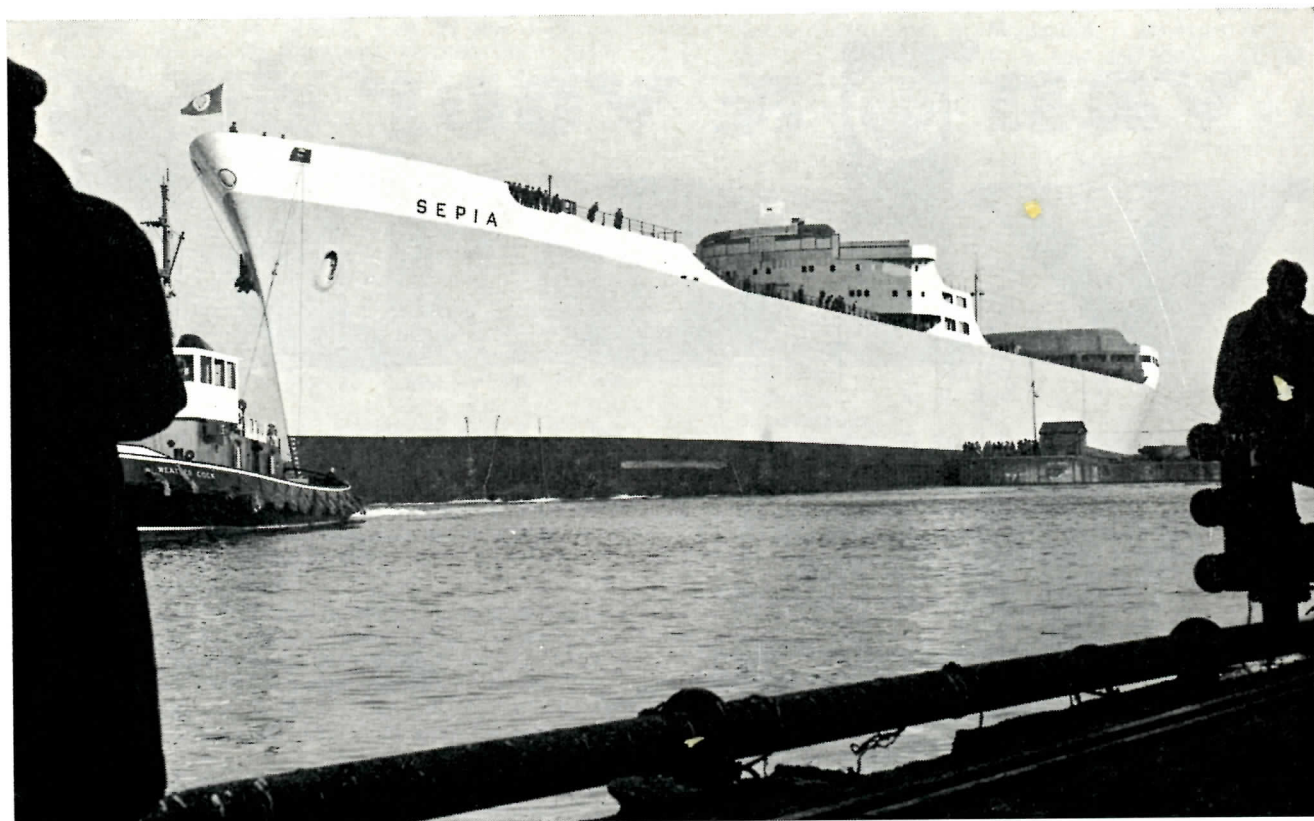


# van voor de vloot





*De „SEPIA” in haar element*

## TEWATERLATING s.s. „SEPIA”

Birkenhead, 17-2-'61. Begunstigd door fraai voorjaarsweer vond op de werf van Cammell Laird & Company (Shipbuilders and Engineers) Ltd. de tewaterlating plaats van het ca. 65.000 ton metende Groepstankschip „SEPIA” dat te zijner tijd (o.o.v. in juli a.s.) onder Nederlandse vlag in bedrijf zal worden gesteld.

Dat de zon scheen was, naar wij ter plaatse vernamen, geen bijzonderheid, daar de tewaterlatingen op deze werf daarom bekend zijn. Zelfs gaat het verhaal dat Liverpoolse trouwlustigen de datum van hun huwelijk zo mogelijk vaststellen op de datum waarop bij Cammell Laird een schip te water gaat, omdat zij dan van zonnig weer verzekerd zijn.

### VOORNAAMSTE GEGEVENS VAN DE „SEPIA”

Lengte over alles	249,24	m
Breedte	34,3	m
Hoogte	17,6	m
Diepgang	ca. 13	m
Draagvermogen bij deze diepgang	” 65.000	ton
Snelheid	” 16½	mijl

De voortstuwing geschiedt door een hogedruk- en een lagedruk-turbine, gekoppeld via een tandwieloverbrenging op de schroefas. Het vermogen van de turbine-installatie bedraagt bij dienstnelheid 22.000 pk bij 108 omwentelingen per minuut.

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.

Administratie: Mej. E. R. Vomberg

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

*foto op Voorpagina:*

*Het ca. 65.000 ton metende s.s. „SEPIA” vlak voor de tewaterlating op 17 februari 1961*

## Mededeling van de Directie

### EEN NIEUW MAANDBLAD

Naar aanleiding van suggesties welke door verschillende officieren van onze vloot met betrekking tot ons maandblad zijn gedaan, en in verband met een verzoek van de leden van de ondernemingsraad van ons kantoor om te komen tot een maandblad voor het walpersoneel, is besloten om met ingang van 1 september a.s. het maandblad „Van en Voor de Vloot” op te heffen.

In plaats hiervan zal een blad verschijnen dat zowel op het vloot- als op het walpersoneel is afgestemd, en wel een zelfstandig maandblad dat dus geen bijlage van „Olie” zal zijn.

In dit blad zullen naast kennisgevingen en mededelingen voor het walpersoneel, en de gebruikelijke mededelingen betreffende vloot-mutaties, -personalia, jubilea en -pensioneringen, artikelen worden opgenomen welke van directe interesse zijn voor het vlootpersoneel, zoals technische verhandelingen in de ruimste zin van het woord, besprekingen van de onderwerpen welke op de vlootstafcursussen zullen worden behandeld, enz.

De rubriek „Feiten en wetenswaardigheden uit Nederland” zal komen te vervallen.

### PRIJSVRAAG

Het nieuwe blad vraagt om een nieuwe naam!

Wij nodigen alle leden van het wal- en vlootpersoneel uit hun gedachten hierover te laten gaan en uiterlijk 15 juni a.s. hun voorstel bij ons in te dienen.

In de kernachtige nieuwe naam dient uiteraard tot uiting te komen dat het blad een orgaan voor de beide categorieën van ons personeel is.

Voor de beste inzending loven wij een boekenbon van f 25.— uit.

