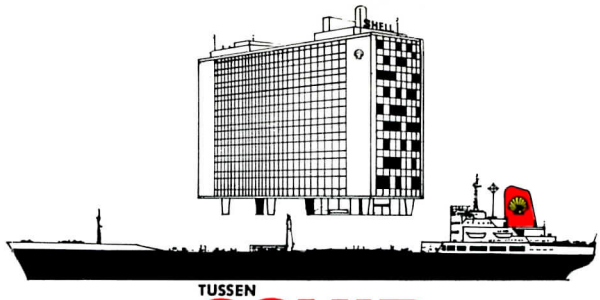


TUSSEN SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

AUGUSTUS 1967

Afscheid van hoofdwerktuigkundige G. Houwer

Zoals wij reeds in de vorige editie van „Tussen Schip en Ka" schreven, heeft hoofdwerktuigkundige G. Houwer op 1 juli jl. de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten. In verband hiermede werden de heer en mevrouw Houwer op 6 juli door onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ten afscheid ontvangen. Bij die gelegenheid werd nevenstaande foto gemaakt.

V.l.n.r. de heren W. C. Gijzen - Bijzonder Procuratiehouder van de Hoofdbank Rotterdam van de AMRO Bank; M. de Jong - Algemeen Procuratiehouder en Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie van Shell Tankers N.V.; W. F. Hak - Beheerder van het Kantoor Hofplein van de AMRO Bank; H. R. Krijn - Directeur van het Kantoor Goudsesingel van de AMRO Bank; H. Kuik - Finance Manager van Shell Nederland N.V.; mr. F. W. van den Berg - Directeur van de Hoofdbank Rotterdam van de AMRO Bank en L. F. van den Belt - Adjunct-Directeur en Hoofd van de Afdeling Personeel van Shell Tankers N.V.

GELD

zullen onze zeevarenden bij hun bezoek aan ons kantoor niet meer op het vertrouwde adres, kamer 2.26, kunnen opnemen, daar — hoe vreemd dit ook mogo klinken — de kas is opgeheven.
Er is echter geen reden hierover het voorhoofd te fronsen, omdat een en ander wordt opgevangen door een nieuwe bewoner die wij in het Shell-Gebouw aan het Hofplein hebben gekregen: de AMRO Bank.
Onze vele contacten met deze bank hebben er toe geleid, dat een vestiging hiervan — uiteraard van bescheiden omvang — in een hoek van de zuidhal is ondergebracht.
Degenen die dus hun gage willen opnemen, onkostendeclaraties willen verzilveren e.d. zullen zich in de toekomst, mits in het bezit van paspoort of ander legitimatiebewijs, aan de balie van deze nieuwe bewoner dienen te vervoegen, waar — naar wij vertrouwen — de service even coulant zal zijn als verleend door onze afgetreden kassier, de heer Th. M. I. de Koning, die de laatste jaren de scepter zwaaide bij de Kas van Shell Tankers N.V.

Bovenstaande foto werd gemaakt op het moment dat onze Adjunct-Directeur de heer L. F. van den Belt op 24 juli jl. het „kantoor Hofplein" van de AMRO Bank symbolisch opende door aan de balie zijn handtekening te plaatsen op een speciaal voor dit doel uitgeschreven betalingsopdracht.

Bij de voorplaat:

De vergrote havenmond van IJmuiden

Foto: Vereniging „De Amsterdamsche Haven"

Mededeling van de Directie

(Betreffende Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V./Shell Benelux Computing Centre)

Hierbij delen wij u mede dat besloten is, de hoofdkantoororganisatie van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. over te brengen van de Wassenaarseweg te 's-Gravenhage naar het Shell-Gebouw te Rotterdam. Deze wijziging van vestigingsplaats, waardoor de directie-organisaties van Shell Nederland N.V., Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. en Shell Tankers N.V. in één gebouw worden samengebracht, zal genoemde maatschappijen in staat stellen, de gezamenlijke efficiency verder te verhogen.
Tevens is besloten, het Shell Benelux Computing Centre over te brengen naar het gebouw aan de Wassenaarseweg te Den Haag, waardoor na de installatie van nieuwe computereenheden in dat gebouw een optimale dienstverlening aan de gebruikers daarvan kan worden gewaarborgd.
Rotterdam, 26 juli 1967.

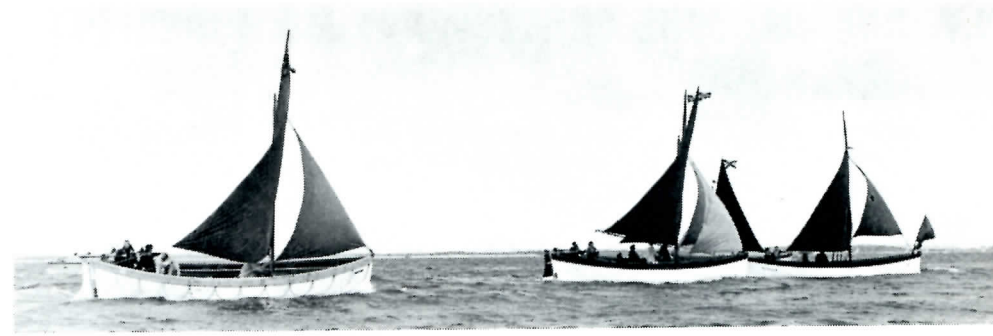
(w.g.) L. F. VAN DEN BELT

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ 1917-1967

Op 21 juli jl. herdacht de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij het feit dat zij vijftig jaar geleden werd opgericht voor de aanvoer van ruwe olie uit het gebied van het Meer van Maracaibo naar Curaçao.
De met kleine „Lake"-tankers aangevoerde olie werd op Curaçao deels in tanks opgeslagen voor overslag in grotere tankers voor vervoer naar elders, en deels verwerkt in het raffinagebedrijf op het eiland.
In 1914 begon de oliewinning van de Groep in Venezuela en daarmee ook het transportprobleem.
Het Meer van Maracaibo was toen alleen voor schepen met een geringe diepgang bevaarbaar en het zou zeer oneconomisch zijn geweest deze kleine vaartuigen te gebruiken voor het oceaanvervoer.
Dat bracht voor Curaçao het begin van het oliebedrijf, want met zijn diepe, natuurlijke haven was het eiland — op slechts 216 zeemijlen van Maracaibo gelegen — bijzonder geschikt als overlaadstation.
Bij de oprichting van de C.S.M. bestond de gehele vloot van deze maatschappij uit slechts twee, op Curaçao gebouwde, houten lichters met een totale vervoerscapaciteit van nauwelijks 800 metrieke ton, en een even groot aantal sleepboten. Er werd in San Lorenzo geladen en men deed er niet minder dan zeven dagen over om de rondreis Curaçao-San Lorenzo en terug te volbrengen.
In 1921 verkreeg men acht zogenaamde „monitors" (tot tankschepen omgebouwde oorlogsscheepjes) van ongeveer 500 ton elk, die echter voor het olietransport veel te wensen overlieten. De totale vlootcapaciteit bedroeg toen ongeveer 5000 ton.
Het jaar daarop werden twee speciaal voor de vaart op Venezuela gebouwde tankers van 1200 ton aan de vloot toegevoegd: de „Presidente Gomez" en de „Presidente Bolivar", gevolgd door twee stalen lichters, die gesleept moesten worden. Nadat de oude scheepjes successievelijk uit de vaart waren genomen en vervangen, begon een gestadige groei van de vloot. Eind 1925 was de C.S.M.-vloot reeds gegroeid tot 18 schepen met een totaal draagvermogen van 35.750 ton. In die jaren kreeg de Maatschappij ook een eigen dokbedrijf.
De meeste schepen bezat de C.S.M. in 1938, toen het recordaantal van 43 werd bereikt. Twee jaar later was dat aantal teruggebracht tot 33, maar het totaal tonnage was nog ruim duizend ton meer, namelijk 115.767 dwt.
Van allesbeheersende invloed op het ontstaan van de C.S.M. en de ontwikkeling van de vloot en het te gebruiken scheepstype zijn altijd de „drempels" geweest aan de ingang van het Meer van Maracaibo.
Door voortdurende baggerwerkzaamheden en verbeteringen van het vaarwater naar het Meer, werd het allengs mogelijk schepen met een grotere diepgang voor het olietransport te gebruiken. De C.S.M.-tankers werden dan ook in de loop der jaren steeds groter. Er kwamen tankers van 15.000 ton.
Haar topjaren beleefde de C.S.M. in 1950/1952; haar vloot had toen een totaal draagvermogen van 192.810 ton.
Doordat een gedeelte van de gewonnen olie in Venezuela zelf diende te worden verwerkt, ontstond een nogal aanzienlijk lokaal vervoer, zowel van de winningsgebieden naar de raffinaderijen in Venezuela, als van de raffinaderijen naar de Venezolaanse afzetgebieden.
Daar dit lokale vervoer uitsluitend met Venezolaanse tankers diende te geschieden, werd een aantal C.S.M.-tankers in eigendom overgedragen aan de Compania Shell de Venezuela. Deze C.S.V.-vloot ging tevens een klein deel van het vervoer naar Curaçao verzorgen.

Het s.s. „Gaza" merende aan steiger Valentijn III Zuid, geassisteerd door de stoomsleepboot „Parmo".

In 1953 werd een aanvang gemaakt met een grootscheeps project met betrekking tot het uitbaggeren van de „drempel" van Maracaibo. Deze werkzaamheden behelsden de aanleg van een diep kanaal, dat het Meer van Maracaibo toegankelijk maakte voor oceaanschepen.
De diepte van het Binnen- en Buitenkanaal, waarmee het vaarwater naar het Meer wordt aangeduid, liet toen toe dat tankers van 18.000 ton draagvermogen bij hoog water vol afgeladen door deze kanalen konden varen. In de volgende jaren ging men de kanalen ook voor grotere tankers bevaarbaar maken. Tevens begon men met de aanleg van nieuwe laadstations voor deze schepen. Thans zijn deze faciliteiten voor tankers tot ongeveer 50.000 ton draagvermogen toegankelijk.
Door deze totaal veranderde omstandigheden verdwenen de C.S.M.-tankers geleidelijk van het toneel en als laatste werden eind 1960 de tankers „Frasca" en „Manuela" uit de vaart genomen.
De drukte in de petroleumhavens van Curaçao is echter nog altijd bijzonder groot en zolang ruwe olie en olieprodukten op Curaçao worden aan- en afgevoerd, zullen de tankers in de haven een scheepsagent nodig hebben. Hierin ligt tegenwoordig en in de toekomst de taak van de C.S.M.
Daarenboven is in 1966 aan de C.S.M. wederom de positie van scheepseigenaar toebedeeld en wel van een aantal in Willemstad geregistreerde nieuwbouwtankschepen die van dat jaar af aan onze vloot zijn toegevoegd en onder beheer van Shell Tankers N.V. varen.
Voorts beheert de C.S.M. een havensleepdienst met twee moderne sleepboten van ongeveer 1200 pk, „Passaat" en „Koraal", waaraan sinds kort een grotere sleepboot van 2250 pk, de „Karet", is toegevoegd.
Uit dit weliswaar zeer summiere overzicht komt toch wel naar voren dat de C.S.M. op een boeiende en bewogen historie kan terugzien. Gezien het feit dat zo velen onzer hun hart aan deze Maatschappij verpand hadden, was er voor ons alle reden om even bij dit bijzondere jubileum stil te staan.
Wie meer over de geschiedenis van de C.S.M. wil weten, verwijzen wij naar het boek dat de heer G. W. Bakker er in 1962 over schreef, waarvan nog enkele exemplaren beschikbaar zijn.



