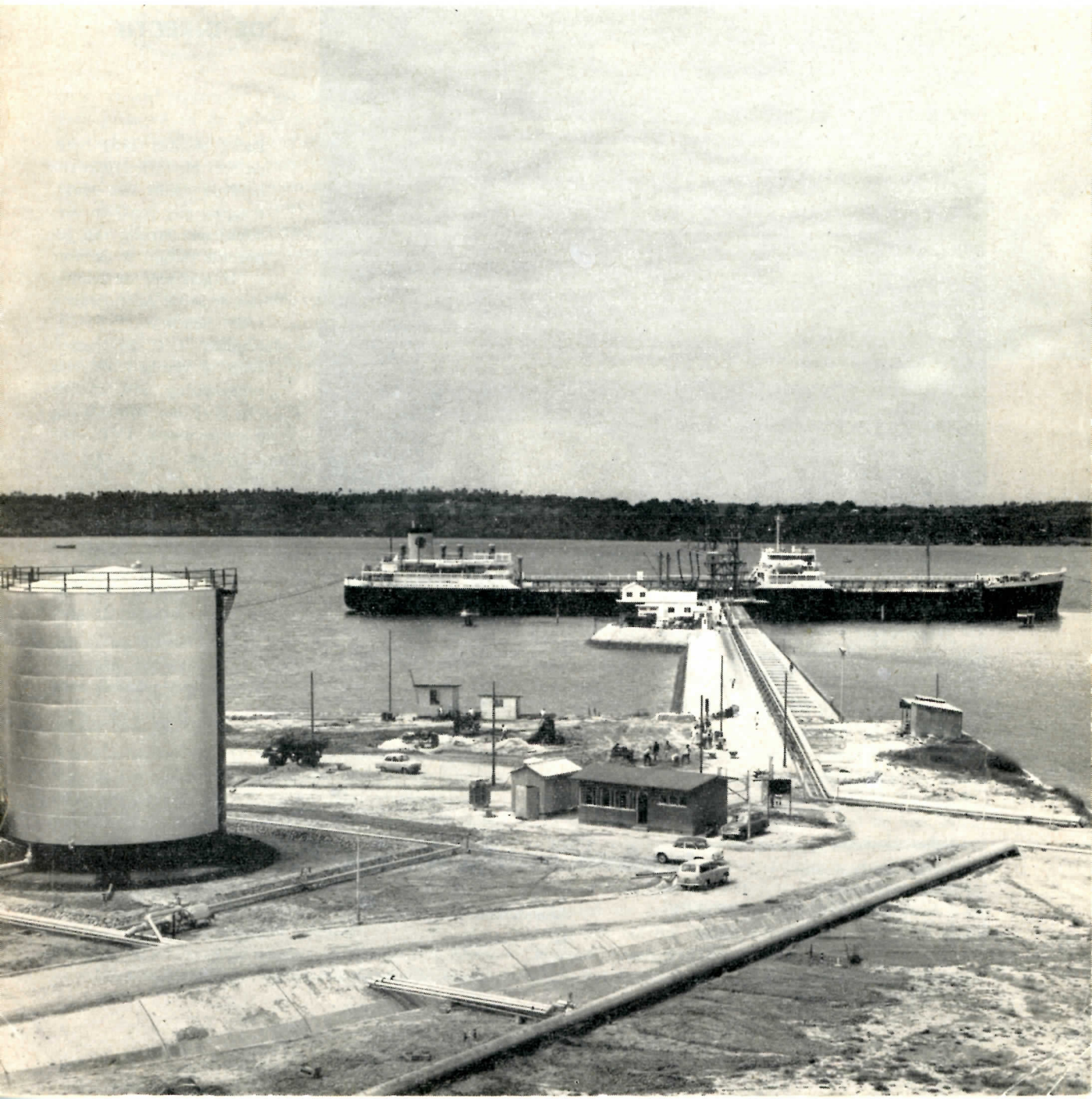
tussen schip en ka

DERDE JAARGANG
No. 2 — OKTOBER 1963

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

31 augustus 1963 - ons s.s. ,,VIVIPARA'' was de eerste tanker die meerde aan de steiger van de ,,East African Railways and Harbours'' te Kipevu (Mombassa). Het schip voerde 27.000 ton ruwe olie van Kuweit aan voor het proefdraaien en in bedrijf stellen van de nieuwe raffinaderij van de East African Oil Refineries Ltd., de eerste in Oost-Afrika gebouwde olie-raffinaderij, waarin Shell en B.P. tezamen voor 51% aandeel hebben. Foto: East African Railways and Harbours, Nairobi, Kenya.



V130

no. 3735

Op 30 september jl. ontving Capt. A. G. E. Short, O. B. E., die onlangs tot Commodore van de onder Engelse vlag varende Groepsvloot benoemd werd, een exemplaar van de Commodorevlag uit handen van Mr. S. G. Read, Manager van de Britse Groepsvloot.

De plechtigheid vond plaats aan boord van het vlaggeschip van Shell Tankers Ltd., het s.s. „SOLEN", dat bij „Tankercleaning" te Schiedam lag, voorafgaande aan de dokking bij „Wilton-Fijenoord".

Op de foto: Capt. Short tijdens het hijsen van de Commodorevlag; geheel rechts: Mr. Read.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Per 1 oktober 1963 heeft de heer H. C. J. Nieuwenhoff de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten; met ingang van genoemde datum is de heer R. Hagen met de leiding van de sectie Arbeidszaken (AB) belast.

Kapitein J. C. M. Jansen heeft in verband met zijn pensionering zijn functie van chef der sub-afdeling Vlootpersoneel (VP) per 1 oktober 1963 aan de heer A. H. W. Karelse overgedragen.

De heer Karelse blijft van laatstgenoemde datum af voorlopig tevens belast met de leiding van de sectie Scheepsofficieren (SO).

Rotterdam, 1 oktober 1963

(w.g.) D. Rodenburg.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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

AFSCHEID VAN DE HEER H. C. J. NIEUWENHOFF

MARITIEM MUSEUM „PRINS HENDRIK" - ROTTERDAM -

In de maand september is een brede bres geslagen in de gelederen van de oud-gedienden van onze Maatschappij doordat drie hunner de dienst met pensioen hebben verlaten. De heer H. C. J. Nieuwenhoff opende de rij op 9 september, 10 dagen later gevolgd door kapt. J. Boersma, terwijl kapt. J. C. M. Jansen als „Dritte im Bunde" op 30 september afscheid nam.
Op het afscheid van kapt. Jansen komen wij in het november-nummer nader terug.

De heer L. F. van den Belt bezegelde zijn afscheidswoorden tot de heer Nieuwenhoff met een hartelijke handdruk.

Nadat de heer Nieuwenhoff, tezamen met zijn echtgenote, door de heer Rodenburg ten afscheid was ontvangen, begaven beiden zich, vergezeld van de heer L. F. van den Belt, chef van de afdeling Personeelsbeheer, en de leden van de commissie van ontvangst naar de lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw waar tal van vrienden, collega's en relaties van de scheidende zich inmiddels hadden verzameld.
Als eerste spreker trad de heer Van den Belt naar voren die, vóór hij met zijn eigenlijke afscheidstoespraak begon, de heer Nieuwenhoff geluk wenste dat hij deze mijlpaal in zijn leven temidden van zijn gezin had mogen bereiken.
Vervolgens liet hij de zeer gevarieerde dienstperiode van de heer Nieuwenhoff, welke in 1925 op Curaçao een aanvang nam en waarin hij vele verantwoordelijke functies vervulde, de revue passeren, waarbij hij in het bijzonder stil stond bij diens grote verdiensten op het gebied van de sport zowel voor de bevolking op Curaçao als voor het Groepspersoneel aldaar, waarvoor hij destijds respectievelijk werd benoemd tot erelid van de NABLO en van de sportclub „Asiento".
„Dat je naam in sportkringen op Curaçao is blijven voortleven moge blijken uit het feit dat op Brakke Put een motorreddingboot ligt met de naam „Henk Nieuwenhoff". . . ."
De heer Van den Belt, onder wiens leiding de heer Nieuwenhoff de laatste jaren, als hoofd van de sectie Arbeidszaken, had gewerkt, prees hem als een Industrial Relations-man par excellence. „De functie die je laatstelijk bekleedde was zeker geen gemakkelijke, maar dat je een expert op het gebied van collectieve arbeidsovereenkomsten, loonstructuur, enz. was, blijkt wel uit de vele adviezen die je werden gevraagd over zaken zowel het wal- als het vlootpersoneel betreffende." Spreker betrok ook mevrouw Nieuwenhoff in de lof die hij haar echtgenoot had toegezwaaid, gezien de belangrijke functie die een echtgenote, vooral voor een man met een zo verantwoordelijke taak, zij het dan achter de schermen, vervult.
Na de hoop te hebben uitgesproken dat de heer Nieuwenhoff nog lange tijd in goede gezondheid, temidden van de zijnen, van zijn pensioen zou mogen genieten, bood de heer Van den Belt hem, mede namens zijn vele vrienden en collega's, enige afscheidsgeschenken aan, bestaande uit een thermo-/baro-/hygrometer, een verfbrander en een stretcher.
Toen het hartelijk applaus dat hierop volgde was ver-

De heer en mevrouw Nieuwenhoff bewonderen een der cadeaus.

klonken, nam de heer E. Otten het woord, die de heer Nieuwenhoff namens de Ondernemingsraad dank betuigde voor de beleidvolle wijze waarop hij in de loop der jaren het contact tussen O.R. en Directie had verzorgd.
Vervolgens sprak mr. R. Hagen, als opvolger van de scheidende, woorden van dank voor diens wijze lessen tijdens de periode van overdracht.
Tot slot dankte de heer Nieuwenhoff in de hem eigen geestige en vlotte trant de drie sprekers voor de hartelijke en lovende woorden die tot hem gericht waren, zich echter realiserende dat ieder mens nu eenmaal niet uitsluitend voortreffelijke eigenschappen bezit, waarbij hij het aan iedere toehoorder overliet te beoordelen naar welke kant in zijn geval de weegschaal van Vrouwe Justitia doorslaat.
Wij zijn er van overtuigd te spreken namens allen die hem in de Groep en daarbuiten hebben leren kennen, wanneer wij hem de verzekering geven dat hij aan de goede uitslag — of beter „doorslag" — geen moment behoeft te twijfelen!
Nadat de genodigden nog enige tijd in ongedwongen sfeer bijeen gezeten hadden, daarbij tegoed gedaan door de leden van het lunchkamerpersoneel, die de heer Nieuwenhoff in zijn afscheidsrede speciale lof toezwaaide, kreeg ieder de gelegenheid persoonlijk afscheid te nemen van deze zowel om zijn persoon als om zijn kennis zo zeer gewaardeerde collega.
Ook van deze plaats wensen wij hem toe dat hij nog vele jaren in blakende welstand op de „pay-roll" van het Pensioenfonds zal staan!

