 't Slot met enkele hartelijke woorden enige nuttige geschenken aangeboden, onder meer bestaande uit een sleeptros en een boekje over „wat te doen bij averij”, alles betrekking hebbende op het sedert kort door hem aangeschafte eigen vervoermiddel.

Mede namens zijn vele vrienden, zowel op de vloot als aan de wal, wensen wij hem nog vele dienstjaren in goede gezondheid toe.

AFSTANDSBEDIENINGSSYSTEEM VOOR

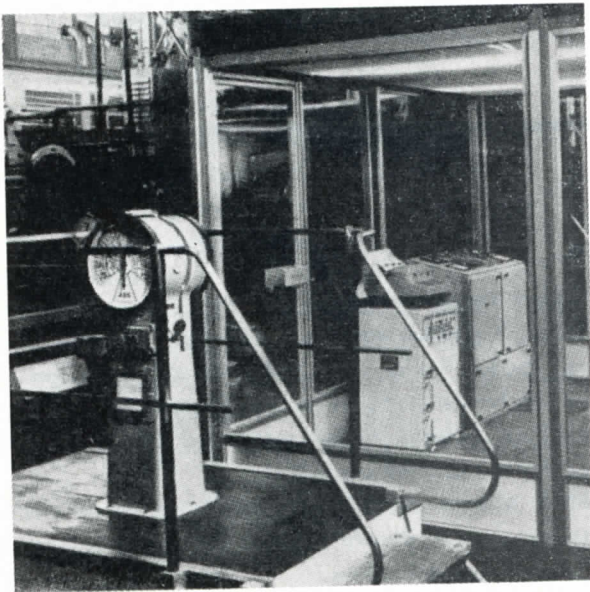
Ditmaal hebben wij een artikel opgenomen waarin de afstandscontrole en -bediening van een motor-voortstuwingsinstallatie onder de loep wordt genomen. Hierin komt vooral tot uiting welke enorm grote rol elektronische apparaten aan boord van schepen in de toekomst gaan spelen. Zoals bekend heeft ook de Groep een aantal tankschepen uitgerust met elektronische apparatuur, waarmede dagelijks een aantal meetpunten automatisch worden geregistreerd.

De Westduitse Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, die in nauwe samenwerking met de Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft Schiffbau te Hamburg, een ingenieus systeem voor afstandsbediening van hun standaard-diesels heeft ontworpen, heeft dit onlangs gedemonstreerd. De voor de proefneming gebruikte machine is een 5 cilinder MAN-diesel, type KZ70/120D, die bij 135 omw./min. 5500 apk levert.

De machine kan op drie manieren bediend worden:

a) met de telegraaf op de brug, b) vanuit een centrale regelkamer, waarbij de orders via de telegraaf op de brug ontvangen worden, en c) vanaf de normale manoeuvreerstand bij de machine, waarbij dan de aanwijzingen door de machinekamertelegraaf gegeven worden.

1. De brugtelegraaf voor bediening van de machine. Op de achtergrond een centrale-regelkamer, waarvan een detail-opname hierbij. (Foto 2).



Het gebruik van „Logistat units”

Het systeem is elektrisch/hydraulisch. AEG Logistat units worden gebruikt voor het afstandscontrolesysteem en hydraulische apparatuur voor het bedienen van het manoeuvreerwiel en het achteruitmechanisme. Een AEG Datazent automatische controle-installatie is gekoppeld aan het afstandscontrolesysteem. In de praktijk kunnen bij een scheepsmotor tussen de 200 en 400 grootheden gemeten worden; maar tijdens deze demonstratie werden 10 temperaturen en een drukpunt vastgelegd. Deze punten bestonden uit 5 zuigerkoelwater-uitlaattemperaturen en 5 cilinderkoelwateruitlaattemperaturen en een smeeroliedrukpunt. Een aantal orders werd uitgevoerd met gebruikmaking van de brugbediening, de afstandsbediening vanuit de regelkamer en met de normale manoeuvreerstand aan de voorzijde van de hoofdmachine. Deze functioneerden alle perfect en toonden duidelijk welke voordelen het installeren van afstandsbediening en automatische controle oplevert. Bij geen der orders was er waarneembare vertraging en de orders volle kracht vooruit tot volle kracht achteruit werden opmerkelijk snel uitgevoerd. Alle orders worden door de „Datazent” vastgelegd op een journaalkaart, opeenvolgend en met vastgestelde tussenpozen; daardoor zijn het traditionele journaal en de met de hand daarin geschreven aantekeningen overbodig. Indien vanaf de brug wordt bediend, gaan de per telegraaf gegeven orders via de automatische apparatuur welke de order-impuls vertaalt (de Logistat), de snelheidscontrole, de versterker en de hydraulische bedieningsmotor, onmiddellijk naar de hoofdmachine. De automatische apparatuur in deze keten zorgt voor het geven van de juiste overgangshandelingen bij achteruit en bij aanzetten en controleert ook voortdurend de ontvangen en uitgevoerde orders. De impulsen van de Logistat worden versterkt en geleid naar het hydraulische deel van de installatie. Deze brugbediening is in feite een van te voren vastgelegd controle-programma. Bediening vanuit de centrale regelkamer geschiedt door middel van rechtstreekse afstandsbediening (zonder ge-

