

tussen schip en ka



EERSTE JAARGANG

No. 11 — JULI 1962

Maandblad

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

„Panorama St. Denis” - foto Kapt. W. J. A. J. Peeters.





H. K. H. PRINSES IRENE

naar wie in het bijzonder op 5 augustus a.s., de dag waarop zij haar 23e verjaardag hoopt te gedenken, onze gedachten en goede wensen uitgaan. Op deze foto is een der oorhangers zichtbaar, welke Prinses Irene op 9 februari 1961 van de Directie van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. ten geschenke kreeg ter herinnering aan de door haar verrichte naamgeving en tewaterlating van ons vlaggeschip s.s. „Ondina”.

fotowedstrijd

Het aantal leden van ons vlootpersoneel dat zwart/wit foto's heeft ingezonden voor de fotowedstrijd en de daaraan verbonden tentoonstelling, die in juni zou plaatsvinden, is ver beneden de verwachtingen gebleven. Van ons officierencorps meldden zich slechts twaalf deelnemers aan en van onze scheepsgezellen geen enkele!

In verband met dit teleurstellend resultaat heeft onze Directie besloten ook het walpersoneel in de gelegenheid te stellen aan de wedstrijd deel te nemen.

Dientengevolge is de termijn van inzending verlengd tot 1 september a.s.

Kon ons vlootpersoneel eventueel volstaan met het inzenden van negatieven, waarna wij voor het doen vervaardigen van vergrotingen in formaat 18 x 24 cm zouden doen zorgdragen, voor onze walemployés geldt deze faciliteit uiteraard niet, zij kunnen *uitsluitend* met zwart/wit foto's in bovenvermeld formaat aan de wedstrijd deelnemen.

De foto's dienen met bijvermelding van de categorie waarin wordt deelgenomen, en onder opgave van naam en sectie (voor zeevarenden: rang) vóór bovengenoemde datum te worden ingeleverd bij/gezonden aan sectie P.R.

Tijdens een nader door ons aan te kondigen periode in het najaar zal de tentoonstelling in het Shell-Gebouw worden gehouden.

De jury zal bestaan uit de heren D. Rodenburg, A. Brinkman, F. J. A. I. van Maanen, E. Otten en W. N. Wouters.

De juryleden, die van deelneming uitgesloten zijn, zullen eerst na toekenning van de prijzen kennis dragen van de namen der deelnemers. Zoals wij reeds in het december 1961-nummer van dit blad mededeelden, zijn zes prijzen van f 50,— beschikbaar gesteld voor de beste foto in de categorieën zeegezichten, landschappen, stadsgezichten, interieur-opnamen, artistieke foto's en portretten.

Wij vertrouwen dat onze walemployés ons een keur van vakantiefoto's zullen toezenden, en dat onze collega's op de vloot het er niet bij zullen laten zitten!

NIEUWE VINDING

betreffende werkstellingen in ladingtanks van tankschepen

1% inspiratie en 99% transpiratie maken samen het zogenaamde Columbiaanse EI.

De inspiratie kwam bij het overdenken van de grote geldbedragen, die uitgetrokken moesten worden voor het aanbrengen van stellingen in ladingtanks van tankschepen.

Deze stellingen zijn nodig voor inspectie van staalconstructies, reparatie aan ladingverwarmingsleidingen, maar vooral voor het roestverwijderen en schilderen met Epicote-verven aan de onderkanten van het tankdek. Daar de tanks 12 m en meer diep zijn, is het begrijpelijk dat hier niet met een laddertje aan het werk gegaan kan worden.

Daarom werd er door een ploeg van ca. 12 man in enkele dagen een plankenstelling gebouwd. Hiervoor moesten op ongeveer 10 m werkhooft diverse platen gelast worden aan de tankwanden.

Door aan deze platen stalen uithouders te bevestigen, kon men dan een houten plankier uitleggen. Dit werd gevormd door planken, die afzonderlijk met bouten of beugels tegen wegschuiven geborgd moesten worden.

Voor het opbouwen en na gebruik weer afbreken van deze stelling was gemiddeld een bedrag nodig van f 2.000,— tot f 3.000,— per tank.

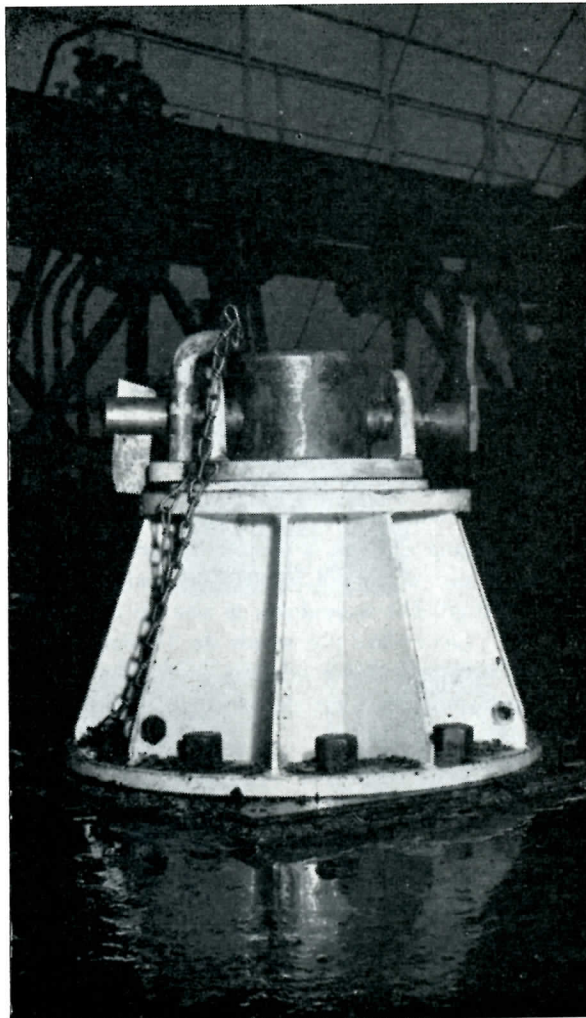
Als men bedenkt dat onze 18.000 tons tankers 33 ladingtanks hebben, is het niet moeilijk uit te rekenen welke grote bedragen er moesten worden uitgetrokken om de gehele onderzijde van het dek toegankelijk te maken en te conserveren tegen verdere corrosie.

Uit het feit, dat de meeste tankers voorzien zijn van z.g. Butterworth-gaten, werd het idee geboren deze gaten te benutten voor het bevestigen van een of andere hangstelling. (Butterworth-gaten zijn openingen in het tankdek van ongeveer 30 cm diameter, af te sluiten door platen met bouten, die gemaakt zijn voor het doorlaten van rubberslangen waarmee de tanks inwendig worden schoongespoten met warm zeewater.)

