

# van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.  
Administratie: Mej. N. Gerstel.

Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



foto: Ir. W. F. van Heemskerck Düker.

*Pasen... en de feestdis*

## Doop en tewaterlating m.s. „Acila”

„Elk schip heeft zijn eigen dag”, zei Ir. Schepers zaterdagmiddag, 1 maart jl., sprekend tot de talrijke aanwezigen in de ontvangstzaal op de scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam, over schepen in het algemeen en over die van de zich steeds vernieuwende Koninklijke/Shell-vloot in het bijzonder.

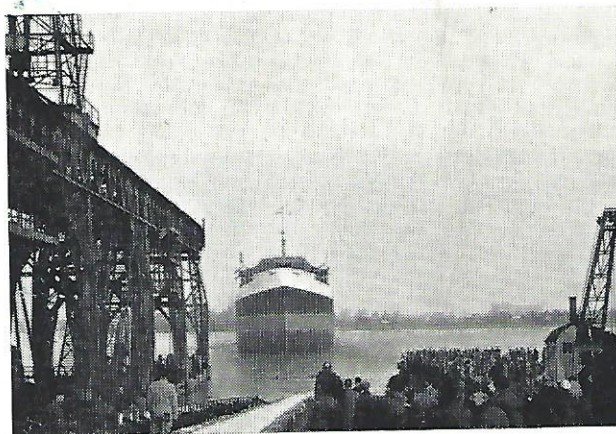
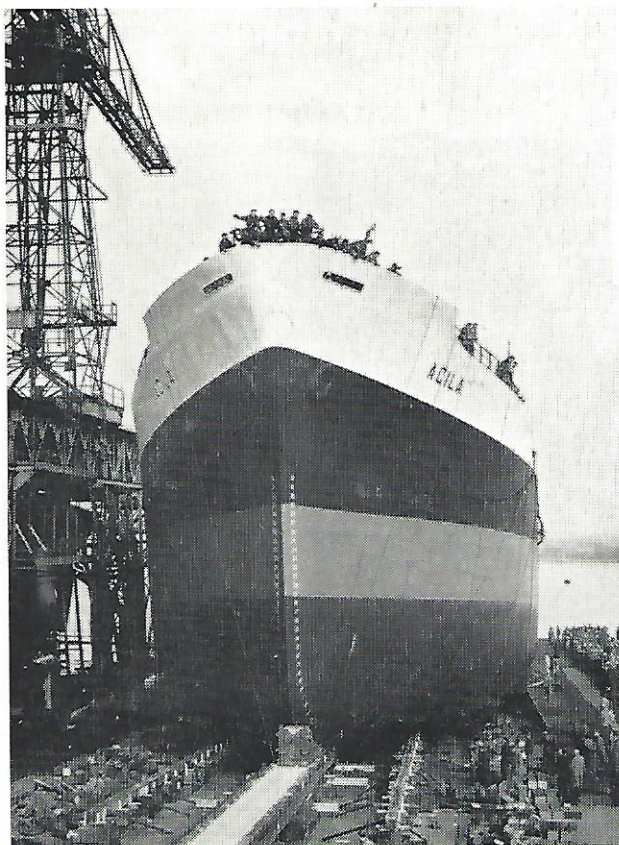
Aanleiding hiertoe was het feit dat het die dag de naamdag was van het m.s. „ACILA”, het tweede „new look”-schip van de Nederlandse Shell vloot.

Beschonen door een milde voorjaarszon, die de laatste resten sneeuw van de afgelopen week deed wegsmelten, lag daar de „ACILA” als een stralende „jonge dochter die op het punt staat de wijde wereld in te gaan”, zoals mevrouw H. W. IJzerman—van Bemmelen haar dopelinge beschreef in

haar dankwoord tot Ir. J. Parrée, directeur van N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. en Ir. L. Schepers, directeur van N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, na afloop van de — door haar verrichte — doopplechtigheid die te 12.40 uur plaats vond.

Helder had de stem van de doopmoeder over het terrein van de werf geklonken: „Ik doop U ACILA en wens U behouden vaart.

Sirenes en scheepsfluiten begroetten de dopelinge toen zij statig van de helling gleed, nadat haar over enkele weken in de vaart komende zusterschip „ABIDA”, die de toegang tot de Maas versperde, was weggesleept.



Als aandenken aan deze dag ontving mevrouw IJzerman uit handen van Ir. Parrée een fraaie broche, terwijl haar door Ir. Schepers een „ingeboekt” exemplaar van de „ACILA”-schelp werd aangeboden. Laatstgenoemde wees er in zijn slotwoord op dat deze schelp onder andere gevonden wordt in de Stille Oceaan, maar niet in de wateren rondom Nederland; „mocht U in deze wateren tóch de naam „ACILA” horen, dan is dat Uw schipl!” zo besloot Ir. Schepers, zich richtend tot de doopmoeder, zijn toespraak.

De talloze genodigden bleven na afloop van het officiële gedeelte van deze in alle opzichten zo geslaagde „naamdag” nog enige tijd in gezellige drukte bijeen.

Intussen was de „ABIDA” weer naar haar oude plaats aan de werf teruggebracht, waar zij, nagenoeg voltooid, met de achtersteven naar haar zo ongegencerd-naakte zusterschip gekeerd lag.

## m.s. „Abida” in de vaart

Bij het verschijnen van dit nummer is onze eerste stroomlijn-tanker reeds enige dagen in de vaart.

Omdat hier sprake is van een eersteling willen wij bij deze indienststelling iets langer stilstaan. Helaas kunnen wij U nog geen foto brengen, maar die komt in het volgende nummer. In een van de vorige nummers werd reeds uitvoerig geschreven over dit nieuwe type schip en wij willen dus niet té uitgebreid hierop terugkomen. Wat U allen echter zonder twijfel zal interesseren is de indeling van deze 18000 tonners en wij brengen U op de middenpagina van dit nummer dan ook een algemeen plan en indeling van de diverse dekken. De hoofdafmetingen verschillen niet veel met die van de bestaande „K”-schepen zoals blijkt uit de volgende gegevens:

Lengte o.a.	170.7 meter
Lengte tussen de loodlijnen	161.54 „
Breedte op de spanten	21.07 „

Holte tot bovendek	11.89 meter
Gemiddelde diepgang op zomermerk	9.78 „
Draagvermogen bij deze diepgang	18090 ton
Dienstsnelheid	14½ mijl

Evenals bij de „K”-schepen is de ladingruimte verdeeld in 33 tanks.

De voortstuwing bestaat uit een SMIT/Burmeister & Wain enkelwerkende tweetakt, direct omkeerbare dieselmotor met oplading door middel van 2 turboblowers. Het vermogen van de hoofdmotor bij 115 omw/min bedraagt 8750 BHP. De motor heeft 7 cilindres met een diameter van 740 mm. De cilindres worden gekoeld met zoetwater, terwijl voor zuigerkoeling smeerolie wordt gebruikt. De motor is ingericht voor het gebruik van dieselolie zowel als voor zware olie.

