

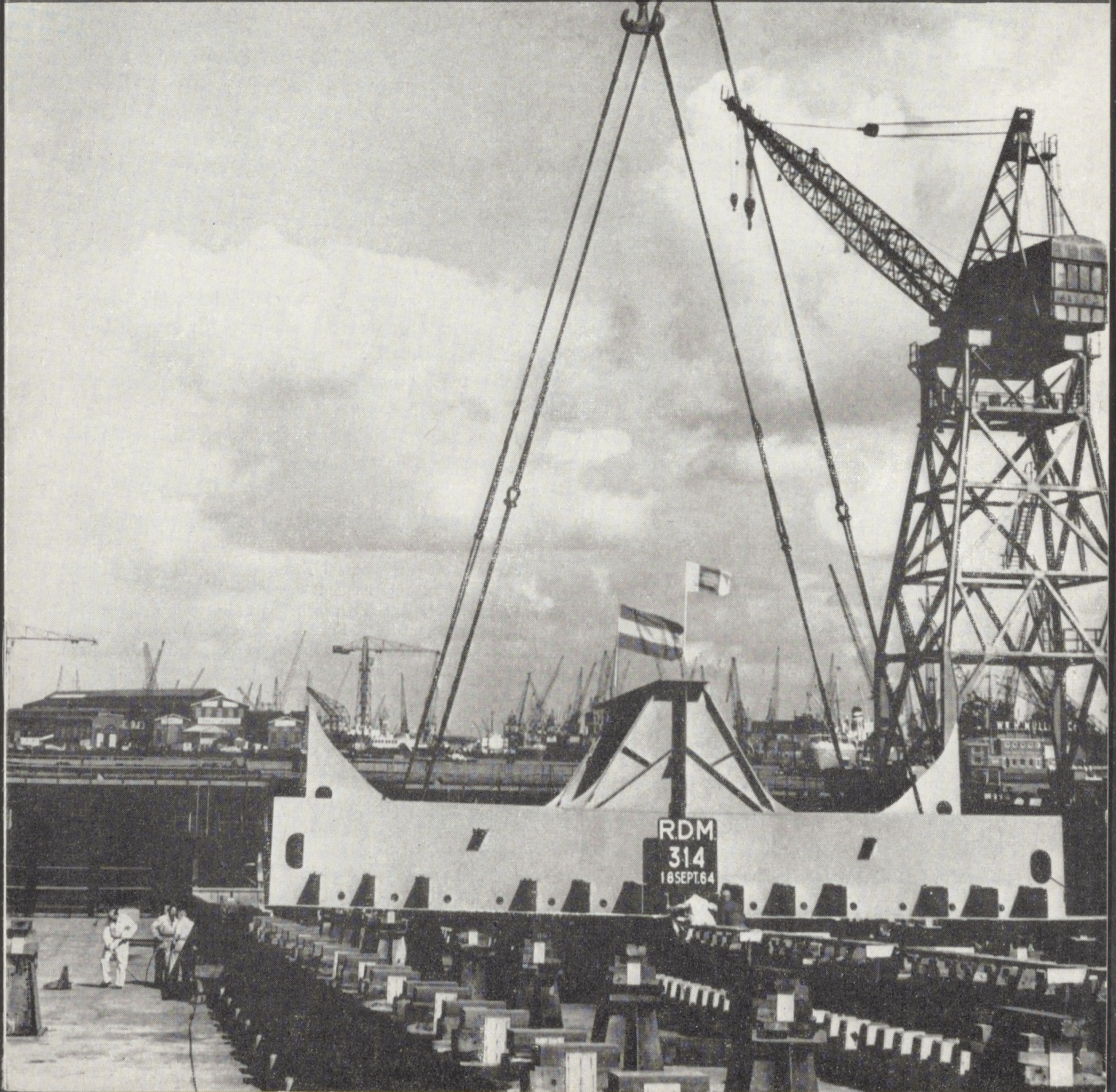


tussen schip en ka

vierde jaargang no. 3 - november 1964



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



DE DAGEN VAN DE

Vijf Azen Club

ZIJN GETELD!

Op 1 januari 1961 werd de Vijf Azen Club in het leven geroepen. Het oogmerk dat onze Directie hierbij voorzat was: door het indirect stimuleren van poker-uurtjes het onderling contact tussen de leden van de etat-major op onze schepen te verstevigen en daardoor de teamgeest te bevorderen.

Naast andere middelen leek een „Vijf Azen Club” een doeltreffende „gangmaker” om het gestelde doel te bereiken en als zodanig heeft de Club alleszins aan de verwachtingen beantwoord.

Uit het vorenstaande blijkt al dat de V.A.C. van meet af aan als een tijdelijke instelling bedoeld is geweest, en nu, na vier jaar, wordt de tijd gekomen geacht om er — met ingang van 1 januari a.s. — een streep onder te zetten.

Op het moment dat wij dit schrijven bedraagt het aantal leden 58 en het aantal ereleden 3.

1961 en 1962 leverden met respectievelijk 18 en 27 aanmeldingen, ongeveer $\frac{3}{4}$ van het totaal aantal leden op. Daarop volgden 1963 met 9 en 1964 — tot op heden — met 6. Het totaal zou dus 60 moeten bedragen, ware het niet dat twee leden, waaronder onze huidige kampioen, 3e stm. C. R. Groen, op twee verschillende tijdstippen vijf azen hadden gegooid.

Vele vijf-azen-gooien hebben bij hen die er getuige van waren sluimerende talenten wakker geroepen en als gevolg daarvan gingen aanmeldingen niet zelden vergezeld van poëtische ontboezemingen en fraaie processen-verbaal.

In december a.s. zal voor de laatste maal om het pokerkampioenschap worden gestreden en enkele weken later zal de ledenlijst definitief worden afgesloten.

Diegenen die nog verzuimd hebben hun boekenbon in ontvangst te nemen, raden wij aan dit alsnog bij hun eerstvolgende komst op ons kantoor te doen.

Bij de frontpagina:

Op 18 september jl. werd op de werf van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam de kiel gelegd voor een 64.000 tons motortanker die in de loop van het eerste halfjaar 1966 aan Shell Tankers N.V. zal worden overgedragen.

Zoals bekend zijn in het kader van het nieuwbouwprogramma van onze Maatschappij voor 1966 nog drie motortankschepen van ongeveer dezelfde tonnage in Nederland in aanbouw. Daarnaast worden nog drie motortankschepen in het buitenland gebouwd, voor oplevering in de tweede helft van 1966, en wel twee van 64.500 ton bij Rosenberg Mekanische Werksted A/S te Stavanger en een van 68.400 ton bij Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd. te Tokio.

LOONOPGAVEN 1964 VLOOTPERSONEEL

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1964 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal in beginsel aan het huisadres worden gezonden. Het verdient derhalve aanbeveling Uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB. 1964.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden, zodra zij gereed zijn, verzonden, waarbij er uiteraard rekening mee zal worden gehouden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd, in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, worden verzocht hiervan onverwijld mededeling te doen aan sectie DFF/3. Uiteraard dient men ook in dit geval de huisgenoten in te lichten omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Tenslotte wordt er de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.



WINKEL IN SHELL-GEBOUW, ROTTERDAM - KAMER 2.22

Geopend: Woensdag van 12.30 tot 13.30 uur voor walpersoneel. Maandag t/m vrijdag gedurende kantooruren voor vlootpersoneel

OLIE-PRODUKTEN

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSONEEL
"SHELL" Aanstekerbrandstof	flacons	speciale brandstof voor Uw aansteker.	f 0,55 per flacon
"SHELL" Handy Oil	flacons	dunne hoogwaardige smeerolie voor algemeen gebruik.	f 0,65 per flacon
"SHELL RETINAX" K	stiffen	staaf smeervet voor smering van portieren, deuren, rails, schuifdaken, ritsluitingen, enz. Ook voor dichting van linnen autokappen en lekke tenten.	f 0,95 per stiff
"SHELL" Handcleaner	tubes	crème voor schoonmaken van de handen zonder water, zeep en handdoek.	f 0,60 per tube
"SHELL ENSIS" vloeistof 256	spruitbussen	roestwerend middel met waterverdringende eigenschappen. Voor alle aan corrosie onderhevige voorwerpen zoals autobumpers, wiel doppen, chromstrips van auto's en scooters, rijwielen, bromfietsen, scharnieren, sloten, tuin- en andere gereedschappen.	f 2,49 per spuitbus
"SHELL SILICONE" compound	spruitbussen	oxydatiebestendig, waterverdringend, reukloos vet ter bescherming van ontstekings-systemen tegen vocht en spanningsverlies; voorkomt startmoeilijkheden bij auto's, motorrijwielen, bromfietsen, buiten- en binnenboordmotoren, land- en tuinbouwtrekkers. Houdt ventilatorriemen, tochtstrips, raamrubbers zacht en soepel.	f 2,80 per spuitbus
"SHELL" Defroster	flacons	ruitontdooier.	f 1,50 per flacon
"SHELL" Solvent 337	flacons	ter voorkoming van het bevroren van het water van de ruitensproeier.	f 1,50 per flacon

CHEMIE-PRODUKTEN

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSONEEL
"SHELL ALDRIN" stuifpoeder 2,5 %	in zakjes, 100 gram netto	bestrijding mieren, veenmollen; tevens bestrijding van diverse vliegsoorten, ritsaalden, aardrupsen, engerlingen in moestuinen; strooiof inwerken in de grond.	f 0,30 per 100 gram

