

# van 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.



*Grachtje in Delft*

foto W. N. Wouters.

## VAN DE NIEUWBOUW

Op 29 december 1955 vond te Amsterdam de overdracht plaats van het s.t.s. „Kylix” op de werf van de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij. De overname, welke een informeel karakter droeg, geschiedde, namens N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” door de directeur van Shell Tankers N.V., de heer E. H. Larive. Bijna onmiddellijk na de overname vertrok het schip naar Rotterdam, om aldaar te laden. Op 2 januari 1956 om 06.30 uur ving het schip zijn eerste oceaanreis aan, met bestemming Curaçao via Thameshaven.

Met de „Kylix” werd het laatste schip in het achter ons liggende jaar afgeleverd. In totaal werden in 1955 13 schepen voor ons in aanbouw, door de diverse werf afgeleverd. Dit waren in volgorde van aflevering:

25- 2-1955	s.t.s. „Kalydon”
12- 3-1955	s.t.s. „Kenia”
29- 4-1955	m.s. „Cinulia”
16- 5-1955	s.t.s. „Korenia”
27- 5-1955	m.s. „Crania”
3- 6-1955	s.t.s. „Kabylia”
19- 8-1955	m.s. „Camitia”
31- 8-1955	s.t.s. „Kryptos”
2- 9-1955	s.t.s. „Kermia”
20-10-1955	s.t.s. „Kopionella”

23-11-1955	s.t.s. „Kara”
23-12-1955	s.t.s. „Vasum”
29-12-1955	s.t.s. „Kylix”

Verder werden van The Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. 5 reeds bestaande schepen overgenomen, nl.

26- 3-1955	t.e.s. „Tomocyclus”
28- 3-1955	t.e.s. „Theobaldius”
30- 3-1955	t.e.s. „Thelidomus”
23- 6-1955	s.t.s. „Kellia” — ex „Harpa”
30-11-1955	s.t.s. „Kalinga” — ex „Hemidonax”

De navolgende schepen werden uit de dienst genomen voor verkoop of opleggen:

8- 3-1955	s.s. „Rufina”
18- 4-1955	„Aletta”
19- 4-1955	s.t.s. „Plagiola”
21- 6-1955	s.s. „Rosa”
28- 7-1955	m.s. „Chama”
8- 8-1955	m.s. „Adinda”
3-11-1955	m.s. „Armilla”
3-11-1955	m.s. „Agatha”

De totale vermeerdering van tonnage in 1955 bedroeg bijna 270.000 ton.

## HET MULBERRY PIERHEAD



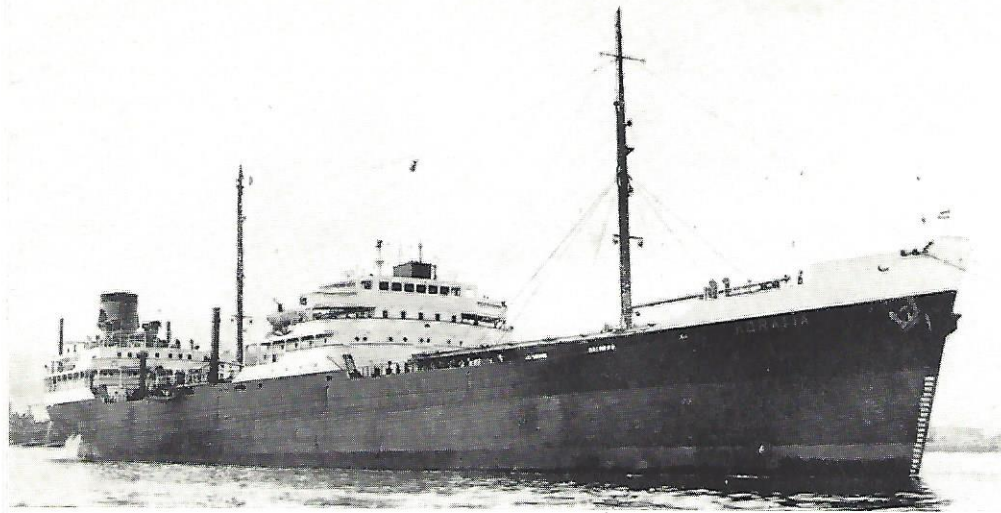
Voor allen die met hun schip Pladju wel eens hebben bezocht, is het Mulberry Pierhead geen onbekende. Bijna 6 jaren heeft deze overslag-steiger op de rede van Muntok dienst gedaan. Op 24 november jl. werd het tot zinken gebracht in positie 105-14-8-o 2-6-8-z.

Op 30 september 1949 vertrok de sleepboot „Noord-Holland”, van de firma Wijsmuller, vanuit Engeland met bestemming Muntok met het Pierhead op sleep. Na een voorspoedige reis kwam men na 64 dagen op de bestemming aan en onmiddellijk werd met de werkzaamheden begonnen om het Pierhead te verankeren. De definitieve verankering kwam op 8 januari 1950 gereed. Op 14 januari d.a.v. kwam het s.s. „Saidja” als eerste schip langs. De volgende morgen meerde de „Ondina” langs de noord-zijde en kort daarop begon de eerste lossing via de leidingen van het Pierhead. Bijna 6 jaren, zoals gezegd, heeft het Pierhead dienst gedaan en gedurende die tijd werd een totaal van 2.015.636,82 ton lading door de leidingen verpompt. In totaal kwamen 427 schepen langs om lading uit te pompen of lading op te „toppen”. Daar vanzelfsprekend voor deze handelingen ook een „shuttle-tanker” aanwezig diende te zijn, werden dus 854 schepen gemeerd en ontmeerd langs het Pierhead.

Thans is het Pierhead verdwenen in de golven waarop het zo lang heeft dienst gedaan en met haar een baken voor velen op de rede van Muntok.



Sic Transit Gloria Mundi.



## t.e.s. „Koratia” pikt 26 opvarenden van de „Petro Avila” op

Zonder twijfel zult U reeds het een en ander vernomen hebben over het oppikken van 26 opvarenden van de doormidden gebroken tanker „Petro Avila” in de nabijheid van Maracaibo door ons t.e.s. „Koratia”. Van ons kantoor te Curaçao ontvingen wij een uitgebreid verslag, dat in de te Curaçao verschijnende „Beurs en Nieuwsberichten” van 6 januari 1956 was opgenomen.

Hieronder drukken wij dit verslag af:

Het Shell-tankschip „Koratia” maakte een van zijn rustige vaarten tussen Curaçao en het Meer van Maracaibo. Het was maandag 2 januari. Oud en nieuw was achter de rug en het leven aan boord nam zijn gewone loop. De zon was juist onder gegaan en het was schemerig geworden op zee. De eerste stuurman J. van Westerhoven, die de wacht had, werd even voor het eten afgelost door de tweede: G. Mastenbroek. Van Westerhoven liep met kapitein Unkel over de loopbrug om naar de messroom te gaan, nadat hij zijn afflosser attent had gemaakt op een tegenligger, die men weldra zou passeren. Opeens kwamen er lichtseinen van het tegenliggende schip. Het trachtte de aandacht te trekken en een boodschap te geven.

„Hij seint S.O.S. come here S.O.S.”, zeide v. Westerhoven.

„Ja, het is zo”, bevestigde kapitein Unkel. „Wat zou dat nu kunnen zijn in een kalme zee.”

Daar kwam het weer: „S.O.S. come here S.O.S.” „Daar zal hij toch wel geen grapje mee maken”, merkte de kapitein op. De beide mannen lieten het eten en gingen naar de brug.

De kapitein gaf order om terug te seinen met de lamp en te vragen wat er was, wie het was enz. Ook de radio-telegrafist werd ingeschakeld, maar hoorde niets van het in nood verkerende schip.

De „Koratia” voer dichterbij en tot verbazing van de waarnemers zag men, dat de tegenligger een tanker was, die midscheeps een grote knik in de romp had. Ook kon men nu het sissen van de stoom horen, die uit de afgeknapte stoomleiding ontsnapte en men kon nu heel duidelijk zien dat het schip doormidden gebroken was.

De lichten van het in nood verkerende schip brandden nog en van boord werd geroepen, maar men kon de schipbreukelingen niet verstaan. Op de vragen met de lamp kwam geen ander antwoord dan steeds het verzoek om naderbij te komen en het S.O.S.

Na zich er van verzekerd te hebben dat er water genoeg stond en zijn zoeklichten te hebben bijgezet, besloot kapitein Unkel, die wij gisteren aan boord van de „Koratia” spraken, nadat het schip van het Meer weer te Curaçao was teruggekeerd, om in steeds kleiner wordende cirkels om de schipbreuk lijdende tanker heen te varen, welke de onder Venezolaanse vlag varende „Petro Avila” bleek te zijn.