De stroom voor de elektrische kracht — en licht-installatie wordt geleverd door:

- A. 2 SMIT-Burmeister & Wain hulpdiesellaggregaten, viertakt, trunktype, motortype 725-MTBH-40 7 cilindres met oplading door middel van een turboblower. Normaal vermogen 595 BHP bij 514 omw./min, direct gekoppeld op een draaistroomgenerator van 500 kVA, 400 KW, 450 volt, 3 fase, 60 perioden per seconde.
- B. 1 stoomgedreven draaistroomgenerator-set, bestaande uit een geheel gesloten verticale compound-stoommachine, type VSU 3, vermogen 170 BHP bij 514 omw./min, direct gekoppeld op een draaistroomgenerator van 125 kVA, 100 KW, 450 volt, 3 fase, 60 perioden/seconden.

Tevens zijn opgesteld twee elektrisch gedreven luchtcompressoren met een capaciteit van 250 m<sup>3</sup> vrije lucht per uur elk.

Stoom voor de ladingpompen, stoomgenerator, pompen en verwarmingsdoeleinden in schip en machinekamer, bunkers en dubbele bodemtanks, wordt geleverd door 2 oliigestookte Babcock & Wilcox ketels.

Alle verblijven zijn airconditioned, terwijl de motorkamer en het ketelruim evenals de pompkamer zijn voorzien van mechanische ventilatie.

## Thermische spanningsproeven a.b. s.t.s. „Hinnites”

Reeds verscheidene malen is het voorgekomen dat een tanker een lading olie in ontvangst moest nemen die een temperatuur had van meer dan 150° F, de, zoals bekend, in het reglement vastgelegde maximum toelaatbare temperatuur. Wanneer zich zulke gevallen voordoen dient steeds door de raffinaderij toestemming te worden gevraagd het schip met de „hete” olie te mogen beladen.

Afhankelijk van het bouwjaar en algemene conditie van het betrokken schip wordt al dan niet toestemming verleend met laden te beginnen. Dit wat betreft onze eigen schepen, want bij charter-schepen ligt het geval nog wat anders. Deze gehele aangelegenheid heeft vele malen tot aanzienlijke vertraging geleid, vooral ten tijde van de Suez-crisis. Het kwam toen n.l. herhaaldelijk voor dat de raffinaderijen over slechts geringe voorraden beschikten waardoor de hete afloop van de distilleerkolommen naar de waltanks, de temperatuur van de geringe hoeveelheid olie in deze tanks aanzienlijk deed stijgen.

Wat zijn nu de extra thermische spanningen die optreden wanneer een tot normale buitentemperatuur afgekoeld schip plotseling beladen wordt met hete olie?

Er werd dan ook besloten hiernaar een onderzoek in te stellen.

Het onderzoek werd geleid door de afdeling „Ontwikkeling en Toepassing” van Shell Tankers Ltd., Londen in samenwerking met het Rotterdam kantoor. De proeven werden opgezet en uitgevoerd door de „British Shipbuilding Research Association” in samenwerking met „Lloyds Research”. Het schip dat, half januari, voor de proeven beschikbaar werd gesteld was het onder Engelse vlag varende s.t.s. „Hinnites” en de proeven werden te Rotterdam, deels bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, deels op Pernis uitgevoerd.

Na het schoonmaken van de tanks werd het schip verhaald naar de R.D.M. voor het inbouwen van de benodigde instrumenten. Deze bestonden uit spanningmeters en thermische elementen. Met de spanningmeters werd op bepaalde verbanddelen, zoals langspanten, dek-, bodem- en schotbeplating, de verlenging van een bepaalde meetlengte gemeten. Deze verlenging is dan een maat voor de in dat bepaalde verbanddeel optredende spanning.

Met de thermische elementen kunnen nauwkeurig temperaturen gemeten worden en op afstand afgelezen worden.

De meetplaats lag in no. 6 SB zijtank, welke tank gedurende al de proeven leeg bleef, verder was aan boord opgesteld een theodolite voor het meten van de doorbuiging van het schip.

Na het inbouwen van de instrumenten en het aanbrengen van stellingen in no. 6 SB zijtank t.b.v. de waarnemers, voor het verrichten van hun metingen, werd begonnen met de statische buigproeven. Deze proeven waren noorzakelijk om de instrumenten te ijken. Men moest te weten komen welke spanning bij een bepaalde aanwijzing van de instrumenten behoorde. Bij deze statische buigproeven werd het buigend moment van het schip veranderd door water van een bepaald stel tanks over te pompen naar andere tanks. De hierbij optredende spanningen werden uitgerekend waarmee dan de instrumenten werden gecalibreerd.

De metingen werden 's nachts verricht i.v.m. de dan heersende gelijkmatige temperatuur gedurende de meetperioden en ter vermindering van de invloed van de zon.

Na deze statische buigproeven werd het schip naar Pernis verhaald voor de hete olieproeven.

Er was beloten het schip driemaal te beladen met olie resp. van 150° F, 200° F en 250° F. Bij iedere proef moest

dezelfde ladigverdeling gehandhaafd worden. De buigende momenten en de daarbij optredende spanningen zijn dan voor iedere proef gelijk. Verschillen in de aflezingen van de instrumenten konden nu alleen hun oorzaak hebben in de veranderlijke temperatuur van de diverse ladingen en gaven dus zuiver thermische spanningen weer.

Om telkens weer dezelfde ladigverdeling te krijgen moesten de ullages gecorrigeerd worden voor de betreffende soortelijke gewichten van de ladingen.

Door nu in een grafiek op basis van de 3 temperaturen de spanningen uit te zetten en door deze 3 punten een kromme lijn te trekken kan men dus een indruk krijgen van de spanningstoename veroorzaakt door de temperatuurstoename.

Ter controle van de grafiek werd nog een 4e punt bepaald door middel van een koudwaterproef. Deze werd op dezelfde wijze uitgevoerd als de hete olie-proeven doch alleen met buitenboordwater, dus met een aanzienlijk lagere temperatuur.

Door nu deze thermische spanningen te vergelijken met de normaal in het schip optredende spanningen veroorzaakt door belading en zeegang, krijgt men een inzicht in de invloed van deze ladingstemperaturen op de sterkte van het schip.

Immers de sterkte van het schip, dat wil dus zeggen de afmetingen van de sterkteverbanddelen, wordt zodanig bepaald, dat de optredende spanningen veroorzaakt door belading en zeegang beneden een bepaald bedrag blijven.

Bij iedere proef werden nu 3 series van metingen verricht. De eerste nadat alle centertanks halfvol waren, de tweede nadat alle centertanks geheel gevuld waren en de laatste metingen nadat het schip beladen was met ongeveer 16.000 ton (dus een praktisch volle lading).

Na de 2e proef, met olie van 200° F, bleek, dat het langsschot tussen no. 6 centre- en SB-zijtank een grote doorbuiging kreeg, zo groot zelfs, dat het buiten het meetbereik van enkele instrumenten viel. Hoewel verontrustend, werd op grond van andere overwegingen toch besloten met de proef van 250° F door te gaan. Hierbij waren geen waarnemers in no. 6 zijtank aanwezig voor het verrichten van metingen met het oog op mogelijke lekkages. Bovendien was de temperatuur in de tank te hoog om gedurende langere tijd nauwkeurige metingen te kunnen verrichten. Voor deze proef konden nu alleen de aanwijzingen van de zelfregistrerende instrumenten gebruikt worden. Na deze 3de proef werden alle tanks schoongemaakt en aan een inspectie onderworpen. Geen schade werd ontdekt, zodat het schip half februari weer ter beschikking kwam voor normale dienst.

