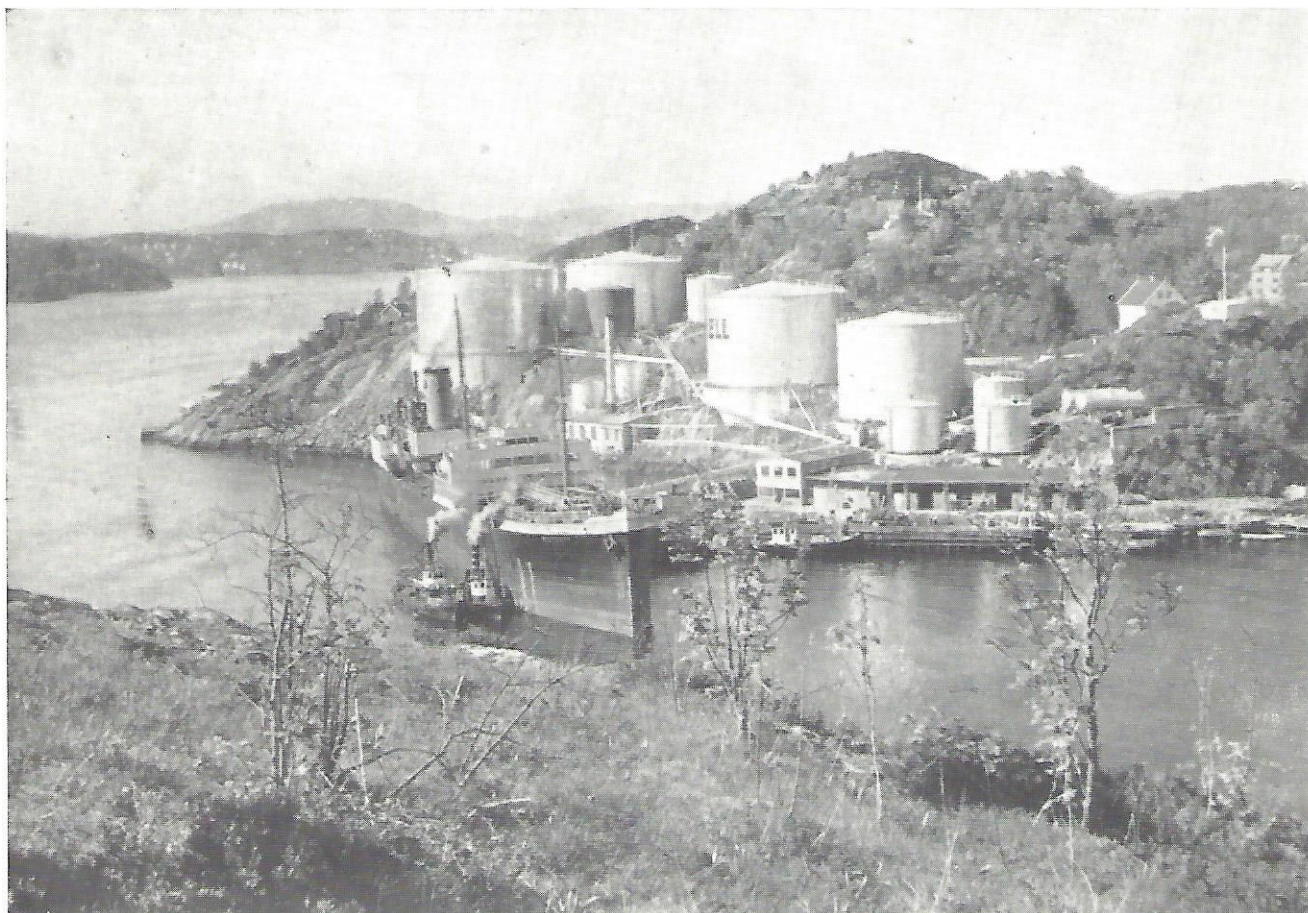


van voor de **vloot**

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

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



m.s. „Marpessa” te Bergen

Foto F. M. Zimmer

Het Scheepsreparatiebedrijf

HERSTELLING VAN REUZEN.

Van de 960 tankschepen, die eind 1956 op de gehele wereld in aanbouw of in bestelling waren, zijn er 622 groter dan 24.000 ton. De oliemaatschappijen hadden op dat tijdstip 87 tankers van 40.000 ton en daarboven in bestelling of in aanbouw en de onafhankelijke reders 132 tankers van dit type. Hiervan zijn er 15 van 60.000 ton en daarboven en 8 van 75.000 ton en daarboven. Deze korte opsomming toont wel aan hoe groot de plaats is die de zeer grote tanker in het scheepvaartbestel zal innemen. Het laat zich aanzien, dat nog meer van dergelijke grote vaartuigen zullen volgen. In Engeland verwacht men, dat de eerste atoom-tanker die in dat land zal worden gebouwd 80.000 ton zal meten, ook al ligt de verwezenlijking van de atoomplannen voor wat het gebruik van kernenergie op koopvaardischepen betreft, nog wel een kleine tien jaar in de toekomst. Deze enorme schepen zullen ook gerepareerd moeten kunnen worden. De aparte problematiek die hiermee samenhangt wordt hier behandeld.

Steeds hoger eisen.

Het is zo langzamerhand wel algemeen bekend, dat de ontwikkeling in de grootte en de afmetingen van de schepen haar eigen problemen meebrengt. Een van die problemen is de mogelijkheid de enorme vaartuigen van de toekomst te kunnen repareren. Nochtans zal men die mogelijkheid moeten scheppen en men is daarmee reeds druk bezig, zij het dat nog veel in het planstadium verkeert. De zeer grote schepen, die tot op heden zijn besteld en waarvan een 106.500 tonner de grootste is, zullen voorlopig nog wel niet naar Europa komen. De grootste schepen, die in dit deel van de wereld zullen worden gebouwd gaan de 65.000 ton niet te boven, dat wil zeggen nog niet, want Esso Nederland heeft zoals bekend reeds een bestelling geplaatst, die eventueel kan worden veranderd in een schip, dat 80.000 ton zou meten.

Met dit alles wil slechts gezegd zijn, dat als de grote schepen hierheen zullen komen men ook reparatiebedrijven en vooral ook droogdokken zal moeten hebben om ze te ontvangen. De grote kosten, die zulk een dok met zich zouden brengen, maken het noodzakelijk, dat er voldoende schepen van de soort waarvoor het gebouwd is, gebruik van zullen maken.

Zou men het bij gebrek aan dergelijk werk voor andere vaartuigen moeten gebruiken, dan zou het niet economisch zijn. Dit betekent, dat, zoals de directeur van een Brits reparatiebedrijf onlangs heeft verklaard, elke grootte/klasse van tankers haar eigen dokken zou moeten hebben. Bovendien zou hun ligging van strategisch karakter moeten zijn al naar zij gebruikt worden voor het uitvoeren van de normale onderhoudswerken of voor reparaties. Dokken van het eerste type zouden volgens hem moeten liggen in de nabijheid van de eindhavens van de grote tankvaartroutes, en de dokken voor het repareren van de schepen zouden gevestigd moeten zijn in die gebieden, waarheen men grote tankschepen gemakkelijk zou kunnen zenden zonder hen te zeer van hun normaal werkterrein te verwijderen.

Aldus krijgt het reparatie- en onderhoudsbedrijf zeer sterk de nadruk. Vandaar dat het van belang kan zijn kennis te nemen van een lezing die kort geleden in Schotland is gehouden en die dit deel van de werfindustrie tot onderwerp had.

