

tussen schip en ka

DERDE JAARGANG
No. 1 — SEPTEMBER 1963

Maandblad

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

Het honderdjarig bestaan van de Nieuwe Waterweg werd te Rotterdam met een „havenweek“ (10 tot en met 17 augustus) gevierd. Tijdens deze week was het stationsplein „gepavoiseerd“: in het midden de nieuwe Shell-vlag.





Op vrijdag, 2 augustus jl., brachten de heren J. P. Berkin, C.B.E., Directeur van The "Shell" Transport and Trading Co. Ltd. en ir. L. Schepers, Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij, een bezoek aan Shell Tankers N.V. Ir. F. Posthuma, Directeur van het Havenbedrijf der Gemeente Rotterdam, was hierbij als gast aanwezig. Op de foto — genomen in de zuidhal van het Shell-Gebouw — v.l.n.r.: ir. F. Posthuma, de heer J. P. Berkin, C.B.E., onze Directeur de heer D. Rodenburg en ir. L. Schepers.

Shell Tankers Ltd. laat vier 63.000 tons tankers bouwen

Shell Tankers Ltd. heeft zowel aan de Britse werf Joseph L. Thompson & Sons Ltd. te Sunderland als aan de Deutsche Werft A.G. te Hamburg opdracht gegeven tot de bouw van twee 63.000 tons tankschepen, waarbij, evenals bij de drie tankers welke voor onze Maatschappij in Nederland gebouwd worden, de gehele opbouw in het achterschip geconcentreerd zal zijn.

De beide in Engeland te bouwen schepen zullen door motoren worden aangedreven, waarbij de keuze gevallen is op een 9-cilinder Sulzer RD 90 motor. De beide schepen die in Duitsland gebouwd worden zullen met turbine-installaties worden uitgerust. De schepen zullen in de tweede helft van 1965 en begin 1966 worden opgeleverd.

Zoals uit het vorenstaande blijkt worden, in afwijking van eerdere berichten waarin sprake was van zes nieuwbouwschepen voor de Engelse en Nederlandse Groepsvloot, in totaal zeven tankschepen op stapel gezet.

Mededeling van de Directie

De heer ir. A. Oosterveld is met ingang van 1 augustus 1963 belast met de leiding van de afdeling Technische Dienst.

In verband hiermede heb ik tijdelijk de dagelijkse leiding van de afdeling Scheepsexploitatie op mij genomen.

Rotterdam, 1 augustus 1963

(w.g.) D. Rodenburg.

**ONZE
ZILVEREN
VLOOTJUBILARISSEN**

Op vrijdag, 26 juli jl., werden de kapiteins B. van Bon, P. A. Kooloos en F. J. Nieuwenhuis, hoofdwerktuigkundige G. J. Uitdenbogaard en 2e werktuigkundigen J. van den Berg en M. C. Verschuren door onze Directie ontvangen in verband met hun 25-jarig dienstjubileum.

Na een korte toespraak spelde onze Directeur, de heer Rodenburg, hun het gouden Shell-embleem met briljant op de borst.



v.l.n.r.

2e wtk. M. C. Verschuren
hwtk. G. J. Uitdenbogaard
mevr. J. Uitdenbogaard-de Jager
kapit. B. van Bon
mevr. L. H. van Bon-de Vries

kapit. F. J. Nieuwenhuis
mevr. C. E. W. Nieuwenhuis-van Riet
kapit. P. A. Kooloos
mevr. M. C. E. H. Kooloos-Verhaeg
2e wtk. J. van den Berg



Kapt. Van Bon ontvangt zijn embleem



De heer Rodenburg feliciteert 2e wtk. Verschuren

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 KAPITEIN P. SCHOL



Op 31 juli jl. was het uur van afscheid aangebroken voor onze oud-gezagvoerder kapitein P. Schol, laatstelijk chef van de sectie A.F.M. Na door de heer Rodenburg ten afscheid te zijn ontvangen, werd kapitein Schol, tezamen met zijn echtgenote en dochter, binnengeleid in de lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw, waar, naast tal van vrienden en collega's, ook vele zijner relaties reeds aanwezig waren. Als eerste spreker trad ir. A. Oosterveld naar voren, die, in zijn toenmalige functie van chef van de afdeling Scheepsexploitatie, de directe chef van kapitein Schol was geweest.

Hij gaf een overzicht van diens 35-jarige loopbaan bij de Koninklijke/Shell Groep vanaf zijn indiensttreding bij de C.S.M. in 1928.

Na in 1931 naar de N.I.T. te zijn overgegaan voer hij in november 1940 als waarnemend gezagvoerder op het m.s. „APOLLONIA”, toen dit schip door de vijand werd aangevallen en als gevolg hiervan verloren ging. Voor zijn moedig optreden ontving hij in juni 1941 uit handen van Koningin Wilhelmina het Kruis van Verdienste.

Ir. A. Oosterveld spreekt de scheidende kapitein Schol toe. Links van kapitein Schol zijn echtgenote, mevrouw G. G. Schol-Dommerholt, rechts zijn dochter, mej. D. M. Schol en zijn opvolger, de heer G. W. Bakker.

Tijdens de oorlogsjaren en daarna heeft kapitein Schol op vele onverschepen gevaren om tenslotte zijn actieve loopbaan op zee te besluiten als gezagvoerder van het m.s. „GADILA”.

In november 1954 — na in 1953 als Nautisch Inspecteur op Curaçao te zijn aangesteld — ontving kapitein Schol uit handen van de Gouverneur van Curaçao het Kruis van Verdienste voor de waardevolle diensten die hij tijdens de 2e wereldoorlog als gezagvoerder had verricht. In 1959 werd kapitein Schol op ons kantoor te Rotterdam geplaatst, waar hij de laatste jaren de functie van „Assistant Fleet Manager” vervulde. Spreker roemde kapitein Schol om de tact en omzichtigheid waarmee hij de hem verstrekte opdrachten steeds tot een goed einde wist te brengen, en stelde dat de goede prestaties welke door de „Demise Managed” schepen geleverd werden zeker niet in de laatste plaats aan zijn invloed te danken zijn.

„En zo” — besloot ir. Oosterveld zijn toespraak — „is er dan een einde gekomen aan uw actieve loopbaan bij de Shell. Een einde van een bewogen, interessant leven, waarin u vele belangrijke functies verricht heeft, en de Maatschappij is u dan ook zeer erkentelijk voor de dienstvaardigheid waarmee u zich van uw taken gekweten hebt. Kapitein Schol, onze beste wensen vergezellen u.”

Namens allen werkzaam op de afdeling Scheepsexploitatie bood ir. Oosterveld de scheidende functionaris een hobby-set aan.

Vervolgens werd het woord gevoerd door mr. H. I. Møller jr., Directeur van het Verenigd Cargadoorskantoor te Amsterdam, die kapitein Schol, naast een afscheidsgeschenk, een model van een optimaal-economische tanker aanbood.

Zichtbaar getroffen door zoveel lof, bescheiden als hij nu eenmaal is, bracht kapitein Schol de beide sprekers dank voor hun waarderende

woorden. Hij getuigde dat de laatste vier jaar voor hem wel de mooiste en meest interessante van zijn 35-jarige loopbaan bij de Groep zijn geweest, en schreef dit in het bijzonder toe aan de buitengewoon prettige samenwerking die hem met de verschillende rederijen waaronder de "Demise Managed"-schepen ressorteren ten deel was gevallen.

Hij sprak de hoop uit dat zijn opvolger, de heer G. W. Bakker, op de zelfde medewerking zou mogen rekenen.

Na, mede namens zijn echtgenote, dank te hebben gebracht voor de fraaie geschenken die hem waren aangeboden, eindigde hij zijn toespraak als volgt: „Men heeft mij dikwijls gevraagd of het mij niet verdriet op zo betrekkelijk jonge leeftijd uit het actieve leven te stappen. Als antwoord hierop citeer ik een spreuk die ik mij in de oorlogsjaren eigen maakte:

"All enchantments die, only cowards die with them."

Mijn oprechte wens dat het u allen goed moge gaan vergezellen u."

Het officiële gedeelte van dit afscheid was hiermede besloten en onder het genot van enkele verversingen bleven de genodigden nog enige tijd napraten, hetgeen, getuige het allesoverstemmend gegons, zeer geanimeerd toeging.

Tot slot kreeg ieder de gelegenheid om persoonlijk van kap. Schol afscheid te nemen, een afscheid dat bij iedere handdruk gekenmerkt werd door oprechte waardering, hartelijkheid en vriendschap, waarmee hij oogstte wat hij in 35 jaar gezaaid had.

Ook van deze plaats wensen wij kap. Schol toe dat hij nog vele jaren tezamen met zijn echtgenote van een welverdiende rust in goede gezondheid zal mogen genieten.