AFSCHEID

Op 19 september jl. werd kapt. J. Boersma door onze Directeur, de heer D. Rodenburg ontvangen.
Een feit dat op zichzelf niet voor vermelding in aanmerking zou komen, ware het niet dat dit officieel het laatste bezoek was.
De heer Rodenburg nam bij die gelegenheid namelijk afscheid van kapt. Boersma, die met ingang van 1 oktober jl. de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten.
Na dit afscheidsbezoek begaf kapt. Boersma zich tezamen met zijn echtgenote, dochter, oudste zoon en schoondochter (zijn jongste zoon was wegens studieredenen verhinderd) naar de lunchkamer op de 9e verdieping om „onder de palmen" de afscheidsspeeches temidden van vele collega's en relaties aan te horen.
Als eerste spreker nam de heer L. F. van den Belt het woord, die in een levendige toespraak vele gebeurtenissen uit de loopbaan van de scheidende de revue liet passeren, te beginnen met zijn eerste tewerkstelling, ruim 34 jaar geleden op het eerste zeegaande motorschip, de „VULCANUS".
Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog voer hij als eerste stuurman in oosterse wateren, en toen de oorlog ook de Oost in volle hevigheid had bereikt, deed hij nog lange tijd dienst op het s.s. „SAROENA", van welk schip hij de torpedering meemaakte.
In 1946 keerde kapt. Boersma tezamen met zijn gezin, dat de verschrikkingen van de Japanse interneringskampen had overleefd, naar Nederland terug.

„A jolly good fellow"

VAN KAPITEIN J. BOERSMA

Kapt. J. Boersma, temidden van zijn gezin, luisterend naar de toespraak van de heer M. J. van der Zijden van het K.S.L.A. Tweede van rechts en uiterst rechts respectievelijk: de heer L. F. van den Belt, chef van de afdeling Personeelsbeheer, en kapt. H. Aschmoneit, opvolger van kapt. Boersma als chef van de sectie Recrutering en Cursussen.

Op 1 januari 1950 werd hij als gezagvoerder aangesteld. Met ingang van 1 januari 1958 werd hij op het kantoor belast met de leiding van de sectie R.C. (Recrutering en Cursussen) en als zodanig bleek hij de juiste man op de juiste plaats te zijn, die steeds het volledige vertrouwen van onze aspirant-officieren wist te winnen. Aangezien het niet de bedoeling van kapt. Boersma is om op zijn lauweren te gaan rusten, maar een functie bij de Raad van Bestuur voor de Zeevaart te aanvaarden, sprak de heer Van den Belt de hoop uit op een continuering van de prettige samenwerking.

Hij dankte hem voor het vele dat hij voor onze Maatschappij heeft gedaan en sprak de hoop uit dat zijn liefste wens — een huis aan het Paterswoldermeer — in vervulling zou gaan.

Tenslotte bood hij hem namens alle collega's een schilderij aan dat een havengezicht van Rotterdam uitbeeldde.

Vervolgens richtte kapt. Aschmoneit, als opvolger van kapt. Boersma, het woord tot hem. Spreker legde in zijn toespraak het accent op enkele eigenschappen van de scheidende die hem bijzonder hadden getroffen, zoals diens volledige inzet voor zijn werk — het opleiden van scheepsofficieren — en zijn menslievendheid, die hem steeds naar het goede deden zoeken in de jongelui die onder zijn leiding tot werktuigkundigen en stuurlieden voor onze vloot werden gevormd.

Namens de docenten van de vlootstafcursussen, waarvan er verschillende aanwezig waren, sprak de heer M. J. van der Zijden van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam, die kapt. Boersma dank bracht voor de prettige samenwerking welke steeds door allen werd ondervonden. Als afscheidsgeschenk bood hij hem een exemplaar aan van het boek „24 Uur Amsterdam", dat in beeld brengt hoe het leven in onze hoofdstad voortgang vindt buiten de luttele uren die kapt. Boersma er voor dienst placht te vertoeven.

Onder de indruk van de vele lovende en vriendelijke woorden, dankte kapt. Boersma de sprekers en verklaarde hij dat het schilderij, dat ook door zijn echtgenote bij-

zonder op prijs werd gesteld, een ereplaats in hun woning zal krijgen.
Zich richtend tot de echtgenoten van onze officieren wees hij er op dat een zeemansloopbaan alleen dan volledig kan slagen als de zeemansvrouwen bereid zijn alle consequenties van dit beroep blijmoedig te aanvaarden. Tot slot wenste hij alle aanwezigen, en over hun hoofden heen alle overige collega's aan de wal en op de vloot het allerbeste toe voor de toekomst.
Na dit officiële gedeelte bleven de genodigden nog enige tijd onder het genot van een kopje koffie met gebak bijeen, waarna allen kapt. Boersma en zijn echtgenote ten afscheid de hand kwamen drukken.
Dat hem nog vele jaren van goede gezondheid met vrouw en kinderen beschoren mogen zijn, is ons aller welgemeende wens.

AUTOMATISERING

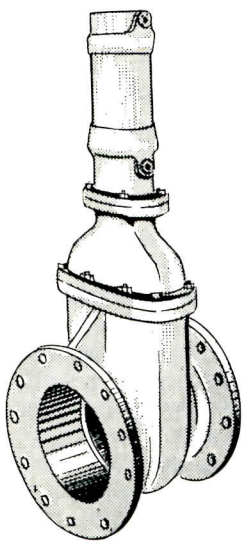
Het behoeft weinig verbeeldingskracht dat voor automatisering in de machinekamer, en, speciaal voor tankschepen, ook aan dek, de afstandsbediening van afsluiters een zeer belangrijke rol speelt.

Bij deze afstandsbediening vormen bekrachtigers voor afsluiters een onmisbaar onderdeel. In dit artikel — ontleend aan de „Shipping World"-uitgave van 26 juni 1963 — worden enkele bestaande bekrachtigers besproken.

AFSLUITER-BEKRACHTIGERS

Met het oog op het meer intensief toepassen van afstandsbediening en de mogelijke toekomstige automatisering van de machines aan boord van schepen, leggen vele firma's zich tegenwoordig toe op de fabricage van hydraulische, pneumatische en elektrisch bediende bekrachtigers. De methode die men het meest aan boord van schepen vindt toegepast is de hydraulische. Hieronder vindt U een beschrijving van diverse types die de laatste tijd op de markt zijn gekomen.

1. Hydraulisch bediende tanker-afsluiter, welke met een lineaire bekrachtiger van Hydraulics & Pneumatics Ltd. is uitgerust.



Hydraulische bekrachtiger van het zuiger-type

De Lockheed Precision Products Ltd., Leamington Spa in Warwickshire heeft een hydraulische bekrachtiger geïntroduceerd, bestemd voor de bediening van afsluiters van het vlinder-, plug- of kogeltype. Het is een ideaal type voor bekrachtiging van ladingafsluiters op tankers omdat het zodanig is ontworpen dat gebruik ervan in ondergedompelde toestand mogelijk is.
Het is een hydraulische bekrachtiger van het zuigertype, welke de lineaire beweging, door inwendige mechanische overbrenging, omzet in een semi-draaiende beweging van de klepstang. Het apparaat is tevens uitgerust met een klep welke bij het wegvallen van de druk hydraulisch de bekrachtiger blokkeert — ongeacht de positie waarin deze zich bevindt en onafhankelijk van de belasting en draairichting. De blokkering kan alleen door het herstellen van de druk weer worden opgeheven. Bij dit apparaat zijn voorzieningen getroffen om — indien nodig — de slag van de klepstang te kunnen bijstellen. De aandrijfas heeft bovendien een verlengstuk waarmee het mogelijk is, indien nodig, de afsluiter met de hand te bedienen. De bekrachtiger kan óf vanaf de plaats van opstelling zelf óf op afstand worden bediend door een Lockheed hydraulische regelafsluiter, of — indien gewenst — elektrisch vanuit elk punt in het schip door een Lockheed solenoid afsluiter die, hetzij óp hetzij nabij de bekrachtiger is gemonteerd. De voeding kan geschieden door een Lockheed hydraulische krachtbron, waarbij het aantal bekrachtigers door één krachtbron gevoed, afhankelijk is van de door de klant gestelde eisen.

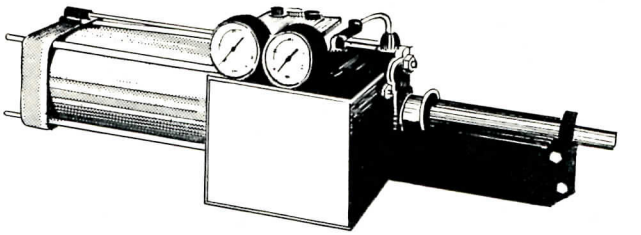
Nieuwe bekrachtigers met lange slag

Een andere firma, de Gloucester

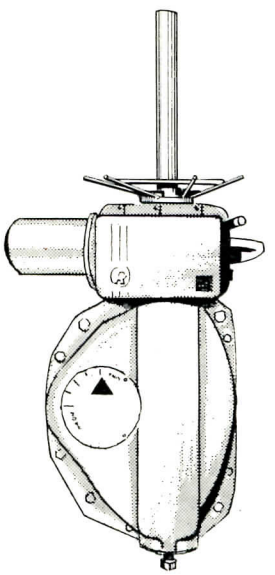
Controls Ltd., heeft haar sortering bekrachtigers met korte slag uitgebreid met een serie bekrachtigers met lange slag. Teneinde het maximum aan vermogen te verkrijgen, ongeacht uit welke pneumatische cilinder, wordt hierbij gebruik gemaakt van het door deze firma nieuw ontwikkelde dubbelwerkend instelmechanisme.
Naar keuze kunnen instelmechanisme en de terugvoeding gemonteerd worden op elke cilinder.
Om beschadiging te voorkomen wordt de uitwendige terugvoedingnok dicht bij de cilinder aangebracht.
Het instelmechanisme, dat ook gemonteerd kan worden aan de Glocon Domotor bekrachtigers, is een zeer nauwkeurig dubbelwerkend apparaat van eenvoudige constructie.
De luchttoevoer naar beide zijden van de bekrachtigingszuiger wordt geregeld door twee met elkaar verbonden drieweg-kranen.
De terugvoeding wordt geregeld door middel van een taps toelopende stalen nok welke aan de zuigerstang is bevestigd en een hefboom welke op de nok rust en op zijn beurt de veer van het instelmechanisme samendrukt naarmate de nok omhoog komt; de veerkracht werkt op de instrument — signaal — ingangseenheid.
Dit is een dubbel-diafragma eenheid, welke de stand van de twee drieweg-kranen regelt, welke op hun beurt de luchttoe- en afvoer regelen aan beide zijden van de zuiger.