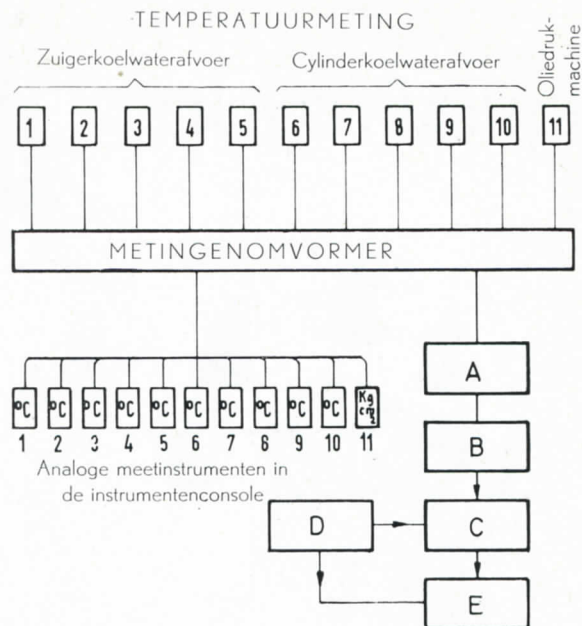
EEN MAN-DIESEL

bruikmaking van de Logistat). De draairichting van de motor wordt gekozen door het indrukken van een knop gemerkt vooruit of achteruit, terwijl de machinesnelheid gekozen wordt door een klein bedieningswiel dat een gradenverdeling heeft, gelijk aan die van het hoofdbedieningshandwiel. De bewegingen van dit kleine wiel worden via een versterker naar de hydraulische bedienings-unit geleid op dezelfde wijze als bij de brugbediening. De uitvoering van het Datazent automatische controle-systeem is aangegeven op het bij dit artikel afgebeelde diagram. De Datazent schrijfmachine zet elke 5 minuten de gemeten waarden van de elf metingen (10 temperaturen en 1 druk) op schrift.

Voor de diverse temperatuurpunten zijn grenswaarden van 70°C. gesteld. Alle waarden beneden dit getal worden in zwarte cijfers afgedrukt, terwijl alle waarden boven de 70°C. in rood afgedrukt worden. Bij overschrijding van de maximumtemperatuur op een punt wordt ook een geluidssignaal gegeven.

MAN heeft ook rekening gehouden met de mogelijkheid, de volledige installatie aan boord van een schip te automatiseren; daartoe is de bediening van de machine in functionele groepen verdeeld. Deze omvatten klaar voor manoeuvreren, bediening van en controle op de machines, het afzetten en onderhoud.

Het automatiseren van het laatste onderdeel kan voor de dienstdoende werktuigkundigen een waardevolle

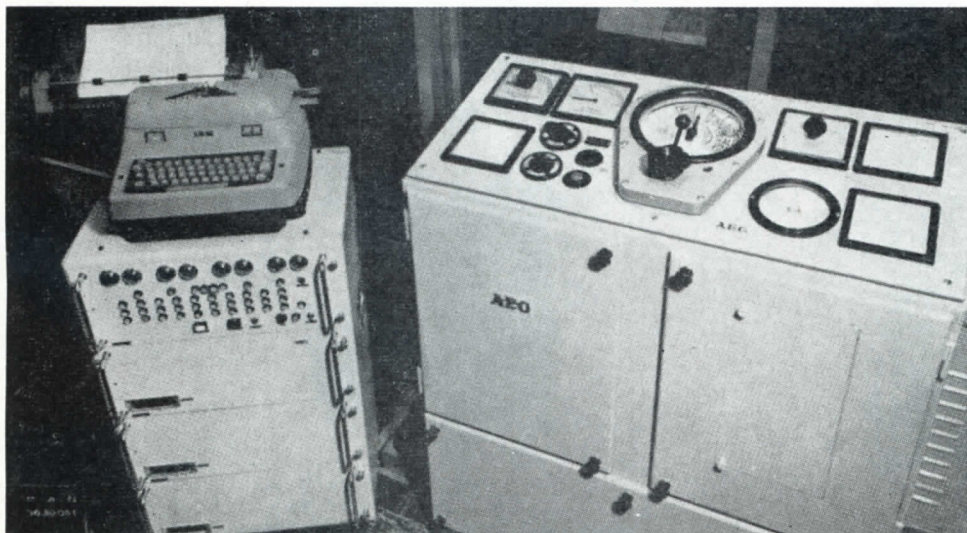


BLOKDIAGRAM VAN HET DATAZENT AUTOMATISCHE CONTROLE-SYSTEEM

- A = cijferomvormer
- B = geheugen
- C = controle unit
- D = interval toestel
- E = schrijfmachine voor afdrucken gemeten waarden.

steun zijn daar het tezamen met een controlesysteem, zoals de Datazent, kan worden gebruikt, waardoor elke fout die optreedt kan worden ontdekt en een juist over-

(vervolg pagina 10)



2. Het hier afgebeelde AEG controlepaneel wordt in de centrale-regelkamer opgesteld. Links de Datazent recorder, die eveneens in de controlekamer geplaatst wordt.