CHEMIE-PRODUKTEN

PRODUKT	VERPAKKING	TOEPASSING	PRIJS VOOR PERSONEEL
DDT 5% stuifpoeder "ARKOTINE"	in 1 kg zakken	bestrijding rupsen, kevers, trips en andere insecten in moestuinen en boomgaarden. Ook bestrijding van mieren en andere kruipende of springende huishoud-insecten.	f 1,05 per kg
"DURATOX"	in flessen à 1 liter	zuivering en vrijhouden van kasten, kamers, schuren, kippenhokken, enz. van tal van schadelijke en hinderlijke insecten.	f 3,05 per liter
"SHELL" 2, 4, 5-TP	in 100 cc flesjes	onkruidbestrijding in gazons, bleekvelden, bijv. klaver, muur, paardebloem, weegbree en madeliefje.	f 2,50 per 100 cc
"SHELLTOX"	in spuitbussen	bestrijding van vliegen, motten, muggen, wespen en andere vliegende insecten, zowel binnen- als buitenshuis.	f 2,65 per spuitbus

RECLAME ARTIKELEN EN GESCHENKEN

ARTIKEL	PRIJS VOOR PERSONEEL
	per stuk
Sponsen	f 0,45
Poetsdoeken	f 0,35
Dashboard dovers	f 0,90
Sleutelhangers	f 0,25
Plastic bakjes met spons	f 0,55
Ballpoints	f 0,30
Benelux-kaarten	f 1,50
Nederland-kaarten	f 0,10
Autokosten-agenda's	f 0,30
Lucifersboekjes	f 0,02
Doosjes met zeep	f 0,25
Metalen kilometerstand-schijf	f 0,85
De grote Shell atlas, Benelux en Europa	f 12,50
Kleerborsteltje (plastic)	f 0,55
Sleutelketting	f 0,60
Rolband-centimeter (2 m)	f 1,05
Benzine-aansteker (Zippo)	f 1,05
Rijbewijsétui (plastic)	f 1,30
Schroevendraaierset in plastic étui	f 1,55
Kleefthermometer	f 1,95
Set speelkaarten in plastic étui	f 2,25
Bone China asbakje in schelpvorm	f 2,55
Sleutelhanger (vijltje, mes, schroevendraaier, kroonkurkopener) in lederen étui	f 3,25
4-kleuren ballpoint	f 4,50
Zakmesje (met schaarje en vijltje)	f 5,65

N.B. ALLE PRIJZEN ZIJN VRIJBLIJVEND.

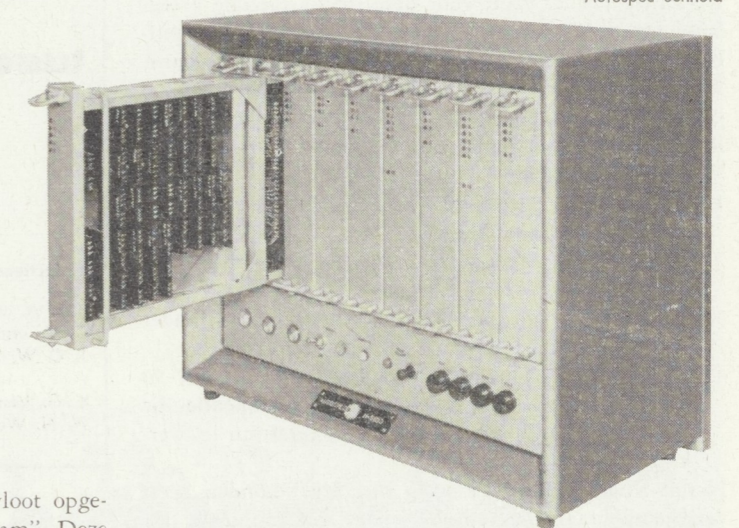
BOEKWERKEN

TITEL	PRIJS VOOR PERSONEEL
Shell Country Book	f 7,50
Chemicals from Petroleum	f 5,75
Petroleum Handbook	f 5,35
Enterprise in Oil	f 7,50
Geschiedenis van de C.S.M.	f 9,30
Twice over lightly	f 1,50
Light Fractions	f 1,25

(Bijlage van „Tussen Schip en Ka” - november 1964)

MARCONI AUTOSPEC APPARATUUR

voor overbrenging
scheepsgegevens van
„Ondina”, „Sepia” en „Vivipara”



Autospec eenheid

Zoals bekend, zijn 15 tankers van de Shell-vloot opgenomen in het z.g. „performance control program”. Deze proef, die al enige tijd aan de gang is, heeft tot doel het prestatieverloop van een tanker tussen twee dokbeurten van dag tot dag te volgen. Aan de hand van de overgeseinde gegevens betreffende het machinevermogen, aantal omwentelingen per minuut, brandstofverbruik en snelheid wordt nagegaan of het prestatievermogen van een bepaald schip mogelijk kan worden opgevoerd of op welke wijze verdere achteruitgang kan worden voorkomen.

Momenteel nemen drie Nederlandse Shell-tankers aan dit programma deel. De „Ondina”, „Sepia” en „Vivipara.”

Alle drie de tankers zijn thans uitgerust met een Autospec, een nieuw automatisch corrigerend transmissiesysteem dat werd ontwikkeld door Marconi. Autospec staat voor *Automatic Single Path Error Corrector*. Deze installatie onderscheidt zich van de bestaande automati-

sche transmissiesystemen door een eenzijdige verbinding. Het schip zendt, Shell Londen ontvangt. Elke fout wordt automatisch ontdekt en in de meeste gevallen ook gecorrigeerd zonder dat de apparatuur om herhaling van de foutief overgekomen informatie behoeft te „vragen”.

De gang van zaken aan boord en aan de wal

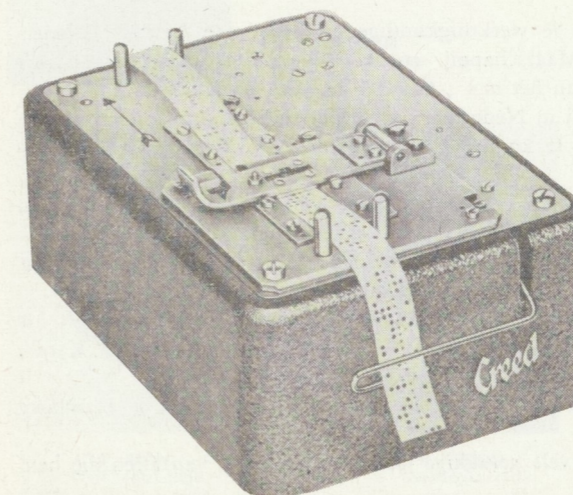
Hieronder volgt een globale beschrijving van de gang van zaken aan boord en aan de wal. De radio-officier ontvangt van de kapitein een z.g. „performance data log sheet” waarop de stuurlieden en werktuigkundigen de diverse scheepsgegevens hebben ingevuld. Met behulp van een elektrische rekenmachine en een bandperforator maakt de radio-officier een ponsband in de internationale telegraaf code no. 2, die uit vijf eenheden bestaat. Een ponsbandlezer geeft de code door aan de autospec. Aangezien de autospec de ponsbandlezer stuurt wijst onregelmatig lopen van de ponsbandlezer op een defect in de autospec.

In de autospec wordt de vijf eenheden code omgezet in een tien eenheden code welke via een „speech duplex terminal” eenheid en de scheepszender naar het kuststation wordt overgeseind. Het kuststation zet het bericht op een normale telefoonlijn met Shell Londen waar het signaal weer wordt ingevoerd in eerder genoemde „speech duplex terminal” welke de gegevens via autospec, telex, bandperforator, ter decoding aan een computer doorgeeft.

Enkele technische aspecten van het Marconi transmissiesysteem

Het uitgangssignaal van de autospec, dat uit een tien eenheden code bestaat, wordt door de „speech duplex terminal” omgezet in twee frequenties. Eén van 1105 Hz en één van 1445 Hz. Met deze frequenties wordt de draaggolf van de scheepszender gemoduleerd (amplitude modulatie).

Bandlezer



De Britse P.T.T. heeft voor deze dienst speciale breedband frequenties gereserveerd in de volgende kortegolfbanden: 4, 6, 8, 12, 16 en 22 MHz. Twee in elke band. De verbinding wordt op de volgende manier tot stand gebracht. De radio-officier maakt een afspraak met Rugby Radio, het kortegolf telefoniestation van het Verenigd Koninkrijk:

1. d.m.v. een dienstelegram via het kortegolf telegrafiestation Portishead Radio;
2. aan het eind van een normaal telefoniegesprek met Rugby Radio;
3. aan het eind van een telefoniegesprek van een ander schip met Rugby Radio;
4. d.m.v. een toonoproepsysteem bestaande uit een 90 seconden durende draaggolf op een frequentie die op Rugby Radio waarschuwingsapparatuur in werking stelt.

Nadat Rugby Radio het schip met Shell Londen heeft verbonden vraagt de radio-officier: „are you ready for data”? Antwoordt de ontvanger „yes” dan zegt de radio-officier: „over to data in thirty seconds from now”.

Nu wordt de synchronisatie-impuls van de autospec via de scheepzender in de lucht gebracht en binnen 30 seconden lopen de mechanismen van scheeps- en wal-autospec gelijk.

Aan het eind van de ca. 3 minuten durende uitzending schakelt het schip over op de normale telefonieverbinding en verneemt van Shell Londen het resultaat van de uitzending. Eventueel kan de ontvanger om herhaling van fout overgekomen codegroepen worden gevraagd. De autospec werkt nl. alleen corrigerend zolang in één codegroep niet meer dan één van de tien eenheden fout overkomt. Wanneer twee of meer eenheden fout overkomen geeft de autospec een foutenteken door aan de telex.

tussen schip en ka

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

Redactiecommissie :

I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
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 autospec in de praktijk

Hoewel de autospec nog maar betrekkelijk korte tijd wordt gebruikt blijkt dit systeem een toekomst te hebben in het kader van het „performance control program”.