Al zal hij zich dan metterwoon in een bungalow op de Veluwe gaan vestigen en daardoor voortaan „uit het oog" zijn, hij kan er van verzekerd zijn dat het voor zijn oud-collega's allerminst „uit het hart" zal zijn!



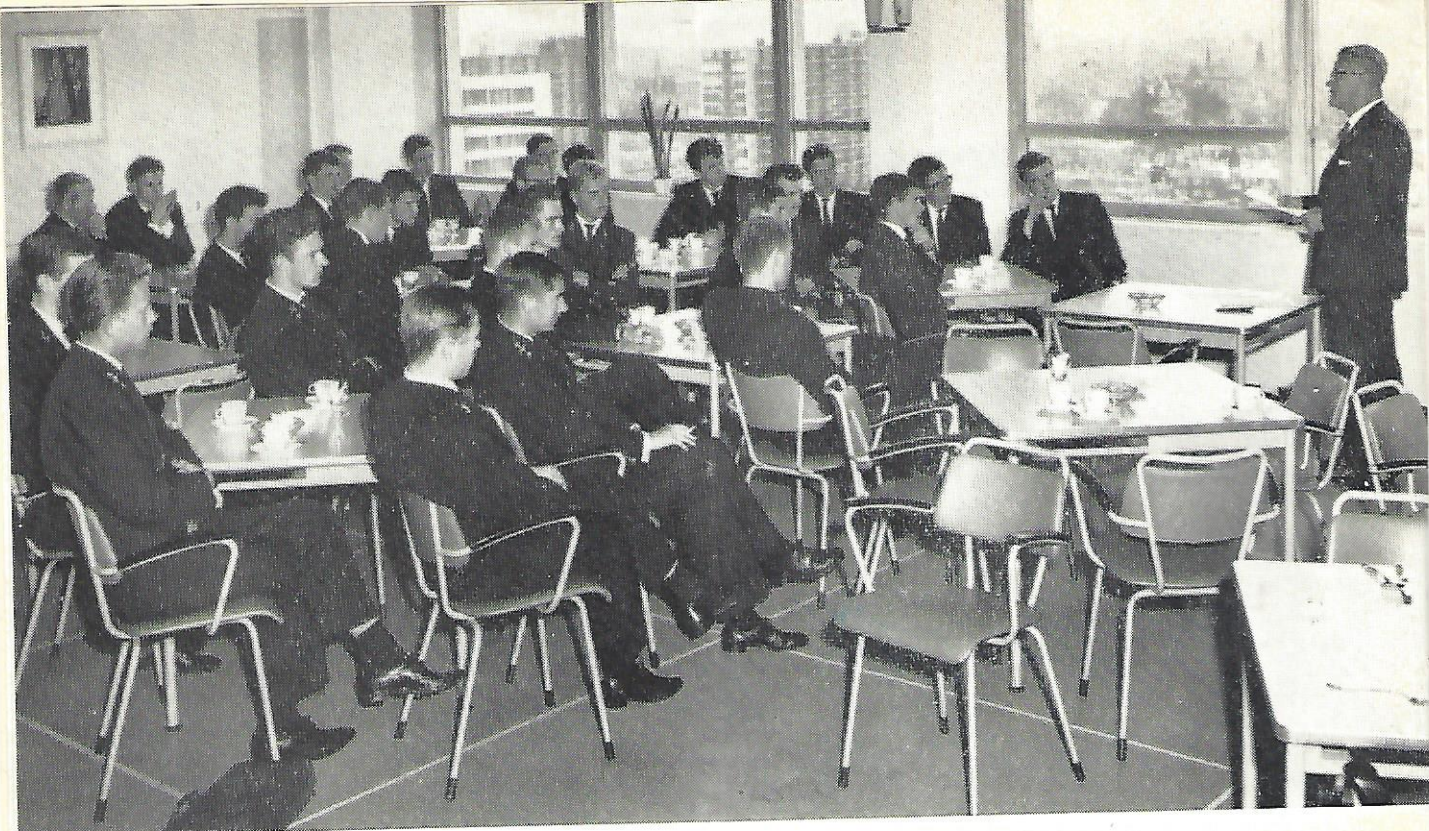
Kapt. P. Schol tijdens zijn afscheidswoord.

Mede namens mijn echtgenote dank ik allen die op enigerlei wijze hebben bijgedragen aan het hartelijk afscheid dat mij op 31 juli jl. ten kantore van Shell Tankers N.V. werd bereid.

De fraaie cadeaus die ik mocht ontvangen zullen mij aan u allen en in het bijzonder aan de collegiale samenwerking die ik van ieder uwer persoonlijk mocht ondervinden blijvend herinneren.

Ik wens u behouden vaart in uw verdere leven en betrek hierin tevens Directieleden en het varende- en walpersoneel van de rederijen waarmee ik de laatste jaren steeds een zo prettig contact heb gehad, en zeker niet op de laatste plaats mijn vele oud-collega's van de Shell-vloot.

P. SCHOL



INTRODUCTIE-CURSUS

voor aspirant-stuurlieden en -werktuigkundigen in het Shell-Gebouw, 18 juli 1963

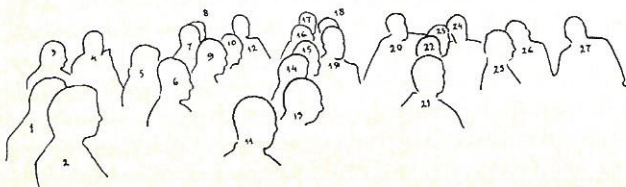
Wanneer een leerling van een zeevaartschool of van een school voor scheepswerktuigkundigen het eind-examen met goed gevolg heeft afgelegd, heeft hij daarmee een belangrijke episode in zijn leven afgesloten, en met een volleerd gevoel treedt hij de wereld tegemoet. De belangrijkste periode moet dan echter nog beginnen: het beklimmen van de maatschappelijke ladder, waarbij de eerste stap veelal bepalend is voor zijn gehele verdere leven.

Om de nieuw-aangenomen aspirant-officieren bij de aanvang van hun zeevarensloopbaan enigszins wegwijs

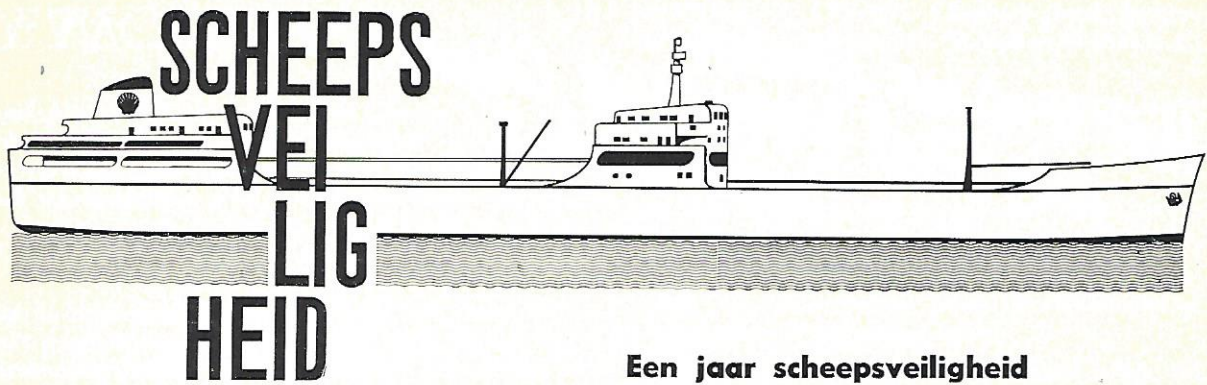
te maken, heeft onze Maatschappij hen bijeen geroepen voor een 1-daagse introductie cursus welke op 18 juli jl. plaatsvond. Het programma dat behandeld werd bevatte o.a. de plaats en taak van Shell Tankers N.V. in de Koninklijke/Shell Groep, scheepsveiligheid, hygiëne aan boord, verhoudingen aan boord en discipline, enz.

Evenals het vorig jaar werd een ander georganiseerd door het hoofd van onze sectie Recruitering en Cursussen, kapt. J. Boersma, die met zijn veelzijdige ervaring datgene aan de jongelui weet mede te geven dat zij nodig hebben.

Mogen wij dan van deze plaats onze jonge collega's een hartelijk welkom toeroepen en de wens uitspreken dat ons parool „Bij de Shell vaar je wel" door ieder hunner in alle opzichten ervaren zal worden.