In het juli-nummer van „Van en Voor de Vloot” zal de uitslag bekend worden gemaakt.

Wij vertrouwen op U aller vindingrijkheid!

Rotterdam, april 1961.

De doop werd verricht door Mrs. Wilkinson, echtgenote van Mr. H. Wilkinson, C.M.G., Voorzitter van de Raad van Bestuur van Shell Tankers Ltd. en een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep, waarna het gigantisch lichtgroen geschilderde casco plechtstatig in het water gleed, als was het zich bewust van zijn voornaam uiterlijk. De plechtigheid werd onder meer bijgewoond door Z.E. G. A. Drew (High Commissioner for Canada in the United Kingdom), Marshall of the Royal Air Force Sir A. Harris, G.C.B., O.B.E., A.F.C., Ir. L. Schepers (een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep), de heer E. H. Larive (directeur van Shell Tankers N.V.) en Lord Southborough (Managing Director van The Shell Transport and Trading Company Ltd., Director van The Shell Petroleum Company Ltd. en lid van de Raad van Beheer van de Bataafse Petroleum Maatschappij N.V.).

Ir. L. Schepers die tijdens de lunch welke op de tewaterlating volgde namens de toekomstige reders het woord tot de aanwezigen richtte, herinnerde aan de eerste „SEPIA”, een Engels Groepstankschip van ca. 9.000 ton dat in 1936 werd gebouwd en in 1960 uit de vaart werd genomen. De nieuwe „SEPIA”, met een draagvermogen dat ca. 56.000 ton groter is dan dat van haar voorgangster en waarvan de bouwkosten het 30-voudige bedragen, zal, als gevolg van het enorme draagvermogen, haar lading goedkoper kunnen vervoeren dan „SEPIA”-I.

Na een kort geschiedkundig overzicht van de beide naties vroeg Ir. Schepers zich af hoe het kwam dat het woord „Dutch” in de Engelse taal in zo menige uitdrukking een minder gunstige klank heeft. Hij haalde tot algemene vrolijkheid menig voorbeeld daarvan aan, waarna hij besloot met voor te lezen wat 300 jaar geleden door de toenmalige Engelse ambassadeur in Den Haag, Sir William Temple, over ons land werd geschreven.

Tot slot bood hij Mrs. Wilkinson een exemplaar van de schelp „SEPIA” aan.

Een woord van lof voor de voortreffelijke wijze waarop het feestelijk gebeuren door Shell Tankers Ltd. en Cammell Laird & Company (Shipbuilders and Engineers) Ltd. voorbereid en geregeld was, is hier alleszins op zijn plaats.

*Ir. L. Schepers tijdens zijn toespraak aan de lunch op de werf van Cammell Laird (Shipbuilders and Engineers) Ltd. te Birkenhead na de tewaterlating van het s.s. „SEPIA”.*

*V.l.n.r.: Ir. L. Schepers (een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep), Mrs. H. Wilkinson (doopvrouwe), Mr. R. W. Johnson (chairman & managing director van de werf), Mevr. Ch. E. Schepers-Wigersma, Mr. H. Wilkinson (een der directeuren van de Koninklijke/Shell Groep).*



## OVERNAME M.S. „ACTEON”



*De heer E. H. Larive tijdens zijn toespraak bij de overname van het m.s. „ACTEON” op 1 maart 1961*

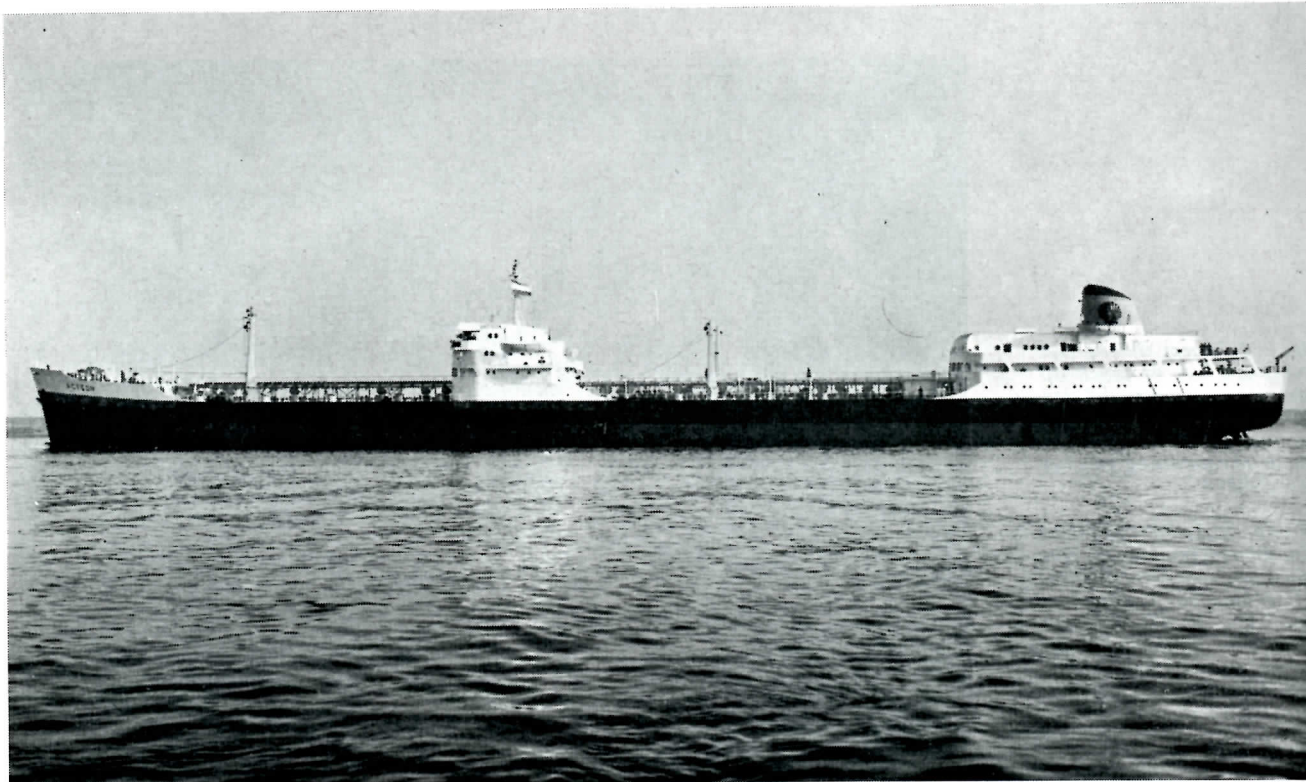
Op 1 maart jl. vond de overdracht plaats van het m.s. „ACTEON”, het laatste van een serie van vier 18.000 tons motor-tankschepen welke bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. Rotterdam werden gebouwd.