De radar werd op het schip gericht gehouden om de afstand te peilen en de kleinste afstand waarop men het naderde was 400 meter.

Er stond een flinke wind. Kapitein Unkel schatte de windkracht op 6.

Het gebroken tankschip was zinkende, dat was duidelijk te zien. Men zag twee reddingsboten zich van de „Petro Avila” losmaken en de „Koratia” zag kans in de nabijheid van een van die boten te komen, die snel afdreef op de wind. Zij bleek leeg te zijn. Men wist daarop de andere boot te localiseren en hoorde uit die richting stemmen komen. De kapitein van de „Koratia” slaagde er in steeds cirkelende tussen deze

boot en het wrak door te varen, want ook deze boot dreef snel van het wrak af. Toen men weer aan de andere zijde van die boot gekomen was bleek de vaart te snel te zijn om haar op te pikken en derhalve werd commando gegeven om achter uit te varen, zodat de „Koratia” min of meer in afdrijfrichting van de reddingboot bleef. Deze dreigde nog voorbij te drijven, zodat weer „vooruit” gecommandeerd werd en met deze manoeuvre gelukte het het achterschip zover bij te draaien, dat een lijn naar de reddingboot kon worden uitgeworpen, zodat er contact gemaakt werd.

Intussen waren tal van radio-telegrammen door de „Koratia” verzonden, teneinde eventueel in de buurt varende schepen te waarschuwen. Kapitein Unkel liet ons die telegrammen in hun volgorde lezen en het is merkwaardig hoe die korte zinnen een beeld gaven van het verloop van het drama op zee, een drama dat ditmaal goed is afgelopen.

De inhoud van die telegrammen was ten naaste bij:

1. Unknown ship in vicinity giving S.O.S. with lamp we are standing by.
2. Unknown ship sinking stop now two lifeboats are launched.
3. Two lifeboats off sinking ship stop we are trying to pick them up.
4. We are in contact with a lifeboat with people.
5. Rescued all men of Venezuelan ship „Petro Avila”.
6. Wreck is in sinking position. We are proceeding to Maracaibo.

Het radio-verkeer, dat zowel aan de wal als op alle andere in de buurt verkerende schepen gestopt was teneinde de berichten van de „Koratia” te kunnen volgen, werd nu weer vrijgegeven.

Immiddels seinde de „Koratia”:

7. Position of wreck 11° 10' north 71° 25' West.  
Dit laatste bericht was voor de Radio-Navigatie bestemd, opdat alle schepen gewaarschuwd konden worden.
- Ook gingen er telegrammen naar de Richmond Exploration Co. te Maracaibo, de agenten van het verongelukte schip, naar de eigen agenten van Shell Tankers, N.V. en naar Port Captain van ongeveer de volgende inhoud:
8. Expect to arrive 23.30 please make arrangements clothes and requirements services.
- Nogmaals werd naar alle kanten geseind:
9. Wreck dangerous to navigation.

Het wrak lag precies in de tankervaartroute en de lichten waren natuurlijk naarmate het verder wegzank gedoofd.

Maar laat ons nog even de draad van het verhaal opvatten, waar wij dit onderbroken hebben om de lezer een idee te geven van wat van de „Koratia” werd geseind in de tijd van 18 u 40 m. tot 20 u 10 m. op 2 januari j.l.

Nadat de door de „Koratia” uitgeworpen lijn op de reddingboot was opgepikt en deze dus met de Shelltanker verbonden was, werd de boot bijgehaald. Kapitein Unkel had order gegeven alles in gereedheid te houden, want het zou niet onmogelijk zijn, dat er onder de mannen in de reddingboot gewonden of verbranden waren. De stormleer werd uitgeworpen en de matroos Berkelaar ging naar beneden om zo nodig assistentie te verlenen. Er zaten in de reddingboot 26 man, kapitein en gehele bemanning van de „Petro Avila”. Niemand was achtergebleven, niemand was gewond, wel waren de mensen geschokt en zij zaten dik onder de olie, die uit de leiding gestroomd was. Ze konden op eigen kracht

naar boven klimmen, waar hulpvaardige handen gereed waren om hen van koffie, droge kleren en dekens te voorzien.

De kapitein van de verongelukte tanker vertelde, dat hij nog kans had gezien naar voren te lopen om het anker te laten vallen, toen het schip begon te breken. In de ogenblikken dat hij weer naar achteren holde, brak het schip door en was hij in de gleuf gevallen. Gelukkig kon hij zich ergens aan vast grijpen, maar hij zat dik onder de olie. De „Petro Avila” was onderweg met een lading crude van Maracaibo naar Las Piedras.

Kapitein Unkel was vol lof over zijn mannen. Wanneer men zo dat in sobere zinnen opgestelde rapport dat nog geen hele bladzijde bestaat en dat behalve door de gezagvoerder, de eerste en de tweede officier getekend was door de uitkijk L. de Kok en de roerganger H. Rouwenhorst, dan zou men zeggen dat er niets sensationeels is gebeurd. „Er is niets sensationeels gebeurd”, herhaalde kapitein Unkel, want met die zin was hij ook ons gesprek begonnen, toen hij ons gisteren met een handgebaar had uitgenodigd om op de gezellige bank in zijn ruime, mooie hut plaats te nemen: „Och, er is eigenlijk niets bijzonders gebeurd.”

Maar van lieverlede was hij toch aan het vertellen gegaan en uit zijn woorden viel op te maken, dat hij trots was op de wijze waarop zijn mensen de bijstand hadden verleend. De officieren hebben hun uiterste best gedaan, zeide hij ons, en het was treffend hoe de leden van de bemanning met de schipbreukelingen medeleefden en deze een broek, gene een baadje, een derde weer een ander kledingstuk afstond, totdat zij alle van droge en schone kleren voorzien waren. Toen ik om koffie en brood vroeg kwamen de hofmeesters er al mee

aan, zeide hij, en ik merkte tijdens de redding op, dat iedereen zijn zwemvest had aangetrokken, gereed om, zo het nodig mocht zijn, in zee te springen om eventuele drenkelingen op te pikken.

Wij zijn toch eigenlijk wel in spanning geweest, bekende hij. Want men wist toch vooruit niet hoe het op die doorgebroken tanker zou aflopen. Er was een grote olievlek op zee van de wegvloeiende lading en als een schipbreukeling daar in terecht komt, houdt hij het er niet lang in uit.

Wij zijn erg blij dat wij deze mensen hebben kunnen helpen, vervolgde hij. Hadden wij niet in Punta Cardon een dag op de loods moeten wachten dan waren wij allang voorbij geweest toen de ramp gebeurde.

Bij de vaargeul naar het Meer moesten wij met de geredden een uur wachten op uitkomende schepen en daarom kwamen wij om 0.30 een uur later dan de geschatte tijd, in Maracaibo aan, waar door de scheepsagenten en de havenautoriteiten alle maatregelen waren genomen om de schipbreukelingen te ontvangen: Iedereen was zeer voorkomend en hulpvaardig.

De kapitein liet ons nog een telegram zien van de Venezolaanse autoriteiten waarin hem en zijn bemanning hartelijk dank werd gebracht voor de redding.

Op de terugreis heeft men het wrak nog gezien. Het voorschip, dat verankerd was, ligt nog op dezelfde plaats, gezonken in 7 vadem water, het achterschip was ongeveer 2½ mijl afgedreven of weggesleept.

Ook namens de lezers complimenteren wij Kapitein en alle opvarenden van de „Koratia” met de vlotte redding.

## SHELL TANKERS N.V.

Op nevenstaande pagina treft U het organisatieschema van Shell Tankers N.V. aan. Na U dan in dit nummer een, noodzakelijkerwijs beknopt, overzicht te hebben gegeven van de doelstelling en de algemene organisatie van onze Maatschappij, zullen wij in de komende nummers de diverse afdelingen en secties onder de loupe nemen en wij hopen U op deze wijze een inzicht in onze werkzaamheden te geven, waarmee U direct of indirect wel eens te maken heeft. Laten wij even teruggaan naar de bekendmaking ten tijde van de oprichting van Shell Tankers N.V., die luidde:

„Te's-Gravenhage is op 14 december 1954 een scheepvaartmaatschappij opgericht onder de naam Shell Tankers N.V. Deze nieuwe vennootschap is een dochtermaatschappij van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij. Shell Tankers N.V. zal van 1 januari 1955 af naar buiten optreden voor alle aangelegenheden betreffende de onder Nederlandse vlag varende schepen van de verschillende tot de Koninklijke/Shell Groep behorende scheepvaartmaatschappijen, zoals N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, N.V. Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij, N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, enz. De door Shell Tankers N.V. op deze wijze beheerde tankervloot zal per 1 januari 1955 een sterkte hebben van 56 schepen, met een totale tonnage van 581.832 ton d.w. In de komende jaren zal de vloot verder worden uitgebreid met...”