Maar toen kwam het zoeken naar een stelling van een zo klein en licht mogelijke pijpconstructie, die via het toegangsluik van de tank kon worden neergelaten

en daarna door het Butterworth-gat omhoog gehesen kon worden.

De oplossing werd gevonden door een inklapbare constructie, die zonder gebruik van bouten, moeren en sleutels kan worden uitgekapt en snel en veilig, zonder gebruik van dure werfkransen, aan het dek opgehangen kan worden (zie onderstaande foto).





Het z.g. EI (een kneusje kan het niet worden; naar beneden vallen is nl. onmogelijk) ziet U afgebeeld op bovenstaande foto.

Het geheel is gemaakt van gewone gaspijp, weegt ongeveer 120 kg en bestaat uit een in het rond draaibare 5-duims gaspijp, een bordesconstructie, een verlengbordes en een schuine ophanghaak.

2 mensen kunnen er veilig op staan en ronddraaien door zich aan de dekversterkingen aan te trekken of af te duwen.

Doordat het bordes ongeveer 1.50 m boven een horizontale versterking hangt, is het een klein kunstje hier op te klimmen.

De bevestiging aan dek is zeer simpel gehouden. Op het gat is een stalen pot met enkele bouten aan het dek bevestigd. Dit is duidelijk te zien op de foto op pagina 3. Door deze pot wordt de 5-duims gaspijp van de stelling omhoog gehesen en een horizontale doorgeschoven pen zorgt dat de stelling onmogelijk naar beneden kan vallen.

De tijdsduur voor het aanbrengen van een stelling op de „Kalydon” was gering te noemen: met 3 werklieden werd het in ongeveer 15 minuten uitgevoerd. Om een tank geheel bereikbaar te maken en de stellingen na gebruik weer uit te nemen, zijn ruim gerekend totaal slechts 4 man-uren gemoeid.

Na onderzoek door de Arbeidsinspectie werd een goedkeurings-certificaat afgegeven.

Door Shell Int. Petr. Mij. is inmiddels octrooi aangevraagd.

Totaal kan geresumeerd worden dat de voordelen zijn:

- a) grote besparing van kosten aan stellingmaken,
- b) mogelijkheid voor kortere doktijden,
- c) door goedkopere werkwijze, grotere belangstelling bij andere tankreders voor conservering met Shell Epicote-producten,
- d) opbrengst octrooi-rechten.

HET PARADEPAARDJE

Is er publiek,
dan komt hij kwiek
en vaardig aangelopen.
Hij heeft geleerd
geaffecteerd
z'n praatjes te verkopen.
Broek in de vouw.
Goud op de mouw.
Gemanicuorde handen.
De hele dag
een gulle lach
van wit gepoetste tanden.
Vlot met de fles
en vork en mes.
Het toonbeeld van een heer.
De gasten heen,
wordt hij meteen
een ongelikte beer.

SCHELDVIS

onder de dierenriem

UITBREIDING VAN ONZE VLOOT

Het circa 18.000 ton metende s.s. „Helix”, ex Shell Tankers Ltd., is op 9 juli jl. aan ons overgedragen.

Het schip, dat van bovengenoemde datum af voor ongeveer 4 weken bij „Wilton Fijenoord” dokt, zal onder de naam „Kossmatella” aan onze vloot worden toegevoegd.

IDEEËNBUS

Van 3e wtk. M. C. Laban werd enkele maanden geleden een interessant idee ontvangen betreffende de verdamper-installatie aan boord van de „Sepia”.

In afwijking van de verdamper-installaties op de andere turbineschepen wordt op de „Sepia” de distiller van één verdamper gekoeld met het voedingwater. Daar dit voedingwater op weg van de condensaatpompen via de luchtjector reeds vrij warm is, zal het duidelijk zijn, dat de capaciteit van deze distiller kleiner is dan die van de zeewatergekoelde.

De heer Laban nu stelde voor om op nog te bouwen schepen beide verdampers met één door voedingwater gekoelde distiller uit te rusten. Het voordeel hiervan zou o.a. zijn dat de volgende onderdelen der verdamper-installatie niet aangeschaft behoeven te worden: 1 distiller, 1 ejector met condenser, 1 verdamper-suppletiepomp, 1 salinometer, 1 gecombineerde zoetwater-brein pomp en diverse stoom- en waterleidingen. Inderdaad dus een veel eenvoudiger installatie, waarbij alle verdampingswarmte aan het voedingwater wordt afgestaan.

Tevens gaf de inzender aan hoe te handelen wanneer b.v. de hoofdcondenser door lekkage buiten bedrijf gesteld moet worden. Vervolgens voerde hij aan dat binnenslands niet verdampt behoeft te worden, daar het schip altijd kort binnen ligt en de voorraadtanks voldoende distillaat bevatten.

De Ideeënbusscommissie achtte de installatie te kwetsbaar voor scheepsgebruik, terwijl voorts onder meer als bezwaar werd aangevoerd dat de ontworpen installatie niet meer "self contained" zou zijn, hetgeen moeilijkheden kan veroorzaken wanneer men (b.v. tijdens een dokking) niet meer over voldoende distillaat voor koeling van de distiller beschikt.

Het feit dat de bedrijfszekerheid van de installatie wordt verminderd (één onafhankelijke unit i.p.v. twee) heeft de doorslag gegeven bij het besluit dit idee niet in praktijk te brengen.

De Commissie was echter van oordeel dat dit idee goed doordacht werd en dat het technisch gezien zeer goed mogelijk zou zijn het in de praktijk toe te passen. Als blijk van waardering hiervoor werd de heer Laban een beloning van £5 toegekend.

A.D.

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



H. J. RONCKEN



G. P. PAULUSSEN



N. H. VAN DER HEIDEN



K. PRINS



H. DEN OUDEN



P. VAN HASSEL



H. E. GLANSBEEK

EEN MERKWAARDIG PRODUKT

„Shell” V(apour) P(hase) I(nhibitor) 280 poeder

Het probleem „corrosie” is even oud als de mensheid en de omvang van dit probleem werd groter naarmate de beschaving toenam.

Shell, beseffende dat aan deze miljoenen guldens verslindende roestvorming een halt diende te worden toegeroepen, ontwikkelde een serie anti-corrosiemiddelen, die zij onder de naam „Shell Ensic” in de handel brengt. „Shell Ensic”-produkten zijn verkrijgbaar in de vorm van oliën, vloeistoffen en compounds en zij worden reeds jaren lang, als resultaat van weldoordacht wetenschappelijk speurwerk, met groot succes, vooral voor industriële toepassingen, aangewend.

Toch bleef er nog een onontgonnen terrein, waarop de corrosieve elementen vrij spel hadden, namelijk daar waar „Shell Ensic” anti-corrosiemiddelen niet konden worden aangebracht.