ZEILWEDSTRIJDEN K.M.J.C. TE DEN HELDER

De jaarlijkse zeilwedstrijden op de Rede van Texel welke door de Koninklijke Marine Jachtclub worden georganiseerd, mogen zich in een groeiende belangstelling verheugen. De wedstrijden van dit jaar vonden op 8 en 9 juli jl. plaats. In de klasse koopvaardijsloepen (reddingboten) bedroeg het aantal deelnemers ditmaal zeven, te weten: Bennekom II - K.N.S.M.; Dam - H.A.L.; Lloyd Rapide - K.R.L.; Onoba - Shell Tankers; Randfontein - V.N.S.; 't Ruitertje - v. Nievelt Goudriaan; Samalona - S.M.N.

Was de wind op de eerste dag aan de flauwe kant, op de tweede dag konden de liefhebbers van een stijve bries hun hart ophalen (zie onderstaande foto). Beide wedstrijden leverden een klinkende overwinning op voor de Bennekom II van de K.N.S.M., die bijzonder kundig werd gezeild door 2e stuurman D. F. H. Schornagel.

Op de Onoba ging het ditmaal minder goed dan wij doorgaans gewend zijn en er zal dan ook heel wat aan de trim van schip en tuigage moeten worden „gedokterd" om te verhinderen, dat de K.N.S.M. haar zegetocht volgend jaar voortzet! De strijd verliep bijzonder sportief, de verhouding tussen „vriend" en „vijand" zeer hartelijk en het was als altijd een genot op dit moeilijke maar interessante wedstrijdwater de degens te kruisen.

Het eindresultaat over beide dagen luidde: 1. Bennekom II; 2. Onoba; 3. Randfontein. Aan de eigenlijke wedstrijden ging een oefenwedstrijd vooraf, die op 2 juli op het IJsselmeer werd gehouden. Bij zeer warm weer en weinig wind werd besloten van de Schellingwouderbrug rond Pampus en terug te varen. Ook in deze wedstrijd ging de Bennekom II met de eer strijken en legde de Onoba beslag op de tweede plaats, gevolgd door de Randfontein.

Tot slot dient nog te worden vermeld, dat op 6 juli — wederom met alle zeven sloepen — een aanbrengwedstrijd van IJmuiden naar Den Helder werd gehouden. Lag het oorspronkelijk in de bedoeling van IJmuiden via het REM-eiland naar Den Helder te zeilen, een afstand van circa 61 mijl, na gehouden scheepsraad werd in verband met de zwakke wind besloten in plaats van het REM-eiland de wrakboei 5 mijl W.t.N. van Zandvoort te ronden alvorens naar Den Helder te zeilen (circa 47 mijl).

De start vond plaats om 08.00 uur in de Haringhaven. Ondanks de vele perioden van windstilte werd het een spannende strijd die eerst na 20 uur zeilen werd beslist in het voordeel van — het wordt wel eentonig — de Bennekom II, op 12 minuten gevolgd door de Onoba — dit jaar „de eeuwige tweede" — en weer 12 minuten later door de Randfontein. De Dam volgde als goede vierde, terwijl de overige sloepen geen kans zagen op de vloed het Marsdiep binnen te komen en onder Petten ten anker gingen om in de loop van de vrijdagmorgen door een barkas van de Koninklijke Marine naar binnen te worden gesleept.

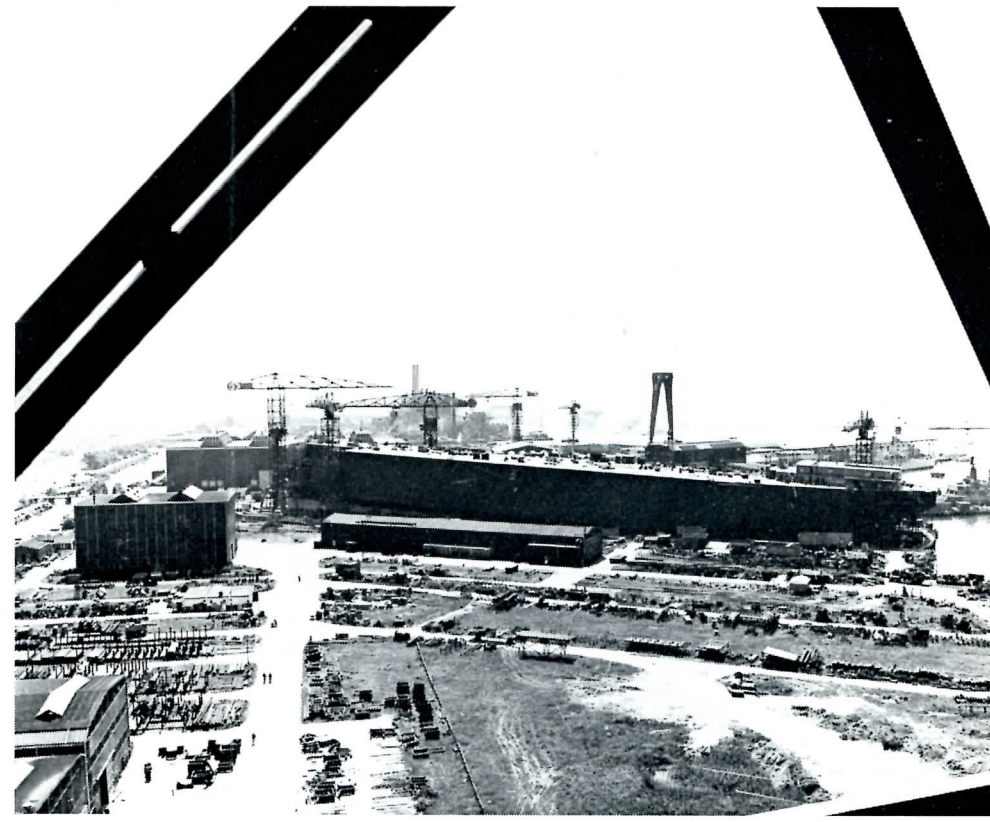
Aan boord van de Onoba was de stemming bijzonder goed en werden slaap en koude op (hof)meesterlijke wijze verdreven met behulp van voortreffelijk door 2e stuurman Roselaar bereide warme hapjes en drankjes.

De bemanning van de Onoba bestond dit jaar uit: J. W. van den Berg - stuurman (DFF/4), kapt. D. Jongeneel met zoon Hans, 2e stm. W. Roselaar en J. E. Rakers (DFT/4).

Foto's: J. Dutilh W.Fzn.

De „Neverita" op de helling, gezien vanuit de top van een der kranen op de werf van de N.D.S.M.
Op 31 augustus a.s. zal H.K.H. Prinses Margriet de naamgeving en tewaterlating verrichten van dit schip, dat een draagvermogen zal hebben van 110.000 ton en o.o.v., in januari a.s. zal worden opgeleverd.

Foto: N.D.S.M.



NIEUWS VAN DE NIEUWBOUW

Centrale afsluiterbediening aan boord m.s. „Neverita"

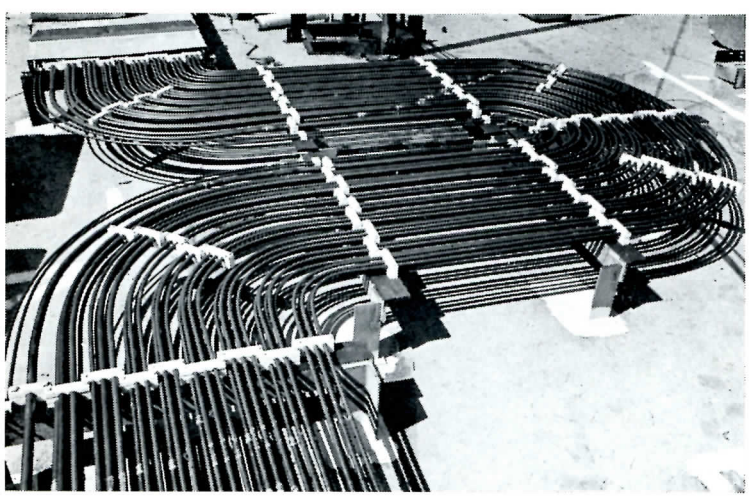
Omschrijving
Na langdurig onderzoek en vele proefnemingen is de firma Kracht uit Werdohl (West-Duitsland) erin geslaagd een systeem te ontwikkelen voor centrale bediening van tankerafsluiters. Om hiertoe te kunnen komen heeft deze firma allereerst nagegaan aan welke factoren en eisen voldaan moest worden om een dergelijk systeem als volkomen veilig en betrouwbaar te kunnen beschouwen. Hiertoe werden contacten gelegd met reders en tankvaart-officieren.
Het is van belang te onderzoeken wat de praktijkervaringen met een dergelijk systeem zijn. Het m.s. „Neverita", dat begin volgend jaar voor S.T.N.V. in de vaart komt, is hiertoe door Shell International Marine Ltd. geselecteerd. De kosten die met een dergelijke installatie gepaard gaan zijn nu nog dermate hoog, dat een uitgebreide ervaring met één schip noodzakelijk is alvorens een ruimere toepassing te overwegen.
Op de „Neverita" zijn totaal 25 afsluiters in de tanks die hydraulisch bediend worden en in de pompkamer zijn dit er 20. De stripperafsluiters komen met dit systeem niet voor hydraulische bediening in aanmerking.
Een ander zeer belangrijk punt is dat de peilingen van de tanks eveneens centraal en continu afgelezen moeten kunnen worden; hiervoor worden „Teledeps" gemonteerd (zie het april 1967-nummer van „Tussen Schip en Ka").
In de centrale lading-controlekamer treft men daarom de volgende apparatuur aan:

a) 25 handels voor bediening van de tankafsluiters;
b) 20 handels voor bediening van de pompkamerafsluiters;
c) inrichtingen voor snelheidscontrole van de turbinegedreven pompen;
d) inrichtingen voor het regelen van de snelheid van de stripper-pompen;
e) de nodige aanwijsinstrumenten voor het onder a), b), c) en d) genoemde;
f) een telefooninstallatie.