Zoals U waarschijnlijk wel bekend zal zijn varen alle „La Corona”- en C.S.M.-schepen in demise-charter bij Shell Tankers N.V.

Om precies te zijn, quoteren wij hieronder artikel 2 van de statuten onzer naamloze vennootschap, dat luidt:

„De vennootschap heeft ten doel het verkrijgen, in de vaart brengen, huren, verhuren, bevrachten en vervoeren, exploiteren, vervreemden en bezwaren van schepen en andere middelen van vervoer, een en ander in de ruimste zin des woords.

De vennootschap is bevoegd ter bereiking van haar doel mede te werken tot de oprichting van, deel te nemen in en beheer te voeren over naamloze en andere vennootschappen of ondernemingen, die een soortgelijk doel hebben of rechtstreeks dan wel indirect werkzaam zijn op het gebied van het oliebedrijf of een daarmee verwant bedrijf.

Zij is voorts bevoegd in het algemeen tot alles wat ter bereiking van haar doel nuttig of nodig is of daarmede in de ruimste zin des woords verband houdt.”

Door de veranderde structuur, op politiek en economisch gebied, van onze verhouding tot Indonesië, had de Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij haar bestaansrecht verloren en daarom werden de schepen van deze Maatschappij met ingang van 1 januari 1956 verkocht aan de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, waardoor dus de N.V. Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij als scheepseigenaar heeft opgehouden te bestaan, na 51 jaar in leven te zijn geweest. Velen van U zullen hun carrière nog begonnen zijn als N.I.T.-officier om daarna via „La Corona” uiteindelijk Shell-Tanker-officier te zijn geworden.

Het aantal door Shell Tankers N.V. beheerde schepen bedroeg op 1 januari 1956 het respectabele aantal van 66 met een totaal draagvermogen van ca. 840.000 ton en het zal U allen bekend zijn dat wij hiermede de Maatschappij zijn met verreweg de grootste tonnage in Nederland.

De werkzaamheden van ons kantoor zijn ondergebracht in vijf groepen, zijnde de drie grote afdelingen:

Afdeling Rederij o.l.v. Kapitein F. Edens,  
Financieel-administratieve afdeling o.l.v. de heer J. A. Hagedoorn,

Technische Dienst o.l.v. de heer A. D. Olie,

en vervolgens de rechtstreeks onder de directeur ressorterende secties:

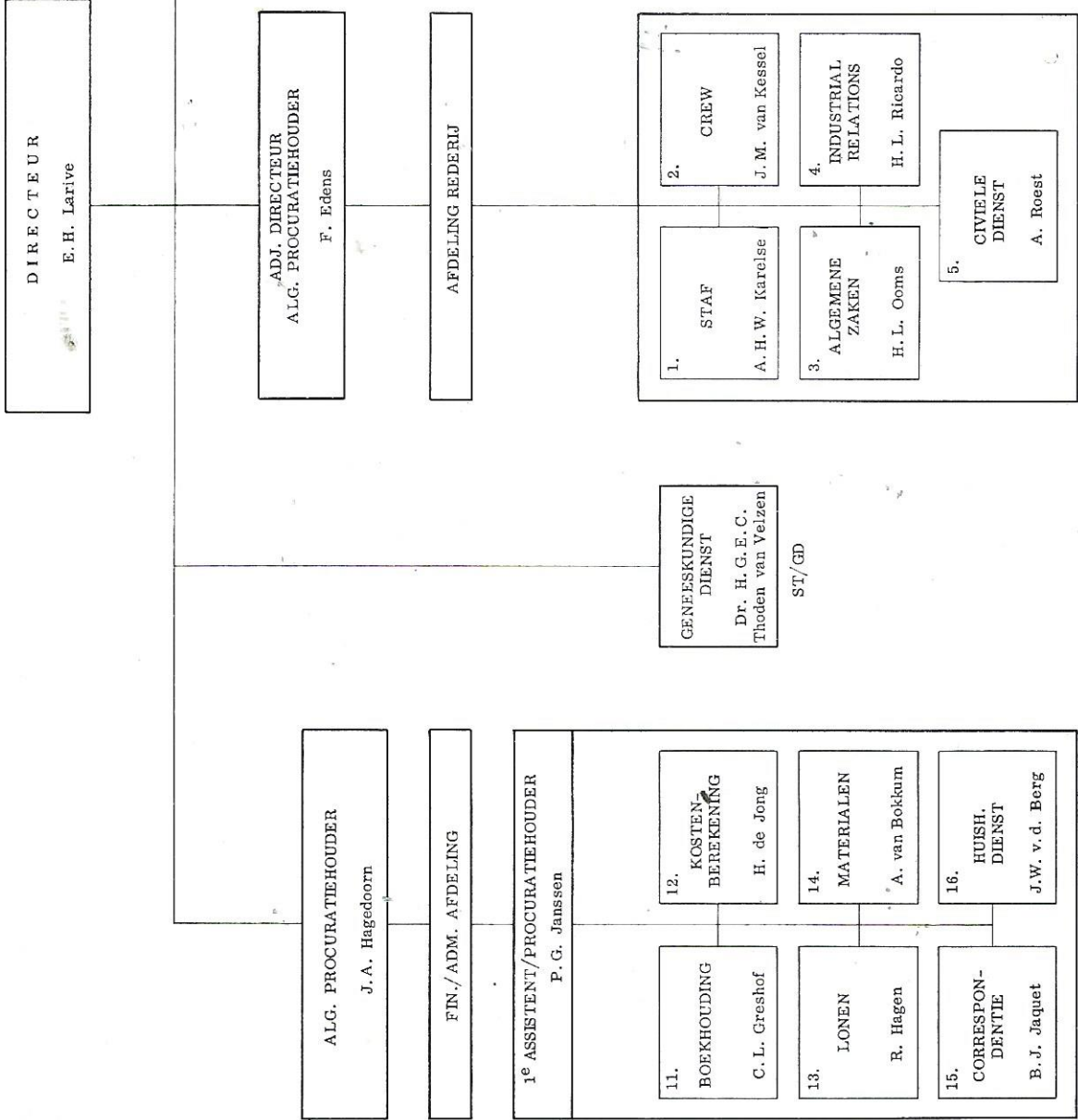
Geneeskundige Dienst o.l.v. Dr. H. G. E. C. Thoden van Velzen en

Public Relations o.l.v. de heer W. B. Kruysmulder.

In grote lijnen gesproken zorgt de Technische Dienst er voor dat de schepen bedrijfsklaar worden gemaakt c.q. gehouden, waarna de afdeling Rederij de schepen bemant en varende houdt en de financieel-administratieve afdeling zorgt dat de gelden op de juiste tijd, in de juiste hoeveelheid op de juiste plaats ter beschikking zijn.

Gezien het feit dat ons totale vloot- en walpersoneel momenteel reeds in de 3500 leden loopt, kunt U zich voorstellen dat hier wel een en ander aan administratieve rompslomp aan te pas komt, te meer daar de financiële administratie van een zeeman veel ingewikkelder is dan die van een walemployé.

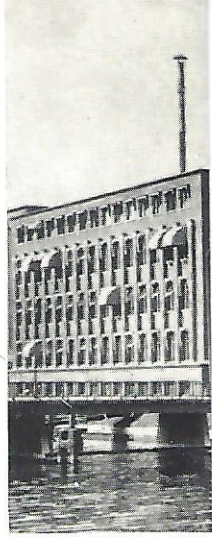
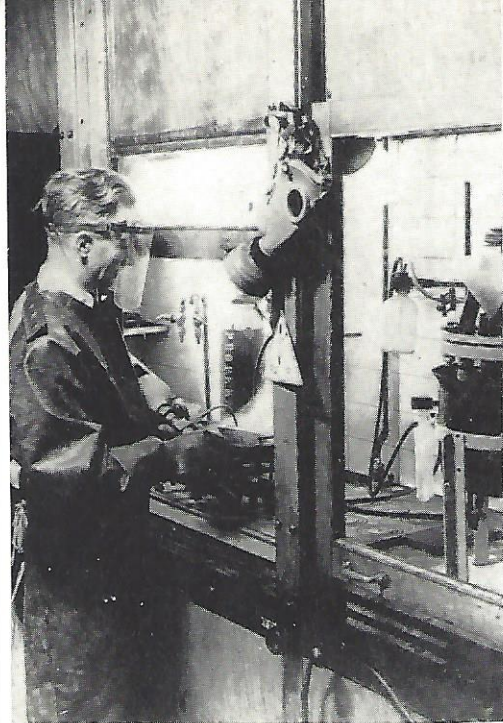
S H E L L T A N K E R S N. V.