De overdracht van het schip, dat aan de Parkkade gemeerd lag, geschiedde in de afwezigheid van Ir. E. Struijk, een der directeurs van de werf, waarna de heer E. H. Larive de „ACTEON” namens Shell Tankers N.V. aanvaardde.

In zijn antwoord memoreerde de heer Larive dat de „ACTEON” het negende schip is dat de Groep in de afgelopen dertig jaar bij deze werf heeft laten bouwen; het eerste schip, dat in 1931 werd gebouwd, het m.s. „MACUBUS” had een draagvermogen van 11.500 tons, terwijl de bouwkosten van dit schip slechts een achtste bedroegen van het bedrag waarvoor de „ACTEON” werd gebouwd (ca. 17 miljoen gulden).

Tenslotte droeg de heer Larive de commando van het schip op aan kapitein W. J. J. Peeters en verzocht hem hiervoor de vlagwisseling te geven.

De plechtigheid werd o.m. bijgewoond door de doopvrouwe van de „ACTEON”, Mevr. L. H. A. Klaasesz-de Bruin, echtgenote van Mr. J. Klaasesz, commandant van de Koningin in de provincie Zeeland, Holland.





De kerktoren van Vlaardingen boven de oude baan

## Bij de Oude Lijnbaan is men reeds 350 jaar in touw

1611 — 24 april — 1961

Hoe vaak gebruiken wij niet dagelijks een artikel zonder er ook maar bij stil te staan hoe het wordt gemaakt en waarvan. Achteloos gaan wij soms voorbij aan zovele interessante vragen die zouden kunnen rijzen als wij er maar eens aan dachten.

Dit is dan ook de reden, dat wij deze maand eens een bezoek brachten aan één van onze touwleveranciers nl. De Oude Lijnbaan N.V. te Vlaardingen.

Voordat wij U in dit artikel iets over de vervaardiging van trossen gaan vertellen is het wellicht interessant het ontstaan van dit bedrijf alsmede de voornaamste grondstoffen voor trossen, manilla en sisal eens nader te beschouwen.

### Ontstaan

Deze eeuwen-oude schilderachtige inrichting met zijn typische geveltjes en oude zolders gaat bijna geheel schuil in het oudste gedeelte van Vlaardingen.

Op 24 april 1611 werd de grond, waar de Oude Lijnbaan ook thans nog gevestigd is, in erfpacht uitgegeven voor touwbanen.

In een zeer oud dokument uit het jaar 1706 lezen wij: „Te koop tot Vlaerdingh drie welgelegen lijnbane”.

In dat zelfde jaar legde de nieuwe eigenaar zijn boekhouding aan en opende zijn folioboek met de simpele en toch veelzeggende aanvangswoorden: „Looft God bovenal in Vlaerdingh”. Aan het einde van dit boekjaar sloot hij zijn boeken af met: „Schiets over God loff” f 1521,70. Ruim 300 jaar later, om precies te zijn op 4 maart 1921, werd dit bedrijf omgezet in een N.V., nu is het uitgegroeid tot een fabriek van naam.

### Grondstoffen

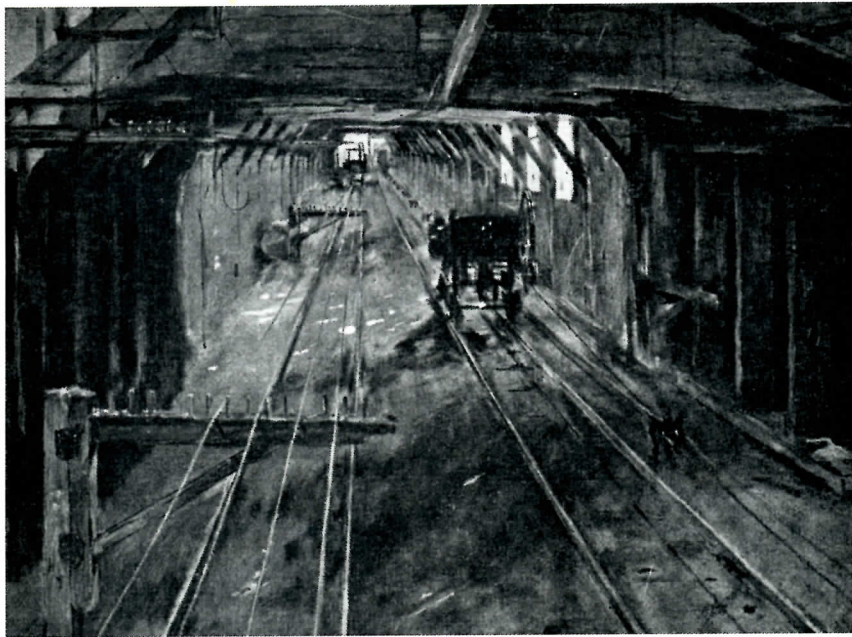
MANILLA-HENNEP of ABACA neemt onder de harde vezels nog steeds de belangrijkste plaats in en is oorspronkelijk afkomstig uit de Philippijnen. Ook treffen wij nog cultures aan in Indonesië en Guyana. De vezels komen van de stammen van een pisangsoort (Musa textiles) welke echter geen vruchten levert. De kwaliteit van deze vezels die sterk uiteen loopt is o.a. afhankelijk van het oogstjaar. De vezellengte bedraagt on-

geveer 3 à 4 meter.

SISAL of AGAVE SISALANA is afkomstig uit Afrika, Mexico en Brazilië. Temeer daar sisal minder tegen vocht bestand is dan manilla en de breeksterkte veelal lager ligt, heeft de ervaring geleerd, dat manilla langer meegaat.

### Vervaardiging

In de grote magazijnen liggen de geïmporteerde balen vezels opgeslagen. Het eerste werk is nu om de minderwaardige vezels af te scheiden. Vroeger was dit handenarbeid en geschiedde dit op planken waarop zich een aantal dicht naast elkaar geplaatste ijzeren pennen bevonden. Tegenwoordig worden de bosse vezels langs leidbanen gevoerd en door middel van rollen over verschillende hekels gehaald. De stalen pennen slaan hier als een hark door de vezel. Door de z.g.n. voorspinmachine worden de vezels dan tot een ruwe „lont” ineen gedraaid. Dit lint wordt dan in spinkannen verzameld en zorgvuldig gewogen, zodat de diverse garens onderling



*Op de baan*

zo min mogelijk verschillen. Vervolgens gaat het naar de diverse spinmachines waar de garens gesponnen worden, die men op de baan moet gebrui-

ken voor de fabricage van trossen.

De machines gaan hier daverend en gonzend te keer.

Het kleine touw en het paktouw

wordt hier op vernuftige machines uit enkele garens in elkaar gedraaid, waarna de kluwmachines dit kleine touwwerk in zeer korte tijd tot prachtige kluwen omzetten.

Voor degenen die direkt of indirekt iets met de scheepvaart te maken hebben is de fabricage van het dikkere touwwerk wel het meest interessant.