Gezien de grote hoeveelheid testresultaten zal eerst over enige maanden het definitieve resultaat van deze proeven bekend zijn, doch een globale analyse van de resultaten heeft reeds het volgende uitgewezen. De invloed van de thermische spanningen, veroorzaakt door het temperatuurverschil tussen het tot buitenlucht afgekoelde schip en de hete olie op de langscheepse sterkte van het schip is niet zo groot als werd verwacht. Daarentegen zijn grote vervormingen en spanningen opgetreden in de lokale constructies. Dus niet zo zeer de totale sterkte van het langsverband van het schip wordt door deze temperatuurverschillen beïnvloed maar wel de lokale constructies, zoals bijv. schotpanelen tussen de stringers, verbinding langsschot-dwarschot, enz. Goede hoop bestaat dat de temperatuurgrens van 150° F als maximum voor een te laden oliesoort verhoogd zal worden, hetgeen echter eerst door de definitieve resultaten van de proeven bevestigd moet worden.

# Lips N.V.

## maakte

## Drunen wakker..

## klaar wakker!



Vorm waarin de omvang van de schroef is overgebleven.

Niet ver van 's Hertogenbosch in het „Brabantse” ligt Drunen. Tot voor enkele jaren een rustig dorpje met een bevolking van rond de drie en een halfluizend zielen. Een slapend plaatsje waar de bevolking leefde van de leerlooierijen en de schoenenindustrie...

Het was in de jaren 1932-1933 dat de zoon van een eigenaar van een kleine gieterij in Den Bosch, het bedrijf van zijn vader overnam met het voornemen zich te gaan specialiseren in scheepsschroeven. Omstreeks 1938 waren er plannen over te gaan tot de fabricage van grotere schroeven van  $\pm 3$  m diameter om daarna door te gaan met de allergrootste, in die tijd circa 5 meter diameter.

Daar men in Den Bosch in die tijd weinig belangstelling toonde voor industrialisatie en het er toen al naar uitzag dat dit kleine bedrijf zich aanzienlijk zou uitbreiden ging Lips Jr. er om diverse redenen toe over zijn bedrijf over te plaatsen naar Drunen. Hier kreeg het bedrijf zijn nationale en internationale faam als scheepsschroevengieterij.

Lips ging zich dus omstreeks 1938 toeleggen op het vervaardigen van grote schroeven. Schroeven met een diameter tot 7 meter en een gewicht van  $\pm 35$  ton.

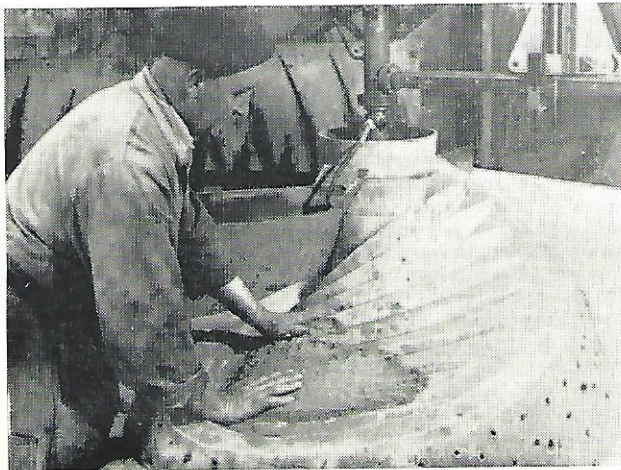
De oorlog gaf echter een lelijke streep door de groei en ontwikkeling van het bedrijf, maar Lips jr. zat niet stil. In zijn hoofd rijpten allerlei plannen welke na de oorlog verwezenlijkt dienden te worden. Hij besepte toen maar al te duidelijk, dat er een grote vraag naar scheepsruimte zou

ontstaan en zijn vermoeden bleek niet onjuist. Immers het belangrijkste wat bij een schip behoort is de schroef. Na een korte inwerkperiode was het in 1947 zelfs noodzakelijk het bedrijf te splitsen in een gieterij voor kleine en grote schroeven: schroeven voor de binnen- en kustvaart en schroeven voor de grote vaart. Een groot bezwaar leverde echter de personeelsvoorziening op. Er was nl. geen school waar men het vak „schroevengieten” onderwees en de vakmensen moesten dus in het eigen bedrijf gevormd worden.

Er is heel wat voorbereiding nodig voor men een scheepsschroef gaat gieten. Het zal de lezer duidelijk zijn, dat een scheepsschroef niet iets is, dat men uit voorraad kan leveren. Elke schroef is verschillend en de voorbereidingen garanderen een product van technische precisie. Daarbij moet rekening gehouden worden met tal van factoren zoals de kracht van de motor en de diepgang. De tekenkamer van het bedrijf neemt dan ook een belangrijke plaats in in het productieproces.

Zodra de schroef op tekening staat, kan deze in een van de gieterijen gevormd worden aan de hand van plaatstalen mallen. In een grote hal vormt men van zand en cement het spoedvlak van de schroef. Er is bij het vormen van het spoedvlak heel wat passen en meten noodzakelijk. Op dit spoedvlak wordt met behulp van een speciaal soort zand en dunne plaatijzeren mallen het z.g. „valse blad” gelegd. Zó precies moet straks het bronzen blad worden. Over dit ge-

Met behulp van een speciaal soort zand en mallen wordt het „valse blad” gelegd.



Het blazen van warme lucht door de schroefvormen.

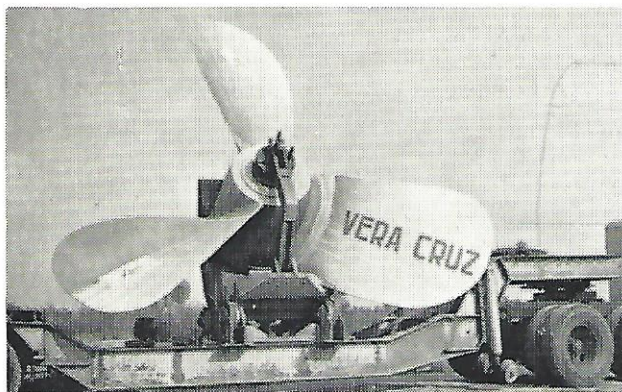


heel wordt een mantel van gewapend cementzand gestort. De aldus verkregen gietvorm laat men drogen en verharderen. Zodra de vorm hard is, wordt de bovenmantel verwijderd evenals het speciale vormzand waarmee de schroefbladen werden gevormd. Men houdt nu een vorm over waarin de omvang van de schroef is overgebleven.

De boven- en ondermantel worden weer op elkaar gepast, waarna men de gehele vorm nogmaals goed laat drogen door gedurende enkele dagen en nachten warme lucht door de schroefvorm te blazen. De vorm wordt vervolgens zwaar geballast waarna het vloeibare metaal in de vorm gegoten wordt.

Na het afkoelen van het gietstuk wordt dit uit het beton losgebroken, en de ruwe schroef wordt naar de afwerkerij vervoerd waar een leger Lips-personeel gereed staat om met slijpstenen en ander gereedschap de schroef te lijf te gaan en „pasklaar” te maken volgens de tekeningen. Millimeter voor millimeter wordt nagemeten en zorgvuldig wordt de schroef op maat geslepen. Na het slijpen en polijsten is de schroef gereed voor een allerlaatste inspectie en voor transport naar de afnemer. Voor dit transport wordt een speciaal gebouwde trailer gebruikt.