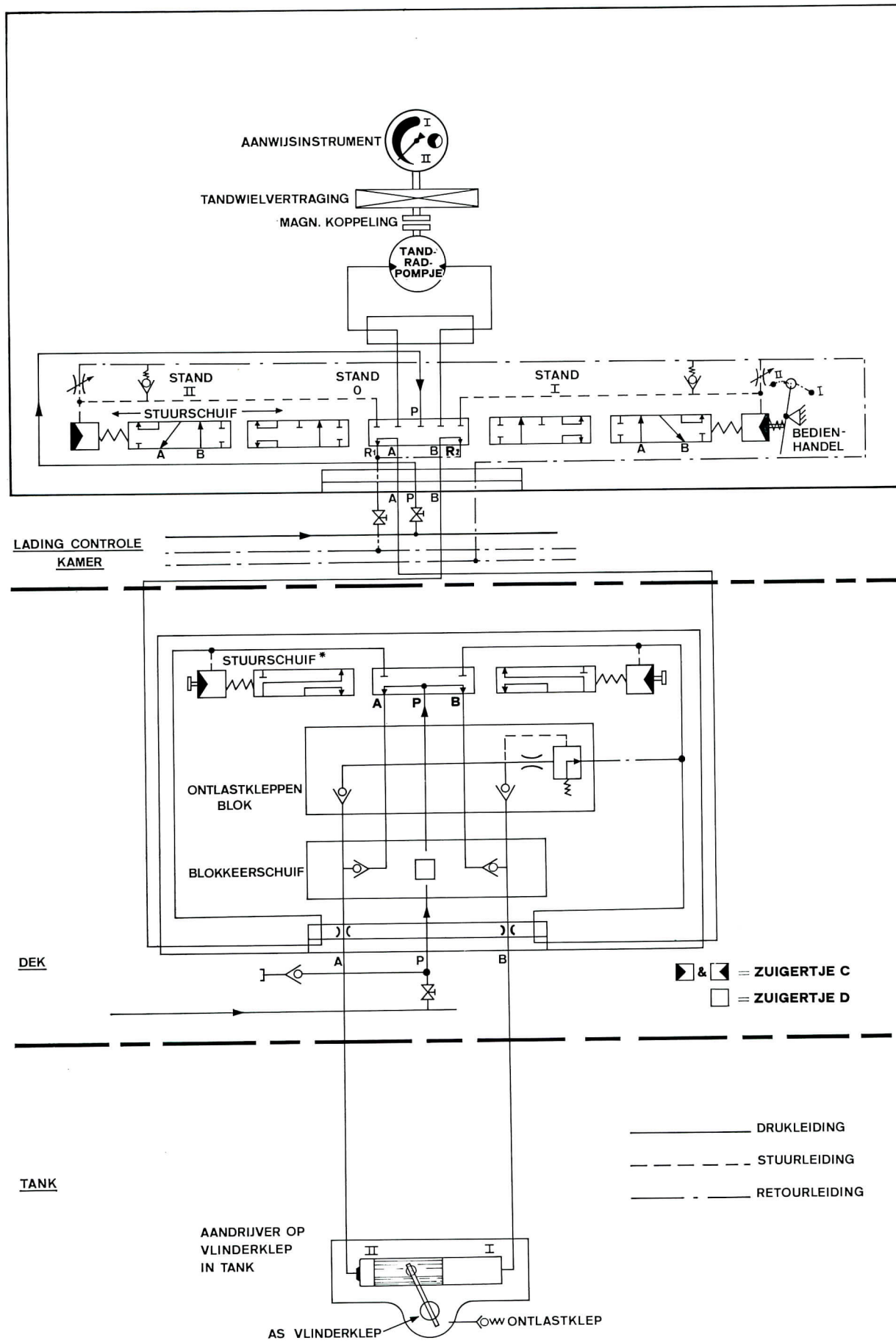
Voornoemde apparatuur is in één bedieningspaneel ondergebracht. Verder bevinden zich in deze ruimte:

a) twee panelen met Teledeps;
b) een diepgangs-afleesinstrument;
c) een „Lodicator";
d) registratie-apparatuur voor druk en opbrengst van de ladingpompen;
e) een air-conditioning apparaat.

De centrale lading-controlekamer bevindt zich boven op het pompkamerdekhuis en is aan drie zijden van ramen voorzien, waardoor een ruim zicht over het dek is verzekerd.



Een van de expansiebochten aan dek. Links boven op de foto is de stalen beschermplaat te zien die ook over deze bochten gemonteerd zal worden.



SCHEMA: GECENTRALISEERDE HYDRAULISCHE BEDIENING VAN AFSLUITERS

De bediening

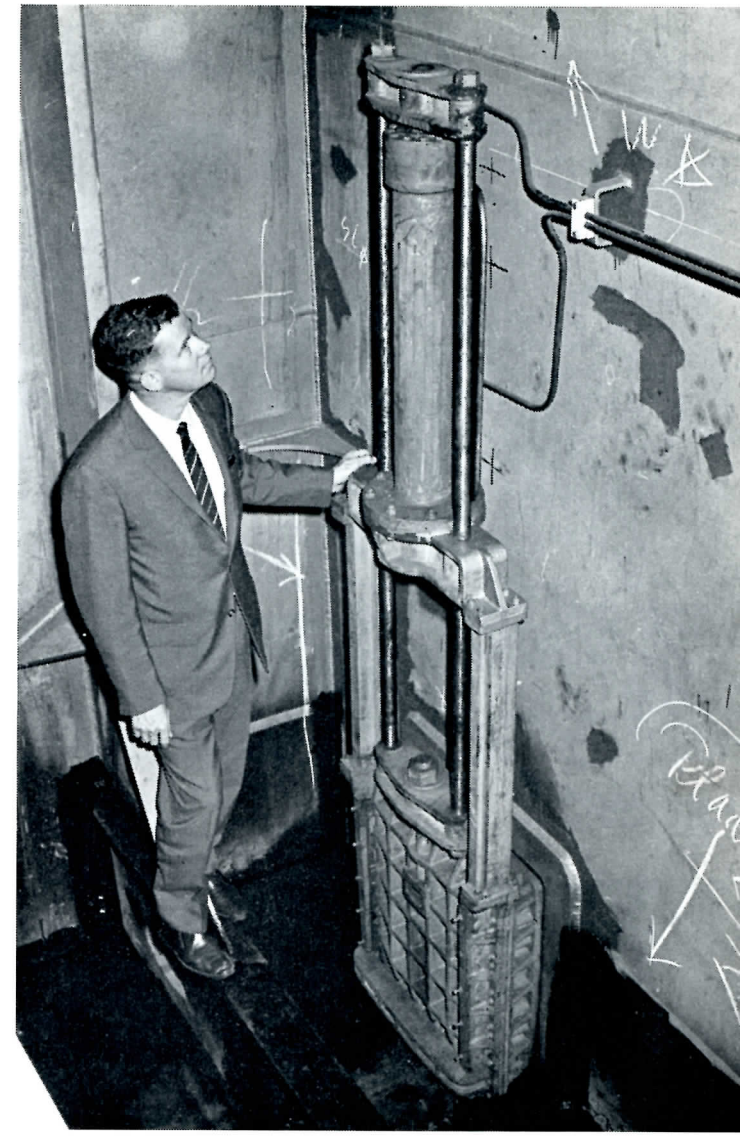
Op het schema ziet u de drie voornaamste onderdelen voor de bediening van een afsluiter, namelijk:

1) het controlehandel met de daarbij behorende schuif, die zich in de controlepost bevindt;
2) de stuurschuiven met noodbedieningsknoppen, die aan dek opgesteld zijn;
3) de hydraulische motor op de afsluiter, die zich in de tank (of de pompkamer) bevindt.

Hierbij zij opgemerkt dat het onder 2) vermelde niet voor de pompkamerafsluiters geldt.
Over het dek lopen 50 zogenaamde stuurleidingen, voor iedere afsluiter twee. Gedurende het openen of sluiten van een afsluiter zijn deze leidingen voor toe- en afvoer van de olie of omgekeerd. In de toevoerleiding heerst dan een druk van ongeveer 100 atmosfeer, in de afvoerleiding slechts een geringe overdruk. De gezamenlijke toevoerleiding over dek staat altijd onder de hoge druk van 100 atmosfeer.
De druk van de olie wordt geleverd door een dubbel uitgevoerde pompeenheid, die in de machinekamer staat opgesteld.
Teneinde de stroming van de olie te kunnen volgen moet u de volgende drie standen onderscheiden:

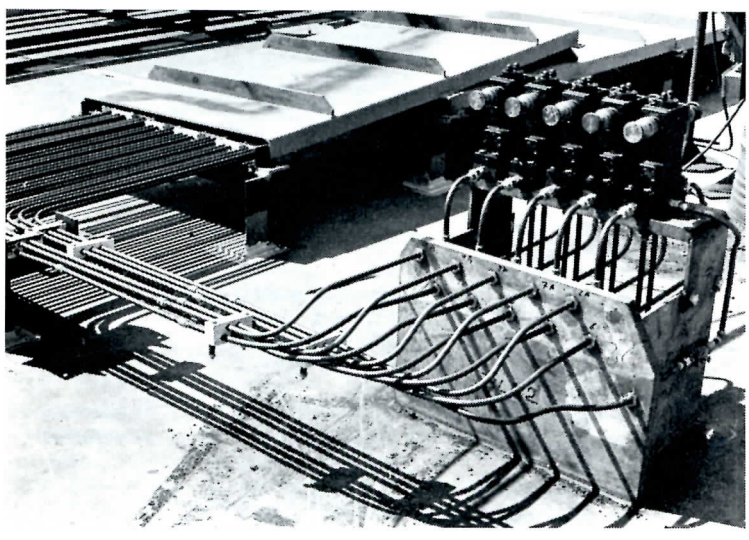
stand 0: alle poorten staan gesloten:
stand I: de zuiger van de hydraulische motor gaat van rechts naar links (als in de tekening);
stand II: de zuiger van de hydraulische motor beweegt zich van links naar rechts.

Op het moment dat het handel losgelaten wordt zal de beweging van de hydraulische motor stoppen. Zodoende kan iedere gewenste stand tussen vol open en geheel gesloten verwezenlijkt worden. Op het aanwijsinstrument kan men zien in welke stand de afsluiter staat.
De stuurschuif aan dek wordt gestuurd door de zuigertjes C. De daarop getekende knop dient ervoor om in een noodsituatie toch ter plaatse van de tank de afsluiter in de tank te kunnen openen of sluiten.
De blokkeerschuif heeft ten doel om in stand 0 de druk in de leidingen naar de hydraulische motor te vereffenen. Zodra de druk vanaf bijvoorbeeld A de kogelklep links van het getekende zuigertje D opent, zal het zuigertje zich naar rechts bewegen en door middel van een stift de kogelklep rechts openen. De olie die vanaf de hydraulische motor weggeperst wordt, kan nu via B en de retourleidingen naar de verzameltank terugvloeien.



Eén van de schotafsluiters tussen een zijtank en een middentank. In gesloten stand van de schotafsluiter bevindt de zuigerstang zich geheel in de cilinder.

Links op de foto: de heer A. Baljet (DFT/1), die de rubriek „Nieuws van de Nieuwbouw" verzorgt.



De aftakkingen van de hoofdbundel naar één dekbedieningsstand. Per vijf afsluiters: tien stuurleidingen en één hogedrukleiding.

Nevenstaande beschrijving geeft u reeds nu een indruk van de werking van het systeem. Het behoeft nauwelijks betoog dat aan boord uitgebreide instructieboeken beschikbaar zullen zijn voor degenen die hiermee moeten gaan werken.