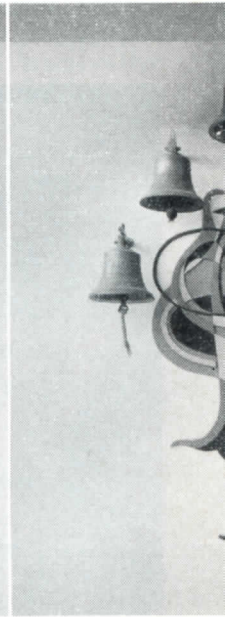
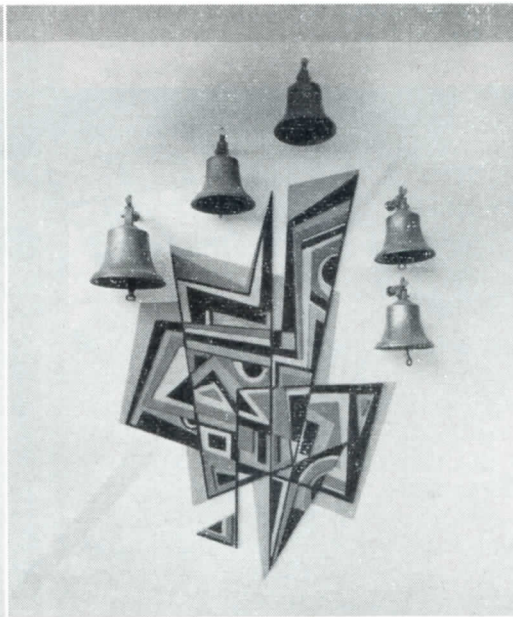
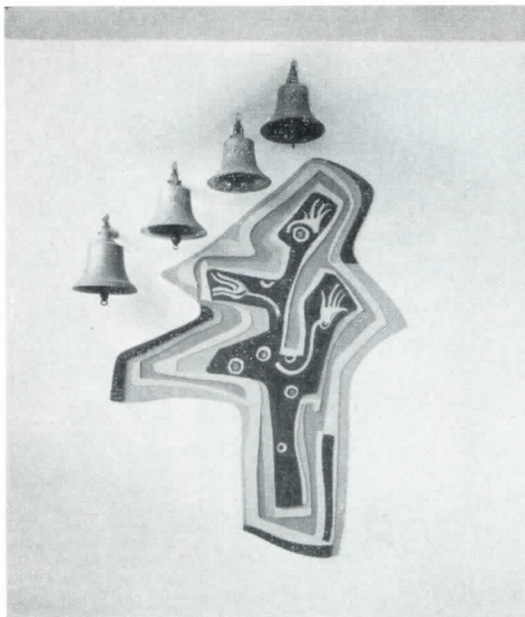
graffiti in



het tro

van het S
te Rotter

*Twee van de acht graffiti, die alle door Pieter
vaardigd, geven sterrenbeelden weer, de overige
zee of de zeevaart. De graffiti zijn geflankeerd door
Nederlandse Groepsschepen welke in de loop der jaren*

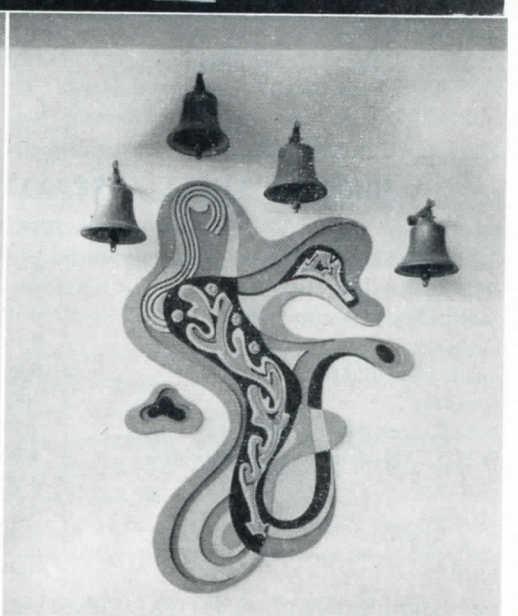
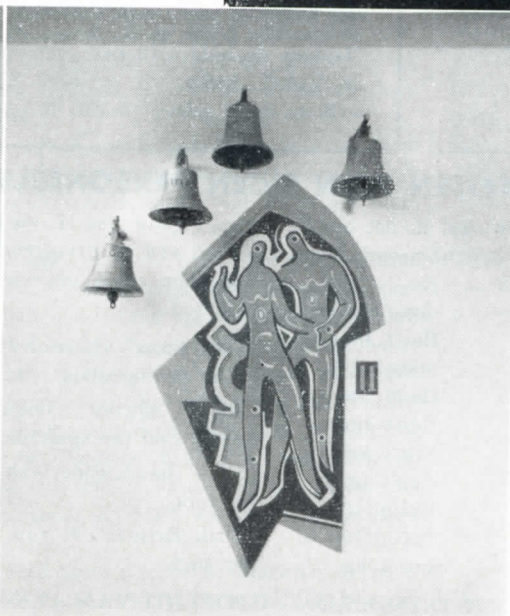
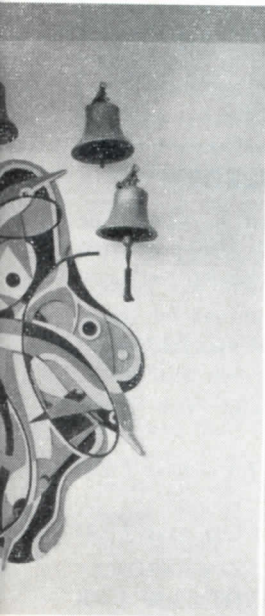