Er is wel gezegd, dat het scheepsreparatiebedrijf voor 1914 als een onderdeel van de scheepsbouw is gezien. Later is deze positie veranderd en is het meer en meer een afzonderlijk bedrijf geworden. Het scheepsreparatiebedrijf is gegroeid met de afmetingen van de schepen en zal daar in de toekomst ook mee moeten blijven groeien. In het licht gezien van de hedendaagse verhoudingen wordt deze relatie steeds ingewikkelder want de zeer grote vraag naar scheepsruimte tezamen met de afmetingen der schepen en de daarin geplaatste vermogens brengt problemen mee van financiële en functionele aard, zoals men ze tevoren nog niet eerder onder de ogen had gezien.

Binnen vijf jaar tijds is de 15.000-tonner gegroeid tot

32.000 ton. Parallel aan deze groei heeft de scheepsreparatie-industrie zich ontwikkeld en zijn er in Engeland droogdokken gebouwd, die geschikt waren voor het nemen van schepen van 38.000 tot 45.000 ton. Binnen drie jaren nadat het eerste van deze nieuwe droogdokken gereed gekomen was en nog voor men de andere had kunnen afbouwen, of zelfs nog voor men aan hun bouw was begonnen, waren de tankschepen van 60.000 ton reeds werkelijkheid geworden, terwijl de mogelijkheid dat er 100.000 tonners zouden komen vrijwel zekerheid geworden was.

Als nu deze nieuwe grote schepen op een leeftijd gekomen zullen zijn, dat zij grote reparaties behoeven, dan zal het aantal droogdokken dat in Engeland bestaat, daarbij inbegrepen degene die thans in aanbouw zijn, slechts voldoende zijn voor het opnemen van schepen van 38.000-45.000 ton d.w. Het is daarom noodzakelijk nieuwe dokken te bouwen. Deze zullen dan moeten komen in de grote scheepvaartcentra. Hoewel er een beperkte dokcapaciteit te Southampton, Londen en Liverpool aanwezig is zijn de dokken daar gebouwd op het behandelen van lijnschepen. Als zodanig beschikken zij niet over de faciliteiten die speciaal vereist zijn voor het uitvoeren van uitgebreide reparaties aan tankers. Bovendien, wat voor het tankschip geldt zal in de toekomst vermoedelijk ook voor ertsschepen gaan gelden, al zal de ontwikkeling zich op dit terrein niet zo snel voltrekken, daar het erts veelal uit kleinere havens wordt verscheept.

Hoeveel dokken moeten er zijn, waar moeten zij komen en wanneer moeten zij gereed zijn, vormen slechts enkele van de vragen die men dient te stellen. Daarenboven zijn dokken alléén niet voldoende. Men moet ook kunnen beschikken over machines, die de zwaardere staalconstructies kunnen bewerken, de afdeling machinebouw zal moeten kunnen beschikken over werktuigen, die zullen zijn aangepast aan de ontwikkeling in de voortstuwing, er moeten zwaardere kranen komen om de zwaardere lasten te kunnen tillen en er zal voldoende waterdiepte bij de ligplaatsen moeten zijn.

De bouw van een groot droogdok is thans een geweldige onderneming voor wat de financiële kant van de zaak aangaat en de samensteller van de lezing klaagt er dan ook over, dat de Engelse reparatie-industrie sterk gehandicapt is geweest door de wetgeving op het gebied van de belastingen. Pas in 1956 is daarin een verandering ten gunste gekomen ofschoon er nog veel is, dat in dit opzicht zou kunnen worden verbeterd. De samensteller wijst erop, dat droogdokken essentieel zijn voor het nationale welzijn en zowel van strategisch als van economisch belang.

Moderne reparatiebedrijven en speciaal die welke zich bezig houden met het vernieuwen van grote hoeveelheden staal, zoals bij tankers wel voorkomt, zijn in het algemeen intensief georganiseerde bedrijven. Geen twee bedrijven zijn precies aan elkaar gelijk en hun problemen verschillen, daar deze voor een belangrijk deel worden beïnvloed door de plaats van vestiging — dit geldt voor de hedendaagse-industrie meer dan ooit — en de beschikbare werkkrachten. Of er reeds een perfect werfplan bestaat is twijfelachtig, maar de ervaring duidt erop, dat er heel wat in die richting is gepresteerd.

Verreweg het duurste onderdeel van een reparatiebedrijf is het droogdok. Het dient zo te zijn ontworpen en op een dusdanige plaats te zijn gebouwd, dat uitbreiding mogelijk is. De ervaring heeft aangetoond, dat het op grote bedrijven de moeite loont de droogdokken in groepen te plaatsen en dat de bouw van droogdokken naast elkaar aanzienlijke voordelen heeft. Niet alleen kan men op deze manier gemakkelijker werken en het werk beter in de hand houden, maar het maakt ook een verbeterde service mogelijk, terwijl op de kosten van de aanschaf van kranen kan worden bespaard. Sommige kranen zullen namelijk meer dan één dok tegelijk kunnen bedienen en dit kan het arrangement van de diensten voor het droogdok sterk vereenvoudigen. Dergelijke diensten zijn duur, hetgeen wel blijkt uit het feit, dat een modern dok zout en zoet water, stoom, samengeperste lucht, elektriciteit, en zo meer moet kunnen leveren. Bovendien moet er brandblusapparatuur beschik-

baar zijn en in sommige dokken moet een inrichting aanwezig zijn om brandstof te kunnen overpompen.

De machine-installatie dient een keuze te zijn uit de machines die op de scheepswerven en machinefabrieken worden gebruikt. De plaatsing van de werkplaatsen varieert met de onderneming, maar wellicht is de beste ligging die welke hen rechthoekig op de aslijn van het dok plaatst en dan zo dicht mogelijk bij de naar de wal gekeerde smalle zijde. Soortgelijke en elkaar aanvullende branches dienen dicht bij elkaar te worden geplaatst en op werven waar grote hoeveelheden staal worden vernieuwd zal een invoering van het eenrichtingsverkeer van de staalopslagplaats naar het voltooid werkstuk een groot voordeel zijn.

Zo zijn er vele eisen, waaraan een goed ingerichte reparatiewerf zal moeten voldoen. Deze gevarieerdheid van de

vereisten is noodzakelijk omdat een reparatiebedrijf in tegenstelling tot de nieuwbouw te maken krijgt met vrijwel alle onderdelen van een schip op enkele zeer gespecialiseerde punten na.

De staffunctionarissen van zulk een bedrijf zullen aldus zeer veelzijdig moeten zijn en of zij nu uit de scheepsbouw dan wel uit de machinebouw voortkomen, zij zullen voortdurend op de hoogte dienen te blijven met de ontwikkeling in hun eigen bedrijf en daarnaast zullen zij zich voortdurend van de ontwikkeling in het zusterbedrijf dienen te vergewissen. Het opnemen van reparaties en het vlug en nauwkeurig schatten van de omvang van het werk zijn persoonlijke hoedanigheden die van enorme waarde zijn in dit bedrijf.

Uit „Het Financiële Dagblad”.
G. A. J. B.

24.000-tonners tot loopjongen gedegradeerd

De uiterst snelle toename in het draagvermogen van de tankers komt wel op frapante wijze aan het licht bij het volgende verhaal.

Totdat de „Universe Leader” in de vaart kwam, was de grootste tanker die de zeven zeeën bevoer, de „Petrolore” en over dit schip willen wij het eens hebben.