Hoe zou bijvoorbeeld de binnenkant van centrale verwarmingsketels, olie- en kolenhaarden, van tanks, koelers en dergelijke beschermd kunnen worden gedurende de periode dat zij niet in gebruik zijn?

Voor deze en nog vele andere gevallen brengt Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. thans een produkt in de handel, dat, mits goed toegepast, corrosievorming voorkomt of verdere doorwerking van bestaande corrosie tegenhoudt.

Dat produkt is „Shell” V.P.I. 280 poeder.

Dit poeder zal bij normale temperatuur langzaam verdampen. De vrijkomende damp, welke tot in alle hoeken van een besloten ruimte doordringt, zal op het te beschermen voorwerp een uiterst dunne laag vormen, die corrosie door vochtige lucht voorkomt. Vandaar de letters V.P.I., die afkortingen zijn voor Vapour Phase Inhibitor. De beschermende laag blijft bestaan zolang „Shell” V.P.I. 280 poeder in de besloten ruimte aanwezig is. Direct contact tussen „Shell” V.P.I. 280 poeder en het te beschermen voorwerp is dus niet noodzakelijk.

Het produkt is verpakt in linnen zakjes, waarin voldoende poeder aanwezig is om bijvoorbeeld 1 m³ stookruimte tegen corrosie te beschermen. Waar het ophangen van zakjes om bepaalde redenen of praktische bezwaren moeilijk is, kan het poeder worden verstoven of los worden uitgestrooid.

Verkoop en distributie van deze zakjes heeft Shell Verkoop toevertrouwd aan Novimag, Bachmanstraat no. 48, tel. 070-184728* te Den Haag.

De verkoopprijs aan particulieren per zakje, dat met gebruiksaanwijzing en waarschuwingslabel compleet in een plastic hoes is verpakt, bedraagt f 5,90.

Dank zij „Shell” V.P.I. 280 poeder zal het gezegde „Rust roest” in de praktische zin des woords wederom terrein verliezen.

Heeft U vragen over dit produkt en zijn vele toepassingsmogelijkheden? De kantoren van Shell Verkoop zullen U via 999 gaarne inlichten.

Zoals reeds elders in dit blad vermeld, heeft onze commodore P. J. Boudier per 1 juli jl. de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten. Op 29 juni jl. overhandigde de heer Larive met enkele toepasselijke woorden aan kap. Boudier, in tegenwoordigheid van diens echtgenote, een klein exemplaar van de commodore-vlag die hij gedurende twee jaar, zowel op de „Zafra” als op de „Ondina” fier in top gebouwen heeft.

In zijn dankwoord zei kap. Boudier dat hij steeds met erkentelijkheid zal terugdenken aan zijn diensttijd bij Shell Tankers N.V.



NIEUWS VAN DE VIJF AZEN CLUB

a/b s.s. „Kermia” 10 juni 1962

ODE AAN DE SPARKS

Wie het er ooit 't lied gehoord,
't lied van onze Spark.
't is waar t'en was geen leeuwenhart,
maar ook t'en was geen hark.

Toen het weer stenen gooien was,
was ook ons Sparkje daar.
De stoelen werden bijgezet,
de glazen stonden klaar.

Plotsling lagen ze op het kleed,
vijf azen zo ineen.
VIJF Azen werd er opgemerkt,
door stuurman nummer een.

Even was een ieder stil en
stom en erg verbaasd.
Doch spoedig kwamen kreten los
en ook enorme haast.

Chef steward werd er toen gebruld,
de glazen maak ze vol.
VIJF Azen heeft de Sparks gegooïd,
en zo maar voor de lol.

Zes handen gingen de hoogte in,
en daarmee ook zes glazen.
Een wonder stamelde nog de Sparks,
in een keer zo Vijf Azen.

En of het een mirakel is,
zei een bewonderaar.
Vijf mooie azen zo ineen,
ik speel het nog niet klaar.

Zeg, merkte er toen iemand op,
weet je wie in ons midden is?
Een lid van de Vijf Azen Club,
waarachtig en ook wis.

De Sparks, handig zoals hij reeds bewees,
antwoordde toen gevat:
Eerst nog een briefje van 't Kantoor,
ik wou dat ik hem had.

Daarom stellen wij getuigen voor
om 'm lid van de club te maken.
Als zijn wens dan wordt vervuld,
zullen wij hem nog eens raken.

RADIO OFFICIER :
(w.g.) S. Groenhuijzen Jr.

GEZIEN :
(w.g.) F. Fekkes, *Gezagvoerder*

DE GETUIGEN :
(w.g.)
1e Stm. C. S. Duinker
2e Stm. G. H. Meyerink
3e Stm. C. Ph. Donken
ll. Stm. M. F. D. Becx
3e wtk. R. N. Groen

Mede namens de heer Van den Belt feliciteren wij radiotelegrafist Groenhuijzen met zijn gelukkige gooi, die van onze kant met een boekenbon zal worden gehonoreerd. Wij hebben de heer Groenhuijzen als 25e lid van de Vijf Azen Club genoteerd, met dien verstande echter, zoals wij reeds eerder schreven, dat het lidmaatschap van onze telegrafisten uitsluitend van kracht is zolang zij op onze tankschepen dienst doen.



shellina



Houdt uw
tweetaktmotor
jong

Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. schrijft ons:

Tweetakt-mengsel: de brandstof, met behulp waarvan in Nederland vandaag-de-dag vele honderdduizenden bromfietsen, scooters, motoren en sommige merken auto's hun soepel rijdend leven leiden. Een produkt, dat in de na-oorlogse periode gewoon niet meer valt weg te denken, want het aantal tweetakt-rijders wordt ieder jaar groter. Dat merkt U vooral, wanneer de vakanties in zicht komen: een deel van fietsend Nederland zet de stalen rossen aan de kant en schaft zich motorische tweewielers aan en zodra de grote dag is aangebroken, ziet U ze vertrekken: brommers, scooters en motoren, in stemmig zwart gelakt of met vurige kleuren beschilderd, bepakt en bezakt, één of twee vakantie-minnenden daar bovenop tronend: op naar het Schwarzwald, naar Denemarken, de Costa Brava of — doodgewoon, maar niet minder genoeglijk — naar de Veluwe of het Ellertveld.

**een
nieuwe
naam
voor
een
prima
produkt**

Geen wonder, dat de oliemaatschappijen deze ontwikkeling met genoegen hebben gadeslagen. Shell heeft het overigens niet bij gadeslaan gelaten, zoals U uit het volgende zal blijken. Er was nl. van een probleem sprake. Er ontbrak iets aan het tweetakt-mengsel. Op benzinstations kon men dagelijks de vraag horen: „Mag ik een liter van dat spul, waarop mijn brommer kan rijden?” Nog bonter maakte een brommende cliënt het toen hij het tankje van zijn vehikeltje gevuld wenste te zien met „zelfmengende-supertweetaktmotor-benzine”. Een Amsterdamse dealer probeerde aan de spraak- en begripsverwarring een grappig einde te maken en plaatste bij zijn tweetakt-pomp een veelzeggend bord: „Hier brombier!” Maar daarmee was de kwestie de wereld niet uit.