oppenhuis

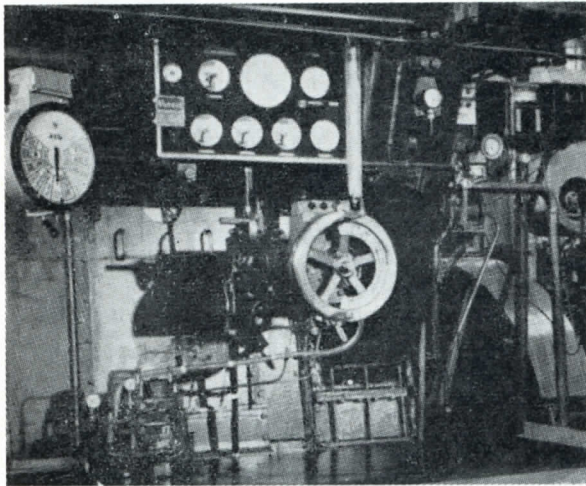
hell-Gebouw

dam

A. H. Hofman werden ver-
es hebben betrekking op de
scheepsbellen, afkomstig van
uit de vaart werden genomen



zicht verkregen wordt van die machineonderdelen die niet juist functioneren. In dit systeem kan ook worden opgenomen het automatisch reinigen van filters. Wat betreft het onderhoud van de automatiseringsuitrusting zelf, dit is door uitvoering en vormgeving nagenoeg immuun voor slijtage, zodat onderhoud in de gangbare opvatting van dit woord niet nodig zal zijn. Het opbouwen van het Logistat-systeem uit gestandaardiseerde en gelijke units, maakt het mogelijk, in het onwaarschijnlijke geval van een storing, deze onmiddellijk aan boord te verhelpen. Het ligt voor de hand dat automatisering de bouwkosten van een schip verhoogt, maar onderzoeken hebben aangetoond dat de kosten economisch verantwoord zijn en dat zij alleen al door de besparing aan personeel worden goedge maakt.



3. Controlepaneel op de machine. Zichtbaar zijn het bedieningswiel en het hydraulische bedieningssysteem.

nieuws van de vijf azen club

Nadat er gedurende enkele maanden geen nieuws van het Vijf Azen front te melden viel, kunnen wij thans gewag maken van een heuglijke mededeling die wij van de gezagvoerder van het m.s. ACMAEA, kapt. J. W. Pieters, mochten ontvangen.

Op 22 februari jl. te 11.30 uur plaatselijke tijd wist de 3e stuurman aan boord van de ACMAEA, de heer J. A. M. Elias, in één worp vijf azen op tafel te leggen, waarmede hij de eerste was die in 1964 als lid van de V.A.C. werd ingeschreven.

Bij zijn brief sloot kapitein Pieters een poëtische ontboezeming in, die uit de dichtaderen der vier getuigen vloeide tijdens de viering van deze fortuinlijke gooi, en die als volgt luidde:

*Al grootcirkelend in stormweer
slingerde de Acmaea als beschonken heen en
weer.*

*Stampen kon ze ook heel goed,
en dat deed ze ook vol goede moed.*

*Half twaalf gooide vriend Elias blij van zijn
met pokerstenen en dacht: ik win.
Helaas, in één klap rolden er vijf azen
en namen hem te grazen.*

*Met een dorstige grijs, als het ware,
richtte hij zich tot de schare
en brulde: „Wat zal het zijn,
een biertje of een Oude Klare!?”*

Namens de heer Van den Belt en de leden van de V.A.C. heten wij de heer Elias van harte welkom in de gelederen van de Club.

VERKOOP SHELL-SPECIALITEITEN AAN EIGEN PERSONEELSLEDEN

Met ingang van 1 april a.s. zullen in de Shell-winkel in het Shell-Gebouw (kamer 2.22) de volgende chemische bestrijdingsmiddelen verkrijgbaar zijn:

	<i>prijs</i>	<i>per</i>
Aldrin 2½ % stuifpoeder	f 0,30	doos/100 gr.
Dieldrex	f 8,15	fles/1 liter
Zineb Spuitmiddel	f 6,05	doos/1 kilo
Fytostrep	f 6,41	fles/1 liter
D.D.T. mengolie „Arkotine”	f 3,45	fles/1 liter
D.D.T. 5% Stuifpoeder „Arkotine”	f 1,10	zak/1 kilo
Duratox	f 3,20	fles/1 liter
MCPA	f 0,95	flacon/100 cc
2, 4, 5-TP	f 2,55	flacon/100 cc
DLP	f 14,40	bus/1 kg

Met ingang van 1 maart jl. werden de prijzen van de navolgende Shell-produkten ook voor eigen personeelsleden verlaagd, te weten:

„Shell Ensis” vloeistof 256 van f 2,75 naar f 2,49 per spuitbus;
„Shell” silicone compound van f 3,20 naar f 2,80 per spuitbus;
„Shell” handcleanser van f 0,65 naar f 0,60 per tube;
„Shell Retinax” K van f 1,05 naar f 0,95 per stick.

DE SHELL-WINKEL IS IEDERE DINSDAG EN DONDERDAG GEOPEND VAN 12.30 TOT 13.30 UUR



HET PLIMSOLL MERK

IS HET „PLIMSOLL“ MERK NIET

Vraag een zeeman wat het Plimsoll-merk is en hij zal U het antwoord zeker niet schuldig blijven. Meestal zal hij er aan toevoegen dat dit merk aan een zekere Samuel Plimsoll zijn ontstaan heeft te danken. Door het plegen van grof plagiaat heeft deze heer, lid van het Engelse Lagerhuis voor Derby, zich de eer toegeëigend die in feite een ander toekomt: het Plimsoll-merk is namelijk het geesteskind van James Hall, een uit Tynemouth afkomstige directeur van een scheepvaartbedrijf en een expert op het gebied van zeeverzekeringen.

Hall was degene die in november 1867 brieven schreef aan de redacties van enkele kranten, waarin hij simpelweg maar vernietigend scherp stelde:

„De steeds terugkerende verliezen op zee nemen langzamerhand zodanige vorm aan dat dit een zeer belangrijk probleem wordt en het lijkt mij noodzakelijk dat hiertegen spoedig wettelijke bepalingen in het leven worden geroepen”. In 1867 gingen er 2090 schepen op zee verloren, een gemiddelde van zes per dag. Hall voerde aan dat dit aantal groter werd ondanks de verbeteringen in de scheepvaartwetten, het bouwen van vuurtorens en het verplicht markeren van rotsen door middel van boeien.

