

tussen schip en ka



EERSTE JAARGANG

No. 10 — JUNI 1962

Maandblad

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

s.s. „ONOBA” in de Nieuwe Waterweg op 4 juni 1962.



MET HET S.S. „ONOBA”

heeft het totaal draagvermogen van onze vloot

EEN MILJOEN TON OVERSCHREDEN

Op 2 juni jl. werd op de werf van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. tijdens een korte plechtigheid aan boord van het s.s. „Onoba”, dit 49.150 ton metende tankschip door de Directeur van de werf, Ir. K. van der Pols, overgedragen aan Shell Tankers N.V.

Onze Directeur, de heer E. H. Larive, aanvaardde de „Onoba” met de volgende toespraak.

Dames en Heren,

Wanneer ik straks ertoe zal overgaan dit laatste nieuwbouwschip voor onze vloot over te nemen, zal dit een historisch ogenblik in de geschiedenis van de Nederlandse Shell-vloot zijn.

Immers met deze „Onoba” zal het totaal draagvermogen van onze vloot de één miljoen ton gepasseerd zijn, een uniek feit, dat zich in de Nederlandse scheepvaarthistorie bij één rederij nog nimmer heeft voorgedaan.

Het bijzondere is bovendien dat deze vloot op één schip na, geheel uit na de oorlog gebouwde schepen is samengesteld. Daar het eerste na-oorlogse nieuwbouwschip in 1954 aan de vloot werd toegevoegd, heeft de gehele nieuwbouw zich dus in de laatste acht jaar voltrokken.

Alle voor-oorlogse schepen die de oorlog hadden overleefd, werden successievelijk buiten bedrijf gesteld en verkocht. Alleen al in de jaren 1958 tot heden, het tijdsbestek dus waarin ons tweede nieuwbouwprogramma gerealiseerd werd, bedroegen dit er dertig, met een totaal draagvermogen van rond 350.000 ton, waarbij ik de afgevoerde schepen van de Curaçaosche Scheepvaart Mij. buiten beschouwing laat.

Het gemiddelde draagvermogen per schip van de dertig uit de vaart genomen schepen bedroeg dus circa 11½ duizend ton, terwijl het gemiddelde draagvermogen per schip van onze huidige vloot, die uit 39 schepen bestaat, ruim het dubbele en wel circa 25½ duizend ton bedraagt.

Nu ik toch cijfers noem, wil ik om een indruk te geven wat een miljoen ton betekent, dit cijfer plaatsen tegenover het totaal verbruik aan motorbenzine in Nederland in 1961. Dit bedroeg namelijk 1 miljoen 315 duizend ton.

Wanneer onze hele vloot dus op één dag beladen met motorbenzine in Pernis zou aankomen, zou deze totale aanvoer nagenoeg voldoende zijn om het Nederlandse

wagenpark voor een geheel jaar van benzine te voorzien.

Onze vloot legde in het afgelopen jaar in totaal 3 miljoen 250 duizend zeemijlen af, hetgeen neerkomt op ruim zes miljoen kilometer. Wanneer men bedenkt dat de omtrek van de aarde veertigduizend kilometer bedraagt, dan heeft onze vloot in 1961 dus een afstand afgelegd, die overeenkomt met 150 maal de aardomtrek, of om in hedendaagse begrippen te spreken, met ongeveer 15½ maal de gemiddelde afstand van de aarde tot de maan.

Als er iemand onder U is die het zal kunnen waarden dat ik mij in cijfers heb verdiept, dan is dat zeker de heer Smith, die ik hier welkom heet als vertegenwoordiger van de M.F.B.

Nu ons tweede nieuwbouwprogramma met de „Onoba” is besloten, wil ik de M.F.B. dank brengen dat zij ons in staat heeft gesteld onze plannen voor dit programma te verwezenlijken. Vooral wil ik hierbij memoreren de prettige verstandhouding die de besprekingen met de M.F.B. steeds hebben gekenmerkt. Het betroffen vijftien schepen met een totaal draagvermogen van 470.000 ton, dus ongeveer de helft van onze vloot.

Ik wil van deze gelegenheid gebruik maken de heer Van Tienhoven dank te zeggen voor zijn waardevolle adviezen voor de aankleding van de accommodatie en voor hetgeen hij er daardoor toe bijgedragen heeft om het wonen aan boord zo geriefelijk mogelijk te maken. Hierbij wil ik vanzelfsprekend niet vergeten Mevrouw Leeftang-Oudenaarden en de heer Van Eekelen, die hun beste krachten hebben gegeven aan de artistieke verfraaiing van de eet- en rooksalons voor de état-major. De intarsia's van Mevrouw Leeftang hebben steeds aller bewondering afgedwongen, en ik kan het alleen maar betreuren dat haar werk nog zo weinig bekend is.



Tenslotte, en dit is allerm minst bedoeld als „in de laatste plaats”, wil ik hier noemen de heren Olie en Soffree van onze Technische Dienst, onder wier leiding zowel ons eerste als ons tweede nieuwbouwprogramma zijn uitgevoerd, waarbij zij zich steeds voor nieuwe problemen gesteld zagen, die zij altijd op alleszins bevredigende wijze tot oplossing wisten te brengen. Ik denk o.a. aan de sedert 1954 steeds groter wordende tankschepen, de ontwikkeling van de turbine-aandrijving, de roestvrije bouw van de „Ondina”, de concentratie van alle accommodatie op de „Vitrea” en de „Onoba”, om er maar enkele te noemen.

Beide heren werden in 1953, na overzeese plaatsingen, aan onze Technische Dienst te Rotterdam verbonden en zullen in de loop van dit jaar onze dienst verlaten. Hoewel het nu nog geen afscheid is, wil ik hen toch

van deze plaats, aan boord van dit schip, dat hun beider arbeid bij de Groep bekroont, reeds danken voor de voortreffelijke wijze waarop zij zich steeds van hun taak hebben gekweten.

Heer Van der Pols,

Het is een speling van het lot dat de Alpha en Omega van onze nieuwbouw, onze eerste nieuwbouwtanker de „Katelaysia” — die in 1954 in bedrijf werd gesteld — en ook dit laatste tankschip, beide op Uw werf werden gebouwd. In die acht jaar werden door U acht schepen met een totaal draagvermogen van ruim 200 duizend ton aan ons opgeleverd, hetgeen een vijfde deel van onze vloot betekent.

Voor de goede samenwerking met alle geledingen van Uw bedrijf en voor de wijze waarop U steeds aan onze wensen en verlangens bent tegemoet gekomen, ben ik U zeer erkentelijk.

Wanneer wij dit waardig sluitstuk van onze vloot bezien, kan ik mij voorstellen dat U er trots op bent dit schip aan mij over te dragen.

Met U hoop ik dat Uw wens dat wij binnen niet te lange tijd op het nieuwbouw-pad, dat wij thans verlaten, zullen terugkeren, in vervulling zal gaan.

Het is mij thans een groot genoegen dit schip van U te aanvaarden.

Tevens overhandig ik U hierbij een cheque voor Uw personeel en vertrouw dat U aan het bedrag een goede bestemming zult weten te geven.

Kapt. Van de Weyer,

Nog slechts enkele maanden geleden gaf ik U het commando over ons s.s. „Vitrea” en het verheugt mij dat ik U thans het commando over dit schip, het op één na grootste van onze vloot, kan opdragen.

