

van k voor de **Vloot**

Redactie: W. B. Kruysmulder en W. H. P. Feenstra.

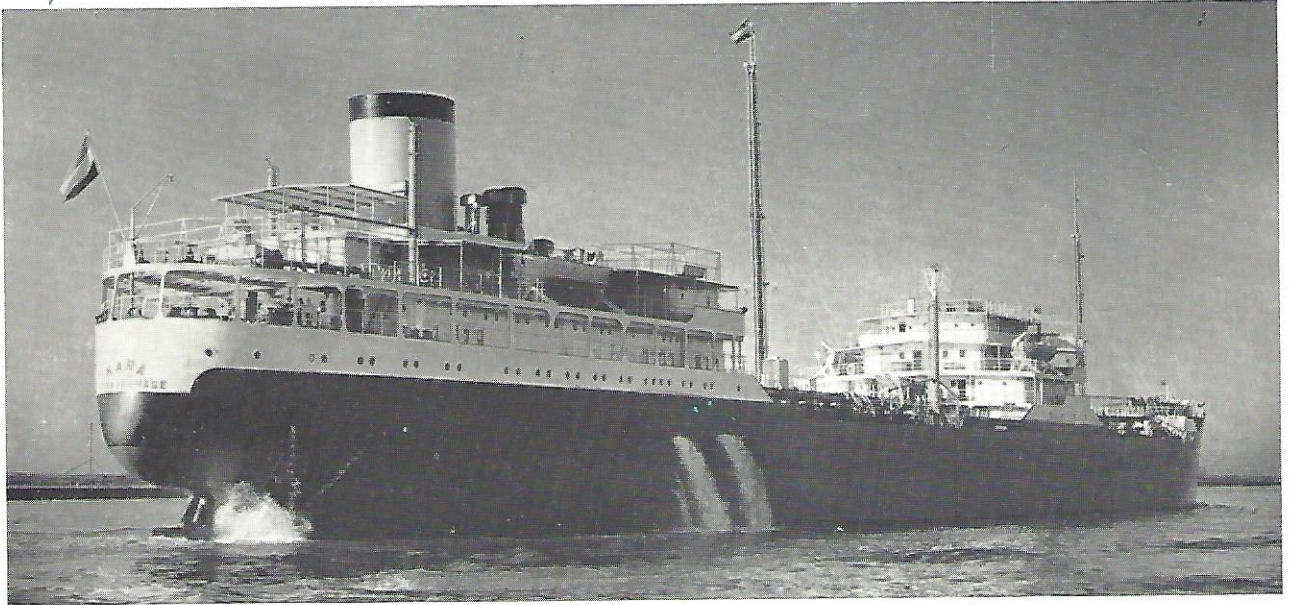
Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



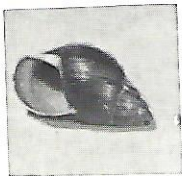
Installatie te Stockholm in de winter

(foto N. A. Jager)

VAN DE NIEUWBOUW



s.t.s. „Kara” gedurende de proeftocht.



Alhoewel wij nooit schrijven over de technische proeftocht van onze nieuwbouw-schepen, willen wij voor de „Kara” graag een uitzondering maken, temeer daar het gebeuren gedurende die tocht niets met „techniek” heeft uit te staan.

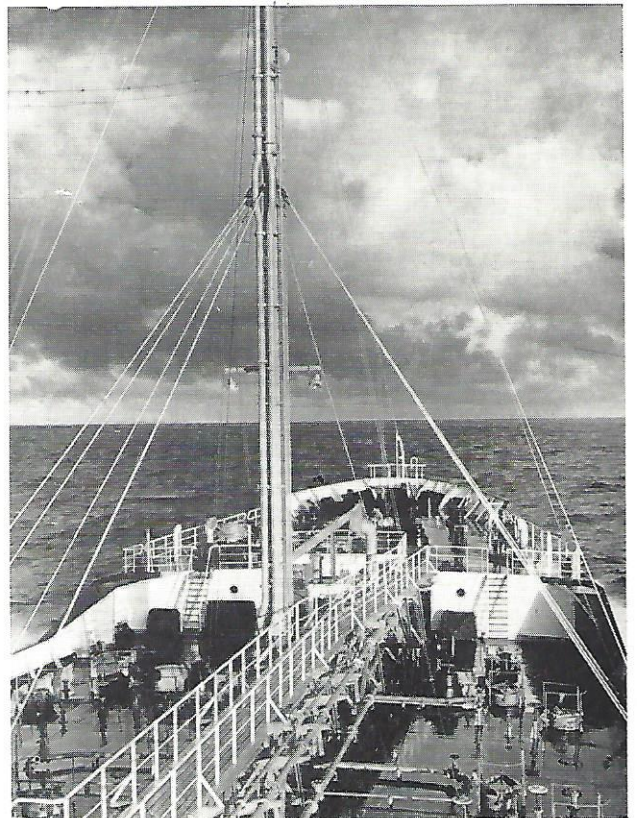
De technische proeftocht vond plaats op 15, 16 en 17

S.T.S. „KARA” IN DE VAART.

Op Woensdag 23 November 1955 om 14.00 uur aanvaardde het s.t.s. „Kara” van Rotterdam uit haar eerste reis.

In de morgenuren vond, in tegenwoordigheid van een aantal officiële gasten, de overdracht van deze fraaie aanwinst plaats. Namens de bouwers, — de Rotterdamse Droogdok Maatschappij — nam de Directeur, de heer K. van der Pols het woord. In de eerste plaats releveerde spreker dat ten tijde van de tewaterlating — op 20 Juni 1955 — van dit schip, de voortzetting van de nieuwbouw voor de Koninklijke/Shell Groep op de werven van de R.D.M. nog helemaal niet zeker was, maar, zo zeide hij, sindsdien zijn weer nieuwe opdrachten ontvangen; nl. voor de bouw van twee 18.000 ton „general purpose” tankers en twee „super” tankers van ca. 32.000 ton draagvermogen elk. De bouw van deze vier schepen zou een groot gedeelte van de bouwcapaciteit der werf in beslag nemen, doch men was zeer verheugd, dat niet alleen de mogelijkheid tot het bouwen bestond, maar ook dat deze opdracht aan de werf was toevertrouwd. Dit verheugde hem des te meer gezien de zeer prettige samenwerking met de technische staf van Shell Tankers N.V. Na de officiële instanties te hebben bedankt, verzocht hij de heer E. H. Larive het schip over te willen nemen.

De heer Larive, namens N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, dankte allereerst de heer Van der Pols en maakte gewag van het feit dat de „Kara” niet minder dan zes maanden voor de officiële opleveringsdatum in de vaart kwam. Gezien de huidige personeelspositie was dit zeer zeker een welgemeende felicitatie waard. Dat met het volste vertrouwen de bouw der zo juist bestelde schepen wordt tegemoet gezien, behoeft dan ook geen verwondering te wekken. Na de Gezagvoerder te hebben verzocht de Werfvlag te doen vervangen door de Maatschappijvlag, wenste hij Kapitein M. J. Melief en zijn opvarenden „een goede en behouden vaart”.