1. J. J. Bakker, II.wtk.
2. R. E. Sieders, II.stm.
3. O. de Roos, II.wtk.
4. J. G. Engelsman, II.stm.
5. H. Japin, II.wtk.
6. A. Houwaard, II.wtk.
7. J. W. Heiligers, II.wtk.
8. R. Hoorn, II.wtk.
9. W. P. Volker, II.wtk.
10. J. Groeneweg, II.wtk.
11. H. Bijvank, II.stm.
12. R. Sloof, II.wtk.
13. C. Verburgt, II.stm.
14. J. H. C. Viertelhuizen, II.wtk.
15. A. D. Schreuder, II.wtk.
16. A. A. J. Cornelissen, II.wtk.
17. F. A. J. Boot, II.wtk.
18. J. H. M. A. van Jaarsveld, II.wtk.
19. M. Stammes, II.stm.
20. M. J. Parent, II.wtk.
21. H. L. Duivelaar, II.wtk.
22. T. P. M. Westhuis, 5e wtk.
23. F. J. van der Vorm, II.wtk.
24. E. R. Oldenboom, II. wtk.
25. J. H. Nijhuis, II.wtk.
26. C. G. de Grootte, 5e wtk.
27. J. J. M. van Kooten, II.wtk.
28. Kapt. J. Boersma



Een jaar scheepsveiligheid

Nu het een jaar geleden is dat de sectie Scheepsveiligheid in het leven werd geroepen geven wij U een kort verslag van hetgeen gedurende deze periode is bereikt. Nadat de sectie S.V. door middel van een circulaire op de vloot was geïntroduceerd, werd begonnen met de opleiding van vier veiligheidsinstructeurs, die inmiddels met 31 schepen een reis hebben meegemaakt om de door hen opgedane kennis over de vloot te verspreiden.

Uit de ontvangen rapporten van de instructeurs werd een inzicht verkregen over de behoeften die bestaan op het gebied van de scheepsveiligheid.

Vier schepen werden uitgerust met 12 stuks veiligheidshelmen en de tot nu toe ontvangen berichten hebben ons aanleiding gegeven om binnenkort alle schepen daarmee uit te rusten.

In verband met de klachten over het dragen van ondeugdelijk schoeisel werd aan een van de K-schepen 50 paar veiligheidsschoenen geleverd welke tegen een verantwoorde prijs via de bar kunnen worden gekocht. Afhankelijk van het animo waarmee deze faciliteit wordt ontvangen zal dit tot alle schepen worden uitgebreid.

De brandslangen kwamen in het brandpunt van de belangstelling omdat vele slangen tijdens de oefeningen de beproevingsdruk van 7 atm. niet konden weerstaan. Besloten werd daarom de tot nu toe verstrekte vlasslangen te vervangen door zgn. nylon-slangen en binnenkort zullen, als eerste verstrekking, 6 stuks van deze slangen per schip worden verstrekt.

Het is gebleken dat de brandrol in haar huidige vorm niet meer voldoet voor effectieve bestrijding van een brand en daarom werden oefeningen gehouden met een nieuwe brandrol die gebaseerd is op een ploegen-systeem, n.l. één brandweerploeg onder leiding van de 1e stuurman voor dek en één ploeg onder leiding van de 2e wtk. voor de machinekamer. De eerste indruk is dat deze nieuwe brandrol op de schepen met enthousiasme is ontvangen en verwacht wordt dat zij, aangevuld met suggesties van de vloot en aangepast aan de wettelijke voorschriften, algemeen zal worden ingevoerd.

Naar aanleiding van een verzoek om een eenvoudig

stofmasker dat gebruikt kan worden bij het schoonmaken van de ketels e.d. werden inmiddels 4 schepen van 24 maskers voorzien, met het verzoek de bevingingen daarmee aan ons te melden.

Het nog steeds urgente probleem van het alarmsysteem is in studie en kortgeleden zijn op een K-schip proeven genomen met een claxon en sirene, welke proeven echter niet het gewenste resultaat hebben opgeleverd.

Voor het bekendmaken van het rookverbod werden proeven genomen het rookverbod kenbaar te maken door middel van knipperlichten in de dienstgangen in plaats van een kennisgeving op het publikatiebord.

Voor het construeren van het „ware plot” werd een plotliniaal, de zgn. „S.V. plotter”, ontworpen en op de plotcursussen voor de gezagvoerders geïntroduceerd. Tijdens het gebruik kwamen kleine tekortkomingen naar voren doch thans is de definitieve plotter besteld en wij verwachten dat deze plotter in de loop van deze maand zal worden afgeleverd.

Ten behoeve van nieuw aangenomen leerlingen werd het boekje „Scheepsveiligheid” samengesteld en ter kennismaking aan de schepen gezonden.

De uitgifte door S.V. van de inmiddels welbekende veiligheidsbulletins en -affiches zal worden voortgezet. Op de schepen welke de laatste tijd door de instructeurs werden bezocht zijn veiligheidsvergaderingen belegd en het is de bedoeling dat de vergaderingen maandelijks aan boord worden gehouden zodat van gedachten kan worden gewisseld over voorgekomen ongevallen en de maatregelen die getroffen dienen te worden om herhaling te voorkomen. Over de vergadering wordt een kort verslag aan S.V. gezonden waardoor wij op de hoogte blijven van de behoeften en de suggesties die worden gedaan.

Schepen met een Spaanse bemanning werden voorzien van een in het Spaans gestelde brand- en sloepenrol en instructies voor het behandelen van de brandblusapparatuur.

Wij vertrouwen dat bovenstaand jaaroverzicht zal bijdragen tot een nog nauwere samenwerking en wederzijds begrip voor elkanders problemen.

Hebt U al een slagzin
voor Shell Nederland Chemie
ingeronden?

zo niet... haast u...
de tijd dringt!

De inzendtermijn sluit onherroepelijk op 10 oktober a.s.

Grijp deze laatste kans op

een ITE-reis voor twee personen
tot een maximum van duizend gulden
wanneer en waarheen u maar wilt.

Wellicht krijgt U na lezing van de hiernaast vermelde cosmetische activiteiten van Shell Nederland Chemie N.V. de inspiratie waarop U hebt gewacht!

SHELL IN CO.

Een heel belangrijke groep
industrie-chemicaliën. Zou
beurt voor de fabricage
Nederlandse bedrijvigheid
hun weg.

Het is vanzelfsprekend in dit korte bestek, alle goede eigenschappen van deze Shell producten stuk voor stuk op te sommen, maar wij graag één bepaalde groep chemicaliën delijker onder uw aandacht brengen. De chemicaliën, die Shell aan de cosmetische industrie levert. Wist u, dat de Nederlandse cosmetische industrie jaarlijks gemiddeld voor 100 miljoen f cosmetische artikelen omzet? Anders gezegd: de Nederlander geeft per jaar f 10,— aan cosmetica. De Hollandse dames verfraaien zich voor ruim 2½ miljoen gulden met nagellak, tegen besteden zij — om dit kleurrijke en zette tijden weer teniet te doen — ruim 2 miljoen aan remover... In ons zon-armede land ieder jaar toch nog voor meer dan 2 miljoen aan zonnebrandprodukten uitgegeven, die vergen f 750.000,— van de Nederlandse reukwaters liefst 17 miljoen!
Bij dit alles spreekt Shell een stevig woord. De cursief gedrukte produkten worden geleverd. Overigens is het een feit, dat

EEN „COLLECTIEF ARBEIDSCONTRACT“

De redactie van „De Pijler“, het huisorgaan van de N.V. Amsterdamsche Ballast Maatschappij, publiceerde onlangs een vertaling van de arbeidsvoorwaarden welke in het jaar 1852 door de Australische firma „Kooplieden en Handelaeren in Scheepsbenodigdheden van de stad Sydney“ werden uitgevaardigd voor haar administratief personeel, die beschouwd kunnen worden als een — zij het eenzijdig opgelegd — collectief arbeidscontract van ruim honderd jaar geleden.

Als historisch document, dat een bijna humoristisch licht werpt op de arbeidsverhoudingen van die dagen, willen wij het onze lezers niet onthouden. Wie Dickens' Christmas Carol heeft gelezen en zich de figuur van Scrooge herinnert, zal zich over deze arbeidsvoorwaarden niet verwonderen.

1. Godsvrugt, Properheid en Stiptheid zijn karaktertrekken dewelke onontbeerlijk zijn voor een goede handel.
2. Op aanwijzing van de gouverneur van deze Kolonie heeft onze firma de werkuren verminderd en het personeel dient van nu af slechts op wekdagen ten burele aanwezig te zijn tussen 7 ure des voormiddags en 6 ure des namiddags. De Sabbath dient voor kerkgang, maar mogt een oorlogsschip of enig ander vaartuig victualiën van node hebben, dan zullen de klerken op Sabbath ten burele werken.
3. De dagelijksche gebeden zullen iedere morgen gezegd worden in het Grootte Kantoor. De klerken dienen aanwezig te zijn.

4. Kleding dient sober te zijn. De klerken dienen in opvallende kleuren en van goede kwaliteit te zijn.
5. Overschoenen en overjassen mogen niet worden gebruikt. Halsdoeken en hoofdbedekking kunnen niet worden gebruikt.
6. Er is voor een kachel gezorgd ten burele. De klerken moeten in een kast geborgen worden gedurende de tijd van het koude weer.
7. De klerken mogen het vertrek niet verlaten. Het is toegestaan de natuurlijken tuin achter de tweede poort kunnen worden gehouden te worden.
8. Gedurende kantoor tijd is spreken verboden.
9. Het hunkeren naar tabak, wijn of sterke drank is derhalve verboden voor alle kantoorpersoneel.
10. Nu de kantoor uren drastisch verminderd zijn, is het toegestaan tussen half twaalf en twee uur enkele voorwaarde onderbroken worden.