Uit rapporten is gebleken dat uitzendingen van schepen in het Caraïbisch gebied en de Perzische Golf van redelijk tot goede kwaliteit zijn zodat men vrij zeker is van een regelmatige ontvangst van scheepsgegevens van tankers op deze voor de Shell drukbevaren routes. Inmiddels wordt hard gewerkt om de resultaten van schepen die gegevens uitzenden vanuit de wateren in het Verre Oosten te verbeteren.

In een volgend artikel zullen wij een volkomen „foutencorrigerend” systeem beschrijven, de T.O.R. (Telex Over Radio), ontwikkeld door de Nederlandse P.T.T.

RADIO-HOLLAND N.V.

MET PENSIOEN

Op 1 november 1964 verliet de heer J. A. de Lange onze Maatschappij onder toekenning van pensioen.

Hij trad op 16 december 1938 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en vertrok een maand later naar Monfalcone om aldaar aan boord van het m.s. „Adinda” te gaan dienstdoen.

Toen de oorlog uitbrak vertoefde hij in Nederland en verliet tijdelijk onze dienst om op 22 januari 1945 weer bij ons terug te komen, en wel bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

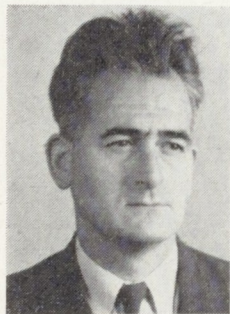
Bij deze Maatschappij heeft hij met tussenpozen voor verlof tot 1955 gevaren en heeft hij achtereenvolgens de rangen van 5e, 4e, 3e en 2e werktuigkundige bekleed.

Aansluitend aan deze periode werd hij overgeplaatst naar de diepzeevloot, waarop hij tot 13 december 1961 als 2e werktuigkundige heeft dienstgedaan.

Op die datum werd hij namelijk als hoofdwerktuigkundige aangesteld en hij heeft als zodanig op de volgende tankers het beheer over de machinekamer gehad: „Kara”, „Katelysia”, „Mitra”, „Kermia” en „Kabylia”.

Zijn laatste schip was het s.s. „Kylix”, waarvan hij op 7 juli 1964 te Hamburg afmonsterde.

Wij wensen de heer De Lange nog vele gelukkige jaren toe temidden van allen die hem dierbaar zijn.



J. A. DE LANGE
Hoofdwerktuigkundige
16.12.1938 — 31.10.1964

DEELNEMERS

36e

VLOOTSTAFCURSUS

21 t/m 28 september

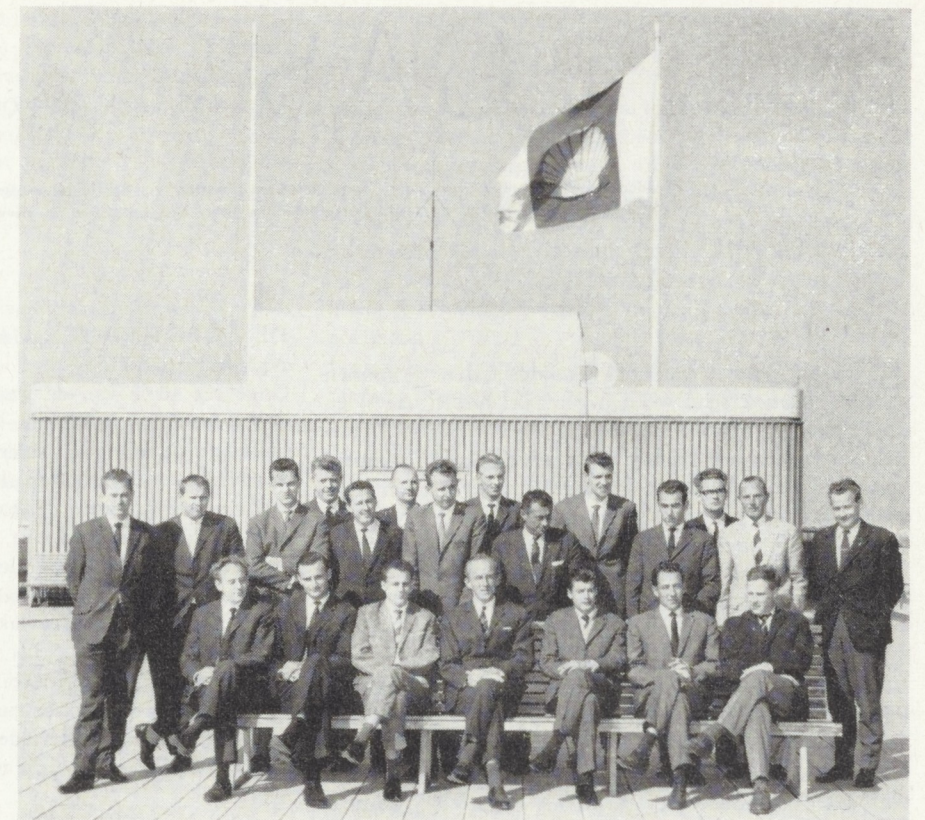
1964

zittend van links naar rechts:

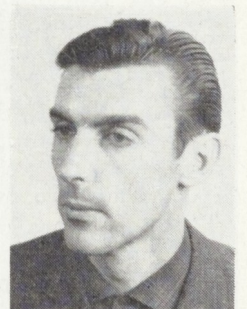
G. de Goede, 4e wtk
G. J. B. Hartman, 4e wtk
N. C. v. d. Vecht, 4e wtk
A. H. W. Karelse, docent
J. Slottje, 4e wtk
F. F. Ozinga, 4e wtk
M. J. Baak, 4e wtk.

staand van links naar rechts:

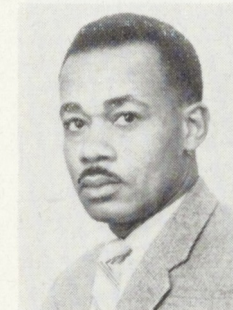
J. Okkema, 3e stm
H. Kuyper, 4e wtk
L. D. J. van Zuilekom, 3e stm
J. Mos, 1e stm
D. J. v. d. Mast, 3e stm
E. v. 't Slot, docent
J. A. M. Elias, 3e stm
L. A. Groendijk, 3e stm
Kapt. H. Aschmoneit, cursusleider
H. Sukkel, 4e wtk
P. J. Quist, 4e wtk
M. Pronk, sectie DFP/13
J. W. Paans, docent
D. M. Mos, 2e stm.



K. TOEREPPEL
Hoofdwerktuigkundige
1939 — 9.11 — 1964



L. J. C. VAN KUIJEN
1e pompman/bankwerker
1954 — 1.11 — 1964



J. G. BRON
2e Werktuigkundige
1954 — 20.11 — 1964



L. C. SPOON
2e Werktuigkundige
1954 — 25.11 — 1964



S. NOORDENBOS
2e Stuurman
1954 — 29.11 — 1964



JAC. WESTERHOFF
Chef Kok
1954 — 13.11 — 1964

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN

HET GEBRUIK VAN GAS IN ONTWIKKELINGSLANDEN

Nederlandse bewerking van door Trade Relations Division van Shell International Petroleum Co. Ltd. te Londen verzorgde uitgave (S.B.S. 64/110). Oorspronkelijke titel: Gas utilisation in developing countries.

INLEIDING

Bij gebruik van in de ontwikkelingslanden gewonnen aardgas moet verschil worden gemaakt tussen nat *) en droog gas.

Beide soorten gas hebben hun specifieke problemen. Hoe het best gebruik kan worden gemaakt van nat gas, is een van de belangrijkste problemen in het Midden-Oosten, Libië en Nigeria en (hoewel nu in mindere mate) in Venezuela. Hetzelfde probleem dat we kennen met betrekking tot droog gas, doet zich voor in ontwikkelingslanden die belangrijke reserves hebben, maar betrekkelijk ver van de industriële centra liggen.

Voorbeelden hiervan zijn Algerije, Oost- en West-Pakistan en, wederom, Nigeria. Nat gas komt, nolens volens, vrij bij de winning van ruwe olie. Hoeveel ervan wordt gewonnen, hangt in hoofdzaak af van de hoeveelheid geproduceerde aardolie; met de gestaag groeiende wereldvraag naar olie is de gashoeveelheid onvermijdelijk vermeerderd.

Daar waar geen afzetgebieden kunnen worden gevonden voor de ontzaglijke hoeveelheden die overblijven nadat aan de plaatselijke vraag is voldaan (zoals bijvoorbeeld de energiebehoeften van het olieveld) wordt het overblijvende gas verbrand om te vermijden dat het de lucht en de grond verontreinigt.

Sommige deskundigen uit winningslanden, met name uit het Midden-Oosten, beweren nog steeds dat de oliemaatschappijen hun gas geheel onnodig verkwisten door het te verbranden; in feite echter maken de maatschappijen er zo veel zij kunnen gebruik van bij de olievelden, zoals voor de instandhouding van de druk door herinjecteren, en voor de plaatselijke industrie.

Droog gas daarentegen kan, zodra het wordt gevonden, worden gebruikt of in het reservoir worden gelaten tot er een afzetgebied voor is. De produktie kan dan worden aangepast aan de behoeften van de consument. Hoewel transport over verre afstand van zowel droog als nat gas technisch uitvoerbaar is, zijn ongelukkigerwijs de transportkosten per energie-eenheid zo hoog, vergeleken met die van aardolie, dat het zelfs vaak moeilijk is lonende afzetgebieden te vinden.

