

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.



Havengezicht Curaçao

foto H. L. de Koning

IN MEMORIAM.



Hoewel niet onverwacht, ging op 3 juli het droeve bericht van het overlijden van kapitein D. Korver als een schok door ons heen. Hierdoor werd het laatste sprankje hoop op herstel, dat wij ondanks alles nog koesterden, weggenomen.

Kapitein Korver ving zijn loopbaan bij de Maatschappij aan in 1932 en bleef met een onderbreking gedurende de Tweede Wereldoorlog de tankvloot trouw voor meer dan 18 jaar. Nadien werd hij aan de wal tewerkgesteld en verbleef afwisselend in de Oost en in de kantoren te Londen en Rotterdam.

Met innige deelneming gaan onze gedachten uit naar zijn vrouw en zoons, die reeds zo vroeg hun echtgenoot en vader moeten missen.

Moge de levensmoed die hij bezat ook hen in deze droeve tijd tot steun zijn.

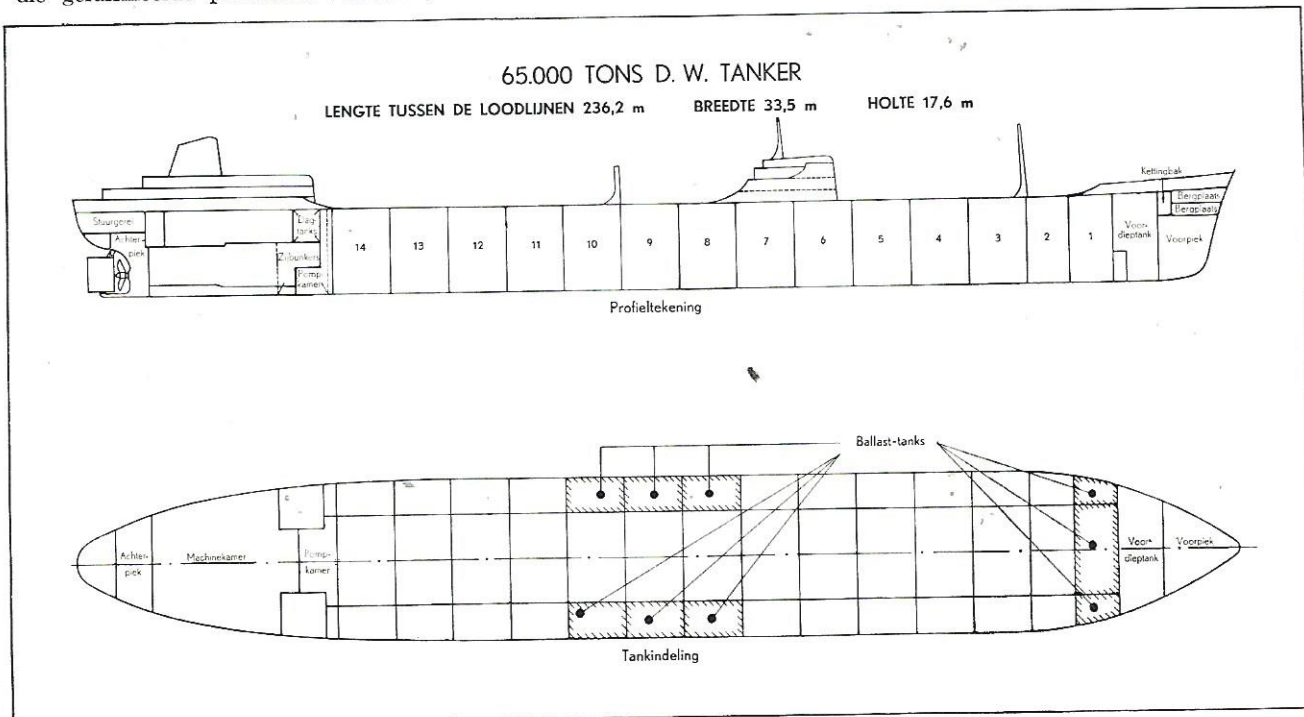
De ontwikkeling van het Tankschip

Het doel van een reder van een tankschip is ladingen olie te vervoeren tegen zo laag mogelijke kosten, met zo goed mogelijk gescheiden houden der soorten olie en met doeltreffende middelen voor het laden en lossen. De ontwikkeling van de moderne tanker is voortgesproten uit het streven van de ontwerper om aan deze eisen te beantwoorden, en hoewel het niet juist zou zijn te veronderstellen dat het eindpunt bereikt is, lijdt het geen twijfel dat in de laatste jaren grote vooruitgang is geboekt in het ontwerpen van tankschepen en in de maatregelen om de onderhoudskosten van reeds in dienst zijnde schepen omlaag te brengen. Niet alleen zijn de schepen groter geworden, doch ook de voortstuwingsmachinerie, de capaciteit der ladingpompen, enz., zijn zeer verschillend van die van de 12.000 tonners die direct voor en na de oorlog in gebruik werden genomen.

Olietankschepen, met uitsluiting van gespecialiseerde schepen zoals die voor het vervoer van bitumen en vloeibaar gas, kunnen fundamenteel worden onderverdeeld in twee groepen: (1) tankschepen voor het vervoer van ruwe olie en (2) tankschepen voor het vervoer van geraffineerde produkten. Ruwe-olietankschepen zijn in zeer korte tijd snel toegenomen in afmetingen, van 28.000 tonners tot 38, 45, 65.000 tonners en groter. Voor deze schepen die in geladen toestand een diepgang van wel 43' en 44' hebben, is het nodig geworden de walinstallaties een waterdiepte en de verdere daarmee in overeenstemming zijnde faciliteiten te geven voor het manoeuvreren en meren. De tankschepen die geraffineerde produkten vervoeren, hebben thans een

deadweight van ongeveer 16 tot 18.000 ton met een diepgang van 29'-30'. Deze schepen vervoeren een veelheid van produkten, hoofdzakelijk van raffinaderij naar verbruikershavens.

Er zijn echter grote verschillen tussen een tanker bestemd voor het vervoer van geraffineerde produkten en een tanker uitsluitend voor het vervoer van ruwe olie; de enige overeenkomst tussen deze twee typen tankschepen is die wat betreft algemene indeling en het profiel van het schip. In dit opzicht is waarschijnlijk het meest opvallende verschil tussen de moderne tanker en de 12.000 tonner waarvan hierboven sprake was, de plaats en het aantal der pompkamers. De tankschepen van vóór de oorlog en kort na de oorlog hadden gewoonlijk twee pompkamers, een vóór en een achter de midscheepsbovenbouw. Deze zijn nagenoeg overal vervangen door één pompkamer in het achterschip, die gebruikt wordt als cofferdam tussen de machinekamer en de ladingtanks, hetgeen, afgezien van de grotere lengte die beschikbaar wordt voor de ladingtanks, bovendien gelegenheid geeft om de ladingpomp aandrijvende motoren in de machinekamer te plaatsen. Het type met twee pompkamers beantwoordde echter aan een zeer nuttig doel, daar zij door de aard van de constructie zelf, een afdoende barrière vormden tussen verschillende soorten lading toen lekkage in de schotten een vaak voorkomend verschijnsel was. De snelle ontwikkeling van de lastechniek, gepaard gaande aan verbeterde constructie en betere faciliteiten der scheepswerven, heeft aan het schrikbeeld „lekkage tussen tanks onderling” prak-



tisch een einde gemaakt, waardoor het mogelijk werd verschillende soorten lading te vervoeren zonder gebruik te maken van afscheiding met behulp van tussenliggende pompkamers.

De voordelen die kunnen worden verkregen uit een geheel gelaste constructie, beperken zich echter niet tot het beter gescheiden houden van ladingen; een volledig gelaste gladde scheepshuid geeft ook aanmerkelijke besparing aan energie voor voortstuwing en groter laadvermogen in vergelijking met een geklonken schip van vergelijkbare afmeting.

Bij de problemen die verband houden met de behandeling van de steeds groter wordende ruwe-olie-tankers komt nog het probleem van het lossen binnen een tijd die redelijkerwijs aanvaardbaar is; om deze behandeling te bespoedigen wordt, naast het gebruik van pompen met groot vermogen voor het lossen, vaak ook gebruik gemaakt van een grote tankinhoud speciaal voor schone ballast. Om tanks voor schone ballast te kunnen hebben, moet in het lading-tank-gedeelte van het schip voldoende ruimte-inhoud aanwezig zijn om bepaalde tanks uitsluitend te bestemmen voor schoon water, en daar de pompen en leidingen voor deze ballast geheel onafhankelijk werken van die voor het verwerken van de lading, kan het schip ruwe olie laden en tegelijkertijd ballastwater wegpompen. Zo kunnen ook, terwijl de lading wordt gelost, de ballasttanks worden gevuld. De hoeveelheid schone ballast hangt natuurlijk af van de inrichting en de grootte van het schip, maar algemeen kan men aannemen dat in een tankschip van 65.000 t. deadweight voor ongeveer 14.000 ton schone-ballast-ruimte kan worden gemaakt.

Door deze speciale schone-ballasttanks in of dichtbij de midscheeps te plaatsen, wordt niet alleen de bedrijfsefficiëntie van het schip verhoogd, doch wordt het ook mogelijk lichtere profielen voor de dekconstructie en bodembepaling te nemen, waardoor het staalgewicht van het schip geringer wordt. Deze ballast-tanks zijn bij geladen schip leeg, zodat zij het moment van doorzakking waarop de profielen van de constructiedelen worden gebaseerd, aanzienlijk verlagen. De plaatsing van de ballast-tanks midscheeps, weergegeven in de schets van de 65.000-tonner, is hierop gebaseerd; de extra tanks voor schone ballast in het voorschip zijn uitsluitend bedoeld om het schip de gewenste trim te kunnen geven.