SMETICA

roep in het produkten-pakket van Shell Chemie is die van de ij levert deze chemicaliën aan andere industrieën, die hen op hun van hun produkten gebruiken. In praktisch alle branches van de id vinden de momenteel ruim 150 Shell-industrie-chemicaliën

ek onmogelijk-
ell-produk-
toch willen
n wat dui-
at zijn die
e industrie
etailhandel
gulden aan
zegd: elke
eze artike-
ch jaarlijks
k. Daaren-
fect op ge-
n een half
land wordt
oen gulden
haarlakken
beurzen en

oordje mee.
door Shell
van Shell-

oogpunt uit bekeken de omzet aan chemicaliën ten behoeve van de cosmetische industrie slechts een half procent van die van Shell's gezamenlijke industrie-chemicaliën uitmaakt. Dat neemt niet weg, dat de cosmetische industrie zeker één van de meest interessante branches is.

ZEEP. Overvette zeep bevat lanoline en minerale oliën. Lanoline kan met behulp van *kookpuntenbenzine* worden gewonnen. Synthetische zepen worden vervaardigd met behulp van vetzuur (*alkanolamines*).

SHAMPOO'S. Shampoo's bestaan meestal uit zouten van lauryl-sulfaat of lauryl-ethersulfaat. Deze zouten bevatten *alkanolamines* en lanoline (*kookpuntenbenzines*).

TANDPASTA. Tandpasta bevat een polijstmiddel, *glycerine*, smaakloze *detergents* en eventueel een bleekmiddel.

DEODORANTEN. Deodoranten zijn o.a. samengesteld uit alcohol (*isopropylalcohol*) en *glycerine*.

VANISHING CREAMS. Vanishing creams bestaan o.m. uit *glycerine*, lanoline (*kookpuntenbenzines*) en *alkanolamines*.

CAKE MAKE UP. In cake make up zijn verwerkt *detergents*, *glycolen*, lanoline (*kookpuntenbenzines*) en *glycerine*.

HAARLAK. In haarlak bevindt zich *isopropylalcohol*, waardoor een snelle droging wordt verkregen.

NAGELLAK. Nagellak wordt bij voorkeur vervaardigd van nitrocellulose harsen in oplosmiddelen (*aceton* en *methylisobutyl-keton*).

REMOVER bestaat uit *aceton* en enkele andere bestanddelen, zoals *methylisobutyl-keton* en *polyethyleenglycol*.

PARFUM. In parfum zijn verwerkt synthetische reukstoffen (waarbij *tertiaire butylalcohol* een rol kan spelen). Als basis worden oplosmiddelen gebruikt, zoals *oxitolen* en *hexyleenglycol*.

onze
vloot-
jubilaris



H. FABER
Gezagvoerder
1938 — 16.9 — 1963

VAN RUIM HONDERD JAAR GELEDEN

en zullen zich hoeden voor het dragen van kousen, die niet goed gestopt zijn.

niet ten burele aangehouden worden, maar in geval van guur weer gedragen worden.

erieve van de klerken. Steenkool en hout. Aanbevolen wordt dat iedere klerk 4 ponden steenkool per dag meebrengt.

verlaten zonder toestemming van de heer te drang te volgen, waarvoor de klerken de gebruiken. Dit terrein dient in goede staat

odden.

ke drank is ene menschelijke zwakheid en klerken.

erd zijn, is het tot zich nemen van voedsel alf uur, maar het werk mag onder geen en.

11. De klerken moeten zelf hun schrijfpennen meebrengen. Een slijper is op aanvraag bij Mr. Ryder beschikbaar.

12. Mr. Ryder zal een oudste klerk benoemen, die verantwoordelijk is voor de properheid van het kantoor en alle jongsten en aankomende klerken zullen zich 40 minuten voor het gemeenschappelijk gebed bij hem melden voor het schoonmaken der vertrekken en zij zullen na kantoortijd blijven voor dergelijke werkzaamheden. Borstels, bezems, zeep en water worden door de firma beschikbaar gesteld.

13. De nieuwe (verhoogde) weeklonden zijn voor: Jongens (tot 14 jaar) f 0,52, Jongste bedienden f 2,40, Aankomende klerken f 4,50, Klerken f 5,50, Oudste klerken (na 15 dienstjaren bij de firma) f 10,25.

Tot zover dan de arbeidsvoorwaarden van de achtenswaardige Australische firma. Deze achte overigens haar „regelen” bepaald „paradijselijk” en zij verwachtte in ruil voor haar humaniteit dat, zoals zij schreef, ieder een verhoogde hoeveelheid werk zou afleveren.

De historie vermeldt niet of haar verwachtingen werden bewaarheid!

Overgenomen uit „De Financieele Koerier”

MECHANISATIE EN AUTOMATISERING

In het tijdschrift "Tanker Times" van mei 1963 troffen wij een artikel aan dat geschreven werd door de heer Jasper More, Technisch Directeur van Dobbie McInnes Ltd., waarin de diverse aspecten van het laden en lossen van tankschepen worden belicht. Door de logische opbouw en de wetenschappelijk niet té gedetailleerde inhoud is een zó doeltreffende voorlichting over dit onderwerp tot stand gebracht, dat wij besloten hebben een vertaling van het artikel in dit blad op te nemen.

HET GEBRUIK VAN INSTRUMENTEN BIJ DE BEHANDELING VAN LADING IN TANKSCHEPEN

Ofschoon reders en degenen die tankschepen beheren de laatste jaren er veel toe hebben bijgedragen om bij de behandeling van olie de veiligheid te vergroten, blijft een olielading alleen al door haar aard gevaarlijk — vooral tijdens laden en lossen — en het gevaar blijft zelfs aanwezig tijdens ballasten voordat de tanks gasvrij zijn gemaakt.

De veiligheid van het schip en zijn opvarenden is altijd de voornaamste factor geweest die ten grondslag lag bij ieder voorstel om af te wijken van de tot dan gevolgde methode, een factor die sterk op de voorgrond trad toen men ertoe overging de ruwe olie te raffineren in de wereldmarktgebieden zelve in plaats van op de oliewinningsgebieden. Natuurlijk is tegenwoordig het transport van ruwe olie, dat gas en lichte fracties bevat, even gevaarlijk als vroeger dat van motor- en vliegtuigbrandstof, waarbij nog komt dat door de enorme hoeveelheden die thans worden vervoerd, veel meer schepen hierbij zijn ingeschakeld.

Zonder de meest moderne instrumenten en uitrusting, is het voor reders en beheerders van tankschepen moeilijk of onmogelijk om aan het schip meer richtlijnen te geven dan de meest fundamentele. Het moet aan de stuurman worden overgelaten hoe met de lading te handelen, op welke wijze en in welke volgorde moet worden geladen; hetzelfde geldt voor het lossen. Soms kunnen wellicht maximale laadsnelheden worden opgegeven, maar het is niet uitgesloten dat reeds bij het laden met een lagere snelheid gevaarlijke situaties ontstaan, terwijl, door het gebruik van andere methoden, het voorgeschreven maximum zonder gevaar kan worden overschreden.

Wanneer er middelen ter beschikking zijn om de laad- en lossnelheid te vergroten, kunnen niet alleen per jaar meer reizen heen en weer worden gemaakt, maar bovendien kan zowel de nauwkeurigheid verhoogd als het gevaar van fouten verminderd worden omdat de taak van stuurlieden en bemanning minder zwaar en meer efficiënt wordt.

Om zich een beeld te vormen van de voordelen die

door nieuwe methoden worden geboden, is het nuttig na te gaan wat er gebeurt wanneer een tanker in een laadhaven aankomt. Indien, terwille van de snelheid, een centrifugale ladingpomp wordt gebruikt om te ontballasten, is voortdurende oplettendheid en herhaald nemen van ullages noodzakelijk, opdat de pompen geen lucht zuigen en afslaan. Ook het strippen vereist zorgvuldige aandacht om te voorkomen dat een pomp op een lege tank staat en daardoor energie verloren gaat. Ook al betekent dit alleen maar een herhaalde gang naar de tanktop en een blik in de tank met behulp van een lantaarn, toch is hiervoor een aanzienlijke hoeveelheid tijd en inspanning nodig, gewoonlijk bij grote hitte of wellicht bij stortregens of zandstormen.