Veiligheid

Teneinde de inrichting en werkwijze zo veilig mogelijk te houden zijn allereerst in de centrale post vele voorzieningen getroffen. Enige hiervan zijn:

- de doorvoeringen en beugeling van de vele leidingen;
- de toe- en afvoer van de air-conditioningsinstallatie;
- alarmen op belangrijke punten van het systeem.

De noodbediening is reeds eerder aangeduid.
Bovendien is er in het uiterste geval nog een handpompset aanwezig, waarmee op snelle en verantwoorde wijze de elektrisch gedreven pompeenheid vervangen kan worden.
Resumerende kan worden vastgesteld dat de centrale bediening van afsluiters zoals deze op de „Neverita" zal geschieden, een belangrijke ontwikkeling is; een ontwikkeling die in deze eeuw van techniek een belangrijke plaats aan boord zal innemen.

A. B.

INTRODUCTIE-BIJEENKOMSTEN VOOR LEER

Deelnemers aan de introductie-bijeenkomst op dinsdag 27 juni 1967

Zittend van links naar rechts:

J. E. Buitendijk	II. werktuigkundige
J. C. van Koten	II. werktuigkundige
J. M. Grimme	5e werktuigkundige
P. D. Koudenburg	II. werktuigkundige
J. M. Hogenstein	II. werktuigkundige
H. P. M. van Eijck	II. werktuigkundige
M. J. T. N. M. Gremmen	II. werktuigkundige

Staand van links naar rechts:

R. M. Hendriks	II. werktuigkundige
C. F. H. v. d. Houwen	II. werktuigkundige
M. Pronk	DFP/13
J. F. v. d. Heiden	II. stuurman
G. A. Dieterich	II. werktuigkundige
J. A. Deelen	II. werktuigkundige
R. Drenth	II. stuurman
J. P. A. M. Ghuijs	II. werktuigkundige
R. A. M. Haffert	II. werktuigkundige
L. P. G. de Groot	II. stuurman
J. P. A. van Alebeek	II. werktuigkundige
P. G. Beekhuizen	II. werktuigkundige
J. P. J. M. Cobelens	II. stuurman
A. A. Konijnendijk	II. werktuigkundige
A. L. M. Dun	II. stuurman
R. G. de Haan	II. stuurman
R. Bos	5e werktuigkundige
A. A. J. M. Defesche	II. stuurman
B. Eschendaal	II. werktuigkundige
J. M. E. Korteweg	II. stuurman
J. R. Cupido	chef DFP/13

Deelnemers aan de introductie-bijeenkomst op donderdag 29 juni 1967

Zittend van links naar rechts:

K. P. Biesiot	II. stuurman
R. J. Rodolf	II. werktuigkundige
H. G. J. Nunnink	II. stuurman
T. T. Rison	II. stuurman
P. Dekkers	II. werktuigkundige
F. J. Jonges	II. werktuigkundige
Chr. J. L. Jordan	II. werktuigkundige

Staand van links naar rechts:

H. W. ter Haar	II. werktuigkundige
A. H. W. Klomp	II. werktuigkundige
J. Korving	II. stuurman
R. A. Sweetnam	II. stuurman
M. Bal	II. stuurman
J. W. Maas	II. werktuigkundige
D. A. Gunst	II. werktuigkundige
R. Konijnenberg	II. werktuigkundige
H. P. C. Eken	II. werktuigkundige
R. M. van Ham	II. werktuigkundige
L. Puper	II. werktuigkundige
D. J. Mittelmeijer	II. stuurman
E. L. F. Nijhuis	II. werktuigkundige
B. Koppe	II. stuurman
P. Dekker	5e werktuigkundige
C. A. A. A. Rademaker	II. werktuigkundige
M. Pronk	DFP/13
A. E. de Bruin	II. werktuigkundige
J. R. Cupido	chef DFP/13

Deelnemers aan de introductie-bijeenkomst op vrijdag 30 juni 1967

Zittend van links naar rechts:

R. Zwaal	II. werktuigkundige
P. G. Venema	II. werktuigkundige
O. Wink	II. werktuigkundige
J. H. Verhaaf	II. werktuigkundige
H. de Rhoter	II. werktuigkundige

Staand van links naar rechts:

E. P. R. van Zelst	II. werktuigkundige
R. Koelemeijer	II. werktuigkundige
A. P. v. d. Schagt	II. werktuigkundige

ING-STUURLIEDEN EN -WERKTUIGKUNDIGEN

Deelnemers aan de introductie-bijeenkomst op woensdag 28 juni 1967

Zittend van links naar rechts:

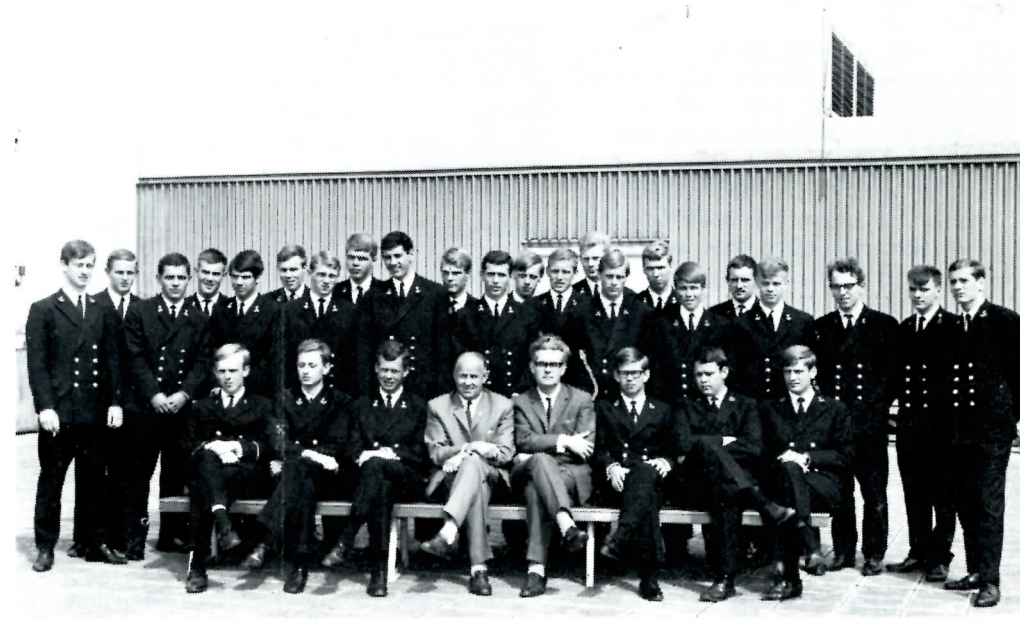
P. Steijnis	II. stuurman
M. Lap	II. stuurman
J. R. Cupido	chef DFP/13
M. Pronk	DFP/13
R. A. Viergever	II. werktuigkundige

Staand van links naar rechts:

F. Th. J. van Manen	II. stuurman
B. J. H. Wortelboer	II. stuurman
R. J. den Os	II. stuurman
P. A. B. de Ruiter	II. stuurman
J. C. Stek	II. werktuigkundige
F. v. d. Meijden	II. stuurman
J. Penning	II. werktuigkundige
C. D. Kromhout	II. stuurman
W. Loendersloot	II. werktuigkundige
J. Slagter	II. werktuigkundige
M. C. H. Waaldijk	II. werktuigkundige
D. H. J. de Vries	II. werktuigkundige
R. Lawerman	II. stuurman
R. R. Witteveen	II. werktuigkundige
C. F. Wiessner	II. werktuigkundige
J. D. Berends	II. werktuigkundige
L. C. H. v. d. Werve	II. werktuigkundige
A. P. J. Stoelinga	II. werktuigkundige
J. P. v. d. Water	II. werktuigkundige

J. Labeur	II. werktuigkundige
R. A. de Lijster	II. werktuigkundige
W. K. de Voogd	II. werktuigkundige
Th. H. van Leeuwen	II. werktuigkundige

J. W. van Hoof	5e werktuigkundige
H. Smeding	II. werktuigkundige
P. J. v. d. Ende	II. werktuigkundige
W. J. v. d. Veer	II. werktuigkundige
H. H. v. d. Linde	II. werktuigkundige
R. van Straten	II. werktuigkundige
R. L. Schultz	II. werktuigkundige
J. van Ruiven	II. stuurman
M. Pronk	DFP/13
P. A. van Schuppen	II. werktuigkundige
A. E. A. van Velde	II. werktuigkundige
J. C. Spijkerman	II. werktuigkundige
H. J. Wolff	II. werktuigkundige
W. J. H. M. Toussaint	II. werktuigkundige
M. Kruijshaar	II. stuurman
F. Hellendoorn	II. stuurman
J. R. Cupido	chef DFP/13



Deelnemers aan de introductie-bijeenkomst op maandag 3 juli 1967

Zittend van links naar rechts:

N. J. Gras	II. werktuigkundige
T. Mellegers	II. werktuigkundige
F. Koster	II. stuurman
J. R. Cupido	chef DFP/13
M. Pronk	DFP/13
T. de Groot	II. werktuigkundige
A. G. A. de Graaf	II. werktuigkundige
H. W. Willemse	5e werktuigkundige

Staand van links naar rechts:

A. G. Peters	II. werktuigkundige
J. G. Richert	II. stuurman
P. Vijfhuize	II. stuurman
F. G. Hamilton	II. stuurman
J. H. N. Pabruwee	II. stuurman
F. D. Visser	II. stuurman
M. C. Kalkman	II. stuurman
M. v. d. Heiden	II. stuurman
R. A. Ratelband	II. stuurman
A. Westerneng	II. stuurman
M. Buth	II. stuurman
A. M. J. Zwinkels	II. stuurman
F. Berg	II. stuurman
J. C. A. J. M. Smits	II. stuurman
C. Oppelaar	II. werktuigkundige
J. W. Hendriks	II. stuurman
F. B. M. Koster	II. stuurman
B. van Os	II. werktuigkundige
A. W. J. Rommes	II. stuurman
J. J. F. Govers	II. werktuigkundige
D. van Eijk	II. stuurman
A. J. Elmendorp	II. werktuigkundige

Amsterdam nu bereikbaar voor 85.000 tonners

Op donderdag 15 juni jl., ruim negentig jaar nadat Koning Willem III — op 1 november 1876 — aan boord van „De Stad Breda" het Noordzeekanaal opende, voer Koningin Juliana om 3 uur 's middags aan boord van het m.s. „Koningin Wilhelmina" de nieuwe havenmond van IJmuiden binnen.
Een historisch gebeuren, want hiermede vond de symbolische opening plaats van deze nieuwe haven, waardoor Amsterdam — mede door de verruiming van het Noordzeekanaal — thans open komt te liggen voor schepen met een diepgang tot 45 voet, dat wil zeggen voor afgeladen 85.000 tonners.
Alleszins reden om er een speciaal artikel aan te wijden. De gegevens hiervoor ontleenden wij aan de „Werfbode", maandblad van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, van juli 1967.

De verbreding van het Noordzeekanaal in uitvoering.