Het groter worden der schepen, in het bijzonder van de diepgang, heeft het noodzakelijk gemaakt, aan de hand van proeven met scheepsmodellen het gedrag van een schip na te gaan wanneer het zich voortbeweegt door nauwe vaarwaters, zoals kanalen, rivieren en zeestraten. Het was reeds bekend, dat geladen schepen die het onder water zijnde gedeelte in de traditionele vorm hebben, bij het binnen- varen of het doorvaren van een kanaal e.d. dieper gaan liggen. Hoe groter de gelijkvormigheid tussen onderwaterdwarsprofiel van het schip en het dwarsprofiel van de waterweg, hoe sterker het dieper liggen, het z.g. „squatten”. Afgezien van dit „squat”-probleem, moest ook de bestuurbaarheid worden bestudeerd alvorens de ontwerpen voor de grotere schepen konden worden afgemaakt.

Terwijl bij een ruwe-olie-schip de voor schone ballast benodigde ruimteinhoud wordt verkregen door het hoge soortelijke gewicht van ruwe olie — gewoonlijk ongeveer

0,820 of meer — moet een tankschip voor geraffineerde produkten vaak een veelheid aan produkten innemen met een soortelijk gewicht van maar 0,720, zodat voor een gewicht aan geraffineerd produkt meer ruimte-inhoud nodig is vergeleken met die nodig voor een gelijk gewicht aan ruwe olie. Bovendien kan een schip met gecombineerde lading 8 of 9 verschillende produktsoorten vervoeren, die in verschillende havens moeten worden gelost. Dit, en het lage soortelijk gewicht van de lading, sluiten in het algemeen iedere mogelijkheid uit om voor zo'n schip schone-ballasttanks in te richten.

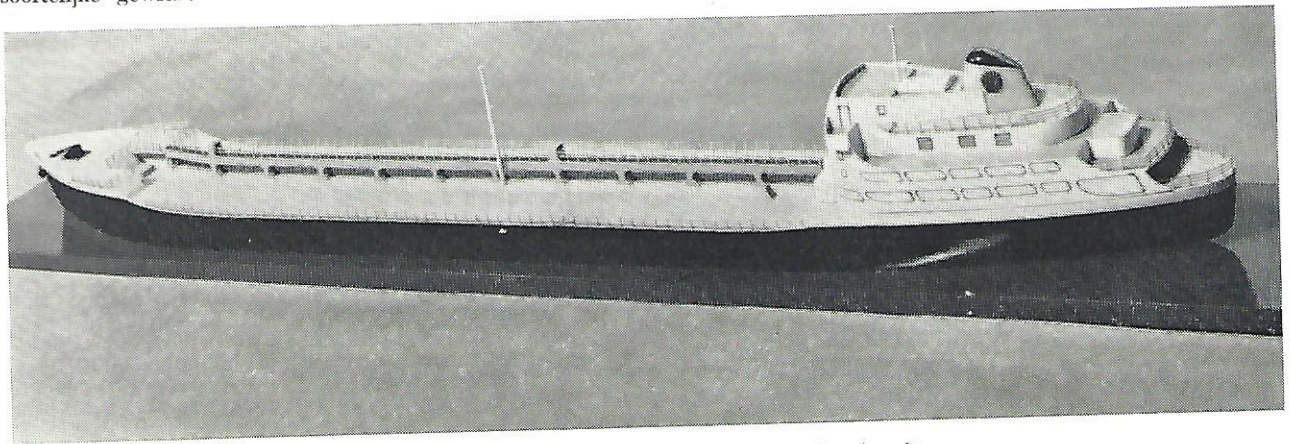
Wellicht is een van de laatste wijzigingen in het uiterlijk van sommige moderne tankschepen het feit geweest dat de bovenbouw midscheeps geheel is weggelaten en de bovenbouw op het achterschip groter is geworden, omdat alle verblijven en gerieflijkheden die tot nog toe gewoonlijk midscheeps te vinden waren, daarin ondergebracht zijn. Dit schijnt een logische ontwikkeling te zijn met voor de hand liggende voordelen, doordat dan airconditioning, zoet- en zoutwater voor de verblijven, enz. enz., gecentraliseerd liggen. De onderhoudskosten worden waarschijnlijk eveneens geringer. Een punt dat tegen het plaatsen van de verblijven in het achterschip spreekt, wordt echter gevormd door de vraag, of het schip vanuit de brug op het achterschip even veilig kan worden bestuurd en beheerst, in het bijzonder bij mist. Verscheidene schepen tot 38.000 ton deadweight zijn enige tijd in exploitatie geweest met het stuurhuis op het achterschip en tot nog toe schijnen geen moeilijkheden te zijn ondervonden. Of dit betekent dat schepen van een afmeting tot 65.000 ton deadweight en meer dit voorbeeld zullen volgen, blijft echter de vraag.

De economische noodzaak om de tijd doorgebracht in een haven tot een minimum te beperken, heeft geleid tot het in gebruik nemen van centrifugale pompen met hoog vermogen voor het lossen van de lading. In het thans onder handen zijnde ontwerp voor een serie schepen van 65.000 ton deadweight worden 4 zulke pompen gemonteerd, elk gedreven door een stoomturbine van 1000 B.H.P. In dezelfde pompkamer bevinden zich 2 pompaggregaten van 300 B.H.P. voor het manipuleren met schone ballast.

Het ladingpomp- en ballastpomp-vermogen in deze super-tankers is dus totaal ongeveer 4.600 B.H.P. en vereist de levering van 75.000 lbs. H.D.-stoom per uur.

Dezelfde fundamentele overweging om de tijd in een haven doorgebracht tot een minimum te beperken, dwingt ons om het probleem van de machinerie voor de voortstuwing telkens weer in studie te nemen.

Inherent aan de aard van het bedrijf heeft het tankschip de neiging veel stoom te verbruiken, enerzijds om de lading te verwarmen en anderzijds om tussen twee ladingen in het inwendige van de ladingtanks schoon te maken. Het verwarmen van de lading — oorspronkelijk bedoeld om verpompbaarheid te verzekeren — en het schoonmaken van tanks met stralen heet zeewater onder hoge druk, kan wel eens 65.000 lbs. L.D.-stoom per uur vereisen. Dit zijn de twee voornaamste factoren die hebben geleid tot de groeiende populariteit van de stoomturbine-tanker. Het gebruik van stoom uit de hoofdketel als bron van energie voor het verpompen van de lading is nog een facilité die de voorkeur voor de met stoom voortgestuwde tanker heeft doen ontstaan, in het bijzonder daar waar het grote schepen betreft en waar het enige uitvoerbare alternatief zou zijn de



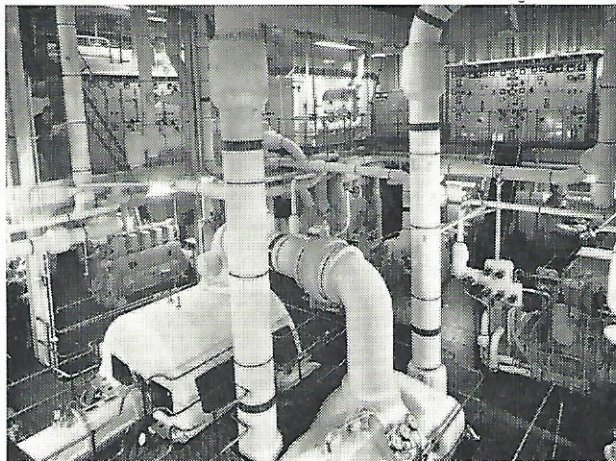
Model van een tanker met volledige accommodatie achteruit.

een of andere vorm van onttrekken van energie uit de hoofdmachine voor voortstuwing.

De verbrandingsmotor in zijn diverse vormen, van de direct gekoppelde langzaam lopende diesel tot de gasturbine, met gebruikmaking van hetzij gelijkdrukverbranding, hetzij de „free piston gasifier”, concurreert nog steeds hevig met de stoomturbine en negeert het bestaan van een maximum aan vermogen, althans binnen de grens die reeds bepaald is door overwegingen van schroefafmeting en gewicht bij ongeveer 25.000 as-p.k. voor enkelschroefschepen in de klasse van 16/17 knopen.

Het voornaamste argument ten gunste van de dieselmotor ligt in zijn beter thermisch nuttig effect. De 3:2 gewichtsverhouding in brandstofverbruik tussen stoom en diesel betekent meer dan slechts het verschil in brandstofrekening. De extra brandstofkosten van het stoomschip voor een gelijk reistraject zullen zonder uitzondering de nuttige belasting van de stoomtankschepen verlagen. De werkelijke brandstofrekening zal normaliter de 3:2 verhouding ten ongunste van het stoomschip niet vertonen, tenzij het motorschip wordt aangedreven met stookolie van diezelfde kwaliteit. Het meerdere gewicht aan bunkers dat een 22.000 as-p.k. stoomschip op een reis van de Perzische Golf naar Noord-Europa als nadeel zal hebben, kan neerkomen op 600 ton.

Willen de stoomturbine-tankschepen de populariteit rechtvaardigen die zij op het ogenblik blijken te genieten dan moeten zij de reputatie van grotere betrouwbaarheid en geringere onderhoudskosten in vergelijking met verbrandingsmotoren, bij het in bedrijf zijn consequent ophouden. Dit punt hebben in hoge mate alle scheepsvortstuwinginstallaties gemeen, en niet alleen olietankschepen, hoewel perioden in een haven van minder dan 24 uur praktisch geen tijd laten voor grotere reparaties of voor het stilleggen van de installatie ten behoeve van routine-inspectie of revisie.



Machinekamer met T.L.-verlichting.

Corrosie-bestrijding in tankschepen is nog steeds een van de belangrijkste punten die om oplossing vragen. In dit opzicht worden de onderzoekingen op verschillend gebied voortgezet om te komen tot de beste middelen ter voorkoming van corrosie.