Wanneer het schip gereed is voor het laden, zal het scheepspersoneel al verschillende uren aan het werk en op zijn qui-vive zijn geweest. Doch nu is een kritiek moment aangebroken, waarbij het noodzakelijk is na te gaan of alle ladingafsluiters in de juiste stand zijn gezet en — wanneer de olie eenmaal gaat stromen — de olie uitsluitend in de daarvoor bestemde ruimten komt. Wederom dient een bepaalde afstand te worden afgelegd, van de ene ullage-opening naar de andere, over het gehele schip; tijdens de gehele laadprocedure moeten de ullages worden genomen, de geladen hoeveelheid voortdurend worden berekend en ervoor worden gezorgd dat de verlangde tonnage wordt bereikt.

De meetstokken worden gereed gelegd voor het afladen en intussen worden de trim en slagzij van het schip zorgvuldig in de gaten gehouden. Of het schip overhelt of niet hangt af van het aantal keren dat de ullage van de tanks is opgenomen en in hoeverre de stuurman bij is met zijn inlichtingen, waardoor hij in staat is de oorzaak van het overhellen na te gaan en maatregelen hier- tegen te nemen.

Wanneer de hoeveelheid olie in de tanks een peil heeft bereikt waarop met de meetstok kan worden gewerkt, heeft de stuurman al zijn vaardigheid en aandacht nodig om te bepalen in welke volgorde de tanks moeten worden afgeladen om te voorkomen dat er, naarmate elke

tank tot maximum wordt geladen, onnodig op het dek wordt heen en weer gelopen. Intussen moet hij met zijn berekeningen bij blijven en temperatuur en soortelijk gewicht controleren, opdat hij de laadwerkzaamheden kan afsluiten met het schip in de juiste trim; voorts dient hij te weten hoeveel hij nog in de laatste tank moet laden om het schip op de toegestane diepgang te brengen.

Aan het eind van deze werkzaamheden zullen hij en zijn bemanning vermoeid zijn, waarbij men sneller fouten of een verkeerd inzicht moet verwachten en, wanneer er zich onverwachts iets voordoet, een grotere kans dat niet snel genoeg de juiste actie wordt genomen.

Gesloten tanks

Als eerste verbetering van bovengenoemde situatie werd het systeem van ullagenemen bij gesloten tanktops ingevoerd, alhoewel nog een even grote afstand moest worden afgelegd en nog voortdurende aandacht nodig was om na te gaan of alle apparaten juist werkten. Teneinde juiste werking te garanderen was regelmatig onderhoud noodzakelijk — want het is te laat om apparatuur te repareren wanneer de olie eenmaal in de tank stroomt. Nog steeds moesten de waarnemingen worden opgeschreven, omgerekend in volume en tonnage, zodat het schrijf- en rekenwerk nog even omvangrijk was als tevoren.

Machinaal bediende afsluiters

Naarmate de tankschepen groter werden, namen de ladingleidingen in afmeting toe, en de fysieke kracht nodig om de afsluiters aan een 20"-leiding of groter te sluiten was naar verhouding groter. Het werd noodzakelijk om voor deze taak mechanische kracht beschikbaar te stellen. Maar ofschoon de fysieke inspanning hierdoor ten zeerste werd verlicht, werd nog geen alomvattend beeld van de handeling als één geheel verkregen.

Centraal opgestelde meters

Indien het algemene beeld van wat er in iedere tank plaatsvindt voortdurend te zien is in een centrale meet- en controlekamer, kan de officier tevoren de door hem te verrichten handelingen indelen en zien hoe ze worden uitgevoerd zonder onnodige fysieke of mentale inspanning. Niemand hoeft, of de ladingafsluiters nu met de hand of mechanisch worden bediend met controle over de tanktop, op het dek aanwezig te zijn voordat zijn tegenwoordigheid noodzakelijk is en het gehele personeel blijft fris en waakzaam. Zelfs in de laatste stadia zal, ondanks de zeer hoge laadsnelheden, een dusdanig rustig tempo zijn aangehouden, dat betrokkenen in staat zijn een eventuele onvoorziene gebeurtenis vlug en efficiënt het hoofd te bieden.

Zelfs het schrijf- en rekenwerk wordt uitermate vereenvoudigd, want tevoren kan met krijt of glaspotlood bij de meters worden aangegeven: de volgorde van aanzetten, de punten waarop de stuurman kan nagaan of elke meter goed werkt en het uiteindelijke peil in de tanks. Bij een dergelijk systeem is de toestand in elke afzonderlijke tank zichtbaar op meters van het 2-kolommen-type die, op een gemeenschappelijke luchttoevoer na, geheel onafhankelijk van elkander werken. De kolommen zijn identiek op de vloeistof na, die zodanig is gekozen dat de ene kolom het 12-voudige van de andere kolom aangeeft, doch vanzelfsprekend slechts over 1/12 van het totale bereik.

Aangezien de bovenste en onderste zes voet van een tank bij het laden en lossen het meest kritiek zijn, kunnen zij door middel van een eenvoudige stekker-stop-schakeling speciaal worden gadeslagen op een schaal van bijna 1 : 1, terwijl het algemene overzicht op de andere meter blijft aangegeven.

Wanneer de vloeistof in de tank gekomen is tot het bovenste kritieke gebied, kan het gemiddelde soortelijk gewicht worden afgelezen door zonder meer de schakeling te veranderen, en te allen tijde kan de inhoud van de tank rechtstreeks, zonder berekeningen, in tonnen worden afgelezen. Het is opmerkelijk hoeveel minder werk er bij toepassing van een dergelijk systeem verricht behoeft te worden om de laadsnelheden vast te stellen of om te zien hoeveel nog in de tank die de trim zal bepalen, moet worden bijgeladen, dan wel welke hoeveelheid nog in de laatste tank moet worden gepompt om het schip op zijn merk te brengen. Ook zal de gezagvoerder, nog vóór het steigerpersoneel kan mededelen hoeveel volgens hen geladen is, de totaal geladen hoeveelheid weten.

Nadat het schip vertrokken is, de lading gelegenheid heeft gehad te ontgassen en tot rust te komen en de temperatuur nog niet te veel afwijkt van die tijdens het laden, kan worden berekend binnen welke grenzen de temperatuur van de lading mag schommelen, waarna op de meters de uiterste temperatuur wordt aangegeven waarbij met (eventuele) ladingverwarming moet worden begonnen. Wellicht zal het onmogelijk of ten minste gevaarlijk zijn om te proberen op het dek bij zwaar weer de temperatuur te nemen, zeker bij de moderne schepen met de gehele accommodatie achteruit. De in de ruwe olie aanwezige lichte fracties vertegenwoordigen gewoonlijk het meest waardevolle deel van de lading en verlies door verdamping kan een behoorlijke schadepost betekenen. Om die reden zijn hogere gasdrukken, voorzover ze geen gevaar opleveren voor het scheepsverband, toegestaan en daarom ook wordt het meer gewenst om de gasdruk in het oog te houden voor het geval in de druk-vacuümafsluiter een defect mocht optreden. Ook dit wordt op de meters aangegeven.

Ook het tankschoonmaken kan op de meters worden

gadeslagen. Indien zich rondom de zuigkorven sludge of bezinksel verzamelt — al is het maar weinig — kan dit'er toe leiden dat het waswater wordt weggepompt, maar niet de olie en het schuim die erop drijven. Daar de meters gevoelig zijn tot 10 mm van de bodem, kan de aanwezigheid daarvan onmiddellijk worden waargenomen en zonder verwijl het nodige worden gedaan om de korven weer vrij te krijgen.

Degenen die eenmaal met een dergelijke meetinstallatie hebben gewerkt en ervaren hoezeer de toestand is verbeterd, willen slechts ongaarne terugkeren tot het oude systeem. De veiligheidsfactor wordt vele malen vergroot en de turnround aanmerkelijk bekort, terwijl de opvarenden zich minder voortdurend behoeven in te spannen.

Evenzo is bij het lossen het voordeel dat men in staat is het peil in alle tanks voortdurend en tegelijk te observeren, uitermate waardevol, want bij de meeste schepen leidt het in de hand hebben van trim en overhellen tot sneller strippen.

Het is duidelijk, dat hoe meer de tanks kunnen worden leeggepompt met de hoofdpompen voordat op stripping-pompen wordt overgegaan, hoe sneller het lossen zal verlopen; deze besparing zou echter weer verloren kunnen gaan wanneer men het schip niet de nodige slagzij kan geven om te zorgen dat goed en snel naar de stripping-zuigkorven wordt gedraaid. Wanneer men de volledige situatie bij de hoofdmeters kan gadeslaan, is de man die met de bediening is belast, in staat dit te allen tijde goed onder controle te houden; door de schakeling te veranderen naarmate iedere tankpeiling onder de zes voet komt, kan hij op de kolom met een schaal van bijna 1 : 1 zien wat er in de tank gebeurt, bijna alsof hij op de bodem van de tank stond. Vandaar dat de hoofdloadingpompen veel gemakkelijker kunnen worden bediend om te vermijden dat zuig verloren gaat doordat draaikolken worden veroorzaakt, met als gevolg te grote snelheid en uitvallen van de pomp. Door voorzichtig te werk te gaan kan met de hoofdpompen het oliepeil zo ver omlaag worden gebracht dat de stripping-pompen de hoofdpompen nagenoeg kunnen bijhouden, waardoor de totale lostijd wordt bekort.