ST/FA

ST/RIJ

ST/TD

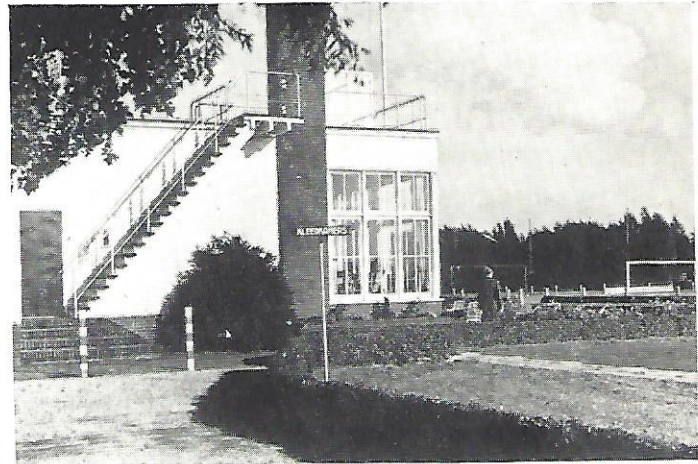
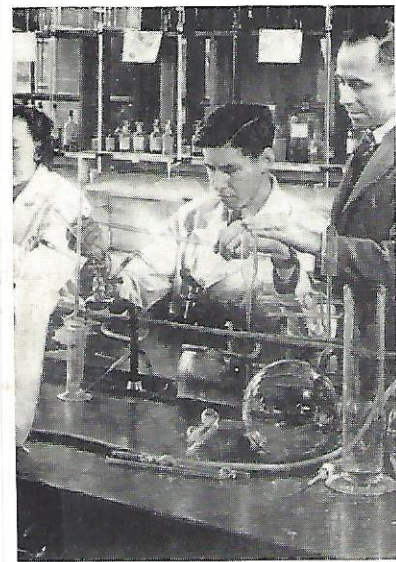


Een der laboratoria.

Een gedeelte van de proeffabrieken.

# INSTITUUT VOOR MODERN ONDERZOEK

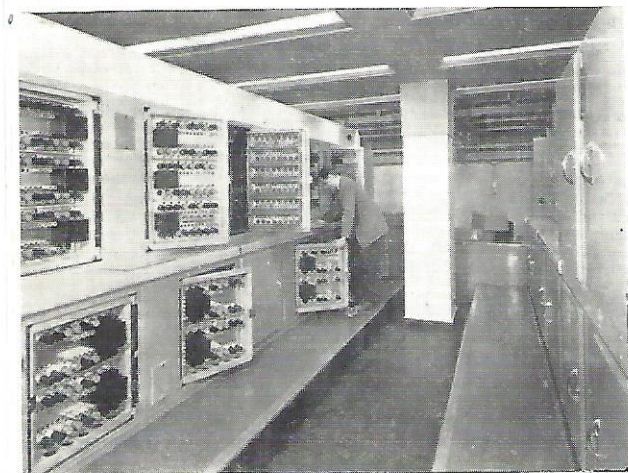
Veilig werken is een eerste vereiste.



Het recreatie-centrum is even buiten Amsterdam gelegen.

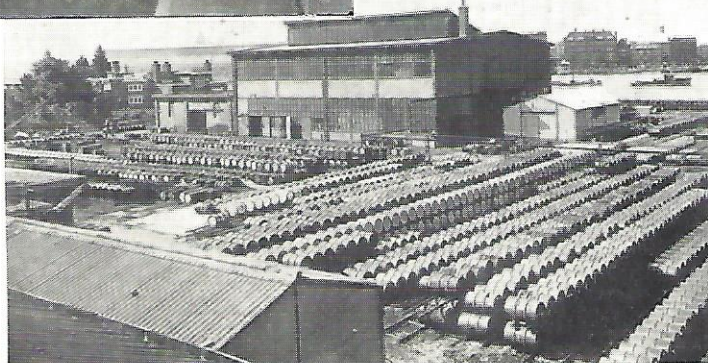
Opleiding van laboratorium-assistenten.

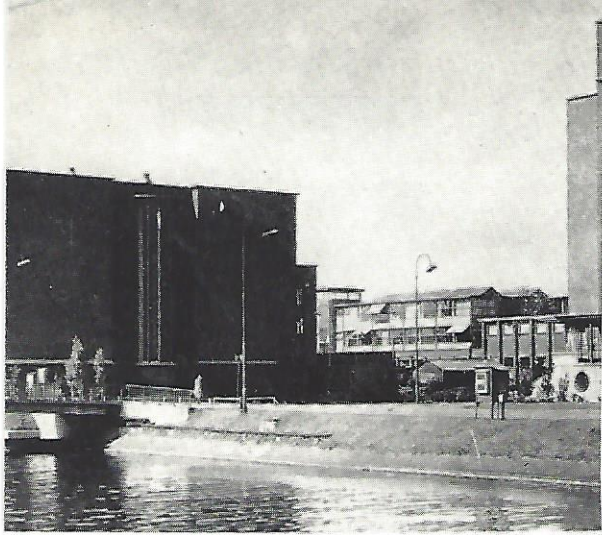
Inwendige van de  
electronische rekenautomaat  
„Miracle”.



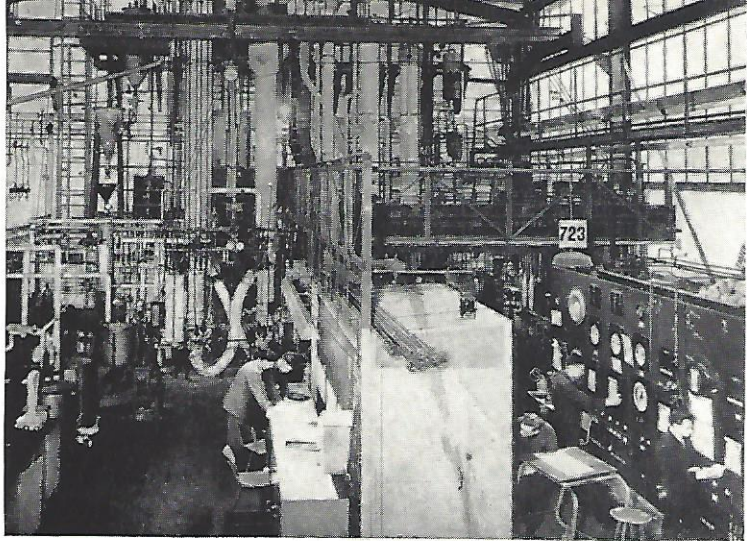
Het laboratorium beschikt over een eigen glasblazerij.  
Een glasblazer aan het werk.

Opslag van vaten met monsters aardolie.  
Op de achtergrond het „IJ”.





Een gedeelte van het gebouwencomplex.



In de proeffabriek worden procédé's voor aardolieverwerking op semi-technische schaal uitgevoerd. Deze foto toont een proefstand voor katalytisch kraken.

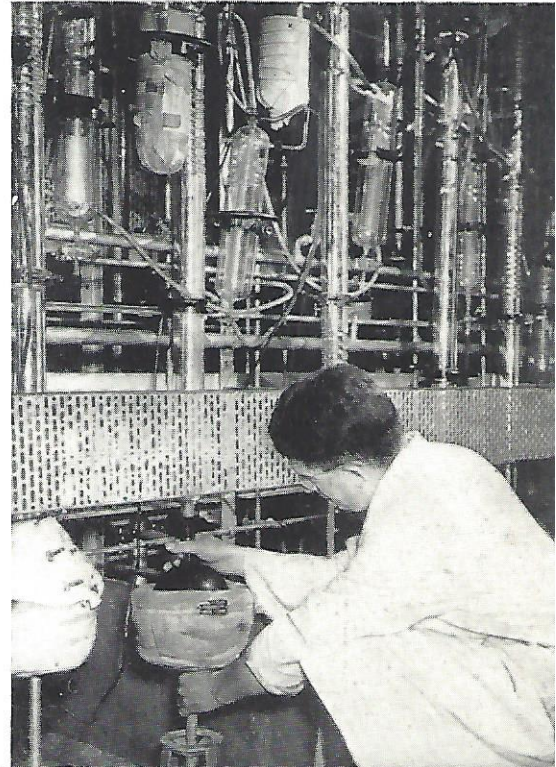
De ontwikkeling van de aardolie-industrie houdt gelijke tred met de vorderingen van het wetenschappelijk onderzoek, waaraan de Koninklijke/Shell Groep jaarlijks grote bedragen besteedt.