DE TWEE SOORTEN GAS

Nat gas

Ongeveer 40 % van de wereldgasreserves wordt gevonden samen met ruwe olie. Het Midden-Oosten bezit de helft van deze „natte” reserve. De winning van nat gas is ruwweg evenredig aan die van olie. Zoals hierboven reeds vermeld, hangt de hoeveelheid nat gas af van de gewonnen hoeveelheid olie, zodat schommelingen in de ruwe-olieproduktie onmiddellijk van invloed zijn op de hoeveelheid beschikbaar nat gas. Bij olie kunnen die gewoonlijk worden afgevlakt door opslag in tanks. Nat gas kan echter niet op het veld worden opgeslagen, en slechts een bepaalde hoeveelheid van de totale over een zekere periode gewonnen hoeveelheid gas — soms maar 65 % bij sommige olievelden in het Midden-Oosten — kan worden beschouwd te allen tijde beschikbaar te zijn.

ZEVENDE ZEEHELDENTOCHT TE OVERSCHIE

Denkt men bij het horen van T.T. meteen aan Assen, zo zijn langzamerhand Zeeheldentocht en Overschie één onlosmakelijk begrip geworden.

Op zaterdag, 26 september jl., was het dan ook weer feest in Overschie. De regen viel in stromen neer, maar voor de liefhebbers van de wandelsport was dit allerminst een reden om thuis te blijven.

Vrolijk zingend trokken zij — velen gehuld in plastic — op pad met 8, 12, 18 of 25 km voor de boeg en even welgemoed bereikten zij enkele uren later de finish.

Werden met de vorige zes wandeltochten zeehelden uit het verleden en uit de tweede wereldoorlog geëerd, ditmaal werden de schijnwerpers gericht op de zeemansvrouwen, het moedige „thuisfront” van onze zeelieden, en deze tocht was dan ook bedoeld als een ere-saluut aan hen allen.

Traditiegetrouw had onze oud-gezagvoerder M. J. Rehwinkel zich bereid verklaard om namens de Directie van Shell Tankers N.V. de door haar beschikbaar gestelde wisselbeker voor „de beste jeugdgroep op de 18 km” aan de winnaars uit te reiken.

De wandelsportvereniging O.W.I.O. (Ons Wandelen Is Ontspanning) uit Rotterdam-West viel deze eer te beurt, en op nevenstaande foto is het moment vastgelegd waarop Kapitein Rehwinkel de beker aan de leider van de groep ter hand stelde.

In de minder overvloedig producerende landen — bijvoorbeeld Trinidad, Nigeria en delen van Venezuela — komt het voor dat nat gas over wijd uiteenliggende gebieden verdeeld is, en slechts onder lage druk staat, zodat de winningskosten hoog zijn. In zulke gevallen wordt dat gedeelte van het gas dat niet economisch bruikbaar is, over het algemeen verbrand.

Droog gas

Het resterende deel van de werldeardgasreserves wordt gevonden in velden die louter gas bevatten.

Algerije en Pakistan zijn de enige ontwikkelingslanden die belangrijke reserves hebben.

In dit opzicht worden ze echter verre overtroffen door de Verenigde Staten en Rusland. De winning van droog gas stelt minder problemen dan die van nat gas, omdat:

- het in het reservoir kan worden gelaten tot het nodig is;
- de winning kan worden aangepast aan de vraag, en
- de per bron geleverde hoeveelheid gas groter is dan bij nat gas.

Bovendien maakt de hoge druk van de gasbronnen gedurende het grootste deel van de levensduur van het veld het gebruik van kostbare compressors onnodig. Bijgevolg is de kostenfactor voor deze gaswinning lager. Een gasreservoir van dit type zou niet worden

geëxploiteerd tenzij er een afzetgebied voor bestond.

PLAATSELIJK GEBRUIK

Maar al te vaak hebben ontwikkelingslanden met de grootste reserves de minste behoefte aan gas. Ondanks lage putprijzen, zijn er gewoonlijk niet genoeg geschikte afzetgebieden om de hoge kapitaalinvestering voor transportnetten te rechtvaardigen, zelfs niet voor de primaire energievoorziening van hoofdzakelijk op landbouw ingestelde gebieden. Een distributienet voor kleine hoeveelheden olie is in deze landen betrekkelijk goedkoop.

Indien een spoorweg aanwezig is, kunnen spoortankwagens worden gebruikt; zo niet, dan kunnen tankauto's worden ingeschakeld, zelfs op ongebaande wegen. Maar de distributie van gas vraagt een eigen wijze van vervoer — d.w.z. een pijpleidingsysteem — dat zeer kapitaal-intensief is.

Critici halen dikwijls het voorbeeld van het gasverbruik in de Verenigde Staten aan als het ideaal dat de oliemaatschappijen zouden kunnen nastreven indien zij dat wensten. In feite is dit een bijzonder geval. 90 % van al het gas dat nu in de wereld wordt gewonnen, wordt in de Verenigde Staten verkocht omdat dit land:

- meer dan 1/3 van de wereldreserve binnen zijn grenzen heeft, en
- de grootste industrie ter wereld bezit.

(vervolg op pagina 10)

(Fotobureau C. Kramer, Rotterdam)



*) nat gas wordt samen met aardolie gewonnen, droog gas daarentegen uit aardgasvelden.

TRIPULANTES ESPAÑOLES FORMULARON RADIO-SALUDOS A SUS FAMILIARES EN ESPAÑA

SPAANSE SCHEEPSGEZELLEN BRACHTEN RADIOGROETEN AAN HUN FAMILIELEDEN THUIS



El día 21 de setiembre próximo pasado fue un día importante para los tripulantes españoles a bordo de nuestro buque tanque „KENIA”.

Y esto no con motivo del hecho de que el buque llegó en aquel día a Pernis, porque a los españoles les hubiera gustado más llegar a su „puerto de domicilio” en España, sino por la razón de que a 15 de ellos se les había podido poner en el estado de formular con tal ocasión un radio-saludo a los familiares en casa, de manera que aquel día de todos modos estuvieron en espíritu muy cerca de sus hogares.

En presencia del Capitán J. Kramer se reunieron en el comedor de los oficiales donde el reportero de la sección española de RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP, Don Eduardo Olona, había montado entre tanto un magnetófono. Después de que un canto en común bajo la dirección del Ayudante de engrasadores, Don José Perez Valverde, había desatado las lenguas, siguió la grabación de los saludos, sometiéndose al tripulante en cuestión de antemano a un interviú corto.

Al fin el Capitán Kramer cerró la fila con un saludo general pronunciado en un castellano castizo, recibiendo de todos los presentes un aplauso espontáneo y cordial. Se concluyó esta tarde acertada en todos sus respectos con una canción melodiosa que evocó imágenes de un paisaje español bañado de sol, cuya canción cantaron los españoles a voz en cuello.

La radiodifusión se efectuó en el 28 de setiembre y según las noticias que nos han llegado desde Vigo, se ha recibido muy bien el programa allí. De nuestros seis buques tripulados con una dotación española, el buque KENIA fue el primer barco en que se ha podido hacer un programa de radio-saludos; mientras tanto se ha hecho también tal programa a bordo del KERMIÁ y a bordo del KOSSMATELLA. Esperamos que dentro de breve tiempo podrán seguir los otros tres barcos.



Foto arriba a izquierda (Foto links boven:)

de la izquierda a la derecha (van links naar rechts): camarero (bediende) Manuel Durán Villaverde, cocinero 1a (chef kok) Manuel J. Rey Rafales, reportero Eduardo Olona de Radio Nederland Wereldomroep, contraestre (bootsman) Enrique Santos Avella, Capitán J. Kramer, marinero/pañolero (matr.)kabelgast) Roberto Carballo García, marinero (matroos) Manuel Salgado Rodríguez, y marinero José Giraldez Rodríguez.

Foto arriba en el centro (Foto midden:)

de la izquierda a la derecha: marinero José Giraldez Rodríguez, grumete (matrozenjongen) Salvador Toucedo Miguez, bombero 1a/ajustador (1e pompman/baanwerker) Luis Pereira Castro, fogonero/engrasador (stoker/olienman) Juan B. Gallego Martínez, cocinero 2a/panadero (2e kok/bakker) Manuel Romero Pastoriza, y ayudante de engrasadores (handlanger) José Perez Valverde- el cantor.

Foto arriba a derecha (Foto rechts boven:)

de la izquierda a la derecha: bombero 1a/ajustador Luis Pereira Castro, fogonero/engrasador Juan B. Callego Martínez, ayudante de engrasadores José Perez Valverde, cocinero 2a/panadero Manuel Romero Pastoriza, pinche de cocina (koksjongen) Manuel Pereira Rodríguez, pinche sala de máquinas (stokersjongen) José C. Monroy Monroy, camarero Manuel Durán Villaverde, pinche de despensa (pantryjongen) Sabino Amoedo Da Costa, y cocinero 1a Manuel J. Rey Rafales. Totalmente a la derecha: camarero José M. Alvarez Guille.



21 september jl. was een belangrijke dag voor de Spaanse scheepsgezellen van ons s.s. „Kenia”.

Niet omdat hun schip toen in Pernis was aangekomen want „hun thuishaven” in Spanje zou hun zeker liever zijn geweest, maar omdat 15 hunner op die dag tóch in gedachten bijzonder dicht bij huis waren doordat zij in de gelegenheid konden worden gesteld een radiogroet voor thuis uit te spreken.

In tegenwoordigheid van kapitein J. Kramer verzamelden zij zich in de officiers-eetsalon, waar de omroeper van de Spaanse afdeling van Radio Nederland Wereldomroep, de heer Eduardo Olona, inmiddels een taperecorder had opgesteld.

Nadat een samenzang onder leiding van handlanger José Perez Valverde de tongen had losgemaakt, volgde de opname van de groeten, waaraan een kort vraaggesprek met elk der deelnemers vooraf ging.

Kapitein Kramer sloot de rij met een algemene groet in vloeiend Spaans waarvoor hij spontaan een hartelijk applaus van de aanwezigen kreeg. Een melodieuze lied dat door de Spanjaarden uit volle borst gezongen werd en visioenen oproep aan een zon-overgoten Spaans landschap, besloot de alleszins geslaagde middag.