Vanaf de brug van de „Kara”.



De heer E. H. Larive wenst kapitein Melief geluk met zijn nieuwe commando.

November 1955 en op die 16e November vond er nog iets plaats, wat de interesse van zeer veel Nederlanders had, nl. de voetbalwedstrijd Saarland-Nederland. Dank zij de radio

behoeft men tegenwoordig niet meer zo bedroefd te zijn wanneer men geen toegangsbewijs voor een wedstrijd kan bemachtigen of wanneer het een „uit”wedstrijd geldt — zoals hier het geval was — en de afstand net iets te groot is om er een Woensdagmiddagje voor uit te trekken. Een huiskamer — in dit geval een hut — geeft nu wel niet het idee van een stadiontribune maar de wedstrijd volgen kan men toch. Dat de radio op die 16e November op de gewenste golflengte was afgesteld, behoeven wij nauwelijks te vermelden.

Nu er toch ergens op de Noordzee werd gevoetbald, werd er al spoedig besloten om dan maar een „sweepstake” op de uitslag te maken. Zo gezegd, zo gedaan. De inleggelden werden betaald en men wachtte op de uitslag van de wedstrijd. Als voorwaarde van de „sweepstake” werd bepaald, dat de winnaar — dus de man die zo goed voorspellingen kon doen — het gehele bedrag zou afdragen aan het fonds voor de kankerbestrijding. De 2 maal 3 kwartier waren tenslotte ook verstreken en kwam dus de winnaar uit de „bus”. Algemeen was men van mening dat het totaal ingezamelde bedrag wel enigszins aan de povere kant was en de initiatiefnemers verdubbelden dan ook spontaan hun inzet. Dit bracht weer een ander op het idee om met de hoed rond te gaan — petten schenen ze die dag aan boord niet te dragen! — en zo deed iedereen aan boord, inclusief de R.D.M.-werklieden, mee om het goede doel te steunen.

Het uiteindelijk resultaat was, dat een bedrag van f 110,— aan voornoemd fonds kon worden afgedragen. Hulde aan de initiatiefnemers en zouden wij niet mogen eindigen met:

Goed voorbeeld doet goed volgen.



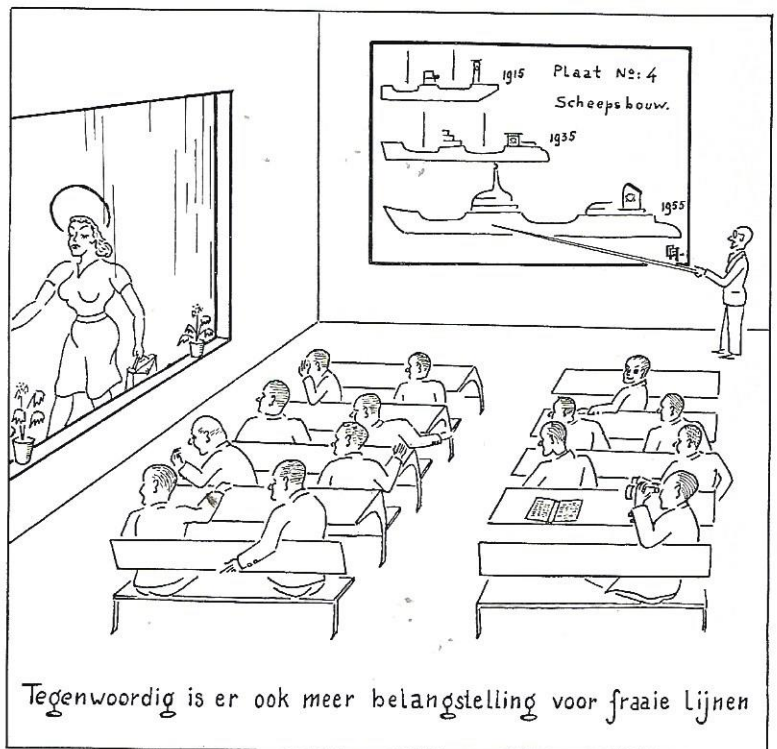
MAMMOETTANKERS

Sinds de tweede wereldoorlog worden steeds grotere tankers gebouwd en het zien van tankers met een draagvermogen van 45000 ton mag dan nog wel geen alledaags gezicht zijn, er zijn er toch reeds verscheidene in de vaart. Inmiddels is men aan de bouw van tankers met een draagvermogen van 60.000 ton begonnen. Wie 5 jaar geleden deze ontwikkeling zou hebben voorspeld, zou zonder twijfel op spottend ongehoof hebben gestoten. Waar de uiterste grens van de grootte zal liggen is onmogelijk te voorspellen. Dat met 60.000 ton deze grens niet is bereikt blijkt uit het feit, dat het Japanse Ministerie van Verkeer onlangs vergunning heeft verleend voor de bouw van 2 tankers met een draagvermogen van 83.900 ton elk. Zullen deze tankers de grootste ter wereld blijven? Zoals gezegd dient men zich in de tegenwoordige scheepsbouw over niets meer te verbazen.

De grootste lengte van deze schepen bedraagt 815 voet bij een breedte van 125 voet en de geladen diepgang zal iets meer dan 61 voet bedragen. De schepen zullen worden gebouwd op de scheepswerf van The National Bulk Carriers Inc. te Kobe. Zij zullen waarschijnlijk in November 1956 op stapel worden gezet, in Maart 1957 te water worden gelaten en 3 maanden later worden afgeleverd. Van kiellegging tot in de vaart brengen dus nog geen vol jaar.

De schepen zullen worden uitgerust met een stoomturbine installatie met een vermogen van 19.250 pk en de dienst-snelheid zal 15 knopen bedragen. Omtrent de bouwkosten zijn geen gegevens beschikbaar, evenmin omtrent de vaart waarin deze schepen zullen worden geëxploiteerd. Bij zulk een tonnenmaat bestaan vanzelfsprekend onnoemelijk veel restricties wat betreft havens en steiger accommodatie. Ook betreffende de vlag waaronder deze schepen zullen komen te varen is niets bekend, doch de mogelijkheid dat zij onder Liberiaanse vlag zullen komen, schijnt niet uitgesloten te zijn.

NOG MEER VAN DE NIEUWBOUW



Het is nu de Decembermaand,
De laatste van het jaar;
De trouwe haard, zij doet haar plicht,
De Winter is weer daar.

De kinderen zijn vroeg naar bed,
De slaap, zij doet hen goed;
De mooie Zomer gaf geen rust,
Veel werd er ingeboet.

De donkere dagen zijn op komst,
De licht-nota is hoog;
Dra kómt er weer de kortste dag,
't Is buiten zelden droog.

De grote stilte doet mij nu
Gedenken hen op zee
Een stil gebed stijgt op tot Hem
Heer, vaart Gij met hen mee

Opdat' als 't straks weer Kerstmis is
En zij zijn vèr van huis
Er in hun harte ook iets leeft
Van de vrede bij hun thuis.