Maar naast deze schroevengieterij heeft Lips N.V. nog



Een speciaal gebouwde trailer zorgt voor het vervoer.



De schroef wordt uitgebroken.

tal van nevenbedrijven. Zo is tijdens de Korea-oorlog het Metaalbedrijf ontstaan. Men wilde zich namelijk veilig stellen wat de aanvoer van metalen betrof. Het is gemakkelijk als men dit bedrijfsonderdeel beziet. De meneer die eens met een van chroom voorziene slee in een boom probeerde op te klimmen ziet hier het stoffelijk overschot terug tussen een hoeveelheid afgekeurde motorblokken. Iets verderop zien we grote balen melkflescapsules en nog groter balen zilverpapier en tandpastatubes die, wanneer zij onder de metaalpers vandaan komen, een mooi klein vierkant blokje vormen, hetgeen veel eenvoudiger te vervoeren is.

Zowel voor de voorziening in eigen behoefte aan non-ferrometalen, als in die voor andere bedrijven is dit metaalbedrijf van enorm belang.

Het is prettig hier rond te dolen tussen oude aluminiumpannen en keteltjes die moeder-de-vrouw afgedankt heeft.

Dit alles wordt gesmolten in enorme smeltovens. Aan het einde van het proces stroomt de vloeibare legering keurig in vormen en de ontstane blokjes worden in het grote magazijn netjes opgestapeld, soort bij soort, gehalte bij gehalte.

In het uiterst moderne laboratorium staat een instrument, een uiterst gevoelig instrument overigens, dat binnen enkele ogenblikken een analyse geeft van het onderzochte metaalmonster. Onmiddellijk wordt geregistreerd hoeveel procent zink, hoeveel procent tin en hoeveel procent koper een stuk metaal bevat. Dit is uiterst belangrijk voor de samenstelling van de legeringen. Indien nodig wordt het metaal door raffineren op de vereiste standaardlegering gebracht.

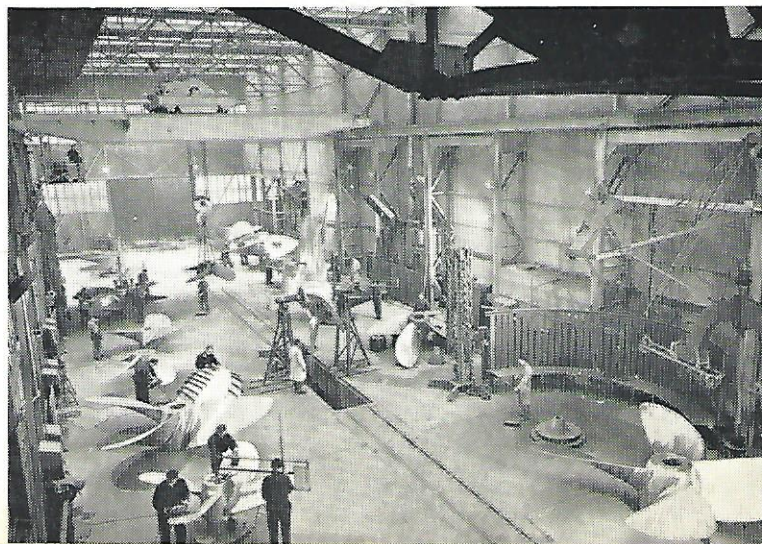
Een piepend geluid trekt onze aandacht en we zijn terechtgekomen in een van de andere nevenbedrijven: de Walserij. In dit hypermoderne bedrijf ziet men hoe een forse koperen plaat van een centimeter of drie dikte zólang keud gewalst wordt, dat een dunne koperen strip ontstaat, waaruit bijvoorbeeld de dekseltjes van onze jampotjes geponst worden.

In deze hal worden de schroeven met slijpstenen op maat geslepen.

Hoe veelomvattend dit bedrijf is, moge blijken uit het feit, dat we nog niet aan het einde zijn van onze „nevenbedrijven”-latijn. Op het zes hectare grote terrein vinden regelmatig grote en zware transporten plaats van 30 of 40 ton. De fabriek en het fabrieksterrein vereisten daarom zware bestratingen. Nu wilde het toeval dat het bedrijf over iemand beschikte, die goed op de hoogte was van betonconstructies. Maakte hij aanvankelijk eerst alleen het beton en tegels voor Lips N.V., zijn afdeling groeide uit tot een geheel zelfstandig nevenbedrijf dat ook aan andere bedrijven, buiten Lips N.V., ging leveren.

„Enthousiasme is onze scheppende kracht” is de spreuk welke geschreven staat in een gebrandschilderd raam, dat in 1950 door het personeel aan het bedrijf werd geschonken. Wij kunnen dit volledig beamen. Drunen bewijst het met zijn talrijke nieuwe huizen welke er nodig waren om er een circa 950 man tellend personeel te huisvesten.

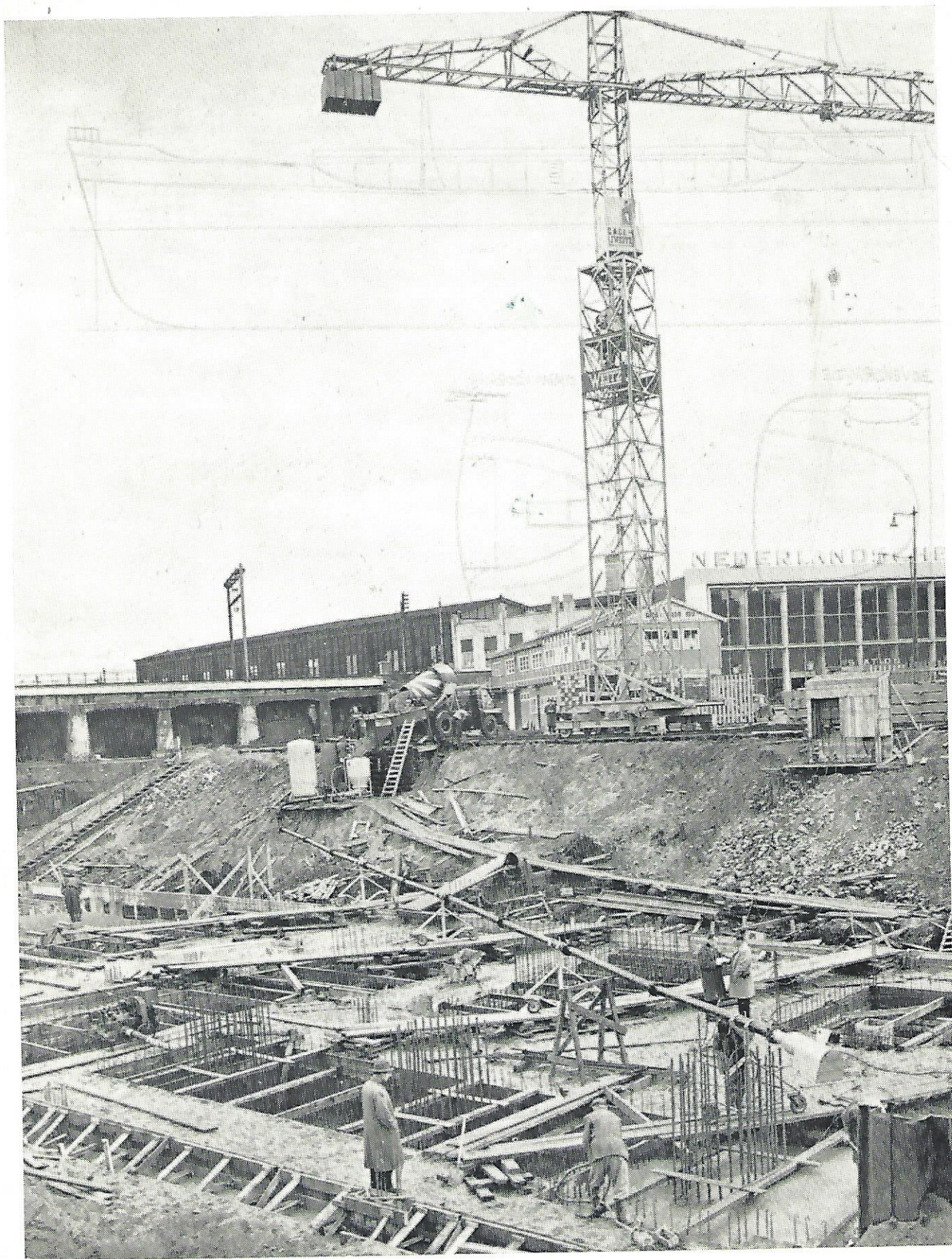
Was Drunen vroeger een slapend dorp, Lips N.V. heeft het wakker gemaakt, klaarwakker ...