Ingebouwde lineaire bekrachtiger
Door de Hydraulics & Pneumatics Ltd. in Wolverhampton is een lineaire bekrachtiger in produktie gebracht; deze firma heeft een uitgebreide studie gemaakt van de toepassing van hydraulica in de scheepvaart. Deze bekrachtiger is in de ladingafsluiter ingebouwd, waarbij de pakkingbus van de klepstang volkomen overbodig wordt, met als resultaat een compacte eenheid met een laag gewicht, met slechts één bewegend deel. De afdichtingsringen die in het apparaat worden toegepast zijn van eigen fabrikaat en hebben hun betrouwbaarheid bewezen; bovendien zijn ze nog beproefd door regeringslaboratoria in geheel Europa.
De bediening vindt plaats door middel van een regelklep op dek of op afstand vanaf een console. De afsluiter is een drieweg-kraan van het kogel-type, met polyamide pakkingen, welke met de hand door middel van een hefboom wordt bediend; van vol-open naar vol-dicht vereist een beweging van 90°. De

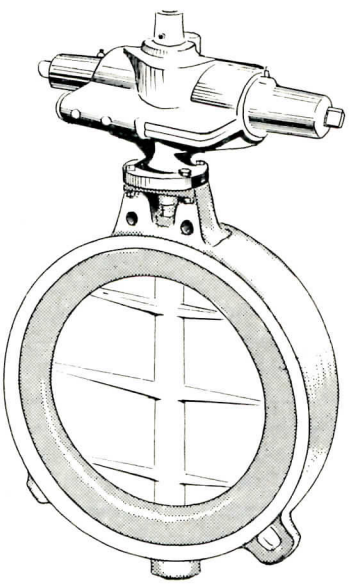
2. Bekrachtiger met lange slag van Gloucester Controls Ltd.



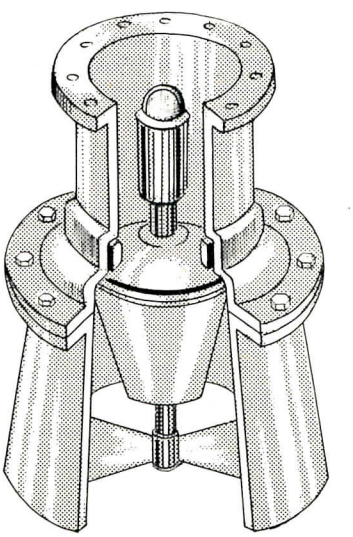
3. Rotork Quadrant bekrachtiger welke elektrisch wordt bediend.

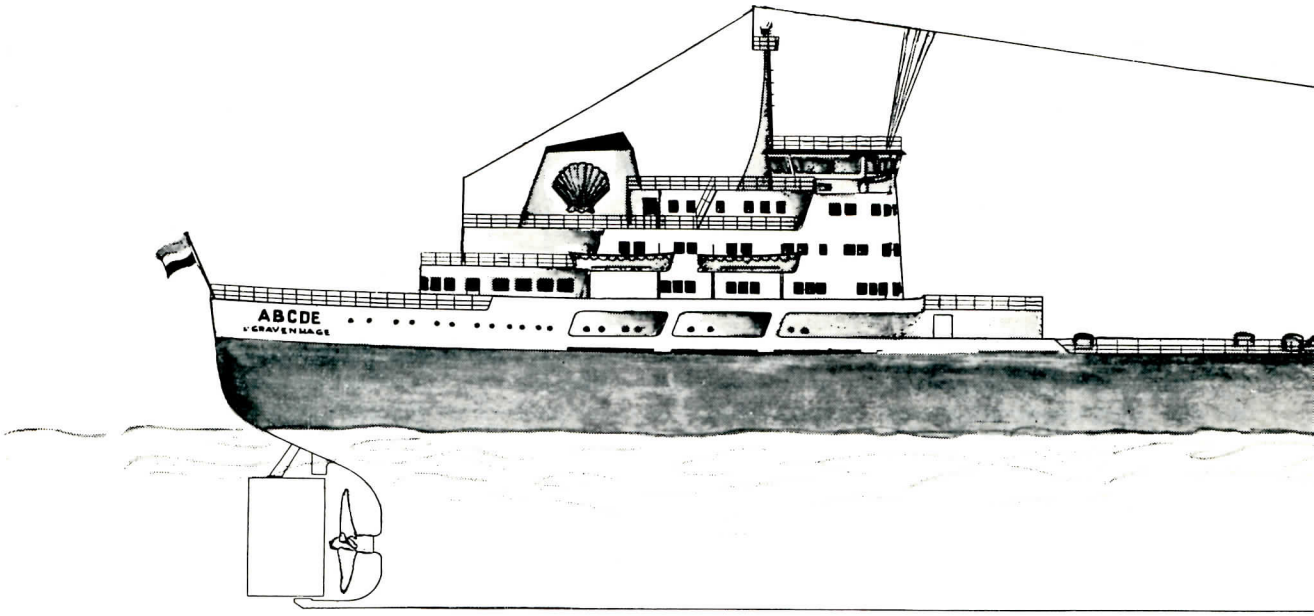


4. Lockheed bekrachtiger met schuifstand indicator gemonteerd op een vlinder-afsluiter.



5. Gecombineerde afsluiter en bekrachtiger van Audco Ltd. die met hydraulische druk bediend wordt.

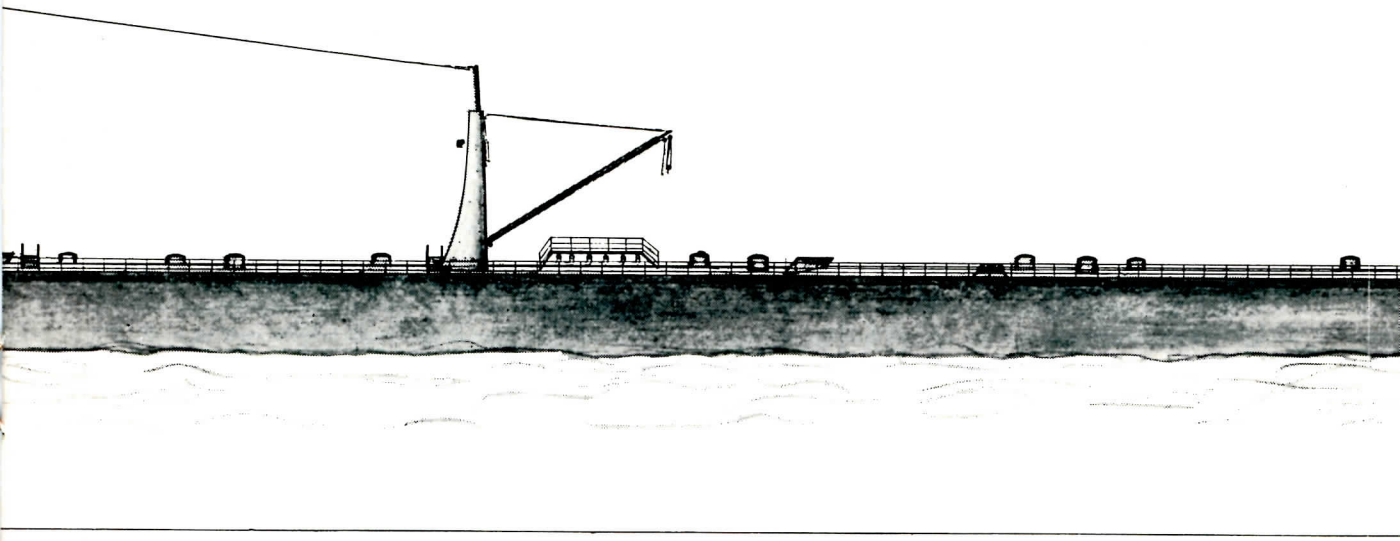




doorlaat van de afsluiter heeft dezelfde diameter als de verbindingsleidingen, waardoor praktisch geen enkel drukverschil optreedt. Zonder dat de doelmatigheid van de afsluiter wordt beïnvloed, kan vloeistof met tot 40% vaste stoffen worden verwerkt; hieruit volgt dat eventuele vervuiling van het systeem geen nadelige invloed zal hebben op de afsluiter.
Het gehele systeem is zodanig ontworpen, dat het ongevoelig is voor de soort hydraulische olie die wordt gebruikt, waardoor — indien noodzakelijk — elke hydraulische vloeistof waar ter wereld ook verkrijgbaar, gebruikt kan worden voor aanvulling.

Mechanische bekrachtiger
Zeer grote vlinderafsluiters en dergelijke, waarbij de draaihoek tot 90° is, kunnen worden bediend met behulp van een nieuw type mechanische bekrachtiger, ontwikkeld door de Rotork Engineering Co. Ltd., Bath, Somerset. Dit toestel, dat in de handel wordt gebracht onder de naam „Quadrant Operator", is ontworpen als een kostenbesparende en doeltreffende vervanger van de gebruikelijke tandwielkasten die, bij grotere afsluiters, buiten verhouding groot en kostbaar worden. Ofschoon het principe berust op dat van de bekende torsiestang, is dit nieuwe apparaat een verfijning vergeleken met de gewone hefboombeweging- of torsiestangmethode.
Deze bekrachtigers worden in vier grootten vervaardigd en zijn buitengewoon krachtig, ofschoon hun afmetingen toch beperkt zijn. De grootste bijvoorbeeld, afmetingen ca. 54 x 48 x 20 inch, heeft een vermogen van 50 ton bij een draaihoek van één yard; hiermede kunnen de grootste vlinderafsluiters die tegenwoordig worden ontworpen — met een doorlaat tot 10 voet — worden bediend. De vier maten waarin deze bekrachtigers verkrijgbaar zijn hebben een torsievermogen van 10.000, 30.000, 100.000 en 300.000 lb/voet. Met de Quadrant Operators zou de winst bij de krachtoverbrenging gemiddeld driemaal zo groot zijn als met de gebruikelijke wormwielen mogelijk is. Indien machinale aandrijving wordt toegepast is het daardoor mogelijk veel kleinere bekrachtigers te gebruiken, waardoor op de totale kosten van afsluiterbekrachtiging kan worden bezuinigd.
Bij dit ontwerp zijn enkele bijzondere vindingen toegepast, waarvoor octrooi is aangevraagd; de meest opmerkelijke is wel een methode waardoor automatische snelheidsverhouding tussen opgenomen en afgegeven vermogen wordt gevarieerd tijdens de slag die met de torsiestang wordt gemaakt. Dit impliceert dat de grootste torsie bij kleine snelheid plaatsvindt wanneer dit het meest noodzakelijk is — voor het lossen en aanzetten van de klep — terwijl snellere werking geschiedt wanneer de belasting niet zo groot is; hierdoor wordt van het beschikbare vermogen een optimaal gebruik gemaakt.