Ook op de „Vitrea” is het stuurhuis op het achterschip geplaatst, en ik vertrouw dat de door U op de „Vitrea” opgedane ervaring U van nut zal zijn op deze ruim 15 duizend ton grotere „Onoba”.

Moge dit schip met zijn opvarenden onder Uw leiding steeds een voorspoedige vaart beschoren zijn.

Ik verzoek U thans het sein voor de vlagwisseling te geven en daarbij tevens de natievlag te doen vervangen door de Koninklijke Marine-reserve-vlag welke U gerechtigd bent te voeren.

Ter gelegenheid van de mijlpaal die wij zojuist bereikt hebben door het passeren van de één miljoen ton, zal vandaag aan allen, varende op onze vloot, een oorlam worden uitgereikt.

Binnenkort zullen wij enkele bijzondere facetten van de „Onoba” nader belichten.

U houdt toch

zaterdag

7
juli

VRJ voor de



FEESTAVOND
VAN O.V.S.T.

Mutaties in onze walorganisatie

Met ingang van 1 juni jl. heeft de heer J. G. Holtrop de functie van Hoofd Bedrijfszelfbescherming (H.B.Z.) van Kapitein Aschmoneit overgenomen.

Kapitein Aschmoneit zal tot een nader te bepalen datum de werkzaamheden verbonden aan de Scheepsbeveiliging blijven coördineren. Met ingang van 28 mei jl. is Mr. H. Muller belast met de leiding van sectie A.D. der afdeling Scheepsexploitatie.

Nieuws van de Vijf Azen Club

In de maand mei hebben vier officieren van onze vloot met succes een gooi gedaan naar het lidmaatschap van de Vijf Azen Club, en wel 3e stuurman L. I. Noort aan boord van het s.s. „Khasiella” op 1 mei, 5e werktuigkundige S. J. Punt aan boord van het m.s. „Crania” eveneens op 1 mei, telegrafist C. A. de Graaf aan boord van het m.s. „Mitra” op 25 mei en 3e stuurman A. Admiraal aan boord van het m.s. „Crania” op 30 mei. Laatstgenoemde is het eerste clublid dat kans heeft gezien voor de tweede maal vijf azen te gooien. De eerste vijf-azen-gooi van de heer Admiraal dateerde van precies vijf maanden tevoren, nl. 30 december 1961. Met een „tot ziens op het kantoor voor de uitreiking van de boekenbon” bieden wij bovengenoemde officieren, mede namens de heer Van den Belt, onze gelukwensen aan.

Wij willen er echter nogmaals de aandacht op vestigen dat aanmeldingen voor het lidmaatschap van de Club slechts in behandeling kunnen worden genomen, indien deze zijn mede-ondertekend door de gezagvoerder.

Voor onze schakers

PROBLEEM No. 12

Een probleem van eenvoudige aard, waar niettemin lering uit valt te trekken:

Wit: Kd2, Dc2, Ta1 en Th1, Lf5, Pf3
pi.a3 - b2 - d4 - e3 - f2 - g2 - g5

Zwart: Kg8, Dd8, Ta8 en Tf8, Lc8 en Le7, Pd7 en Pd6
pi.a7 - b7 - c6.

Wit geeft mat in 3 zetten. (R. Fine).

PROBLEEM No. 13

In dit probleem geeft wit in 5 zetten mat.

Wit: Kf2, Dd2, Te1, Th1, Ld3, Lh4
pi.a2, b3, c3 en g3

Zwart: Kg7, Dd5, Te8, Tf8, Lg4, Pc6
pi.a7, b7, c7, e5, f3 en h6.

OPLOSSING PROBLEEM No. 10

1. Tb6 enz.

OPLOSSING PROBLEEM No. 11

Da8 met La2, b3, c4, d5, e6 of f7, naar gelang zwart Ta1, b1, c1, d1, e1 of f1 speelt.

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.

HET 1.000.000 TON FEEST

**Van O.V.S.T.
op zaterdag
7 juli a.s.**

Deze feestavond — waarover wij in het meinummer reeds schreven — zal bestaan uit een CABARET-DANSANT, waarbij de cabaretnummers zullen worden verzorgd door de volgende artiesten:

RUDI CARREL *de talentvolle Nederlandse cabaretier*
SEM NIJVEEN en BENNY BEHR *virtuozen op de viool*
ROBERTO en HELLA *modern goochelaarsduo*
CHRISTINE SPIERENBURG *met een keuze uit „musicals” en
Weense liedjes*
CO VAN DER HEIDE-WIJMA *piano-solist en begeleider*

Balleiding, conférences en dansattracties zijn in handen van „de ambassadeur der gezelligheid” THEO MOENS.

☆ Zaterdag 7 juli a.s.

De dansmuziek zal worden verzorgd door de versterkte combo van de MARINIERSKAPTEL der Koninklijke Marine.

Productie: Jan Oradi.

☆ „Het 1.000.000 ton feest”

Voor degenen die het niet zo laat willen maken, vertrekt de laatste trein van het station Vlaardingen, welke bij aankomst aan het Centraal Station te Rotterdam nog aansluitmogelijkheden in verschillende richtingen biedt, te 23.30 uur in de richting Dordrecht en om 00.14 uur in de richting Rotterdam—Den Haag.

Voor de late feestgangers zullen omstreeks 2 uur autobussen worden ingezet om hen zo dicht mogelijk bij huis te brengen.

☆ In de grote zaal van „De Vijfsluizen”

Aanvang van het festijn te 20 uur. Het cabaret-programma zal omstreeks middernacht eindigen, maar . . . het dansen wordt daarna — afgewisseld met diverse attracties — nog voortgezet tot 2 uur.

☆ Van de ontspannings- vereniging Shell tankers

Toegangskarten kunnen tot 30 juni a.s. worden aangevraagd bij de penningmeester van O.V.S.T., kamer 2.43, Shell-Gebouw, Rotterdam, onder opgave of vervoer per autobus na afloop gewenst is en zo ja, naar welke bestemming.

De leden van O.V.S.T. en hun echtgenote c.q. verloofde hebben gratis toegang tot de feestavond. Voor niet-leden bedraagt de toegangsprijs f 1,—.

Introductie door het personeel van Shell Tankers N.V. is toegestaan tegen betaling van f 1,— per introducé.

Kaartjes voor vervoer per autobus naar Rotterdam, Den Haag en eventueel Dordrecht en omgeving zijn bij de penningmeester verkrijgbaar tegen betaling van f 1,—.

☆
**U KOMT
TOCH OOK ?!**



Het nieuwe pand aan het Vasteland

OOK
is met

De geschiedenis vertelt ons, dat de Phoeniciërs de eersten waren die zich op zee waagden en om Afrika moeten hebben gezeild, dat de Romeinen reeds sterke vloten hadden en de Noormannen zelfs Amerika moeten hebben bereikt.

De zeekaarten in de 13e eeuw en het kompas in de 14e eeuw hebben de scheepvaart echter sterk bevorderd. In 1486 zeilde Vasco da Gama de Kaap de Goede Hoop om en in 1492 ontdekte Columbus na een zeereis van 70 dagen opnieuw Amerika.

Vandaag aan de dag beschikken wij echter over de modernste navigatiemiddelen. Richtingzoeker, echolood, gyrokompas en radar zijn een belangrijke bijdrage voor een goede en veilige navigatie.