De „Petrolore” is een tanker die eveneens is ingericht voor het vervoer van graan en erts, gedurende de reis, waar het thans om gaat, had het schip een lading van 56.500 ton ruwe olie aan boord, bestemming Philadelphia. Het schip stak 12 meter en kon dus niet de loshaven bereiken zonder een gedeelte van haar lading vóór aankomst over te pompen in een andere tanker. Ongeveer een derde van de totale lading werd overgepompt in de „Nashbulk”, een tanker met een draagvermogen van 24.000 ton. Na aldus een gedeelte van haar lading te hebben gelost, stoomde de „Petrolore” naar de steiger op, met in haar kielzog de „Nashbulk”.

Toen laatstgenoemd schip in 1945 tewater werd gelaten, bruisde de champagne tegen de boeg van de grootste tanker ter wereld. Elf jaar later was zij loopjongen.

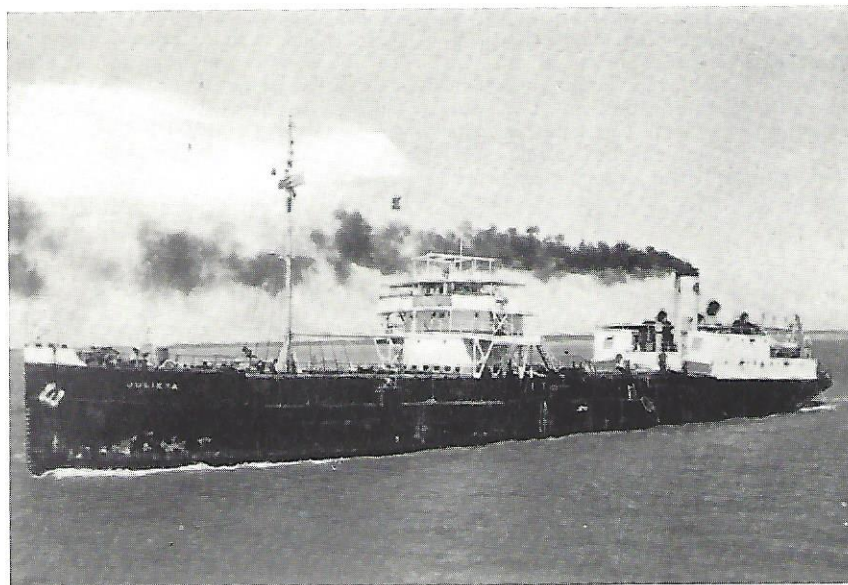
Buiten de „Universe Leader” en de onlangs tewatergelaten „Universe Commander” is thans ook de kiel gelegd van een ruim 100.000 tonner. Dat de havens in hun huidige

toestand zulke schepen onmogelijk kunnen ontvangen is een welbekend feit en in dit blad hebben wij enige malen gewag gemaakt van de diverse havens waar uitdiepingen en verbredingen ter hand zijn genomen om althans voorlopig schepen t/m 60.000 ton te kunnen behandelen.

Of de diverse havens gereed zullen zijn wanneer over enige luttele jaren meerdere 60- à 65.000-tonners zullen zijn opgeleverd staat niet te bezien. Vermoedelijk zal op verscheidene plaatsen ter wereld nog een gedeelte der lading buiten in kleinere schepen moeten worden gelost of men zal via drijvende pijpleidingen moeten lossen.

Deze schepen zullen ook het Suezkanaal links moeten laten liggen en voor de reis om de Kaap zijn de supertankers toch wel de aangewezen schepen.

Het is wel eens aardig om te zien wat men zo'n lading van een goede 65.000 ton kan worden gedaan. 14.000 auto's kunnen er een jaar lang mee in beweging worden gehouden terwijl voor het transporteren van deze éne lading, 1350 tankwagens nodig zouden zijn. Zulk een trein betekent dat wanneer de lokomotief — men mag echter veronderstellen dat er meerdere lokomotieven nodig zouden zijn voor het trekken van deze tankwagens — in Amsterdam is, het einde van de trein nog in de bollenvelden staat.



Een recente foto van het kortgeleden weer tijdelijk in de vaart gebrachte
s.s. „Julietta”

foto B. R. Teuben

Nog eens het kanaal in het Meer van Maracaibo

In ons februari-nummer vertelden wij U het een en ander over bovengenoemd kanaal, dat op 8 december jl. officieel voor de scheepvaart werd geopend.

Derde stuurman H. A. Kuling zond ons enige interessante gegevens, betrekking hebbend op het uitdiepen van het kanaal en de onderhoudswerkzaamheden die zijn opgedragen aan de nederlandse zuigers „H.A.M. 302” en „Sandpiper”.

Zoals reeds vermeld onderscheidt men het binnen- en buitenkanaal. De afmetingen, diepten enz. van deze twee kanalen vindt men onderstaand:

Binnenkanaal:		Buitenkanaal:
Lengte:	22,650 km.	12,450 km.
Bodembreedte:	600 voet (183 m)	1000 voet (305 m)
Breedte van bakken tot bakken:	850 voet (225 m)	1000 voet (305 m)
Verticale/horizontale verhouding van de taluds:	1 : 3	1 : 15
Verzette hoeveelheid grond:	ca. 45.000.000 ton	ca. 26.500.000 ton

De oostelijke pier heeft een lengte van 3200 m en is aan de voet 50 m breed, op de kruin bedraagt de breedte 7,2 m, terwijl de hoogte boven water bij gemiddeld L.W. 3 m is. De in deze pier verwerkte hoeveelheid steen was 1.100.000 ton.

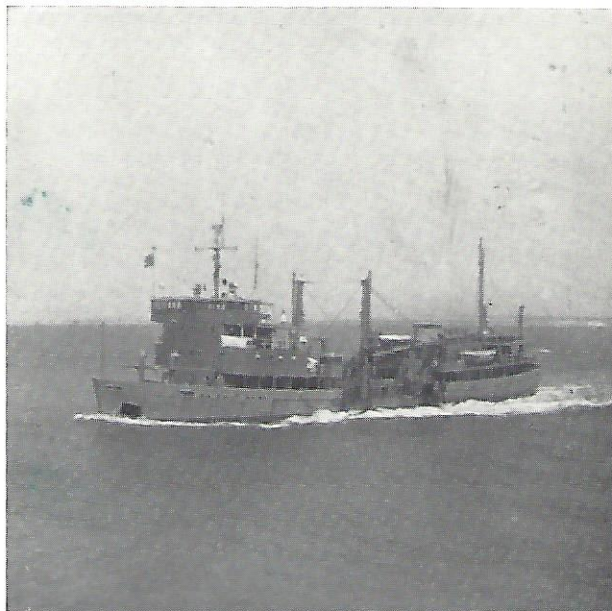
De gegarandeerde diepte in het binnenkanaal is 35 voet, doch varieert, op enkele plaatsen na, tussen de 37 en 40 voet. De diepte van het buitenkanaal is 36 voet, met uitzondering van een aantal plaatsen aan de westelijke zijde waar de diepte ca. 35 voet bedraagt. Het ligt uiteindelijk in de bedoeling het gehele kanaal tot 45 voet uit te diepen, hiervoor zullen dan nog ettelijke mijlen buiten het bestaande kanaal uitgebaggerd dienen te worden.

Dat het thans uitgevoerde werk een enorme omvang heeft gehad blijkt duidelijk wanneer men ziet welk materiaal in de loop van 3 jaren is ingezet. Dit waren „pipeline cutter-dredgers” en „hopperdredgers”.