Gecombineerde afsluiter en bekrachtiger
Door Audco Ltd., Newport, Shrop-



shire is een geheel nieuwe, speciaal voor gebruik aan boord van tankschepen bestemde afsluiter en bekrachtiger ontwikkeld. Het hoofdgedeelte van deze afsluiter — het afsluitlichaam, de hydraulische bekrachtiger en de mechanische blokkering — is in een gesloten huis gevat, dat weer in verschillende typen kan worden geleverd. Een belangrijke eigenschap is de mechanische blokkering, die ook blijft werken nadat de hydraulische werkdruk wordt opgeheven. Deze afsluiter is verkrijgbaar in verschillende maten, van 8 tot 24 inch, en is geschikt voor werkdrukken tot 150 psi. De hydraulische druk is ongeveer 1000 psi.

De afsluiter is vervaardigd van gietijzer en bestaat uit twee delen, elk met een naaf gesteund door drie ribben.

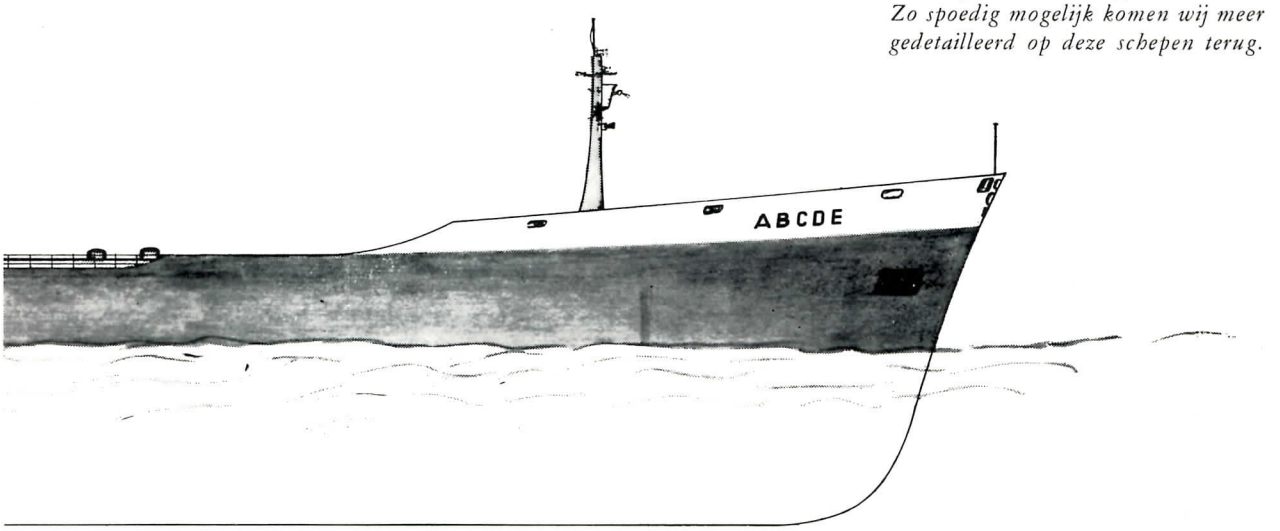
Door de twee naven loopt de zuigerstang, waaraan een zuiger en het blokkeringsmechanisme zijn gemonteerd. Een gietijzeren cilinder beweegt hierover heen en weer. Bovenop de cilinder is het afsluitlichaam gemonteerd, bestaande uit een gietijzeren bol, pakking en pakkingring. Wanneer aan de sluitzijde van het zuigergedeelte hydraulische druk wordt uitgeoefend, bewegen de cilinder en het afsluitlichaam zich omhoog in de richting van de zitting van het huis totdat de dichte stand is bereikt. Nadat eenmaal contact tot stand is gebracht tussen het afsluitlichaam en de afsluiterzitting, beweegt de cilinder zich nog ongeveer ⅛ inch. Daarna wordt de cilinder automatisch aan de zuigerstang geblokkeerd en het afsluitlichaam wordt op de zitting gedrukt gehouden door mechanische belasting. Vervolgens kan de hydraulische druk worden opgeheven terwijl de afsluiter toch volkomen gesloten blijft.

Om de afsluiter te openen wordt hydraulische druk uitgeoefend op de tegenoverliggende zijde van het zuigergedeelte. Eerst wordt door de hydraulische druk de blokkering opgeheven, daarna kunnen de cilinders zich bewegen tot de geopende stand is bereikt.

Op 16 augustus jl. werd
„Prins Hendrik" te Rotter
opend welke gewijd is aan
„hobby aan boord".
Hier werden werkstukken
zeevarenden als door mann
den vervaardigd.
Het doet weldadig aan, te
het gebodene, waarvan veel
kan doorstaan, werd tot s
Bewijst deze expositie ener
onze varende landgenoten
uit dat bij een juiste inste
alleen van anderen verwa
zijn van verveling aan boo
Nevenstaande foto maakte
werd ingezonden door een
A. Stok, die wij hier gaarn
De expositie blijft nog tot
en wel dagelijks van 10 t
11 tot 17 uur.

ANZICHT VAN EEN 63.000 TONS MOTORTANKSCHIP

waarvan er onlangs drie door Shell Tankers N.V. bij drie Nederlandse werven werden besteld, voor oplevering in eerste halfjaar 1966. Zo spoedig mogelijk komen wij meer gedetailleerd op deze schepen terug.

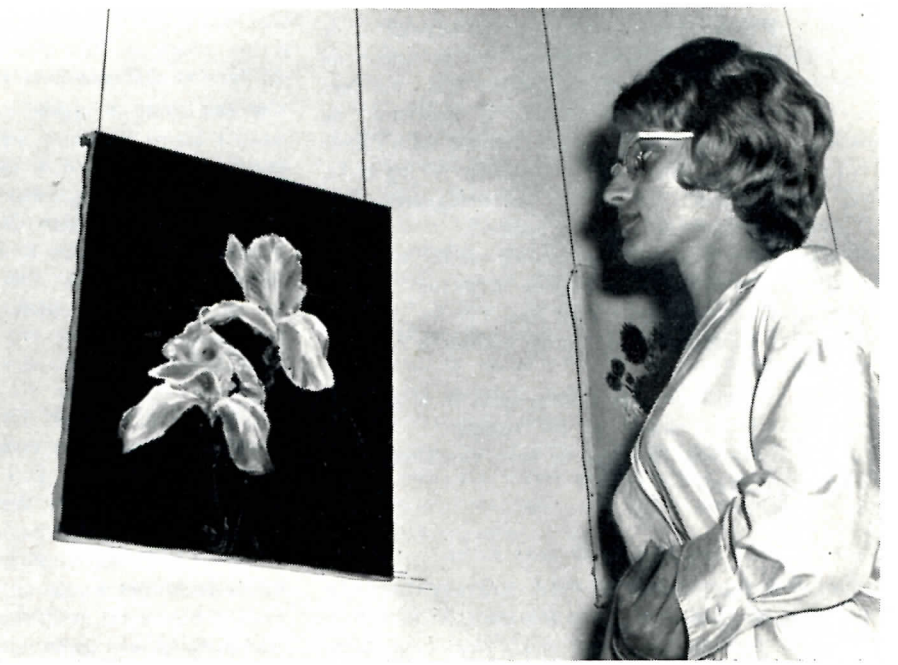


„HOBBY AAN BOORD"

erd in het Maritiem Museum tterdam een tentoonstelling ge- an het veelbesproken onderwerp

en bijeengebracht die zowel door annen van de binnenvaart wer-

te zien met hoeveel toewijding veel de toets der kritiek glansrijk t stand gebracht.
nerzijds hoeveel talent er onder en schuilt, anderzijds spreekt er nstelling, waarbij men het niet wacht, er geen sprake hoeft te oord.
kten wij van het schilderij dat een onzer matrozen, de heer A. arne ten voorbeeld stellen.
ot 31 oktober a.s. te bezichtigen, 0 tot 17 uur en 's zondags van



IDEEËNBUS

In dit artikel geven wij U een overzicht van die ideeën welke (vanaf 1 januari van dit jaar) werden beloond met £ 5.

1. *Idee no. 209 van 2e wtk. P. Ester (met aanvulling van 3e wtk. J. W. van Leyden).*

Door de wisselende afname van werklucht (b.v. door gebruik van pneumatisch gereedschap) wordt de algemene dienstcompressor veelvuldig gestart, waardoor de automatische voltregelaar op het hoofdschakelbord door de hoge aanloopstroom zwaar belast wordt. Om dit te voorkomen heeft de heer Ester een verandering in het schakelschema ontworpen, waardoor de pressostaat alléén de „unloader" in- of uitschakelt. Daar de hoofdmagneetschakelaar niet meer bediend wordt door de pressostaat blijft de motor bij maximum druk onbelast doordraaien en wordt bij minimum druk weer belast, hetgeen slechts een variatie van 15 amp. veroorzaakt. De temperatuur van motor en compressor blijft hierbij binnen normale grenzen.

Het enige bezwaar tegen dit voorstel was dat de algemene dienstcompressor óf continu in bedrijf moet zijn (belast of onbelast) óf geheel af moet staan. In het laatste geval kan de algemene dienstcompressor bij een storing in de „combustion control"-compressor het werk hiervan niet automatisch overnemen.

De heer J. W. van Leyden onderving dit bezwaar door de bedrading in het schakelschema van de algemene dienstcompressor zodanig te veranderen dat, wanneer deze compressor op handbediening is ingesteld, de pressostaat *uitsluitend* de „unloader" bedient en wanneer de compressor op automatisch stand-by is ingesteld, zowel de „unloader" als ook de hoofdmagneetschakelaar door de pressostaat worden bediend.