Inleiding
De Batavieren hadden het destijds nog niet zo kwaad bekeken, toen zij op hun boomstamvlotten de rivieren afzakten en uiteindelijk domicilie kozen in de lage landen bij de zee. Hier en daar zijn de resten van hun nederzettingen nog aanwijsbaar. Echter niet alléén overblijfselen, immers de originele verkeersader — de Rijn — stroomt nog altijd naar de Noordzee.
Daar waar eens de Rijn zich in zijn voorhistorische loop een weg zocht naar zee, groeven mensenhanden duizenden jaren later opnieuw een doorgang. Het doorgraven van „Holland op z'n smalst" in de zeventiger jaren van de vorige eeuw betekende het creëren van een scheepvaartweg naar de haven van Amsterdam, maar ook het scheppen van een nieuwe — nu kunstmatige — uitmonding van de Rijn. We willen eerst eens nagaan welke koers de schepen vroeger van Amsterdam naar zee moesten volgen.

De geboorte van het Noordzeekanaal
Eeuwenlang voeren de schepen met hun kostbare ladingen van en naar Amsterdam over de Zuiderzee. Men moest 140 of 150 kilometer varen vóór men door het Marsdiep of Vlie op de Noordzee kwam.
De Zuiderzee verzandde en de havens werden te ondiep voor de steeds groter wordende schepen. Er moest dus een andere weg worden ingeslagen. Koning Willem I gaf in 1816 al de kortste weg van Amsterdam naar zee aan: met een rechte potloodstreep op de kaart dwars door Holland heen. De duinen doorgraven durfde men toen nog niet, omdat men bang was dat de lage polders dan gevaar zouden lopen te overstromen. Men legde daarom eerst nog het Noordhollands Kanaal aan, dat in 1825 gereed kwam. Ofschoon maar 80 km lang, was dit kanaal smal en bochtig. Grote schepen moesten er door worden gesleept door jaagpaarden. Vooral toen na 1850 de stoomvaart zich ook in Nederland ontwikkelde, was het Noordhollands Kanaal onvoldoende voor de groeiende scheepvaart.
Eindelijk, in 1861, gaf de regering toestemming tot het graven van een heel nieuw kanaal: het Noordzeekanaal.

Het sluizencomplex te IJmuiden
IJmuiden, nog geen eeuw oud, geboren tegelijk met het Noordzeekanaal, werd beroemd door zijn zeesluizencomplex, waar de zware roldeuren het zeewater weren uit Hollands polderland.
Het Noordzeekanaal en de havenmond in IJmuiden werden van 1865 tot 1876 aangelegd. Eigenlijk hoefde maar een klein stuk van het Noordzeekanaal werkelijk gegraven te worden. Dat was door de duinenrij achter het dorpje Velsen. Het gebeurde met de schop en de kruiwagen, want in die tijd had men nog geen bulldozers en draglines. De rest van het Noordzeekanaal liep door het brede IJ, dat in die dagen tot aan de duinen stroomde.
Het IJ werd daar, waar het kanaal kwam, uitgediept en de rest van het IJ werd ingepolderd. Het Noordzeekanaal is 24 kilometer lang. In 1876 waren er twee 7,5 meter diepe schutsluizen, nu de Zuidersluizen geheten. Maar al twintig jaar na de opening, in 1896, kwam er een derde, veel grotere, sluis bij. Deze „Middensluis" is circa tien meter diep.
In het jaar 1930 werd aan de mond van het Noordzeekanaal een nieuwe sluis geopend — de Noordersluis — met afmetingen die tot op deze dag voldoende zijn om ook de allergrootste schepen doorgang te verlenen.
Dit sluizencomplex geeft niet alleen toegang tot het haven- en scheepvaartgebied tussen de Noordzee en het IJ, maar is ook van groot belang voor het achterland. Noordzeekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal vormen tezamen een rechtstreekse vaarweg naar de Rijn en het hart van Europa! De technische ontwikkeling gaat steeds verder.

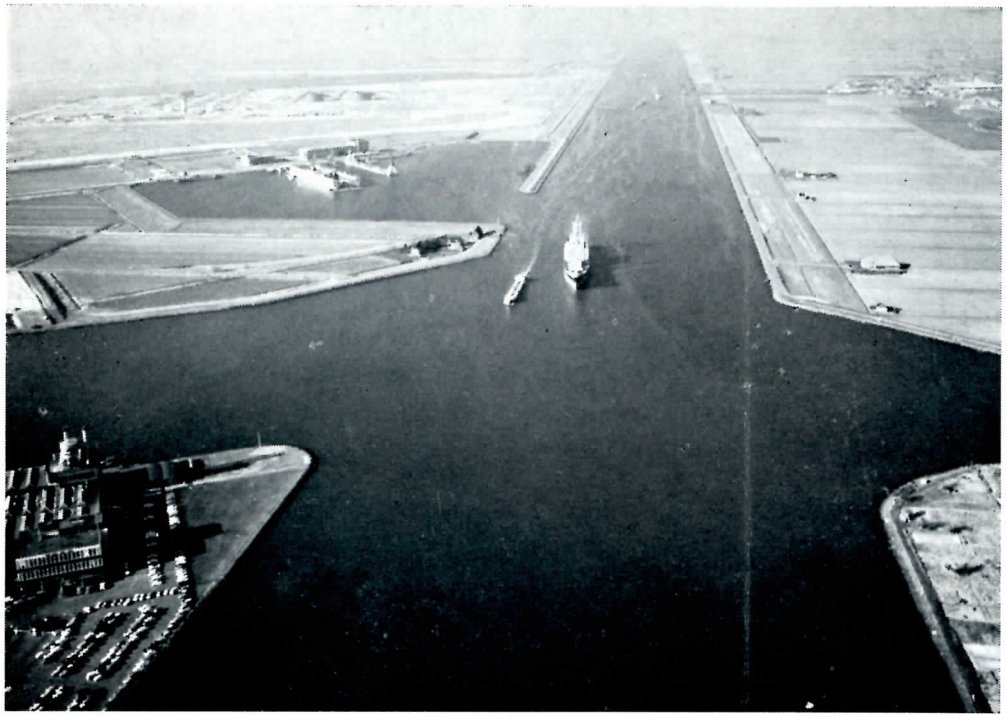
Aangesteld als

gezagvoerder

M. E. WOLPER
per 14.7

hoofdwerktuigkundige

B. VELDHUIS
per 7.7



Het Noordzeekanaal na de verbreding.

Foto's: Vereniging „De Amsterdamsche Haven"

De explosie-achtige groei van de scheepseenheden, de nieuwe vormen van ladingbehandeling, de nieuwe vervoerstechnieken, om maar enkele factoren te noemen, nopen de beheerders van sluizen en havens tot het voeren van een sterk op de toekomst gericht beleid.
Deze Noordersluis, met zijn diepte van 15 meter, zijn breedte van 50 meter en zijn lengte van 400 meter is al meer dan 35 jaar de grootste zeesluis van de wereld. Binnenkort wordt hij overigens „verslagen" door een nog grotere sluis bij Antwerpen.
De sluisdeuren wegen ieder 1,2 miljoen kg, maar het openen van zo'n op rails rijdende deur vergt maar drie minuten. En wanneer éénmaal in de zes jaar een sluisdeur een „grote beurt" krijgt, moet meer dan een hectare deuroppervlak en stalen balken schoongemaakt en geverfd worden.
Het kanaal zelf en zijn havenmond worden eigenlijk nu pas aangepast aan de afmetingen van de grote Noordersluis, waardoor Amsterdam bereikbaar wordt voor schepen met een diepgang van 45 voet.

Vergroting van de havenmond

Bijna honderd jaar lang strekten de veilige armen van de IJmuider havenmond zich 1400 meter in de zee uit.
Kanaal en havenmond waren gemaakt voor schepen van 4.000 ton, de „groten" van die tijd. De steeds op- en afgaande getijdenstroom groef vlak voor de havenmond een diepe put, zodat zelfs schepen van 30.000 ton de haven konden binnenlopen.

Aan het begin van de zestiger jaren bleek echter de noodzakelijkheid „de bakens te verzetten" en de havenmond en het Noordzeekanaal geschikt te maken voor schepen van 85.000 ton.
Het werk, waarmee reeds in 1961 een aanvang werd gemaakt, kan in hoofdzaak in vier groepen verdeeld worden:

1. de bouw van de nieuwe havenhoofden;
2. het tot stand brengen van een nieuwe vaargeul, met in verband daarmee het opruimen van een aantal scheepswrakken;
3. de verdieping en verbreding van het Noordzeekanaal;
4. bijkomstige werkzaamheden.

Allereerst moesten de wrakken worden opgeruimd van de vele schepen die in de tweede wereldoorlog in de havenmond tot zinken werden gebracht, zoals de „J. P. Coen", de „Tjikini" en de „Van Rensselaer". Vervolgens moest van de zuiderpier 250 meter worden afgebroken om de breedte tussen de oude pieren dubbel zo groot te maken. De havenmond moest ook tweemaal zo ver in zee steken tot bijna drie kilometer uit de kust. Uit ongeveer twee miljoen ton steen uit Belgische groeven en 630.000 ton grind van Maas, Main en Moezel, werden twee 2800 en 2200 meter ver in zee stekende nieuwe havendammen gebouwd. Onderlossers, schepen van 700 ton die door de bodem open te klappen hun steenlading op de juiste plaats in open zee kunnen storten — waarbij het „Hi-Fix"-systeem eens te meer zijn nut bewees — brachten het dijklichaam aan. Merkwaardig dat het maken van de zinkstukken nog altijd handwerk gebleven is, dat speciaal vakmanschap vereist. Twee kraaneilanden, hoog op dikke stalen poten in de branding vastgezet, brachten de pieren onder profiel en stortten beschermend steenasfalt op de brede havenhoofden.
In het midden van de Zuider-, de Midden- en de Noordersluizen ligt het sluiscom-

(vervolg op pag. 13)

Bevorderd tot onderofficier

J. SCHINKEL
2e pompman/bankwerker
per 22.6

De geschiedenis van het Noordzeekanaal is een voortdurend aanpassen aan de groei van de schepen:

In 1876:	7,5 meter diep,	27 meter breed op de bodem
In 1896:	9,5 meter diep,	36 meter breed op de bodem
In 1907:	10 meter diep,	50 meter breed op de bodem
In 1938:	12,5 meter diep,	75 meter breed op de bodem
In 1967:	15 meter diep,	100-135 meter breed op de bodem

(Over een paar jaar is de bodem-breedte 170 meter. Dan is het Noordzeekanaal dieper en breder dan de twee andere grote zeescheepvaartkanalen in de wereld: Het Suezkanaal en het Panamakanaal).

Voordrachten voor gezagvoerders en eerste stuurlieden

Van het College Zeemanshoop ontvingen wij een circulaire, die in samenwerking met de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins werd samengesteld, betreffende voordrachten voor gezagvoerders en eerste stuurlieden die in het aanstaande winterseizoen zullen worden gehouden.
Gaarne voldoen wij hierbij aan het verzoek van genoemd College om de tekst van de circulaire in ons blad te doen afdrukken.