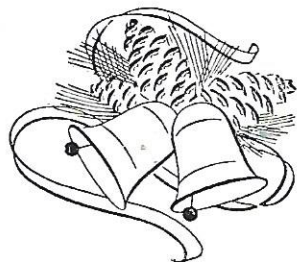
'n Zeemansvrouw.

Kerstfeest 1955

Dit jaar zal er weer Kerstfeest worden gevierd op vele plaatsen en onder vaak zeer verschillende omstandigheden. Vooral onder de lezers van dit blad zullen er velen zijn, die met de Kerstdagen bepaalde mogelijkheden missen, welke anderen wel hebben.

Wij denken hier allereerst aan onze zeevarenden, maar naast hen zijn er ook vele anderen in en buiten ons land te werk gesteld, die de Kerstdagen niet in de huiselijke kring kunnen doorbrengen. Toch zouden wij aan de eigenlijke Kerstgedachte te kort doen als wij er nu maar verder over zouden zwijgen.

Persoonlijke ervaring heeft mij geleerd, dat juist waar veel van de uiterlijke vormen — hoezeer overigens ook gegund — gemist werden, wij soms grotere mogelijkheden hadden ons op de eigenlijke zin van de Kerstboodschap te bezinnen en die ook in de praktijk te brengen voor onze naaste omgeving. Juist door een bepaalde lotsverbondenheid aan boord werden wij ons op zulke dagen te meer bewust wat men dan als mens naast mens voor elkander kon en moest betekenen. Ik geloof dat elk Kerstfeest door wie en waar ook ter wereld gevierd ons juist op die mogelijkheden wil wijzen. En ik geloof ook, dat elk Kerstfeest ons voor de vraag stelt of wij die mogelijkheden weten te ontdekken en of er de wil is die dan ook te benutten. Als dat zo is dan hebben wij in elk geval iets van de eigenlijke zin van het Kerstfeest verstaan . . .



In het Kerstevangelie lezen wij daarover het volgende:

„Ziet, ik verkondig U grote blijdschap, die al den volke wezen zal”.

De Kerstengel spreekt van deze blijdschap in rechtstreeks verband met de geboorte van Jezus Christus. Maar dan ook in z'n praktische betekenis voor alle mensen. Dat is zeer zinnol.

Want als er Eén gewild heeft dat alle mensen blij en gelukkig zouden zijn en steeds het goede voor elkander zouden zoeken — dan is het Jezus Christus geweest.

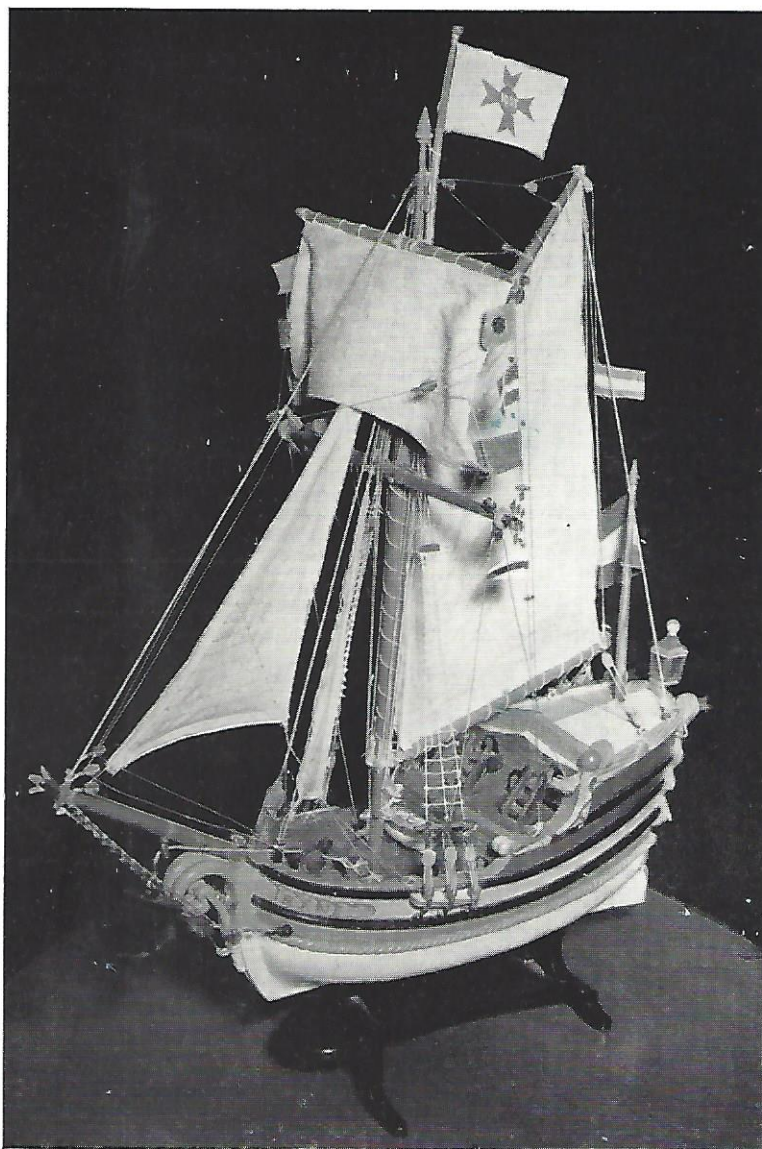
Kerstfeest 1955 vraagt nu van ons of wij dat nu weer bij vernieuwing gaan geloven en het dan ook steeds beter in praktijk brengen.

Wie nu aan deze dagen inhoud weet te geven naar die eigenlijke Kerstgedachte, zal in zijn naaste omgeving — ook aan boord — werkelijk bijdragen tot het Kerstfeest zoals het bedoeld is.

En zelf ook goede Kerstdagen hebben.
Daar ben ik dan zeker van.

K. S. G. ZIJLSTRA,
Koopvaardij-predikant.

Hoe besteden wij onze vrije tijd aan boord



(foto van Breukelen)

Hebt u zich deze vraag wel eens gesteld, of hebt u dat maar liever vermeden...

Er zijn op deze vraag dan ook vele antwoorden. De een zal het wel geloven en zich na de dagelijkse arbeid op zijn kooi gooien, een ander zal zich ernstig aan de studie zetten, weer anderen gaan lezen of naar huis schrijven, de meesten zullen iets willen doen. Maar hoevelen zijn er niet, die geen raad weten met die kostelijke vrije uren. Aan die willen wij vragen: „Hebt u al eens wat geknutseld?”

O, nee, nu geen minachtend schouderophalen, zo van: „dat is goed voor mijn kleine broertje en wat heb ik aan die rommel”. Het is een begrijpelijke reactie, maar toch onjuist.

Er zijn vele wegen die naar Rome leiden.

Zo als er vele wegen naar het aloude Rome leiden, zo zijn er tegenwoordig tal van mogelijkheden om „ bezig te zijn”. Er zijn vele hobby's, die voor elk wat wils brengen. Deze liggen zowel in het eenvoudige als in het wat moeilijker vlak, er zijn er geschikt voor technische- en geschikt voor artistieke mensen. U kunt: boetseren, schilderen, tekenen en fotograferen, en wat denkt u van leerbewerking, pitriet of raffiawerk? Houtbewerking is ook niet te versmaden, inlegwerk, modelbouw van schepen en daarnaast modelbouw van auto's, spoor- en vliegtuigen. De meer technisch aangelegden kunnen veel bereiken met radiobouw van ontvan-

gers, versterkers en bandrecorders en radiobesturing van modellen (o.m. schepen).