De Controlekamer

In het volgende stadium wordt de meterkamer een controlekamer, dat wil zeggen pompen en ladingafsluiters worden vanuit een centraal punt bediend, waardoor nog slechts twee mensen voor de bediening nodig zijn. De tweede man is alleen nodig om fouten na te gaan en om ter beschikking te zijn indien, om welke reden dan ook, de eerste man niet in staat is zijn taak te verrichten. Hiervoor zijn vereist een „commando”-systeem van controlekamer naar ladingafsluiter en een „terugvoeding”-systeem ten einde na te gaan of de gegeven opdracht is uitgevoerd.

De bediening van de ladingafsluiters kan pneumatisch, hydraulisch of elektrisch geschieden, waarbij de krachtbron of op de bodem van de tank aan de afsluiter zelf is gemonteerd, of boven op dek aan het eind van een verlengde as van de afsluiter is opgesteld.

Automatische controle

Beschouwen wij nu het modern uitgeruste schip met machinale ladingafsluiters, alle, tezamen met de pompen, bediend vanuit een centraal punt. De logische en misschien onvermijdelijke volgende stap is het zoveel mogelijk automatiseren van de laad- en losprocedure. Bij bediening op afstand of bij een automatische uitrusting is de apparatuur om een gesloten afsluiter in één handeling te openen minder kostbaar dan het introduceren van de mogelijkheid de afsluiter gedeeltelijk of in verschillende stadia te openen.

Wanneer slagzij wordt veroorzaakt doordat een zijtank sneller wordt gevuld dan de tegenoverliggende, kan dit bij bediening op afstand worden gecorrigeerd door de afsluiter die te veel doorlaat zó lang te sluiten dat de kolommen in de meters hetzelfde peil hebben bereikt, of door een extra afsluiter op die leiding te openen naar de middentank. In elk dezer gevallen blijkt het niet meer nodig om — zoals tot nu toe gebruikelijk — afsluiters gedeeltelijk te openen of te sluiten.

Laden met automatische bediening

Het gebruik van automatische, te voren in te stellen bedieningsapparatuur kan aanmerkelijk worden vereenvoudigd door gebruik te maken van een groot diagram, waarop — als bij een bedieningsbord — het schip is afgebeeld en waarop de laatste verrichtingen alsmede de eerstvolgende kunnen worden vastgelegd, respectievelijk ingedeeld en aangegeven.

Het gehele systeem bestaat uit:

1. Gegevens omtrent de in de tank aanwezige hoeveelheid.
2. Tevoren in te stellen bedieningsapparaten die op basis van die gegevens in werking treden zodra tevoren ingestelde niveaus of tijden zijn bereikt.
3. Een commando-systeem dat de opdrachten van de bedieningsapparatuur uitvoert.
4. Afsluiterbekrachtigers die in werking worden gesteld door het commando-systeem.
5. Een schakelbord dat dient om verbinding tot stand te brengen tussen eventuele tanksignalen en elk bedieningsapparaat en een of meer bekrachtigers.

Dit geheel dient bij voorkeur te worden opgesteld als een diagram dat schip en leidingnet weergeeft.

Bij deze methode is er tijdens het laden automatisch een veiligheidsfactor wat betreft de bediening van de afsluiters. Door het bedieningsapparaat wordt niet alleen de laatste afsluiter van een bepaalde leiding of sectie gesloten, maar tevens een cross-over of ontlastklep naar

een andere leiding of tank geopend, waardoor het ontstaan van een te hoge druk in de laadslang wordt voorkomen. Bij de laatste tank wordt door het bedieningsapparaat een signaal aan de steiger gegeven om de leidingen af te sluiten en door te blazen met samengeperste lucht, zoals normaal gebruikelijk.

Indien het gewenst wordt geacht niet alle tanks tegelijk af te laden — en olie die met een capaciteit van 10.000 ton per uur door een pijpleiding van een paar mijl stroomt vereist een behoorlijke stuwkracht — kan aan boord op de apparatuur worden bezuinigd. In plaats van een bedieningsapparaat voor elke tank, kunnen zoveel apparaten worden aangebracht als er tanks tegelijkertijd moeten worden afgeladen, wellicht een vierde van het aantal in een schip aanwezige tanks of twee per ladingleiding. Voor 18 tanks bijvoorbeeld en drie hoofdadingleidingen, kan met zes bedieningsapparaten worden volstaan om twee tanks aan elke ladingleiding tegelijk af te laden.

De gang van zaken is als volgt:

Na ontvangst van het radiobericht uit de laadhaven, wordt vastgesteld hoe de lading over de tanks moet worden verdeeld en welke ullages er zullen zijn, alsmede de volgorde van laden; de meters worden op dezelfde wijze gemerkt als bij het laden zonder automatische apparatuur. Omdat de tankcalibraties variëren, worden de bedieningsapparaten van een gradering op willekeurige schaal voorzien en voor elke tank wordt een tabel geleverd om de schaal aanduidingen op de meters om te zetten in punten waarop de bedieningsapparaten in werking moeten treden.

Voor elk bedieningsapparaat wordt een programma uitgeschreven, waarin vermeld de achtereenvolgende standen ervan met de daarbij behorende aansluitingen op het diagram-schakelbord. Er wordt aangegeven op welke punten moet worden gesynchroniseerd opdat alle bedieningsapparaten ongeveer met elkaar gelijk lopen en ten einde te voorkomen dat tijdens het laden grotere

spanningen in het schip optreden dan toegestaan. Deze programma's worden vastgelegd met commentaar hoe het laden verliep, om aldus een goede handleiding te verkrijgen wanneer in de toekomst gelijksoortige ladingen moeten worden ingenomen.

Toezicht blijft nog steeds nodig om fluctuaties in de laadsnelheid door bepaalde afsluiters het hoofd te kunnen bieden en voor het in de hand houden van trim en slagzij, maar de taak wordt ten zeerste verlicht, de turn-round wordt aanmerkelijk bekort en het exploitatiecijfer van het schip wordt gunstiger tengevolge van de verkregen tijdsbesparing en het grotere aantal reizen dat het schip gedurende zijn dienst kan maken.

Lossen met tevoren ingestelde apparatuur

Om op bevredigende wijze te kunnen lossen, streeft men naar maximale lossnelheden, minimale stripping-tijden en vermindering van afslaan der pompen, met daarna het opnieuw „primen”. Daar het nu mogelijk is de tank leeg te pompen met de hoofdadingpompen, waarbij de huidige stripping-pompen en de daarbij behorende pijpleidingen overbodig zijn, wordt met behulp van een nieuw bedieningsapparaat langzaam de afsluiter gesloten en de weerstand aan de zuigzijde van elke pomp verhoogd. De ervaring die nodig is voor het bedienen van de pompen wordt aldus vervangen door mechanische bediening die is afgestemd op de gegevens die automatisch van de meters worden verkregen. Zelfs het overschakelen van de ene tank op de andere kan automatisch geschieden met behulp van een tevoren vastgelegd programma.

Gebruik van een systeem als hierboven omschreven zal het daarom mogelijk maken dat de stuurman tijdens de reis in een korte spanne tijds een losprogramma opstelt en vastlegt, dat hij dan aan het steigerpersoneel overhandigt, waarna hij vanuit de controlekamer nagaat of het goed wordt uitgevoerd.

Verhoging van kinderbijslag

Als gevolg van een stijging van het indexcijfer der lonen is ingaande 1 juli 1963 de Kinderbijslag als volgt verhoogd:

(78 dagen)

Voor	1 kind	van f	64,74	tot f	67,86	per kwartaal
„	2 kinderen	„ f	134,94	„ f	141,18	„ „
„	3 „	„ f	205,14	„ f	214,50	„ „
„	4 „	„ f	301,08	„ f	314,34	„ „
„	5 „	„ f	397,02	„ f	414,18	„ „
„	6 „	„ f	504,66	„ f	526,50	„ „
„	7 „	„ f	612,30	„ f	638,82	„ „
„	8 „	„ f	719,94	„ f	751,14	„ „
„	9 „	„ f	827,58	„ f	863,46	„ „
„	10 „	„ f	935,22	„ f	975,78	„ „

Met ingang van het 3e Kwartaal 1963 zullen de verhoogde bedragen aan het daarvoor in aanmerking komende vloot- en walpersoneel worden uitgekeerd.

Voor onze schakers

Probleem no. 36 :

Wit: Kd1, De2, Tf1, La3, La4, Pd5, Pe6, pi. e7.

Zwart: Ke8, Tc8, Th8, Pf8, Pb8, pi. c6 en h7.

Wit aan zet en geeft in 2 zetten mat.