Inderdaad: ons tweetakt-mengsel moest een naam hebben, die er bij het publiek zou ingaan, die bovendien moest refereren aan de familiestamboom, die kort en duidelijk was en die gemakkelijk zou zijn uit te spreken. Vandaar, dat Shell het oor eens te luisteren legde in Italië, het land bij uitstek voor scooters en motoren. Onze Italiaanse vrienden hadden zich reeds eerder met deze zaak beziggehouden en het bleek, dat men daar Shell's 2T-mengsel met de aantrekkelijke naam Shellina had gedoopt. Werkelijk geknipt voor óns doel! En zo besloot men, dat het tot nog toe naamloze Shell tweetakt-mengsel voortaan ook in Nederland de naam Shellina zou dragen.

Surprise voor tankende brommers

Heeft U er enig idee van, wat er aan zo'n op zich zelf simpele naamgeving te pas komt? In de week van 4 tot 9 juni werden alle Shell-mengpompen en mengsmeerwagentjes in Nederland door middel van een zgn. transfer van de naam Shellina voorzien. Aanwijzingsborden, waarop de mededeling „Hier Shell 2T mengsel” vermeld stond, gingen in verband met de naamsverandering in de ijskast. In de geïllustreerde bladen, die samen een oplage van 1,7 miljoen exemplaren hebben, verschenen advertenties, waarin Shellina op een charmante wijze aan het publiek werd voorgesteld. Allerhande Shellina zaken, die later in het seizoen hun beslag zullen krijgen, moesten worden

voorbereid en uitgewerkt. Allemaal ter wille van Shellina.

Er werd meteen een tweede probleem opgelost. In de loop van de jaren is de gewoonte ontstaan, autobezitters bij het tanken van Shell-produkten met bijzondere service te omringen en hun bij tijd en wijle een kleine surprise aan te bieden. Hun voorruit werd gezeemd. Service. Hun bandspanning kreeg een grondige controle. Service. En de bromfietsers, de scooterenden, de motorrijders? Maar al te dikwijls gebeurde het, dat zij op drukke momenten wel eens moesten wachten, totdat de grote klanten — de auto's — waren geholpen. Dan kregen zij hun éne litertje Shell-2T. Voor hen geen service tot in de perfectie. Afrekenen en „goeden-avond” en daarmee was de transactie meestal bekeken.

Dat was geen bevredigende situatie. In principe is iedere klant ons even welkom en de wens om voor de brommer-, de scooter- en de motorberijder ook eens iets extra's te doen werd steeds sterker. Want het is immers waar, dat een deel van de bromfiets- en scooterbezitters in de toekomst autorijders zullen zijn? De eerste stap in de goede richting zal deze maand worden gezet. Begin juli zullen de Shellina tankende cliënten aan de Shell-stations op hun verzoek gratis een interessant boekje met tips voor bromfietsuitstapjes, geschreven door de van radio en t.v. bekende Dr. L. van Egeraat, kunnen ontvangen. De eerste druk van dit boekwerkje zal juist voor het overgrote deel van naar vakantie verlangend brommend en scooterend Nederland beschikbaar zijn. Duidelijkheidshalve: er is in dit geval geen sprake van een geheel nieuw produkt. Er komt niet plotseling een nieuwe vloeistof of een combinatie van vloeistoffen uit de lucht vallen. Het produkt is en blijft Shell's tweetakt-mengsel met zijn uitstekende eigenschappen van weleer; een schone motor (dus minder slijtage); het voorkomt kortsluiting van de bougies (dus een motor, die regelmatig loopt en heel veel presteert); een produkt van een dusdanige samenstelling dat toevoeging van andere produkten aan het mengsel overbodig is. Het heet sinds begin vorige maand officieel Shellina: een nieuwe naam voor een prima produkt.

HOBBIES

Het is vooral na de oorlog dat meer en meer mensen een hobby er op na houden. Keek men vroeger wel eens vreemd op wanneer men vernam dat een overigens geacht en gewaardeerd collega de avonduren doorbracht met het verzamelen van luciferdoosjes, sigarenbandjes, e.d., tegenwoordig is men verwonderd te horen dat iemand geen hobby heeft. Degenen die dit dan ook niet hebben, verschuilen zich veelvuldig achter „een auto houden is mijn hobby”, hetgeen in vele gevallen helaas betekent dat de vrije tijd wordt doorgebracht met het maken van berekeningen h6e de termijn voor de volgende maand bij elkaar te krijgen. Postzegels sparen is altijd al een achtenswaardige vrijetijdsbesteding geweest, waaraan velen onzer reeds als kind hun hart verpandden, al wil ik hiermee niets ten nadele van oudere verzamelaars zeggen, want het is en blijft een leerzame en prachtige hobby.

Tegenwoordig denkt men echter bij het woord hobby veelal aan fotograferen, schilderen, modelbouw, om er maar eens een paar te noemen. Nu bedoel ik met modelbouw niet alleen degenen die een dure "hobby-apparatuur" bezitten, bestaande uit een prachtige elektrische boor, draaibank enz. en deze in feite voornamelijk gebruiken voor demonstratie aan kennissen en in de praktijk eigenlijk hun vrije tijd vullen met het verrichten van duizenden huishoudelijke karweitjes, zoals het repareren van stofzuigers, stekkers, e.d., in het defect maken waarvan vrouwen ware kun-

stenaressen zijn. Neen, ik bedoel degenen die dit werkelijk gebruiken voor het doel waarvoor deze benijdenswaardige apparaten bestemd zijn en eigenlijk nog meer degenen die het ook zonder deze kostbare hulpmiddelen klaarspelen om in een — dikwijls groot — aantal vrije uren een prachtig model van een schip, vliegtuig of locomotief te maken.

Moet U eens opletten hoeveel mensen — heus niet altijd kinderen — er staan te kijken bij een vijver, waarin enthousiasten hun zelfgemaakte modellen van zeilboten, patrouillevaartuigen, enz. laten varen; of voor de etalage van een speelgoedzaak, waar elektrische treinen volgens een feilloos werkend systeem over de emplacementen denderen.