De uitzending vond op 28 september plaats en, naar wij inmiddels uit Vigo vernamen, was het programma daar goed ontvangen.

De „Kenia” was het eerste van onze zes met Spaanse scheepsgezellen bemande schepen waarop een groetenprogramma kon worden opgenomen; intussen zijn ook de „Kermia” en de „Kossmatella” aan de beurt geweest en wij hopen dat de overige drie binnen niet te lange tijd zullen kunnen volgen.

NAJAARS- REÛNIE C.N.O.O.K.S.

Op woensdag 30 september jl. vond in Restaurant „Esplanade” te Utrecht, de 28ste reünie-lunch van de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell” (C.N.O.O.K.S.) plaats.

De lunch werd, zoals gebruikelijk, voorafgegaan door een ledenvergadering, waarin de jaarstukken van de Secretaris/Penningmeester werden goedgekeurd.

Het ledental bedraagt thans 285.

Het bestuur voor het verenigingsjaar 1964-1965 werd als volgt gekozen:

Voorzitter: J. I. Meyer

Vice-Voorzitter: J. Jongejan

Secretaris/Penningmeester: W. B. Kruysmulder

Leden: A. D. Olie

J. A. Stoppelsteen

G. P. van Dam

J. C. M. Jansen

De scheidende waarnemend Voorzitter, de heer H. Ph. Meyer, sprak zijn dank uit voor de ondervonden hulp en medewerking van de zijde van zijn mede-bestuursleden en betreunde dat de gezondheidstoestand van de eveneens uit het bestuur tredende heer D. d'Hulst — tot maart 1964 Voorzitter — niet toeliet dat deze de vergadering bijwoonde. De heer d'Hulst werd namens de aanwezige leden een telegram gezonden met wensen voor spoedig algeheel herstel, terwijl tevens werd besloten, hem, als dank voor de gedurende vele jaren verleende diensten in het bestuur, het boek „De Geschiedenis der C.S.M.” aan te bieden.

Alvorens de heer Meyer de leiding van de vergadering aan



de nieuw-gekozen Voorzitter overdroeg, memoreerde hij nog dat dit de eerste vergadering was, die onder de vlaggen van de voormalige N.I.T. en C.S.M., de maatschappijen waar het merendeel van onze leden bij had gevaren, plaatsvond. Deze vlaggen waren een geschenk van de Directie van Shell Tankers N.V. en een langdurig applaus bewees hoezeer de leden deze geste van de zijde der Directie op prijs stellen. Buiten de uit Londen overgekomen bestuursleden van de Engelse zustervereniging waren als gasten aanwezig de ereleden F. Edens, E. G. van Eerde en J. W. Walters.

Namens de Directie van Shell Tankers N.V. was aanwezig de heer L. F. van den Belt, terwijl de vloot was vertegenwoordigd door Kapitein A. Verkerk en Hoofdwerktuigkundige A. Bollen. Met uitzondering van de heer Walters waren alle gasten vergezeld van hun echtgenoten. In totaal namen 165 personen aan de lunch deel.

De heer Van den Belt gaf gedurende de lunch een korte uiteenzetting van het op stapel staande nieuwbouw-programma, een onderwerp dat nog steeds de intensieve belangstelling van de leden ondervindt. Om ca. 16.00 uur behoorde ook deze bijeenkomst weer tot het verleden en kan opnieuw op een succesvolle reünie worden teruggezien.

(vervolg van pagina 7)

Bovendien bestaat 7/10 van hun reserves uit droog gas, waardoor ze hiervan het meest flexibele gebruik kunnen maken. Hetzelfde wijdvertakte patroon vindt men in Rusland en op kleinere schaal in Frankrijk, Italië en Nederland.

Gebruik op olievelden

Waar enigszins mogelijk, gebruiken de oliemaatschappijen gas op de produktievelden als brandstof voor

aardolie- en waterpompstations, voor elektriciteitsopwekking en voor huishoudelijk gebruik in de woonkampen. Op sommige velden wordt er benzine, butaan en propaan uit het gas gewonnen; op andere wordt het gas op grote schaal gebruikt voor gasliftputten en om de zware aardoliën te verwarmen alvorens ze worden verpompt.

De kritiek zegt dikwijls dat herinjecteren voor grote oliemaatschappijen onder alle omstandigheden de beste

methode is voor het bewaren van nat gas. Dit is echter zeker niet altijd wenselijk of uitvoerbaar. Herinjectering van aardgas houdt de druk van het reservoir op peil en onder de juiste omstandigheden kan dit het aardoliewinningspercentage verbeteren; vaak echter is het reservoir geologisch ongeschikt voor deze methode en zal herinjectie in feite de hoeveelheid uiteindelijk gewonnen olie verminderen. Ook is in vele gevallen waterinjectering gunstiger voor de winning dan gasinjectering. Vaak moeten over vele jaren gegevens worden verzameld vóórdat de beslissing tot herinjectie kan worden genomen. Het voor lange tijd opslaan van gas door herinjectering in uitgeputte olie- en/of gasreservoirs is technisch mogelijk, maar onder de huidige omstandigheden blijkt het oneconomisch te zijn. De benodigde installaties zijn zeer kapitaal-intensief; de belegging zou gedurende die periode bevroren zijn zonder enige opbrengst te geven; ten gevolge van de steeds wisselende energiebehoeften is het onmogelijk te voorspellen wat de kansen op een uiteindelijk rendement van de investering zullen zijn.

De economische aantrekkelijkheid van gasinjectering op lange termijn ligt uitsluitend in versnelling of in verhoging van de aardolieproductie.

GEBRUIK DOOR DE PLAATSELIJKE INDUSTRIE

Chemische fabrieken

De regeringen van ontwikkelingslanden stellen de concessiehoudende maatschappijen dikwijls voor deel te nemen in de vestiging van chemische fabrieken waarin het overtollige aardgas wordt verwerkt.

Bij het overwegen van de vestiging van chemische bedrijven moet echter rekening worden gehouden met economische factoren en de infrastructuur van het land. De volgende punten dienen in het bijzonder te worden overwogen:

- chemische fabrieken gebruiken betrekkelijk kleine hoeveelheden gas — van de wereldproductie van ruwe olie en aardgas wordt op het ogenblik slechts ongeveer 3% gebruikt door chemische fabrieken, waarin zelfs begrepen zijn de brandstofbehoeften van de industrie;
- alhoewel de *betrekkelijke* goedkoopte van gas een stimulans is voor de bouw van nieuwe industrieën in olieproducerende landen, worden de besparingen aan brandstof en grondstoffen meer dan teniet gedaan door andere factoren: hogere kapitaalsinvestering, hogere exploitatiekosten, het gebrek aan geschoold personeel en de noodzaak alle, ook sociale, voorzieningen te treffen;
- voordat een chemische fabriek kan worden gebouwd, moet het land over voldoende wegen en energie kunnen beschikken;
- het land moet ook een omvangrijk potentieel afzetgebied hebben om te kunnen profiteren van lage

kosten bij grote omzetten en het moet nevenindustrieën bezitten voor het vervaardigen van eindprodukten;

- de belangrijkste industrielanden met hun vaste afzetgebieden en grote binnenlandse markten, kunnen hun chemische produkten naar elk deel van de wereld sneller en goedkoper exporteren dan de meeste ontwikkelingslanden ooit kunnen hopen te doen.

Andere industrieën

Aardgas kan in ontwikkelingslanden waardevol zijn voor de elektriciteitsvoorziening van industrieën, voor het door destillatie produceren van zoet water voor huishoudelijk gebruik of op kleine industriële schaal, en voor de vervaardiging van cement. Andere bedrijven die, in mindere mate, energie uit gas kunnen gebruiken lopen uiteen van aluminium- tot textiel- en bandenfabrieken, maar het concurrentievermogen van zulke dure produkten wordt beperkt door dezelfde economische factoren als die welke gelden voor chemische stoffen.

Voorbeelden van plaatselijk gasverbruik

De oliemaatschappijen maken daar waar reeds een potentiële markt of toepassing bestaat, rase vorderingen bij de ontginning van plaatselijke gasreserves. Aardgas is nu bijvoorbeeld Pakistans voornaamste bron van inheemse brandstof. In West-Pakistan wordt een nuttig gebruik gemaakt van het droge gas van het Sui-veld, dat door een dochtermaatschappij van de Burmah Oil Company is ontdekt, om de landbouw en de industrie op te voeren; een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep ontdekte het Titas-gasveld in Oost-Pakistan en zal deelnemen in de aanleg van een pijpleiding- en distributiesysteem naar Dacca.

In Nigeria werd in 1962 een pijpleiding voltooid voor gastransport van het Afam-veld van Shell-BP Petroleum Development Company naar de elektriciteitscentrale te Afam, en een leiding van hun Aparaveld naar het nieuwe industriegebied van Trans-Amadi te Port Harcourt. Elk middel dat kan leiden tot een beter gebruik van het inheemse aardgas wordt systematisch bestudeerd: zo zal bijvoorbeeld Shell-BP de aanleg bekostigen van pijpleidingen naar een nat-gasveld om zo beter te kunnen voorzien in de behoeften van Afam, hoewel velden met reserves aan droog gas veel dichterbij liggen. De industrie te Aba bij Port Harcourt zal van aardgas worden voorzien via de eerste grote gaspijpleiding in Afrika die van aluminium is gemaakt. De leiding werd in april 1964 door Shell-BP voltooid en zal tegen het einde van het jaar gas afleveren.