Deze maand brachten wij eens een bezoek aan Observator N.V. te Rotterdam.

Bij de oprichting van deze maatschappij in 1913 werd met een personeelssterkte van 10 man begonnen, terwijl de personeelssterkte thans ruim 275 bedraagt.

Allereerst nam dit bedrijf de fabricage van kompassen, sextanten en loodmachines ter hand en men is thans in staat aan alle eisen op dit gebied te voldoen. Zo zagen wij, dat men reeds 16 verschillende soorten kompassen fabriceert, terwijl de verscheidenheid in de bijbehorende nachthuizen veel en veel groter is.

De fabricage van octanten en sextanten met nonius-aflezing werd in latere jaren aangepast aan de vraag naar een sextant met z.g. „trommel“-aflezing.

In één van de werkplaatsen zagen wij hoe deze, geheel in eigen bedrijf vervaardigde, sextanten op de „Sextant Testing Bench“ getest worden. Met deze moderne testbank, waar het KNMI ook een exemplaar van bezit, kunnen de fouten tot op een seconde nauwkeurig bepaald worden.

Bij nieuwbouw en groot survey eist de Scheepvaart Inspectie een KNMI certificaat, terwijl bij tussentijdse reparaties het Observator certificaat voldoende is.

In de loop der jaren werd de nautische kant van het

bedrijf verder uitgebreid met de aanmaak van verschillende andere nautische instrumenten.

Op de afdeling chronometers en klokken worden wij getroffen door de zeer moderne controle-apparatuur.

Aan scheepsklokken worden hoge eisen gesteld. Immers, een betrouwbaar scheepsuurwerk moet bestand zijn tegen grote temperatuurverschillen e.d.

Tientallen chronometers worden hier dagelijks met de moederklok gecontroleerd terwijl een „vibrograaf“ afwijkingen tot op een seconde aan kan geven.

Een uurwerk is in zeker opzicht eigenlijk met een locomotief te vergelijken. De balans van een horloge wentelt namelijk even snel als het wiel van een locomotief, welke met een snelheid van 90 km per uur rijdt. Daarbij komt nog, dat een uurwerk niet slechts enkele uren per dag, maar jaar in jaar uit werkt. Als het wiel van een auto 120 miljoen malen heeft gedraaid, heeft de wagen ca. 250.000 km afgelegd en kunnen wij deze tot oud roest rekenen. De balans van een uurwerk verricht echter iedere 9 maanden 120 miljoen schommelingen. Een uurwerk, dat de bescheiden leeftijd van 10 jaar bereikt, heeft dus 13 maal meer gepresteerd dan een auto in dezelfde tijd.

De nautische afdeling beschikt verder over de modernste en grootste kaartenkamer van het Continent. Iedere zeekaart en ieder nautisch boekwerk kan uit voorraad geleverd worden en wat nog veel meer wil zeggen, iedere zeekaart wordt „corrected up to date“ afgeleverd. Jaarlijks worden op deze afdeling ruim 200.000 zeekaarten gecorrigeerd. Een uitgebreide staf van ter zake kundigen zorgt ervoor dat de gemiddeld 16.000 in voorraad zijnde zeekaarten dagelijks tot en met het laatst verschenen Bericht aan Zeevarenden of Notice to Mariners worden bijgewerkt.

Alhoewel de schepen over het algemeen maar zeer kort binnen zijn, is Observator met haar „correctie“-afdeling zó volledig ingericht, dat zij in staat is de 1300 zee-

OBSERVATOR N.V.

de scheepvaart hecht verbonden

kaarten van een Shelltanker in 2 à 3 dagen „up to date” te corrigeren.

Naast de nautische afdeling heeft zich ook een technische afdeling in steeds toenemende mate ontwikkeld. Deze afdeling is in staat instrumenten in een grote verscheidenheid te maken of te repareren. Wij denken hierbij aan alle soorten meetinstrumenten voor temperatuur en druk, toerentellers en elektrische meetinstrumenten.

Steeds wordt er in dit bedrijf naar gestreefd, de fabricage van instrumenten aan te passen aan de laatste eisen en in de grootst mogelijke perfectie uit te voeren. De rampnacht van 31 januari 1953 heeft het bedrijf niet onberoerd gelaten. De afdeling elektrische meetinstrumenten en het magazijn op de Westzeedijk kwamen geheel onder water te staan.

Onder de druk van de maatregelen tot dijkverzwaring, die na de stormramp werden genomen, werd grote spoed betracht met de verwezenlijking van reeds bestaande stedenbouwkundige plannen in het stadsgedeelte waar het bedrijf gevestigd was.

Dit maakte de noodzaak van nieuwbouw urgent. In december 1957 werd het besluit genomen om het gehele



Het oude pand aan de Westzeedijk

bedrijf in een nieuw te bouwen pand aan het Vasteland onder te brengen. Op 15 juni 1962 werd dit gebouw officieel door de Burgemeester van Rotterdam geopend. Nederland heeft op het gebied van de scheepvaart en scheepsbouw altijd een vooraanstaande plaats ingenomen. Na ons bezoek aan dit nieuwe bedrijf zijn wij ervan overtuigd dat ook Observator ertoe bijdraagt dat Nederland deze vooraanstaande plaats zal blijven innemen.

I. J. A. v. D.

Interieur van een der werkplaatsen



Petroleum Handbook/Glossary

Thans is de tweede druk verschenen van de "Glossary of Terms used in the Petroleum Industry", samengesteld naar aanleiding van "The Petroleum Handbook, Fourth Edition, 1959".

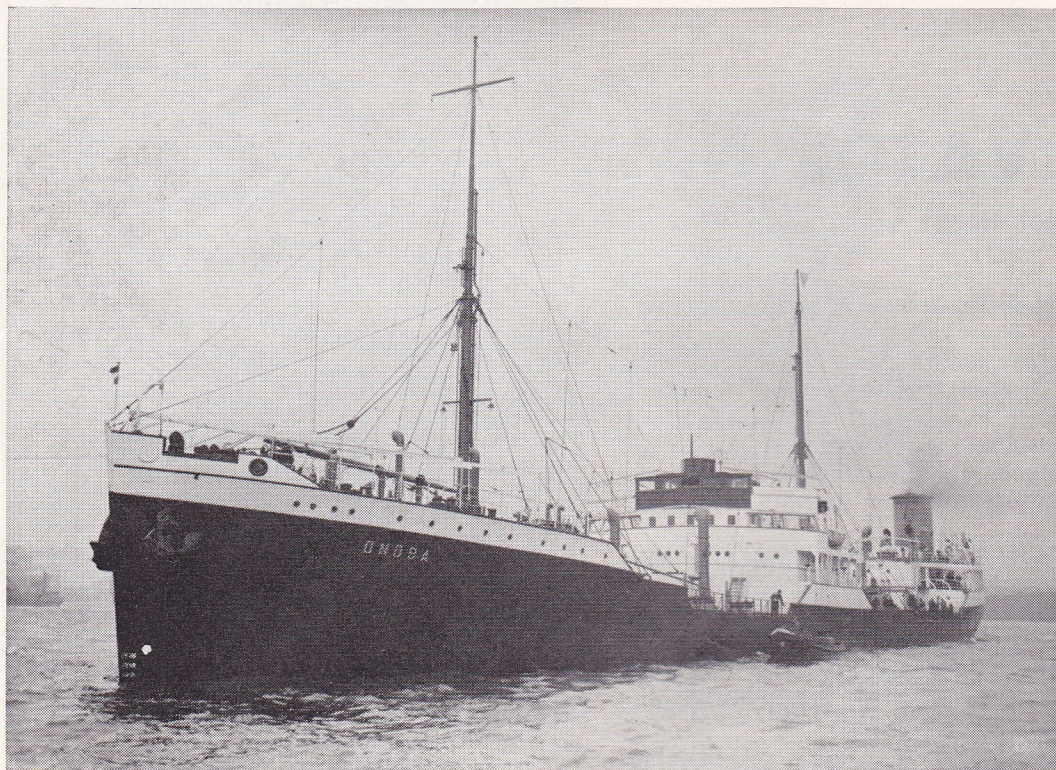
Deze nieuwe editie verschilt aanmerkelijk van de eerste druk.