Velen zullen denken, dat zij nooit die vaardigheid bezitten om zelf zoiets te fabriceren, doch ik kan U verzekeren, dat iemand die met enig fatsoen een spijkertje recht in een plank kan slaan, in staat is een prachtig model van een B.M. te bouwen, of zelfs van het schip waarop ze varen, temeer daar tegenwoordig die onderdelen die zonder hulpmiddelen moeilijk te vervaardigen zijn, zoals de schroef, katrollen, ankerspil, enz., bij modelbouwzaken voor een luttel bedrag kunnen worden aangeschaft.

Voor degenen die niet al te veel tijd aan deze hobby kunnen of willen besteden, bieden de prachtige bouwdozen met plastic onderdelen een oplossing, doch voor de ware hobby-ist zijn in specialzaken in de grotere steden ook dozen verkrijgbaar met tekeningen en alle benodigde materiaal voor een station, zeilschip, enz. Het vraagt geduld, ja, maar welk een vreugde biedt het bouwen en hoe zal zoonlief bij de thuiskomst van vader jubelen als hij het prachtige model ziet.

Tijdschriften op dit gebied bieden ook een goede gelegenheid om in deze materie thuis te raken en geven, afgezien van de vele raadgevingen, aan, welke richtingen er bij modelbouw allemaal zijn.

In Engeland is reeds enkele jaren geleden de rage begonnen om modelschepen uit te rusten met apparatuur waarmede vanaf de wal radiografisch de koers kan worden bepaald. Een mooi onderwerp om onze kennis van elektrotechniek eens in een hobby uit te leven. Neen, dat iemand zijn vrije uren met ledigheid doorbrengt en daarmee tevreden is, gaat er bij mij niet in; hij weet niet wat hij mist. Zeker niet in het geval van zeevarenden, die — indien zij zich werpen op b.v. de bouw van een schip, of het nu een zeilschip of een motorschip is — vergeleken met hun collega's aan de wal, het voordeel hebben dat zij beschikken over de nodige kennis der details.

W.W.

ONZE WAL- JUBILARISSEN



Mr. R. HAGEN
chef sectie S.L.
1947 - 1-6 - 1962



G. W. ROBBERECHT
sectie C.C.
1952 - 1-6 - 1962

MET PENSIOEN

COMMODORE P. J. BOUDIER : (1-12-'30—30-6-'62)

Het tijdstip waarop kapitein Boudier als derde stuurman bij onze Maatschappij in dienst trad, ligt al ruim 31 jaar achter ons, namelijk 1 december 1930. Tot juli 1935 deed hij dienst als 3e en ook als waarnemend 2e stuurman op onze schepen in Oosterse wateren. Daarna stelde men reeds voldoende vertrouwen in hem om hem te belasten met het commando van kleine vaartuigen in de Nieuwguinese wateren. Hij voldeed als zodanig uitstekend en werd dan ook na verlof in Nederland in november 1937 wederom naar Nieuw-Guinea uitgezonden, waar hij o.a. het commando voerde over de „Soedoe” en „Jan Carstenz.”. Op het laatste vaartuig deed hij tot december 1940 dienst.

Na verlof op Java genoten te hebben werd hij op 10 april 1941 te Singapore als 1e stuurman op de „Armilla” geplaatst.

Wij vinden hier kapt. Boudier vermeld in een rapport van kapt. A. L. 't Hart betreffende een brand die uitbrak bij het gasvrij maken van de „Armilla” te Alexandrië op 21 juli 1943. Hij zegt hier van hem: "I commend to your attention Chief officer P. J. Boudier who not only shut the first two tanklids of No. 1 and No. 2 wingtanks but also attended to the badly burned bodies, performing a splendid example of courage and skill".

Hij deed 3 jaar onafgebroken dienst op de „Armilla”. Vervolgens reisde hij van Engeland met de „Backhuysen”, de „Zaanstroom”, de „Nassa” en de „Ceronia” via Augusta, Port Said en Abadan naar Australië en deed drie jaar dienst bij het olie-reconstructiebataljon. In die periode viel hij o.a. op door zijn koelbloedigheid bij het onschadelijk maken van de vele booby-traps, die de Japanners in de dumps op Tarakan hadden achtergelaten.

In juli 1947 kwam hij weer voor vlootdienst beschikbaar en 1 juli 1950 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder op welk tijdstip hij reeds in waarnemende rang het bevel voerde op het m.s. „Ondina”.

Precies tien jaar later werd hij tot Commodore benoemd. Als zodanig heeft hij geruime tijd op de „Zafra” dienst gedaan en werd tenslotte het s.s. „Ondina” aan zijn zorgen toevertrouwd. Dit was namelijk zijn laatste schip, waarvan hij het commando op 25 januari jl. te Fawley aan zijn opvolger overdroeg. Zoals wij reeds eerder berichtten werd kapitein Boudier kortgeleden onderscheiden met de ridderorde van Oranje Nassau.

Het feit dat hij de dienst der Maatschappij thans heeft verlaten, wordt terecht op de vloot en aan de wal door velen als een gevoelig verlies beschouwd.

Teneinde niet afhankelijk te zijn van de onberekenbare grillen van ons vaderlandse klimaat, gaat kapitein Boudier zich metterwoon in Spanje vestigen.



GEZAGVOERDER J. L. LEYERWEERT : (8-12-'33—30-6-62)

Het zal velen spijten te vernemen dat ook kapitein J. L. Leyerweert niet meer het bevel zal voeren over een der schepen van onze vloot. Op 22 mei 1962 droeg hij het commando van de „Vitrea” te Bahrein over en reisde hij naar Nederland. Na ommekomst van het hem competerende verlof zal hij van een welverdiend pensioen gaan genieten.

Na op 8 december 1933 als derde stuurman te zijn aangenomen, vertrok hij al spoedig naar Singapore en diende hij vele jaren in Oosterse wateren. Gedurende de oorlog verbleef hij in Nederland, maar nadat Japan de wapens had gestrekt, was de „Singapore-area” weer geruime tijd zijn werkterrein.

Op 1 januari 1956 werd hij als gezagvoerder aangesteld en als zodanig voerde hij het commando over de „Marpessa”, „Gadila”, „Ceronia”, „Kermia”, „Videna”, „Zafra” en tenslotte zoals reeds gezegd de „Vitrea”. Op zichzelf vormen deze namen met de daarbij behorende schepen al een aardig beeld van de wijze waarop onze vloot zich in een vrij korte tijd ontwikkeld heeft. Er kapitein Leyerweert zal misschien nog wel eens aan zijn eerste schepen hebben teruggedacht, zoals bijv. de „Manvantara”, waarbij het contrast met de „Vitrea” wel bijzonder opvallend moet zijn.



Redactiecommissie :

I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)
K. G. Visser
W. N. Wouters

tussen schip en ka

Administratie :

Mevr. E. R. Perquin-Vomberg

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

HOOFDWERKTUIGKUNDIGE J. L. H. VAN MANEN : (6-6-'32—30-6-'62)

Hoofdwerktuigkundige J. L. H. van Manen vertrok na zijn indiensttreding als vijfde werktuigkundige op 6 juni 1932 naar Curaçao en heeft, afgezien van de perioden dat hij met verlof in Nederland vertoefde, vrijwel onafgebroken tot december 1960 op de schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij dienst gedaan.