In Koeweit is, voor rekening van de regering en de Kuwait Oil Co., in het begin van 1964 een aanvang gemaakt met de bouw van een kunstmestfabriek te Shuiba, ten zuiden van Ahmadi. De ammoniakfabriek,

waarin de Gulf en BP elk een belang hebben van 20 %, krijgt een capaciteit van 400 ton per dag; het gas zal worden betrokken van de Burgan olievelden. Continental Oil, een van de moedermaatschappijen van de Oasis in Libië, becijfert de bouw van een complex van fabrieken voor de vervaardiging van chemische producten op aardoliebasis te Es Sider. Het project, het eerste van zijn soort in Libië, zal nat gas gebruiken voor de vervaardiging van ammoniak; op het ogenblik wordt dit gas verbrand op het Dahra-veld.

In Venezuela wordt gas van het La Paz-veld over een afstand van 170 mijl per pijpleiding vervoerd naar de Shell-raffinaderij te Cardon, voor gebruik als brandstof; gas wordt ook geleverd aan het gemeentebestuur van Maracaibo en plaatselijke bedrijven. Om een gedeelte van de grote nat-gasproductie van het land te benutten, heeft de Compañía Shell de Venezuela een compressorstation van £ 8 miljoen op palen in het meer van Maracaibo gebouwd om gas te herinjecteren in de oliehoudende lagen. Een tweede compressorstation van £ 8 miljoen, bekostigd door Shell, Jersey Standard, Gulf en San Jacinto, en gebouwd door de Shell, zal omstreeks 1965 in gebruik worden genomen. Als gevolg van deze planning en investeringen werd in 1963 59,6 % van Venezuela's brutogasproductie nuttig gebruikt tegen 45,5 % in 1959. Binnen afzienbare tijd zal de gehele aardgasproductie van het land toepassing vinden.

Bepaalde landen bereiken, naarmate zij zich ontwikkelen, een zeker evenwicht. Bijna al het gas (grotendeels droog gas) dat in Argentinië wordt geproduceerd, wordt nu voor handelsdoeleinden gebruikt; op Trinidad heeft een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep het stadium bereikt dat ze niet langer kunnen voldoen aan de vraag van nieuwe markten, tenzij verdere gasvondsten worden gedaan.

EXPORT VAN GAS

Daar vaak slechts een fractie van het aardgas waarover een ontwikkelingsland beschikt plaatselijk kan worden gebruikt, gaan er dikwijls stemmen op het naar industriële afzetgebieden te exporteren — m.a.w. naar Europese landen en Japan. De enige andere sterk geïndustrialiseerde gebieden, de Verenigde Staten en Rusland, hebben zelf voldoende gasvoorraden. De hoofdvoorwaarde bij een dergelijke export is echter dat het gas bij aflevering kan concurreren met andere energiebronnen, inclusief grondstoffen voor het vervaardigen van gas, die gemakkelijk kunnen worden vervoerd en opgeslagen en vaak in overvloed aanwezig zijn. Jammer genoeg zijn het transport en de opslag van aardgas zeer kostbaar en — buiten een bepaalde afstand van het produktiegebied, die al naar gelang de omstandigheden aanzienlijk varieert — kan het niet concurreren met andere energiebronnen.

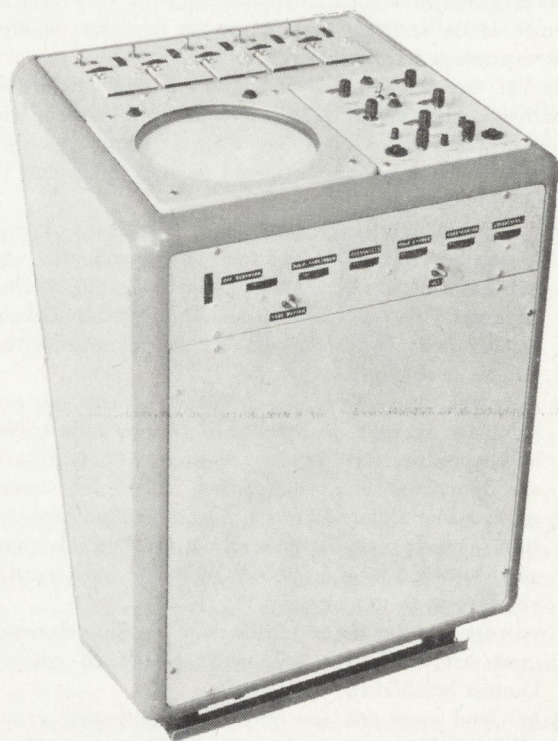
(wordt vervolgd)

PHILIPS ELPLOT:

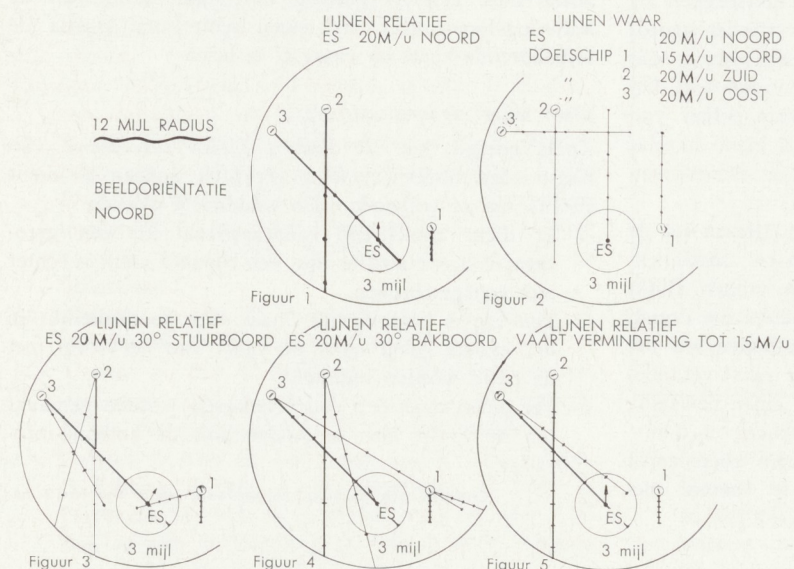
Philips Telecommunicatie Industrie, o.a. bekend door haar zeer gespecialiseerde radarapparatuur voor havens, luchtvaart en binnenvaart, heeft zich op de ontwikkeling van een radarplotsysteem geworpen. Het resultaat van deze ontwikkeling is een unieke elektronische plot-inrichting, die aan boord van haast ieder schip kan worden geplaatst. Een prototype van deze zgn. Elplot is ter beproeving aan boord van het s.s. Rotterdam opgesteld. Voor de onderkenning van de plotproblemen bij het radarvaren zijn 13 plotsystemen bestudeerd. Verder zijn vele gesprekken gevoerd met nautische deskundigen van o.a. H.A.L., Shell en Radio-Holland om hun mening te toetsen aan die van de Philips technici.

Vroeger minuten, nu seconden

Met de Elplot is het mogelijk snel, accuraat en gemakkelijk een „weg te zoeken” tussen het overige verkeer op drukbevaren zeeroutes, hetgeen vooral bij mist nodig is. Men kan nl. na 2 plots per schip, een antwoord geven op de volgende tien, voor de navigator belangrijke vragen. Vragen die bij de gebruikelijke plotsystemen slechts na een tijdrovende en ingewikkelde arbeid tot het gewenste antwoord leiden.



nieuw elektronisch plotsysteem voor gebruik bij scheepsradar



Figuur 1: Relatief beeld. Plotschip „3” levert na ongeveer 30 minuten gevaar voor aanvaring voor eigen schip (ES).

Figuur 2: Waar beeld. Zelfde situatie als in figuur 1.

Figuur 3: Relatief beeld. Dikke lijnen geven oorspronkelijke situatie weer; dunne lijnen tonen toestand na instelling: 30° SB. Nu blijkt meeligger „1” na ongeveer 30 minuten gevaar voor aanvaring op te leveren.

Figuur 4: Relatief beeld. Dikke lijnen geven oorspronkelijke situatie weer; dunne lijnen tonen toestand na instelling 30° BB. Gevaar voor aanvaring geweken; plotschip „2” passeert ES op ong. 1,7 mijl.

Figuur 5: Relatief beeld. Dikke lijnen geven oorspronkelijke situatie weer; dunne lijnen tonen toestand na vaartvermindering van 5 mijl per uur. Onmiddellijk gevaar voor aanvaring geweken; plotschip „3” loopt op ongeveer 2,8 mijl voor ES over.

N.B. De in figuur 3, 4 en 5 getekende dikke lijnen zijn niet in het eigenlijke schermbeeld opgenomen. De lijnen verspringen dus van de „dikke” naar de „dunne” situatie.

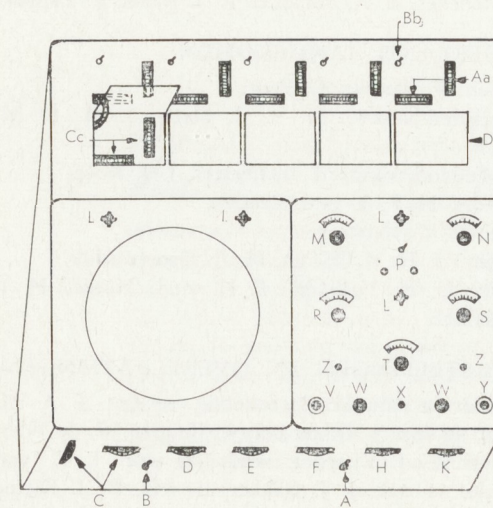
1. zijn er schepen in de omgeving;
2. zijn er schepen die een voor mij gevaarlijke koers sturen;
3. hoe groot is de passeerafstand van die schepen;
4. hoe laat passeren die schepen mij;
5. hoe zijn de ware koers en vaart van die schepen;
6. voert één der schepen een manoeuvre uit;
7. is van één der schepen een manoeuvre te verwachten;

8. door welke manoeuvre kan ik de situatie voor mijn schip verbeteren;
 9. hoe zal de situatie worden na deze manoeuvre;
 10. welke koers en vaart geven mij de meeste ruimte?
- Het apparaat geeft antwoord op deze vragen d.m.v. een gemakkelijk te interpreteren visuele presentatie van de huidige verkeerssituatie op een radar-beeldbuis. Bij deze presentatie wordt uitgegaan van een normaal noord-gestabiliseerd radarbeeld. Het bijzondere van de Philips

Beschrijving van Philips „Elplot” (fig. 6).