De sectie Nieuwbouw/Elektrotechniek stelde voor om een lamp en weerstand parallel te schakelen aan de „undervoltage relay", zodat men kan zien of de algemene dienstcompressor al of niet op automatisch stand-by is ingesteld.

In deze vorm werd het idee geaccepteerd en in praktijk gebracht aan boord van de 3 „Ph"-schepen.

Billijkheidshalve werd ook aan de heer Van Leyden een beloning toegekend.

2. *Idee no. 213 van 3e wtk. W. van Kemp.*

De heer Van Kemp stelde vast dat de koelwatertemperatuur van de „Broomwade"-compressor (a/b van de „KOSICIA" opgesteld onder de bak) zeer hoog opliep en dat dit primair veroorzaakt werd door de slechte ventilatie onder de bak en doordat de „unloader" van de compressor hete lucht van 110° C over de cilinderkoppen en door de radiateur blies. Hierdoor zijn op diverse schepen de cilinderkoppen voortijdig gescheurd.

De heer Van Kemp liet de uitlaat van de „unloader" zodanig veranderen dat deze via een 1,5 duims leiding door een patrijspoort met de buitenlucht in verbinding staat. Na deze verandering bleef de koelwatertemperatuur ca. 15° C lager dan voorheen.

Het ligt in de bedoeling op alle schepen, voor zover uitgerust met een „Broomwade-Lister"-combinatie, dit idee in praktijk te brengen.

3. *Idee no. 214 van 4e wtk. N. Doorn.*

Aan boord van de „SEPIA" ging de vlotter van de atmosferische draintank door vervuiling herhaaldelijk vastzitten.

De moeilijkheid bij het losnemen van de vlotter is dat de persleiding niet kan worden afgezet daar verschillende hulpwerktuigen hieruit koelwater betrekken.

De hoofdwerktuigkundige van de „SEPIA" was van plan ter plaatse een afsluiter aan te laten brengen waardoor de heer Doorn op het idee kwam om dan gelijktijdig een filter te monteren. Het is helaas niet goed mogelijk om, zonder de tekeningen welke bij het idee horen, aan te geven waar precies en op welke wijze de filter aangebracht zal worden. Het voornaamste voordeel van deze filter zal zijn dat vuil en eventueel vettige verontreinigingen niet langer naar de ketels kunnen worden gepompt.

Genoemde veranderingen zullen tijdens de eerstvolgende dokking van de „SEPIA" aangebracht worden.

4. *Idee no. 217 van 2e wtk. P. Ester.*

Om een einde te maken aan de veelvuldige reparaties aan de kleine lenspomp stelde de heer Ester voor, deze pomp te vervangen door de brine-ejecteur van de B.B.-verdamper. Deze ejecteur was namelijk a/b van de „PHILINE" voor de verdamperinstallatie overbodig, daar voor dit doel een brinepomp beschikbaar was.

Dit idee werd op de „PHILINE" met succes toegepast en zal ook op de andere 2 „Ph"-schepen in praktijk worden gebracht.

5. *Idee no. 218 van 3e stm. G. W. Bouma.*

In dit idee wordt een combinatie van het relatieve en ware plot uitgewerkt. Een vel papier van het „maneuvering-board" (plotting sheet) wordt aan de achterzijde voorzien van carbon-papier met behulp van enige nietjes. Het middelpunt blijft gehandhaafd, doch een kleine rechthoek wordt uit het „maneuvering-board" en carbon boven het middelpunt uitgesneden. Het geheel wordt nu op een groot vel papier gelegd en men trekt

met parallelliniaal de voorliggende koers goed ruim naar beide zijden, zodat men het „maneuvering-board" steeds op deze koerslijn kan richten.
Begint men nu te 0.00 met plotten dan zet men in het uitgesneden vakje op het onderliggende papier 0.00 en zet de afgelezen peiling en afstand af op het „maneuvering-board" en laat het geheel zo liggen.
Heeft men b.v. na 6 min. 1,0 mijl afgelegd, dan wordt op de koerslijn bij 1,0 mijl een puntje gedrukt, hetwelk door het carbon op het onderliggende papier staat weergegeven. Men verlegt nu het „maneuvering-board" in de richting van de koers en brengt het middelpunt hiervan op het afgedrukte puntje van 1,0 mijl en zet nu de tweede peiling en afstand af van 0.06.
Op het „maneuvering-board" heeft men nu 2 punten welke de spotweg aangeven en op het daaronder liggende vel papier twee punten, welke na verbonden te zijn, de ware koers en vaart van het andere vaartuig geven. Voor het berekenen van de vaart dienen dan de mijlen van het „maneuvering-board" gebruikt te worden.
Dit systeem werd inmiddels op de vloot geïntroduceerd.

6. *Idee no. 220 van 3e wtk. R. N. Groen.*

De heer Groen ontwierp een tankdekselknevel waarvan de knevelbout met een open oog aan het tankdeksel bevestigd is. Het voordeel hiervan zou zijn dat de bout zonder meer verwijderd kan worden waardoor de onderhoudswerkzaamheden tot een minimum worden beperkt. Inderdaad zou dit op de oudere schepen het geval zijn, doch de verwachte hoge kosten alsmede het risico dat losse knevels tijdens dokken gemakkelijk gestolen kunnen worden, hebben tot de beslissing geleid dit idee niet in praktijk te brengen.
Afgezien hiervan zijn de tankdekselknevels aan boord van de nieuwere schepen („O" en „Z"-klasse, alsmede de „VIANA", „VIDENA" en „VITREA") uitgevoerd met een dicht oog, doch de oogplaten zijn met een speling van 5 tot 10 mm aan het luikhoofd bevestigd. Deze constructie heeft tot heden geen reparatie-kosten veroorzaakt terwijl ook het onderhoud vrijwel nihil is. Aangezien de heer Groen niet bekend was met de constructie van de knevels op de nieuwere schepen werd dit idee als origineel beschouwd; met het idee zond hij bovendien een prima afgewerkt model op schaal.

De mogelijkheid is niet uitgesloten dat één of meer van de hier besproken ideeën voor een extra beloning in aanmerking komen.
Zodra de Ideeënbus-commissie ons hierover nader heeft ingelicht, zullen wij in dit blad hiervan mededeling doen.

DE „KERMIA" VERLEENDE EERSTE HULP

1 augustus 1963 - 's-avonds. Het leven aan boord van het s.s. „KERMIA", dat op 29 juli van Sewaren was vertrokken met bestemming Curaçao, ging zijn gewone gang. De koers was uitgezet en wie niet op wacht was of voor andere werkzaamheden was ingedeeld, zat te lezen, te schrijven of naar de radio te luisteren, of lag in Morpheus' armen om straks weer uitgerust zijn collega op wacht af te lossen.
Niets wees er op dat deze avond anders zou zijn dan de vorige. Het was twee minuten voor half 10 toen de telegrafist gealarmeerd werd door het noodsein. Hij waarschuwde meteen de gezagvoerder en stelde onmiddellijk daarna pogingen in het werk om uit te zoeken waar het schip in nood zich bevond.
Het radiostation van San Juan gaf korte tijd later de positie op en op verzoek van dit station spoedde de „KERMIA" zich er heen. De afstand tot het schip, waaromtrent toen naam noch verdere inlichtingen te verkrijgen waren, bedroeg 55 mijl. Te 01.22 uur werd bericht ontvangen dat het schip, dat de Amerikaanse driemastschoener „Cutty Sark" bleek te zijn, zich in zinkende toestand bevond.
Te kwart voor drie was de „KERMIA" in de nabijheid van de „Cutty Sark" en na de schoener met het zoeklicht op genaderd te zijn en gepraaid te hebben, bleek dat deze lek was geraakt en dringend een pomp nodig had.
Spoedig was de motorreddingboot, waarin een Downton-pomp werd geplaatst, te water met de eerste stuurman aan de helmstok, terwijl een van de werktuigkundigen zich met de bediening van de motor belastte. Aan boord van de „Cutty Sark" gekomen, bleek dat er slechts drie man aan boord waren; een kapitein en twee matrozen. Alle ruimten onder dek, met inbegrip van de machinekamer, stonden vol water. Onmiddellijk werd de pomp geïnstalleerd en in werking gesteld; pogingen van een der werktuigkundigen om een tweede pomp, die zich aan boord van de schoener bevond, te starten, bleven zonder succes. Inmiddels was te circa half 6 ook de „Tattnall" van de Amerikaanse Marine met een motorboot en motorpompmateriaal ter plaatse verschenen; deze gaf te kennen de schoener verder te zullen assisteren. Verdere hulp van de „KERMIA" werd hierdoor overbodig, hetgeen werd doorgegeven aan het radiostation van San Juan.
Nadat het radiostation zijn fiat gegeven had, werd de sloep weer aan boord genomen, de machines aangezet en even later was men „full speed" op weg naar Curaçao alsof er niets gebeurd was.

Op het kantoor werd op 2 augustus het volgende zakelijke telegram ontvangen: "Had six hours delay due to distress call. Eta Curaçao 3rd/1500."

REDIFON RADAR SIMULATOR

Nadat de zeevaartscholen te Amsterdam en te Rotterdam reeds enkele jaren geleden een Radar Simulator tot hun beschikking kregen is nu ook de De Ruyterschool te Vlissingen met een Radar Simulator uitgerust. Men heeft besloten tot de aanschaffing van deze apparatuur om de volgende redenen. Het grote belang van radar als een hulpmiddel voor de navigatie wordt reeds lang algemeen erkend omdat dit apparaat zeer waardevolle diensten kan verlenen bij de navigatie en ter voorkoming van aanvaring, vooral bij slecht zicht, mits . . . de officier op de brug het radarbeeld op de juiste wijze kan interpreteren.

De nodige ervaring voor het juiste gebruik van radar kan men in de praktijk opdoen op zee, waarmee echter een lange periode gemoeid is. Het is duidelijk dat met de radar aan boord aanvaringskoersen en gevaarlijke situaties niet zonder meer kunnen worden nagebootst, met als resultaat dat vele scheepsofficieren geen ervaring opdoen met acute navigatieproblemen, totdat zij voor de feiten staan en de juiste beslissing moeten nemen.

Voorheen was radartraining verder alleen mogelijk met een radar opgesteld aan de wal. Deze methode bleek niet geheel te voldoen, aangezien deze radars een statisch beeld geven, waarin de positie van „eigen schip" vast ligt in een onveranderlijke omgeving. De training moet daarbij zeer veel overlaten aan de theorie en het voorstellingsvermogen van de leerling.