De belangrijkste methode van corrosie-bestrijding die in de laatste jaren is toegepast, is de z.g. kathodische bescherming, waarbij het staal van de tanks beschermd wordt gedurende de periode waarin corrosie het sterkst optreedt, dat is wanneer de tank volgeballast is met zeewater. Er is een zekere mate van „voortgezette” bescherming zelfs wanneer niet ononderbroken zeewaterballast in de tank is, omdat door de kathodische bescherming de stalen oppervlakken van de tank bedekt worden met een beschermende kalkachtige laag. De corrosie in de ladingtanks die niet voor zeewaterballast worden gebruikt en dus niet met behulp van kathodische bescherming tegen roestvorming kunnen worden gevrijwaard, mag, hoewel niet van ernstige aard, niet over het hoofd worden gezien; in dit verband heeft het gebruik van Epikote-verf op harsbasis en van corrosie-bestrijdende middelen een stadium bereikt waarin praktische

toepassing in nieuw-gebouwde tankers kan worden ingevoerd.

Een van de obstakels die moesten worden weggeruimd, zodat de toepassing van Epikote-verf voor het inwendige van ladingtanks in de praktijk kon worden ingevoerd, was het vinden van een economisch verantwoorde wijze van algehele verwijdering van walshuid en roest die zich op de te behandelen staaloppervlakken bevond. Deze moeilijkheid is nu grotendeels overwonnen, doordat een groot aantal scheepswerven uitgerust zijn met schrootblaas-installaties die zowel scheepsplaten als profielstaal kunnen behandelen, waardoor vóór de bouw van het schip al de nog aanwezige walshuid kan worden verwijderd.

De toepassing van verf en de levensduur ervan heeft in de afgelopen paar jaren in sterke mate de aandacht gehad; als resultaat hiervan zien wij met vertrouwen de mogelijkheid tegemoet om zowel het bovenwater- als het onderwater-materiaal van het schip zodanig te behandelen dat het niet nodig zal zijn er de eerste 2 jaren naar om te zien.

Een in de praktijk uitvoerbare methode om de ruwheid van het staal van de huidbeplating te meten, heeft een duidelijker inzicht mogelijk gemaakt in de factoren die de progressieve toeneming van de weerstand van de scheepshuid beïnvloeden. Experimenten met 2 zusterschepen die onderworpen werden aan de gemeten-mijlproef vóór en na hun jaarlijkse dokking (tot nog toe gedurende 3 jaren) hebben getoond dat het verlies aan snelheid gedurende het eerste jaar 7 à 8% van het dienstvermogen bedraagt, terwijl het verlies in het tweede en derde jaar aanmerkelijk geringer is en nagenoeg kan worden teniet gedaan door schilderen tijdens de jaarlijkse dokking. Men vermoedt dat het begin-verlies aan snelheid aan bepaalde factoren toe te schrijven is en in deze richting worden proeven genomen om de hierover bestaande theorie te bewijzen.

Mechanische beschadiging van de verflaag op de scheepshuid geeft vaak aanleiding tot ernstige aantasting van de beschadigde plekken door corrosie. In dit opzicht worden onderzoekingen verricht met een eenvoudige vorm van kathodische bescherming van de scheepshuid door over het achterschip een anode van aluminium-kabel te laten slepen. Deze kabel wordt gevoed door een lage-voltage generator en kan een grote hoeveelheid elektrische stroom naar de zee voeren en weer terug naar de scheepshuid. (Dit is o.a. toegepast bij het m.s. „Willem Ruys” van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd Red.)

Gezien de betrekkelijk lange tijd die tankschepen in vergelijking met andere soorten schepen op zee blijven, is er een duidelijke neiging om de verblijven voor officieren en bemanning gerieflijk te maken. Bijzondere aandacht is gewijd aan mogelijkheden tot ontspanning. Vele tankers bovendien een bioscoop-installatie, waarmee iedere week filmvoorstellingen worden gegeven.

Gezien het in het begin van dit artikel duidelijk tot uitdrukking gebrachte doel van een tankschip-reder, moet aan nieuwe vervoersmethoden — zoals transport van olie in op sleeptouw genomen plastic tanks, de eventuele toepassing van kernenergie in een onderzoektankschip, en alle soortgelijke ideeën, zorgvuldige aandacht worden besteed om te zien hoe de transportkosten per ton olie zich verhouden tot die van de thans gebruikelijke vervoerswijze.

Binnenkort zal naar verwachting de „Auris” (12.000 tons Shell-tanker) weer naar zee vertrekken met een nieuwe gasturbine installatie voor de voortstuwing.

Terwijl het gasturbine-schip „John Sergeant” van de Verenigde Staten een omkeerbare schroef heeft, wordt bij de nieuwe voortstuwinginstallatie van de „Auris” de energie mechanisch, via tandraden en hydraulische koppeling, overgebracht, waarbij de verlangde variaties in de snelheid van de schroef worden teweeggebracht in het transmissiesysteem dat door „Pametrad” is ontworpen. De bedrijfsresultaten worden met grote belangstelling tegemoetgezien.

Nieuwe vormen van transport zullen zonder twijfel nieuwe problemen met zich brengen; welke deze ook mogen zijn, het blijft de verantwoordelijkheid van de gebruiker en van de ontwerper om een veilig en degelijk schip te verkrijgen, evenals het de plicht is van degenen die zich met het transport zelf bezighouden, de wettelijke voorschriften betreffende het manipuleren met aardolieladingen strikt na te leven, want erkend moet worden, dat, ondanks het voortdurend voortschrijden van de techniek, de zee een even geducht element is gebleven.

Vrij vertaald uit „World Petroleum”.

24 juni 1958

Ondanks alle minder plezierige zaken die zich in de wereld afspeelden en die ons in onze dagbladen worden voorgeschoteld, heeft de afgelopen maand getoond, dat men zich in Nederland niet zo licht van de wijs laat brengen door wat de kranten schrijven. Rustig wordt voortgegaan met het werk dat gedaan moet worden om de toekomst van het land te verzekeren.

Poort van Groningen.

Op 5 juni heeft H.M. Koningin Juliana in Delfzijl het nieuwe bedrijf van de Koninklijke Nederlandse Soda Industrie officieel in gebruik gesteld, een groot project dat veertig miljoen gulden heeft gekost en in vier jaar tijds uit de grond is gestampt. De produktie is nu al voldoende om de binnenlandse behoefte aan soda geheel te dekken en men bezint zich al op export.

Delfzijl, de laatste decennia niet meer dan een kustvaarthaven van regionale betekenis voor de Groninger veenkoloniale industrieën, was vast besloten toen de plannen voor de soda-industrie vaste vorm begonnen te krijgen, zich daaraan op te trekken. Het is daarin al aardig geslaagd. In vier jaar is het aantal inwoners gestegen van ongeveer 10.000 tot 14.000, allerlei nevenindustrieën hebben zich in de stad gevestigd en er is nog ruimte voor meer. Met een internationale scheepvaarttentoonstelling, scheepsmodellen en wat dies meer zij in alle winkelatalages, scheepvaartfilms in de cineac en de zeer gewaardeerde medewerking van Delfzijl's grootste concurrent, Emden, gaat men begin juli Groningen's eerste haven voor het voetlicht brengen.

Europoort.

Een paar weken na de opening van het soda-project heeft minister Drees het sein gegeven voor het begin van de uitvoering van een nog groter en grootser plan, het plan-Europoort, om aan de monding van de Nieuwe Waterweg een haven- en industriegebied te maken. Vooral erts, maar ook kolen zullen daar worden overgeslagen en wat de erts betreft, ook worden verwerkt in de daar te stichten staalfabriek; de grootste tankers zullen er hun ladingen kunnen lossen dank zij de pijpleiding naar het Roergebied, die zal worden aangelegd. Het Europoort project waarvoor in eerste aanleg 65 miljoen gulden nodig is, heeft binnen een jaar zijn beslag gekregen en binnen drie jaar moet het klaar zijn: een kanaal evenwijdig en aangetakt aan de Nieuwe Waterweg, met havens en aanlegplaatsen voor zeeschepen; dit wordt een zoutwatergebied. Verder komt er een zoetwaterverbinding voor de binnenvaart naar het Brielse Meer (het mondingsgebied van de voormalige, thans afgedamde Brielse Maas). Alle omliggende terreinen moeten tot 5,50 m boven NAP worden opgespoten, waarvoor ettelijke kilometers perskaden nodig zijn en bovendien een 200-tal bunkers moet worden ge-

sloopt. Voor wie van cijfers houdt: 2.500.000 m³ perskaden, 34.000.000 m³ baggerwerk en 200.000 m³ betonsloopwerk.

Delta-toerisme.

Intussen wordt er aan de andere kant van Rozenburg en Oostvoorne, in het Haringvliet stug en staag doorgevoerd aan de eerste fase van het Deltaplan. Van Hellevoetsluis, Stelendam, Rotterdam en misschien nog wel van andere plaatsen in de buurt uit kunt u nu een rondvaart naar de Deltawerken maken. Naar de duizend meter lange bouwput voor de uitwateringssluizen midden in het Haringvliet, waar op de binnenglooiingen van de ringdijk al rogge en tarwe (tegen het verstuiven) groeien en waar de mannen van Rijkswaterstaat, de dijk- en rijswerkers en de polderjongens voortdurend waakzaam zijn om zo nodig de strijd tegen het water op te nemen. Als straks het tijdelijke elektrische gemaal klaar is, zal dit vijf miljard liter brakwater uit de bouwput pompen en dan zullen ze op de bodem een in 1940 verongelukt jachtvliegtuig vinden, hoewel het daarom niet is begonnen. De put moet droog voor het bouwen van 16 sluisen van 60 meter breed, waar overheen later een autoweg komt.

Zoals gezegd, al dit werk geschiedt in de eerste plaats met het oog gericht op de toekomst. Ook in andere opzichten worden er toekomstplannen gemaakt, wat weer gebleken is uit het initiatief dat door Rotterdam genomen is om in die stad een universiteit te krijgen met vijf faculteiten: economie, letteren en wijsbegeerte, wis- en natuurkunde, genees- en heelkunde en theologie. Tenslotte is het van groot belang de jeugd een wetenschappelijke vorming te kunnen geven, zodat zij in staat zal zijn aan de eisen die de samenleving van morgen zal stellen te beantwoorden.

Blokker.