Van de eerstgenoemde categorie waren er 5 in gebruik, die alleen onder Amerikaanse vlag opereerden en een gemiddelde capaciteit hadden van 1000 m³ vast materiaal per uur.

Van de „hopper-dredgers” namen 6 stuks deel aan de uitvoering van het werk, waarvan voor onze lezers de „Sandpiper” de meest bekende is en waarvan de „Sealane” iets afweek van haar taakgenoten. Dit schip verdient de naam „hopper-dredger” niet helemaal en zou beter als „blower-dredger” omschreven kunnen worden. Het is een weer aan elkaar gezette gebroken „T-2” tanker, die aan dek een enorme bok heeft waaraan een pijplijn is bevestigd die 250 voet buitenboord steekt. Het gewicht van het geval is 300 ton! Door deze pijplijn wordt het opgezogen materiaal weggespoten buiten het te baggeren kanaal.

Van de „Sandpiper”, waarvan hieronder een foto, willen wij, voor hen die dit schip niet kennen, nog enige technische bijzonderheden laten volgen. Het schip meet 1902 BRT, heeft 2 diesel-elektrisch aangedreven schroeven en twee „zwevende” roeren. Elke hoofdmotor heeft een vermogen van 1440 pk. die elk 2 dynamo's aandrijven: een van 600 v/800 kw en een van 240 v/500 kw.



De beide 600 v generatoren dienen voor de voortstuwing die bestaat uit 2 elektromotoren van elk 1000 pk, terwijl de andere twee dynamo's dienen voor stroomvoorziening voor de „dredge-pomp” en hulpwerktuigen.

De „dredge-pomp” (650 pk) heeft een capaciteit van ca. 7 à 8000 ton water per uur.

De hopper capaciteit is 1125 kubieke yard en het materiaal wordt gelost door middel van 8 geheel hydraulisch bewogen hopper-deuren volgens het onderlosser systeem.

De bemanning van de „Sandpiper” bestaat uit een gezagvoerder, 3 stuurlieden, 7 werktuigkundigen en 30 scheepsgezellen, meest Brits-West-Indiërs.

Het schip is thans bijna 7 jaar in dienst en heeft gedurende deze tijd ruim dertien en een half miljoen kubieke yard materiaal gebaggerd.

Alleen in het Meer van Maracaibo werd sinds 16 november 1955 1.900.000 kubieke yard verzet, wat neerkomt op een slordige 2½ miljoen ton!

Sinds genoemde datum tot 16 december 1956 werden in het buitenkanaal 3.323 reizen naar de dump en terug gemaakt.

KONINKLIJKE SHELL NIEUWS

Van bovenstaand periodiek zijn enkele jaargangen verschenen, waarna het is opgeheven. De redactie van „Olie” bezit geen complete verzameling meer, maar zou daar toch gaarne over beschikken. Mochten er onder de lezers zijn die nog K/Sh N. exemplaren bezitten en daarvan afstand willen doen, dan zullen die door de redactie van „Olie” in dank worden aanvaard.

Eind mei, begin juni, wordt weer in heel Nederland de jaarlijkse inzameling gehouden voor het Rode Kruis-werk.

**U GEEFT TOCH OOK AAN
UW RODE KRUIS?**

Ait de oude doos

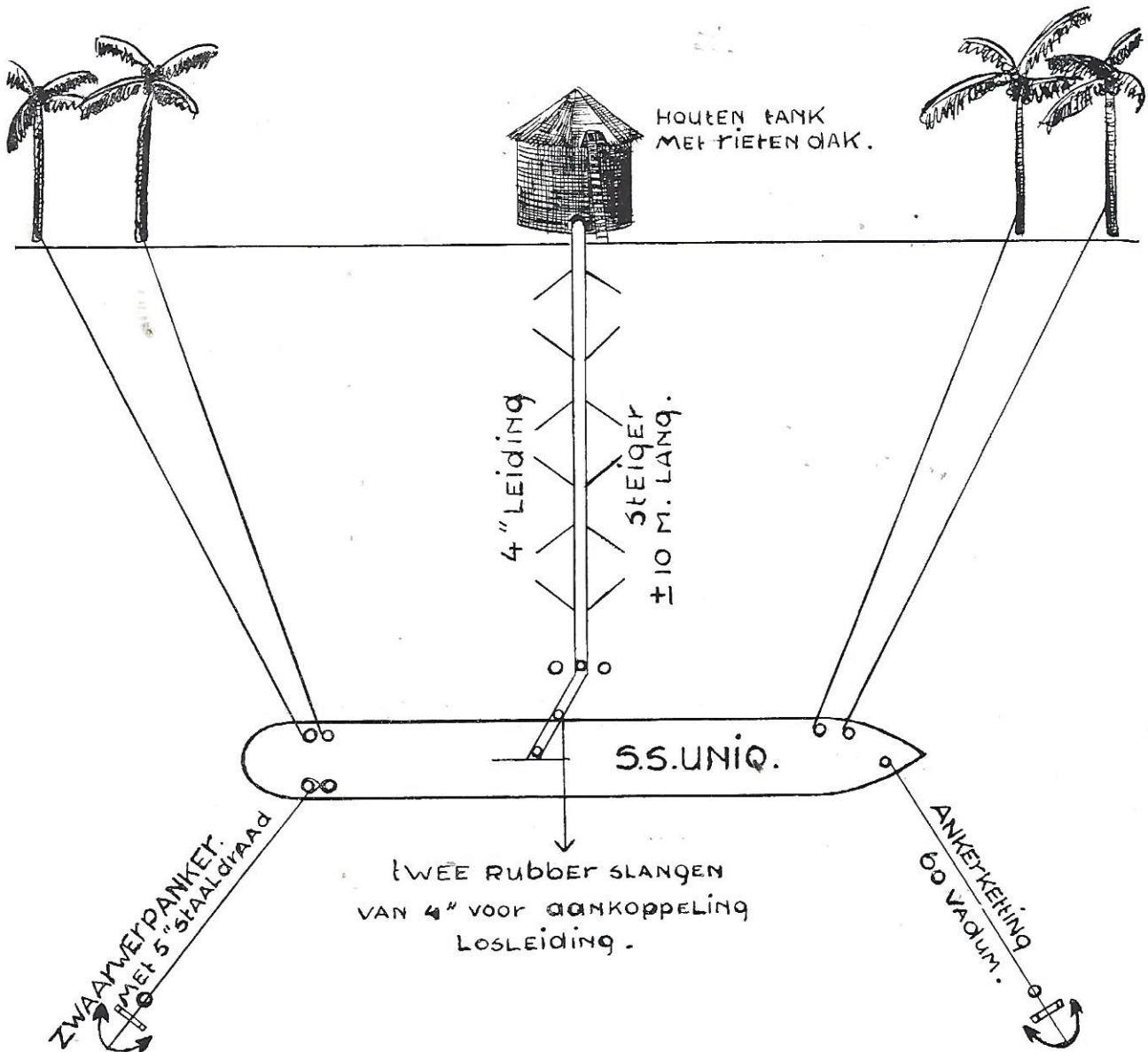


Van kapitein J. Swart ontvingen wij de hierbij afgedrukte foto welke 30 jaar geleden in Aroroy in de Philippijnen werd gemaakt en u zult het met ons eens zijn dat de aldaar indertijd in gebruik zijnde tank een nogal primitief geheel was.

Het schip dat daar een hoeveelheid dieselolie loste was het s.s. „Unio” en de wijze van meren aan de „steiger” geschiedde zoals op onderstaande tekening aangegeven.