Voor dit onderzoek heeft de Groep in verschillende landen de beschikking over Laboratoria. Het grootste hiervan is het Koninklijk/Shell-Laboratorium, Amsterdam, gelegen aan de noordelijke oever van het IJ. Het werd in 1914 door de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij gebouwd. Aanvankelijk van bescheiden afmetingen, beperkte het zich in de eerste jaren tot de controle van aangevoerde aardolie-producten. Na 1930 ontwikkelde het K.S.L.A. zich echter tot één der belangrijkste research-laboratoria van de Groep.

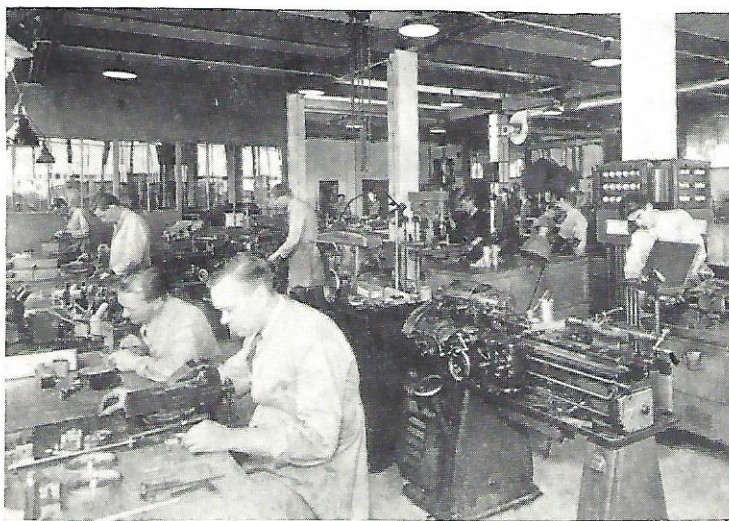
De groei van het laboratorium te Amsterdam komt duidelijk tot uitdrukking in de personeelsbezetting: telde het in 1920 slechts enkele tientallen employés, thans zijn er ongeveer 1700 personen werkzaam.

De voornaamste objecten met de bestudering en het onderzoek waarvan het Laboratorium te Amsterdam zich bezighoudt, zijn het verbeteren van opsporingsmethoden voor de winning van aardolie, de ontwikkeling van nieuwe en de verbetering van bestaande verwerkingsmethoden, het zoeken naar nieuwe aardolie-producten, de ontwikkeling van chemische producten op aardoliebasis (o.a. middelen ter bestrijding van plantenziekten en schadelijk gedierte), terwijl er ten slotte algemeen en fundamenteel researchwerk wordt verricht op het gebied van koolwaterstoffen.

Begin 1955 werd te Amsterdam een rekenautomaat in gebruik genomen, welke de naam „Miracle” (Mokums Industrial Research Automatic Computer (for) Laboratory (and) Engineering) ontving. Dit — zeer kostbare — apparaat maakt het mogelijk, de duur van researchwerk waarvan de voortgang vroeger door ingewikkelde berekeningen werd geremd, aanzienlijk te bekorten. Verder wordt thans door deze machine de uitvoering bewerkstelligd van onderzoek waaraan voorheen onoplosbare problemen verbonden waren.



Glazen fractionneerkolommen maken het mogelijk aardolie zeer nauwkeurig in fracties te splitsen.



De instrumentmakerij.

Het IJ-Paviljoen gezien van de pont, welke het centrum van Amsterdam met Amsterdam-Noord verbindt. In dit Paviljoen bevinden zich de recreatie-zalen waar het personeel de lunch kan gebruiken





L. Muyskens

Promoties per 1 januari 1956

tot

Senior Gezagvoerder



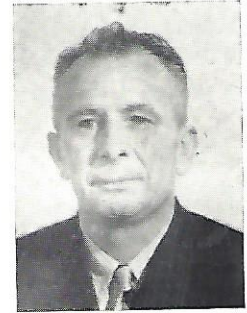
A. Swaneveld



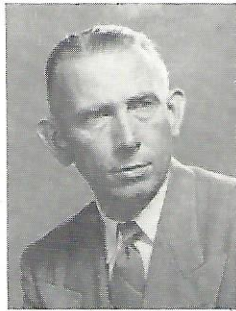
F. W. Methorst

tot

Gezagvoerder



J. Visser Sr.



J. Lous



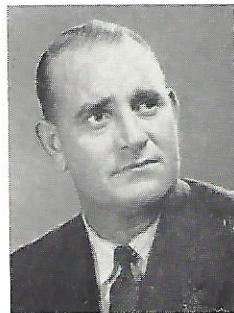
C. Ansingh



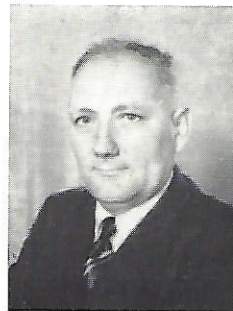
N. P. N. Reus



A. A. Oepkes



J. L. Leyerweert



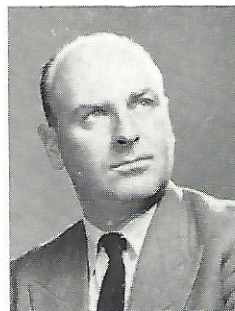
R. Roos



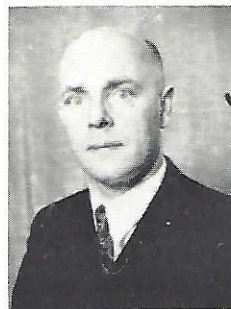
J. J. Engelsman



R. India



H. O. W. Lotsy



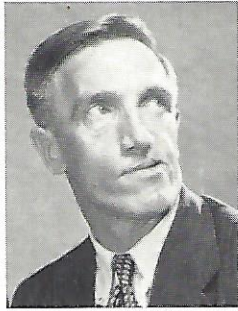
T. Dekker



J. Roos



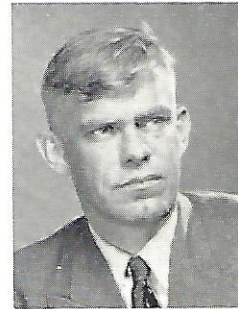
*Tot Hoofdwerktuigkundige (C)*



J. Best



J. M. C. Jonkheid



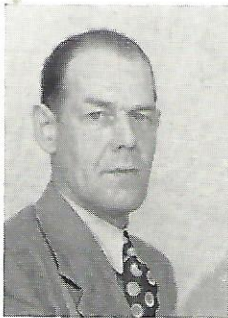
H. J. W. Huisken



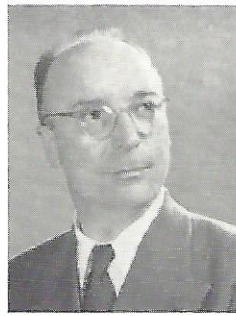
L. J. Marico



P. Roeleveld



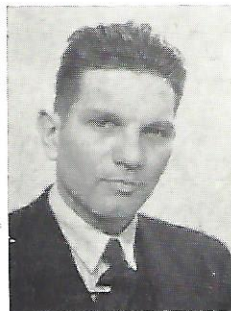
G. C. Lucassen



K. Kroon



Z. Hoek



J. C. Hubert



G. Houwer

## s.t.s. „Vasum” geadopteerd door het Eerste Vrijzinnig Christelijk Lyceum te Den Haag

Enige tijd geleden kwam door bemiddeling van de „Nexas” de adoptie van de eerste, onder Nederlandse vlag varende „supertanker” tot stand. Op een op 7 december jl. gehouden contactavond vond de eerste kennismaking plaats en onmiddellijk werden plannen gemaakt om een aantal leerlingen nog voor vertrek van het schip in de gelegenheid te stellen „hun” schip te bezichtigen. Deze bezichtiging vond plaats op de dag vóór de officiële overname, dus 22 december 1955. Elke klas was vertegenwoordigd en wel door de klasvertegenwoordiger of -vertegenwoordigster en diens plaatsvervanger, respectievelijk plaatsvervangster, zodat om half elf 's morgens van de 22ste 42 jongelui, alsmede de redacteur van het V.C.L.-nieuws, welgemoed in de speciaal „gecharterde” bus stapten om de tocht naar Amsterdam te beginnen. Een en ander had een zeer vlot verloop en om even over twaalfen was de laatste hindernis naar Amsterdam Noord — hier wordt natuurlijk de pont over het IJ bedoeld — genomen. In het Tolhuis werd de lunch gebruikt en gesterkt en uitgerust vervolgde men de tocht naar de werf waar om half twee de „invasie” van de „Vasum” plaats vond. Onder geleide van enige officieren werd een volledige rondgang over het schip gemaakt. Gelukkig had