Hebt U nooit van Blokker gehoord of van de daar woonachtige Ben Essing? Deze Ben, student in de rechten aan de Utrechtse universiteit, heeft kans gezien Blokker een wereldnaam te bezorgen. Jazz-musici uit zestien Europese landen, verenigd in het „Tower of Babel“-orkest zullen spelen in de veilinghallen van Blokker. Dit orkest is speciaal samengesteld ter gelegenheid van het Amerikaanse jazz-festival in Newport. Blokker is al jarenlang een kleine doch zeer welvarende gemeente, even ten oosten van Hoorn in West-Friesland, maar zonder enige folkloristische of historische pretentie en deswege voorbestemd eeuwig onbekend te blijven. Niet dat de 2700 inwoners onder die idee gebukt gingen; anders hadden zij hun fruitveilinggebouw niet „Op hoop van zegen“ genoemd. Maar hun aspiraties gingen beslist niet verder dan in vrede en voo spoed te leven van de jaarlijkse opbrengst van de fruitoogst.

Een jaar of wat geleden ging het echter de plaatselijke jeugdvereni-

gingen niet zó voor de wind. Maar voorzitter Ben Essing wist raad. Hij contracteerde de Dutch Swing College Band en kreeg 3500 toehoorders. Toen keek de penningmeester weer vrolijk. Dit jaar wilde Ben weer eens „een aardigheidje“. Eerst probeerde hij Victor Silvester, maar dat ging niet door wegens een verschil van mening tussen het ministerie van Sociale Zaken in Den Haag en het Ministry of Labour in Londen. Dan „maar“ Benny Goodman en dat lukte wel. Voor 5000 mensen à raison van f 4,50 per persoon.

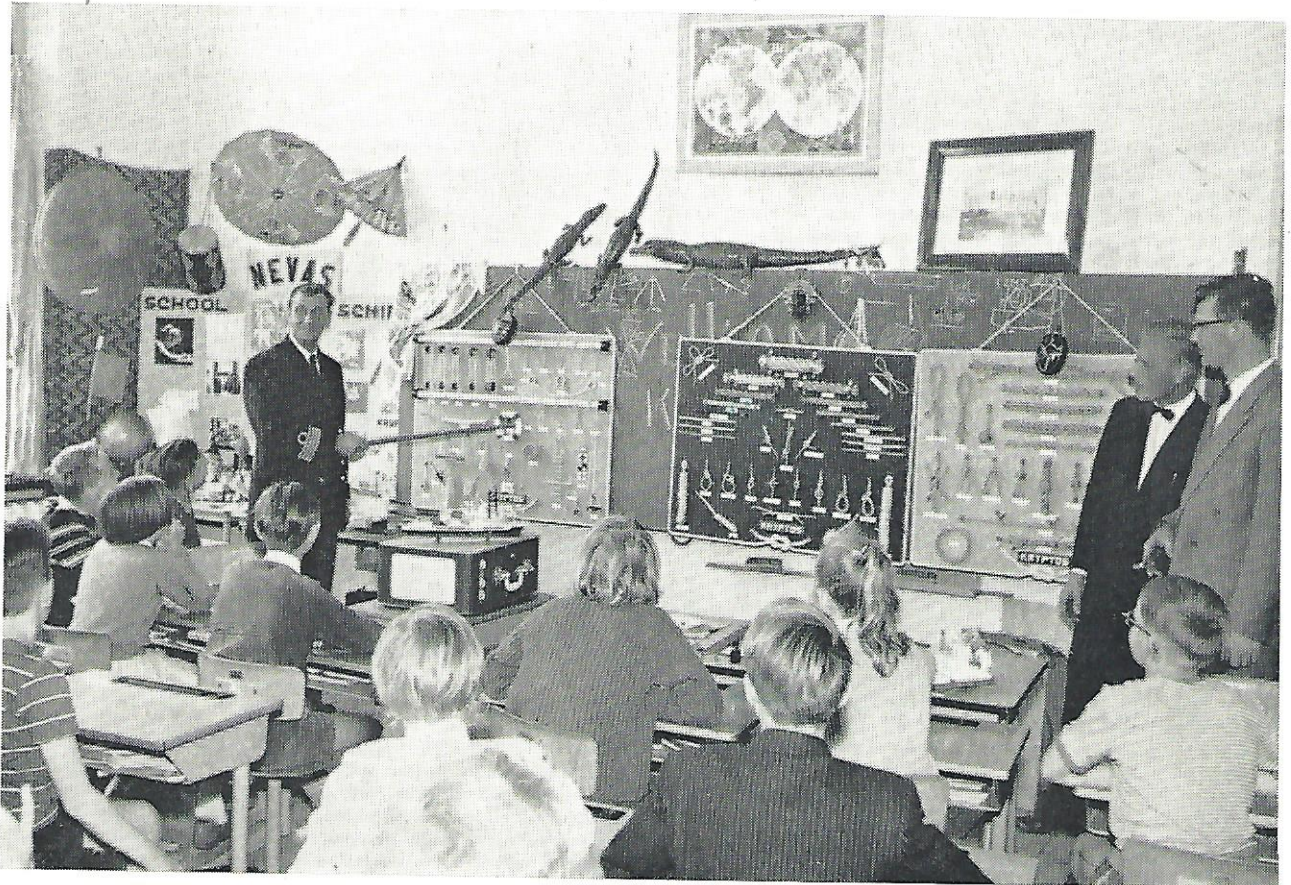
En nu dan het „Tower of Babel“-orkest. Weer zullen de leden van de jeugdvereniging de ruim 200.000 veilingkisten eigenhandig uit het gebouw moeten slepen (en de volgende morgen er weer in) en weer zullen ze de zorg op zich nemen voor auto- en rijwielstalling, garderobe en diverse bars. Alleen wie van ver komt en na afloop niet meer naar huis wil of kan, zal in Hoorn of Enkhuizen moeten overnachten, want het enige Blokkerse hotel heeft de ontwikkeling niet zo snel kunnen volgen en heeft nog altijd niet meer dan 20 slaapplekken.

Hilton.

Vlak vóór de feestelijke viering in Amsterdam van de nieuwe scheepvaartverbinding met New York, kwam het bericht dat het risicodragend kapitaal voor het bouwen van de twee Hilton-hotels in Amsterdam en Rotterdam beschikbaar is. Twee feiten, die nauw met elkaar verband houden. Want toen destijds Arnold Bernstein, eigenaar van de American Banner Lines, de nieuwe passagiers- en vrachtdienst aankondigde, had hij gezegd: „Ik zorg voor de Amerikaanse toeristen; Amsterdam moet zelf zorgen, dat ze zo lang mogelijk hier blijven.“ De eerste „zending“ toeristen is nu met de „Atlantic“ gearriveerd en het wordt dus werkelijk tijd, dat er met het bouwen van de hotels wordt begonnen. In Den Haag hebben we na de vage toekomstbeloften voor een voetgangersviaduct over het Gevers Deynootplein (en voorlopig géén pier!) tenminste ook iets om ons op te verheugen; nee, nog geen nieuwe Kleine Comedie en geen nieuw station, maar wel „Sorghvliet“ dat waarschijnlijk het volgend jaar weer voor het publiek zal open gaan.

En voor de Friezen is een nóg feestelijker gebeurtenis nóg dichterbij. In oktober komt de onder auspiciën van de Friese akademie samengestelde encyclopedie over Friesland van de pers. Dit zal dan het eerste regionale naslagwerk zijn en er is reden om aan te nemen, dat het uniek zal blijven. Dr. H. J. Brouwer, een der directeurs van de Friese akademie, voert de hoofdredactie, bijgestaan door de redactieraad; ds. J. J. Kalma, dr. W. Kok (eveneens directeur van de Friese akademie) en M. Wiegert. Vrijwel alle wetenschappelijke instanties, gemeenten, provinciale diensten, dagbladen en tijdschriften die Friesland rijk is, hebben belangeloos aan de samenstelling medege-
werkt.

s.t.s. „Kryptos” en de Rijksleerschool te Haarlem



De adoptie van het s.t.s. „Kryptos” door de Rijksleerschool te Haarlem is van de beginne af een succes geweest en deze school heeft zo langzamerhand een abonnement op bezoek aan en van „hun” schip. Toen de „Kryptos” dan ook in Amsterdam kwam dokken, was het eigenlijk niet meer dan normaal dat over en weer bezoeken werden gebracht. Op 7 juni j.l. bracht kapitein Kasten, vergezeld van zijn echtgenote, alsmede twee van de drie bemanningsleden — die een pracht stuk werk hadden geleverd met hun knopen- en splitsenborden — een bezoek aan de school waar niet alleen tal van curiosa werden aangeboden doch waar de kapitein uitleg gaf van knopen, splitsen en onvermoeibaar bleek in het beantwoorden van de talloze vragen die op hem werden afgevuurd. Staf- en bemanningsleden van de „Kryptos” mogen met eer terugzien op het zo succesvolle contact in de afgelopen maanden. Verder laten wij de leerlingen aan het woord, die dit keer wederom Uw redactie van kopij voorzagen.

DE „KRYPTOS” BEZOEKT DE RIJKSLEERSCHOOL.

Het was die zaterdagmorgen de 7e juni rommelig in de 6e klas van de Rijksleerschool. En dat was geen wonder ook!

De hele klas was in de blijde verwachting van: De kapitein en nog een paar andere mensen van de Shell-tanker „Kryptos” die een bezoek aan onze klas zouden brengen.

Half tien.

En jawel hoor, daar kwamen de kapitein met zijn gevolg, zijn vrouw, de heer Schuller van Shell Tankers, de heer Happée van de „Nevas”, die altijd voor onze brieven zorgt, de heer Blauw, scheepstimmerman en de heer Heuser, matroos, de klas binnen.