Wat waren dan wel de achtergronden van deze alarmerende verliezen aan mensenlevens en schepen op zee? Hall, die uit ervaring sprak, stelde dat de feiten voor de hand lagen:

Teveel onzeewaardige schepen, het veelvuldig overbelasten van schepen opdat de eigenaars snel grote winsten konden behalen, alsmede de omstandigheid dat het merendeel van de gezagvoerders ongeschikt voor hun taak was. Een jaar voor de publikatie van deze brieven had de Kamer van Koophandel in Newcastle, waarvan Hall een van de oudere leden was, de kwestie voorgelegd aan het Engelse Ministerie van Handel, maar dit had weinig effect gesorteerd en zowel de Kamer van Koophandel als Hall wensten constructieve maatregelen.

De brieven van Hall aan de redacties brachten de zaak aan het rollen. Bleef deze kwestie aanvankelijk beperkt

tot kleine kring, allengs hield de gehele natie zich ermee bezig. Later schreef Hall nog een brief, die thans in de invloedrijke „Times” werd gepubliceerd. Hij gaf in dit ingezonden stuk een voorbeeld hoe een schip op zee verging. Een 30 jaar oud koopvaardissschip was in Liverpool met 700 ton kolen voor Shanghai beladen. Toen het schip nog in de haven lag stond er al 2 voet water in de ruimen. Op weg naar de Oost steeg het waterpeil in de ruimen geleidelijk en het schip zonk drie dagen na aanvang van de reis. Dit was inderdaad een treffend voorbeeld van overbeladen, en dan nog wel van het overbeladen van een niet-zeewaardig schip. Dit gebeurde zesmaal per dag. Mensenlevens en ladingen gingen verloren. Verzekeringsmaatschappijen moesten fortuinen uitbetalen. De „Times” stond nu achter de campagne van Hall. In een hoofdartikel stond: „Hall heeft aangetoond dat een groot aantal van dit soort ongelukken opzettelijk kan zijn veroorzaakt”. Ook andere nieuwsbladen begonnen nu een campagne, die de regering uiteindelijk dwong een speciale wet in te dienen. Hall en een ander lid van de Kamer van Koophandel werd verzocht commentaar op dit wetsvoorstel te leveren. Tot Hall's grote verbazing werd in dit onderwerp met geen woord gerept over het door hem gewraakte systeem van overbelading. Het bondige rapport luidde:

„Geen enkele scheepvaartwet kan volledig zijn zonder een laadlijnbepaling.”

Tijdens de jaarvergadering van de verenigde Kamers van Koophandel noemde Hall onder andere de volgende punten waarmee de Wet moest worden aangevuld:

1. een maximum-laadlijn moest worden vastgesteld
2. koopvaardissschepen dienden periodiek op zeewaardigheid te worden geïnspecteerd
3. bij het constateren van overtredingen diende door daartoe aangestelde inspecteurs ter plaatse een officieel onderzoek te worden ingesteld
4. speciale schepen dienden te worden gebouwd voor het opleiden van jongelui die naar zee wilden gaan.

De aanbevelingen van Hall werden aangenomen en

naar het Parlement doorgezonden. En hier verschijnt Samuel Plimsoll.

Op zekere morgen in 1870 bezocht hij Hall op zijn kantoor te Newcastle; hij vertelde hem dat hij hogelijk in het onderwerp was geïnteresseerd en zijn volledige medewerking wilde verlenen om de wet aangenomen te krijgen. Nadat Hall de zaak volledig uit de doeken gedaan had, en Plimsoll welwillend had toegelust, bestond de laatste het om enige tijd later een boekje van 150 bladzijden getiteld „Onze zeelui. Een oproep” het licht te doen zien, waarin de volledige plannen en ideeën van Hall waren uitgewerkt. Voor Hall kwam de publikatie als een donderslag; hij had Plimsoll geen toestemming gegeven om zijn ideeën te publiceren. Maar Plimsoll, de pleger van plagiaat, belust op roem, deed dit desondanks en trok met het boekje onmiddellijk in wijde kring de aandacht. Plimsoll verklaarde later dat Hall's ideeën toevallig gelijk waren aan de zijne; toen Hall hem echter om een verklaring vroeg, schreef hij dat hij het boekje alleen voor de goede zaak geschreven had.

Hall weigerde verder met Plimsoll te spreken en begon een rechtszaak tegen hem. Plimsoll was later genoodzaakt tegenover Hall zijn excuses aan te bieden, echter

eerst nadat reeds 25.000 exemplaren van het gewraakte boekje verkocht waren.

Het wetsontwerp betreffende de laadlijn werd pas 16 jaar later, in 1890, als wet aangenomen, nadat een speciaal benoemde commissie een uitgebreid onderzoek had ingesteld naar het grote aantal rampen en verliezen tengevolge van overbelading. Samuel Plimsoll was gelukkig, de ladinglijn werd naar hem, de zogenaamde pionier, genoemd. Maar op de dag dat het wetsontwerp werd aangenomen luidden alle klokken van de Allerheiligenkerk in Newcastle ter ere van de man die de werkelijke vader ervan was... James Hall.

James Hall nu een midden zestiger, was een gelukkig man; hij kon met vreugde terugblikken op wat hij bereikt had:

minder scheepsrampen, minder doden, meer ladingen zouden in het vervolg hun bestemming bereiken. Schepen zouden niet meer overbeladen worden en onzeewaardige schepen zouden niet meer zee kiezen.