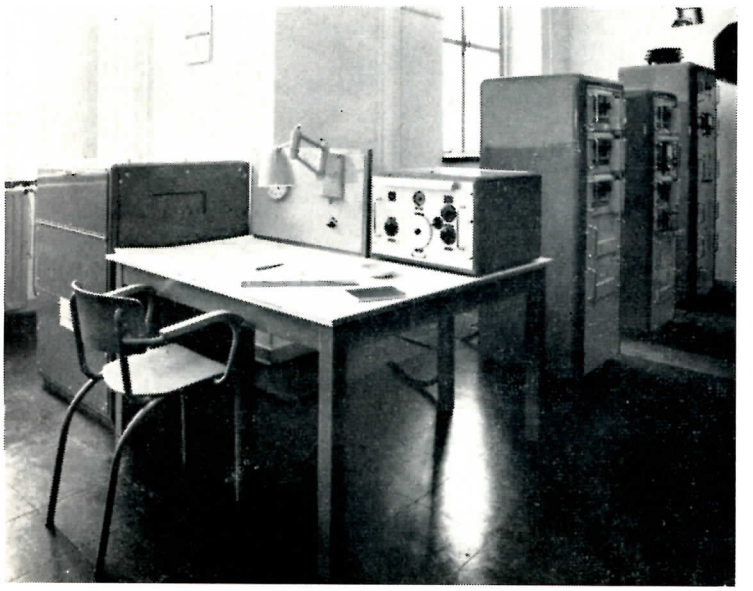
De behoefte werd gevoeld aan een radar „Simulator" waarop realistische radarbeelden kunnen worden nagebootst, die geheel overeenstemmen met situaties zoals die op zee voorkomen.

De simulator

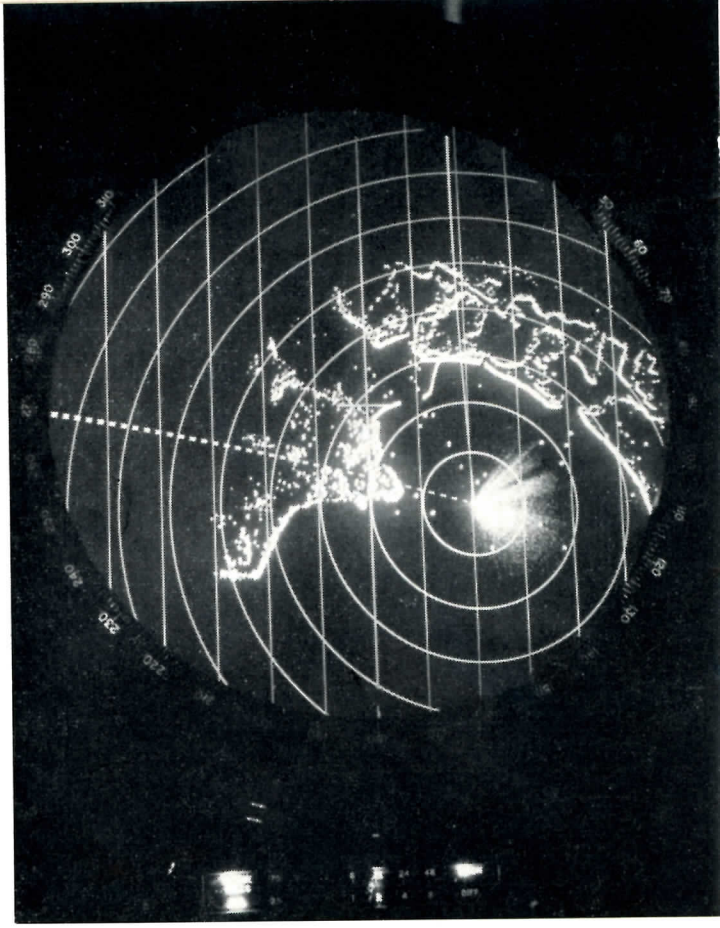
De Redifon Navigational Trainer, Simulator genoemd, is ontwikkeld om realistische training te geven aan groepen scheepsofficieren waarbij de ervaring die de officier in de praktijk pas na verloop van jaren opdoet in enkele weken kan worden samengevat. Het is al spoedig gebleken dat alleen Simulator-cursussen de nodige ervaring in het vermijden van aanvaringen kunnen geven zonder risico's en het is de enige praktische methode om de situatie, waarvan men voor de oefening is uitgegaan, te herhalen en alternatieve uitwijkmanoeuvres te doen voor vergelijking en discussie.

De Redifon Radar Simulator voldoet aan alle eisen die gesteld worden aan Radar Navigatie Training. Alle mogelijke situaties die zich op zee kunnen voordoen, kunnen worden nagebootst. Daarbij is het geproduceerde beeld zo realistisch dat het niet onderscheiden kan worden van een werkelijk beeld verkregen op zee. Het grote voordeel van de Simulator is dat oefeningen kunnen worden uitgevoerd, die ontworpen zijn om situaties die gevaar voor aanvaring inhouden na te bootsen die uiteraard niet aan boord kunnen worden gedaan.

1. De opstelling der eenheden, van links naar rechts; kustlijn generator, plottafel voor de instructeur met daarop bedieningspaneel „eigen schip", paneel voor 3 vreemde schepen, bedieningspaneel instructeur met 2 vreemde schepen en voedingspaneel.



2. Een van de beide True Motion indicators in de cabine van de leerling.



3. Het samengestelde True Motion beeld, zoals dat verschijnt op het scherm van de indicator, met eigen schip in het midden van de afstandringen, rechts daarvan zeekaatsing; kustlijn, boeien, rechts naar boven de koersflits, naar links gestippelde elektronische peilflits. Het beeld staat op het 12 mijl bereik.

De indicatoren

De Simulator wordt gebruikt in combinatie met een of meer normale radar indicatoren, die op de gewone wijze kunnen worden geschakeld op koersflits recht vooruit, gyro gestabiliseerd beeld met Noord boven of Ware Beweging. De twee indicatoren die op de De Ruyterschool worden gebruikt zijn Kelvin & Hughes type 14/12P, waarop alle normale bedieningsknoppen aanwezig zijn, zoals: versterking, helderheid, koersflits, elektronische peilingsflits, vaste afstandringen, variabele afstandring, onderdrukking van zeekaatsing, differentiatie, benevens alle Ware Bewegingsfaciliteiten. Op dit normale panoramisch-scherm worden alle kunstmatige echo's geprojecteerd, zoals „eigen schip", 5 andere schepen en kustlijnen. Om het beeld realistisch te maken worden eveneens ruisachtergrond en zeekaatsing geprojecteerd. De instructeur beheerst de positie, koers en snelheid van 5 fictieve schepen en kan aldus op het indicatorscherm een voortdurend veranderende serie situaties nabootsen, die moeten worden geïnterpreteerd door de leerling, die een beeld ziet alsof hij voor een werkelijke radar aan boord staat. De leerling moet nu naar eigen beoordeling die manoeuvres uitvoeren die zijn eigen schip door een meer of minder moeilijke of gevaarlijke situatie heenbrengen.

Samenstelling

De Simulator installatie is samengesteld uit een aantal eenheden, die elk een eigen functie hebben, waarmede een geheel kan worden samengesteld dat zekere gewenste mogelijkheden biedt.

De installatie op de De Ruyterschool te Vlissingen is als volgt samengesteld: Twee indicatoren Kelvin & Hughes type 14/12P elk in een klein vertrek. In een grote ruimte, eigen schip bedieningseenheid, eenheid voor twee fictieve schepen, eenheid voor drie fictieve schepen, een voedingspaneel en de kustlijn generator. In een ander vertrek is een omvormer opgesteld en de antenne simulator.

Bedieningspaneel eigen schip

De bedieningsorganen voor eigen schip zijn in een aparte eenheid ondergebracht, die naast de indicator kan worden geplaatst, of zoals hier naast het bedieningspaneel van de instructeur. De snelheid van eigen schip kan worden geregeld van 0 tot 30 mijl vooruit en van 0 tot 15 mijl achteruit, elke gewenste koers kan worden ingesteld, en voor het eigen schip kan een keuze worden gemaakt uit 5 verschillende tonnages, in verband met de deceleratie en acceleratie bij verandering van snelheid. De inertie tegen veranderingen van snelheid wordt automatisch tot stand gebracht als de grootte van het schip aan het begin van de oefening is bepaald. Ook bij koersveranderingen moeten de bewegingen van eigen schip geheel overeenstemmen met de werkelijkheid. Als men van koers verandert kan men zich voorstellen dat er een vertraging is tussen het roergeven en de wending van de boeg, of men kan zeggen dat er een slip is door het water in de richting van de oorspronkelijke koers. De draaicirkel die men kan maken is afhankelijk van de grootte van het schip, de vaarsnelheid en de hoeveelheid roer die men geeft. Bij het maken van een rondtorn neemt eveneens de snelheid af, geheel zoals in werkelijkheid.

De snelheidsveranderingen kunnen door de leerling worden ingesteld door een knop gemerkt „Mijlen", of door een miniatuur telegraaf, met de aanduidingen „stop, zeer langzaam, langzaam, halve kracht, volle kracht vooruit en achteruit."

Bedieningspaneel instructeur

Op het paneel voor de instructeur bevinden zich de bedieningsorganen voor het plaatsbepalen van de andere schepen en het instellen van koers en snelheid hiervan (0 tot 40 mijl). Op dit paneel kunnen tevens de speciale radar effecten worden teweeggebracht, sterkte van de ruis, zeekaatsing, geheel rondom of in een bepaalde sector, die in azimuth kan worden gedraaid. Stroom tot 10 mijl uit elke richting. Om de moeilijkheid te tonen bij het herkennen van een aanvaringskoers kan het gieren van het eigen schip worden nagebootst tot een zwaai van 5 graden aan weerszijden van de koers, instelbaar van 20 tot 120 graden per minuut.

De kustlijn generator

De kustlijn generator produceert een beeld van een kustlijn met havenmondingen, vaste boeien, en lichtschepen van een bepaald gebied door middel van een fotografisch transparant en een aftastinrichting. Het transparant kan in enkele ogenblikken vervangen worden door een van een ander gebied. De kunstmatige echo's van de kust worden op de indicatoren overgebracht over een gebied met een straal van 12,5 mijl. De totale oppervlakte van het transparant bestrijkt een gebied van 60 bij 60 mijl. De De Ruyterschool beschikt over een transparant van het eiland Wight en van de Scheldemond. Een schakelaar stelt de instructeur in staat om schaduweffect te veroorzaken achter sterke echo's van hoog terrein.