Het begon meteen al met uitdelen van geschenken. Eerst schonk de Kapitein ons drie kaaïmannetjes, dat zijn kleine krokodillen. Toen werden er snoepjes uitgedeeld. Daarna kregen wij drie paar sambaballen, die zeer mooi bewerkt waren, een kleine Indianenmombakkes, helemaal van rubber, twee kleedjes, een wiri, dat is een kleine, holle

ijzeren staaf die van onderen open is, met allemaal ribbel-tjes en daarbij een klein ijzeren staafje om over de ribbel-tjes te halen en er dan muziek op te spelen, een oude zeekaart met ballon uit de 17e eeuw tot aan het vliegtuig (20e eeuw) toe, met de scheepvaart was dit hetzelfde; twee doeken uit Malta en Columbia, twee kameeltjes uit Suez en vele wimpels o.a. uit: Curaçao, Buenos Aires, Columbia, Noorwegen en Spanje. We kregen ook nog twee model-boten, een prachtige tanker en een radarboot van de Mississippi de „Robert Lee”, die schitterde in het zonlicht.

Tussen zulke schepen werden grote gevechten gehouden wie de heerser der Mississippi zou zijn en men schoot daarom zelfs de kapitein van de brug. Het mooiste van alles waren de drie borden met allerlei touwwerk.

De borden waren gemaakt door de heren Blauw, Heuser en Klerk.

Op één van de borden prijkt een kleine schelp, die veel op de „Kryptos”-schelp lijkt.

Er is ook een verkleind model van een log bij. Verder zitten er nog allerlei steken, touwen en knopen op. De kleuren van de borden zijn knap uitgezocht en maken de hele klas fleurig. Het gele bord is bekleed met allerlei knopen en steken. Op het rode bord zitten allerlei soorten touw en kabels. Op het blauwe bord zitten twee balken met allerlei takels er aangemaakt.

Na nog van alles verteld te hebben ging de kapitein met zijn gevolg om een uur of half één weg uit de klas. Maar de hele klas vond het de fijnste ochtend van het hele jaar!

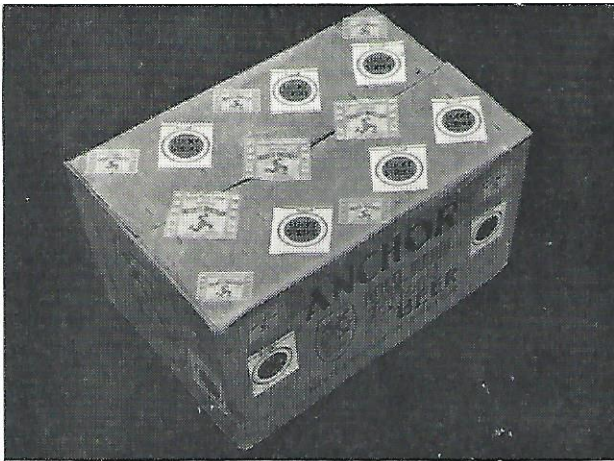
BEZOEK AAN ONS CORRESPONDENTIESCHIP.

Mijnheer van Heerikhuizen, onze onderwijzer, had met de hele klas afgesproken dat wij met z'n allen om half tien aan het station zouden zijn. Wij liepen naar het perron waar de trein naar Amsterdam moest voorkomen en stapten even later in. Toen wij uit de trein stapten, in Amsterdam, kwamen we op het grote perron van het Centraal Station. We

STOP DAT ROKEN!

Hoe het begon weet niemand precies, maar op een gegeven moment werd mij een weddenschap aangeboden. De Hoofdwerktuigkundige wilde stoppen met roken! Hij voerde als argument aan, dat de rooksalons aan de wal veelal te ver weg lagen of in zodanige staat verkeerden, dat je al gerookt had voor je een sigaret in je mond had gestoken. Nu hadden velen van ons dat idee ook al, maar het was toch nooit zó geweest, dat wij ons van het roken hadden laten afhouden.

Als ik er een kist bier opzette, zou de „baas” een maand lang zijn slaafse gewoonte laten varen! Dit leek mij een prachtige gelegenheid op een goedkope manier aan bier te komen. Gezien de hoeveelheid strootjes die onze Hfdwtk. de lucht in blaast, moest hij wel verliezen.



De inzet.

„Wanneer begint u met uw rookstaking”, vroeg ik. „Over 3 dagen, ik ben er nog niet klaar voor”, zei hij.

Dit antwoord deed mij vermoeden dat er achter de schermen geheime krachten aan het werk waren en mijn nieuwsgierigheid werd hierdoor wel erg op de proef gesteld. Het geheimzinnig doen met een boek, bracht mij op het idee dat daarin de oorzaak school voor het nog niet bereid zijn het roken vaarwel te zeggen.

Als enthousiast fotograaf stelde ik mijn fotoestel in — compleet met flits — en langs de hut lopende, nam ik het aanstaande slachtoffer op de zoeker. Daar de „baas” altijd met zijn gezicht naar de deur zit, werden mij generlei moeilijkheden in de weg gelegd. Zoals op de foto duidelijk te zien is, bleek het boek inderdaad de aanleiding te zijn van de weddenschap en „het nog niet klaar zijn”. Toen ik dit had uitgevonden, was het een kleine moeite het boek ter inzage te krijgen, temeer daar de „baas” zich nu toch verraden voelde.

„Poeh”, nadat ik het doorgebladerd had, kreeg ik zelf aanvechting met roken op te houden. Maar daar het doorlezen van dit proza bij de „baas” geschiedde onder het genot van een rokertje, besloot ik de weddenschap toch door te laten gaan.

Eindelijk was het dan zo ver! Van alles hebben wij geprobeerd hem aan het roken te brengen. Voor deze speciale gelegenheid werden zelfs heerlijk geurende sigaren gekocht... alles tevergeefs. Steeds weer zag de „baas” de vermanende regels in het boekwerk voor ogen. „U hebt een zware tijd te verwachten. U snakt naar een sigaret, maar denk aan uw vrienden, hoe honend zullen ze u aankijken als u nu opgeeft, hoe medelijdend zal hun blik zijn als u een zwakkeling blijkt te zijn.”

Iedere dag stormden wij als duivels op hem af, bespieden hem of lachten hem uit. „Of u er nu vandaag een opsteekt of morgen” zeiden wij. „En, u bent direct uit uw lijden als u nu een sigaretje opsteekt.” Maar minzaam wees hij onze verzoeken van de hand en na 14 dagen



„Het” boek.

begon ik zekerheid te krijgen dat ik weldra een kist bier armer zou zijn. Op zichzelf was dit natuurlijk niet het ergste. Het meest benauwende was — en dit speciaal te Puloe Bukom als wij in de bloedhete zon naar de — op zijn zachtst uitgedrukt minder comfortabele en hygiënische — rooksalon stapten, de „baas” al stond te kijken en al werd er niets gezegd, wij voelden dat hij dacht: „Stakkerds! Daar gaan ze weer. Slaven van hun verderfelijke gewoonten!” Wij kregen toch eigenlijk wel een beetje respect voor hem, die zo maar ineens 40 sigaretten per dag kon laten staan.

Wij schreven naar huis om dat boek ook opgestuurd te krijgen en reeds zijn er stemmen opgegaan een verzoekschrift naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat te sturen met de vraag het opnemen van dit uiterst suggestieve boek in de Scheepsbibliotheek van alle onder Nederlandse vlag varende schepen bij „Koninklijk Besluit” verplicht te maken. De kans is echter niet uitgesloten dat iemand die het in deze „voor het zeggen heeft” aandeelhouder is in een sigarettenfabriek en deze zaak in de doofpot stopt vóórdat de tekst is opgesteld.

De maand is voorbij en ik ben een kist bier armer; daar kom ik wel weer overheen, dat neem ik tenminste aan, maar wat mij onnoemelijk dwars zit, is wel dit: nadat de kist bier was overhandigd en ik de „chief” van harte had gefeliciteerd met het behaalde succes en een redevoering had afgestoken die klonk als een klok, toen, ja toen, ging hij minzaam lachend zitten en stak hij een sigaretje op!

M. E. W.

De prijsuitreiking.



liepen naar een paar grote aanlegsteigers en gingen staan wachten. Na 20 minuten gewacht te hebben, stapten we op de sleepboot „Shipdock” en voeren op de „Kryptos” af. We kwamen langs boeien en steigers met schepen, maar voeren verder naar de achterkant van de haven waar alle dokken zijn. Daar lag de „Kryptos”... Hij lag nog in het dok, dat was boffen!

Toen we op de „Kryptos” aankwamen, werden we door de kapitein en de verdere bemanningsleden die er nog waren, vriendelijk verwelkomd. We kregen meteen een flesje Coca Cola, dat we smakelijk opdrongen. Daarna werd de klas in vier groepjes van 10 kinderen verdeeld. Ikzelf was bij de groep van de Kapitein. We gingen eerst naar de brug. Daar stond o.a. het tegenwoordig zo moderne oriëntatiemiddel bij de scheepvaart. Ook kwamen we o.a. in de machinekamer. Daar stonden o.a. twee grote stoomketels met een heleboel meters en metertjes. De turbinemotor van het schip was er door de dokwerkers en andere werklui uitgehaald om nagekeken en schoongemaakt te worden. De buizen die daar allemaal liepen waren niet te tellen. Er stond ook een kleine motor aan en die gaf een lawaai!!!

Vanuit de machinekamer gingen we naar de twee voorraadmolders (hokken) waar voor 120 dagen voedsel in kan. Er hing nu niet bar veel in. Wel stonden er een paar kisten met bloemkool en rodekool. Er waren ook een paar dozen met allemaal blikken en blikjes met vis.

Daarna gingen we nog naar de kamer van de marconist. Nou, daar was het machtig hoor!

Er stond een grote grijze kast, die met de korte golf verbonden was en er stond nog zo'n kast die met de lange golf verbonden was. Dit alles was het bezit van Radio Holland.

De kapitein vertelde ook een grap die echt waar was. Hij was eens op een schip en de marconist had een dikke kater. Het lieve beest was gewend om boven op de kast van de korte golf te gaan liggen, als de marconist zat te seinen.



Nadere uitleg.