Met een van de vijf stellingen knoppen Aa (horizontaal en verticaal) brengt men de positiecirkel op de echo. Daarna schakelt men met knop Bb het begin van de tijd in. Na enig tijdsverloop, b.v. 3 tot 6 minuten, brengt men met een stel van de knoppen Cc de positiecirkel wederom op de echo. Men sluit het klepje Dd, waarmede de eindtijd wordt ingeschakeld. Men heeft zo 5 units om 5 echo's te kunnen plotten.

- A voedingsschakelaar
- B schakelaar om „true motion” in te schakelen
- C off-centering (horizontaal en verticaal)
- D helderheid target-ringen
- E helderheid beeld
- F helderheid lijnen
- H versterking beeld
- K helderheid van schaalverlichting
- L verlichtingslampjes (met afdekdop)
- M correctie instelling in % op de met de log ingevoerde vaart
- N handinstelling van de vaart in mijlen
- P keuze-schakelaar met 2 controle-lampjes om vaart met log of met de hand in te voeren
- R instelknop voor nieuw te sturen koers
- S instelknop voor nieuwe vaart
- T instelknop om de uitwerking van knop R of S tot maximaal 6 minuten uit te stellen, waarna één van de knoppen Z moet worden ingedrukt om dit op het beeld zichtbaar te maken
- V drukknoop om alle gegevens in elektronische rekenmachine te elimineren
- W knoppen om lijnen te verschuiven
- X drukknoop om van de relatieve naderingslijnen ware koers- en vaartlijnen te maken - zie fig. 2
- Y drukknoop om headingline te kunnen uitschakelen



Figuur 6

Elplot is nu, dat in dit radarbeeld naar verkiezing van naderingslijnen (relatief beeld) c.q. koerslijnen (waar beeld) van 5 plotschepen kunnen worden getekend. Op deze naderingslijnen worden met tijdsintervallen van 6 minuten de toekomstige plaatsen van de plotschepen als heldere stippen (echo's) weergegeven. Verder wordt om deze echo's elektronisch een cirkeltje gezet, dat meeloopt in de uitgerkende koers en vaart van het betreffende plotschip. Verandert het schip echter van koers of vaart, dan is dit onmiddellijk te zien, doordat de echo „uit z'n cirkeltje loopt". Van de tien vragen zijn er nu zes afdoend beantwoord.

Het antwoord op vraag zeven kan men aflezen uit de onderlinge stand van de geschreven koers en vaartlijnen. Rest nog het antwoord op de laatste drie vragen. Blijkt uit het lijnenbeeld, dat er gevaar voor aanvaring dreigt, dan zijn er voor de navigator twee methoden om het gevaar af te wenden: hij kan koers en/of vaart veranderen, uiteraard rekening houdend met de eigen beweging van z'n schip. De Elplot biedt de mogelijkheid om d.m.v. een eenvoudige handeling de voorgenomen koers en/of vaartverandering in het apparaat in te voeren, met

inachtneming van de eigen scheepstraagheid. Het lijnenbeeld wordt nu getoond als was de manoeuvre reeds uitgevoerd.

De situatie kan ook worden omgedraaid: in dat geval zoekt men een zo gunstig mogelijke stand van de naderingslijnen t.o.v. het eigen schip, om daarna de bijbehorende koers en vaart af te lezen.

Voor ieder modern zeeschip

Zoals gezegd, kan de Philips Elplot aan boord van haast ieder modern zeeschip geplaatst worden. Er dient slechts aan de volgende eisen voldaan te worden:

- Er dient zowel een radarapparaat als een gyrokompass aan boord te zijn; een bepaald merk is echter niet voorgeschreven.
- Een log is gemakkelijk, maar niet noodzakelijk; in het laatste geval moet de vaart van het schip met de hand worden ingesteld.
- Per geval moet een converterkastje worden gemaakt om de Elplot aan te passen aan de antenne-inforadar.

Ontleend aan: Dagblad Scheepvaart, editie van 16-10-'64.

vlootpersoneel/personalia

(in de periode 16.9 t/m 15.10.1964)

GEHUWD:

- 22.9: M. de Graaf, 3e stm., met Mej. P. J. J. Crezee;
22.9: R. B. Scherjon, 5e wtk., met Mej. C. P. Mögelin;
30.9: W. D. Hoogland, 4e wtk., met Mej. I. Tuit.

GEBOREN:

- 19.9: Roelof Jacob, zoon van J. van Essen, 2e wtk., en Mevr. Ph. N. van Essen-Dubbeldam;
19.9: Ruud, zoon van G. Braak, 3e wtk., en Mevr. H. M. Braak-Straub;
24.9: Brenda, dochter van Th. Bakker, 3e wtk., en Mevr. G. Bakker-Tesselaar.

MET VERLOF:

- Gezagt.: L. H. de Vries, F. J. Nieuwenhuis;
1e stl.: F. Klaassen, A. de Visser, C. E. van 't Woudt, P. B. Hibma, J. L. Muijskens, J. Hagen, P. J. F. de Beus, G. G. J. Alfrink, J. H. A. Budding;
2e stl.: D. M. Mos, H. W. Vermaas, B. van Hardeveld, P. C. Rakké, D. W. P. van Burken, H. A. de Visser, P. J. P. Siebesma, C. P. Donken, E. Q. Abbas, G. Verbrugh;
3e stl.: J. M. Huygens, J. A. Wormser, R. van Kranen, J. C. Aartsen, A. J. Both, P. J. M. Arts;
4e stl.: M. F. D. Becx, J. Tebbenhoff;
II. stm.: R. E. Sieders;
Hfd.wtk.: J. B. Biondina, H. van Manen, K. J. Wiessner, R. Romijn;

- 2e wtk.: Chr. Pietersen, Jac. Jansen, J. van Essen, J. Meenderink, R. W. H. Buitenrust Hetteema;
3e wtk.: J. J. F. Reitsma, H. G. de Boer, B. Strijbis, W. A. M. Bouma, S. Rol, A. J. G. Weitzel, J. P. Bol;
4e wtk.: N. J. Doorn, J. Klok, C. J. den Hollander, Th. E. Leeuwangh;
5e wtk.: H. J. Bolsenbroek, P. H. Bakker, J. A. Hagedoorn, J. W. van Putten, T. Middelkoop;
II. wtk.: D. Lavoo, T. Scholte, H. R. Godlieb, J. Groeneweg, C. Houwer, Th. Stillebroer, A. Houwaard, M. H. D. Demkes, J. J. M. van Kooten, J. C. Stenekes, B. A. Sinnema, R. J. Raats, P. Zappey.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: P. Sloover, C. Poot.
1e Pomplieden/bankw.: N. v. d. Steen, J. H. P. M. Ortan.
2e Pomplieden/bankw.: T. J. Dieters, J. J. Koop.
Bankwerker: H. P. J. v. d. Lenden.
Voorman: A. C. Versteeg.
Chef hofm.: J. H. v. Elteren, H. A. Groenendijk.
Chef koks: G. H. Valk, W. F. H. v. d. Moezel, H. J. Lieshout.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida:* 1e stm. H. A. Schelvis, 3e stm. J. A. M. Elias, 4e stm. J. G. de Leeuw, II. stm. W. de Boer, 2e wtk. G. J. Visscher, wnd. 4e wtk. J. C. van Weele, 5e wtk. J. J. Bakker, II. wtk. R. J. Kleine Budde, telegrafist G. Dekker, bankw. L. A. T. Blankemeyer;

- m.s. Acila:* 1e stm. B. de Boer, 2e stm. A. J. Bloem, 3e wtk. A. de Boer, 4e wtk. J. Luik, wnd. 4e wtk. H. B. Wegh, 5e wtk. J. F. L. van der Zee;
m.s. Acmaea: wnd. 1e stm. H. Unger, 4e wtk. C. C. van Essen, 5e wtk. A. Bakelaar, 5e wtk. J. H. Nijhuis, telegrafist P. L. Trommel;
m.s. Acteon: 1e stm. P. Janssen, II. stm. G. E. Abbink;
s.s. Arca: wnd. gezagt. C. Vriend, 1e stm. J. H. Korssen, 2e stm. J. de Jager, 3e stm. J. S. de Jong, II. wtk. P. H. M. Maessen, telegrafist M. K. Bierlee, bootsman J. Westeneng, 1e pompm./bankw. J. den Boef, 2e pompm./bankw. A. J. J. Vermeulen, bankw. H. G. ten Ham, chef kok T. C. A. Geelen;
s.s. Atys: 2e wtk. H. Th. de Zwart, 5e wtk. A. D. Schreuder;
m.s. Cinulia: 4e stm. R. Bergman, wnd. 2e wtk. O. A. van der Want, 4e wtk. P. J. Quist;
m.s. Crania: 3e stm. B. R. Hoyer, 4e stm. J. N. A. van de Giesen, wnd. 3e wtk. A. van der Hoofd, 5e wtk. M. de Wit, telegrafist G. P. van Brenkelen;
s.s. Kabylla: 1e stm. K. Poort van Ingen, wnd. 2e stm. B. Ritman, 4e stm. J. W. Nieuwerf, II. stm. L. Davelaar, hfd.wtk. H. J. Melse, wnd. 3e wtk. J. P. Bes, 4e wtk. P. Brouwer, 5e wtk. J. H. C. Viertelhauzen, II. wtk. F. A. J. Boot, II. wtk. B. J. K. van Vliet, telegrafist J. W. Slegtenhorst;
s.s. Kalydon: 3e stm. G. C. van Malland;
s.s. Kara: 2e stm. C. Vlas, 4e stm. J. A. van Kesteren, II. stm. W. A. Mostert, 5e wtk. J. Th. Ijskes, 2e pompm./bankw. R. Böck, bankw. R. v. Zuylen;
s.s. Katelsia: wnd. 2e stm. A. G. de Grooth, 4e wtk. L. W. Jorissen, II. wtk. B. R. de Ridder;
s.s. Kenia: wnd. 4e wtk. C. G. Klitsie, chef hofm. M. L. Verschoor;
s.s. Khasiella: 4e stm. S. B. M. Breukel, hfd.wtk. J. D. Viergever, wnd. 4e wtk. G. J. Walraven;

Door verschillende oorzaken is de aflossing van onze hoofdwerktuigkundigen in de loop van dit jaar vertraagd. Aangezien in de naaste toekomst niet voldoende hoofdwerktuigkundigen beschikbaar zullen zijn om hierin verbetering te brengen, werd besloten om op enige gepensioneerde hoofdwerktuigkundigen een beroep te doen wederom bij onze Maatschappij in dienst te komen.