De prijs is f 1,50 per stuk.

Gegadigden kunnen tot 31 juli a.s. bestellingen voor deze uitgave opgeven bij Shell Tankers N.V., Sectie S.O. te Rotterdam.

De aflevering zal plaatsvinden in augustus/september a.s. Het verschuldigde bedrag zal t.z.t. in de gage-afrekening van de betrokkenen worden opgenomen.

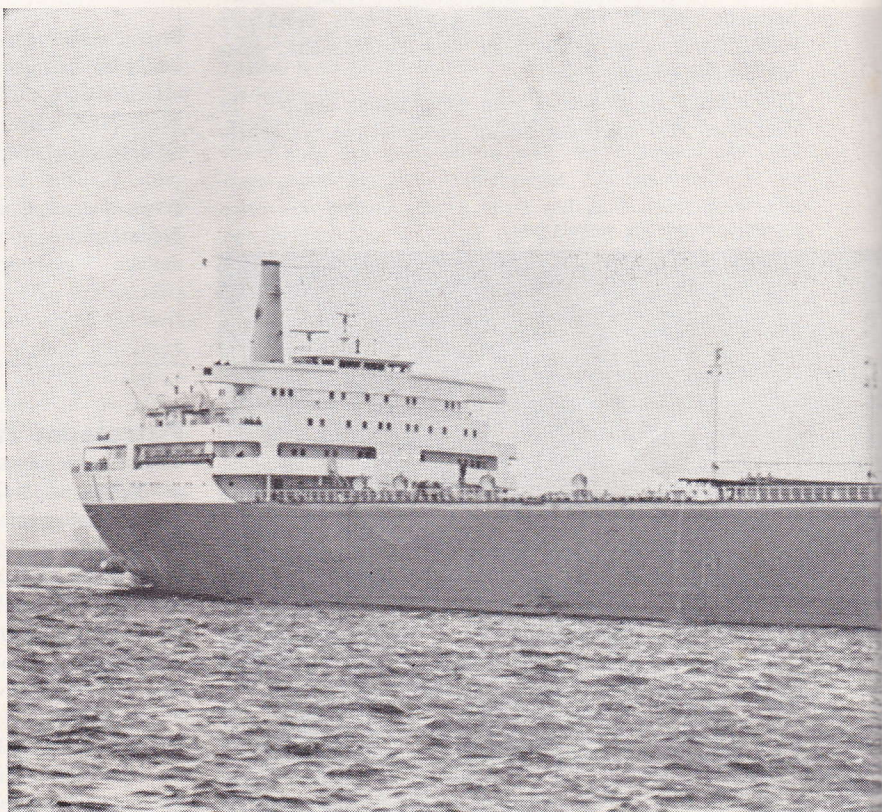
m.s. „OR
draagvermogen
1938-1



De



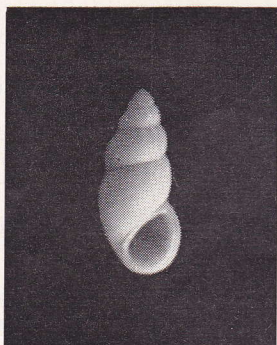
S.S. „onoba”
draagvermogen 49.150 ton
1962



„Onoba”

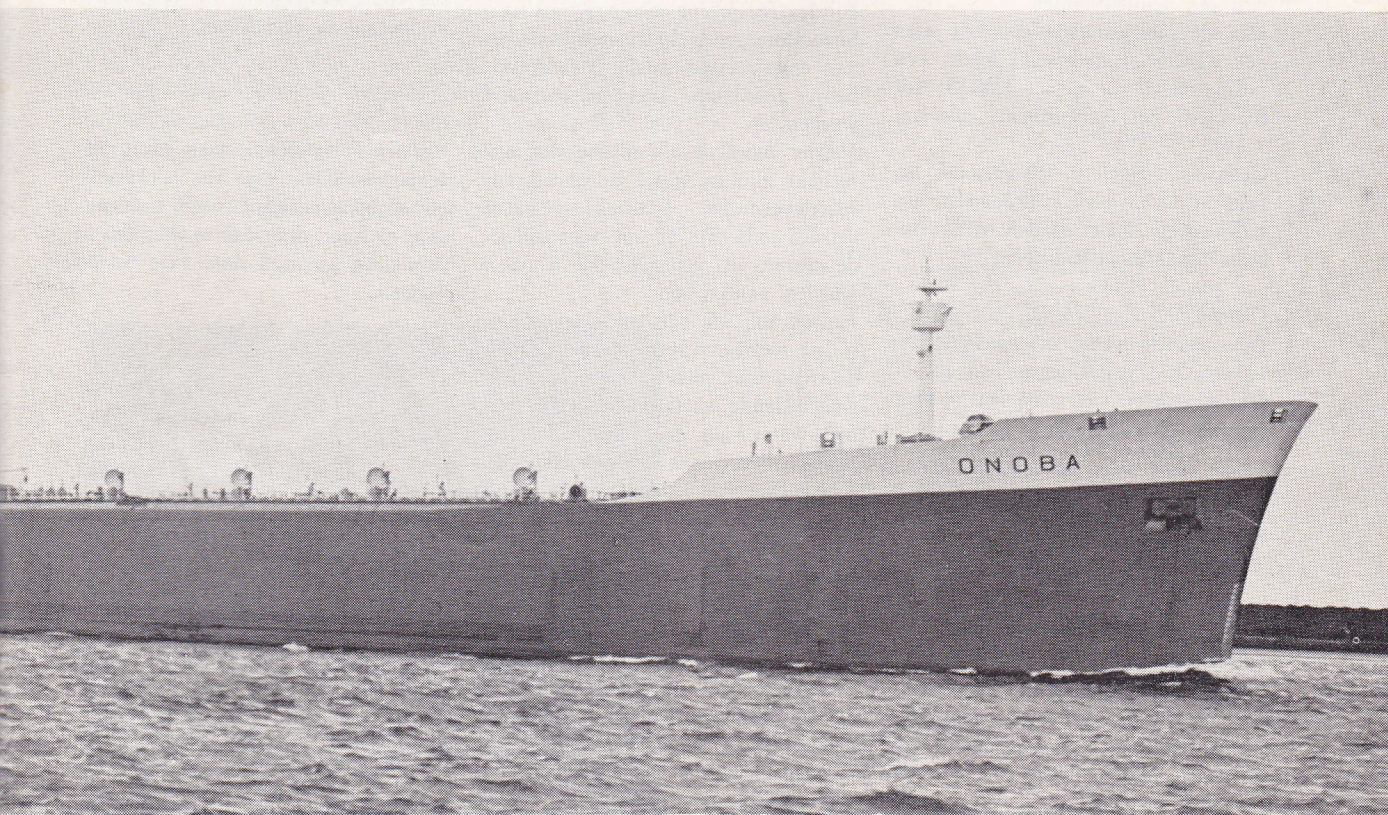
9.078 ton

1941



„ONOBA” is de naam van een geslacht van uiterst kleine zeeslakken, waarvan talloze soorten over de gehele wereld voorkomen. Een van deze soorten leeft ook langs de Nederlandse kust.