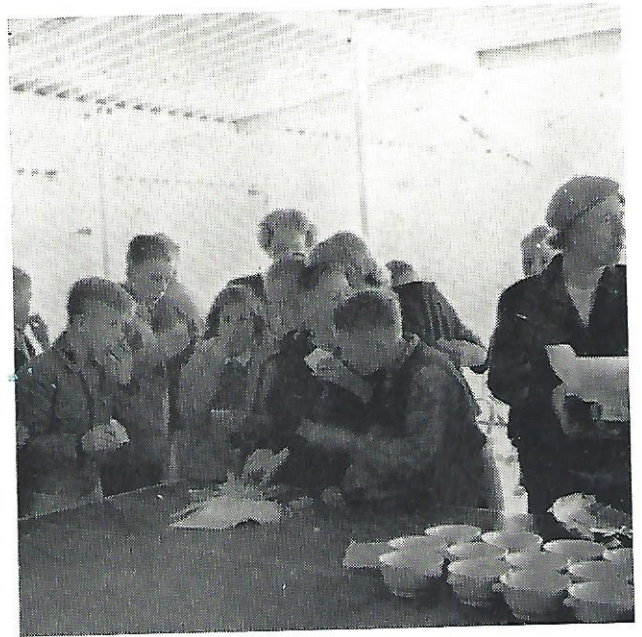
„PETROLEUM HANDBOOK”

Ten behoeve van de leden van de „C.N.O.O.K.S.” en gepensioneerde zeevarende personeelsleden laten wij onderstaand de inhoud volgen van een onlangs aan de leden van ons varend personeel gericht rondschrĳven inzake het in hoofde dezes genoemd boekwerk.

De bewerking van een nieuwe druk van „The Petroleum Handbook” verkeert in een vergevorderd stadium en men hoopt deze uitgeve tegen het einde van het jaar gereed te hebben.

Het boek is door deskundigen van de Maatschappij geheel nieuw bewerkt en bestrijkt een

Boven die kast zaten buisjes waarop, als er geseind werd, Hoge Spanning kwam te staan. Toen kreeg de kat een „opdonder”, zoals de kapitein dat zei, en is nooit meer in de marconistenkamer gekomen, omdat hij niet meer durfde.



Snert!!

Na het eten, we hadden met z'n allen lekker snert, sinaasappelen en appels gegeten, gingen we het dok in. Het was daar een lawaai van je welste. Het schip was van onderen helemaal vies, er zat een dikke laag roest op. We liepen met z'n allen eens onder het schip door. Nu, daar was wel wat te zien. Er lagen overall snoeren, die naar grote schijnwerpers leidden. Die schijnwerpers stonden daar, om mannen die op machines zaten, met lange ijzeren staven en grote draaiende ijzeren borstels er aan, bij te lichten. Die draaiende ijzeren borstels dienen hiervoor: de roest moest er mee afgeschuurd worden, waarbij grote stofwolken opstuiven.

Ook zagen we een paar mannen die een van de vier bladen van de schroef aan het verhitten waren. Men doet dat omdat het blad er anders niet afkan, d.w.z. het moet uitzetten anders zit het zo vast dat men het er niet afkrijgt. De schroef die de vorm heeft van een klavertje vier, moet er elke keer als het schip in dok ligt, worden afgehaald. En dat is geen gemakkelijk karwei! Eerst moet men het vuur zo erg op laten laaien, dat het zo heet wordt, dat als je naar de lucht er boven kijkt, je niets anders ziet dan verschrikkelijk getril en gerimpel.

Toen we dat hadden bekeken gingen we naar de kant van het dok, waarop we langs drie stenen trappen met vieze ijzeren leuning het dok weer uit klommen. Toen we op de wal stonden, zagen we de sleepboot al klaar liggen, welke ons weer naar de steigers voor het station bracht.

Daarna bracht de trein ons weer naar Haarlem, en begaven we ons op weg naar huis *na deze prettige en leerzame dag.*

John Meij.

zeer ruim gebied. Het boek begint met een hoofdstuk over de internationale aardolie-industrie en behandelt vervolgens

- alle aspecten van opsporing, boorwerkzaamheden en winning;
- verwerking en de verschillende toepassingen van aardolie-produkten en petrochemische produkten;
- opslag, vervoer en verkoop;
- research.

Deze nieuwe uitgave van meer dan 600 bladzijden wordt goed geïllustreerd met verklarende tekeningen en foto's. Als naslagwerk is het niet

alleen bedoeld voor nieuw personeel en voor de technisch geschoolde employés, doch het zal tevens waardevol blijken te zijn voor diegenen die hun kennis verder wensen uit te breiden dan het bedrijfszonderdeel waarbij zij gedurende vele jaren ervaring hebben opgedaan.

Het boek zal tegen de prijs van f 5,35 per stuk voor club-leden en gepensioneerden ter beschikking worden gesteld.

Mocht U ertoe willen overgaan dit boekwerk te bestellen, dan dient hiervan zo spoedig mogelijk schriftelijk kennis te worden gegeven aan „de Secretaris/Penningmeester C.N.O.O.K.S., Postbus 874, Rotterdam voorzover betreft C.N.O.O.K.S.-leden en aan Shell Tankers N.V., Sectie I.D., Postbus 874, Rotterdam voorzover betreft gepensioneerden.

Het/de bestelde exempl(a)ar(en) zal (zullen) aan Uw huisadres worden verzonden.

Inzake verrekening der kosten zal nader bericht worden gezonden.

SLEEPHELLING VOOR TANKERS VAN 50.000 TON

Belangrijk ontwerp van Mitchell Engineering.

Mitchell Engineering Ltd., Bedford Square, Londen, W.C. 1, heeft een ontwerp gemaakt voor een mechanisch werkende sleephelling, welke bestemd zal zijn voor tankers tot 50.000 ton draagvermogen. Tot op heden moeten dergelijke grote schepen, wanneer ze onder de waterlijn gerepareerd moeten worden, altijd in een droogdok gebracht worden. Dit werk brengt niet al te veel bezwaren met zich mee, omdat het dokken van schepen — ook zeer grote — op gemakkelijke wijze kan geschieden. Het grote probleem vormt echter het dok zelf. De kosten verbonden aan het bouwen van een drijvend dok zijn niet te onderschatten hoog, waarbij dan nog komt, dat men een gedeelte van de beschikbare wateroppervlakte moet opofferen aan een groot gevaarte. Een gegraven dok elimineert wel dit laatste verschijnsel, doch doet in prijs zeker niet onder voor het drijvend dok.

Wanneer men intensief gebruik kan maken van een dok, zullen de kosten aan de bouw en het onderhoud verbonden er wel uit kunnen komen na verloop van enige jaren. Er doet zich evenwel een moeilijkheid voor en wel, dat men bij het bouwen van een droogdok rekening moet houden met de grootste in de vaart zijnde schepen. Jarenlang is dit geen onoverkomelijk bezwaar gebleken, doch de laatste jaren is de situatie wel geheel veranderd. Wanneer over enige tijd een klein gedeelte van de wereldtonnage zal bestaan uit zeer grote tankers (60.000 tot 100.000 ton draagvermogen) zullen er vele moeilijkheden aan de reeds bestaande op dit gebied worden toegevoegd.

Het zal te begrijpen zijn dat men nu eenmaal niet een zeer groot dok kan aanschaffen, dat slechts enkele malen per jaar gebruikt wordt voor deze grote schepen. In een dergelijk geval kan zoiets niet rendabel zijn.

Om tegemoet te komen aan dit bezwaar heeft Mitchell nu een sleephelling ontwikkeld, waarvan een model tentoongesteld werd tijdens de jaarlijkse Mechanical Handling Exhibition, welke in mei j.l. in Londen werd gehouden.

Zoals de deskundigen vertelden zal men bij de hellingen volledig gebruikmaken van het getijverschil, dat vooral in Engeland aanzienlijk kan zijn op bepaalde plaatsen. Op deze manier zal het mogelijk zijn een 50.000 tons tanker binnen vijf uur op de helling te slepen.

De sleephelling bestaat uit een basisgedeelte van dik beton op de bodem van de rivier, haaks op de betreffende oever. Onder een bepaalde helling loopt dit bodemgedeelte naar de oever tot een punt, dat overeenkomt met het hoogst mogelijke getijniveau. Op deze betonbasis zouden dan wagentjes moeten komen, welke onderling verbonden zijn door middel van kettingen. Op deze karretjes komen dan diverse kielblokken, om de tanker in te kunnen vastzetten.

De gehele lengte van een dergelijke helling zou ongeveer 775 voet moeten bedragen, waarvan 610 voet zal worden voorzien van rails. Een tanker met een kiellengte van 750 voet kan dan gebruik maken van deze sleephelling.

De procedure van het hellingen is als volgt gezien. Bij hoogtij wordt de tanker boven de zich in het water, op de betonbasis, bevindende karretjes gebracht met behulp van sleepboten. Vervolgens gaat het schip voor anker tussen enkele markante punten, welke aangegeven kunnen worden met boeien. Wanneer nu het waterniveau daalt, komt de kiel van de tanker precies tussen de kielblokken in te liggen, welke op de genoemde wagentjes zijn aangebracht.

Wanneer de tanker eenmaal goed is vastgesjord, worden de wagentjes, waarop zich dan de tanker bevindt, tegen de wal opgetrokken. In ongeveer vijf uur is de gehele procedure afgelopen, waarna men kan beginnen met repareren.

Uit „Dagblad Scheepvaart”

VOETBAL SHELL TANKERS N.V.

Op 27 juni werd door een elftal van Shell Tankers N.V. deelgenomen aan een Nederlaagseriewedstrijd georganiseerd door de N.V. „De Oude Lijnbaan” te Vlaardingen. Gezien de zware nederlaag die de onzen vorig jaar in Vlaardingen leden werd deze wedstrijd met een zeker pessimisme tegemoet gezien.

Was het aanvankelijk deze dag met het weer droevig gesteld, naarmate het aanvangsuur naderde, klaarde het weer en de gezichten van spelers en supporters op.