Er is meer dan figuurzagen.

Dat er meer is dan figuurzagen blijkt wel uit de voorgaande opsomming. Het is de moeite waard dit alles eens ernstig te overdenken. Hoeveel voldoening geeft het niet iets zelf te maken, iets te scheppen. Alle begin is moeilijk, maar bij alle begin heeft men ook de nodige hulp nodig. Deze is te verkrijgen door het lezen van de tegenwoordig bestaande instructieve lectuur op dit gebied. Diverse schepen ontvangen maandelijks het blad „Handig bekeken”, uitgegeven door de „Muiderkring”, die zich op dit gebied heeft gespecialiseerd. In deze uitgaven staan talloze instructies en aanwijzingen. Mocht aan boord van de schepen, die nog geen exemplaar ontvangen, belangstelling bestaan voor dit zeer instructieve blad, laat het het kantoor dan even weten.

Bovenstaande foto, een voorbeeld uit onze eigen rijen, toont wat kan worden bereikt. Het is een door A. van der Meer, Chef-Hofmeester aan boord van het s.t.s. „Kopionella” gemaakt model.

Bekijkt u het maar eens goed en... probeer zelf ook eens iets dergelijks.

Doet u het, dan wordt u bij voorbaat veel genoegen en succes daarbij toegewenst door

J. G. Elshout



DWARRELENDE VLOKKEN . . . Een sneeuwui op de terreinen van het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam.



SNEEUW IN DE STAD . . . Het Hoofdkantoor van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij. Links het nieuwe bijgebouw.



HET WERK GAAT VOORT . . . Het transport te water ondervindt bij ijsgang grote moeilijkheden. De verkoop van aardolie-producten, verzorgd door Shell Nederland N.V., moet echter doorgaan.



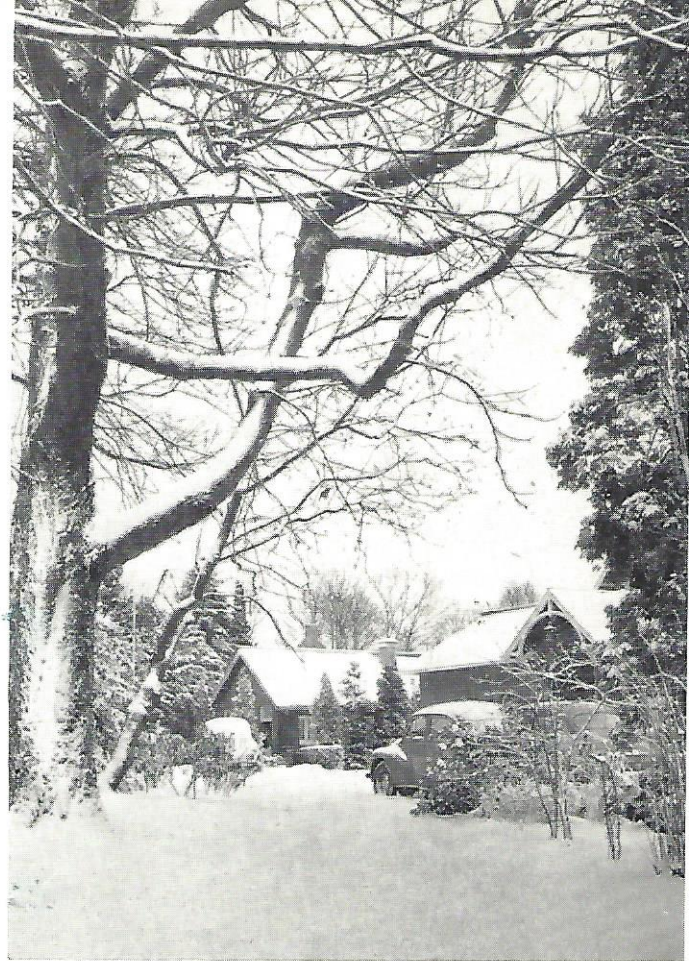
GRAUW EN GRIJS . . . Shell Installaties en Fabrieken „Pernis“ in het wit.

Een witte Kerstmis is het droombeeld van jaren zelden tot werkelijkheid geworden. Hoe zijn camera het zag, toont deze foto's.

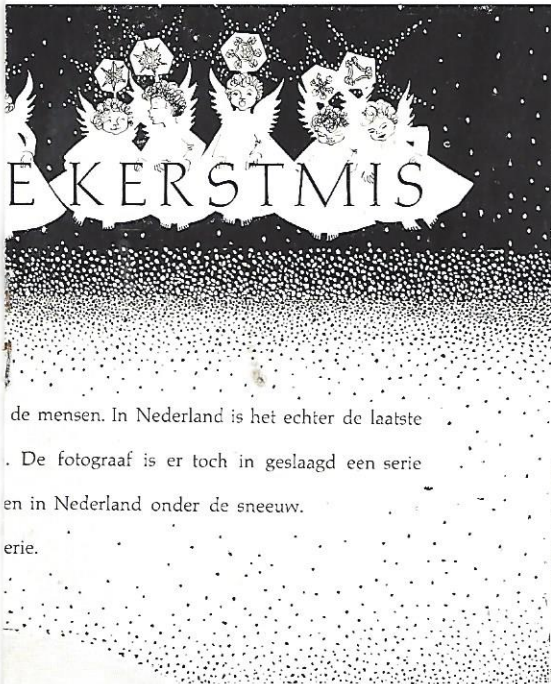




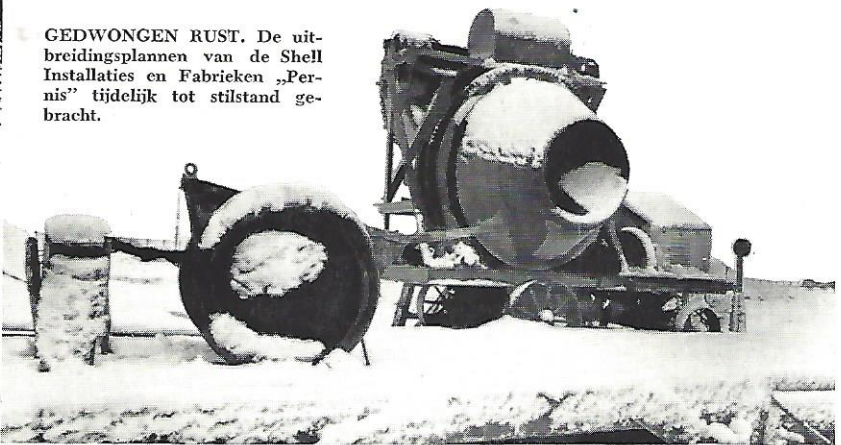
WARMTE IN DE KOUDE . . . De cantine van het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Delft.