Plottafel

Een half automatische plottafel maakt deel uit van de kustlijn generator. Het bovenoppervlak van deze eenheid bestaat uit een perspex plaat, waarop de positie van eigen schip wordt aangegeven door een lichtpuntje. Onder de perspex plaat wordt een positief film gelegd die geheel overeenstemt met de negatief film die in de kustlijn generator wordt afgetast. Dit lichtpuntje beweegt overeenkomstig de beweging van eigen schip op de indicatoren. De positie van de 5 fictieve schepen kan op de plottafel worden aangetekend met waspotlood, door deze gegevens af te lezen van de meter op het bedieningspaneel van de instructeur. Het geplotte beeld verschaft aldus een volledig verslag van de oefening voor analyse achteraf.

Op het bedieningspaneel van de instructeur bevindt zich ook een knop gemerkt „Freeze", waarmede alle beweging kan worden stopgezet teneinde gelegenheid te hebben voor discussie. Is de moeilijkheid opgehelderd dan draait men de knop weer om en eigen schip en 5 andere schepen zetten de reis weer voort met koersen en snelheden zoals op het moment van stopzetting waren ingesteld.

De installatie is geheel geplaatst en in bedrijf gesteld door technici van Radio Holland.

W. E. de Wit/Radio Holland N.V.

NIEUWE CURSUS

De Directeur van de Noorderkweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman" te Delfzijl verzocht ons er de aandacht van belanghebbenden op te vestigen dat sedert 1 oktober jl. aan zijn school is verbonden een Rijksgesubsidieerde cursus voor het diploma 1e stuurman.

MET PENSIOEN

J. NIESSINK
Gezagvoerder
18.12.1934 - 30.9.1963

Op 1 oktober 1963 brak voor kapitein J. Niessink de dag aan dat hij, na een loopbaan van bijna 29 jaar, de dienst van onze Maatschappij ging verlaten.

Op 18 december 1934 werd hij als 3e stuurman aangenomen; hij vertrok dezelfde dag naar Rouen om aldaar zijn werkzaamheden op de „MAGDALA" aan te vangen. Ten tijde van het uitbreken van de vijandelijkheden met Japan deed hij als waarnemend 1e stuurman op de „JUNO" dienst, welk schip op 2 maart 1942 te Soerabaja door de bemanning tot zinken werd gebracht, waardoor de officieren in Japanse gevangenschap geraakten.

Na de capitulatie werd hij in september 1945 als 1e stuurman op de „PAULA" tewerkgesteld en in december van dat jaar deed hij als zodanig gedurende een korte periode dienst op de „SOLEN", „voorzaat" van het huidige vlaggeschip van Shell Tankers Ltd.

In augustus 1946 arriveerde hij met zijn echtgenote en zoon, die eveneens de verschrikkingen van de Japanse interneringskampen hadden ondergaan, voor verlof in Nederland.

Begin 1947 vertrok hij met de „ALETTA" weer naar zee, op welk schip hem in mei 1948, in waarnemende rang, zijn eerste commando werd toevertrouwd.

Zijn aanstelling tot gezagvoerder vond plaats op 1 januari 1952 en als wij alleen de schepen bezien die sedert dat tijdstip onder zijn bevel hebben gestaan, krijgen we een aardig overzicht van de ontwikkeling die de Nederlandse Groepsvloot gedurende de laatste 10 jaren heeft doorgemaakt.

Ter illustratie noemen we „BETOERAN", „FELIPES", m.s. „ONDINA", „CHAMA", „TARIA", „CINULIA", „KORENIA", „VIVIPARA", „ZAFRA", s.s. „ONDINA" en „SEPIA".

Nu kapitein Niessink van een welverdiend pensioen gaat genieten spreken wij de hoop uit, mede namens zijn vele vrienden zowel op de vloot als aan de wal, dat hem nog vele jaren van goede gezondheid temidden van allen die hem dierbaar zijn mogen ten deel vallen.

MET PENSIOEN

J. VAN DEN BERG
2e Werktuigkundige
20.5.1938 - 31.8.1963

2e werktuigkundige J. van den Berg trad op 20 mei 1938 als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en vertrok kort daarop met de „AGNITA" naar de West.
Vanaf 17 februari 1942 werd hij tijdelijk op de vloot van de N.I.T. tewerkgesteld en met de heer Van den Berg gaat thans een van de laatste officieren de actieve dienst van onze Maatschappij verlaten, die in november 1942 persoonlijk het heldhaftig treffen van het m.s. „ONDINA" met twee Japanse raiders heeft meegemaakt. Op die datum deed hij namelijk dienst als 5e werktuigkundige op de oude „ONDINA", en heeft zodoende een werkzaam aandeel gehad in het behouden binnenbrengen van dit schip na het succesvolle gevecht in de Indische Oceaan. Op 20 maart 1948 keerde hij op Curaçao terug om zijn werkzaamheden op de locale vloot aldaar weer op te vatten.
Zes jaar later, om precies te zijn 1 februari 1954, keerde hij Curaçao definitief de rug toe en werd hij permanent aan de staf voor de diepzeevloot toegevoegd. Van de schepen waarop hij sindsdien heeft dienstgedaan noemen wij de „MALVINA", „CORYDA", „KELLIA" en „ATYS".
Zijn laatste schip was de „SEPIA", dat hij op 22 mei 1963 te Mena al Ahmadi verliet.
Met ingang van 1 september 1963 werd hem pensioen toegekend en wij hopen dat de heer Van den Berg in goede gezondheid daar nog lange tijd van zal mogen genieten.

vlootpersoneel / personalia

(in de periode 16-8 t/m 15-9-'63)

GEHUWD:
22.8: P. Brouwer, 5e wtk., met Mej. A. Vis;
7.9: H. N. A. Snel, 2e stm., met Mej. Chr. Borgmann;
12.9: C. L. Bakker, 3e wtk., met Mej. A. Boer;
16.9: L. I. Noort, 3e stm., met Mej. J. van Vliet.

GEBOREN:
13.8: Irma Hélène, dochter van J. Meijer, 5e wtk., en Mevr. A. M. Meijer-Roelofsen;
17.8: Jeroen Johannes, zoon van J. van Beele, 1e stm., en Mevr. N. van Beele-Buurman;
21.8: Cornelis, zoon van L. C. Spoon, 3e wtk., en Mevr. H. S. Spoon-Morree;
27.8: Johanne Huberdina Hélène, dochter van M. P. J. Hage, 3e stm., en Mevr. A. H. Hage-Duynhouwer;
30.8: Edith Elisabeth Catharine, dochter van W. S. van der Ham, 3e stm., en Mevr. H. E. van der Ham-Zwaard;
1.9: Johannes Josephus, zoon van J. W. M. Vollebregt, 1e stm., en Mevr. H. A. Vollebregt-Lepelaars;
3.9: Clara Maria, dochter van Chr. Pietersen, 2e wtk., en Mevr. A. M. Pietersen-van Rest;
5.9: Marco, zoon van J. van Oosterhout, 3e stm., en Mevr. D. van Oosterhout-Rothstein;
11.9: Maria Evelina Johanna, dochter van J. J. Rood, 4e wtk., en Mevr. E. J. Rood-de Groot;
15.9: Robert Marcel, zoon van P. R. van Kranen, 2e stm., en Mevr. P. van Kranen-Letsch;
15.9: Erik Huibert, zoon van H. J. I. Slingerland, 4e wtk., en Mevr. J. J. Slingerland-van Breda.

MET VERLOF:
Gezagv.: F. Fekkes, A. A. van Ingen, N. H. van der Heiden, W. J. de Haan, J. H. R. Broersma, G. W. Verboom, P. van Hassel;
1e stl.: D. P. Klip, J. H. Korsen, M. E. Wolper, R. L. Meijer;
2e stl.: E. Moll, J. W. J. Corbee, A. C. Weide, H. Edens, J. W. Bakker, H. H. Hacken;
3e stl.: C. J. Clarisse, L. D. J. van Zuilekom, W. Harkink, L. I. Noort, E. J. F. Douw van der Krap, E. C. T. M. Houtman, G. C. van Malland, B. Langendoen, J. B. P. Imming, F. W. van Oerle;
4e stl.: J. M. Huijgens;
ll.stl.: E. A. van den Berg, A. B. M. Pot, J. Wagenvoort;
Hfd.wtk.: J. H. H. van Maastrigt, J. D. Viergever, D. P. de Ridder, Th. H. J. Feldberg;
2e wtk.: H. E. Nijzink, J. J. Binkhorst, F. van Dalen, G. W. van Essen, J. E. Weidema, B. Bijl, A. Baljet, K. F. Neher, A. W. Brakel, S. van den Ende;
3e wtk.: J. J. Elich, G. G. Wolsink, S. Rol, R. N. Groen, F. de Roos, J. W. Cadovius, C. Kloosterboer;
4e wtk.: W. Muis, S. Schoonbergen, M. J. de Jong, B. Bouwmeester, C. W. Herkemy, J. J. Rood, F. Spoor, J. S. R. Mulder, H. W. A. de Jong, C. H. de Koning, J. B. Verveer, J. B. van Haaster, H. Steenhuis, M. van Uffelen;

rectificatie

Op pagina 6 van het vorige nummer van dit maandblad is in de lijst van de namen der deelnemers aan de Introductiecursus welke op 18 juli jl. in het Shell-Gebouw gehouden werd, een fout geslopen.
Als no. 27 staat vermeld J. J. M. van Kooten, ll.wtk., dit moet zijn: J. H. M. A. van Jaarsveld, ll.wtk.
Wij bieden de heer Van Jaarsveld onze verontschuldigingen aan voor het gemaakte abuis.

VOOR ONZE SCHAKERS

PROBLEEM NO. 38:
Wit: Kb7, Tf3, Tf5, Lc5, Lc8, Pe5, Pg5, pi d2-d4.
Zwart: Kd5, Dh3, Th2, Pa3, Pf8, pi c7.

PROBLEEM NO. 39:
Wit: Kg3, Td1, Tf4, Le1, Lf3, Pb2, Pc6.
Zwart: Ke3, Db5, Ta5, La6, Pb1, Ph3, pi d4, d6 en f5.
In beide problemen geeft wit mat in 3 zetten.

OPLOSSING NO. 36:
Pd8 sleutelzet.

OPLOSSING NO. 37:
Dg5 sleutelzet.