Op 1 juli 1948 was hij reeds tot z.g. „Hoofdwerktuigkundige-B” aangesteld en zijn benoeming tot Hoofdwerktuigkundige zonder meer was daarop gevolgd op 14 december 1954.

Na zijn Curaçaose tijd werd de zorg voor de machinekamer op de „Kenia” aan hem toevertrouwd en dit schip verliet hij op 21 februari 1962 te Curaçao. Met de „Mitra” reisde hij tenslotte naar Nederland en met ingang van 1 juli 1962 zal hij te midden van vrouw en kinderen van zijn rust gaan genieten.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE A. G. DAAL : (10-6-'36—30-6-'62)

De tweede hoofdwerktuigkundige waarvan wij thans op deze wijze afscheid nemen wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, is de heer A. G. Daal. Op 10 juni 1936 trad hij in dienst als 5e werktuigkundige en ook voor hem was het Caraïbische gebied jarenlang zijn werkterrein, om precies te zijn tot 6 februari 1956.

Na zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige op 1 juli 1957 had hij o.a. de zorg voor de machinekamer op de „Theobaldius”, de „Kabylia” en de „Kalinga”, terwijl hij ultimo 1959 nog eens voor drie-en-een-halve maand naar Curaçao terugkeerde en gedurende deze periode op de „Gari” dienst deed.

Zijn laatste schip was de „Kermia”, waarvan hij op 12 mei jl. te Dushi Corsouw afmonsterde, om per vliegtuig de thuisreis te aanvaarden.



3e WERKTUIGKUNDIGE W. H. SCHERMER : (10-6-'38—30-6-'62)

Ook 3e werktuigkundige W. H. Schermer werd, na op 10 juni 1938 als 5e werktuigkundige te zijn aangenomen, naar Curaçao uitgezonden, waar hij tot begin 1953 verbleef.

Tot maart 1960 voer hij vervolgens op de „Corilla”, „Marpessa”, „Erinna”, „Macoma” en „Ceronia”, terwijl hij sedert juni 1960 op de „Prospector” te Nigeria dienst deed.

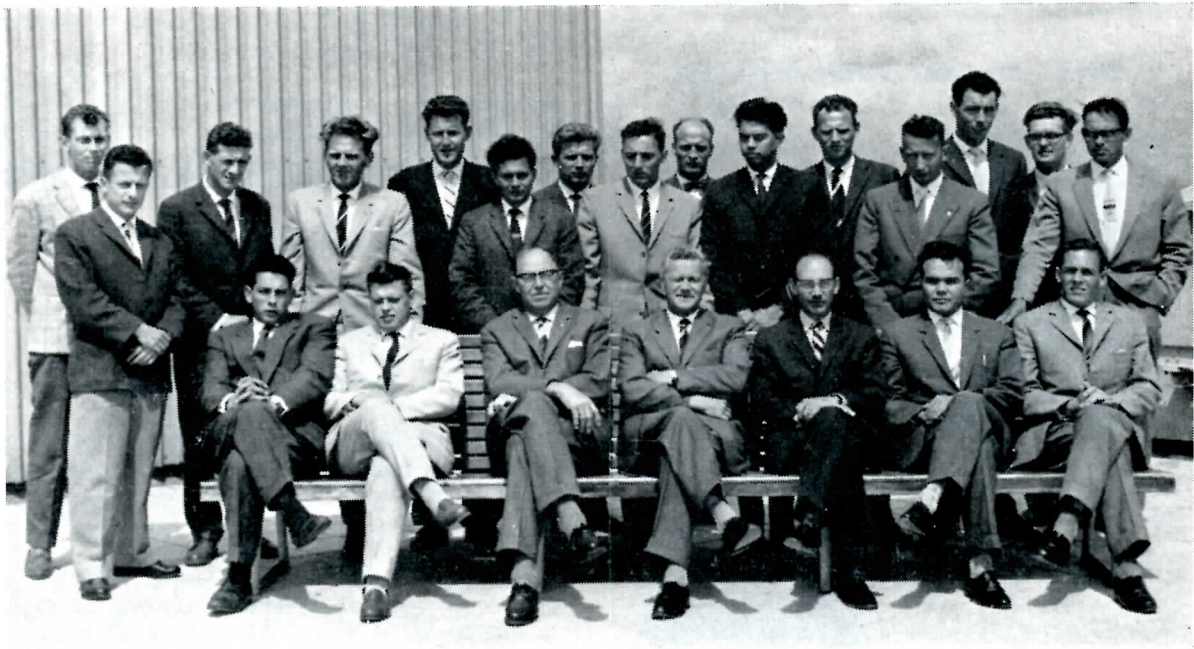
Met ingang van 1 juli jl. is ook voor hem de tijd van het „dolce far niente” aangebroken.



Wij wensen deze vijf heren het allerbeste toe

en nog vele jaren

te midden van allen die hun dierbaar zijn



DE ZEVENDE JUNIOR-VLOOTSTAFCURSUS

werd van 25 t/m 29 juni 1962 gehouden. De deelnemers: zittend v.l.n.r.: H. A. Kuling, P. Cammel (beiden 2e stm), H. C. J. Nieuwenhoff (docent), kaplt. J. Boersma (cursus-leider), P. J. Lugt (docent), W. Croes (2e stm) en B. Veldhuis (3e wtk); tweede rij v.l.n.r.: G. H. Germing (3e wtk), R. J. Wyrde-man (2e stm), J. H. Veen (3e wtk), H. A. de Visser, K. Poort van Ingen (beiden 2e stm), M. C. Laban (3e wtk), G. Rietdijk (4e wtk), J. J. van Schagen (2e stm), W. Bosma (3e stm), A. Bax, J. Mostert (beiden 3e wtk), J. W. Rutten (2e stm), J. Visser (3e wtk), M. Pronk (sectie R.C.) en H. Buiten (3e wtk).



Voor onze schakers

OPLOSSING PROBLEEM No. 12

Wit: 1. Lf5 - h7 ♠; 2. Lh7 - g8 ♠; 3. Dc2 - h7 ♠.

Zwart: 1. Kg8 - h8; 2. Kh8 x Lg8.

OPLOSSING PROBLEEM No. 13

Wit: 1. Dh6 ♠; 2. Lf6 ♠; 3. Th5 : ♠; 4. Th1 ♠;
5. Th4 ♠.

Zwart: 1. Kh6; 2. Lh5; 3. Kh5; 4. Kg4.