Het College Zeemanshoop heeft het voornemen om met ingang van 25 september a.s. voordrachten te doen houden voor gezagvoerders en eerste stuurlieden.
Deze applicatie-voordrachten zullen voorlopig alleen te Amsterdam worden gehouden.
Van iedere deelnemer zal een vergoeding van *f* 15,- per serie voordrachten over één onderwerp worden gevraagd.
Het voorlopige programma luidt als volgt:

1. **Onderwerp:** Waar eindigt de theorie en begint de praktijk bij radarnavigatie?
   Docent: de heer C. J. van Wieringen.
   Te houden: in de leeszaal van College Zeemanshoop, Weteringschans 16, Amsterdam.
   Op: 25 en 28 september en 2 oktober van 19.30-21.30 uur.
2. **Onderwerp:** Praktisch meten en regelen.
   Docent: de heer W. Landstra.
   Te houden: in de Hogere Zeevaartschool, Foeliedwarsstraat 31, Amsterdam.
   Op: 10, 11, 12 en 18 oktober van 19.30-21.30 uur.
3. **Onderwerp:** Radarpech onderweg.
   Docent: de heer J. Oosting.
   Te houden: in het Zeemanshuis (Radarcursuslokaal), Kadijksplein, Amsterdam.
   Op: 21 oktober (zaterdag van 10-12 uur), 24 en 27 oktober van 19.30-21.30 uur.
4. **Onderwerp:** Blokschematische voorstellingen.
   Docent: de heer W. Landstra.
   Te houden: in de leeszaal van College Zeemanshoop, Weteringschans 16, Amsterdam.
   Op: 7, 8 en 14 november van 19.30-21.30 uur.

Cursus nr. 3 (Radarpech onderweg) kan slechts gevolgd worden wanneer eerst deelgenomen is aan cursus nr. 2 (Praktisch meten en regelen).

Een gelijke serie voordrachten c.q. cursussen als hierboven zal worden gegeven:

Nr. 1: op 20, 23 en 27 november, op gelijke uren en plaats.
Nr. 2: op 6, 7, 12 en 13 december, op gelijke uren en plaats.
Nr. 3: op 16 december (zaterdag), 19 en 22 december, op gelijke uren en plaats.
Nr. 4: op 9, 10 en 16 januari 1968, op gelijke uren en plaats.

Zij die aan deze cursussen wensen deel te nemen, wordt verzocht hiervan mededeling te doen aan het College Zeemanshoop, Weteringschans 16 te Amsterdam of aan de Vereniging van Nederlandse Koopvaardijkapiteins, Burg. s' Jacobplein 10 te Rotterdam/Van Baerlestraat 154 te Amsterdam, onder opgave van: **naam, rang, volledig huisadres en naam rederij.**
Ingeval iemand belangstelling voor deze voordrachten heeft, maar bovengenoemde tijden hem niet passen, wordt hem verzocht daarvan mededeling te doen aan een van de in de vorige alinea vermelde adressen, daar het voornemen bestaat om bij voldoende deelneming in het voorjaar 1968 gelijke voordrachten te geven.
Over de destijds in het zeevaartkundig tijdschrift „De Zee" aangekondigde onderwerpen „Manoeuvreren met grote schepen" en „Nieuwe soorten gevaarlijke lading" zullen nadere mededelingen volgen.

De „NEVAS" verhuisd

Van de Stichting „Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen" (NEVAS) vernamen wij dat haar kantoor met ingang van 1 augustus jl. is verplaatst van Schiedam naar Rotterdam.
Het nieuwe adres luidt:

N.E.V.A.S.,
a/b m.s. „Jan Backx",
Parkhaven 101,
ROTTERDAM.

Verdere gegevens:
Telefoon: 010 - 12 07 76;
Postbus: (ongewijzigd) no. 158 te Schiedam;
Bank: AMRO Bank N.V. te Schiedam (postgiro no. 5093 ten gunste NEVAS).

Schriftelijke cursus tweede en eerste stuurman

De Directeur van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool te Den Helder, de heer C. P. Sabelis, verzocht ons het volgende te publiceren.
Met een aantal leraren zeevaartkunde — allen examinatoren van de Rijkscommissie voor Stuurliedenexamens — is het plan opgevat om een schriftelijke cursus tweede en eerste stuurman te beginnen.
De kosten voor de gehele cursus bedragen *f* 100,-.
Gegadigden wordt verzocht bovenstaand bedrag over te maken op girorekening no. 482029 ten name van het Internaat Hogere Zeevaartschool te Den Helder, met vermelding van:

Naam: .....

Rang: .....

Scheepvaartmaatschappij: .....

Schip: .....

CURSUS S 1 — Zeevaartkunde.

MACHT

Wie heeft in zijn leven nooit van macht gedroomd? Als kind al zal een ieder bij tijd en wijle zich hebben overgegeven aan dagdromen van macht en moed: de enorme tegenstander wordt verslagen, ondanks grote gevaren en tegenspoed wordt de expeditie een eclatant succes, wilde Indianenstammen worden tot rede gebracht, en wat er verder voor heldhaftigs in een kinderbrein kan opkomen. Later, als scholier en student, zullen — afgezien van „schoolse" machtsverhoudingen — deze bespiegelingen iets minder fantastisch beginnen te worden; eenmaal op kantoor of schip beland, zullen zij zich beperken tot stoutmoedige gedachten dat, wanneer eenmaal leiderschap op kantoor is verworven of het commando van schip of machinekamer onder ons is gesteld, wij kunnen tonen wat er allemaal in ons zit! Het roer zal vast in onze hand zijn, belangrijke besluiten worden vastberaden en met het nodige inzicht genomen, en al onze collega's zullen dan zien dat we heus meer waard zijn dan onze thans nog nederige positie doet vermoeden.

Naarmate onze haren grijzen of verdwijnen, zullen we — goedschiks of kwaadschiks — deze dromen opgeven en berusten in de verworven positie, alhoewel, ook dan willen de gedachten nog wel een enkele keer dwalen in de richting van: als ik het voor het zeggen had, dan zou ik dàt gedaan hebben.

Nog steeds geldt het oud-Hollandse spreekwoord „de beste stuurlui staan aan wal", maar al zijn wij dan niet allemaal in het bezit van het „stuurmansdiploma", toch veroorlooft een ieder zich wel eens mijmeringen over wanneer gebruik te mogen gaan maken van zgn. attentiepapiertjes die op onze bureaus dwarrelen, papiertjes gehecht bijv. aan beoordelingen en binnenkomende correspondentie, met een korte opdracht van een leidende functionaris, zoals „bespreken", „afwijzen", „dit nagaan", „toestaan"; daaronder staat dan kortweg de naam gedrukt van het hoofd van de betrokken sectie of afdeling. Velen onzer zien kennelijk hierin de macht gesymboliseerd die aan een hogere functie is verbonden.

Typisch, ik heb nooit zo'n „persoonlijk" cachet aan een papiertje willen geven, maar ik ben ook niet hoog. Dat ik toch aan zo'n papiertje denk, komt omdat mijn gedachten gaan in de richting van de mogelijkheid om mijn beknopte machtswellust bot te vieren door ook dergelijke attentieslips rond te sturen, maar dan met een naam van een Shell-machthebber er onder.
Al mijn collega's zouden versteld staan van de frisse wind die er door kantoor zou waaien als deze geheime dagdroom werkelijkheid werd. De promoties (en demoties) waren niet van de lucht, terwijl ook in het financiële vlak enkele opmerkelijke verschuivingen zouden plaatsvinden.

Maar laat ik bij nader inzien dit machtige idee toch maar fantasie laten, er mocht eens een attentiepapiertje geschreven worden, gericht aan mij, met slechts één woord: eruit.

WOUW

Wij spraken met:

DE HEER H. P. KLEISS,

Inspecteur Technische Dienst bij Shell Tankers N.V. en net terug van een drieweekse vakantie in Italië, toen wij bij hem aanklopten.

,,Mòge meneer Kleiss. Prettige vakantie gehad?''

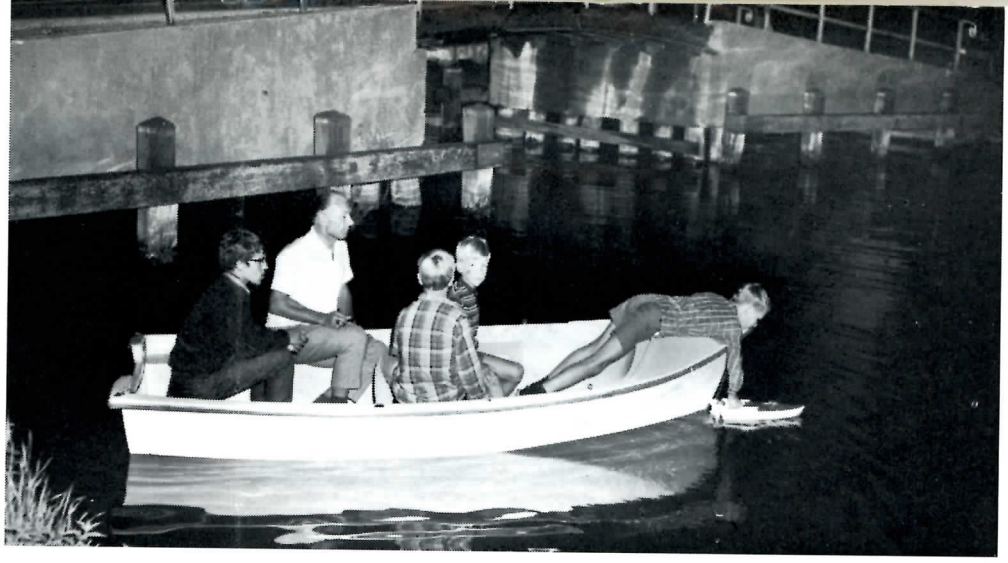
,,Nou en of, 3200 kilometer met een boot op een trailer en niet kunnen varen, geen wind. Maar een pracht van een bergruimte voor de luie stoel van mijn vrouw en op de terugweg voor de vuile was.''

,,Eerlijk gezegd verwonderde het ons nogal dat u met vakantie naar het buitenland ging; voor uw werk bent u toch al zoveel weg?''

,,Ik kan uw verwondering wel een beetje begrijpen, maar wat is vakantie? Naar mijn mening datgene doen wat je normaal niet zo gemakkelijk kunt. Zoals bijvoorbeeld veertien dagen lang trachten je vier zonen ,,op te voeden'' met de gewone ongezouten vermaningen in een land waar ze de ,,opvoeder'' toch niet verstaan. Dat is een stuk prettiger dan dat je buren ervan mee genieten.''

,,Vindt u werken in het buitenland avontuurlijker dan in Nederland en heeft u wel eens iets bijzonders meegemaakt op uw reizen?''