WINTER . . . Het kantoor van de N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij te Oldenzaal.



de mensen. In Nederland is het echter de laatste
 . De fotograaf is er toch in geslaagd een serie
 en in Nederland onder de sneeuw.
 erie.



GEDWONGEN RUST. De uitbreidingsplannen van de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis” tijdelijk tot stilstand gebracht.



„ROBOT” IN DE SNEEUW.



VERSE SPOREN . . . Het verlaademplacement te Schoonebeek, waar de aardolie in de speciale olietrein haar reis naar de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis” begint.

Kerstmis in de machinekamer

Hondewacht — het as-wippen was juist geschied. De laatste kit schoot omhoog, begeleid door een luidkeels: „Finish!” van de Chinese tremmer.

De vijfde werktuigkundige maakte nog even een rondje over de vuurplaat om de stand van het ketelwater in de peilglazen te controleren en begaf zich daarop snel naar de machinekamer voor het afstellen van de hulpwerktuigen en het opnemen der temperaturen.

Terwijl hij bedrijvig heen en weer liep, hield de „tweede” een oogje in het zeil. Je kon nooit weten, zo vlak na het vuren schoonmaken. Deze vijfde had de installatie echter verrassend snel door gehad en slaagde er meestal in, direct de juiste stand van de afsluiters te vinden. De Chinezen op de plaat waren zodoende in staat, de stoomproductie snel op het vereiste peil te brengen. Gewoonlijk had je een kalme wacht met een mooi gemiddeld toerental van de grote kar. Die jonge snuiter bezat bepaald gevoel voor de machinerie. De tweede mocht hem graag.

Je kon door het gedruis van de turbine nooit veel met elkaar bomen, maar toch heerste er op hun wacht een sfeer van gezelligheid, vooral 's nachts. Het idee, dat alles lag te slapen en het schip toevertrouwd was aan die paar man op de brug en hier beneden hield een zekere bekoring in. De 10.000 ton metende vrachtvaarder schommelde zachtjes op de deining van een kalme zee. Gisteren Port Said verlaten en nu ging 't in één ruk naar Rotterdam.

Jammer, Oud en Nieuw zouden ze toch niet thuis kunnen vieren, net zomin als vandaag Kerstmis. Daar moest je als zeeman maar niet over piekeren. Dat wist je van te voren. In het begin viel het wel eens moeilijk, later raakte je er min of meer aan gewend; de meesten nooit geheel en al.

Wat zou er in die jongen omgaan? Het was zijn tweede reis. Een bijzonder prettige jeugd had hij niet gehad, dat wist de tweede. Hij sprak ook zelden over zijn familie. Makkelijk als je geen banden had, die je het naar zee gaan telkens zo zwaar maakten.

Daar kwam hij aan, knikte zijn meerdere toe om te kennen te geven dat alles in orde was en vroeg: „Koffie?” „Ja, kijk je even uit, ik ga naar boven!”

Terwijl de vijfde het zwart beroete keteltje met de gemalen bonen aan de stoker overreikte, die er reeds op stond te wachten, klom de ander de trappen op.

Vijf minuten later gleed hij langs de leuning naar beneden terug. Uit de linkerzak van zijn ketelpak stak iets wits en in zijn ogen glom het van: „Ik heb wat op de kop getikt, daar zul je van opkijken.”

Hij wenkte de vijfde naderbij, peuterde een langwerpige voorwerp in papieren servetjes uit zijn zak en begon iets los te wikkelen. Toen zijn assistent bij hem stond was hij er juist mee gereed en hij toonde de verbaasde knaap een heerlijke verse staaf banket.

„Van de kok — pannetje gerepareerd, gisteren — Kerstmis.”

De vijfde begreep het. Hij had inderdaad nergens aan gedacht, maar zat er meteen in. Ze gingen Kerstmis in de vertelder vieren.

Hij nam het papier, spreidde het op de werkbank uit, plaatste er de brodtrommel naast, opende die en haalde er de borden met boterhammen en de twee koppen uit. De tweede zette grinnkend het gebak in het midden, de ander schikte alles er keurig omheen, liep het ketelruim in om even later met de koffie terug te komen en schonk in.

Na eerst even rond gespeurd te hebben, of het geen kwaad kon, namen ze aan weerszijden van hun Kersttafel op de bank plaats.

De tweede begon dadelijk de lekkernij aan te snijden. Een paar flinke moten voor hun beiden en de rest in zessen voor de vier stokers, de tremmer en de olieman.

Op de plaat hadden ze al geroken dat er iets gaande was. De gore tronie van een Chinees gluurde even om het hoekje. „Kom maar hier, Hongkong!”

Op zijn houten klompjes kletterde de stoker naderbij, nam dankend het bord in ontvangst en verdween.

„Lusten ze dat?” vroeg de vijfde.

„Ze bikken alles, tot krokodilleneieren toe!”

„Zo, nu wij! Laat het je smaken!”

Daar zaten ze op de bank, de geïmproviseerde Kersttafel tussen hen in, genietend van het gebak en het ongewone van deze wacht. Een moment slechts, maar om nooit te

vergeten. Terwijl de tweede rustig door at ging de vijfde na een paar minuten weer even rond. Het was aan die jongen besteed, dat kon je merken. De hele wacht bleef er iets feestelijks in de machinekamer hangen. Tussen de rondjes dwaalden hun gedachten vluchtig naar de wal, maakten ze zich voorstellingen van de wijze waarop het daar gevierd zou worden. Ja, een beetje anders dan hier ging het er vast wel toe, maar wie zich niet wist te behelpen, was niet waard dat hij armoe leed. Knorhaan.

Nieuwe Tankventilator volgens ontwerp van Götaverken

Krachtige stoomstraal vermengd met lucht.

Schreven wij onlangs over het „Meco” tankventilatiesysteem, thans treffen wij in het „Dagblad Scheepvaart” een artikel aan, waarin bovengenoemd tankventilator-systeem wordt beschreven. De bijzonderheden hierover laten wij onderstaand volgen.

Een tankventilator, die het probleem, hoe de gevaarlijke explosieve gassen, die in de ladingtanks van tankschepen achterblijven na het lossen van de lading, effectief oplost, is door Götaverken te Gothenburg ontworpen. Met de apparaten en methoden die voorheen in gebruik waren was dit een langdurig en kostbaar proces, zodat de nieuwe ventilator ongetwijfeld in een behoefte voorziet. Verscheidene tankschepen zijn intussen reeds met deze nieuwe vinding uitgerust.

De nieuwe ventilator is transportabel en bestaat uit een speciaal ontworpen stalen cylinder van ongeveer 1½ meter lang. Deze cylinder, die men een „luchtblazer” zou kunnen noemen, heeft aan de bovenzijde een inlaat die door middel van een slang aan de scheepstoomleiding kan worden gekoppeld. Het is echter ook mogelijk om samengeperste lucht te gebruiken.