Op de foto ziet u dat aan de voorzijde van de tank in het dak een gat is aangebracht waartegen een schildersladder is opgesteld. Door dit gat peilde men hoeveel olie er in de tank stond.

Hoewel wij de huidige situatie niet kennen, zullen voor olieversprekkingen in dit gebied thans wel modernere tanks, leidingen enz. aanwezig zijn en zal het er wel wat minder gemoedelijk uitzien als een dertigtal jaren geleden.



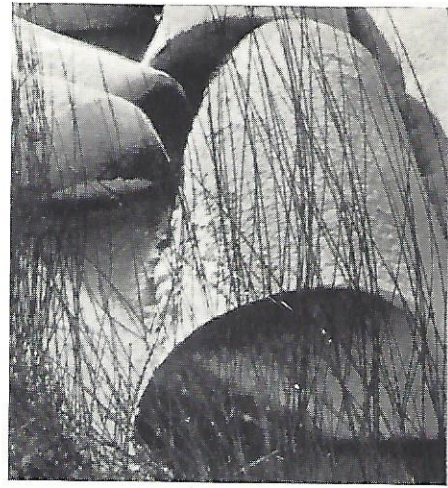


Deuren en ...

Hout is een grondstof met vele toepassingsmogelijkheden, mogelijkheden waarvan de mens door de eeuwen heen een dankbaar gebruik heeft weten te maken. In Nederland beleefde het timmermansgilde in de zeventiende en vooral in de achttiende eeuw een periode van grote bloei. Geschiedde de houtbewerking nog niet zo heel lang geleden in hoofdzaak met de hand, tegenwoordig hebben machines de werkzaamheden van de ambachtsman voor een groot deel overgenomen.

Een der grote fabrieken op dit gebied in Nederland is die van Bruynzeel te Zaandam, waar de houtbewerking op zeer moderne wijze wordt uitgevoerd. Ook Shell-produkten komen hierbij te pas.

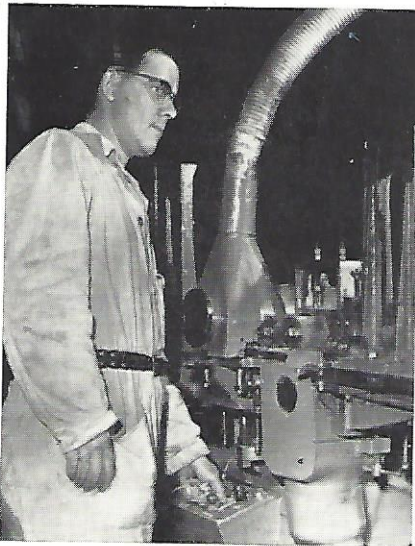
Fineer, triplex, deuren, lijstwerken, keukens, kasten, parketvloeren, potloden; ziehier een greep uit de produktenreeks van deze fabriek. De foto's brengen een reportage over de vervaardiging van deuren en potloden.



Onhandelbaar groot liggen de logge boomstamme mee beginnen?" vraagt



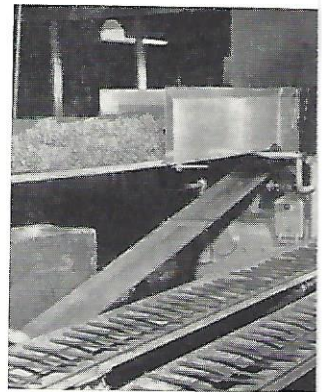
... Potloden



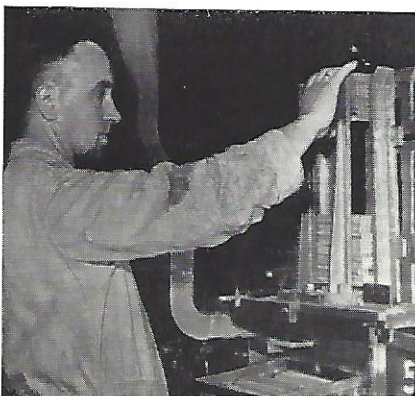
Deze machine maakt evenwijdige groeven in op maat gezaagde plankjes.



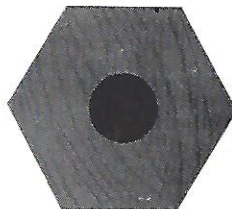
Potloodstiften worden in de groeven gelegd, waarna twee plankjes op elkaar worden gelijmd.



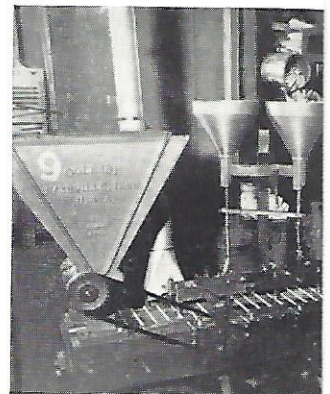
Het lakken van de potloden. Ied tien keer ge

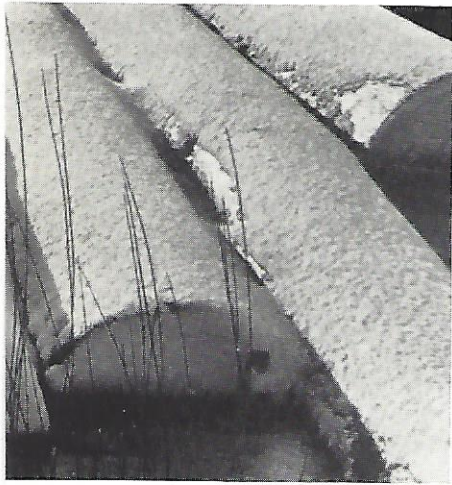


De gelijmde plankjes worden tot potloden geschaafd.

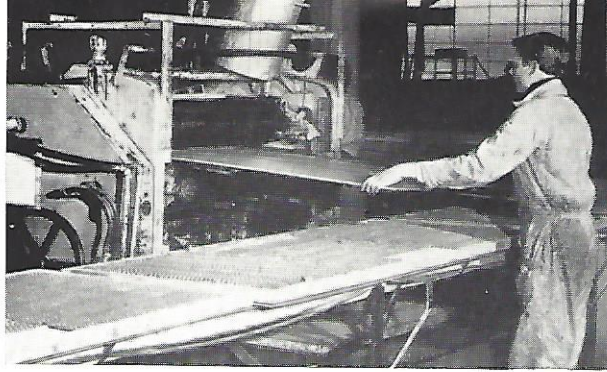


Vlakkometjes worden automatisch op de potloden geklemd





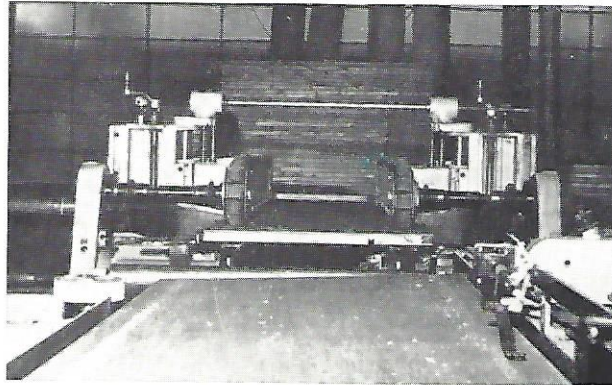
n in het water te wachten. „Wat kan men hier nu de leek zich wel eens af,



Een plaat fineer wordt door de lijm-machine gerold en op deurlijst en „honingraatvulling” aangebracht.