,,Wat uw eerste vraag betreft, mijn werk in het binnenland beschouw en voel ik ook als een soort avontuur. Elke dag andere mensen, veel werk in een korte tijd, improviseren en je dan maar niet te veel ergeren aan de weersomstandigheden. In het buitenland zijn het de sfeer, het klimaat, de mensen en de werkwijzen die mij boeien. Het allerbelangrijkste vind ik het om goeie vrienden te hebben. De grootste ontdekking die ik in het buitenland gedaan heb is eigenlijk wel het wegvallen van het idee dat wij in Nederland alles zo goed kunnen. Begrijp me goed, ik bedoel dat de werkwilligheid en het improvisatietalent van de Griekse en Italiaanse werfarbeider me respect inboezemen en dat ik er veel van heb geleerd. En of ik wel eens iets bijzonders meegemaakt heb? Nou ja, mijn grootste avontuur was wel die keer toen ik voor mijn werk met een gehuurde oude Dakota over de woestijn naar de Arabische kust moest. Eenmaal in de lucht bleken mijn twee piloten ware stuntvliegers te zijn. De ene duikvlucht na de andere kreeg ik te verwerken. Soms ging dat door een uitgedoofde vulkaankrater (,,vulkaantje springen'' noemden ze dat) maar een andere keer rakelings over de hoofden van een stel vissers. Ik geloof dan ook dat er in die omgeving weinig vissers meer zullen zijn die zonder hartklachten hun netje uitgooien.''



,,Sleepboot-assistentie''

,,Bent u allang bij de Maatschappij, meneer Kleiss?''

,,Bijna veertien jaar en ik hoop nog zeventien jaar hetzelfde te mogen doen.''

,,Is het werk dat u doet datgene wat u als kind als ideaal gezien heeft?''

,,Ja, vooral als kind heeft de techniek, speciaal bootjes, mij reuze gefascineerd. Elk stuk speelgoed onderging ,,special survey'', wat toentertijd niet verder ging dan het slopen ervan.''

,,De laatste vraag, meneer Kleiss. Wat doet u zoal als u thuis bent, 's avonds en in de week-ends dus?''

,,Proberen mijn zonen te begrijpen. Je bent een soort ,,antwoordman'' waar ze nogal tegenop zien omdat ze nog te jong zijn om beter te weten. Ik knutsel graag en mijn gereedschappen zijn thuis gemeengoed. Als ik dan ook een zaag of een hamer mis weet ik wel dat bij deze of gene slootrand in de polder het vermiste weer op te rapen is. Alles vanwege de ,,vlottenbouw'', maar ja, ze moeten ook door het leven. Voorts de vaat wassen, vaat wassen, vaat wassen . . .

Alleen de beatmuziek maakt me treurig.''

J. F. S.

(vervolg van pag. 11)

mando, dat de in- en uitgaande scheepvaart door de sluizen en op het Noordzeekanaal regelt.

Op de uiterste punt van de duinenrij staat het gebouw van de kustwacht, waarop zich, naast de havenradar, de semafoor bevindt waarmee, op order van het sluiscommando, aan de schepen die naar binnen varen signalen worden gegeven, die aanwijzen naar welk buitenkanaal en naar welke sluis zij moeten varen.

De nieuwe havenmond heeft nieuwe lichten en nieuwe boeien gekregen om de vaargeul aan te geven.

Tussen de ,,Vissershaven'' en de ,,Haringhaven'' staat de grote vuurtoren. Het is één van de twee vuurtorens die deel uitmaken van de lichtenlijn die voor ieder schip dat deze haven wil aandoen een maximum aan veiligheid moet bieden. Een gemoderniseerde lichtenlijn ook, want de vuurtorens werden nu voorzien van daglichtlampen.

Naar het zich laat aanzien zal in de periode tot 1972 de verbreding van het Noordzeekanaal geheel voltooid worden.

Het Noordzeekanaalgebied

Langs de beide oevers van het Noordzeekanaal is ruimte voor havenuitbreiding van rond 4500 hectare terrein en water; hierbij wordt rekening gehouden met een gezonde stedebouwkundige verhouding tussen grote woon- en werkgebieden enerzijds en de open ruimte anderzijds.

Het Noordzeekanaal verbindt en scheidt. Haarlem bezuiden het brede water, Zaandam ten Noorden, Amsterdam en Velsen/IJmuiden aan beide ,,uiteinden''. Een tunnel bij Velsen, de Coentunnel, ponten en bruggen onderhouden de dwarsverbindingen. Oude en nieuwe wegen doorsnijden het smalle kanaaloevergebied van oost naar west.

Het Noordzeekanaalgebied bezit op een onderlinge afstand van nog geen vijftien kilometer twee hoofdsteden: Amsterdam en Haarlem.

Voor een harmonische ontplooiing van het Noordzeekanaalgebied en de te verwachten expansie van haven en industrie wordt bij het opstellen van de plannen gestreefd naar een zo doelmatig mogelijke inrichting van het beschikbare havenareaal.

De ontwikkeling van het Amsterdamse havengebied in westelijke richting volgt richtlijnen die er in technisch, commercieel en ook in sociaal opzicht voor zullen zorgen dat deze gezonde haven ook een verdere gezonde groei zal beleven.

In dienst getreden vlootpersoneel

P. N. DROOG
5e wtk.
per 19.6

K. M. VAN HARPEN
5e wtk.
per 19.6

J. D. VAN DER BAAN
II.wtk.
per 25.6

R. KNISPEL
5e wtk.
per 28.6

J. D. BERENDS
II.wtk.
per 6.7

C. F. WIESSNER
II.wtk.
per 6.7

R. M. VAN HAM
II.wtk.
per 7.7

L. G. P. DE GROOT
II.stm.
per 8.7

R. G. DE HAAN
II.stm.
per 8.7

J. F. VAN DER HEIDEN
II.stm.
per 8.7

R. A. SWEETNAM
II.stm.
per 8.7

D. J. MITTELMEYER
II.stm.
per 8.7

K. P. BIESIOT
II.stm.
per 8.7

P. J. VAN DEN ENDE
II.wtk.
per 8.7

R. R. WITTEVEEN
II.wtk.
per 10.7

R. J. DEN OS
II.stm.
per 10.7

F. T. J. VAN MANEN
II.stm.
per 10.7

H. J. WOLFF
II.wtk.
per 10.7

M. C. H. WAALDIJK
II.wtk.
per 11.7

D. VAN EIJK
II.stm.
per 11.7

T. MELLEGERS
II.wtk.
per 11.7

A. G. A. DE GRAAF
II.wtk.
per 11.7

A. G. PETERS
II.wtk.
per 11.7

T. DE GROOT
II.wtk.
per 11.7

A. J. W. ROMMES
II.stm.
per 11.7

B. VAN OS
II.wtk.
per 11.7

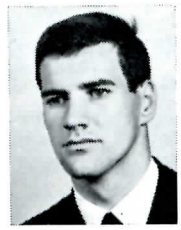
P. DEKKERS
II.wtk.
per 12.7

J. H. VERHAAF
II.wtk.
per 12.7

J. P. J. M. COBELENS
II.stm.
per 14.7

B. J. H. WORTELBOER
II.stm.
per 14.7

L. C. H. VAN DER WERVE
II.wtk.
per 15.7


P. STEIJNIS
II.stm.
per 15.7

A. P. J. STOELINGA
II.wtk.
per 15.7

M. LAP
II.stm.
per 15.7

H. W. TER HAAR
II.wtk.
per 15.7

F. G. HAMILTON
II.stm.
per 15.7

A. H. DEN BODE
bankwerker
per 19.6

Zoudt U zichzelf in dienst nemen?

Stel dat u vandaag een man moest aannemen om uw plaats in te nemen. Zoudt u het aandurven om tussen andere gegadigden voor de baan uzelf uit te kiezen?
Of zoudt u toch maar liever uitzien naar iemand met meer initiatief, ervaring of opleiding?
Kijk eens terug en zie wat u in uw functie hebt gepresteerd. Vindt u, dat die prestatie goed genoeg is geweest wanneer u vooruitkijkt?
Bent u bijgebleven in uw vak? Hebt u moeite genoeg gedaan om uw vaardigheid en kennis te vermeerderen?
Hebt u de ervaring, die u in de loop van de tijd hebt opgedaan ook werkelijk toegepast?
Hebt u iemand opgeleid om u van veel routinewerk te ontlasten, zodat u tijd hebt om na te gaan, wat u zelf beter kunt doen?
Hebt u nog zoveel doorzettingskracht overgehouden, dat die tegen uw huidige bezadigdheid kan opwegen?
Met andere woorden: gaat u vooruit, staat u stil of loopt u terug?
Hebt u er gisteren, verleden week of verleden jaar iets bijgeleerd?
Stel dat u het voor het zeggen had wat uw salaris betreft: zoudt u uzelf dan opslag geven of niet?
Natuurlijk kent u uw eigen zwakheden het beste. Zoek er dan ook geen uitvluchten voor, maar kijk naar uw baan als buitenstaander. Wat voor iemand zit daar aan uw bureau?
Heeft hij zelfvertrouwen of is hij in de loop van de tijd een zuurpruim geworden? Is hij zo iemand, die u graag vooruit zoudt helpen of zegt u: „Ik moet die man kwijt zien te raken, hij neemt iedereen tegen zich in!"
In onze dagen stelt de leeftijd op zichzelf geen grenzen aan onze bruikbaarheid, mits we wakker zijn en bijblijven.
Maar twijfelen we aan onze bereidheid om onszelf in dienst te nemen, dan moeten we eens kritisch bekijken wat er aan onze instelling, kennis en toewijding mankeert.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.6 t/m 15.7.1967)

GEHUWD:
15.6: A. H. G. C. van der Beesen, 4e stm., met mej. I. van Brussel;
15.6: J. Almekinders, 5e wtk., met mej. G. Wiegeraad;
3.7: L. J. M. Verhaegh, 3e wtk., met mej. M. J. van Laarhoven;
11.7: P. J. A. Palsenbarg, 5e wtk., met mej. B. Ruiterkamp;
14.7: H. Brand, 4e wtk, met mej. C. W. Paans.

GEBOREN:
25.5: Yvette, dochter van L. Deynen, hoofd kombuis, en mevr. V. M. Deynen-Woods;
12.6: Gerrit, zoon van G. C. Drost, 2e kok/bakker, en mevr. J. H. Drost-Poppema;
17.6: Edwin Robert, zoon van J. W. Keesmaat, 2e wtk., en mevr. P. Keesmaat-van Dalen;
20.6: Greetje, dochter van A. P. Koers, 5e wtk., en mevr. G. Koers-Jager;
20.6: Silvester Bertil, zoon van R. Böck, 2e pompman/bankwerker, en mevr. B. J. Böck-Lotte;
23.6: Anita, dochter van J. A. Keizer, matroos, en mevr. M. Keizer-Ramakers;
27.6: Ben, zoon van B. Ritman, 2e stm., en mevr. L. Ritman-van Dijk;
28.6: Anthonius, zoon van H. Scharloo, hoofd kombuis, en mevr. G. Scharloo-Zuidgeest;
1.7: Ilona Johanna, dochter van G. van Wijhe, 4e wtk., en mevr. J. A. H. van Wijhe-Kinnaer;
6.7: Bart Jeroen, zoon van L. A. J. W. Bink, 3e wtk., en mevr. M. Bink-de Vrijer;
6.7: Duco, zoon van C. Heeneman, hoofd kombuis, en mevr. W. Heeneman-van der Lecq.