5e wtk.: J. Meijer, H. C. van der Weijde, L. P. A. de Winter, W. H. Nieman, C. J. Th. Baarslag;
ll.wtk.: J. M. M. Siemerink, H. A. E. Wenas, W. Th. M. van Goor, W. Wartena, C. W. H. van Holthuijsen, H. G. W. Meijer, E. S. Venema, F. C. Apontoweil, R. Kamphuis, H. A. Scherpenhuijzen, J. P. Klarenaar.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:
Bootsman: J. H. Kolk;
Voorlieden: B. Verburg, C. Brandenburg, M. Addeson;
1e pompl./bankw.: J. H. P. M. Ortan, J. den Boef;
2e pompl./bankw.: P. J. Temmerman, T. J. Dieters;
Chef hofmeester: S. van Kooy;
Chef koks: W. F. van Valen, J. Westerhoff.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:
m.s. *Acila:* gezagv. W. Kuyper, 2e stm. J. S. Schregardus, wnd. hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, wnd. 2e wtk. J. W. van Wegen, 4e wtk. L. Buitenkant, ll.wtk. Th. J. M. H. Bakker, J. A. Starreveld Jr., voorman H. Rotman, chef kok C. Lokhorst;
m.s. *Acmaea:* 4e stm. W. R. Muusze, 3e wtk. H. E. Daniëls, wnd. 4e wtk. R. E. Janssen, 5e wtk. W. C. C. R. Stappers, ll.wtk. D. Lavoo, E. R. Oldenboom, Th. Stillebroer;
m.s. *Acteon:* hfd.wtk. G. J. Uitdenbogaard, ll.wtk. J. C. A. Stevens;
s.s. *Arca:* gezagv. F. J. Nieuwenhuis, 3e stm. W. Bosma;
m.s. *Camitia:* gezagv. H. den Ouden;
m.s. *Cinulia:* gezagv. C. L. Fangman, 4e stm. C. L. Heijboer, 4e wtk. A. van Dam, ll.wtk. C. Houwer;
m.s. *Crania:* 3e wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. IJ. C. de Jong;
s.s. *Kabylia:* 1e stm. D. Rijk, 3e stm. J. C. Aartsen, hfd. wtk. J. J. de Jonge, wnd. 3e wtk. J. B. J. Jonker, ll.wtk. P. Zappey;
s.s. *Kalydon:* ll.wtk. H. R. Godlieb, J. H. M. A. van Jaarsveld;
s.s. *Kara:* 3e wtk. P. J. de Lange, 5e wtk. G. de Boer.
s.s. *Katelysia:* 5e wtk. P. H. Bakker;
s.s. *Kenia:* 1e stm. S. Harders; hfd.wtk. P. F. Geel, ll.wtk. J. C. Ganzinga, M. de Boer;
s.s. *Khasiella:* gezagv. H. J. Roncken, 1e stm. A. Post, 3e stm. W. Drost, 2e wtk. J. D. Donken, 3e wtk. C. L. Bakker, 5e wtk. Th. P. M. Westhuis, ass.wtk. E. Boelens, ass.wtk. N. H. J. M. Lodde, ll.wtk. T. Scholte;
s.s. *Kopionella:* wnd. 2e wtk. B. Veldhuis;
s.s. *Koratia:* 3e stm. M. P. J. Hage, 5e wtk. A. F. Overweg, C. G. de Groote, ll.wtk. R. Sloof, bankw. G. Denekamp;
s.s. *Korenia:* gezagv. Th. G. J. Roeten, wnd. 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 3e stm. J. Baard Jr., 4e stm. J. Knip, wnd. hfd.wtk. C. W. Stolk, wnd. 3e wtk. H. S. Schlaghecke, 4e wtk. J. C. Zwart;
s.s. *Korovina:* gezagv. P. A. Kooloos, 1e stm. A. W. C. van Schendel, 2e stm. M. A. Messelaar, 3e stm. C. C. Bicker, 4e stm. M. F. D. Becx, hfd.wtk. J. M. Nobels, 2e wtk. M. C. Laban, 4e wtk. G. de Goede, 5e wtk. A. Sloot, J. W. van Putten, ll.wtk. J. C. Stenekes, J. Groeneweg, bootsman H. Hofman, voorman B. Siermans, 1e pmpm/bankw. J. D. d'Achard van Enschut, 2e pmpm/bankw. J. A. F. v. d. Knaap, chef kok J. H. van Elteren;
s.s. *Kosicia:* 3e stm. C. Splinter, wnd. 2e wtk. H. de Jong, 3e wtk. A. J. Baerveldt, ll.wtk. R. B. Scherjon;
s.s. *Kossmatella:* gezagv. P. C. D. Sandee, 3e stm. W. Kerbert, ll.stm. C. Verburgt, 4e wtk. R. D. Kuil, M. F. Koens, ll.wtk. E. Hendrikse, U. G. P. Espeet;

s.s. *Krebsia:* 3e stm. J. H. L. van Veghel;

s.s. *Kryptos:* ll.stm. H. Bijvank, 3e wtk. J. Krikke, 5e wtk. C. G. Klitsie, ll.wtk. F. J. van der Vorm;

s.s. *Kylix:* 1e stm. H. Jansen, 4e wtk. J. Pap;

s.s. *Ondina:* 1e stm. W. van Brakel, 3e stm. H. P. Abramse, 2e wtk. J. F. van den Bogaard, wnd. 4e wtk. B. Dob, ll.wtk. W. P. Volker, ll.wtk. P. A. de Zwarte;

s.s. *Onoba:* 3e stm. G. M. Schipper, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. D. de Knecht, 5e wtk. J. H. Hartkamp, ll.wtk. M. de Koning, B. A. Sinnema;

s.s. *Philidora:* gezagv. B. van Bon, 1e stm. H. R. van Sas, 3e wtk. J. W. van der Veen, ll.wtk. M. J. Parent, ll.wtk. A. A. J. Cornelissen;

s.s. *Sepia:* 1e stm. G. Heising, 2e stm. B. C. Visser, 3e wtk. E. B. Landman, wnd. 4e wtk. Th. E. Leeuwangh, 5e wtk. M. A. Visser, ll.wtk. A. D. Schreuder;

s.s. *Vasum:* 1e stm. M. G. C. Geerarts, 2e stm. D. de Boer, 4e wtk. D. van der Hoek, wnd. 4e wtk. P. Maarleveld, ass.wtk. H. Brand, ll.wtk. F. A. J. Boot, 1e pmpm/bankw. C. Voorspuy, bankw. C. G. J. van 't Zelfde, chef hofm. J. Baard;

s.s. *Viana:* 3e stm. P. de Haan, ll.wtk. H. Blankvoort;

s.s. *Videna:* 2e wtk. S. Bais;

s.s. *Vitrea:* 2e stm. P. Hoogesteger, 2e wtk. A. de Jong, 4e wtk. C. de Witte, ll.wtk. R. J. Raats;

s.s. *Zafra:* wnd. 4e wtk. A. L. Bakker, ll.wtk. H. Japin;

s.s. *Zaria:* 1e stm. J. Hagen, 2e wtk. G. H. Germing, 4e wtk. F. Goudart, ll.wtk. J. W. Heiligers, J. J. M. van Kooten.

IN DIENST GETREDEN:

ll.stl.: H. Bijvank, M. Stammes, C. Verburgt;

5e wtk.: C. G. de Groote, P. Zandstra, T. P. M. Westhuis, J. W. van Putten;

ll.wtk.: Th. Stillebroer, R. Sloof, D. Lavoo, E. R. Oldenboom, M. J. Parent, W. P. Volker, R. B. Scherjon, H. R. Godlieb, J. C. Stenekes, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. C. A. Stevens, H. Japin, M. de Boer, J. A. Starreveld Jr., M. de Koning, J. Groeneweg, J. W. Heiligers, A. A. J. Cornelissen, B. A. Sinnema, Th. J. M. H. Bakker, P. Zappeij, R. J. Raats, P. A. de Zwarte, J. J. M. van Kooten, C. Houwer, T. Scholte, L. J. Feunekes;

bankwerker: E. G. Bakker.

UIT DIENST GETREDEN:

ll.stm.: S. W. Delissen;

3e wtk.: A. J. Bitterling;

4e wtk.: P. R. Bender;

5e wtk.: G. A. Klaui, F. M. Lecluijze, A. A. van der Heul, M. van Dam, A. B. C. C. Dröge, R. Flederus;

ll.wtk.: P. Pasterkamp;

2e pompl./bankw.: J. C. Kayser, B. van Loo;

chef kok: A. Nodelijk.

MET PENSIOEN:

Gezagv.: J. Niessink;

2e stm.: G. H. Meyerink;

2e wtk.: J. van den Berg;

TIJDELIJKE TEWERKSTELLING IN NEDERLAND:

2e stm.: J. W. Rutten — kantoor Shell Tankers N.V. sectie N.D.

OVER IN DIENST SHELL TANKERS LIMITED LONDEN:

2e stm.: P. de Regt.

UIT MILITAIRE DIENST:

3e stm.: M. P. J. Hage.

IN MILITAIRE DIENST:

3e stm.: G. Buma;

4e stl.: D. E. Krijgsman, G. C. Peters, J. J. H. M. Ruigrok.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. L. Becker;

A en B.th.: 5e wtk. F. Fresow, E. C. Paardekooper, F. A. van Rooijen;

A: 5e wtk. G. N. M. Theuns, L. A. J. W. Bink.

AANGESTELD ALS:

2e stm.: M. A. Messelaar;

5e wtk.: P. F. de Bree;

2e pompman/bankw.: T. J. Dieters.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-8 t/m 15-9-'63)

UIT DIENST:

22.8: Mej. M. H. T. Huurman - sectie I.D.;

25.8: Mej. J. Broer - sectie I.D.;

1.9: Mej. A. Minnaard - sectie I.D.;

1.9: H. Scheurkogel - sectie M.A.

IN DIENST:

1.9: Mej. N. J. van Alphen - sectie C.C.;

1.9: Mej. C. Bos - sectie C.C.;

1.9: Mej. A. G. M. Damhoff - sectie C.C.;

1.9: Mej. W. C. van Herwaarden - sectie C.C.;

1.9: Mej. H. B. Ligteringen - sectie C.C.;

1.9: Mej. P. Pragt - sectie C.C.;

1.9: N. J. Th. M. Schoots - sectie S.G.;

1.9: Mej. I. Vitters - sectie S.L.;

9.9: Mej. R. K. van Bemmel - sectie C.C.;

15.9: Mej. H. E. Letterman - sectie C.C.

OVERGEPLAATST:

1.9: J. W. Paans - van sectie S.G. naar sectie A.B.;

1.9: C. van Steensel - van sectie M.A. naar sectie I.C.

GEBOREN:

31.8: Yvonne, dochter van J. Cornelissen - sectie I.D. en Mevr. J. A. J. Cornelissen-Buytendijk.