De deuren worden in de „tien-etagepers” ongeveer tien minuten onder hoge temperatuur geperst.



Nog even op maat zagen...



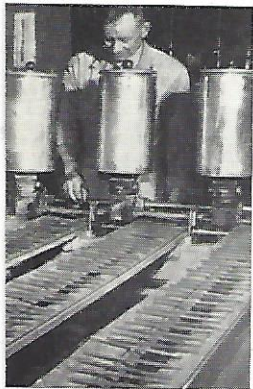
stam tot plakken fineer verwerkt.



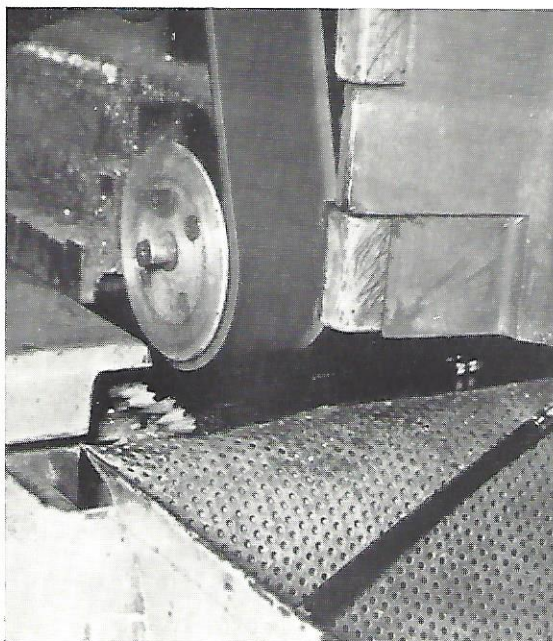
... gladschuren.... en ze kunnen naar de schilder.



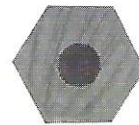
Als ze uit de pers komen, zijn de deuren stevig verlijmd.



er potlood wordt ongeveer lakt.



Even in de puntenslijper.



Nog altijd gaan er twaalf in een dozijn.





Moerdijkbrug gezien van de Zuidelijke oever

foto J. B. Kerkhoven

Wist U dat....

- ... op 17 februari 1897, dus thans ruim 60 jaar geleden, de eerste bedrijfszekere dieselmotor werd afgeleverd? Deze motor is thans nog te zien in het museum van Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg.
- ... het aantal tankers dat Curaçao gedurende 1956 aanliep 2526 bedroeg? Dit is 694 schepen minder dan in 1955. De tonnage was echter ruim een miljoen brt hoger dan in 1955. Het aantal beloofde schepen in 1956 bedroeg 7027.
- ... het radarsysteem voor de Nieuwe Waterweg — waarover wij in ons januari 1957-nummer een artikel publiceerden — zeer goed aan zijn doel beantwoordt? Gedurende het weekeinde (23/24 februari 1957) werden een honderdtal schepen binnengeloodst, terwijl zonder radarketen, vermoedelijk 75 schepen voor de Hoek hadden moeten blijven liggen.
Gezien deze bemoedigende resultaten is de kans niet uitgesloten dat ook de Schelde zal worden uitgerust met een beschermende keten van radar. Het aantal stations zal dan vermoedelijk tussen de 15 en 18 liggen over een afstand van 85 km tegen 7 stations langs de Waterweg over een afstand van 35 km.
- ... een Frans-Amerikaanse groep de bouw bestudeert van een scheepswerf te Casablanca? Wanneer deze plannen doorgang vinden zal men een helling bouwen waar tankers met een draagvermogen van 50.000 ton kunnen worden gebouwd.
- ... de tankervloot van de Standard Oil Company of California de laatste 10 jaar zulk een uitbreiding heeft ondergaan, dat het oprichten van een aparte maatschappij voor het beheer van deze vloot noodzakelijk is gebleken? De naam van deze nieuwe scheepvaartmaatschappij is „California Tanker Company”.
- ... dat men in april jl. de eerste tanker in Eilath (Israël) verwachtte? Men is thans bezig met de aanleg van een pijpleiding die genoemde haven met de Middellandse zee zal verbinden. De pijpleiding zal vermoedelijk zijn eindpunt hebben in de naaste omgeving van Tel Aviv.
- ... in de komende maanden 27 miljoen kubieke meter Elbezand zal worden verwijderd om Hamburg, op zijn laatst eind 1958, te allen tijde bereikbaar te maken voor tankschepen met 12 meter diepgang? Dit zijn dus tankers van 30- tot 35.000 ton draagvermogen. Na voltooiing van dit werk zal men op sommige plaatsen nog verder baggeren nl. tot 1,3 meter, zodat dan ook schepen met een draagvermogen van 45.000 ton de Elbe kunnen opvaren.
- ... de „Nordsewerke” te Emden een bouwopdracht hebben ontvangen van 23 tankers van 45.000 ton draagvermogen elk? Deze order werd geplaatst door een groep, bestaande uit twee Amerikaanse oliemaatschappijen en de heer Joshua Hendy. Dit is de grootste bouwopdracht die ooit in één keer bij een werf is geplaatst.
- ... Radio Holland gedurende de proeftocht van de „Stattendam” de genodigden een prettige verrassing heeft bereid? In de radiokamer was een apparaat gemonteerd, waarmee radiografisch foto's konden worden ontvangen en verzonden. Zo zag men op de laatste

dag van deze proeftocht een foto van een grote brand op de Oudezijds Voorburgwal te Amsterdam, terwijl men eveneens een foto uit Amerika „opving”. Hier ligt natuurlijk de mogelijkheid van een geïllustreerde scheepskrant.

- een Italiaanse bergingsmaatschappij er in is geslaagd het wrak te bergen van het s.s. „Rubens”, dat medio april 1915 op de kust van het toenmalige Duits Oost Afrika door een Britse kruiser tot zinken werd gebracht? Als bijzonderheid mag wel worden vermeld dat zich nog een lading van 1500 ton steenkool in het schip bevond, die in zulk een goede staat verkeerde, dat de bergers deze hebben kunnen verkopen.
- Stavras Niarchos, de bekende reder, bij de Bethlehem Steel Company in Quincy een order heeft geplaatst voor een tanker van 106.500 ton draagvermogen? Het schip moet in de loop van 1959 in de vaart komen. De lengte zal ruim 300 meter bedragen en de afgeladen diepgang is 49 voet. De totale capaciteit der motoren is 43.000 pk en de snelheid zal meer dan 18 knopen bedragen.
- de U.S.A. onderzeeër „Nautilus” in de a.s. lente voor de eerste maal, sinds de indienststelling 2 jaar geleden, nieuwe brandstof aan boord zal nemen? Het schip heeft inmiddels 55.000 mijl, merendeels onder water afgelegd.
- een baggermolen in de haven van Southampton een 40 cm lange granaat ophaalde? Men dacht te doen te hebben met een niet tot ontploffing gekomen duitse bom. Bij nader onderzoek bleek, dat deze granaat van engels maaksel was en uit de nummers die men er op vond kon worden opgemaakt, dat de granaat dateerde uit omstreeks 1870. Ruim 80 jaar lag het voorwerp in de modder begraven en het heeft nu een nieuwe rustplaats gevonden in een maritiem museum.
- op 21 januari jl. voor het eerst in de geschiedenis een schip in aanbouw is gedoopt bij de kiellegging? Dit geschiedde op de helling te Quincy van de Bethlehem Steel Company en betrof de Niarchos tanker „World Beauty”, die een draagvermogen van 46.000 ton zal krijgen.
- de m.s. „Armillia” en „Agatha”, die sinds november 1955 te Singapore waren opgelegd, onder Engelse vlag zijn gebracht en thans wederom in de vaart zijn?
- de oliebuisleiding in Perzië, die de raffinaderij van Abadan met Teheran verbindt, is gereed gekomen? Deze buisleiding loopt door de berggas van Khaghan

op een hoogte van 2200 meter en is hiermede de hoogstgelegene ter wereld. De capaciteit van deze leiding is een miljoen ton per jaar.