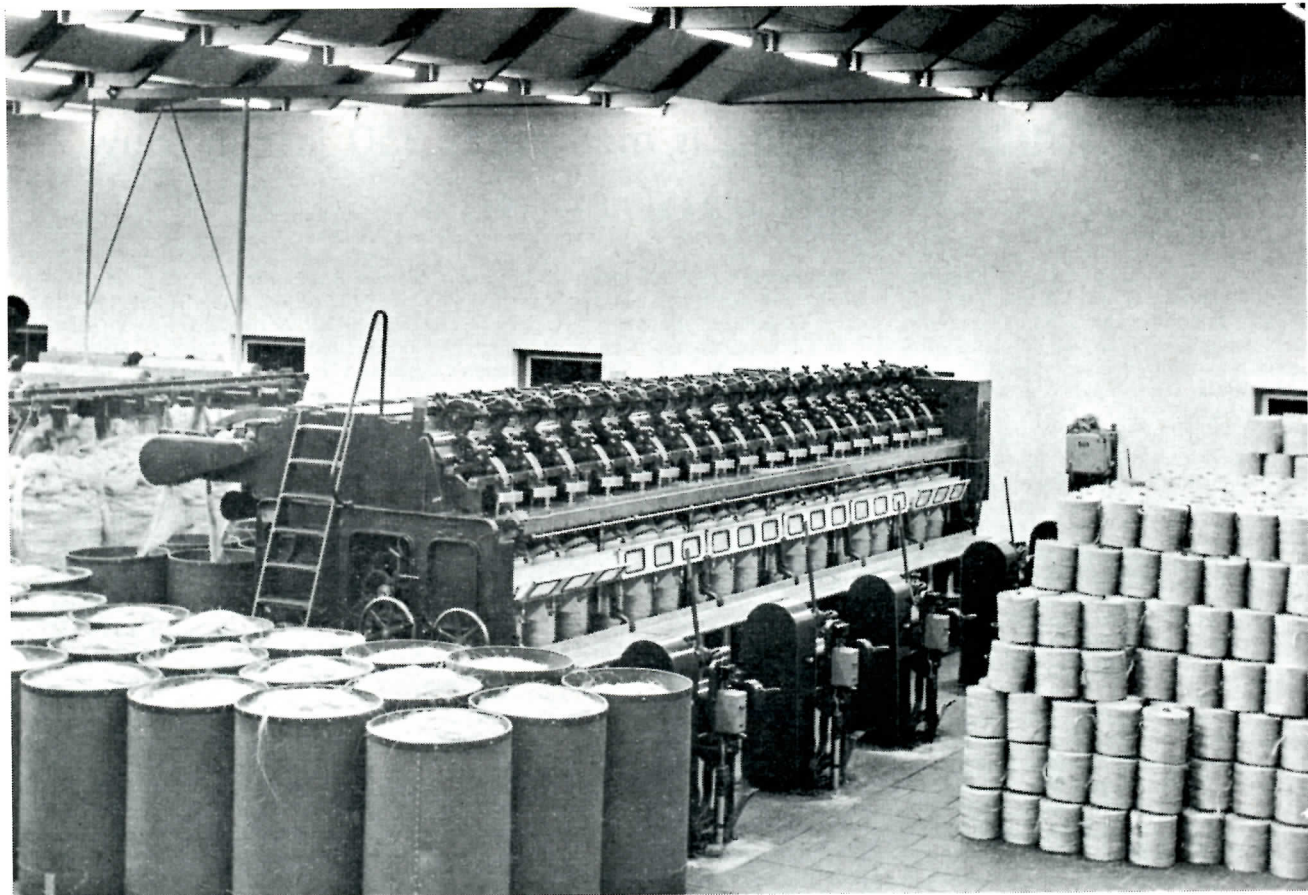
Daarvoor gaan wij nu de oude lijnbaan binnen. Dit is werkelijk een baan en beslaat een lengte van 350 meter.

Sedert 1876 is deze baan met een laagstaand dak overdekt. Er hangt dientengevolge op deze oude baan een sfeer van historie. Vroeger gingen de touwslagers achterwaarts over dit z.g.n. spinpad, de bossen gehekelde vezels om het middel gebonden om zo met behulp van het wiel, dat ook Michiel de Ruyter eens hanteerde, het touw te fabriceren.

De moderne fabricagemethode is echter geheel anders. In het voorgedeelte van de baan zijn de op klossen gewonden garens op horizontale schijven in een groot rek opgehangen. Voor een 8" of 9" zijn resp. 480 en 600 draden nodig. Men leidt deze dan ieder afzonderlijk door gaten van houten platen. De draden verenigen zich vanuit hier in een bus waarin zij sterk worden samengedrukt.

De dan gevormde strengen worden dan aan de z.g.n. uithaalwagens (traveler) bevestigd, die de plaats ingenomen heeft van de vroeger achteruit lopende touwslager.

*Het spinnen van de garens*



## MEDEDELING VOOR WERKTUIGKUNDIGEN

Aan de Academie Minerva te Groningen wordt sedert kort een cursus gegeven ter voorbereiding op de examens voor het eerste en tweede gedeelte van het diploma „B” als scheepswerktuigkundige.

De met de uithaalwagen verbonden strengen garens zijn in voortdurend draaiende beweging en worden op deze manier dan tot strengen of kardelen gedraaid. Wanneer de uithaalwagen de weg heeft afgelegd keert ze terug, waarna de verschillende strengen 3, 4 of 5 stuks tot trossen ineengedraaid worden.

Naar gelang van de gewenste dikte van de tros bestaan deze strengen uit meer of minder garens.

De bewerking lijkt ogenschijnlijk zeer eenvoudig.

Voor het verkrijgen van soepelheid en hoogst mogelijke breekkracht zijn aan de fabricage van touw vele technische bijzonderheden verbonden waarop wij in het kader van dit artikel niet verder in zullen gaan.

De laatste tijd hoort men de naam „CROSS ROPE” nog al eens noemen. Dit touw wordt door 4 linkse en 4 rechtse strengen ineengeweven op een machine die 36 ton weegt. De grote voordelen van dit touw zijn:

1. Het kan niet kinken.
2. Het kan zowel links als rechts langs de bolders geleid worden in tegenstelling met het normale touw.
3. De levensduur is dientengevolge langer.
4. Het is zeer soepel en dus gemakkelijker te hanteren.

Wanneer de trossen uiteindelijk gereed zijn worden ze op haspels gewonden en vervolgens in jute verpakt, waarna zij hun weg over de gehele wereld vinden.

### Keuringseisen

Daar de kwaliteit van het manilla touw aan de hoogste eisen moet voldoen wordt de kwaliteit van dit touw wel nader aangeduid door de gemiddelde breekbelasting van de garens (uit het touw genomen) op te geven. Deze varieert van 90 tot 130 kg.