oude en de nieuwe „ONOBA”



SCHEEPSBEVEILIGING

tegen atoomwapens

Teneinde schip en personeel te ontsmetten, dient men allereerst de graad van besmetting te weten en bekend te zijn met speciale instrumenten (zgn. detectie-apparaten), nodig om deze radio-actieve straling te meten.

Het is namelijk gebleken dat deze stralen diverse eigenschappen bezitten, waardoor meting mogelijk is; dit heeft aanleiding gegeven tot het gebruik van twee meters: de „dosis-meter” en de „intensiteitsmeter”.

Met behulp van de dosimeter kan de totale hoeveelheid RADS (of Röntgen) welke door een bepaald persoon is „opgenomen”, worden bepaald. De meest gebruikte uitvoeringsvorm is de zgn. zakelektroscoop, die ongeveer de afmetingen heeft van een vulpenhouder.

Met de intensiteitsmeter meet men de sterkte (intensiteit) van een radio-actieve bron in RADS (of Röntgen) per tijdseenheid, meestal 1 uur.

Gegevens omtrent onderhoud en calibratie van deze radiologische instrumenten zijn te vinden in de desbetreffende handleidingen.

Ontsmetten van schip

De methode welke men zal toepassen bij het verwijderen van radio-actieve stoffen van materiaal, wordt bepaald door:

- a) de aard van de besmetting (te bepalen met intensiteitsmeter);
- b) de hoedanigheid van het materiaal (zacht, hard, poreus).

In het algemeen zal de ontsmetting hoofdzakelijk bestaan uit het zorgvuldig reinigen van besmette oppervlakken; men zou ze kunnen onderscheiden in een mechanische methode (verwijderen) en een chemische methode (neutraliseren), of een combinatie van beide.

Onder de mechanische methode verstaan we:

- a) Afspuiten met water onder druk, hetgeen zeer veel wordt toegepast.
- b) Schuren met staalborstels, zandstraal, schrapen. Men dient het oppervlak nat te houden om stofvorming te voorkomen.
- c) Het gebruik van oplos- of weekmiddelen, waarvoor de nieuwe synthetische zepen in aanmerking komen welke een groot oplossend vermogen bezitten (Tee-pol).
- d) De zgn. droge methode, nl. het ontsmetten met speciaal ontworpen stofzuigers.

Bij de „chemische methode” zal men bijzondere aandacht moeten besteden aan enkele eisen, zoals: niet brandbaar, goedkoop, niet te corrosief werken.

Verder moet de chemische stof oplosbaar zijn in water en een groot reactievermogen bezitten; behalve caustic soda zijn er ook verschillende zuren in gebruik, die kunnen worden aanbevolen.

Een combinatie van beide methoden is het toepassen van stoom, hoewel dikwijls met nadelige gevolgen op verschillende verfsoorten. Afspuiten met water uit de brandblusleiding zal aan boord van schepen altijd de eerste fase van ontsmetting zijn en een reductie van de intensiteit van 50% of meer mag verwacht worden. Het verdient aanbeveling tijdens het verrichten van een lokale ontsmetting de omgeving eveneens met waterstralen schoon te spuiten. Door gedurende 5-10 minuten te spuiten op een bepaald object, zal een ontsmettingspercentage van 70 à 80 verkregen worden, hetgeen zou betekenen, dat de „arbeidsduur” van

een ontsmettingsploeg op ongeveer 15 minuten gesteld zou kunnen worden.

Hier volgen enkele aanbevolen ontsmettingsmethoden:

Geschilderde metaal-oppervlakken:

Wegspuiten met harde straal; wanneer dit geen effect sorteert, een oplosmiddel gebruiken indien oppervlak vettig is; wordt de besmetting door verf vastgehouden, dan verf afkrabben of caustic soda gebruiken.

Dekwerktuigen, zoals winches, etc.:

Niet-water-bestendige onderdelen verwijderen en afzonderlijk ontsmetten. Vervolgens de methode toepassen zoals aangegeven bij geschilderde metaal-oppervlakken.

Natuurlijk materiaal (touw, canvas, hout):

Verwijder artikelen zoals hout, bezems, zwabbers e.d. als de intensiteit te hoog is. Canvas e.d. kan ontsmet worden door het te drenken in azijnzuur, gevolgd door vele malen wassen.

Interieurs van dekhuizen:

Na inventaris verwijderd te hebben welke door water aangetast wordt, schrobben met synthetisch wasmiddel en daarna schoonmaken met vochtige lommen, die na gebruik weggegooid dienen te worden.

Geschilderde sloepen:

Schrobben met synthetisch wasmiddel en daarna goed afspoeien met water.

Rubber artikelen:

Goed met water borstelen en afspoeien.

Touwwerk:

Is zeer moeilijk te ontsmetten en kan vaak beter weggezet worden, evenals „lederwerk”.

Water en voedingsmiddelen kunnen niet ontsmet worden door alleen koken. Water kan ontsmet worden door destilleren; voedsel eventueel door afspoelen met veel water; zorgvuldige controle blijft echter noodzakelijk.

Ontsmetten personeel

Zowel personeel dat op het moment van de ontploffing dekking heeft gezocht als personeel dat na de explosie is uitgezonden om waarnemingen te doen of te ontsmetten, moet bij het verlaten van het besmette gedeelte worden gecontroleerd en bij besmetting ontsmet worden.

De te volgen handelwijze bestaat uit:

- 1) Uitrusting afgeven.
- 2) Ontkleden en kleding op de daarvoor bestemde plaatsen verzamelen.
- 3) Gehele lichaam grondig wassen, ook haren, nagels, met liefst warm water en synthetische wasmiddelen.
- 4) Controle met behulp van intensiteitsmeter.
- 5) Aantrekken van schone kleding.

KAPITEIN B. VAN BON ONDERSCHIEDEN

Zoals men zich zal herinneren, werd op 6 december 1960 door opvarenden van het m.s. „Sunetta” assistentie verleend aan de in de Oostzee in nood verkerende Joegoslavische houtboot „Nis”, waarbij zij er in slaagden 14 schipbreukelingen van boord te halen.

Als blijk van waardering van de Joegoslavische regering voor het kranige reddingswerk, werd op 10 mei jl. op de Joegoslavische ambassade te Den Haag, in tegenwoordigheid van onze Directeur, de heer E. H. Larive, door de ambassadeur, de heer Zdenko Stambuk, aan de toenmalige gezagvoerder van de „Sunetta”, kapitein B. van Bon, een gouden horloge met inscriptie aangeboden.