- de Howaldtswerf te Kiel een super-droogdok zal gaan bouwen? Het dok zal schepen met een draagvermogen van 100.000 ton kunnen opnemen. Het dok moet in de herfst van 1958 gereed zijn en zal eerst worden gebruikt voor de bouw van 6 tankschepen van 65.000 ton draagvermogen elk.

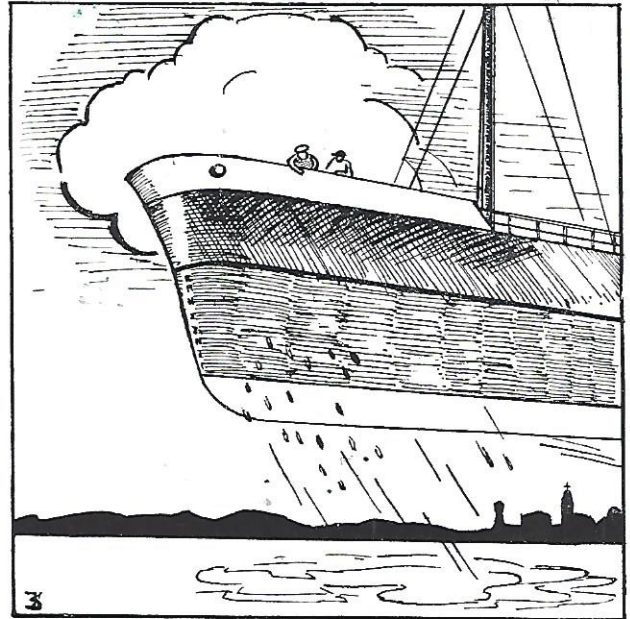
TANKERVERNUFT.

Eerste stuurman, pas terug van verlof en weer enthousiast en moedig aan de slag, tot derde stuurman, puzlend met de mee te nemen lading:

„t Zal nèt niet gaan, dus 't kàn!”

P.S. 't is gegaan.

en dit gebeurde aan boord van de grootste gastanker ter wereld.



... ik geloof dat wij te veel lading aan boord hebben!

m/slb. „Passaat” te Curaçao

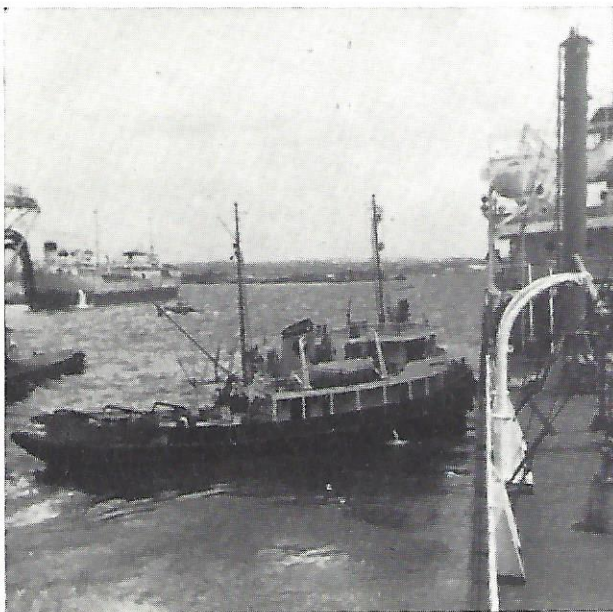


foto N. A. Jager

Wij nemen afscheid van....

De heer T. G. Heimans trad op 6 augustus 1926 als 4e werktuigkundige in dienst van onze maatschappij.

Op 1 maart 1929 werd hij bevorderd tot 3e werktuigkundige, op 1 juni 1930 tot 2e werktuigkundige, en op 1 januari 1938 tot Hoofdwerktuigkundige. Op 1 januari 1954 volgde zijn aanstelling tot Senior Hoofdwerktuigkundige.

Het laatste schip waarop de heer Heimans dienst deed was het t.e.s. „Korenia”, waarmee hij in november 1956 in Nederland arriveerde. Na afloop van zijn verlof wordt hij met ingang van 1 juli 1957 in het genot van pensioen gesteld.

Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren in de beste gezondheid toe.



De heer I. S. Wijngaarde trad op 11 januari 1933 als 5e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosché Scheepvaart Maatschappij.

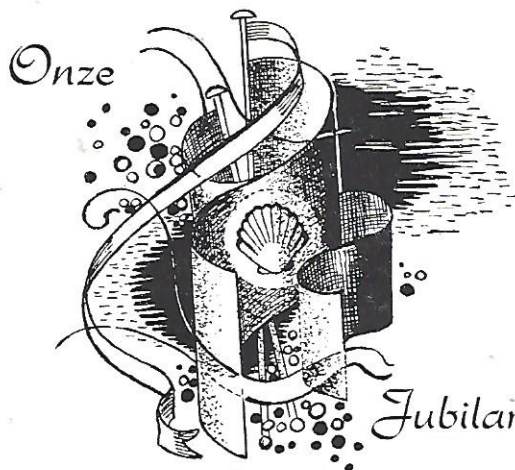
Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1 januari 1950 bevorderd tot Hoofdwerktuigkundige.

Zijn gehele diensttijd heeft de heer Wijngaarde op Curaçao doorgebracht. In februari 1957 arriveerde hij met verlof hier te lande, na afloop hiervan zal hij met ingang van 1 juli 1957 in het genot van pensioen worden gesteld.

Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



J. A. v. Trierum
2e werktuigkundige
1932 - 22-4 - 1957



J. aan de Wiel
2e werktuigkundige
1947 - 8-4 - 1957



H. J. Melse
2e wkt.
1942 - 1-4 - 1957



J. H. Roos
Bootsman
1947 - 31-3 - 1957



P. J. Jongens
3e wkt.
1947 - 28-4 - 1957



St. Laurenstoren te Rotterdam

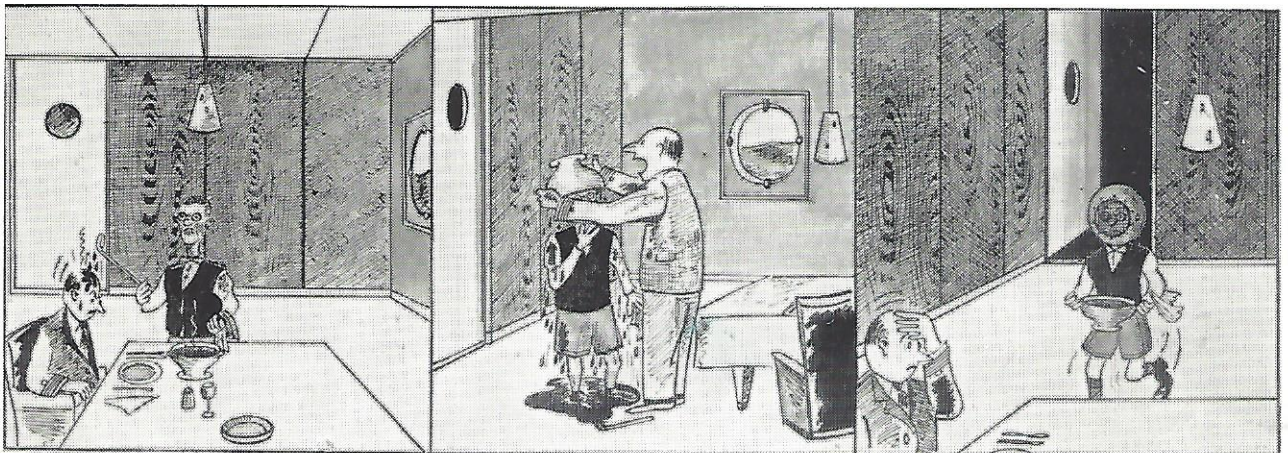
JH Span



DE KOMISCHE BELEVENISSEN VAN: JORIS ZEEBEEN.