Hier toe werden de heren P. G. Douglas en C. de Gast bereid gevonden, die inmiddels zijn tewerkgesteld.

Hun tewerkstelling zal waarschijnlijk zeer tijdelijk zijn, aannemende dat voldoende van onze 2e werktuigkundigen erin zullen slagen het diploma „C" te behalen.

- s.s. Kopionella:* 1e stm. P. Cammel, wnd. hfd.wtk. D. Gooris, 4e wtk. F. A. van Rooijen, telegrafist J. C. de Prieelle;
s.s. Koratia: 2e stm. J. van der Zouwen, 4e stm. F. J. W. Koopman, wnd. 4e wtk. L. C. W. Biesheuvel;
s.s. Korenia: 1e stm. J. Priest, telegrafist H. E. Notenboom;
s.s. Krebsia: 2e stm. H. G. Willemsen, II. stm. R. Dijkstra, wnd. 3e wtk. H. Kuyper, 4e wtk. J. Ommering, 5e wtk. R. B. Scherjon, telegrafist J. de Muyck, chef hofm. H. v. Sante, chef kok J. Westerhoff;
s.s. Kryptos: 1e stm. W. Th. Spier, 2e stm. S. Noordenbos, 3e stm. B. J. Dul, 4e stm. E. A. Bik, II. stm. E. L. de Ruiters, 2e wtk. H. de Hoog, 3e wtk. G. J. B. Hartman, 5e wtk. P. Enter, telegrafist H. Stie-

Zoals U allen gelezen hebt in het vorige nummer, heb ik per 1 november jl. mijn taak bij Shell Tankers N.V. neergelegd, om Mejuffrouw Drijver als maatschappelijk werkster van het Centraal Kantoor in Den Haag op te volgen.

Helaas was het niet mogelijk U allen persoonlijk te groeten, dus maak ik graag van de gelegenheid gebruik om dit via „Tussen Schip en Ka" te doen.

Gedurende de afgelopen acht jaar heb ik met zeer velen van U en met Uw gezinnen persoonlijk contact gehad en ik ben dankbaar dat ik daarbij zo menigmaal behulpzaam heb mogen zijn bij de oplossing van problemen van zo velerlei aard.

Ook al zullen mij in mijn nieuwe werkkring vele nieuwe contacten wachten, de oude contacten zullen daardoor allerminst vervagen.

Mag ik dit persoonlijk woord dan besluiten met U, zowel op de vloot als op kantoor, „goede reis en behouden vaart" toe te wensen.

M. G. PAUPTIT

nissen, bootsman G. J. Danker, 1e pompm./bankw.
 A. A. v. Ginkel, 2e pompm./bankw. A. W. de Rooy,
 bankw. G. M. Ras, chef kok W. F. v. Valen;
s.s. Kylix: ll. wtk. R. G. M. Kauffeld;
s.s. Ondina: gezagv. J. Ruyg, hfd.wtk. G. Houwer,
 ll. wtk. M. de Koning;
s.s. Onoba: 2e stm. L. Becker, hfd.wtk. P. Taconis, 4e
 wtk. E. C. Paardekooper;
s.s. Philine: wnd. 4e wtk. J. D. Muijskens;
s.s. Philippia: 4e stm. H. J. Pasman, wnd. 2e wtk. C.
 G. Pusch, 4e wtk. J. A. de Groot, ll. wtk. A. J.
 Goudriaan, telegrafist A. Biesheuvel;
s.s. Videna: wnd. 3e wtk. J. W. Keesmaat, wnd. 4e
 wtk. W. K. van Bezooijen, wnd. 4e wtk. H. G. van
 Jaarsveld, ll. wtk. E. E. Kreune, bootsman S. Visser,
 1e pompm./bankw. A. Heijndijk, 2e pompm./bankw.
 G. C. M. v. d. Wittenboer, bankw. G. C. Breebaart,
 chef kok A. Brugmans;
s.s. World Heath: 1e stm. J. Verhoeven;
s.s. World Hill: wnd. 2e wtk. P. J. de Lange;
s.s. Zafra: 4e wtk. F. Spoor, telegrafist P. Bijl;
s.s. Zaria: 1e stm. J. de Graaf, hfd.wtk. R. A. J.
 Ruesink, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. J. D. B.
 Ewers, 5e wtk. J. H. G. Nuy.

IN DIENST GETREDEN:

4e stl.: E. A. Bik, R. Bergman, J. A. van Kesteren, J.
 N. A. van de Giesen, J. W. Nieuwerf, S. B. M.
 Breukel, H. J. Pasman, G. van Kernebeek;
 ll. stl.: W. A. Mostert, R. Dijkstra;
 5e wtk.: J. Th. Ijskes;
 ll. wtk.: P. H. M. Maessen, A. J. Goudriaan;
 Bankwerker: R. van Zuylen.

UIT DIENST GETREDEN:

4e wtk.: J. H. Appel, J. A. Krebbers, J. B. Verveer;
 5e wtk.: A. F. Overweg;
 Bootsman: P. H. A. Stijns;
 2e pompm./bankw.: T. Souer;
 Bankwerker: C. J. van Balen;
 Chef kok: D. G. Tromp.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: J. A. de Lange.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING AAN DE WAL NAAR VLOOTDIENST:

1e stm.: J. Priest.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e Stuurman G.H.V.: 2e stl. J. de Jager, H. G. Wil-
 lemsen;
 1e Stuurman G.H.V.-Th.: 2e stm. G. W. Bouma;
 C.th: 2e wtk. K. L. Schuring, H. W. Bosman;
 C.th beperkt A: 4e wtk. J. Ommering;

B: 3e wtk. J. R. Alsmas, J. L. van der Rijst, 4e wtk.
 P. van der Hoeven;
 B.th: 3e wtk. J. van der Schee, J. Quak;
 A en B.th: 5e wtk. C. G. Klitsie, J. Vreeker, A. J.
 Hulzebos;
 A: 5e wtk. J. C. van Weele, G. J. Walraven, J. D.
 Muijskens;
 Ass.: ll. wtk. R. B. Scherjon, J. H. C. Viertelhuizen, H.
 Japin;
 MVD: ll. wtk. J. J. Bakker, H. Blankvoort.

AANGESTELD ALS:

1e stm.: A. Visser, L. van der Valk, D. de Boer, J. W.
 Rutten, P. J. Hoekstra, H. Edens, J. J. Osinga, H.
 H. Hacken;
 2e stm.: R. A. Kattenburg Schüler, P. C. Rakké, C.
 Vlas, R. Knol;
 3e stm.: W. van den Born, G. C. H. Dijkstra, G.
 Gerritse, S. Termeer, J. Knip, A. J. Both, J. Okke-
 ma, D. E. Krijgsman, J. S. de Jong;
 3e wtk.: D. van der Hoek, C. W. Herkemy, W. J.
 Quirijns, P. F. Vermeulen, C. H. J. van Dijk, C. H.
 de Koning, H. Steenhuis, W. G. van der Velden,
 J. W. Langezaal, J. P. Bol, W. J. Meuldijk, H. G.
 de Boer, A. G. A. van der Pijl, S. Neeleman, F. C.
 de Winter, G. J. B. Hartman, B. Strijbis, J. B. van
 Haastert;
 4e wtk.: F. Fresow, L. W. Jorissen, J. H. van Veld-
 huisen, E. C. Paardekooper, T. Vromans, P. K.
 Polman, G. J. van Neuren;
 5e wtk.: R. B. Scherjon, J. H. C. Viertelhuizen, J. J.
 Bakker, H. Japin, H. Blankvoort.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16.9 t/m 15.10.1964)

IN DIENST:

5.10: Mevr. N. Oosterom-Cromberge - sectie DFF/5
 (ex Shell Int. Research Mij. N.V. 's-Graven-
 hage).

UIT DIENST:

16.9: Mej. M. T. C. Brand - sectie DFF/3;
 1.10: J. Drenthe - sectie DFT/1 (pensioen);
 1.10: Mevr. T. J. van Valderen-Goedendorp - sectie
 DFF/5;
 6.10: Mej. G. Vitters - sectie DFF/3;
 15.10: Mej. W. C. Moll - sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:

30.9: Mej. L. M. Gerrisse van sectie DFF/5 naar sec-
 tie DFF/3;
 2.10: Mej. W. M. Nieste van sectie DFF/5 naar sectie
 DFF/12.