Een foto van de overhandiging en van de brief die kapitein Van Bon bij het horloge ontving, drukken wij hierbij af.

Wij wensen kapitein Van Bon, en met hem allen die aan het reddingswerk hebben deelgenomen, van harte geluk met deze welverdiende onderscheiding.



Embassy of the
F.P.R. of Yugoslavia.

The Hague 9th May 1962

Dear Sir,

It is an honour and a privilege for me to inform you that I have been asked by Mr. Marin Cetinić, Minister for Transport of the Federal People's Republic of Yugoslavia, to present you on his behalf with a golden watch, engraved with the following words: "To Captain B. van Bon for rescuing the crew of the Yugoslav ship NIS, in the year 1960."

In discharging this agreeable duty, I once again wish to thank you, Sir, and the crew of your ship, who by the rescue of our sailors have shown such outstanding human and seamanly solidarity and fraternity in the old tradition of sailors of the deep sea. In doing so, they have displayed virtues by which the seamen of our two traditionally seafaring nations always distinguished themselves. Coming to the aid of the s/s NIS, when she suffered her disaster, you personally, Sir, as well as the crew of your ship, confirmed again these traditional virtues in the most brilliant manner.

Your courageous feat shall for ever be remembered as a token of friendship between the sailors of our two countries, the Federal People's Republic of Yugoslavia and the Kingdom of The Netherlands.

Yours very sincerely,

Zdenko Stambuk
Zdenko Stambuk,
Ambassador.

To Mr. B. van Bon,
Captain of the Tanker "Sunetta",
Shelltanker N.V.,
Rotterdam.

DE VEERTIENDE SENIOR- VLOOTSTAFCURSUS

werd gehouden van 7 t/m 17 mei 1962. De deelnemers waren:

1e rij v.l.n.r. I. J. Hooftman (docent), H. Th. de Zwart (2e wtk), G. Houwer (hwtk), Kapt. J. Boersma (cursusleider), A. G. van Gent (1e stm), H. G. M. Kok (2e wtk), C. L. Fehrmann (2e wtk), J. D. Donken (2e wtk), J. de Graaf (1e stm), J. Meenderink (3e wtk);

2e rij v.l.n.r.: M. Pronk (sectie R.C.), W. Groenendijk (3e wtk), F. Klaassen (1e stm), J. Hagen (1e stm), J. H. A. Budding (1e stm), C. Wolse (2e stm), W. Beets (hwtk), G. den Bakker (docent), H. de Jong (docent) en J. P. M. de Leeuw (2e wtk).



O.V.S.T. / BRIDGE OP DE NEGENDE

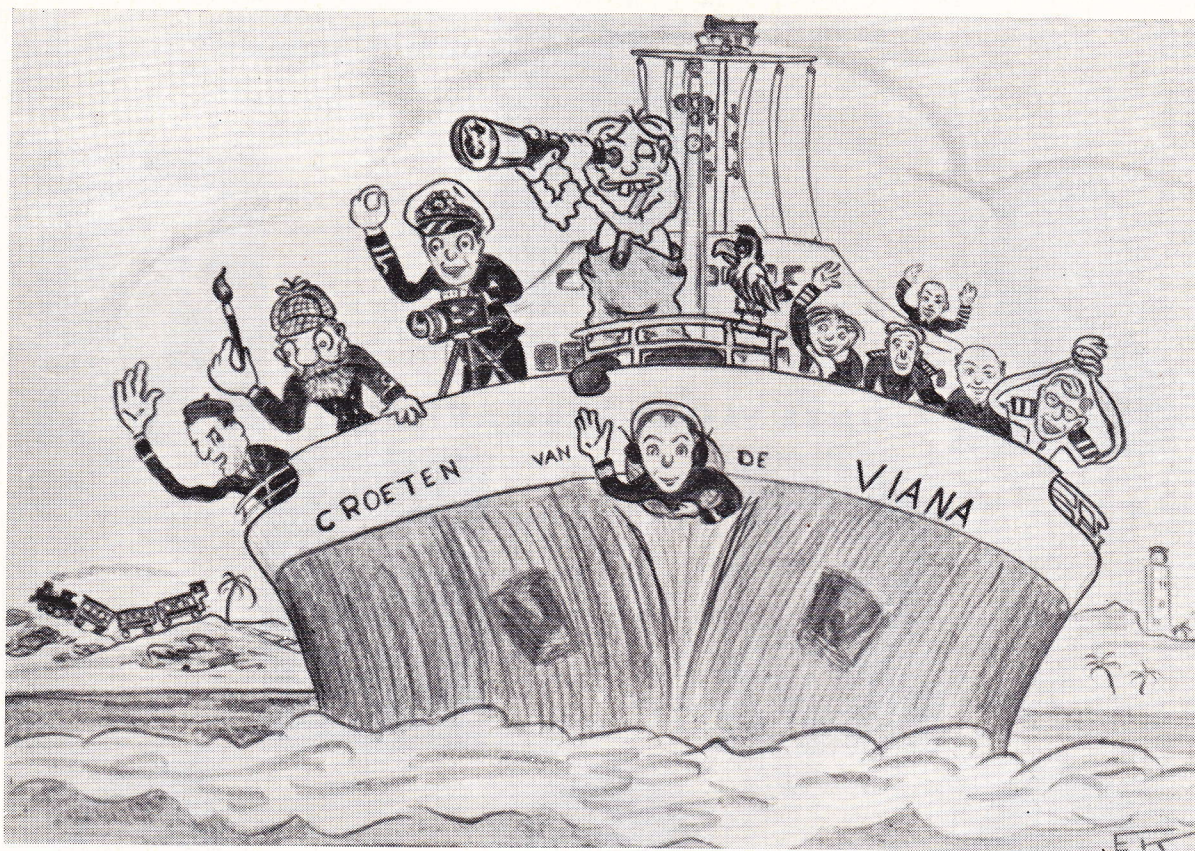
Vrijdag 25 mei hielden we de derde bridge-drive in de lunchkamer, en ruim drie uur lang trachtten 13 paren aan 6 tafels tot een plus-score te geraken. Toen om kwart over elf de balans werd opgemaakt, kwam het volgende resultaat uit de bus:

Heren Spoor—Teune	+ 2760
Hr. en Mevr. Hooijmans	+ 2530
Heren v. Zanen—v. d. Kuip	+ 920
Hr. en Mevr. v. Kessel	+ 430
Dames Den Ouden—Draisma	+ 270
Hr. en Mevr. Van 't Slot	+ 110
Heren Kuipers—v. Harten	— 30
Heren Greshof—Hagen	— 370
Heren Roest—v. Gestel	— 510
Hr. en Mevr. v. Dommelen	— 700
Hr. en Mevr. v. Leeuwen	— 1400
Heren Vis—Mulder	— 2000
Hr. v. d. Wal en zoon	— 2010

Ten tweeden male dus de eerste prijs voor de enige vloot-officieren, die aan het vreedzame kaart-gevecht deelnamen. Wellicht een stimulans voor de stafleden van onze vloot om het volgende seizoen, dat in september begint, ook eens een kansje te komen wagen.

De tweede en derde prijs gingen naar de heer en mevrouw Hooijmans en de heren Van Zanen—v. d. Kuip, waarmee laatstgenoemden zich rehabiliteerden voor de poedelprijs, die ze de eerste keer als troost mee naar huis mochten nemen.