Opgektkend door **Cornelis Tehengraag**



PERSONALIA

Gehuwd:

8-4-'57 H. Verbaas, 3e strmn., met mej. W. Keijser.

Geboren:

- 1-3-'57 Walter Petrus, zoon van W. Satijn, 5e wtk., en mevr. M. P. F. Satijn-Bierings;
6-3-'57 Cornelia Margaretha, dochter van A. Spuybroek, 4e wtk., en mevr. A. Spuybroek-v. d. Broek;
9-3-'57 Frieda, dochter van F. Kas, 3e wtk., en mevr. H. F. Kas-Mulder;
15-3-'57 Pieter, zoon van P. Snel, 3e strmn., en mevr. M. Snel-Koomen;
18-3-'57 Sonja Hester, dochter van K. J. Beswerda, 2e strmn., en mevr. H. D. Beswerda-v. d. Hulst;
22-3-'57 Johanna Maria Gertrude, dochter van W. A. Kleine, 1e strmn., en mevr. M. A. Kleine-Lefs;
27-3-'57 Marjolijn, dochter van J. Piest, 2e strmn., en mevr. W. Piest-Wols;
28-3-'57 Johannes Jacobus, zoon van F. F. Walthuis, 2e wtk., en mevr. M. Walthuis-de Blois.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand maart 1957.

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: J. Niessink, P. Nispel; 1e stl.: P. G. C. M. Passieux, Tj. Kuiper, H. A. Muis, W. Haeck, G. Heising, K. v. d. Horst; 2e stl.: C. D. Mastenbroek, S. J. v. Hezel; 3e stl.: J. T. Reurekas, F. A. Visser, J. Klein Roseboom, E. B. Veenhof, H. Verbaas, W. Harkink; 2e wtk.: H. v. Manen; 3e wtk.: C. W. Stolk, D. Mier, P. J. Jongens, A. Maasland, A. Vinke, D. Gooris; 4e wtk.: F. Smith, J. Meenderink; 5e wtk.: J. J. Volmer, N. Kraal, T. J. Wouters, J. M. v. Herpen, C. W. J. Bouwmans, A. N. Tuyp, J. A. Bieze, J. W. v. d. Veen, J. W. Wildschut, J. W. G. Goldman, ll.wtk.: J. C. v. Gijtenbeek; bootslieden: S. Visser, J. B. Huizer; timmerman: J. Verbaan; voorlieden: W. Smelt, G. Woudsma, H. F. Rotmans; pompman: P. van Oosten; chef-kok: J. A. Franken.

In België gearriveerd: Gezagv.: J. Th. Sonderman.

TEWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Camitia”: 2e strmn.: H. Edens Jr.; 3e strmn.: P. Ouwens; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. Bunders; 5e wtk.: J. A. Kentin; timmerman: H. Verhoeven; voorman: C. Brandenburg; pompman: J. H. Schout; chef-hofmeester: J. Prijs.
m.s. „Ceronia”: 1e strmn.: P. C. Hoek; 2e strmn.: P. J. F. Debeus; 5e wtk.: B. v. d. Velden.
m.s. „Cleodora”: 1e strmn.: A. de Ligt.
m.s. „Felipes”: 1e strmn.: A. Bodde.

s.t.s. „Kalydon”: Gezagv.: M. J. Melief; 3e strmn.: H. K. Pauw.

s.t.s. „Kellia”: 5e wtk.: N. Kerremans.

s.t.s. „Kosicia”: chef-hofmeester: H. Scharloo.

s.t.s. „Kylix”: 4e strmn.: B. Langendoen.

m.s. „Macuba”: extra 4e wtk.: H. P. C. de Geeter.

m.s. „Malvina”: Hfdwtk.: G. C. Lucassen.

m.s. „Marpessa”: 2e wtk.: A. L. Moerland.

m.s. „Mirza”: 2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): P. S. Douglas.

m.s. „Myonia”: 4e wtk.: F. W. Gakes; 5e wtk.: Th. Bakker.

t.e.s. „Theobaldius”: ll.wtk.: A. P. v. Burgh; voorman: A. Hake.

t.e.s. „Tomocyclus”: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): A. W. J. Vrolijk.

Naar de Oost vertrokken: 1e stl.: P. M. Overschie, K. Drent, J. v. d. Velden, A. G. v. Gent; 2e strmn.: J. v. Beele; 3e strmn.: A. C. Weide; 3e wtk.: R. Romijn, H. v. Klaveren, Th. M. Klunder; 4e wtk.: J. Jansen; 5e wtk.: C. C. Bartels, O. A. v. d. Want, E. J. Branger, G. Veldt.

Naar de West vertrokken: 3e stl.: P. M. de Graaf, P. Snel; Hfdwtk.: A. Bravenboer; 2e wtk.: A. G. Kallansee.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: A. Post, M. E. Wolper, theor. ged. v. h. dipl. 1e strmn. G.H.V., H. Hooijer, dipl. 1e Strmn. G.H.V.; 3e stl.: H. A. de Visser, P. R. v. Kranen, J. W. Vissers, dipl. 2e Strmn. G.H.V.; 5e wtk.: F. W. Gakes, C. C. Bartels, H. Beentjes, dipl. „A” als Scheepswtk., E. J. Branger, G. Veldt, A. J. G. Weitzel, F. L. Alexandre, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: H. A. Groeneveld, R. O. Koop, N. Apeldoorn, dipl. als Ass. Scheepswtk., W. C. v. Brummelen, J. M. ten Haaft, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e strmn.: H. A. de Visser, P. R. v. Kranen, J. W. Vissers; 4e wtk.: F. W. Gakes; 5e wtk.: H. A. Groeneveld, R. O. Koop, W. C. v. Brummelen, N. Apeldoorn, J. M. ten Haaft.

Nieuw aangenomen: 4e strmn.: B. Langendoen; 5e wtk.: N. Kerremans; ll.wtk.: A. P. v. Burgh.

De dienst der maatschappij verlaten: 2e strmn.: S. J. v. Hezel; 3e stl.: J. Tjalma, J. T. Reurekas, P. M. Dees; Hfdwtk.: P. A. de Jong; 4e wtk.: F. Smith, Joh. de Jong; timmerlieden: A. van Aperen, J. Verbaan, B. Silvis, W. J. v. d. Steenhoven, P. Broere; voorman: J. J. M. Berkhout; pompman: B. de Kaste; chef-hofmeester: C. Rensink; chef-kok: G. v. d. Vliet.

Overgegaan in dienst van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij: 3e wtk.: N. Coors.