De bepaling van de breekbelasting van de garens moet geschieden bij een vrije inspanlengte van 0,66 m. De breekbelasting wordt opgegeven in kg als een gemiddelde van 12 proeven (4 garens per streng).

Het aantal samenstellende garens van manilla touw bedraagt  $\pm 0^2 \times 8$ . Hierin is 0 de omtrek van het touw in Engelse duimen. De waarde  $0^2 \times 8$ , vermenigvuldigd met de breekbelasting van een garen van het touw, geeft de theoretische breekbelasting in kg van het touw in zijn geheel. De werkelijke breekbelasting is echter aanmerkelijk minder en

bedraagt ongeveer 60 % van de theoretische.

De breekbelasting van het touw wordt bepaald door trekproeven op een trekbank.

Het touw wordt dan tussen wigvormige bekken ingeklemd. De vereiste inspanlengte bedraagt  $1\frac{1}{2}$  meter.

De treksterkte mag niet groter zijn dan 0,1 meter per minuut, terwijl per

keuring tenminste 2 proeven moeten worden genomen.

Dit artikel draagt tot opschrift: „Bij de Oude Lijnbaan is men reeds 350 jaar in touw”. Na het bezoek aan deze touwslagerij kunnen wij U zeggen: „Bij de Oude Lijnbaan in Vlaardingen is dat sedert 1611 letterlijk en figuurlijk het geval.”

I. J. A. v. D.

*Het m.s. „Acteon” veilig gemeerd met „Delta Cross Ropes”*







**Tweede Junior-  
Vlootstafkursus  
6 tot en met 10 maart  
1961**

De deelnemers en enige docenten  
in de Zuidhal van het Shell-Gebouw  
te Rotterdam

---

## VOETBALWEDSTRIJD NEDERLAND-INDIA 3-0

Toen de „ARCA” van 18 tot 26 februari jl. te Kandla (India) lag nodigde de brandweer van Kandla de opvarenden uit een voetbalwedstrijd tegen hen te spelen. Daar hiervoor voldoende belangstelling bleek te bestaan vond de wedstrijd op zondagmiddag 19 februari plaats.

Het werd gelijkspel 2—2. Het enthousiasme was groot genoeg om de volgende dag wederom een wedstrijd te organiseren, ditmaal met inzet van een beker, waarvan de kosten door beide partijen gelijkelijk werden gedragen. Het werd een welverdiende overwinning voor de „ARCA”-mensen en onderstaand treft U het verslag aan dat telegrafist Twigt van deze wedstrijd, welke met 3—0 gewonnen werd, schreef.

De beker, met inscriptie, heeft tijdelijk een plaats gekregen in de hut van aanvoerder De Coninck, in afwachting van een bekerkast.

Met de zon in de rug voor de Nederlandse ploeg begon de wedstrijd. Al gauw bleek dat men met meer zelfvertrouwen speelde dan gisteren, toen de spelers kennelijk nog aan elkaar moesten wennen.

De belangstelling voor deze wedstrijd — ook van de zijde van de „Arca” — was vrij groot. We hebben verschillende hooggeplaatste toeschouwers op de publieke „tribune” gezien.

Tijdens de eerste minuten van het spel werd het uitzicht van uw verslaggever enigszins belemmerd door een grote jeug-

dige schare, die de opperbrandmeester na enige tijd echter „onder controle (in zithouding) kreeg”, zodat wij de bal konden waarnemen, die op dat moment achtervolgd werd door De Graaf (3e stm.). Helaas gaf een been van de tegenpartij de bal een tegengestelde richting, waaruit een aanval werd opgebouwd. Gelukkig bleek onze verdediging paraat. Roolvink (matroos o/g) wist de bal te onderscheppen en weg te werken.

Er zat goed vaart in het spel en vooral van Nederlandse zijde werden een paar snelle aanvallen op het vijandelijk doel gedaan. Hierbij werd goed werk

geleverd door De Bruin (matroos) en De Schouwer (dekjongen), samen op de linksbuitenvleugel. Toch kwam het eerste doelpunt net uit de andere hoek, nl. van de zijde van De (Nederlandse) Leeuw (matroos o/g) die daar in zijn hemdje bleek rond te lopen. Met een hem gespeelde bal schoot hij op de goal af, de pet stevig op het hoofd gedrukt. Met een listig tikje werd de laatste man van de verdediging in de luren gelegd, zoals men op de tribune kon horen, en tenslotte had de keeper de bal voor het nakijken.

Hierna kwamen enige aanvallen van

de tegenpartij los, die niet zo vroeg op een achterstand gerekend had. Gelukkig beschikte de Nederlandse ploeg over een paar goede backs, waarbij Roolvink met menige doffe knallen een aanval wist te keren.

En dan de andere back. Als iedereen dacht: te laat, wisten de lange benen van Pardon (matroos o/g) de bal nog juist een andere richting te geven. Meestal met een enorm schot, gevolgd door diverse salto's, waarna hij weer opkrabbelde, pet recht zette en op zoek ging naar de bal. Deze bleek dan nog hoog in de lucht te hangen en soms zelfs weer vlak voor de enigszins verbaasde Pardon neer te komen. Doch hierdoor niet in 't minst uit het veld geslagen, wierp hij zich met nieuwe energie op de bal, waarbij Mulder (st. olieman) nog wel eens een handje kwam helpen.

Het werken van De Schouwer en De Bruin bleef echter ook niet onbeloond en na verschillende gevaarlijke aanvallen kwam er opnieuw een kans voor onze voorhoede. Er werden twee, drie spelers gepasseerd, gejuich, over die bal... belemmerd uitzicht vanaf de tribune... weer over, De Bruin heeft nu het leder, meer gejuich, een korte run, geloei, schot... GOAL!!!!!! 2—0.

Hierna vond men van Nederlandse zijde de tijd gekomen om het wat kalmer aan te doen, doch de India-ers dachten er anders over en Van Oostrum (matroos) kreeg nog enkele moeilijke ballen te verwerken. Steeds echter wist hij op het juiste moment in te grijpen en daarmee zijn roem als doelverdediger te vergroten.

Ook Holtrop (st. olieman) speelde niet onverdienstelijk en wist enkele aardige

ballen door te geven, doch het ontbrak op de gewenste momenten aan snelheid.

Aangemoedigd door het Indiase publiek wist Pardon nog enige krasse staaltjes acrobatiek met bal en lichaam uit te voeren, waardoor de tegenpartij diverse malen in verwarring werd gebracht, doch helaas was het ook voor onze ploeg niet altijd duidelijk waar de bal op zo'n moment bleef.

Maar de rust ging in met een niet onverdiende voorsprong van 2—0.

Direct na de rust trok men weer flink van leer. Dat bleek wel uit de diverse noodreparaties en operaties die verschillende schoenen moesten ondergaan. Verscheidene zolen en hakken slingerden over het veld. Een schoenmaker, die vandaag wel aan boord zal komen, stond glimlachend en handenwrijvend langs de lijn.