Nadat aanvoerder Ouwens een vaantje in ontvangst genomen had, bracht middenvoor Van der Wiel om 7 uur precies de bal aan het rollen. Al gauw zag men aardige combinaties en als was de snelheid en het uithoudingsvermogen van enkelen wat ingeboet, technisch waren wij zeker niet de minderen.

Flitsende aanvallen van onze voorhoede, veelal ingeleid door Beekhuizen met als man op de achtergrond Van der Wal gaven de achterhoede van Oude Lijnbaan in deze eerste minuten handen vol werk.

Bij een van de Oude Lijnbaan-aanvallen speelde de overigens uitstekend spelende stopper Verschut in de 6e minuut de bal ongelukkig terug. Oude Lijnbaan kreeg hierdoor een kostbare voorsprong van 1-0.

Er braken nu benauwde momenten voor ons doel aan, waar de verdediging de grootste moeite had de stormachtige aanvallen van Oude Lijnbaan het hoofd te bieden.

Met luchtig open spel speelden de Lijnbaanmensen de weg naar het Shell Tankersdoel vrij en dit resulteerde in de 14e minuut in een prachtig doelpunt 2-0.

Onze linkervleugel was deze avond wel het best op dreef en met wat meer schotvaardigheid van de overige voorhoedespelers had ons elftal zeker een tegenpunt kunnen scoren.

Dit liep echter geheel anders uit.

Het elftal van Oude Lijnbaan vormde een beter geheel en na 20 minuten spelen bracht hun uitstekend spelende middenvoor de stand op 3-0.

Aanval op aanval volgde en geholpen door onze verdediging waarin vooral De Klerk en Van der Wal bijzonder op dreef waren, hield keeper Vis moedig stand.

Dit gaf onze voorhoedespelers kennelijk zoveel vertrouwen, dat er aardige tegenaanvallen gelanceerd werden. Bij een snelle tegenaanval, ingeluid door Beekhuizen kreeg Van der Wiel via Huijgen de bal te pakken en fel op de huid gezeten door een tegenspeler scoorde hij na 30 minuten spelen een tegenpunt 3-1.

De aanvallen van Oude Lijnbaan bleven echter een sterk karakter behouden en dit resulteerde in de 35e minuut in een prachtig doelpunt van hun linksbuiten, 4-1.

Ons elftal zette echter alles op alles en er braken benauwde momenten aan voor het doel van Oude Lijnbaan. Hun verdediging wist met de grootste moeite de fanatieke aanvallen van de onzen het hoofd te bieden.

Beekhuizen en van Beek losten van verre afstand enkele harde schoten welke rakelings naast gingen.

Na 40 minuten spelen gaf onze rechtsbinnen een prachtige voorzet en middenvoor Van der Wiel schoot van dichtbij hard in 4-2.

Even voor de rust wist Oude Lijnbaan echter nogmaals te scoren en met een 5-2 achterstand werd de rust ingegaan.

Na de rust kwam een herboren Shell Tankers elftal het veld op. Van een overwicht van Oude Lijnbaan was het eerste kwartier hoegenaamd geen sprake meer. Integendeel, Shell Tankers kwam steeds sterker opzetten. De kee-

per van Oude Lijnbaan kreeg handen vol werk. Met kunst en vliegwerk wist hij enkele harde schoten van Beekhuizen en Van der Ende op de doellijn te keren.

Na 20 minuten spelen miste invaller De Vries een fraaie kans om te scoren, zijn schot ging hoog over.

Geruime tijd speelde de strijd zich nu op het middenveld af.

Oude Lijnbaan speelde echter energieker en feller en kwam hierdoor het meest aan bod.

Keeper Vis was bij een van deze aanvallen al geslagen, maar de prima spelende De Klerk wist op de doellijn nog redding te brengen.

Onze voorhoede lanceerde met nog 10 minuten te spelen enkele aardige tegenaanvallen. Een fraai goal in de 36e minuut van Ouwens 5-3 leidde een spannende finale in.

Oude Lijnbaan ging echter het tempo aanzienlijk verhogen en ons elftal werd volkomen overspeeld. Onze middenlinie sloot niet voldoende aan en dit had tot gevolg, dat onze voorhoede te ver terug moest komen om ballen op te halen.

Oude Lijnbaan profiteerde van deze verkeerde taktiek en met nog 6 minuten te spelen werd de stand op 6-3 gebracht terwijl men er even voor het eindsignaal klonk zelfs nog 7-3 van wist te maken.

De 7-3 uitslag van deze zeer sportief gespeelde wedstrijd doet niet vermoeden dat de Keuzecommissie geheel in haar opzet geslaagd is. Wanneer wij echter in aanmerking nemen, dat ons elftal nimmer een oefenwedstrijd speelde en de spelers dientengevolge niet op elkaar ingespeeld waren moet het toch wel aan de bijzondere individuele prestaties toe te schrijven zijn dat deze nederlaag tot 7-3 beperkt bleef.

Na een training van enkele weken zou dit elftal in de Rotterdamse Zomeravond Bedrijfscompetitie zeker geen slecht figuur slaan.

Gezien de teamgeest die er tijdens deze wedstrijd heerste, moet het toch mogelijk zijn tot de oprichting van een Shell Tankers-elftal te komen. (Wie de schoen past, trekke hem aan).

Een zeer gezellig samenzijn besloot deze in alle opzichten geslaagde avond.

NATIONALE ZEILWEDSTRIJDEN



Op 5 en 6 juli werden op de Noordzee en ter rede van Den Helder nationale zeilwedstrijden gehouden onder auspiciën van de Koninklijke Marine Jachtclub.

In de klasse „Koopvaardij-sloepen” nam Shell Tankers N.V. daaraan deel met een tweetal reddingboten bestemd voor het in aanbouw zijnde motorschip „Acila”.

De boten waren bemand met een „gemengde bemanning” waaronder in dit verband moet worden verstaan een bemanning, samengesteld uit vloot- en kantoorpersoneel en de „opstelling” — om even een voor iedereen begrijpelijke voetbalterm te gebruiken — was als volgt:

Acila 5:

Stuurman: Tj. v. d. Kuip
Bemanning: J. W. van den Berg Sr.
C. Plomp
L. H. Roodhorst
H. G. P. Rijntjes
H. J. I. Slingerland
B. van der Velden
O. A. van der Want

Acila 6:

Stuurman: J. W. van den Berg
Bemanning: J. L. F. Vermeulen
E. J. Evenaar
J. J. van Veen
A. V. R. Bodamer
K. Watz
A. H. G. Klop

De tegenstanders waren een K.N.S.M.-er, een V.N.S.-er,



2 Holland-Amerika lijners en een S.M.N.-er. In totaal waren er dus 7 deelnemers in deze klasse.

Zaterdag was er weinig wind en veel stroom, zondag een matige wind en veel stroom. Beide dagen slaagde de K.N.S.M.-er erin als eerste te eindigen waaruit dus mag worden geconcludeerd dat men bij de K.N.S.M. gewend is een aardig stukje zeemanschap weg te geven.

De „Acila 5” eindigde zaterdag als 3de, zondag als 6de en de „Acila 6” respectievelijk als 4de en 5de, beide dus zo'n beetje in de middenmoot met een 3de prijs voor boot 5.

Van de bemanningen was iedereen daar wel tevreden mee want ach... zo'n eerste keer, onbekend water en stroom, nietwaar? Het staat echter wel vast dat we 't hier volgend jaar niet bij laten en dat de „Amsterdammers” een kwade aan ons gaan krijgen.

Dat we nu weer tezamen met al die andere beste stuurliu aan wal staan heeft daar echt niets mee te maken.

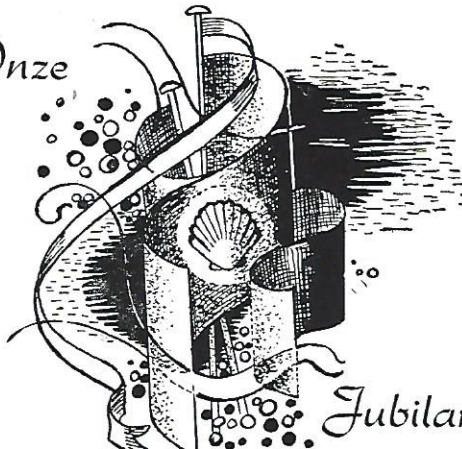
Wij nemen afscheid van...



Na bijna 28 dienstjaren heeft kapitein L. Tibbe per 1 juli 1958 de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten.

Ook kapitein Tibbe is een Uwer die geruime tijd in Oostelijke wateren heeft dienstgedaan en dan ook zijn 2de en 1ste rang diploma in het voormalige Batavia behaalde. In de tweede helft 1940 trad hij als 1e stuurman in dienst op het m.s. „Petronella” en bleef genoemd schip trouw totdat het in oktober 1944 op een mijn liep en verloren ging. Dit was niet het einde van zijn oorlogservaringen want voordat de oorlog was afgelopen deed hij nog dienst aan boord van het s.s. „Liseta” en m.v. „Corilla”. Het laatste schip waarop als gezagvoerder dienst deed was het m.s. „Mitra” waarvan hij het commando op 3 juni j.l. te Amsterdam overdroeg.

Kapitein Tibbe is thans in Engeland woonachtig en mede namens zijn collega's wensen wij hem het beste voor de komende jaren in welverdiende rust.