*Onze kantoor-nieuwbouw*



*Het eerste beton wordt gestort*



# Feiten en wetenswaardigheden uit Nederland

(Van onze correspondent)

Den Haag, 21 februari 1958.

Naarmate je ouder wordt en het aantal jaren waarop je kunt terugzien stijgt, word je — dat gevoel heb ik tenminste — steeds veelvuldiger met het verleden geconfronteerd. Ik heb dat in de afgelopen weken wel heel sterk ervaren. Bij het overlijden van Johan Buziau, bij het afscheid van Fie Carelsen, bij de zeventigste verjaardag van mevrouw Pinkhoff, die u alleen maar kent als Heintje Davids. Vooral de naam Buziau bracht me een hele periode uit mijn jeugd in mijn herinnering, jaren waarin het jaarlijkse bezoek aan Henri ter Hall's revue in Scala een steeds weerkerend hoogtepunt was. In de fabriek van mijn vader werkte een wever, die 's avonds als portier in Scala dienst deed. Nooit zal ik de eerste keer vergeten waarop ik in die prachtig blauw-engegouden meneer de man herkende, die overdag in een grauw boezeroen aan het getouw stond. Pas later besepte ik, dat dit helemaal de sfeer van Scala symboliseerde: het dagelijkse leven overgoten met klatergoud, een toverdoos waarin letterlijk alles mogelijk was en in het midden waarvan de onvergetelijke en onvergankelijke clown Buziau ons een spiegel voorhield, die de groten der aarde figuurlijk poedelnaakt aan de lachlust van de goegemeente prijs gaf om intussen diezelfde goegemeente op haar beurt in heur hemd te zetten.

Het was een revue van een soort als nu niet meer bestaat en dat is sedert Mercurius de scepter zwaait binnen de muren waar eens Thalia en Terpsichore hoogtij vierden, eigenlijk maar goed ook. Een soort revue bovendien waarvan vaders als mijn vader jongetjes als ik toen was zonder enig gevaar voor schade aan hun zieltjes mee naar toe konden nemen. Iets wat ik met het oog op mijn eigen kroost van menige hedendaagse revue niet zou durven beweren, ook al zijn we dan nog niet overal in den lande, als in Rotterdam, aan officieel getolereerde striptease toe; dit laatste uiteraard dan alleen in gelegenheden waar jongetjes als ik toen was wettelijk geen toegang hebben.

## Ik zag wat u niet ziet.

Als journalist krijg je wel eens dingen te zien, die een ander niet zal zien. Dat was bijvoorbeeld het geval met de film die L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst van het bedrijf van zeesleepvaart, berging en hulpverlening op zee heeft laten maken. Die film is niet bestemd voor openbare vertoning en dat is jammer. Jammer omdat het grote publiek daardoor de kans mist om een voortreffelijk stuk werk te zien van Ted de Wit van Carillon Films en jammer omdat datzelfde publiek het zal moeten blijven doen met de verhalen in de kranten over de huzarenstukjes, waarmee de mannen van de zeesleepvaart huns ondanks aan de weg moeten timmeren.

Natuurlijk doen zij belangrijk, moeilijk en soms zelfs levensgevaarlijk werk, maar u moet even in zo'n filmflits — want méér dan flitsen waren het niet en konden het niet zijn in dit filmpje van precies dertig minuten — de man aan het werk hebben gezien die een sleepreis met bijvoorbeeld een dok voorbereid. Van onder tot boven wordt het geval minutieus onderzocht en of de heren opdrachtgevers dan maar willen zorgen voor een extra stut hier en nog een verstijving daar . . . vakwerk van de bovenste plank. Een vak dat bovendien niet op school kan worden geleerd maar in de harde praktijk van vele stormnachten aan boord van een sleepboot met een onhandelbaar stuk ijzer aan de tros. Dat is ook de indruk, die deze bedrijfsfilm „Recht zo die gaat” achterlaat.

## Surprise.

Vakwerk, maar van een enigszins andere orde was ook hetgeen chef-kok J. Th. Heering van het Kurhaus heeft gepresenteerd. Hij had zijn collegae chefs-kok voor het eerste lustrumdiner van hun vereniging een volledig menu van nog niet eerder bereide spijzen beloofd en wanneer u nu weet, dat de complete werken uit de haute-cuisine van Carême, Escoffier, Vatel en Brillat Savarin mitsgaders hun moderne vakbroeders een boekenkast van aanzienlijke afmetingen vullen, dan kunt ge u ook wel voorstellen, dat velen deze belofte des heren Heering meesmuilend als grootspraak beschouwden. Hetgeen echter een aanzienlijke geringschatting

van de vakkennis en de fantasie van deze primus inter pares is gebleken. Het complete menu, waarvan ik de toelichting heb ontleend aan de Hotel-Revue, laat ik hier tot lering ende vermaak van de gourmets onder u volgen; wellicht wil iemand er zijn krachten eens op beproeven. Hier is het dan:

## Tortue en surprise — Salade Beatrix — Toast Melba.

Kleine „schildpadden”, vervaardigd van zwezerik, gevuld met paté de foie gras en gehuld in echte schildpad-gelei. Salade van appel, mierikswortel, verse tomaten, Franse selderie, amadelen en room.

## Consommé à la Picasso.

Uiterst heldere bouillon getrokken van kip en kalfsvlees met asymmetrisch gevormde platte quenelles in diverse kleuren.

## Paupiette de sole Caroline.

Halve aubergine gevuld met rijst, piment en fijn gehakte aubergine; daarop schijven tong-filet, gevuld met zalmfarce, gehakte piment en haricots verts, alsmede met een plak kreeft; het geheel geglaceerd met Sauce américaine (kreeftsaus).