Het spel ging nu ongeveer gelijk op, hoewel de rechtervleugel van onze ploeg meer kansen kreeg dan de linker. Van der Velde (5e wtk.) bleek als spil voortreffelijk werk te leveren en wist door zijn krachtige schoten de voorhoede menige bal te bezorgen.

Het derde doelpunt ontstond uit een aardige aanval, die eerst wel door de keeper tot staan werd gebracht, doch waarbij hij de bal niet geheel onder controle kon krijgen, waarvan de aanstormende „Mister King” (De Coninck - 4e wtk) uiteraard handig gebruik maakte om het leder met een klein tikje over de doellijn te werken. Met luid gebrul werd dit doelpunt gevierd.

Het spel werd hierna wat ruwer en vlak voor de eretribune vond o.m. een betreurenswaardig incident plaats, waarbij een Nederlandse speler op snode

wijze ten val werd gebracht. De speler in kwestie hoorden we zeer boze plannen smeden, die gelukkig echter niet ten uitvoer werden gebracht. Dank zij de zeer ingewikkelde manoeuvres, salto's, etc. van de Nederlandse linksback „met de pet”, die hiermee vooral het Indiase publiek in extase bracht, werd echter ook de stemming op het veld weer snel beter.

Van beide zijden werden nog enige aanvallen op de respectieve vijandelijke doelen gelanceerd, doch geen daarvan werd met succes bekrond.

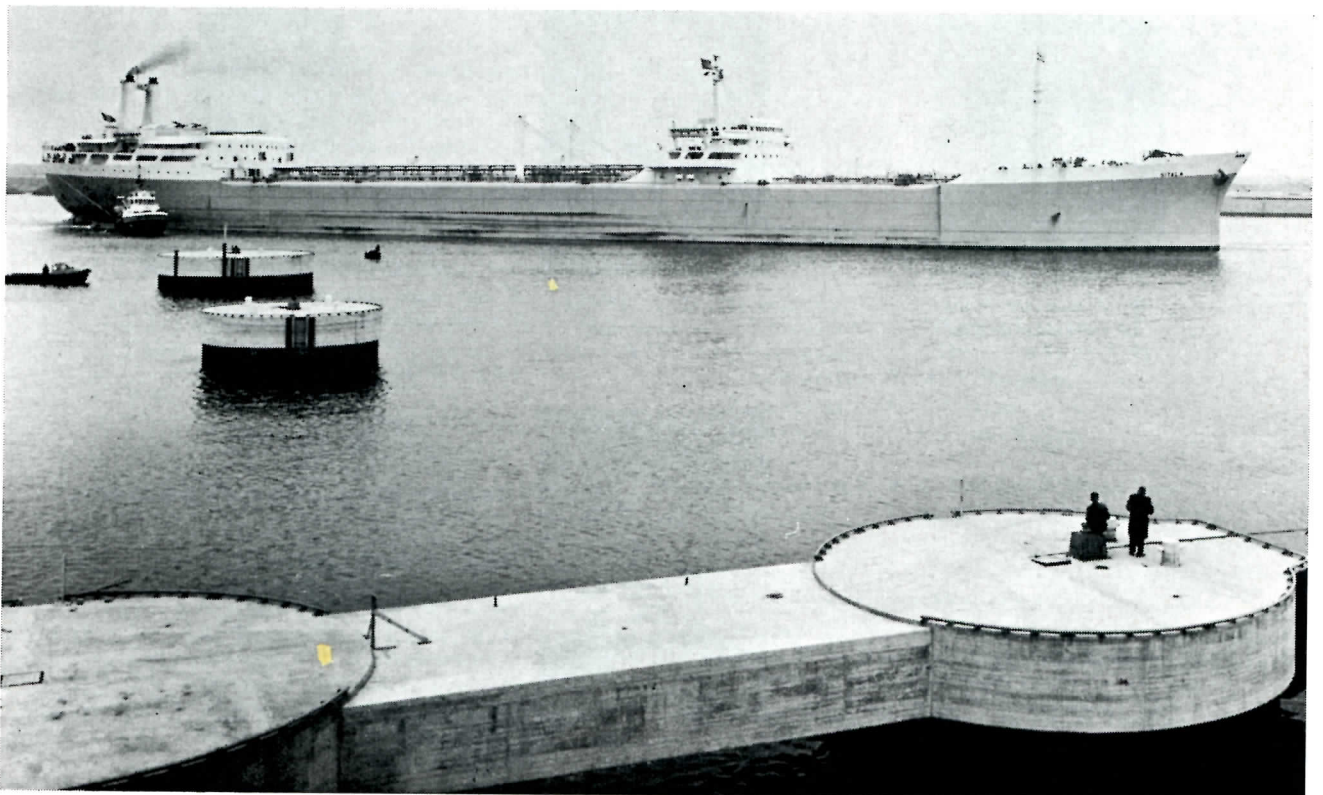
Nadat het eindsignaal geklonken had werden de spelers bijeen vergaderd en vond de uitreiking van de beker plaats. Een der Indiase autoriteiten hield hierbij een voortreffelijke redevoering, waarbij hij de spelkwaliteit van het Nederlandse elftal in hoge mate prees, terwijl hij wees op het feit dat de wedstrijd in prettige sfeer verlopen was. Hij sprak de hoop uit dat door deze ontmoeting de banden tussen Nederland en India verstevigd waren.

De Nederlandse aanvoerder De Coninck antwoordde hierop dat ook hij hoopte dat de banden tussen beide volkeren verstevigd waren en dankte met vriendelijke bewoordingen de heren brandweerlieden voor deze sportieve ontmoeting en de gastvrijheid op hun veld genoten.

„Misschien komt de Arca nogmaals terug in Kandla”, zo besloot heer De Coninck zijn woorden van dank, „zodat wij opnieuw om de beker zullen kunnen spelen.”

Besloten werd met een driewerf hoera, waarna de Nederlandse gasten door de gehele bevolking van Kandla tot de poort uitgeleide werd gedaan.

*Het ca. 74.000 ton metende Franse Groepstankschip „Sitala” in de vierde Petroleumhaven, Shell Europoort op 11-3-'61*



# Onze Jubilarissen



*J. D. Viergever*  
Hoofdwerktuig-  
kundige  
1936 — 6-4 — 1961



*J. Zaaijer*  
Hoofdwerktuig-  
kundige  
1936 — 15-4 — 1961



*A. Bollen*  
Hoofdwerktuig-  
kundige  
1936 — 23-4 — 1961



*M. H. Holtslag*  
Hoofdwerktuig-  
kundige  
1936 — 23-4 — 1961



*P. C. van de Dood*  
2e werktuigkundige  
1936 — 23-4 — 1961



*W. Balvers*  
2e werktuigkundige  
1946 — 26-4 — 1961



*W. J. van der Hoek*  
3e werktuigkundige  
1951 — 17-4 — 1961



*G. G. J. Alfrink*  
2e stuurman  
1951 — 27-4 — 1961



*J. Verhoeven*  
2e stuurman  
1951 — 27-4 — 1961



*J. J. van Vugt*  
bediende  
1951 — 19-4 — 1961

## Wij nemen afscheid van . . .



F. A. C. M. van Beek  
2e werktuigkundige  
6-10-1937 — 1-4-1961

2e wtk. **F. A. C. M. van Beek**, die op 1-4-1961 met pensioen is gegaan.