Onze  Jubilarissen



P. J. B. de Doelder
Hoofdwerktuigkundige
1928 - 30-7 - 1958



I. V. Buil
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 10-7 - 1958



N. P. J. van Doorn
Gezagvoerder
1933 - 17-7 - 1958



J. T. Renes
2e Werktuigkundige
1933 - 12-7 - 1958



W. H. Schermer
3e Werktuigkundige
1938 - 1-7 - 1958



B. van Bon
1e Stuurman
1938 - 6-7 - 1958



J. Ruyg
1e Stuurman
1938 - 6-7 - 1958



J. H. R. Broersma
Gezagvoerder
1938 - 6-7 - 1958



F. M. Ruizenaar
2e Werktuigkundige
1938 - 6-7 - 1958



A. W. van Homoet
2e Werktuigkundige
1938 - 8-7 - 1958



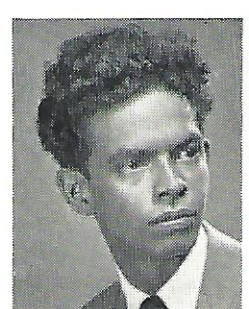
J. van den Berg
2e Werktuigkundige
1938 - 28-7 - 1958



P. H. Hulsmann
3e Werktuigkundige
1948 - 22-7 - 1958



A. Baljet
2e Werktuigkundige
1948 - 31-7 - 1958



H. Bax
3e Werktuigkundige
1948 - 31-7 - 1958

Personalia

Gehuwd:

- 11-6-'58 H. W. Vermaas, 3e stn., met mej. T. C. M. Potters;
17-6-'58 P. J. F. Debeus, 2e stn., met mej. A. A. Snijders;
2-7-'58 H. Buiten, 5e wtk., met mej. A. van Zalingen.

Geboren:

- 8-6-'58 Hendrik Jan, zoon van H. J. Borkent, 2e wtk., en mevr. A. Borkent-Lobs;
16-6-'58 Dolly, dochter van J. M. C. Jonkheid, hfdwtk., en mevr. D. Jonkheid-Stoffels.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand juni 1958.

In Nederland gearriveerd:

Gezagn.: H. O. W. Lotsy, J. Kwaadgras, G. J. Spaan, J. Unkel, A. Langendoen; 1e stl.: W. Haeck, J. Hagen, P. Schaap, M. Zuilhof, D. J. E. Boonstra, K. J. van Noortwijk; 2e stl.: J. van Beele, J. W. Vissers, H. Unger, H. Hooijer, D. A. C. Vermeulen, P. Maarleveld, 3e stl.: P. Snel, A. J. de Ronde, P. M. de Graaf, E. Moll; 4e stn.: H. Midderham; Hfdwtk.: J. Poldervaart, R. Kooymans, A. A. Goedhart, J. V. Buil, A. Mooy; 2e wtk.: F. M. Ruizenaar, W. K. van Houten, F. Engels, F. in 't Veld; 3e wtk.: A. Lobs, J. T. Knopper, D. Gooris; 4e wtk.: F. L. Alexandre, J. L. 't Mannetje, T. van Os, E. B. Landman; 5e wtk.: R. de Ruiter, C. G. Pusch, J. J. Neinhuis, A. N. Tuyp, A. H. Verbeek, G. P. Zwier, J. Reeders, G. J. Kusters, R. A. C. van den Kolk, J. J. Volmer, A. J. F. L. Pirée, D. de Pree, M. van Leeuwen, J. A. Bieze, J. H. Appel; bootslieden: N. Hoogendijk, M. C. Bey; timmerlieden: H. J. Blaauw, D. C. Rietkerk, H. J. Breedveld, J. v. Vessem; voorlieden: M. S. v. d. Akker, W. Bakelaar; pomplieden: M. J. v. Hattem, A. v. d. Berg; Chef hofmeesters: J. Baard, L. H. H. L. Leithuysen; chef koks: P. G. Terpsma, C. W. C. M. de Koning.

In België gearriveerd: Gezagn.: J. T. Sonderman.

In Engeland gearriveerd: Gezagn.: L. Tibbe.

TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Camitia”: 2e wtk.: (Als wnd. hfdwtk.) I. J. Vreke.
m.s. „Clavella”: 1e stn.: J. van der Velden; 3e stn.: W. Kruse; 2e wtk.: J. Melein; 4e wtk.: A. Hasper.
s.t.s. „Kara”: 2e stn.: E. v. d. Pol.
s.t.s. „Katelsia”: Gezagn.: A. D. G. Dros; 2e stn.: J. W. M. Vollebregt; Hfdwtk.: E. A. Stam; 2e wtk.: K. J. Wiessner; 4e wtk.: J. H. G. Grummels; 5e wtk.: W. B. van Stappen, J. Polling; bootsman: M. C. Bey; timmerman: J. M. C. v. Riel; voorman: C. Brandenburg; pompman: J. v. Creveld; ch.hofm.: F. Schifferstein; ch. kok: C. Niehot.
s.t.s. „Kermia”: 5e wtk.: R. O. Koop, J. I. Brangert; bootsman: A. Reekers; timmerman: H. Speyer; voorman: W. Bakelaar; pompman: A. v. d. Berg; ch.hofm.: P. Klopmeijer; ch.kok: H. de Bruin.
s.t.s. „Khasiella”: Gezagn.: M. M. van Vriesland; 4e wtk.: R. M. F. van den Berg.
s.t.s. „Kopionella”: 5e wtk.: F. Bergsma.
t.e.s. „Koratia”: 1e stn.: L. v. d. Ende; 5e wtk.: I. J. Buis, A. M. Vonkeman; bootsman: H. Jonkman; timmerman: C. v. Splunter; voorman: C. Voorspuj; pompman: G. P. de Bruyn; ch.hofm.: J. Kooi; ch.kok: J. J. Pronk.
t.e.s. „Korenia”: 5e wtk.: J. Willemse.
s.t.s. „Krebsia”: 5e wtk.: K. G. Kossen.
s.t.s. „Kryptos”: 4e stn.: W. Schmidt; 4e wtk.: D. Meurs; 5e wtk.: R. Ouweland; bootsman: J. R. Elsinga; timmerman: P. Broere; voorman: M. v. d. Vrie; pompman: J. Wols; ch. hofm.: S. J. v. Kooy; ch. Kok: W. de Ridder.

s.t.s. „Kylix”: 1e stn.: A. de Ligt; 4e wtk.: P. J. de Lange; 5e wtk.: L. Dijkgraaff, L. Cijssouw.

m.s. „Mitra”: Gezagn.: J. Lous; 4e stn.: L. J. Hirs; bootsman: B. Potters; timmerman: J. den Tuinder; voorman: J. Broersen; pompman: W. F. v. d. Sman; ch.hofm.: M. L. Verschoor; ch.kok: T. G. v. 't Hooft.

s.t.s. „Vivipara”: Gezagn.: A. de Boer; Hfdwtk.: G. C. H. Dijkstra; 3e wtk.: Th. C. F. Bijkerk; 5e wtk.: A. van Bodegom, J. W. Cadovius, G. J. A. Minx.

Naar de Oost vertrokken: 1e stl.: H. Faber, J. D. Sparling, P. G. C. M. Passieux; 2e stl.: P. de Regt, J. Verhoeven; 3e stl.: J. L. A. Plasman, E. J. Remmers (als wnd. 2e stn.), J. van Oosterhout; Hfdwtk.: A. Kievit; 4e wtk.: C. C. Bartels, C. L. H. Stocking-Korzen (als wnd. 3e wtk.); 5e wtk.: D. L. Exoo.

Naar de West vertrokken: 1e stn.: P. M. Overschie; 2e wtk.: P. v. d. Hout, L. Langendoen; 3e wtk.: A. Spuybroek; 4e wtk.: W. C. H. M. de Kok, F. van Balen; 5e wtk.: A. J. Klappe, N. Apeldoorn.

Naar Nigeria vertrokken: 2e stn.: A. van der Burg; 3e stn.: M. A. Messelaar; 3e wtk.: C. E. G. Hogendijk; 5e wtk.: A. O. A. Blom.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stn.: J. Verhoeven, dipl. 1e Stn. G.H.V.; stn.ll.: R. van Westendorp, dipl. 3e Stn. G.H.V.; 2e wtk.: J. Melein, A. Kievit, P. v. d. Hout, dipl. „C” als Scheepswtk., R. G. Pieters, H. Hielkema, theor. ged. van het dipl. „C” als Scheepswtk.: 3e wtk.: W. van den Bosch, C. E. G. Hogendijk, dipl. „B” als Scheepswtk.; 4e wtk.: E. J. Branger, theor. ged. van het dipl. „C” als Scheepswtk. J. Mostert, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. W. Cadovius, R. O. Koop, N. Apeldoorn, J. Huisman, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk., J. Willemse, J. v. d. Tempel, P. J. de Lange, J. F. de Gruiter, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: J. H. J. M. Stinkens, P. J. Ferwerda, dipl. als Ass. Scheepswtk., A. P. van Burgh, G. J. A. M. Siegmund, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stn.: R. van Westendorp; Hfdwtk.: A. Kievit; 4e wtk.: P. J. de Lange; 5e wtk.: J. B. van Haaster, J. H. Appel, A. P. van Burgh, G. J. A. M. Siegmund.

Nieuw aangenomen: 5e wtk.: I. J. Buis; ll.wtk.: P. Visser; pompman: A. Ouwens.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stn.: J. Westerdun; 3e stl.: J. A. Vette, J. Nagel; 2e wtk.: D. Mier; 3e wtk.: H. J. Fikkert; 5e wtk.: A. N. Tuyp; timmerman: G. J. J. Schaap; ch.hofmeester: A. Timmermans; pompman: C. Norbart; bootsman: F. W. H. Hussem.

Met pensioen: Gezagn.: L. Tibbe.

Overgegaan in dienst van N.V. de Bataafse Petroleum Maatschappij: Gezagn.: H. Bakker.

MUTATIES

Walpersoneel Shell Tankers N.V. en N.V. Curaçaoische Scheepvaart Maatschappij:

Tewerkgesteld: H. Bakker, ex vloot, sectie N.D.

Terug uit militaire dienst: H. Vasbinder, sectie B.H.

Uitgezonden: D. Gelderblom, sectie N.D., naar Venezuela.

De dienst verlaten: Mej. M. J. Nijpjes, sectie C.D.; mej. R. Lageveen, sectie C.C.d.; mej. C. Poot, sectie C.C.

Jubilea: D. van Zanen, sectie B.C., (10 jaar); W. B. Kruijsmulder, sectie A.P. (30 jaar); D. A. C. Gelijns, A.F.M. (30 jaar).

CURAÇAO:

Aangekomen met verlof en aansluitend pensioen: A. B. Schinkel.