PROBLEEM No. 14

Wit: Kd2, Te2, Pd3, pi e4

Zwart: Kd4

Wit geeft mat in 3 zetten.

PROBLEEM No. 15

Wit: Kb1, Td7, Th7, Ph5, pi a3, c3, f5 en g6

Zwart: Kg8, Te8, Lf8, Pc4, pi a7, b6, c5, e5, f6, f7
en g7.

Wit geeft mat in 5 zetten.

DOE MEE

aan de fotowedstrijd

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



K. VAN DER HORST
1e stuurman
1947 - 23-7 - 1962



H. EDENS Jr.
2e stuurman
1951 - 29-8 - 1961



H. VAN'N OMMERING
1e pompmann/bankwerker
1947 - 11-7 - 1962



B. SIERMANS
voorman
1952 - 12-7 - 1962



C. DE VET
bootsman
1952 - 17-7 - 1962

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-5-62—15-6-62)

GEHUWD:

- 3.5.62: J. W. Scholten, 5e wtk., met Mej. U. F. J. Jonkers;
17.5.62: E. J. Koiter, 3e wtk., met Mej. J. P. van Vulpen;
24.5.62: J. van Beele, 1e stm., met Mej. N. Buurman;
29.5.62: S. Noordenbos, 2e stm., met Mej. P. Galjaart;
1.6.62: J. Hensbroek, 5e wtk., met Mej. R. I. Werner;
5.6.62: R. Wijngaard, 4e stm., met Mej. H. G. Rutgers;
13.6.62: J. Mostert, 3e wtk., met Mej. C. van Vliet;
13.6.62: A. J. Hulzebos, 5e wtk., met Mej. C. G. G. Sluiter;
15.6.62: G. Braak, 4e wtk., met Mej. L. Straub.

GEBOREN:

- 12.5.62: Frank, zoon van J. W. Plugge, 5e wtk., en Mevr. C. Plugge-van Kalsbeek;
21.5.62: Geeske Hilde, dochter van S. Harders, 2e stm., en Mevr. M. Y. Harders-Douma;
22.5.62: Nicolaas Stijn, zoon van W. Groenendijk, 3e wtk., en Mevr. J. Groenendijk-Kerver;
23.5.62: Hillechiena Maria, dochter van P. J. Hoekstra, 2e stm., en Mevr. H. Hoekstra-Harmtien;
23.5.62: Henny Catalina, dochter van J. Welleman, 4e wtk., en Mevr. T. H. Welleman-Gort;
26.5.62: Hendrikus Nicolaas Johannes, zoon van H. G. M. Kok, 2e wtk., en Mevr. J. Th. F. Kok-Mulder;
27.5.62: Helena Cornelia, dochter van H. de Hoog, 2e wtk., en Mevr. H. J. de Hoog-Eigeman;
6.6.62: Robert Jan, zoon van F. J. W. Koopman, ll.stm., en Mevr. E. A. Koopman-Bloemink;
6.6.62: Rudolf, zoon van A. C. van Spijk, 2e wtk., en Mevr. A. van Spijk-Franken.

MET VERLOF:

- Gezagv.: W. J. de Haan, H. A. Muis, J. J. Schouten, D. J. E. Boonstra, N. P. N. Reus, J. W. Jansen;
1e stl.: A. de Ligt, G. F. de Boer, F. A. de Kaart, J. Kramer, J. C. de Groot;
2e stl.: P. Cammel, H. A. Kuling, W. Croes, J. J. van Schagen, D. W. P. van Burken, S. Harders, K. Poort van Ingen;
3e stl.: W. Bosma, C. C. Bicker, G. de Niet, J. V. Kruit, A. Admiraal, R. Stomp, J. B. P. Imming, C. P. Schoenmakers;

4e stl.: D. E. Krijgsman, E. C. T. M. Houtman, W. J. de Mik, D. J. van der Mast, L. A. Veer, J. de Jager Jr., W. van den Born.
 Hfd.wtk.: J. H. H. van Maastrigt, K. Toereppel, H. Lesuis, P. D. J. H. Slegtenhorst, C. de Gast;
 2e wtk.: M. C. Verschuren, J. van der Stel, J. van der Meyde, T. E. Timmermans;
 3e wtk.: K. E. Kuiper, W. H. Schermer, B. Veldhuis, J. Visser, J. W. van Wegen, P. A. Groenberg, G. J. Visscher, R. Praasterink;
 4e wtk.: J. P. Bes, J. P. L. Marcussen, G. J. Spierenburg, F. C. de Winter, H. Kuiper, C. J. den Hollander, W. F. A. van Mossevelde; J. I. Brangert, P. E. Vermeulen, J. W. Keesmaat;
 5e wtk.: N. C. van der Vecht, A. G. P. Jansen, W. K. van Bezooijen, H. J. Wullink, F. M. Lecluijze, W. J. Leenhouts, T. Vromans, N. J. Doorn, P. Brouwer, J. L. Zieck, F. Bakker, H. van Buel, C. J. Lambregts.

IN NEDERLAND GEARRIVEERD :

Bootslieden: J. A. Kolk, S. Visser, C. J. de Knegt;
 Voorlieden: J. C. Marckelbach, F. Mast, J. C. v. d. Wel;
 1e pomplieden/bankwerker: H. E. Tjon a Tjauw, L. J. C. van Kuyen, A. A. van Ginkel, C. W. van Duivenboden;
 2e pomplieden/bankwerker: B. S. Roos, J. den Boef, A. J. M. Stikvoort;
 Bankwerkers: M. J. J. v. d. Linden, T. Coné, A. N. Baris, B. van Loo;
 Chef-hofmeesters: H. Verdoold, G. van Spijkeren, A. Onderstal;
 Chef-koks: A. de Hooge, P. H. v. d. Berg, F. J. Verwayen.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Acmaea: gezagv. J. W. Pieters, 1e stm. J. H. A. Budding, 4e stm. T. E. Dreise, wnd. 2e wtk. J. van Duuren, bootsman H. Buurman, voorman A. H. J. Breeman, 1e pompman/bankwerker P. van Oosten, 2e pompman/bankwerker C. P. J. Maas, bankwerker C. J. van Balen, chef-kok D. J. Bouman;
m.s. Acteon: 1e stm. W. van Brakel;
s.s. Arca: 4e stm. J. A. M. Elias, wnd. 4e wtk. J. C. Looij, 5e wtk. A. J. Stap.
s.s. Atys: 3e stm. R. A. Kattenburg Schüler, bootsman M. Hoogendijk, voorman M. v. d. Vrie, 1e pompman/bankwerker G. P. I. B. Spruit, 2e pompman/bankwerker J. H. Wedemeyer, bankwerker H. Roubos, chef-hofmeester C. T. J. Gieben, chef-kok B. M. de Roode;
m.s. Camitia: 2e wtk. Jac. van den Berg, voorman B. H. A. Meyer, bankwerker H. W. van Lierop, chef-kok A. H. Siemerink;
m.s. Crania: 2e stm. J. W. Bakker, hfd.wtk. W. Beets;