De heer Van Beek trad op 6-10-1937 in dienst als 5e werktuigkundige. Zijn eerste schip was de „Mamura”, waarop hij ook als 4e — en als 3e werktuigkundige heeft gevaren.

Ook tijdens de oorlog heeft hij op onze vloot dienst gedaan.

Zijn laatste schip was het s.s. „Korovina”, dat hij op 27-9-1960 te Schiedam heeft verlaten.

Wij wensen de heer Van Beek temidden van zijn gezin nog vele jaren van welverdiende rust toe.

---

### Personalia

(gedurende de periode 16-2-'61—15-3-'61)

#### Gehuwd:

11-3-'61: H. Unger, 2e stm., met mej. J. Blijlevens.

#### Geboren:

- 10-2-'61: Pieter Frans, zoon van P. F. Geel, 2e wtk., en mevr. B. H. Geel-Roodnat;  
12-2-'61: Monique Hendrika Maria, dochter van Th. J. G. Dünnwald, 4e wtk., en mevr. C. A. Dünnwald-Willemsen;  
14-2-'61: Jacob, zoon van R. van der Vlucht, 1e stm., en mevr. C. H. van der Vlucht-Noordhoek;  
22-2-'61: René Robert, zoon van P. R. van Kranen, 2e stm., en mevr. P. van Kranen-Letsch;  
28-2-'61: Peter, zoon van P. Ester, 2e wtk., en mevr. H. Ester-Korvezee;  
1-3-'61: Adrianus Robert en Theodorus Gerardus, tweeling van Th. E. Knijff, 3e wtk., en mevr. J. M. Knijff-Arp;  
2-3-'61: Lilian Ellen Maria, dochter van A. J. van Oudvorst, gezagvoerder, en mevr. S. A. D. van Oudvorst-Roding;  
12-3-'61: Robert Anthonie, zoon van A. A. van der Cingel, 4e wtk., en mevr. E. C. van der Cingel-Bouman.

### Mutaties

(gedurende de periode 16-2-'61—15-3-'61)

#### Met verlof:

- Gezagv.: A. Westerduin, A. A. van Ingen, H. A. H. Hijlkema, J. W. Jansen, P. van der Peyl, S. J. de Geus, A. van der Kroef;  
1e stl.: A. Tijsma, W. A. Kleine, M. E. Wolper, L. Brink, J. L. F. Vermeulen;  
2e stl.: H. Unger, A. Stolk, A. Visser, P. de Regt;  
3e stl.: P. C. Sajet, J. Vaandrager, P. F. L. Schölvinc, C. Haas, J. C. Aartsen, J. V. Kruit, F. A. Visser, L. Becker;

- 4e stl.: H. Wijnberg, C. Splinter, C. van Helden, J. A. Wormser, C. J. Clarisse;  
hfd.wtk.: J. Best, G. J. Weidema, H. van Manen, H. Edens Sr.;  
2e wtk.: G. Vis van Heemst, W. J. J. van de Berg, J. Broersen, H. Jongepier, T. E. Timmermans;  
3e wtk.: H. van Klaveren, G. H. Germing, W. Sattijn, R. Praasterink, P. Winkler;  
4e wtk.: Th. J. G. Dünnwald, J. A. Bieze, G. de Geeter, J. Reeders, J. J. Elich;  
5e wtk.: P. van der Hoeven, J. W. Keesmaat, H. J. I. Slingerland, S. A. Broek, J. J. Langendoen, H. Steenhuis, W. Vroling, J. Blok, J. I. Brangert, C. Slingerland, G. J. Spierenburg, M. A. Lamper, F. Dane, F. G. Krijgsman, D. Wildeboer, P. R. Bender, J. van Kooten.

#### In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: K. Degens, C. J. Danker;  
Timmerman: A. Lankhorst;  
Voorlieden: D. G. C. Schalker, S. v. d. Ploeg, H. J. Suiskens;  
1e pompman/  
bankwerker: J. Naber;  
2e pompman/  
bankwerker: P. M. A. Bierman;  
Bankwerker: C. J. Clarisse;  
Pompman: L. J. C. van Kuyen;  
Chef-  
hofmeesters: R. B. Vos, M. G. Bruggeman;  
Chef-koks: D. G. Tromp, R. Otte, L. Deynen.

#### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** 1e stm. D. Jongeneel, hfd.wtk. C. Assenberg, ll.stm. F. L. N. van de Ven, bankwerker J. Punt, chef-hofmeester C. E. Bestebroer.  
**m.s. Acila:** 3e stm. W. Kerbert, 4e stm. H. Looman, 5e wtk. J. A. Elemans, 5e wtk. C. H. H. Wisse, voorman J. J. Hardenbol, chef-kok W. F. v. d. Moezel.

**m.s. Acmaea:** 3e stm. J. C. Aartsen, 4e stm. E. Kuyt, wnd. 3e wtk. W. F. J. Bousen, 4e wtk. E. R. Ashof, 5e wtk. J. W. van de Berg.

**m.s. Acteon:** 2e stm. F. H. E. Edens, 5e wtk. J. Hensbroek, bootsman A. Reekers, voorman/donkeyman A. F. Blaauwikel, 1e pompman/bankwerker C. Voorspuy, 2e pompman/bankwerker J. H. Limburg, bankwerker D. Bakker, chef-hofmeester K. H. Nanninga, chef-kok H. M. v. d. Nieuwboer.

**s.s. Atys:** gezagv. B. van Bon, wnd. 2e stm. J. Bosman.

**m.s. Cinulia:** wnd. gezagv. K. J. van Noortwijk, wnd. 2e wtk. J. F. van den Bogaard, chef-hofmeester B. H. Nakken.

**s.s. Kara:** wnd. 4e wtk. R. Ouweland, 5e wtk. H. J. Kievit, chef-kok J. H. Limonard.

**s.s. Katelaysia:** gezagv. H. Faber, 2e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 3e stm. W. Kalkman, wnd. 3e wtk. P. J. de Lange, ll.stm. S. Termeer.

**s.s. Kelletia:** 3e stm. J. G. de Ruitter, 3e wtk. H. J. Nieuwenstein, wnd. 3e wtk. P. van den Biggelaar, 5e wtk. F. Frewow, 5e wtk. J. Schrale, bootsman H. J. A. Savonije, voorman C. Brandenburg, 1e pompman/bankwerker C. B. Soesbergen, 2e pompman/bankwerker J. A. F. Bakker, bankwerkers H. J. J. Vinken en T. Kros, chef-kok B. van Bennekum.