Het was wederom een bijzonder genoeglijke avond, en we kunnen de thuisblijvers slechts aanraden ook eens acte de présence te komen geven, ook al is de gelegenheid daartoe pas over vier maanden. De avond vormde een waardig slot van het eerste korte (te korte?) bridge-seizoen van onze O.V.S.T



EEN ORIGINELE GROET

Enkele maanden geleden, bij de opname van een radiogroetenprogramma te Hilversum, zei een vader tot zijn zoon die op een onzer tankschepen dienst doet, dat het hem gedurende zijn carrière aan de wal nog nooit was gebeurd dat hem tijdens zijn werk de groeten van thuis werden gebracht.

Evenmin is het een alledaags verschijnsel dat de opvarenden van een schip groeten aan de rederij zenden.

Vierde stuurman E. Kuyt aan boord van het s.s. „Viana” nam echter het initiatief en ontwierp de hierboven afgedrukte tekening, waarvan ons een fotocopie — vervaardigd door 2e stuurman H. N. A. Snel in een fraai uitgevoerd omslag werd toegezonden.

Met een „bartelijke groeten terug, goede vaart en steeds behouden aankomst” hebben wij deze originele groet met welgemeende dank aanvaard.

MET PENSIOEN



E. M. C. DE VRIES, *Hoofdwerktuigkundige*, 17.12.1936—31.5.1962.

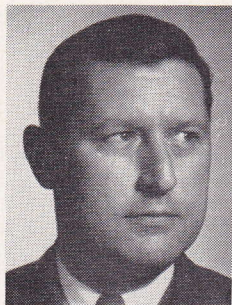
De heer E. M. C. de Vries trad op 12 december 1936 als vijfde werktuigkundige in onze dienst en aanvaardde korte tijd daarna de reis naar Curaçao, waar hij bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd tewerkgesteld.

Het Caraïbische gebied vormde 16 jaar lang zijn werkterrein, waarna hij naar Nederland terugkeerde en na ommekomst van zijn verlof naar Singapore vertrok. In de Oost deed hij geruime tijd dienst op de „Saroena” en „Sunetta”. Op 1 juli 1961 volgde zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige en als zodanig verliet hij zijn laatste schip, het m.s. „Mitra”, op 31 januari 1962 te Stanlow.

De heer De Vries heeft op 1 juni 1962 onze Maatschappij met pensioen verlaten en wij wensen hem nog vele jaren van goede gezondheid en welverdiende rust toe.



J. H. R. BROERSMA
Gezagvoerder
1932 — 9-5 — 1962



J. L. H. VAN MANEN
Hoofdwerktuigkundige
1932 — 18-6 — 1962



J. C. DE GROOT
1e stuurman
1947 — 2-6 — 1962

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



C. J. J. ROZEMA
1e stuurman
1947 — 16-6 — 1962



A. TIJLSMA
1e stuurman
1947 — 27-6 — 1962



H. BUURMAN
Bootsman
1947 — 11-6 — 1962



I. DIJKER
Bootsman
1952 — 6-6 — 1962



J. BROBBEL
Voorman
1952 — 10-6 — 1962

ONZE WAL-JUBILARISSEN

J. A. VAN TRIERUM
Sectie W.D.
1932 — 22.4 — 1962



P. J. JONGENS
Sectie I.D.
1947 — 28.4 — 1962



J. W. PAANS
Sectie S.G.
1947 — 1.5 — 1962



G. PRONK
Sectie S.L.
1947 — 1.5 — 1962



vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16.4—15.5.62)

GEHUWD:

- 3.4.62: A. J. Stap, 5e wtk., met Mej. S. Jonkers;
19.4.62: E. J. Stapper, gezagv., met Mevr. C. H. Majoie.

GEBOREN:

- 21.3.62: Irma Magdalena Cornelia, dochter van D. J. van der Mast, 4e stm., en Mevr. H. van der Mast-Erkelens;
16.4.62: Marie Albertine, dochter van B. Veldhuis, 3e wtk., en Mevr. A. J. E. Veldhuis-Tissot van Patot;
17.4.62: Alfred Reinder, zoon van J. Gansevoort, 4e wtk., en Mevr. T. Gansevoort-van Goolen;
29.4.62: Peter Alexander, zoon van H. de Jong, 3e wtk., en Mevr. J. S. de Jong-Meijnderts;
30.4.62: Lex, zoon van H. R. W. van Deutekom, 3e wtk., en Mevr. C. W. van Deutekom-Bijleveld;

MET VERLOF:

- Gezagv.: C. Cupido, Th. J. van de Vrie, J. H. R. Broersma;
1e stl.: J. de Graaf, F. A. de Kaart, J. Hagen, P. C. D. Sandee, H. Barth, A. de Visser, P. J. Kalkman, J. Wielsma, F. Menninga;
2e stl.: N. A. Jager, R. J. Wyrdekan, H. A. de Visser, B. R. Teuben;
3e stl.: P. F. L. Schölvinc, L. J. Hirs, M. Mantje, A. G. de Grooth, M. de Graaf;
4e stl.: J. H. L. van Veghel, W. R. Muusze, R. Wijngaard, R. van Kranen, O. A. van Druten, G. Buma;
hfd.wtk.: J. Best, W. A. Krever, G. Boer, A. G. Daal, P. J. van der Waals;
2e wtk.: H. G. M. Kok, K. F. Neher, J. M. Nobels, A. C. van Spijk, Jac. van den Berg, H. Tukker;
3e wtk.: M. C. Laban, W. Groenendijk, H. A. Kerkhof, E. Jousma, J. Mostert, H. Buiten, A. W. Brakel, J. H. Veen;
4e wtk.: R. O. Koop, J. Welleman, H. N. Berg;
5e wtk.: G. de Boer, J. C. Pisa, L. J. Verwey, R. Flederus, J. Th. Geurtz, L. T. de Quartel, J. J. Jonkman; G. van 't Wout, A. A. Daal, E. Müller, H. B. Wegh, A. R. F. van der Steen, M. D. van der Veen, J. H. Hartkamp, J. W. Plugge, C. P. J. Huisman.

IN NEDERLAND GEARRIVEERD :

- Bootslieden: J. C. v. d. Loos, C. de Jong;
Voorlieden: M. Addeson, C. Noordijk, J. Wulffraat;
1e pomplieden/bankwerker: J. F. L. Kalee, A. P. L. van Vrijaldenhoven;