De toenmalige secretaris van Lloyd's vatte het aldus samen: Samuel Plimsoll heeft misbruik gemaakt van het intellect van Hall.

Ontleend aan „Sunday Sun” van 5-1-1964

TIJDPERK VAN DE *Reuze* -TANKERS

De in de laatste jaren fenomenale groei van de tankers is een opmerkelijk verschijnsel in de oliewereld. Tien jaar geleden was de grootste tanker die de wereldzeeën bevoer 45.000 ton d.w., nu echter 132.000 ton. Tegen het einde van 1956 werd de eerste 85.000 tonner in bedrijf gesteld, terwijl de grens van 100.000 ton in 1961 overschreden werd. De tabel hiernaast illustreert dat in minder dan 5 jaar het aantal schepen in de klasse van 60.000—75.000 ton van één tot 27 gestegen is en in de 75.000—100.000 ton klasse van zeven tot 17. Er waren nu vier schepen van boven de 100.000 ton.

Aantal schepen in elke categorie

duizenden tonnen	<i>Ultimo</i>				
	1956	1958	1960	1962	1963*
24—30	188	229	262	223**	223**
30—35	103	201	270	301	306
35—40	20	69	124	158	154
40—45	3	39	67	98	104
45—50	7	17	71	130	139
50—60	—	5	11	41	57
60—75	—	1	12	21	27
75—100	1	7	9	17	17
Boven 100	—	—	—	4	4

* eind juni 1963

** 25—30.000 ton

Deze opgave, welke werd samengesteld door John I. Jacobs & Co. Ltd. te Londen, werd ontleend aan het februari 1964-nummer van „Petroleum Press Service”

O.V.S.T.-NIEUWS

Op 25 januari jl. werd door O.V.S.T. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een „pahit muzikaal” gehouden.

Ingewijden weten dat dit een gezellig samenzijn is, waarbij onder muzikale begeleiding, een aangeklede borrel wordt gedronken. Deze aankleding bestond uit een kleine rijsttafel, die, dank zij de uitstekende zorgen van onze Chef Lunchkamers, de heer S. E. Koenraads, bijzonder in de smaak viel.

De opkomst was boven verwachting groot en het was prettig te zien dat verschillende vlootofficieren eveneens aanwezig waren.

Tegen een decor dat gevormd werd door wuivende palmen en andere oosterse attributen werd na afloop nog gedanst op grammofoonmuziek, waarbij speciaal de platen met Caraïbische muziek een goede omlijsting vormden voor deze zo geslaagde avond.



Onze Chef Lunchkamers en zijn medewerkers kwamen handen tekort!

Een overzicht van de gezellig-volle lunchkamer tijdens „de rijsttafel”, die alle eer werd aangedaan.





Uitleg in het stuurhuis door 3e stm. E. C. Th. M. Houtman.



Klaar voor de sloepenrol.

SPINOZA-LYCEÏSTEN BEZOCHTEN „HUN” ACILA

De adoptieleider van het Spinoza-lyceum, de heer D. C. Iest, ontvangt uit handen van de gezagvoerder van het m.s. ACILA, kapt. A. A. van Ingen, een aanwinst voor het scheepshoekje.



Op 21 februari jl. brachten 25 leerlingen van het Spinoza Lyceum te Amsterdam een bezoek aan het door hen geadopteerde m.s. ACILA, dat de jaarlijkse dokbeurt onderging bij „De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V.” te Rotterdam. Het was de ACILA niet bepaald aan te zien dat zij bezoek verwachtte, maar dat kan men van een schip in dok ook niet verlangen. Na de traditionele snert-maaltijd in de officiers-eetsalon, die ieder zich goed liet smaken, leidde 3e stuurman E. C. Th. M. Houtman de leerlingen rond, waarbij het hem allerminst gemakkelijk werd gemaakt door de vele vragen die op hem werden afgevuurd, waarop hij echter geen enkele keer het antwoord schuldig bleef. Aan het eind van de rondleiding begaven de bezoeker(st)ers zich wederom naar de salon, waar een

kop thee met biscuits (voor de in-
tussen weer hongerige magen) werd
geserveerd.

Kapt. A. A. van Ingen, gezagvoer-
der van het m.s. ACILA, maakte
van die gelegenheid gebruik voor
een praatje met de jongelui, waarna
hij de adoptieleider van het Spinoza
Lyceum, de heer D. C. Iest, een

ebbenhouten olifant aanbood, die
hij in Bombay voor de school had
gekocht.

In zijn dankwoord verzekerde de
heer Iest dat het geschenk een ere-
plaats zou krijgen in het scheeps-
hoekje en bood hij van zijn kant
kapt. Van Ingen, voor de biblio-

theek van zijn schip, enkele poekets
namens de leerlingen aan.

Voldaan na dit genoeglijke en leer-
zame uitstapje zochten de leerlingen
de bus weer op, die hen naar
Amsterdam zou brengen, waar zij
tot de orde van de dag — d.w.z. het
huiswerk — zouden worden terug-
geroepen.

vlootpersoneel/personalia

GEHUWD:

- 7.2: C. J. van der Ent, 4e wtk., met Mej. C. M. E.
Warner;
10.2: B. Ritman, 3e stm., met Mej. L. van Dijk;
13.2: M. D. van der Veen, 5e wtk., met Mej. E.
Popken;
20.2: W. K. van Bezooijen, 5e wtk., met Mej. A. H.
Ratsema.