De ventilator wordt geplaatst in de tankopening aan dek en vervolgens wordt de stoom toegelaten. Deze passeert de inlaat in hoge dichtheid en trekt door de zuiging een stroom frisse lucht mee tot de bodem van de tank. Aan de mond van de ventilator, ongeveer een meter onder het dek, heeft de stoomstraal met de meegenomen lucht een snelheid van ongeveer 60 meter per seconde. Bij het bereiken van de tankbodem verdeelt de luchtstroom zich en draait rond, om tenslotte langs de zijden omhoog te gaan en via het geopende tankdeksel de buitenlucht te bereiken, daarbij de gassen uit de tank met zich meenemend.

De hoeveelheid stoom die via de ventilator in de tank wordt gespoten bedraagt ongeveer 600 kg per uur en de hoeveelheid meegenomen lucht niet minder dan 12.000 kubieke meter of 15 ton per uur. Door de draaikolken die ontstaan als de straal stoom en lucht de tankbodem raakt, zal ieder deel van de tank worden geventileerd. Zoals bekend moet van tankers die naar de werf gaan een certificaat worden getoond waaruit blijkt, dat het schip gasvrij is. Uit controles en metingen is gebleken, dat de nieuwe ventilator goede resultaten oplevert.

De nieuwe methode is eenvoudig, doch doeltreffend en de uitgevoerde proeven bewijzen dat het ontgassen van de tanks op deze manier sneller geschiedt dan volgens het oude systeem. De tijd benodigd voor het ontgassen van een ladingtank bedraagt een half tot een heel uur. Indien voor het ontgassen van een 17.000 ton tanker twee van deze nieuwe ventilatoren worden gebruikt is het karwei in een dag gebeurd. Zoals reeds gezegd zijn deze ventilatoren draagbaar, en kunnen tengevolge van hun betrekkelijk licht gewicht, nl. 35 kg, door één man worden behandeld. Deze kan de ventilator van tank tot tank dragen en de stoomleiding aansluiten.

Vonken vormen uiteraard een groot gevaar in de nabijheid van explosieve gassen, doch dit gevaar is uitgeschakeld, daar de ventilator van koper is vervaardigd en niet electrisch wordt gedreven, terwijl er geen bewegende delen zijn, die statische electriciteit kunnen opwekken.

De nieuwe ventilator werd ongeveer twee jaar geleden voor de eerste maal gebruikt aan boord van de 17.000 ton dw motortanker „Jagala”. Sindsdien werden ze geleverd aan een vijftig tankschepen, niet slechts aan tankers door Götaverken gebouwd, doch ook in het buitenland. Patenten in vele landen zijn inmiddels aangevraagd.



30 Jaren dienst

Alhoewel dertig jaren dienst bij de Maatschappij niet in het officiële kader van de jubilea valt, doet zich toch soms de gelegenheid voor, om bij het bereiken van die mijlpaal even stil te staan.

Deze gelegenheid deed zich voor toen het op Zaterdag 5 November 1955 dertig jaar geleden was dat Kapt. F. Edens bij de Maatschappij in dienst trad als derde stuurman aan boord van het s.s. „Semiramis”.

Wij weten niet hoe de heer Edens 5 November 1955 heeft doorgebracht, en wij vragen het hem ook niet, want hij houdt niet van publicaties over hemzelf. Misschien, misschien ook niet, heeft hij op die dag zijn loopbaan bij de Maatschappij aan zijn geestesoog voorbij laten gaan, haalde hij zich voor de geest hoe hij in Liverpool aan boord stapte van een schip onder de Shell-vlag; hoe hij ging varen, wat zijn lust en zijn leven was... en nog is.

Zeker zal hij zich herinneren hoe, bij zijn eerste Kerstfeest op de „Shell”-vloot, de weergoden alles in het werk stelden om te verhinderen dat het Kerstdiner de nodige eer werd aangedaan. De overlevering wil het, dat die dag bij de derde stuurman van de „Semiramis” in ieder geval „bot” werd gevangen. Zeker ook zal hij hebben gedacht aan het thans niet meer bestaande m.s. „Angelina”, het schip waarover hij zijn eerste commando kreeg; dat was op 29 September 1936.

De oorlog kwam. De tankvaart had de taak, de voor de oorlogvoering zo hoogstbelangrijke vloeibare energie daarheen te voeren waar zij het dringendst nodig was. Op 23 Februari 1943 bevond de „Murena”, onder commando van Kapt. F. Edens, zich op weg van Engeland naar Curaçao, toen ze door de vijand werd getorpedeerd. Het gelukte de gezagvoerder echter, zijn schip veilig binnen te brengen. Op 27 Juli 1943 werd Kapt. Edens belast met het commando over de tot vliegtuig-moederschip omgebouwde „Gadila”. Hij verwierf door zijn belangrijke diensten in de oorlogsjaren het Kruis van Verdienste.

Intussen had de heer Edens in de oorlog enige malen zijn dienst ter zee moeten onderbreken om in Londen een leidende walfunctie te bekleden, en na de bevrijding, in begin Juli 1945, kwam hij naar Holland om de organisatie van het Nederlandse vlootpersoneel te leiden. Bij de oprichting van Shell Tankers N.V. op 14 December 1954 werd hij benoemd tot Adjunct-Directeur.

Ter gelegenheid van zijn 25-jarig dienst-jubileum werd Kapt. Edens tot ere-lid benoemd van de club van Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell en als regelmatige en welkome gast verzuimt hij nooit om de vergaderingen en reünies bij te wonen, teneinde op deze wijze het contact met de „oude-garde” (De redactie heeft wel eens een andere naam gehoord!) te kunnen onderhouden.

De „oude-garde” is eveneens verscheidene malen bij zulke gelegenheden door Kapt. Edens aangespoord om eens iets van hun ervaringen te vertellen in ditzelfde maandblaadje, teneinde de jongeren van hun ervaring te doen leren. Immers, hier wordt de ouderen een gelegenheid geboden om aan de jongeren te leren en de jongeren om van de ouderen nog wat op te steken.

Allen die het voorrecht hebben en hadden, hetzij direct

hetzij indirect, onder hem te mogen werken en allen die nog regelmatig met hem in contact komen, zullen zich zonder twijfel aansluiten bij onze wens dat hem nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid zullen zijn beschoren.

MEDEVAREN ECHTGENOTEN.

Wij kiezen deze weg om U enige wenken te geven die, naar wij hopen, het pad van de echtgenote naar het schip zoveel mogelijk zullen effenen.

De betreffende bepalingen zijn over het algemeen voldoende bekend, maar toch komt het wel eens voor, dat door onvoldoende voorbereiding plannen in dit opzicht in duigen vallen.

U moet daarom, indien u voornemens bent zich mettertijd door uw wederhelft te doen vergezellen, er voor zorgen, dat zij tijdig vaarklaar is. Dit betekent in de eerste plaats, dat zij moet zijn voorzien van:

een monsterboekje, een gezondheidsbewijs en een paspoort, geldig voor alle werelddelen. Voorts dient de a.s. „schrijfster” de gebruikelijke inentingingen te hebben ontvangen en te zijn doorgelicht.

Dit zijn bij elkaar heel wat formaliteiten en het is veel beter deze vroegtijdig te vervullen dan hiermede te wachten tot het laatste ogenblik.