De bezoekers aan dek

men de gegeven raad, om vooral geen al te mooie kleren te dragen, niet in de wind geslagen want na ommekomst van de rondgang bleken diverse enthousiastelingen te hebben geprobeerd „of de verf al droog was” en dat was beseft niet het geval. Daar men op tijd terug moest zijn in Den Haag werd om kwart over drie verzameld in de ontvangtsalon van de Gezagvoerder, waar de heer Maartense, de contactleraar, als volgt sprak:

„De mogelijkheid tot adoptie van kinderen is in de Nederlandse wetgeving nog niet voldoende geregeld. Gelukkig is voor het adopteren van schepen een wettelijke regeling overbodig. Hierdoor was het ons mogelijk aan het verzoek van Uw Directeur, de heer E. H. Larive, gevolg te geven

om de eerste „supertanker”, de „Vasum”, varende voor Shell Tankers N.V. te adopteren. Wij docenten en leerlingen van het Eerste Vrijzinnig Christelijk Lyceum nemen deze taak met groot enthousiasme op ons. Er worden plannen gemaakt op velerlei gebied om het contact tussen de Etat Major en bemanning van de „Vasum” enerzijds en de bemanning van het V.C.L. ten andere zijde zeer sterk aan te halen. Wij weten dat het lange varen op zee en het korte verblijf in de havens van Uw bemanning veel vergt. Niet alleen van Uw lichaamskracht maar zeker ook van Uw moreel. Wij hopen U vooral ten opzichte van het laatste door ons medeleven een steun te kunnen zijn. Wij willen op onze plannen nu niet vooruit lopen, maar stellen het op prijs om tot daden over te gaan. Uit naam van de leerlingen van het V.C.L. bieden wij U de kleine encyclopedie van Winkler Prins aan ter raadpleging wanneer te zijner tijd de leerlingen zeer moeilijke vragen gaan stellen. Uit naam van de docenten bieden wij U een abonnement aan op het maandblad „De Kern”. De Schoolbond, die hier niet achter wilde of kon blijven biedt een abonnement op de schoolkrant aan. Het jubileum-exemplaar heb ik ter kennismaking reeds meegebracht. Het zal U in staat stellen het wel en wee der school regelmatig te volgen. Hierdoor is het eerste contact gelegd en wij zijn er van overtuigd dat nog vele contacten zullen volgen. Dit bezoek is het eerste geweest. Tenslotte wensen wij U allen een goede vaart op dit mooie nieuwe schip, een schip waarop Nederland en de Koninklijke/Shell Groep met recht trots mag zijn.”



Na het bezoek.

Hierna werd afscheid genomen en de terugtocht aanvaard. Deze terugtocht hield nog een extra pleziertje in daar de bus — in verband met de uitstekende verbinding met Amsterdam-Centrum — reeds lang van te voren naar de overkant was gegaan en dus met het bootje van de N.D.S.M. naar het Centraal Station terug werd gevaren. Zelfs voor Hollandse winterbegrippen was het flink koud, maar eenmaal in de bus was dat leed vrij snel vergeten en lustig zingende — een erg enthousiaste leerling trachtte het geluid nog te overstemmen door de radio aan te zetten — reed men terug naar Den Haag.

## DE HAVEN VAN WILLEMSTAD.

### Oplossing der navigatieproblemen bij Curaçao in zicht.

In het openlucht-laboratorium „De Voorst”, onderdeel van het Waterloopkundige Laboratorium te Delft, nadert men de voltooiing van een studie over de navigatieproblemen voor de haven van Willemstad op Curaçao. In de St. Anna-baai aldaar ondervinden soms, vooral grote schepen, hinder van wisselende stromingen, waardoor reeds herhaalde malen schade is ontstaan. Delftse ingenieurs en hun medewerkers zijn doende zodanige kunstwerken te ontwerpen, dat de overlast, welke thans door de scheepvaart wordt ondervonden, ondervangen zal kunnen worden. De kosten van

deze kunstwerken kunnen uit de aard der zaak niet worden geraamd, voordat zij definitief zijn ontworpen.

### Natuurlijke haven

De haven van Curaçao is een der fraaiste en veiligste natuurlijke havens ter wereld. Eeuwenlang hebben schepen van uiteenlopende aard en grootte er ligplaats gevonden en aan het eiland welvaart gebracht. Sedert 1915 is aan dit ideale vaarwater het bedrijf van de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij gevestigd, waarmee een druk verkeer van tankers onder velerlei vlag samenhangt. Deze

— en taloze andere schepen — komen uit de Caribische Zee binnen door de St. Annabaai, een natuurlijk kanaal tussen het buitenwater en het binnenmeer, het Schottegat genaamd, waaraan de raffinaderij van de C.P.I.M. gelegen is. Aan weerszijden van dit kanaal ligt Willemstad, terwijl dicht bij zee een schipbrug de verbinding tussen beide stadsdelen onderhoudt.

Deze schipbrug mag wel de Achillespees van Willemstad worden genoemd. Wordt deze door de scheepvaart beschadigd, dan is het verkeer tussen de beide stadsdelen, Punda en Otrabanda gestremd en blijft er geen andere rijweg over dan die om het Schottegat (plm. 20 km). Er zijn plannen besproken voor een vaste brug, hoog over de St. Annabaai heen, maar de hoge kosten en de andere problemen, die bij dit vraagstuk naar voren komen, wegen voorlopig nog te zwaar.

#### Tankers in moeilijkheden

De St. Annabaai is een prachtig vaarwater en een veilige haven, maar de natuur heeft op sommige, nooit te voorspellen dagen, een onaangename verrassing in petto. Voor de mond van de haven loopt een paar maal per jaar een zeestroming langs de kust — van Oost naar West — waardoor in het bijzonder de moderne grote tankers moeilijkheden ondervinden. Het geval doet zich voor, dat de voorsteven van een tanker reeds in stil water is gekomen, terwijl het achterschip nog aan de druk van de stroom — soms één tot bijna drie mijl per uur — blootstaat, waardoor zeer lastig te voorzien en te corrigeren koersveranderingen kunnen optreden. Reeds hebben vele schadegevallen plaats gevonden die niet altijd onschuldig zijn afgelopen, maar de bij dit probleem belanghebbenden nemen thans maatregelen ter beteugeling van het gevaar. Behalve het Gouvernement zijn dit de reders, waarvan de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij genoemd kunnen worden.

Nederland — het land waar de waterbouwkunde door de geografische gesteldheid een hoge trap van ontwikkeling heeft bereikt — beschikt voor de studie van dergelijke vraagstukken over uitnemend ingerichte laboratoria, waarvan er een ligt in de Noordoostpolder tegenover de punt van Vollehove, „De Voorst”, waarnaar dit laboratorium dan ook is genoemd. Het maakt deel uit van het te Delft gevestigde laboratorium voor waterloopkunde, onder leiding van prof. ir. J. Th. Thijsse.

Op het uitgebreide terrein van het laboratorium heeft men voldoende ruimte om modellen van havens, rivieren en zeegaten te bouwen, en water in overvloed om dit langs een der projecten te laten vloeien.

#### St. Annabaai in miniatuur

Ter bestudering van het probleem St. Annabaai heeft men op de lengteschaal van 1:64 de monding van deze haven uitgezet in een contour van kalkzandsteen, volgestort met

beton. Zeer nauwkeurig heeft men de kustlijn en waterkant aangehouden en ook de diepten in het kanaal zowel als in zee zijn in de juiste verhouding aangebracht. Een stel schuiven en kleppen in de in- en afvoersloten maakt het mogelijk de waterstand in het model te regelen en de snelheid van de verraderlijke stroom te verzwakken of te versterken. Als „proefkonijn” dient een houten model van een 28.000 tons tanker — klasse „Velutina” — dat elektrisch wordt voortgestuwd. Met behulp van een schakelkast — die door een kabel met het model is verbonden — kan men de motor op de gewenste snelheid laten draaien en het roer bedienen. Zou men de stroomkabel zonder meer door het model laten meeslepen, dan zou deze last het varen van het schip waarschijnlijk onmogelijk en zeer zeker de resultaten volkomen waardeloos maken. Een helper loopt dus over bruggetjes met de tanker mee en draagt de stroomkabel aan een stevige hengel, zonder op enigerlei wijze invloed uit te oefenen op de bewegingen van het model. Natuurlijk zou het ook mogelijk zijn van radio-besturing gebruik te maken, maar men heeft aan deze eenvoudige methode de voorkeur gegeven. Men zou verwachten, dat de snelheid van de zee-stroming en die van het scheepsmodel dezelfde zouden zijn als in de werkelijkheid. Het is evenwel gebleken, dat er een vaste verhouding bestaat tussen de verkleining van het model en de versnelling van de tijd. Wat zich in het origineel in een uur afspeelt, verloopt in een model op schaal 1:64 in ongeveer  $7\frac{1}{2}$  minuut.