GEBOREN:

- 24.1: Jillis Willem, zoon van J. van Duuren, 2e wtk.,
en Mevr. G. M. van Duuren-Hamerslag;
25.1: Danny Martin, zoon van Th. Stillebroer, 11.wtk.,
en Mevr. M. E. Stillebroer-ter Plegt;
25.1: Ronald Teunis, zoon van J. Gansevoort, 4e wtk.,
en Mevr. T. Gansevoort-van Goolen;
28.1: Bastiaan, zoon van J. A. Krebbers, 4e wtk., en
Mevr. M. Ph. Krebbers-Schut;
1.2: Aiko Jakob, zoon van A. J. Hulzebos, 5e wtk.,
en Mevr. C. G. G. Hulzebos-Sluiser;
2.2: Anne Helena, dochter van W. van Brakel, 1e
stm., en Mevr. F. van Brakel-van Noort;
4.2: Michèle Inez, dochter van W. Kalkman, 3e stm.,
en Mevr. A. Kalkman-Dangerman;
4.2: Yvonne Marjolein, dochter van W. J. Quirijns,
4e wtk., en Mevr. E. C. Quirijns-Cové;
9.2: Nicole, dochter van R. E. Janssen, 4e wtk., en
Mevr. K. Janssen-Komentas.

MET VERLOF:

- Gezagn.: G. Hoving, R. India, P. C. Hoek, H. A. H.
Hijlkema, W. Kuyper, H. J. Roncken, Th. J. van
de Vrie, K. J. van Noortwijk;
1e stl.: W. van Brakel, G. G. J. Alfrink, J. C. de Groot,
M. G. C. Geerarts, D. Rijk;
2e stl.: B. C. Visser, T. van Heuveln, P. J. Hoekstra,
L. van der Valk, G. W. Bouma, P. J. P. Siebesma,
P. R. van Kranen, J. van der Zouwen, G. Ver-
brugh, A. J. de Ronde;
3e stl.: B. Ritman, D. J. van der Mast, W. Hoogendijk,
P. H. van der Ham, O. A. van Druten, H. Loo-
man, H. Wijnberg, C. Splinter;

- 4e stl.: F. J. W. Koopman, A. J. Both, J. de Jager;
Hfd.wtk.: A. L. Moerland, J. P. Hasenack, J. de Bruyn,
B. C. Smit, J. van Bon;
2e wtk.: Th. E. Knijff, P. J. Engelsma, A. Modderman,
A. C. van Spijk, J. M. de Jong, K. L. Schuring, H.
W. Bosman, D. Meurs;
3e wtk.: J. L. van der Rijst, J. J. F. Reitsma, Joost de
Jong, A. de Coninck, P. A. Groenenberg, J. A.
Klem, W. C. H. M. de Kok;
4e wtk.: Th. E. Leeuwangh, J. Quak, C. J. van der
Ent, J. Gansevoort, A. P. van Burgh, J. Wielart,
R. Groeneveld, P. F. Buil, J. J. Langendoen, A. L.
Bouman, J. A. Krebbers, W. J. Quirijns, G. J.
Spienburg, R. E. Janssen;
5e wtk.: P. H. Bakker, H. B. van Ommen, W. K. van
Bezooijen, M. D. van der Veen, L. J. M. Verhaegh,
L. C. W. Biesheuvel, A. G. P. Jansen, J. Vreeker,
J. C. J. Walraven, L. P. G. Frissen, H. Oosterdijk,
H. L. de Ridder, F. Koorn, H. B. Wegh;
11.wtk.: R. Hoorn.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: L. P. Kievits, A. Reekers, J. Jonker;
Voorman: G. M. Quik;
1e pompl./bankw.: A. de Ligt, C. Voorspuy, H. E. Tjon
a Tjauw;
2e pompl./bankw.: F. Bovenberg, J. Slob, J. den Heyer;
Bankwerkers: C. G. J. van 't Zelfde, E. G. Bakker;
Chef hofmeesters: C. E. Bestebroer, J. Baard Sr., F. B.
Wayers, A. Markestein;
Chef koks: J. A. Kant, P. v. d. Veur.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: hfd.wtk. J. J. de Jonge, Chr. Pietersen,
wnd. 4e wtk. J. Prinsze;
m.s. Acmaea: gezagn. J. W. Pieters, 4e wtk. J. A. de
Groot, 4e wtk. F. F. Ozinga;
s.s. Atys: 3e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. J. de
Kok, 4e wtk. R. D. Kuil, telegrafist J. B. Kints;
m.s. Camitia: 2e wtk. W. Eeuwijk, 4e wtk. P. J. Quist,
4e wtk. S. Warmenhoven;
m.s. Cinulia: 2e wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, 5e
wtk. T. Middelkoop;
m.s. Crania: gezagn. H. E. Glansbeek, 1e stm. E. H.
Brameijer, 4e wtk. W. Vroling;