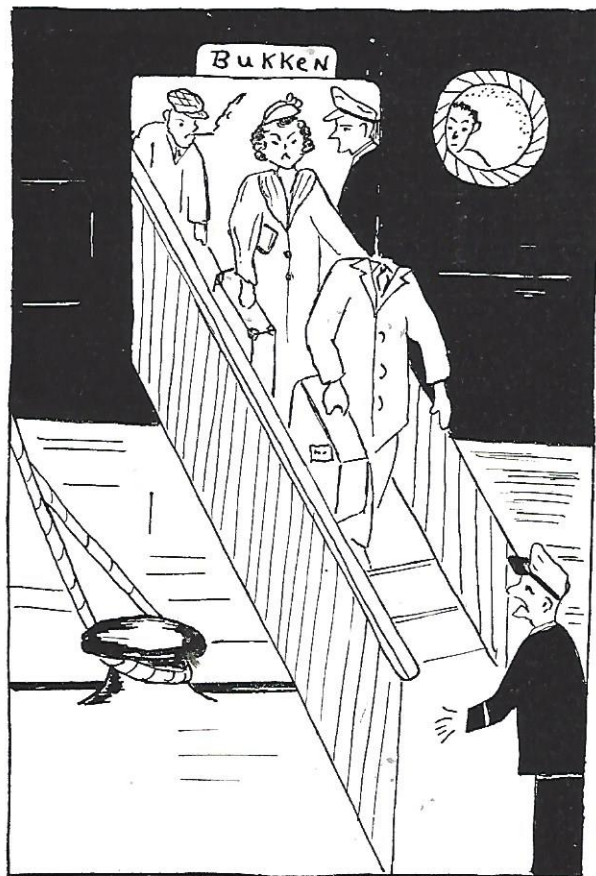
Inentingingen eisen de nodige tijd en hier is het vooral de beginneling „schrijfster”, die niet eerder onder de injectienaald is geweest geraden, zich minstens veertien dagen te voren hieraan te onderwerpen.

Tenslotte worden wij vaak verrast – natuurlijk aangenaam – door dames die voornemens zijn mede te varen, terwijl wij nog geen verzoek van de betreffende echtgenoot hebben ontvangen.

Hoewel wij uit ervaring weten, dat echtgenoten bij wijlen onverwacht initiatief tonen, twifelen wij dan niet aan hun goede trouw, en helpen hen voor zover mogelijk.

Uw verzoek is echter nodig, vóórdat wij met uw echtgenote een arbeidsovereenkomst kunnen aangaan: daarom, dien tijdig, via uw gezagvoerder, uw verzoek in.

Wij hopen, dat het bovenstaande zal bijdragen tot een vlotte inscheping van „schrijfsters” en geven U de verzekering van onze volle medewerking in dezen.



„Wat ben je toch onvoorzichtig JAN!”

10 Jaren op Shell-schepen



Voorman H. F. Rotmans, thans werkzaam aan boord van het s.t.s. „Kellia”, had op 5 December 1955 10 dienstjaren aan boord van de Shell-schepen volgemaakt. Alvorens op 8 Juli 1954 als voorman te zijn aangesteld, deed hij op diverse schepen dienst als stoker/olieman en pompman.

Wij bieden de voorman langs deze weg onze felicitaties aan en hopen dat het dienstverband tussen hem en de Maatschappij nog vele jaren tot beider tevredenheid moge voortduren.

Wij nemen afscheid van...



de heer D. G. Pieters, die op 28 Juni 1926 als 5e werktuigkundige bij de Maatschappij in dienst trad. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1 Juli 1937 bevorderd tot permanent 2e werktuigkundige.

Van 16 October tot 29 December 1952 was hij in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Na ommekomst van het op deze dienstperiode volgende verlof werd de heer Pieters wederom aan boord der diep-zee tankers tewerkgesteld. Het laatste schip waarop hij dienst deed was het m.s. „Chama”.

Na ommekomst van zijn huidige verlof zal de heer Pieters per 1 Maart 1956 in het genot van pensioen worden gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

Personalia

Gehuwd:

- 4-10-'55: W. S. Elast, 3e wtk., met mej. J. C. F. Vollebregt;
 21-10-'55: J. L. Wielkens, 5e wtk., met mej. P. Lejeune;
 25-10-'55: A. Dictus, 2e wtk., met mej. E. A. C. M. Broos;
 26-10-'55: J. Verhoeven, 3e stm., met mej. A. P. E. v. Soest;
 29-10-'55: P. Cammel, 3e stm., met mej. G. v. Wessem;
 1-11-'55: Th. J. P. Kalkman, 4e wtk., met mej. F. G. Keyzer;
 16-11-'55: Th. C. F. Bijkerk, 4e wtk., met mej. Th. C. Burgers.

Geboren:

- 6-10-'55: Robert Jan, zoon van J. Bron, 2e stm., en mevr. W. C. Bron-Dijkhuizen;
 12-10-'55: Elisabeth Armande, dochter van W. K. van Houten, 2e wtk., en mevr. J. v. Houten-Bloem;
 19-10-'55: Maria Johanna Suzanna, dochter van H. J. Melse, 2e wtk., en mevr. S. J. Melse-v. d. Velde;
 19-10-'55: Frouwine, dochter van J. F. Roukema, 3e stm., en mevr. W. Roukema-Uffens;
 26-10-'55: Ronald Johan, zoon van J. H. S. v. Ruiten, 3e stm., en mevr. V. E. v. Ruiten-Leuden;
 26-10-'55: Jantina Klaassina, dochter van A. Tijsma, 2e stm., en mevr. G. Tijsma-v. d. Zee;
 27-10-'55: Tom, zoon van J. H. v. Engels-hoven, Hfdwtk., en mevr. A. C. v. Engels-hoven-Philipsen;
 3-11-'55: Reinsje Neeke, dochter van J. Cupido, 1e stm., en mevr. J. Cupido-Smit.

Wij feliciteren...

- J. Vonk, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 4-11-'55;
 L. v. Leeuwen, Gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 9-11-'55;
 A. Balvers, Hfdwtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 27-11-'55;
 J. T. Sonderman, Gezagv., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 30-11-'55.

Vlootmutaties

gedurende de maand October 1955.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: W. H. Hupkes, C. Kroon, B. A. Overbeeke, G. Pasman, W. C. v. d. Wagt; 1e stl.: T. Dekker, J. J. Engelsman, H. E. Glansbeek, N. H. v. d. Heiden, F. W. Met-horst, R. Roos, A. Verkerk; 2e stl.: J. Hagen, Th. J. M. Konings, J. Piest, A. Tijsma; 3e stl.: P. Cammel, W. Croes, H. H. J. Drost, B. C. den Exter v. d. Brink, E. W. Paarmann, H. Pols, J. R. Pruijs, P. J. P. Siebesma, J. M. Verver, W. Welbie, H. G. Willemsen; 4e stl.: D. W. P. v. Burken, J. H. Camfferman, H. K. Paauw; stm. II.: J. Vaandrager; Hfdwtk.: S. Ham, T. G. Heimans, A. Versluys; 2e wtk.: D. Muyskens, J. Smit Sr.; 3e wtk.: A. Baljet, J. A. Bonk, H. J. Borkent, W. C. v. Megen; 4e wtk.: R. W. H. Buitenrust Hettema, R. H. Goede, Th. P. J. Kalkman, S. C. Koning, W.