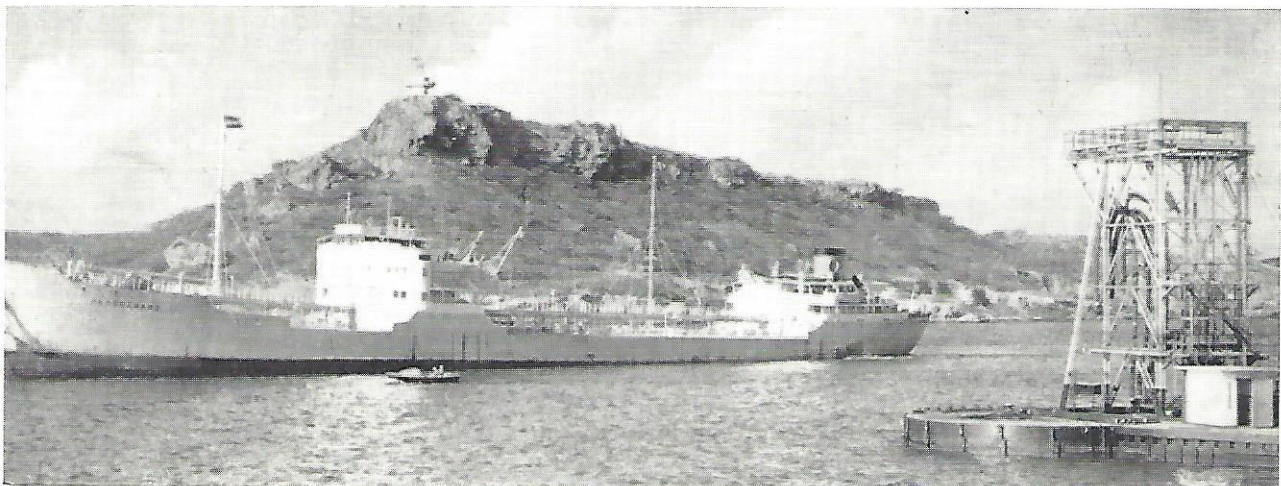
Een tanker vaart zo in nauwelijks een minuut binnen, hetgeen een zekere routine vergt van de ingenieur, die „op de brug staat”, in casu achter het schakelkastje zit. Toch hadden Gezagvoerders, die als leden van een commissie van deskundigen waren meegekomen, al spoedig de slag beet en konden aldus hun ervaring en inzicht op deze wijze toetsen en van gedachten wisselen. Eén van hen kwam tot de conclusie dat dit model zeer duidelijk toonde, welke dingen men NIET moet doen, een schijnbaar negatieve, doch waardevolle conclusie.

#### Kunstwerken

Bij het opzetten van dit stuk van Curaçao heeft men rekening gehouden met de eventuele aanleg van kunstwerken, die de toestand zouden moeten verbeteren: een strekdam, een vaargeul en dergelijke.

Met eenvoudige handgrepen kan men deze zaken doen ontstaan, of buiten werking stellen en door wat men schuiven te manipuleren de stroomsnelheid beïnvloeden. Door het storten van een rode kleurstof kan men het stroomverloop duidelijk waarnemen.

De eindconclusie van deze vaarproeven en de daaruit voortvloeiende aanbevelingen zullen nog wel enige tijd op zich laten wachten, maar reeds is duidelijk gebleken dat dit model een waardevol hulpmiddel is ter verbetering van de soms zeer hinderlijke situatie aan de monding van de St. Annabaai.



Een charter-tanker dwars van fort Nassau.

## Nieuwe Tankventilators volgens ontwerp van Götaverken

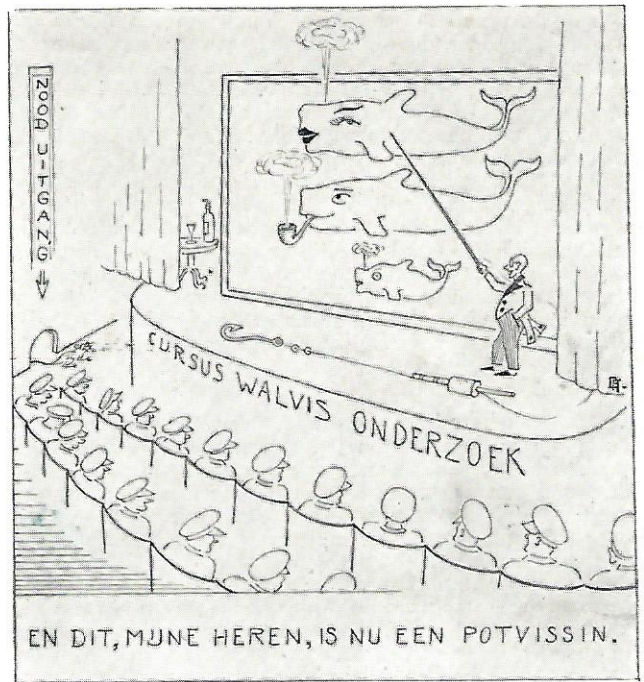
In het kerstnummer van 1955 plaatsten wij een artikel onder bovengenoemde titel, hetwelk wij aan het „Dagblad Scheepvaart” ontleenden. Gaarne ruimen wij hier plaats in om u ons commentaar op dit systeem van tankventilatoren mede te delen.

In de allereerste plaats is uit diverse proefnemingen gebleken dat een stoomstraal, waarvan sprake is, een zeer aanzienlijke lading elektriciteit met zich kan voeren.

Bij een systeem zoals beschreven zouden vele beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen alvorens men van veilig kan spreken. O.a. zou men het mondstuk waardoor het mengsel van stoom en lucht naar buiten stroomt op uiterst degelijke manier dienen te aarden, terwijl eveneens alle in de tank aanwezige voorwerpen geaard dienen te zijn.

De huidige methode om gasvrij te maken door middel van ejecteurs en windzeilen is, zoals de praktijk heeft uitgewezen, vooralsnog de veiligste manier.

Voor de vele bliken van belangstelling ondervonden bij mijn afscheid, alsmede voor het mij aangeboden geschenk, zeg ik U allen, mede namens mijn echtgenote langs deze weg hartelijk dank.  
K. van Schagen.



## PERSONALIA

### Gebuwd:

- 19-10-1955: G. Verbrugh, 4e stn., met mej. W. A. H. Leferink;  
17-12-1955: H. A. Kuling, 4e stn., met mej. C. J. M. de Winter;  
17-12-1955: J. H. C. Albricht, 4e wtk., met C. E. v. Eggelen;  
20-12-1955: D. Koning, 5e wtk., met mej. A. G. v. Reenen;  
29-12-1955: H. N. A. Snel, 4e stn., met mej. C. A. F. Saraber;  
30-12-1955: A. Visser, 3e stn., met mej. M. H. Marck;  
30-12-1955: C. L. Fehrmann, 4e wtk., met M. Morgenland;  
3-1-1956: P. C. Menting, 5e wtk., met mej. H. L. Langhout;  
3-1-1956: W. M. de Klein, 5e wtk., met N. M. Man.

### Geboren:

- 21-11-1955: Jurko, zoon van H. Planjer, 3e stn., en mevr. A. M. Planjer-v. Oosten;  
3-12-1955: Freerk, zoon van L. Cleveringa, 3e stn., en mevr. A. Cleveringa-Smit;  
21-12-1955: Yvonne Jeanette, dochter van J. H. A. Budding, 2e stn., en mevr. A. Budding-v. Bedaf;  
25-12-1955: Cornelia Maatje, dochter van J. J. de Jonge, 3e wtk., en mevr. J. M. de Jonge-Schoolmeester;

### Wij feliciteren .....

- H. E. Glansbeek, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 2-1-1956;  
L. Muysken, Sr. Gezagv., met zijn 30-jarig dienstjubileum op 13-1-1956;  
J. H. R. Beaujon, 1e stn., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 17-1-1956;  
A. Swaneveld, Sr. Gezagv., met zijn 30-jarig dienstjubileum op 19-1-1956.

### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand december 1955

#### In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: J. Boomsma, R. J. Datema, W. J. A. J. Peeters, M. J. Rehwinkel, C. A. B. v. Santvoord, A. Swaneveld, J. v. Velze; 1e stl.: W. v. Brakel, A. A. v. Ingen, H. O. W. Lotsy; 2e stl.: F. ten Brug, P. B. Hibma, W. J. v. Leeuwen, T. W. Pals, D. Takes; 3e stl.: J. W. Bakker, F. H. E. Edens, H. Kampen, J. v. d. Zouwen; Hfdwtk.: C. J. M. Krijgsman, H. J. Louiszoon, J. M. Tazelaar; 2e wtk.: J. A. Bakker, P. J. H. Etmans, G. Houwer, J. M. C. Jonkheid, E. M. C. de Vries; 3e wtk.: C. F. Erlings, J. P. Ferwerda, C. E. G. Hogendijk, J. M. Nobels, J. F. Spiering; 4e wtk.: J. H. C. Albricht, D. de Baat, J. Heymans, D. de Lely, M. A. v. Oostveen, B. W. Ostermeyer, A. Vinke; 5e wtk.: P. J. de Groot, C. Keyzer, D. Koning, J. H. de Koning, J. M. v. Linden, P. C.

Menting, L. J. v. Onselen, E. H. v. 't Oost, R. Priem, H. J. Rutten, P. A. Stoop, D. Vischer, J. v. Zuylein; ll.wtk.: W. Linse; timmerlieden: J. J. A. Bleyie, A. Hoogendam; voorman: M. v. d. Leek; chef kok: R. van Dijk.  
In Engeland gearriveerd:  
1e stm.: S. J. de Geus; Hfdwtk.: P. C. Bastiaanse.

In Duitsland gearriveerd: 1e stm.: C. Wortel.

### TEWERKSTELLINGEN

m.s. Ceronia: 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): P. J. Jongens.  
m.s. Cinulia: 4e wtk.: P. Warren; bootsman: J. Vos van Zalinge; timmerman: H. C. v. d. Neut; voorman: K. H. Woldring; pompmann: P. J. Waasdorp; chef hofmeester: P. W. Bruyne; chef kok: J. Vogelzang.  
s.t.s. Kalydia: 4e stn.: P. M. Dees.  
s.t.s. Kalinga: 2e stn. (als wnd. 1e stn.): J. L. F. Vermeulen; 3e stn.: W. Welbie; 4e stn.: M. Velthuisen; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): L. de Blicck; 4e wtk.: H. Tukker; 5e wtk.: L. Haas, J. H. Veen; ll.wtk.: J. B. J. Jonker, J. J. Kosten.  
s.t.s. Kalydon: ll.wtk.: A. J. Baerveldt; timmerman: M. Zuiderwijk.  
s.t.s. Kenia: 3e stn. (als wnd. 2e stn.): P. Cammel; 4e stn.: J. de Jager; 5e wtk.: G. J. Visscher; ll.wtk.: P. M. Haas; bootsman: K. E. J. Watz; timmerman: D. Franken; voorman: J. Koolen; pompmann: G. Timmers; chef hofmeester: B. H. Nakkens; chef kok: J. J. Peeters; s.t.s. Kermia: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): L. J. A. Kievien.  
s.t.s. Kopionella: 4e stn.: J. Bosman; bootsman: M. Bol; timmerman: G. J. J. Schaap; voorman: J. van Rijswoud; pompen: L. C. G. v. d. Pluim; chef hofmeester: A. v. d. Meer; chef kok: B. M. Reibstein.  
s.t.s. Korovina: chef kok: J. H. Limonard.  
s.t.s. Krebsia: 1e stn. (als wnd. Gezagv.): J. J. Engelsman; 1e stn.: J. M. Hulskens; 2e stn.: J. H. A. Budding; 5e wtk.: W. P. Hoogman; ll.wtk.: J. L. Straatman; bootsman: H. L. Klop; timmerman: G. Z. Spaans; voorman: J. Wulfraat; pompmann: J. J. F. de Boer; chef hofmeester: G. P. Miener; chef kok: A. H. Siemerink.  
s.t.s. Kylix: Gezagv.: W. C. v. d. Wagt; 1e stn.: J. W. Pieters; 2e stn.: J. Mos; extra 2e stn.: A. de Visser; 3e stn.: J. de Jong; 4e stn.: A. Bijl; 2e wtk.: F. M. Ruizenaar; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): K. Neijmeijer; 5e wtk.: P. C. Carelse, H. de Jong, J. Lokman; ll.wtk.: A. van Dijk, C. de Witte; bootsman: G. C. Oole; timmerman: H. Orteloe; voorman: M. Adesson; pompmann: C. Norbart; chef hofmeester: P. H. Klopmeijer; chef kok: H. Vrugt. m.s. Macoma: Hfd.wtk.: P. Scherpenzeel; 2e wtk.: A. Dubbeldam.  
m.s. Prospector: 2e stn.: M. A. Riteco; 4e stn.: P. H. de Jong; 5e wtk.: J. M. de Jong, J. W. v. d. Veen.

s.t.s. Vasum: Gezagv.: W. H. Hupkes; 1e stn.: F. van Tongeren; 2e stn.: J. Hagen; 3e stn.: J. J. Osinga, 4e stn.: R. A. M. van Hooydonk; 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): H. J. Borkent; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): W. v. d. Bosch; 5e wtk.: K. P. Bezemer, P. J. Pouw, J. W. v. Wegen; ll.wtk. N. Apeldoorn, A. M. Messing; bootsman: C. J. de Fouw; timmerman: A. Pronk; voorman: K. Westerhoff; pomplieden: H. v. Ommering, J. J. v. d. Kley; chef hofmeester: H. Th. Kaale; chef kok: J. A. Priemus.

Naar de Oost vertrokken: 1e stl.: F. W. Methorst, R. Roos; 2e stn.: K. v. d. Horst; 3e stn.: K. Visser; 4e stn.: E. B. Veenhof; Hfdwtk.: J. C. v. d. Bijl; 2e wtk.: N. J. S. Weel; 4e wtk.: J. F. v. d. Bogaard; 5e wtk.: L. V. Baank, A. R. Jonkers.

Naar de West vertrokken: Gezagv.: C. L. Fangman; 2e stn.: W. Haack; 5e wtk.: J. de Jong. Geslaagd voor een hoger diploma: 2e wtk.: H. van Manen, dipl. „C” als scheepswtk.; 4e wtk.: H. Tukker, theoretisch ged. v. h. dipl. „B” als scheepswtk.; 5e wtk.: G. J. Visscher, dipl. „A” als scheepswtk.

Gepromoveerd tot: bootsman: G. C. Oole; timmerman: H. C. van der Neut; voorman: K. H. Woldring; pompmann: P. J. Waasdorp, G. Timmers, J. J. v. d. Kley, C. Norbart; chef kok: J. J. Feeters.

Nieuw aangenomen employé's: stl.: J. Bosman, A. Bijl, P. M. Dees, R. A. M. van Hooydonk, M. Velthuisen, K. Visser; 5e wtk.: L. V. Baank, W. P. Hoogendijk, A. R. Jonkers, J. H. Veen; ll.wtk.: P. M. Haas, J. de Jager, J. J. Kosten. In dienst getreden: timmerman: H. Blaauw; chef kok: J. H. Limonard.

Met pensioen: Gezagv.: J. W. J. v. d. Velden; 2e wtk.: T. Rijkers.

De dienst der maatschappij verlaten: 3e stl.: H. Kampen, H. Pols; 3e wtk.: J. R. v. d. Hoek; 4e wtk.: H. C. A. Jacobs; 5e wtk.: D. Bakker, B. J. Beenders, R. Jemsma, P. A. Stoop; ll.wtk.: J. W. den Engelsman, A. R. Ennema, W. Linse; timmerman: A. Verbeeck; pomplieden: M. Marjnis, W. H. Weiss; chef hofmeester: P. H. de Ruyter.

SHELL TANKERS (EASTERN) LTD. In Nederland gearriveerd: Walempl.: L. Langendoen.

Naar Singapore vertrokken: Walempl.: D. Korver.

### N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd: N. H. L. v. d. Harst, A. de Kater, J. W. Kraan, C. M. Vos.

Naar Curaçao vertrokken: Walempl.: D. Bunk, H. Poot R. Ruardij.

### COMPANIA SHELL DE VENEZUELA.

In Nederland gearriveerd: 1e wtk. (walempl.): R. G. M. Coesel.