## Côtelette de faisan Espagne.

## Pommes Oxford.

Fazantenborst in koteletvorm, gevuld met zeer fijn gehakte champions, ham, uit en verse broodkruiden, samen verwerkt tot droge ragoût (duxelles), het geheel overgoten met chutney. Dauphine-aardappelen (puree in friture), vermengd met geraspte citroen en sinaasappel en gevuld met bessengelei; hierbij een halve sinaasappel overgoten met chutney-saus.

## Parfait au four.

Chocolade keukenfornuis, compleet met toebehoren en afneembare bovenzijde; gevuld met likeur parfait, gewikkeld in marsepein en met een steekvlam bruin gebakken; hierbij petit four in de vorm van een steekpan, die op het fornuis staat; uit de schoorsteen een rookpluim van gesponnen suiker.

## Moka.

Het was aan deze maaltijd opvallend stil, maar na de mokka en onder de dansmuziek na afloop kwamen de tongen los; maar niet met kritiek. Overigens had chef Heering zelf vooraf al verklaard, dat het niet zo moeilijk is om zo'n diner in elkaar te draaien. „Je leest eerst alle recepten uit alle kookboeken en dan maak je een paar andere.” Zijn collega die over vijf jaar voor de taak staat bij het tweede lustrumdiner voor de surprises te zorgen, kan alvast beginnen!

Ikzelf heb het in de afgelopen weken ietwat eenvoudiger gedaan op een paar adressen, die ik graag aanbeveel. In Promenade aan de Oude Scheveningseweg heb ik genoten van zowel de zang van de charmante Weense Gisa Schober als van het „captains dinner” van capucijners met een gestoofde runderlap, dobbelsteentjes gebakken spek, zure bommetjes, gebakken en rauwe uien en sla en dat voor de prijs van vijf pakjes sigaretten. Een andere aanbevelenswaardige eetgelegenheden in ons goede Den Haag is Relais du Beaujolais in de Korte Poten, waar u in dezelfde prijsklasse uit de goede Franse keuken krijgt geserveerd.

## Veertig miljoen: twee hotels.

Dat overigens in het restaurantbedrijf de strijd om het bestaan niet eenvoudig is, bleek toen in Rotterdam het gerenommeerde eethuis Glasz aan de Lijnbaan zijn deuren moest sluiten. Ik begrijp ten minste niet — maar ik juich het van harte toe — dat er nog mensen te vinden zijn, die bereid zijn veertig miljoen gulden in twee hotels, één in Amsterdam en één in Rotterdam te steken. En toch is dit het belangrijkste bericht op toeristisch gebied sedert jaren. Wel heeft men zich de medewerking verzekerd van het wereldvermaarde Amerikaanse Hilton hotelconcern, doch dit betreft alleen de technische kant van inrichting en exploitatie. Die veertig miljoen moeten in Nederland worden gevonden en

naar het schijnt is er grote kans dat er binnenkort al met bouwen kan worden begonnen.

Volgens de toeristische deskundigen is het bovendien de hoogste tijd, wil Nederland straks „de boot niet missen” als de K.L.M. in 1960 met de nieuwe supersnelle straalvliegtuigen in het hoogseizoen 600 à 700 gasten per dag kan aanvoeren. Met die hotels, waar een kamer voorzien van alle comfort waarop de gemiddelde Amerikaanse toerist is gesteld ongeveer veertig gulden zal kosten, zullen we dan misschien iets van de deviezen kunnen verdienen die we nu eigenlijk zo hard nodig hebben.

Maar dan zullen we onze gasten aan het ontbijt ook verse broodjes dienen te serveren. Deze maand is de aloude strijd om het verse kadetje weer eens opgevlamd. Uit de bakkerswereld zijn stemmen opgegaan voor een ploegenstelsel om 's nachts te kunnen bakken. In Amsterdam heeft men goede resultaten bereikt met het bewaren van vers brood in diepvrieskasten en in Den Haag is gedemonstreerd hoe men met toepassing van hoogfrequente stralen in vier minuten brood kan bakken. Het schijnt dat het laatste woord nu aan de Sociaal Economische Raad is om de Bakkerswet gewijzigd te krijgen.

#### D.A.F. je.

Uit een oogpunt van deviezen verdienen is het daarom ook zo belangrijk, wat die twee broers in Eindhoven samen hebben uitgedokterd; ik bedoel het „Dafje” van Huub en Wim van Doorne, de nieuwe Nederlandse personenauto, op de voorspoedige toekomst waarvan wij bij de kennismaking gelijk het in een kraamkamer betaamt beschuit met muisjes hebben gegeten . . . bespoeld met een glaasje champagne

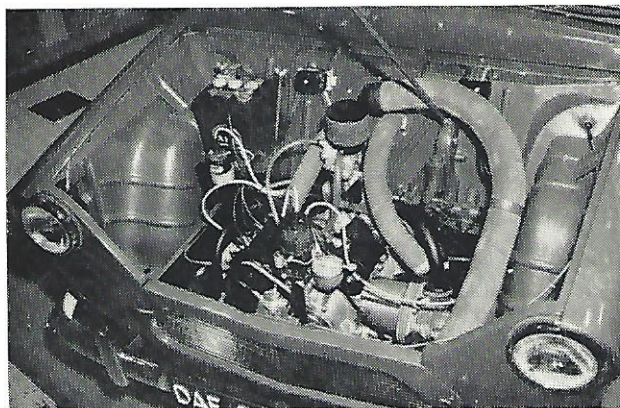
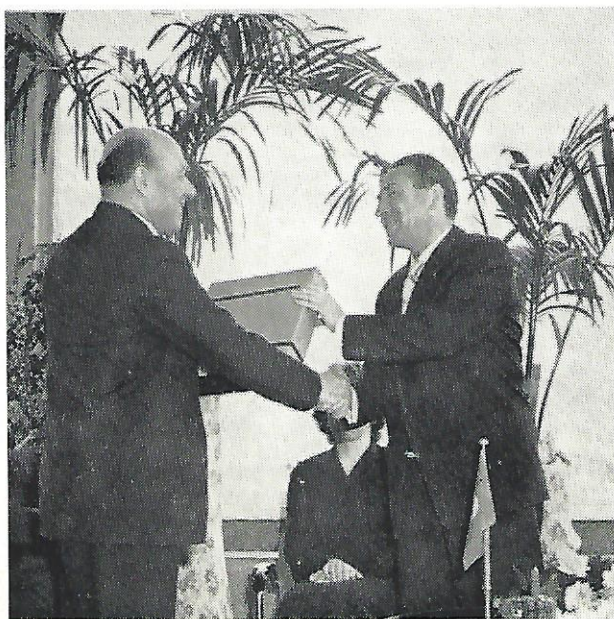


foto A.N.P.

om de feestvreugde te verhogen. Op de R.A.I., waar het dringen en duwen is als gold het de eerste dag van de uitverkoop, was de stand van de D.A.F. nauwelijks te benaderen en ik hoorde aan verschillende andere stands, dat menige aspirant-koper van een buitenlandse wagen nog „even wilde wachten” tot in september de nieuwe D.A.F. van de band begint te rollen. Is het niet grappig, dat nog niet eens zo heel erg lang geleden een commissie van hooggeleerde en andere deskundigen aan de regering meende te moeten rapporteren, dat een personenauto-industrie in ons land zonder enige twijfel geen enkele kans van slagen zou hebben.