Probleem no. 37 :

Wit: Kb7, Df4, Te1, Lc7, Lg8, Pa4, Pe6, pi. c3 en f5.

Zwart: Kd5, Dd1, Td6, Te5, Ld8, Pb2, Ph8, pi. b3, b6, c4, e3, e4 en g5.

Wit aan zet en geeft in 2 zetten mat.

Oplossing probleem no. 34 :

Dg5.

Oplossing probleem no. 35 :

- | | |
|---------|---------|
| 1. | 1. Lg2 |
| 2. Kg2 | 2. Df2 |
| 3. Kh3 | 3. Df3 |
| 4. Kh4 | 4. Dg4† |

MET PENSIOEN



A. PAUW
Hoofdwerktuigkundige
14.8.1933 — 31.8.1963

Hoofdwerktuigkundige A. Pauw trad op 14 augustus 1933 bij onze Maatschappij in dienst, op welke datum hij naar Rouaan vertrok om aldaar zijn werkzaamheden als 5e werktuigkundige op de „MARPESSA” aan te vangen. In november 1939 arriveerde hij in Nederland voor verlof, wat tot gevolg had dat hij de gehele oorlog hier te lande verbleef, om vervolgens te Bombay als 2e werktuigkundige op de „ERINNA” te worden tewerkgesteld. Na voordien o.a. op de „MILO”, de „PAULA” en de „RITA” in waarnemende rang als zodanig te hebben dienstgedaan, werd hij op 1 april 1954 als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Sedertdien werd hij belast met de verantwoordelijkheid voor de machinekamer op vele van onze schepen, waarvan wij noemen de „CORILLA”, „KABYLIA” en „KOROVINA”.

Op 18 juli 1960 werd de „ACTEON” hem toegewezen, op welk schip hij, met enige onderbrekingen voor verlof, tot 1 april 1963 heeft dienstgedaan.

Op laatstgenoemde datum droeg hij zijn verantwoordelijkheden te Rotterdam aan zijn opvolger over.

Met ingang van 1 september 1963 heeft de heer Pauw de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen verlaten, en mede namens zijn vele vrienden op de vloot en aan de wal hopen wij dat hij nog lange tijd van een welverdiende rust mag genieten.



G. C. L. VAN MARSBERGEN
2e werktuigkundige
9.2.1937 — 31.8.1963

2e werktuigkundige G. C. L. van Marsbergen ving zijn loopbaan bij onze Maatschappij aan op 9 februari 1937 en vertrok spoedig daarna met de „SEMIRAMIS” naar Curaçao, om aldaar als 5e werktuigkundige op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te worden tewerkgesteld.

Ook tijdens de oorlogsjaren was hij in actieve dienst en was in deze periode o.a. ruim een jaar werkzaam voor de N.I.T.

Zijn dienstverband met de C.S.M. duurde tot eind 1954, waarna hij in januari 1955 als 2e werktuigkundige op de „ROTULA” werd tewerkgesteld en als zodanig heeft hij vervolgens o.a. op de „PERNA”, „CERONIA”,

„MALEA” en „SUNETTA” dienst gedaan. Evenals van hwtk. Pauw, was zijn laatste schip de „ACTEON”, waarop hij, met een onderbreking voor verlof, sedert december 1960 zijn werkzaamheden heeft verricht, en dat hij op 1 april 1963 te Rotterdam verliet.

Hoewel de heer Van Marsbergen met ingang van 1 september jl. pensioen is toegekend, is het, naar hij ons mededeelde, nog allerminst zijn bedoeling zich uit het actieve leven terug te trekken.

Wij kunnen dus nog niet de hoop uitspreken dat hij van een welverdiende rust zal mogen genieten, maar wél dat hij nog vele jaren van goede gezondheid voor de boeg mag hebben.

Onze beste wensen vergezellen hem op zijn verdere levenspad.

VIJF AZEN nieuws van de vijf azen club

Met zijn brief van 16 augustus jl. schreef de gezagvoerder van het s.s. „VASUM” ons het volgende:

„Met het s.s. „VASUM” bij Hellenic Shipyard gemeerd liggende, werd door de derde stuurman R. Mulder op de 24e juli 1963 te 20.50 uur plaatselijke tijd in één worp vijf azen gegooid.

Als getuigen waren hierbij aanwezig de heren E. Moll, 2e stuurman en W. Hoogendijk, 3e stuurman, die gaarne bereid zijn dit feit met hun handtekening te legaliseren.”

Een der opvarenden over wie blijkbaar de geest van het oude Griekenland vaardig werd, zond ons, anoniem, het onderstaande kunstige gedicht, waarvoor hij alle lof verdient.

DE VIJF AZEN GOOIER

Moedig, fier rechtop gezeten
Uitte hij met schorre schreeuw:
„Laat d.t. U zijn geweten,
De worp van deze eeuw
Eis ik, en zeer terecht,
Rap aan mijn naam gehecht!”
Gij snodaard, ach komaan!
Of grijpt de spanning U wat aan?
Ontvallen aan het tapse leder
In één maal liggen zij ter neder.
’t Is ongeloflijk maar waar
Vijf azen kant en klaar.
Ijzig kalm lijkt nu de man
Fortuin wacht hem in Rotterdam.
Al is een ander hem dan voor,
Zijn boekenbon heeft hij erdoor!
En mocht hij toch nog „vijftig” zijn,
Nu ja, dan heeft hij dubbel gein!

Voor „vijftig” was de heer Mulder een maand te laat, want, zoals wij in het augustus-nummer mededeelden, was 2e stuurman Schregardus de gelukkige door zijn 5 azengooi op 19 juni jl. De heer Mulder valt echter de eer te beurt de eerste van het tweede vijftigtal te zijn, al is hier dan ook geen premie en dus geen „dubbele gein” aan verbonden.

Mede namens de heer Van den Belt en de leden van de V.A.C. wensen wij de heer Mulder geluk met zijn succesvolle worp.



IN MEMORIAM

Ons bereikte het droeve bericht dat voorman J. C. Marckelbach na langdurige ziekte in de leeftijd van 56 jaar op 19 augustus jl. is overleden.

In hem ging een toegewijde medewerker en een prettig collega van ons heen. Mogen zijn vrouw en kinderen de kracht ontvangen dit voor hen zo droeve verlies met berusting te dragen.

De teraardebestelling heeft op 22 augustus jl. plaatsgevonden.

vlootpersoneel / personalia

(gedurende de periode 16-7 t/m 15-8-'63)

GEHUWD:

- 9.7: P. G. Eekman, 2e wtk., met Mej. S. Meszaros;
- 11.7: P. Hoogesteger, 2e stm., met Mej. J. Voogt;
- 19.7: L. A. Veer, 3e stm., met Mej. M. Santens;
- 16.8: R. van den Berg, 5e wtk., met Mej. G. Venema.

GEBOREN:

- 16.7: Pieter Jan, zoon van P. E. van der Veld, 3e stm., en Mevr. A. van der Veld-de Breed;
- 18.7: Rob, zoon van P. J. F. de Beus, 1e stm., en Mevr. A. A. de Beus-Snijders;
- 22.7: Marco Cyrano, zoon van M. Hus, 2e stm., en Mevr. E. Hus-Rotmans;
- 27.7: Robert, zoon van C. Esseveld, 3e wtk., en Mevr. E. van Esseveld-Bakker;
- 6.8: Reinier Pieter, zoon van L. J. van Onselen, 3e wtk., en Mevr. M. J. A. van Onselen-Huitenga.

MET VERLOF:

- Gezagv.: J. I. Boer, J. Koning, J. Rijkeboer, K. Drent, W. A. Kleine, B. van den Born, H. den Ouden, L. van Leeuwen, W. de Beer, L. H. de Vries;
- 1e stl.: K. van der Horst, J. Kramer, Tj. Kuyper, D. Franssen, D. A. C. Vermeulen, W. Haeck, A. de Visser;
- 2e stl.: M. Hus, J. Moens, A. J. Schumm, R. Verhoef, H. Unger, J. W. Rutten;
- 3e stl.: W. Drost, P. C. Rakké, C. Swart, H. van Veen, J. J. H. Vessies, A. P. J. Ham, G. Buma, G. G. L. Wolters, F. C. C. Baron van Tuyll van Serooskerken, P. J. M. Arts, R. van Westendorp;
- 4e stl.: Th. W. Scharrenburg, D. E. Krijgsman, J. J. H. M. Ruigrok, G. Gerritse;
- II. stm.: S. W. Delissen;
- Hfd.wtk.: R. G. Pieters, D. P. Koudenburg, P. Scherpenzeel;
- 2e wtk.: S. Bais, P. Ester, J. Heijmans, H. Tukker, Chr. Pietersen;