MET VERLOF:
gezagv.: D. A. C. Vermeulen, P. van Hassel, T. J. van de Vrie, L. H. de Vries, P. C. Hoek;
1e stl.: A. J. Schumm, B. van Hardeveld, C. Wolse, H. J. Allaart, A. J. de Ronde;
2e stl.: L. J. Hirs, B. Ritman, E. Q. Abbas;
3e stl.: S. Termeer, G. A. M. Dorren, G. van Kernebeek, J. A. van Kesteren, D. C. Vermeulen, L. Kazemier, J. G. Wientjes;
4e stl.: C. van Hardeveld, J. Wassenaar, S. P. van Geuns;
hfd.wtk.: B. C. Smit, J. B. Biondina, C. W. Stolk, H. van Manen, J. Mostert, B. Velchuis, J. J. Binkhorst;
2e wtk.: F. L. Alexandre, L. Buitenkant, P. J. de Lange, E. Jousma, J. P. Hendrikse, A. J. G. Weitzel;
3e wtk.: G. de Boer, P. A. Ankerman, W. F. A. van Mossevelde, P. K. Polman, J. A. de Groot, F. Fresow, J. Prinsze, E. Hoogervorst;
4e wtk.: C. G. Klitsie, H. A. Scherpenhuyzen, H. Brand, J. Zijp;
5e wtk.: M. de Boer, H. M. Westerveld, J. A. Willems, J. F. A. Leurs, J. A. M. Leer, J. M. Brinks, N. W. F. Sebregts, P. de Groot, F. T. de Boer, C. J. M. de Jong, P. A. N. J. de Hullu, G. J. Leussink, B. R. Verhoog, M. de Boer, E. de Jong, K. Koch, R. G. Hoeboer, E. Hendrikse, I. J. Albrechts, R. R. Brouwer;
bootslieden: H. L. Klop, G. van Delft;

IN MEMORIAM

C. A. B. van Santvoord, 62 jaar,
oud-gezagvoerder van Shell Tankers N.V.

Op 1 juli 1958 verliet de heer Van Santvoord de dienst van de Maatschappij met pensioen, na 22 dienstjaren. Hij overleed plotseling op 29 juli jl. te Breda.

ONZE VLOOTJUBILARISSEN

L. BUITENKANT
2e werktuigkundige
1957 - 1.8 - 1967

J. C. AARTSEN
2e stuurman
1957 - 11.8 - 1967

C. H. DE KONING
2e werktuigkundige
1957 - 14.8 - 1967

J. WIELART
2e werktuigkundige
1957 - 15.8 - 1967

N. VENENDAAL
2e stuurman
1957 - 18.8 - 1967

H. STEENHUIS
2e werktuigkundige
1957 - 18.8 - 1967

L. A. GROENDIJK
2e stuurman
1957 - 28.8 - 1967

L. VAN DER WEL
voorman/donkeyman
1957 - 24.7 - 1967

A. W. MUSCH
2e hofmeester
1957 - 5.8 - 1967

1e pomplieden/bankwerker: J. J. van der Kley, L. J. C. van Kuyen;
2e pomplieden/bankwerker: R. Böck, R. W. H. Tadema;
bankwerker: L. A. T. Blankemeyer;
wachtassistent: D. D. Groen;
hoofden kombuis: A. A. Turkenburg, L. H. H. L. Leithuyser, H. Vrugt;
scheepskok: J. A. Franken.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:
m.s. Abida: wnd. 1e stm. A. C. Weide, 4e stm. M. van den Belt;
m.s. Acila: wnd. 1e stm. H. van Slegtenhorst;
m.s. Acmaea: 3e wtk. IJ. C. de Jong;
m.s. Acteon: wnd. 1e stm. W. Bosman;
s.s. Arca: 3e stm. G. J. Olieman, hfd.wtk. J. D. Donken, radio officier R. van der Veeken;
m.s. Camitia: wnd. hfd.wtk. H. J. Nieuwenstein;
m.s. Cinulia: wnd. 1e stm. R. A. M. van Hooydonk, 2e stm. P. F. L. Schölvinck, 4e wtk. T. P. Kool, 5e wtk. B. J. K. van Vliet, radio officier M. Poen;
m.s. Dallia: 2e wtk. R. D. Kuil;
m.s. Diadema: 3e stm. G. J. van der Ham, 2e wtk. C. P. de Waard, 4e wtk. H. van Ommering, 5e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. P. van Huffelen, 5e wtk. A. Houwaard, radio officier J. Engelhart, bootsman H. H. van Oostrum, 1e pompman/bankwerker M. van der Kruk, 2e pompman/bankwerker J. Schinkel, bankwerker H. J. Gelderman, chef kok P. E. L. van de Heuvel, hoofd kombuis F. B. Wayers;
s.s. Kabylia: 2e stm. G. Verbrugh, 5e wtk. I. Lobs;
s.s. Kalydon: wnd. gezagv. W. Th. Spier, wnd. hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 4e wtk. H. G. W. Meijer, 5e wtk. H. J. Lammertink, II.wtk. T. de Groot, II.wtk. R. R. Witteveen, II.wtk. R. M. van Ham, wachtassistent A. L. Kempers;
s.s. Kara: wnd. 3e wtk. H. Th. Mellegers, bootsman W. van Dongen, 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker J. P. Bijlsma, wachtassistent A. J. H. Kolbrink;
s.s. Katelysia: 3e stm. R. J. de Wit, wnd. hfd.wtk. G. J. Visscher, radio officier H. W. Wolters;
s.s. Kermia: wnd. 2e wtk. L. P. H. Teune, 5e wtk. K. M. van Harpen, 5e wtk. H. Tesink;
s.s. Khasiella: 3e wtk. N. C. van der Vecht;
s.s. Kopionella: 5e wtk. E. E. Kreune;
s.s. Koratia: wnd. 1e stm. J. S. Schregardus, wnd. 3e stm. Th. P. Holst, 4e stm. W. van der Meulen, hfd.wtk. J. Meenderink, 4e wtk. J. H. S. van der Pas, 5e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. D. Smit, radio officier J. C. Willemsen, hoofd kombuis A. A. Turkenburg;
s.s. Korenia: 3e wtk. W. D. Hoogland; 5e wtk. P. N. Droog;
s.s. Korovina: gezagv. P. J. Kalkman, 3e wtk. K. de Jong. 5e wtk. J. Almekinders;
s.s. Kosicia: 1e stm. A. Post, 2e stm. C. P. Schoenmakers, 4e stm. K. Cramer, wnd. 3e wtk. G. P. Hoogeveen, 5e wtk. J. H. C. Viertelhauzen, 5e wtk. R. Knispel;
s.s. Kossmatella: wnd. 2e wtk. P. Balt;
s.s. Krebsia: wnd. 3e stm. L. N. Saal, II.wtk. C. F. Wiessner, II.wtk. J. D. Berends, radio officier J. P. van Oudheusden, hoofd kombuis H. Scharloo;
s.s. Kryptos: 3e wtk. K. L. J. Aertssen, 5e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. A. Baljeu, radio officier J. C. M. de Ruijter;
s.s. Kylix: gezagv. H. J. Roncken, 4e stm. R. Agema, 5e wtk. C. H. Kleijwegt, radio officier H. K. Tuinman;
m.s. Macoma: 1e stm. K. Poort van Ingen;
m.s. Niso: gezagv. H. A. H. Hylkema, 3e wtk. M. D. van der Veen, 4e wtk. T. Middelkoop, radio officier J. Leeuwis;
s.s. Onoba: gezagv. C. Cupido, 4e stm. J. H. Oldert, hfd.wtk. A. L. Moerland, 3e wtk. F. F. Ozinga, 4e wtk. C. A. Douwes, 5e wtk. J. Klemann;
s.s. Philine: 3e stm. H. Bijvank, hfd.wtk. A. Buren;
s.s. Vasum: gezagv. F. Fekkes, wnd. 1e stm. J. Bosman, hfd.wtk. O. K. Nicolai;
s.s. Viana: wnd. 2e wtk. F. G. Krijgsman, 4e wtk. E. Aanen, 5e wtk. H. C. den Ouden;
s.s. Videna: 2e wtk. J. Wielart, 5e wtk. M. K. Jansen;

In dienst getreden walpersoneel

J. A. M. LINDEMAN
(ex B.I.P.M., Den Haag)
DFP/12
per 1.7

s.s. Vitrea: hfd.wtk. H. J. Melse, 3e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. W. A. van Zandvliet;
s.s. Zafra: II.stm. R. Hagen.

UIT DIENST GETREDEN:
1e stm.: F. Minkels;
II.stm.: E. J. Kooren;
4e wtk.: J. C. van Weele;
hoofd kombuis: A. Markestein.
BEHAALDE DIPLOMA'S:
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. G. Verbrugh;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. W. van den Born;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. K. Cramer;
C: 2e wtk. H. J. Nieuwenstein, G. J. Visscher, Chr. Pietersen, C. L. Fehrmann;
B: 3e wtk. W. D. Hoogland, J. Walraven, R. Huisman, F. G. Krijgsman, J. Slot, C. van Esseveld, H. Kuyper, J. Visser;
B/th: 3e wtk. C. P. Kortekaas, G. de Goede, Th. Bakker;
A/Bth: 5e wtk. J. H. C. Viertelhauzen, M. J. Parent;
A: 5e wtk. H. J. Lammertink, C. A. Douwes, J. C. Ganzinga, J. C. Stenekes;
M.V.D.: 5e wtk. I. Lobs, H. C. den Ouden.

AANGESTELD ALS:
gezagv.: M. E. Wolper;
2e stm.: A. Th. van Es, J. Mieras, J. A. M. Elias, J. Drogt, P. Puype, C. A. Koppendraaier, W. R. Muusze;
3e stm.: R. P. F. J. Ruiter, H. van Groen, W. J. Stoker, R. J. de Wit, D. J. van Dijk, R. P. Jager, J. Priester, J. G. Wientjes, J. B. H. Lutmers, F. Kuyt, J. G. Leenders, W. Beekman, E. L. de Ruiter, F. J. M. Donker, J. I. Boon;
4e stm.: K. Cramer;
hfd.wtk.: B. Veldhuis;
2e wtk.: W. J. Meuldijk, S. Neeleman, G. J. B. Hartman.
3e wtk.: K. P. Kaal, K. L. J. Aertssen, C. G. Klitsie, J. Prinsze, J. H. Th. van Schaik, A. G. P. Jansen, J. J. L. Geerink, IJ. C. de Jong.
4e wtk.: J. H. S. van der Pas, M. de Boer, P. Zandstra, J. W. van Putten, C. A. Douwes, O. de Roos, T. P. Kool, W. H. Hennink.
5e wtk.: I. Lobs, H. C. den Ouden.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.6 t/m 15.7.1967)

UIT DIENST:
1.7: mevr. E. M. van Toer-Martens - sectie DFF/6;
1.7: mevr. N. W. van Dijck-Klut - sectie DFF/5.

OVERGEPLAATST:
26.6: mej. G. J. Karsenbarg van sectie DFP/3 naar sectie DF/1.

GEHUWD:
6.7: mej. M. W. Houberg - sectie DFF/5 - met de heer G. Stoel.

GEBOREN:
27.6: Frank Marcel, zoon van J. H. Siereveld - sectie DFP/12 - en mevr. J. H. Siereveld-Koppenjan.

Redactiecommissie:
G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)
W. N. Wouters

tussen schip en ka

zesde jaargang no. 12 — augustus 1967

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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