- s.s. *Kabylia*: 1e stm. J. L. Muijskens, 3e stm. W. R. Muusze, 4e wtk. H. G. de Boer;
- s.s. *Kalydon*: 3e wtk. J. Visser, 5e wtk. W. M. J. de Kwant;
- s.s. *Kara*: 2e wtk. H. W. van Diepen;
- s.s. *Katelysia*: 3e stm. N. Venendaal, 4e stm. S. Termeer, 2e wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. L. P. A. de Winter, bootsman J. H. Kolk, 1e pompm./bankw. J. den Boef, 2e pompm./bankw. B. Verburg, bankw. J. Punt, chef hofmr. R. B. Vos, chef kok C. G. M. van Schuppen;
- s.s. *Kelletia*: gezagv. H. C. Mantel, 3e stm. J. Mieras;
- s.s. *Kenia*: 2e wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 3e wtk. H. W. R. van Deutekom, chef hofmr. H. A. Groenendijk;
- s.s. *Khasiella*: gezagv. H. Faber;
- s.s. *Kopionella*: wnd. hfd.wtk. R. Romijn;
- s.s. *Koratia*: 2e stm. R. Jousma, 2e wtk. W. A. van Rooijen;
- s.s. *Korenia*: 2e wtk. B. Veldhuis;
- s.s. *Kosicia*: 3e stm. J. H. Franken, 4e stm. A. H. van Haaften, hfd.wtk. J. Broersen, 5e wtk. G. J. Walraven, chef hofmr. C. Boogaarts;
- s.s. *Kosmatella*: 5e wtk. P. Enter;
- s.s. *Krebsia*: 3e stm. R. van Westendorp, 3e wtk. A. J. G. Weitzel, telegrafist E. J. Faljet;
- s.s. *Kryptos*: 3e stm. C. P. Schoenmakers, 5e wtk. J. H. Th. van Schaik;
- s.s. *Kylix*: 2e stm. J. Klein Roseboom, wnd. 4e wtk. P. Maarleveld;
- s.s. *Ondina*: 1e stm. C. Vriend, 2e stm. H. G. Willemssen, 4e stm. B. R. Hoyer, hfd.wtk. Th. van der Gaast, 4e wtk. G. J. B. Hartman, 5e wtk. F. Bakker;
- s.s. *Onoba*: gezagv. J. H. R. Beaujon, 2e stm. D. W. P. van Burken, 5e wtk. C. A. Douwes, telegr. F. H. Palte;
- s.s. *Philine*: hfd.wtk. K. Toereppel, 2e wtk. C. L. Fehrmann, wnd. 3e wtk. P. F. Vermeulen, wnd. 4e wtk. C. J. Lambregts, 5e wtk. H. Doff;
- s.s. *Sepia*: 2e stm. H. van Slegtenhorst, 3e stm. J. P. Hendriks, 4e wtk. R. A. Risseeuw;
- s.s. *Vasum*: 1e stm. F. Menninga, 3e stm. L. A. Groendijk, hfd.wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. T. C. F. Bijkerk, 4e wtk. J. P. L. Marcussen, 5e wtk. J. Homminga, telegr. C. J. Grootveld, bootsm. J. H. A. Elbers, 1e pompm./bankw. J. F. L. Kalee, 2e pompm./bankw. M. J. J. v. d. Linden, bankw. D. Bakker, chef hofmr. P. L. den Breejen, chef kok Jac. Westerhoff;
- s.s. *Videna*: gezagv. J. J. Schouten, 1e stm. W. Th. Spier, 2e stm. T. Borsboom, 3e stm. J. V. Kruit, 4e stm. J. Okkema, 3e wtk. G. Veldt, telegr. E. van Bruggen, bootsm. P. Sloover, voorman d.m. A. C. Versteeg, 1e pompm./bankw. J. H. P. M. Ortan, 2e pompm./bankw. J. J. Koop, chef hofmr.

- M. van Hagen, chef kok W. F. H. v. d. Moezel;
- s.s. *Vivipara*: gezagv. A. J. Verkerk, 2e stm. S. Noordenbos, wnd. 4e wtk. J. H. van Veldhuisen, telegr. F. H. M. van Rijswick, chef hofmr. P. de Kluyver;
- s.s. *Zafra*: gezagv. J. Ruyg, 2e stm. R. Knol, hfd.wtk. G. Houwer, 3e wtk. J. A. Bieze, 4e wtk. J. D. B. Ewers, 5e wtk. H. C. van der Weyde;
- s.s. *Zaria*: gezagv. B. van den Born, 2e stm. J. J. van Schagen, 3e stm. A. L. A. M. Wilmering, 4e stm. A. P. J. Schets, ll.stm. P. J. Jansen, hfd.wtk. R. A. J. Ruesink, 3e wtk. H. Buiten, wnd. 4e wtk. B. Oudkerk, 5e wtk. H. G. van Jaarsveld, telegr. F. A. J. Weijerstrass.

IN DIENST GETREDEN:

4e stm.: J. de Kok;

ll.stm.: P. J. Jansen.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: R. Mulder;

4e wtk.: F. Goudart, Th. J. Veldman, A. de Bats, S. A. Broek;

5e wtk.: R. J. A. Blankers, J. Th. Geurtz, A. van Ledden Hulsebosch, J. Grootjen;

ll.wtk.: A. J. Meisner;

Voorman d.m.: D. G. C. Schalker;

Chef hofmr.: J. M. Maaskant.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. J. Bosman;

2e stm. G.H.V.: 3e stm. L. A. Groendijk;

„C”: 2e wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema;

„B”: 4e wtk. C. H. H. Wisse;

„B”-Th.: 3e wtk. A. O. A. Blom, A. Bax, F. de Roos;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. H. A. van Egeraat, W. J. M. Braeken, L. C. Biesheuvel;

„A”: 5e wtk. F. F. Ozinga.

AANGESTELD ALS:

4e wtk.: J. Truyens, B. Dob, J. Ommering, F. F.

Ozinga, L. P. G. Frissen, A. W. van Wijnen, R. E.

Janssen, M. J. Baak, W. F. J. J. Panneman.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.1 t/m 15.2.1964)

UIT DIENST:

1.2: Mej. C. Bos - sectie DFF/5.

JUBILEUM:

1.2: A. Koppier - sectie DFP/12 - 25 jaar.

GEBOREN:

2.2: Mirjam, dochter van A. H. van der Wal - sectie DFP/32 - en Mevrouw J. D. van der Wal-Sprong.