C. Planken, D. J. Starreveld, C. Stevens, P. Warren, G. A. Wieringa; 5e wtk.: B. J. Beenders, F. W. L. Bergman, A. Buis, A. Haanschoten, R. Jensma, T. E. Knijff, T. A. v. d. Kroonenberg, K. E. Kuiper, B. Ohlsen, B. J. C. Schoenmakers, F. T. E. Spijker, S. Straub, J. Vos; ll.wtk.: J. W. den Engelsman.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia”:
 4e wtk.: D. Lagarde.
 s.t.s. „Caprinus”:
 3 wtk.: C. W. Stolk voor (training).
 m.s. „Cistula”:
 4e stm. (als wnd. 3e stm.): M. A. Messelaar.
 m.s. „Coryda”:
 Gezagv.: W. Buninga.
 s.t.s. „Kara”:
 2e wtk.: C. Westera; 3e wtk.: K. J. Wiessner; 4e wtk.: B. Bijl; 5e wtk.: S. Beekman.
 s.t.s. „Kenia”:
 2e stm.: P. M. Overschie; 3e wtk.: W. S. Elast; 4e wtk.: J. D. Donken.
 s.t.s. „Kopionella”:
 Gezagv.: J. Sieben; 1e stm.: G. W. Verboom; 4e stm.: D. W. P. van Burken; 3e wtk.: J. aan de Wiel; ll.wtk.: H. H. Apfel, J. P. Hendrikse.
 t.e.s. „Koratia”:
 Hfdwtk.: M. van Dijk; 5e wtk.: R. H. Gijssberts; ll.wtk.: J. C. Handgraaf, G. Langkamp.
 s.t.s. Korovina:
 Gezagv.: I. Roos; 1e stm.: H. A. Muis; 2e stm.: P. G. C. M. Passieux; 4e stm.: J. Klein Roseboom; Extra hfdwtk.: H. Edens Sr. (voor training); 2e wtk.: F. A. C. M. v. Beek; 4e wtk.: H. Kapma; 5e wtk.: J. J. Volmer; ll.wtk.: J. A. Kentin.

s.t.s. „Krebsia”:
 3e wtk.: J. P. Hasenack.

m.s. „Macoma”:
 Gezagv.: J. J. D. Bijlaard.

m.s. „Marisa”:
 1e stm.: G. P. Paulussen; 4e stm.: (als wnd. 3e stm.): J. H. Camfferman; 4e wtk.: H. Sluiter; 5e wtk.: S. Rinkema; ll.wtk.: E. F. M. Heyt.

m.s. „Murena”:
 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): L. J. Marico.

m.s. „Myonia”:
 Gezagv.: A. v. d. Wolf.

m.s. „Perna”:
 2e stm. (als wnd. 1e stm.): L. Plass; 2e stm.: Tj. Kuyper ll.wtk.: L. Cijssouw, W. F. A. v. Mossevelde.

m.s. „Rotula”:
 3e stm. (als wnd. 2e stm.): M. de Jong; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): F. v. d. Berg; ll.wtk.: J. de Gruiter, J. Willemse.

t.e.s. „Tomocylus”:
 4e wtk.: F. Wessels; 5e wtk.: A. Strik; ll.wtk. (als wnd. 5e wtk.): N. Kraal; ll.wtk.: M. A. Romijn.

s.t.s. „Vasum”:
 Hfdwtk.: A. Mooy.

Op Curaçao tewerkgesteld:

1e stm.: J. L. Leverweert (ex „Cinulia”); 2e stm.: J. C. de Groot (ex „Kermia”); 3e stm.: H. H. Hacken (ex „Ena”), P. J. Hoekstra (ex „Perna”); 4e stm.: H. A. Kuling (ex „Kryptos”); Hfdwtk.: J. V. Buil (ex „Ena”); 4e wtk.: P. J. Engelsma (ex „Crania”), A. de Jong (ex „Ena”); ll.wtk.: A. v. Hekke (ex „Korenia”).

Naar de Oost vertrokken:

2e stm.: C. Heising; 4e stm.: H. K. Paauw; 2e wtk.: P. C. v. d. Dood, C. J. Felix; 3e wtk.: W. J. J. v. d. Berg; 4e wtk.: J. B. M. Ouwens, J. A. E. Yntema; 5e wtk.: Th. J. Wouters.

Naar de West vertrokken:

2e stm.: C. J. J. Rozema; Hfdwtk.: R. v. Maanen; 3e wtk.: W. P. v. d. Pijl; 4e wtk.: J. T. Knopper, K. L. Schuring.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: A. de Visser, E. J. P. Wijers, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V., Tj. Kuyper, dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stl.: D. J. v. Mourik, J. J. Osinga, H. Planjer, L. v. d. Valk, dipl. 2e stm. G.H.V., J. M. Hillen, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: K. Toereppel, Dipl. „C.” als scheepswtk.; 3e wtk.: K. J. Wiessner, Dipl. „B.” als scheepswtk.; 4e wtk.: F. v. d. Berg, dipl. „B.” als scheepswtk., D. Lagarde, T. E. Timmermans, theor. ged. v. h. dipl. „B.” als scheepswtk.; 5e wtk.: A. Strik, H. P. Fraikin, dipl. „A.” en theor. ged. v. h. dipl. „B.” als scheepswtk., F. Smith, S. G. Tieleman, dipl. „A.” als Scheepswtk.; ll.wtk.: D. J. Wieringa, O. A. v. d. Want, dipl. als Ass. Scheepswtk., E. Jousma, J. M. Rutten, A. H. Verbeek, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

3e wtk.: T. E. Timmermans; 5e wtk.: E. Jousma, J. M. Rutten, A. H. Verbeek, O. A. v. d. Want, D. J. Wieringa.

Terug uit Mil. Dienst:

4e stm.: J. Klein Roseboom.

In Mil. Dienst:

5e wtk.: H. Lopes Dias, J. de Ruiters; ll.wtk.: A. J. Dekker, T. J. G. Dünnwald, J. Huisman, D. Schot.

Nieuw aangenomen employé's:

ll.wtk.: N. Kraal, M. A. Romijn.

Met pensioen:

Hfdwtk.: A. de Groot; 2e wtk.: W. J. Kloosterhof.

De dienst der Maatschappij verlaten:

4e stm.: Th. E. de Wit; 2e wtk.: J. Smit Sr.; 4e wtk.: L. L. van Roon; 5e wtk.: B. J. C. Schoenmakers.

Overgegaan in dienst van Shell Installaties en Fabrieken „Pernis”:
 3e wtk.: P. de Snayer.

SHELL TANKERS (EASTERN) LIMITED.

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: G. Klem.

COMPANIA SIELLE DE VENEZUELA.

In Nederland gearriveerd:

Hfdwtk.: C. J. Verhoeve.