#### JUBILEUM A. VAN BOKKUM.

Op 2 maart j.l. was het 25 jaar geleden dat de heer A. van Bokkum op de voormalige afdeling I.S. van het Hoofdkantoor in dienst trad. Dit jubileum werd op het kantoor van Shell Tankers N.V. op 3 maart 1958 herdacht toen de heer Van Bokkum in gezelschap van zijn echtgenote en dochtertje door de Directie werd ontvangen. De heer Edens sprak de jubilaris toe en overhandigde hem het bij het aantal dienstjaren behorende embleem. Hierna begaf het gezelschap zich naar de tot feestlokaliteit herschapen hal op de 8ste verdieping van het Groothandelsgebouw, waar de heer Olie de jubilaris het eerst toesprak. Spreker memoreerde hoe de heer Van Bokkum, na enige jaren in den Haag werkzaam te zijn geweest overplaatsing kreeg naar de Technische Dienst te Rotterdam waar hij thans reeds geruime tijd aan het hoofd staat van de materialen dienst. Als aandenken aan deze dag bood de heer Olie, namens alle collega's van Shell Tankers N.V., een serie grammofoonplaten aan welke hij naar hij hoopte in de smaak zouden vallen van de jubilaris die een groot operatiefhebber is. (zie foto).



Namens de sectie bood de heer Tj. Wagenaar een mooie fruitmand aan. Nadat de heer Van Bokkum een kort dankwoord had gesproken was er gelegenheid hem met deze bijzondere dag geluk te wensen, waarvan ook vele relaties gebruik maakten. Onder het genot van een kop koffie en een rokertje bleef men nog enige tijd bij elkaar.

#### HUMOR IN TELEGRAMMEN

Enige tijd geleden ontvingen wij het volgende telegram:

..... eta 10th 1400 if present weather continues  
i require for bar account 10 pound bruno-  
flake tabak and for private account een kist  
jenever .....

(Het kan natuurlijk een kwestie van een leesteken zijn, maar toch vragen wij ons af wat nodig zal zijn als het weer eens verandert. Red.).

#### PASEN 1958

Wanneer gij op de zee verblijft  
En wij gedenken Paasfeest,  
Voor u op tijd dit blad verschijnt  
En gij dit korte woord leest;  
Is dan er ook uw hart verblijdt  
En zijt g'ook even stil  
Wanneer ge over de reling hangt  
En luistert naar Gods wil;  
Begeeft gij u dan naar de hut  
En leest dat oude woord,  
Van d'overwinning op de dood,  
Dàt 's werelds slotaccoord?  
O zeeman luister: bij u thuis  
Knielt men ootmoedig neer,  
Vraagt men een zegen ook voor u  
Aan d'opgestane Heer;  
De kind'ren juichen van die stem,  
Zij galmt door gans Jeruzalem,  
Want 't heerlijk morgenlicht breekt aan,  
De Zone Gods is opgestaan!

de zeemannsvrouw.

## Wij nemen afscheid van...



De heer I. Roos trad op 3 augustus 1926 als 3de stuurman in dienst op welke datum hij naar Singapore vertrok om in die rang op het onder Engelse vlag varende s.s. „Anatina”

aan te monstren. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1 juli 1943 tot Gezagvoerder aangesteld. Op 1 januari 1954 volgde zijn promotie tot Senior-Gezagvoerder, terwijl op 1 december 1956 zijn aanstelling tot Commodore volgde.

In april 1957 werd, ter gelegenheid van de verjaardag van H. M. Koningin Juliana de heer Roos tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau benoemd als erkenning voor de vele belangrijke diensten die hij in zijn ruim 30-jarige loopbaan op onze schepen aan de belangen van de Nederlandse koopvaardij heeft bewezen.

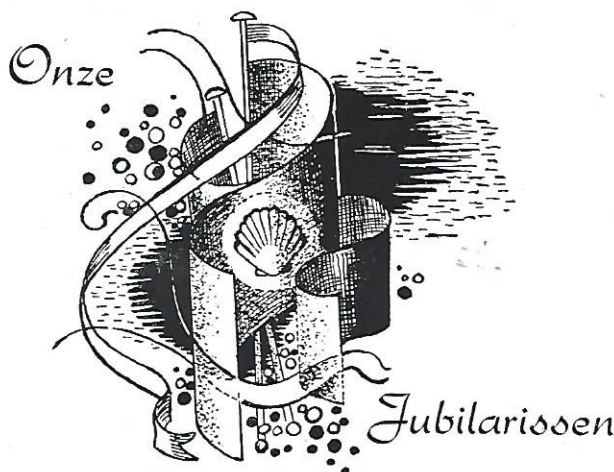
Het laatste schip, waarover kapitein Roos het commando voerde, was het s.t.s. „Vivipara”.

Na afloop van zijn verlof werd hem met ingang van 1 april 1958 in het genot van pensioen gesteld.

Wij wensen hem, mede namens zijn collega's op de vloot, nog vele gelukkige jaren temidden van zijn gezin.



J. Swart  
Gezagvoerder  
1928 - 9-3 - 1958



C. de Gast  
Hoofdwerktuigkundige  
1933 - 8-3 - 1958



C. Cupilo  
Gezagvoerder  
1938 - 4-3 - 1958



A. Verkerk  
Gezagvoerder  
1938 - 4-3 - 1958



L. J. Marico  
Hoofdwerktuigkundige  
1938 - 4-3 - 1958



H. A. Muis  
1e stuurman  
1938 - 9-3 - 1958



R. A. J. Ruesink  
2de werktuigkundige  
1938 - 16-3 - 1958



P. van der Hout  
2de werktuigkundige  
1943 - 5-3 - 1958



A. Erstfeld  
3de werktuigkundige  
1938 - 28-3 - 1958



J. van Essen  
2de werktuigkundige  
1948 - 15-3 - 1958

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 23-1-'58: R. O. Koop, 5e wtk., met mej. H. J. W. van  
Ouwerkerk;  
20-2-'58: L. J. Welling, 4e wtk., met mej. W. H. G.  
Verhoeven;  
27-2-'58: A. A. C. van Dalen, 3e stm., met mej. G. H.  
Noordzij;  
27-2-'58: C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk., met  
meij. R. Stachelhausen;  
5-3-'58: F. ten Burg, 1e stm., met mej. W. F. van der  
Heijden.

### Geboren:

- 4-2-'58: Frank, zoon van R. A. M. van Hooydonk, 3e stm.,  
en mevr. J. P. van Hooydonk-Limque;  
14-2-'58: Freerk Siewert, zoon van F. de Roos, 3e wtk., en  
mevr. A. de Roos-Dob;  
18-2-'58: Leendert Johannes, zoon van J. A. Klem, 3e  
wtk., en mevr. F. Klem-Campfens;  
28-2-'58: Ingrid Maria, dochter van D. Gooris, 3e wtk., en  
mevr. M. Gooris-Schout.