- 3e wtk.: H. L. de Koning, P. Stachelhausen, J. W. van Leyden, Th. Bakker, N. P. Dekker;
- 4e wtk.: J. H. Appel, J. Klok, C. P. Kortekaas, A. G. A. van der Pijl, C. H. H. Wisse, S. Neeleman;
- 5e wtk.: F. M. Lecluijze, J. J. Jonkman, P. A. Ankerman, R. van den Berg, J. A. Hagedoorn, A. J. Koelewijn, R. A. van Egmond, J. Zijp, R. Flederius, F. S. Lausberg;
- II. wtk.: N. H. J. M. Lodde, E. Boelens, J. C. Wichmann, G. J. Leussink, P. C. W. Enders, A. G. M. Witten, H. W. Diehl, A. Hoekstra, H. M. Westerveld.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

- Bootslieden: A. Reekers, G. J. Danker;
- Voorlieden: H. Rotman, A. C. Versteeg;
- 1e pomplieden/bankw.: B. S. Roos, A. A. van der Sluis, C. W. van Duivenboden;
- 2e pomplieden/bankw.: K. H. Baven, J. C. van der Wel, E. Westerveld;
- Bankwerker: C. G. J. van 't Zelfde;
- Chef hofmeesters: C. Bogaarts, H. A. Groenendijk;
- Chef koks: D. G. Tromp, A. Nodelijk.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: 3e stm. P. F. L. Schölvincq, 3e wtk. F. W. Gakes, 5e wtk. W. Fröhlich;
- s.s. Arca*: 1e stm. R. E. van der Miesen, 2e stm. J. J. Osinga, 4e wtk. H. M. J. de Haan, chef hofmr. H. Vrugt.
- s.s. Atys*: gezagv. J. Grilk, 3e stm. J. H. L. van Veghel;
- m.s. Camitia*: 3e stm. L. A. Veer, 3e wtk. B. van der Velden, 5e wtk. W. K. van Bezooijen, II. wtk. T. P. Kool.
- m.s. Cramia*: gezagv. P. C. Hoek, 2e wtk. J. P. M. de Leeuw, 5e wtk. IJ. C. de Jong, II. wtk. J. H. Nijhuis;
- s.s. Kabylia*: gezagv. P. Schaap, 2e stm. W. O. Kooi, 3e wtk. P. J. de Lange, 4e wtk. J. A. Krebbers, II. wtk. H. A. M. Heijens;
- s.s. Kalydon*: 5e wtk. J. Jansen;
- s.s. Kara*: 4e wtk. J. van Hoepen;

- s.s. *Kateiysia*: 11. wtk. O. de Roos;
- s.s. *Kelletia*: 1e stm. J. Verhoeven, 3e stm. P. E. van der Veld, 4e stm. P. H. van der Ham;
- s.s. *Kenia*: gezagv. H. C. Mantel, 4e stm. A. H. van Haaften, 5e wtk. F. Koorn, 11. wtk. R. Hoorn, chef hofmr. J. M. Maaskant;
- s.s. *Kermia*: gezagv. J. J. Schouten, 3e stm. J. H. F. Franken.
- s.s. *Koratia*: gezagv. A. G. van Gent, 1e stm. F. Klaassen, 3e stm. B. Langendoen, 3e wtk. J. G. Bron, 11. wtk. A. Houwaard Jr., bootsman P. H. A. Stijns, 1e pmpm/bw. P. Westein, 2e pmpm/bw. R. C. R. van Rooijen, chef kok P. H. v. d. Berg;
- s.s. *Korenia*: 2e stm. M. A. Busker, 11. stm. R. E. Sieders, 11. wtk. J. H. C. Viertelhuizen, voorman D. G. C. Schalker, 1e pmpm/bw. R. W. H. Tadema, 2e pmpm/bw. C. P. Hazelbag, bankw. J. P. Schoemaker.
- s.s. *Kossmatella*: 1e stm. G. G. J. Alfrink, 2e stm. P. M. de Graaf, 3e stm. J. H. B. Jongen, 4e wtk. J. Pap, 5e wtk. A. K. van 't Blik, 11. wtk. U. G. P. Espeet, chef hofmr. W. Henderson;
- s.s. *Kryptos*: gezagv. H. A. Muis, 2e wtk. W. J. van der Hoek, 4e wtk. N. Kerremans, bootsman H. C. den Daas, 1e pmpm/bw. P. Reid, 2e pmpm/bw. J. H. Wedemeijer, bankw. C. J. van Balen, chef kok P. C. Bergmans;
- s.s. *Kylis*: 11. stm. J. G. Engelsman, 2e wtk. P. G. Eekman, 11. wtk. J. J. Bakker;
- s.s. *Onoba*: 5e wtk. A. G. P. Jansen;
- s.s. *Philine*: 2e stm. J. E. Dekker, 4e stm. J. Broekmeijer, 2e wtk. T. C. F. Bijkerk, 3e wtk. P. A. Groenenberg, 11. wtk. W. Muijderman;
- s.s. *Philippia*: gezagv. C. Cupido, 3e stm. H. Wijnberg, wnd. 4e wtk. C. C. van Essen, 11. wtk. G. J. Verbeek;
- s.s. *Vasum*: gezagv. J. Ruyg;
- s.s. *Viana*: 1e stm. C. Vriend, 4e stm. P. Puijpe, 4e wtk. J. Slot, 4e wtk. A. van Vliet, 5e wtk. J. P. Kalkman, bootsman C. J. de Fouw, 1e pmpm/bw. J. Wulffraat, 2e pmpm/bw. W. A. M. v. Venrooij, bankw. D. Bakker, ch. hofmr. H. Scharloo;
- s.s. *Videna*: 1e stm. J. C. de Groot, 2e stm. P. R. van Kranen, 4e stm. F. J. W. Koopman, 2e wtk. J. van Duuren, bootsman L. P. Kieviets, voorman G. M. Quik, 1e pmpm/bw. A. de Ligt, 2e pmpm/bw. F. Bovenberg, chef kok J. A. Kant;
- s.s. *Vivipara*: 1e stm. G. Arkema, 2e wtk. H. Blaauw;
- s.s. *Zafra*: hfd. wtk. J. P. Hasenack;
- s.s. *Zaria*: gezagv. H. A. H. Hylkema.

IN DIENST GETREDEN:

- 11.stl.: J. G. Engelsman, R. E. Sieders, G. A. M. Dorren;
- 5e wtk.: P. H. Bakker;
- 11.wtk.: A. D. Schreuder, J. J. Bakker, H. A. M. Heijens, R. Hoorn, O. de Roos, A. Houwaard Jr., W.

Muijderman, J. H. Nijhuis, J. H. C. Viertelhuizen, T. P. Kool, U. G. P. Espeet, G. J. Verbeek, H. Blankvoort, F. A. J. Boot, H. L. Duivelaar, J. C. Ganzinga, F. J. van der Vorm.

UIT DIENST GETREDEN:

- 2e stl.: M. C. Verhage, J. Moens;
- 2e wtk.: J. Swagers, Jac. van den Berg;
- 3e wtk.: M. A. van Oostveen;
- 4e wtk.: J. J. Kosten;
- voorman: P. T. Benningshoff;
- chef hofmeester: M. G. Bruggeman;
- chef koks: H. M. v. d. Nieuwboer, J. T. Brugmans.

OVER IN DIENST VAN THE SHELL COMPANY OF THE FEDERATION OF MALAY LTD.:

1e stm.: P. M. Overschie.

MET PENSIOEN:

- Hfd.wtk.: A. Pauw;
- 2e wtk.: G. C. L. van Marsbergen.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 2e stm. G.H.V.: 3e stl. M. A. Messelaar, H. Wijnberg, W. Kerbert;
- „C”: 2e wtk. J. H. M. Hanssen;
- „B”: 3e wtk. P. J. de Lange;
- „B”-th.: 3e wtk. W. A. M. Bouma;
- MVD: 11.wtk. P. F. de Bree.

AANGESTELD ALS:

- 3e stm.: H. P. Abrahamse, P. J. M. Arts, J. Baard Jr., G. Buma, C. J. Clarisse, J. P. Hendriks, E. C. T. M. Houtman, R. van Kranen, R. Mulder, J. C. Tot, F. C. C. Baron van Tuyl van Serooskerken, L. A. Veer, J. H. L. van Yeghel;
- chef kok: J. A. Kant, L. J. W. Broenink.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-7 t/m 15-8-'63)

UIT DIENST:

- 1.8: P. Schol (pensioen);
- 4.8: M. van der Knaap - sectie N.B.

GEBOREN:

- 18.7: Catharina Geertruida, dochter van H. J. Brouwer - sectie N.B. - en Mevrouw I. Brouwer-van Beelen.

GEHUWD:

- 14.8: Mej. S. Fintelman - sectie C.C. - met de heer J. A. G. Kievit.

OVERGEPLAATST:

- 12.8: Mej. R. J. van Deemter - van sectie C.C. naar sectie I.D.

JUBILEUM:

- 22.7: C. Plomp - sectie O.P. - 25 jaar.