s.s. Kabylia: 4e stm. C. A. Koppendraaier, chef-hofmeester J. Batelaan;
s.s. Katelysia: 2e stm. D. M. Mos, 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, hfd.wtk. J. A. de Lange, 5e wtk. J. G. de Vries;
s.s. Kelletia: 2e wtk. J. F. van den Bogaard, 4e wtk. C. H. J. van Dijk, chef-kok C. N. M. v. d. Werf;
s.s. Khasiella: wnd. 1e stm. L. van der Valk, 4e stm. J. M. Huygens, 5e wtk. J. W. Scholten, 4e wtk. C. W. Herkemy, bootsman W. van Dongen, 1e pompman/bankwerker A. J. Tinkhof, bankwerker Y. J. Beekema;
s.s. Kopionella: 4e wtk. W. G. van der Velden;
s.s. Koratia: 1e stm. M. E. Wolper, 2e stm. H. H. Hacken, 2e wtk. A. de Jong, 3e wtk. H. van Klaveren, 4e wtk. H. M. J. de Haan, 5e wtk. W. H. van der Burg;
s.s. Korenia: 2e wtk. H. W. Bosman;
s.s. Kosicia: 3e stm. P. C. Baijs, 4e stm. J. J. H. M. Ruigrok, hfd.wtk. E. A. Stam, wnd. 3e wtk. W. van Kemp, 5e wtk. C. Zwaag, wnd. 5e wtk. G. J. Walraven, bootsman I. Dijker, voorman L. van der Wel, 1e pompman/bankwerker J. F. L. Kalee, 2e pompman/bankwerker P. de Krey, bankwerker C. H. van Es, chef-hofmeester R. Otte, chef-kok J. H. van Elteren;
s.s. Kryptos: wnd. 3e wtk. S. A. Verhage, 4e wtk. J. L. van der Rijnst;
s.s. Kylix: gezagv. H. E. Glansbeek, 3e wtk. P. G. Eekman, chef-hofmeester J. P. v. d. Mey;
s.s. Ondina: 1e stm. H. R. van Sas, 2e stm. F. Minkels, 3e stm. F. W. van Oerle, 3e wtk. F. J. van der Velden, 3e wtk. C. Kloosterbroer;
s.s. Philidora: gezagv. C. Cupido, 2e stm. P. M. de Graaf, 4e stm. H. P. Abrahamse, hfd. wtk. R. A. J. Ruesink, 4e wtk. M. J. de Jong, 5e wtk. F. F. Ozinga;
s.s. Philippia: 1e stm. J. I. Boer, 2e stm. B. van Hardeveld, 2e wtk. A. Buren, wnd. 4e wtk. A. de Bats;
s.s. Sepia: 1e stm. M. Zuilhof, wnd. 4e wtk. R. A. Risseeuw, wnd. 4e wtk. J. Slottje;
s.s. Videna: 1e stm. D. A. C. Vermeulen, 4e wtk. J. P. Hendrikse, 5e wtk. J. H. T. van Schaik;
s.s. Vitrea: gezagv. S. J. de Geus, hfd. wtk. H. van Manen;
s.s. Zafra: wnd. 4e wtk. L. P. H. Teune;
s.s. Zaria: 4e stm. J. C. Tot, hfd. wtk. G. Houwer, 4e wtk. J. S. R. Mulder.

IN DIENST GETREDEN :

Voorman: H. Meyers;
 Bankwerker: Y. J. Beekema.

DE DIENST VERLATEN:

1e stm.: C. W. A. Snel;
 3e stm.: G. de Niet;

ll. stm. F. L. N. van der Ven;
2e wtk.: J. P. Ferwerda;
3e wtk.: K. E. Kuiper, R. H. Gijsberts, J. Reeders;
4e wtk.: J. F. de Gruiter, H. M. Reine, L. Cijssouw;
5e wtk.: E. Müller, A. A. Daal;
2e pompman/bankwerker: A. F. v. d. Knaap;
Bankwerkers: H. J. Erkelens, A. J. Kersten;
Chef-kok: R. W. Roza.

MET PENSIOEN :

Gezagv.: P. J. Boudier, J. L. Leyerweert;
hfd.wtk.: J. L. H. van Manen, A. G. Daal;
3e wtk.: W. H. Schermer.

BEHAALDE DIPLOMA'S :

1e stm. G.H.V.: 2e stm. J. Spruytenburg;
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. W. Schmidt;
„C" th.: 2e wtk. J. E. Weidema;
„B" th.: 3e wtk. B. van der Velden, P. Stachelhausen;
„A"/„B" th.: 5e wtk. L. P. H. Teune, F. Spoor;
„A": 5e wtk. J. C. Looij, H. W. A. de Jong;
Ass.: ll.wtk. H. C. van der Weyde.

GESLAAGD VOOR HET GETUIGSCHRIFT RADARWAARNEMER :

25.5.62: Gezagv. B. van Bon;
25.5.62: Gezagv. P. A. Kooloos;
1.6.62: Gezagv. A. Verkerk.

AANGESTELD ALS:

Gezagv.: H. J. Roncken, G. P. Paulussen, N. H. van der
Heiden, K. Prins, H. den Ouden, H. E. Glansbeek,
P. van Hassel;
5e wtk.: H. C. van der Weyde.

GEPROMOVEERD TOT :

1e pompman/bankwerker: A. J. Tinkhof;
2e pompman/bankwerker: P. Westein, P. de Krey;
Bankwerker: H. Roubos, H. W. van Lierop, C. J. van
Balen;
Chef-kok: D. J. Bouman.

mutaties walpersoneel

(over de periode 16-5-62 t/m 15-6-62)

IN DIENST :

29.5.62: G. W. Bakker (ex C.S.M. Curaçao)
15.6.62: Mej. W. Oosterom - sectie SG

OVERGEPLAATST :

23.5.62: Mej. N. W. Klut - van SG naar CC
28.5.62: Mej. M. W. Ponsen - van SG naar CC

JUBILEA:

1.6.62: Mr. R. Hagen - sectie SL - 15 jaar
1.6.62: G. W. Robberecht - sectie CC - 10 jaar

DE DIENST VERLATEN:

1.6.62: H. L. Ooms - sectie ND - met pensioen
1.6.62: Mej. A. M. Appeldoorn - sectie CC
1.6.62: Mej. J. Vis - sectie CC

GEBOREN:

14.6.62: Huibert Michiel, zoon van Mr. H. Muller -
sectie AD - en Mevrouw C. Th. J. M. Muller-
van Dijk.