- 2e pomplieden/bankwerker: C. Stolk, J. W. S. Werkhoven, H. C. v. d. Neut;
Bankwerkers: A. J. Kersten, H. J. Erkelens, R. Böck;
Chef-hofmeester: Sj. van Kooy;
Chef-koks: D. G. Tromp, A. H. Koers, B. M. de Roode.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: 1e stm. G. Heising, 3e stm. R. A. M. van Hooijdonk;
m.s. Acila: gezagv. A. A. van Ingen, hfd.wtk. F. F. Walt-huis;
s.s. Atys: 2e stm. B. C. den Exter van den Brink, 2e wtk. H. E. Nijzink;
m.s. Camitia: gezagv. C. L. Fangman, hfd.wtk. J. Prins, 5e wtk. J. L. Seegers;
m.s. Crania: 1e stm. G. Arkema, 3e stm. R. Jousma, 4e stm. G. Gerritse, wnd. 2e wtk. T. C. F. Bijkerk, 4e wtk. H. G. de Boer, 5e wtk. K. P. Kaal, E. C. Paardekooper, voorman B. Verburg, bankwerker A. J. de Been;
s.s. Kabylia: 3e stm. H. H. van Roest, 3e wtk. J. G. Bron, 5e wtk. F. A. van Rooijen, 5e wtk. A. Warmenhoven, wnd. 5e wtk. G. P. Hooegeven;
s.s. Kalydon: 11.stm. F. J. W. Koopman, 11.stm. B. R. Heyer, 11.wtk. J. A. Hagedoorn, bootsman C. de Vet, voorman J. Brobbel, 1e pompman/bankwerker J. M. Koole, 2e pompman/bankwerker P. Niezing, bankwerker J. Punt, chef-hofmeester L. Deynen, chef-kok P. C. Bergmans;
s.s. Katelysia: gezagv. K. J. van Noortwijk;
s.s. Kelleitia: wnd. 1e stm. D. Rijk, hfd.wtk. P. van der Hout, 4e wtk. E. G. Arp, 5e wtk. C. J. van der Zaag, 1e pompman/bankwerker J. D. d'Achard van Enschut;
s.s. Kenia: 2e stm. P. J. P. Siebesma, 3e wtk. P. L. Bessem, 4e wtk. J. P. Bol;
s.s. Kermia: 3e stm. C. P. Donken, hfd.wtk. W. Biesheuvel, 5e wtk. P. R. Bender;
s.s. Khasiella: 2e stm. M. Hus, 2e wtk. J. Polet, 5e wtk. A. B. C. C. Dröge;
s.s. Kopionella: 1e stm. J. Goudriaan, 3e stm. C. Swart;
s.s. Korenia: 2e stm. T. Borsboom;
s.s. Korovina: gezagv. K. Prins, 3e wtk. C. van Esseveld;
s.s. Kryptos: hfd.wtk. P. Taconis, bootsman J. Westening, voorman G. M. Quik, 2e pompman/bankwerker J. Slob, bankwerker J. A. F. v. d. Knaap, chef-kok W. F. van Valen;
s.s. Kylix: 1e stm. D. P. Klip;
s.s. Ondina: 2e stm. F. Minkels;
s.s. Onoba: gezagv. C. J. van de Weyer, 1e stm. P. C. Hoek, 2e stm. P. Janssen, 3e stm. P. D. van der Klei, 4e stm. F. C. C. van Tuyll van Serooskerken, 4e wtk. G. de Goede, wnd. 4e wtk. H. J. Kievit, wnd. 4e wtk. J. D. B. Ewers;
s.s. Philidora: 2e wtk. A. Baljet;

- s.s. *Philine*: gezagv. J. H. R. Beaujon, 1e stm. J. D. Sparling, hfd.wtk. J. Broersen, 4e wtk. B. Bouwmeester, 5e wtk. C. G. Klitsie;
- s.s. *Sepia*: 2e wtk. P. Ester, 3e wtk. A. Modderman;
- s.s. *Vasum*: 3e stm. R. Knol, 3e wtk. C. C. Bartels, wnd. 3e wtk. B. H. Cornelisse;
- s.s. *Videna*: 2e stm. J. Verhoeven, 4e stm. H. Steenstra, hfd.wtk. J. van der Hoek, 2e wtk. S. Bais, 3e wtk. H. van Klaveren, wnd. 4e wtk. H. Sukkel, 5e wtk. E. Hoogvorst, 5e wtk. J. C. van Weele, bootsman C. J. Danker, voorman M. Groen, 1e pompman/bankwerker R. W. A. Tadema, 2e pompman/bankwerker M. v. d. Kruk, bankwerker J. den Heyer, chef-kok H. Th. Wigmans;
- s.s. *Vireo*: gezagv. J. L. Leyerweert, 3e stm. B. J. Dul, voorman A. Janssens;
- s.s. *Vivipara*: gezagv. H. Faber, hfd.wtk. D. P. Koudenburg, 3e wtk. H. W. R. van Deutekom;
- s.s. *Zafra*: 4e stm. J. Baard, 2e wtk. J. de Bruyn, 3e wtk. C. L. H. Stocking Korzen.

IN DIENST GETREDEN:

5e wtk.: A. Warmenhoven;
 Voorman: B. H. A. Meyer;
 2e pompman/bankwerker: J. H. Wedemeyer;
 Chef-hofmeesters: C. Th. J. Gieben, J. Brussé.

UIT DIENST GETREDEN:

1e stm.: J. Rijkmans;
 ll.stm.: J. P. Groeneveld;
 hfd.wtk. H. Broertjes;
 3e wtk.: A. H. Schulpzand;
 Bootsman: A. Heydens;
 Voorman: J. Th. Rood;
 1e pompman/bankwerker: W. H. van Ewijk;
 2e pompman/bankwerker: J. Don;
 Bankwerker: A. Henderson.

MET PENSIOEN:

hfd.wtk.: E. M. C. de Vries.

TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

3e stm.: P. C. Baijs.

BEHAALDE DIPLOMA'S :

1e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. P. C. Baijs;
 2e stm. G.H.V.: 3e stl. H. H. van Roest, C. Swart;
 2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. N. Venendaal, 4e stm. F. C. C. van Tuyll van Serooskerken;
 „C” th.: 2e wtk. J. B. Biondina;
 „B” th.: 3e wtk. A. de Coninck.

GESLAAGD VOOR HET GETUIGSCHRIFT RADARNAVIGATOR :

20.4.62: J. W. Bakker. 2e stuurman.

DE WALBAANVIS

„Ik neem de zak.
 Ik heb tabak
 van al wat varen heet.
 't Is geen bestaan,
 Een hondebaan",
 klinkt steeds opnieuw zijn kreet.
 „Ik ken een vent,
 die is agent.
 Rijdt in een grote wagen.
 Hij verdient meer
 dan deze heer
 en hij werkt maar vijf dagen."
 Met zulk gezwets
 en leeg geklets
 zit hij zichzelf te foppen.
 Hij blijft het doen
 tot z'n pensioen,
 klaagt dan dat hij moet stoppen.

SCHELDVIS

onder de dierenriem

AANSTELLINGEN:

4e wtk.: E. G. Arp, J. Pap.

GEPROMOVEERD TOT:

Bootsman : J. Westeneng;
 Voorman: M. Groen;
 2e pompman/bankwerker: M. v. d. Kruk.

mutaties walpersoneel

(over de periode 16.4 t/m 15.5.1962)

IN DIENST :

14.5.1962: Mej. W. J. van Boven (ex B.I.P.M., Den Haag) - ID

OVERGEPLAATST:

1.5.1962: D. Kramers van SO naar CC

DE DIENST VERLATEN:

29.4.1962: Mej. M. C. E. van Steyn - ID
 1.5.1962: Mr. R. Glazener - AD
 1.5.1962: D. C. van der Bijl - KB
 4.5.1962: Mej. J. D. Slingerland - ID
 6.5.1962: Mej. G. H. Beckmann - CC

GEHUWD:

1.5.1962: Mej. E. R. Vomberg - PR - met de heer H. J. B. Perquin.