## VLOOTMUTATIES

gedurende de maand februari 1958

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: J. Kwaadgras, J. Boerma, N. P. N. Reus, M. M. van Vriesland, H. C. C. v. d. Veer, J. Niessink; Isth.: P. C. Hoek, J. D. Sparling, E. J. Stapper, A. Boddé, L. v. d. Ende; 2e stl.: F. Klaassen, W. Welbie, J. F. Heyblom, E. v. d. Pol, P. de Regt, P. Janssen, F. J. de Jong; 3e stl.: D. M. Mos, F. G. Hitzert, W. Kruse, J. P. Witsen, J. E. Dekker, A. Stolk, R. Knol, P. C. Baijs, J. van Oosterhout; Hfdwtk.: A. G. Bosma, C. Krijger, W. J. Urben; 2e wtk.: G. Bravenboer, D. P. de Ridder, A. W. van Hoemoet; 3e wtk.: F. van Dalen, H. Bax, C. Pietersen, G. J. van Ringelestijn, D. Koning, J. v. d. Stel; 4e wtk.: R. M. F. v. d. Berg, F. M. Christiaans, G. Veldt; 5e wtk.: A. O. A. Blom, J. K. de Jong, A. M. Messing, W. F. A. Grüter, A. J. Baerveldt, G. J. A. Minx, J. I. Brangert, W. H. G. Groos, J. Quak, J. Huisman, C. Slingerland, A. W. J. Vrolijk; ll.wtk.: H. H. A. Roest, J. J. Bleek; bootslieden: P. W. Wapstra, I. Jacobs, H. M. van Hasselt; timmerman: A. F. v. d. Knaap; voorlieden: H. J. Suiskens, W. Vink; pomplieden: A. G. Freeth, J. Naber; ch. hofmeesters: H. Vrugt, M. G. Bruggeman; chef koks: G. J. Bennink, G. Bloem.

## TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Crania”: 2e stm.: T. Borsboom; timmerman: M. van Vessem.  
m.s. „Etrema”: 1e stm.: P. J. Kalkman; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): J. J. van Schagen.  
s.t.s. „Kabylia”: ll.wtk.: J. A. Cavé.  
s.t.s. „Kelletia”: 1e stm.: W. Kuyper; 2e stm.: A. J. Schumm.  
s.t.s. „Kellia”: 3e wtk.: H. A. Kerkhof; ll.wtk.: J. P. L. Marcussen.  
t.e.s. „Koratia”: 3e wtk.: J. A. Klem.  
s.t.s. „Kosicia”: Gezagv.: J. I. Meyer; 5e wtk.: C. Schornagel; bootsman: Ph. de Vries; timmerman: W. van Leeuwen; voorman: A. H. J. Breeman; pompman: G. Stuik; chef hofmeester: D. Veltman; chef kok: A. Onderstal.  
s.t.s. „Kylis”: Gezagv.: A. van der Kroef; 1e stm.: P. Schaap; 3e stm.: H. Romkes; 4e stm.: L. B. A. van Bruinisse; bootsman: M. Bol; timmerman: J. J. P. Termaten; voorman: W. P. Visser; pompman: N. H. Bolderink; chef hofmeester: M. Boere; chef kok: Th. Verschoor.  
m.s. „Mitra”: Gezagv.: L. Tibbe; 2e stm.: C. Wolse; 3e stm.: L. Klarenbeek; Hfdwtk.: P. G. Polman; 2e wtk.: M. J. Moerland; 3e wtk.: A. Lobs; bootsman: W. I. Ruytenberg.  
m.s. „Tibia”: Gezagv.: C. W. van Hardeveld.

t.e.s. „Tomocyclus”: 2e wtk.: W. P. v. d. Pijl; 4e wtk.: H. de Jong; 5e wtk.: R. de Beer; 5e wtk.: M. W. D. Meyer; 5e wtk.: J. B. van Dorsten; ll.wtk.: R. Zijp.

**Naar de Oost vertrokken:** Gezagv.: J. H. R. Beaujon; 1e stl.: C. Wortel, D. P. Klip, A. W. C. van Schendel, D. Fransen, P. Maarleveld; 3e stl.: G. W. Bouma, H. J. Jorna; 3e wtk.: E. H. C. Mengerink, A. Erstfeld, D. J. H. de Haas; 4e wtk.: R. H. Gijsberts, L. C. Spoon; 5e wtk.: A. H. Vroom, S. A. Verhage, H. S. Schlaghecke, E. R. Ashof, D. v. d. Neut.

**Naar de West vertrokken:** 1e stm.: P. C. D. Sandee; 2e wtk.: I. de Jongh; 3e wtk.: G. Leyenaar, C. A. J. Molhoek; 4e wtk.: J. Lokman, J. M. v. d. Linden, M. C. Laban, R. N. Groen.

**Geslaagd voor een hoger diploma:** 2e stm.: C. Wolse, dipl. 1e Stm. G. H.V.; 3e stm.: J. Spruytenburg, theor. ged. v. h. dipl. 2e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: F. Scherstra, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: G. Leyenaar, H. Stobbe, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. B. van Dorsten, E. Jousma, dipl. „A” als Scheepswtk., H. de Jong, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: R. Romeijn, J. Brouwer, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

**Gepromoveerd tot:** 4e wtk.: N. P. Dekker, P. C. Carelse, H. de Jong, E. Jousma; 5e wtk.: W. J. Meuldijk; Bootsman: G. Z. Spaans; timmerman: J. van Vessem; voorman: W. P. Visser; ch. hofmeester: H. S. Severijnen.

**In militaire dienst:** 3e stl.: E. Q. Abbas, L. M. de Keyzer, A. A. C. van Dalen, D. W. P. van Burken.

**Nieuw aangenomen:** 5e wtk.: D. van der Neut; ll.wtk.: J. P. L. Marcussen, J. A. Cavé.

**In dienst getreden:** timmerman: M. van Vessem; chef kok: H. G. Spoor, A. Lammens, Th. Verschoor, P. L. den Breejen.

**De dienst der Maatschappij verlaten:** 3e stm.: J. Mulder; stm.ll.: J. C. T. Visser; 3e wtk.: G. J. van Ringelestijn, D. Koning; 4e wtk.: M. Leys; 5e wtk.: J. M. van Herpen; ll.wtk.: H. H. A. Roest, J. J. Bleek; bootsman: J. A. C. van Beers, H. M. van Hasselt; timmerman: H. Speyer; pompman: T. J. Raimond.

**Met vervroegd pensioen:** 2e wtk.: C. J. Felix.

## SHELL TANKERS N.V. WALPERSONEEL

**Tewerkgesteld:** 1-2-1958 J. A. van Trierum (ex vloot) sectie RO.

**In dienst getreden:** 17-2-1958 mej. E. R. Vomberg - sectie C.C.

**Overgeplaatst:** 1-2-1958 J. Blaauwkamer van sectie S.O. naar P.Z.

### Gehuwd:

17-2-1958 H. M. Bruning (sectie S.L.) met mej. E. J. M. van de Water.

### Geboren:

11-2-1958 Aart Steven, zoon van F. de With (sectie S.L.);  
24-2-1958 Marianne Yvonne, dochter van J. C. C. Naerebout (sectie C.D.).

### Jubilea:

11-2-1958 J. Soffree (sectie S.B.): 20 jaar;  
28-2-1958 A. Schram (sectie R.O.): 30 jaar.