**s.s. Kenia:** 1e stm. D. P. Klip, 4e wtk. A. van Vliet, chef-kok J. Th. Brugmans.

**s.s. Khasiella:** 2e stm. D. M. Mos.

**s.s. Kopionella:** wnd. 2e wtk. A. C. van Spijk.

**s.s. Koratia:** hfd.wtk. P. Scherpenzeel, ll.stm. J. L. Rozijn.

**s.s. Korenia:** wnd. gezagvoerder W. Kuypier, bootsman J. C. Rustemeijer, voorman/donkeyman M. E. Staal, 1e pompman/bankwerker E. J. Simons, 2e pompman/bankwerker C. Molendijk, bankwerkers H. C. van Bragt en J. Junte, chef-hofmeester J. M. Buurman, chef-kok Ph. Smit.

**s.s. Korovina:** 2e stm. A. J. Schumm.

**s.s. Krebsia:** 1e stm. C. S. Duinker, hfd.wtk. B. C. Smit.

**s.s. Kylis:** 5e wtk. A. L. Bakker

**ms. Mitra:** 2e stm. E. van de Pol, 5e wtk. R. A. van Egmond.

**m.s. Navicella:** 4e wtk. J. M. ten Haaft, bootsman M. J. v. d. Neut, voorman A. M. Poots, 1e pompman/bankwerker Th. Stoutjesdijk, chef-kok B. van Essen.

**s.s. Ondina:** 3e wtk. J. Swagers.

**s.s. Philine:** 2e stm. J. J. van de Berg, 4e stm. J. de Jager, hfd.wtk. C. Krijger, 2e wtk. J. A. de Lange, 5e wtk. J. G. de Vries.

**s.s. Philippia:** 5e wtk. C. P. Kortekaas, 5e wtk. J. A. de Groot.

**m.s. Sunetta:** 2e stm. P. R. van Kranen, 4e wtk. H. S. Schlaghecke.

**s.s. Viana:** 3e stm. G. W. Bouma, 3e stm. H. Midderham, 4e stm. G. Buma, hfd.wtk. A. W. van Homoet, 4e wtk. M. W. D. Meijer, 5e wtk. N. J. Doorn.

**s.s. Zaria:** 3e wtk. H. G. M. Kok, 4e wtk. J. J. Kosten, ll.stm. G. Gerritse.

#### **Uit militaire dienst:**

4e stm.: E. Kuyt.

#### **In dienst getreden:**

Chef-koks: J. C. A. Monkel en K. J. Revet.

#### **De dienst verlaten:**

2e stm.: J. W. Vissers;  
3e stm.: P. M. Coté;  
4e wtk.: A. H. Verbeek, R. P. Veenstra;  
5e wtk.: L. Veldhuyzen;  
ll.wtk.: F. Göbel.

#### **Met pensioen:**

2e wtk.: F. A. C. M. van Beek.

#### **Behaalde diploma's:**

1e stm. G.H.V. 2e stm. P. R. van Kranen;  
1e stm. G.H.V.  
(Th.): 2e stl. F. H. E. Edens, R. J. Wyrdean,  
J. W. Bakker, 3e stm. J. G. de Ruitter;

2e stm. G.H.V.: 3e stl. C. Vlas, J. Moens, C. P. Schoenmakers;

2e stm. G.H.V.

(Th.): 3e stl. J. B. P. Imming, H. J. Jorna, M. C. Verhage, 4e stm. N. J. Steens;

„C” Th.: 2e wtk. P. Ester;

„C” Th. bep. A.: 4e wtk. W. C. van Brummelen;

„B”: 3e wtk. C. L. Fehrmann, T. E. Knijff, H. J. Nieuwenstein;

„A” en „B”

Th.: 5e wtk. J. Hensbroek, H. N. Berg, A. van

Dam, R. D. Kuil, J. Slot, D. de Knecht;

MVD: ll.wtk. H. A. Hutters, G. J. van Neuren,  
M. A. Lamper, G. N. M. Theuns.

#### **Aangesteld als:**

3e stm.: N. Venendaal, L. I. Noort, J. V. Kruit,  
F. W. H. Hussem, W. S. van der Ham;

5e wtk.: H. A. Hutters, G. J. van Neuren, M. A. Lamper, G. N. M. Theuns.

#### **Gepromoveerd tot:**

Bootsman: E. M. Meyer;

2e pompman/  
bankwerker: J. M. Mes;

Voorman/  
donkeyman: J. J. Hardenbol.

#### **Geslaagd voor getuigschrift radarwaarnemer en getuigschrift radarnavigator**

##### **Getuigschrift radarwaarnemer:**

17-2-'61:	J. Bosman	- 3e stuurman
	P. C. Rakké	- 3e stuurman
	A. Admiraal	- 3e stuurman
	D. J. v. d. Mast	- 4e stuurman
	W. Welbie	- 2e stuurman
	B. J. Dul	- 3e stuurman
	L. I. Noort	- 4e stuurman
3-3-'61:	J. J. Schouten	- 1e stuurman
	N. Venendaal	- 4e stuurman
10-3-'61:	J. Moens	- 3e stuurman
17-3-'61:	T. van Heuveln	- 3e stuurman

##### **Getuigschrift radarnavigator:**

17-2-'61:	F. Fekkes	- 1e stuurman
24-2-'61:	T. W. Pals	- 1e stuurman
	W. C. M. Immink	- 1e stuurman
3-3-'61:	M. Zuilhof	- 1e stuurman
10-3-'61:	J. J. Schouten	- 1e stuurman
17-3-'61:	G. Heising	- 1e stuurman

## **Mutaties Walpersoneel**

over de periode 16 februari t/m 15 maart 1961

#### **Overgeplaatst:**

20-2-'61: Mej. W. M. Nieste van ID naar CC.

#### **Gepensioneerd:**

1-3-'61: H. A. A. Overzier - sectie WD.

#### **De dienst verlaten:**

1-3-'61: mej. S. P. Looij - sectie PR;  
5-3-'61: H. C. Hansen - sectie ID.

#### **Jubilea:**

18-2-'61:	M. C. Peppinck	- 15 jaar - sectie SG
19-2-'61:	D. de Lelij	- 10 jaar - sectie WD
22-2-'61:	A. Brinkman	- 15 jaar - sectie BH
1-3-'61:	H. L. Ooms	- 40 jaar - sectie ND
1-3-'61:	P. Talma	- 10 jaar - sectie OT

#### **Geboren:**

13-3-'61: Cornelis Peter - zoon van C. Hoogland - sectie S.G.

#### **N.V. CURAÇOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ**

##### **In Nederland gearriveerd:**

A. van Hasselt (pensioen).