

S.T.S. "PHILIPPIA"



tussen schip en ka

Handwritten signature in blue ink, possibly 'A. J. Peeters', with a flourish below it.

EERSTE JAARGANG

No. 9 — MEI 1962

Maandblad

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

Antofagasta (Chili) - bij onstuimig weer (Foto Kapt. W. J. A. J. Peeters).



KONINKLIJKE ONDERSCHIEDINGEN

Op 27 april jl. vond in de Burgerzaal van het stadhuis te Rotterdam de uitreiking plaats van de Koninklijke onderscheidingen die ter gelegenheid van de verjaardag van onze Koningin aan verdienstelijke Rotterdammers waren toegekend. Onder hen bevond zich kapitein D. A. C. Gelijns, oud-chef van de Nautische Dienst van onze afdeling Scheepsexploitatie, die door burge-



meester Mr. G. E. van Walsum de versierselen behorende bij de ridderorde van Oranje Nassau werden omspeld.

Een zelfde plechtigheid vond plaats in Den Haag, waar burgemeester Mr. H. A. M. T. Kolschoten de uitreiking verrichtte, en waar onze oud-commodore kapitein P. J. Boudier zich onder de uitverkorenen bevond.

Ook kapt. Boudier werd onderscheiden met de ridderorde van Oranje Nassau.

Van kapt. Gelijns plaatsen wij hier-

bij een foto van het moment waarop hij uit handen van burgemeester Van Walsum het ordeteken ontving. Tot onze spijt was een dergelijke foto van kapt. Boudier niet voorhanden; onze fotograaf heeft hem echter „heet van de naald” thuis opgezocht en bovenstaande foto geschoten.

Mede namens de vele collega's en vrienden van de nieuw-benoemde ridders, zowel op de vloot als op het kantoor, wensen wij hen beiden v. harte geluk met de hun toebedeelde onderscheiding.

Het resultaat van prijsvraag no. 1 (verf)

Op 15 april jl. sloot de inzendingstermijn voor antwoorden op onze eerste prijsvraag.

Eerlijk gezegd is ons het aantal antwoorden niet meevallen! De vragen waren opzettelijk zo gesteld, dat geen van de opvarenden van onze vloot aan de hand van in zijn bezit zijnde gegevens de juiste antwoorden uit de mouw kon schudden.

Daardoor had ieder min of meer gelijke kansen, hetgeen ook wel blijkt uit nevenstaand lijstje van de prijswinnaars. Evenals in alle prijsvragen zat ook in deze tien verf-vragen een „gok-element”; tenslotte was het geen verkapte examenopgave waarop na voorafgaande studie zonder meer een antwoord kon worden gegeven, terwijl de aan de inzenders toegekende punten uiteraard

geen beoordelingscijfers zijn!

Voor geval twijfelaars onder onze collega's op de vloot alsnog mochten besluiten een gokje te wagen, is besloten de inzendingstermijn voor antwoorden op prijsvragen 2 en 3 te verlengen, nl. tot respectievelijk 30 juni en 31 juli a.s.

De prijswinnaars van de eerste ronde zijn:

1e prijs f 150,— 2e stuurman P. Cammel 399,86 ptn.

2e prijs „ 100,— 4e stuurman C. van Helden 384,78 ptn.

3e prijs „ 50,— 3e stuurman C. C. Bicker 364,64 ptn.

Wij feliciteren bovengenoemde officieren met het door hen bereikte resultaat. De juiste beantwoording van de vragen zal per circulaire aan de vloot worden medegedeeld.

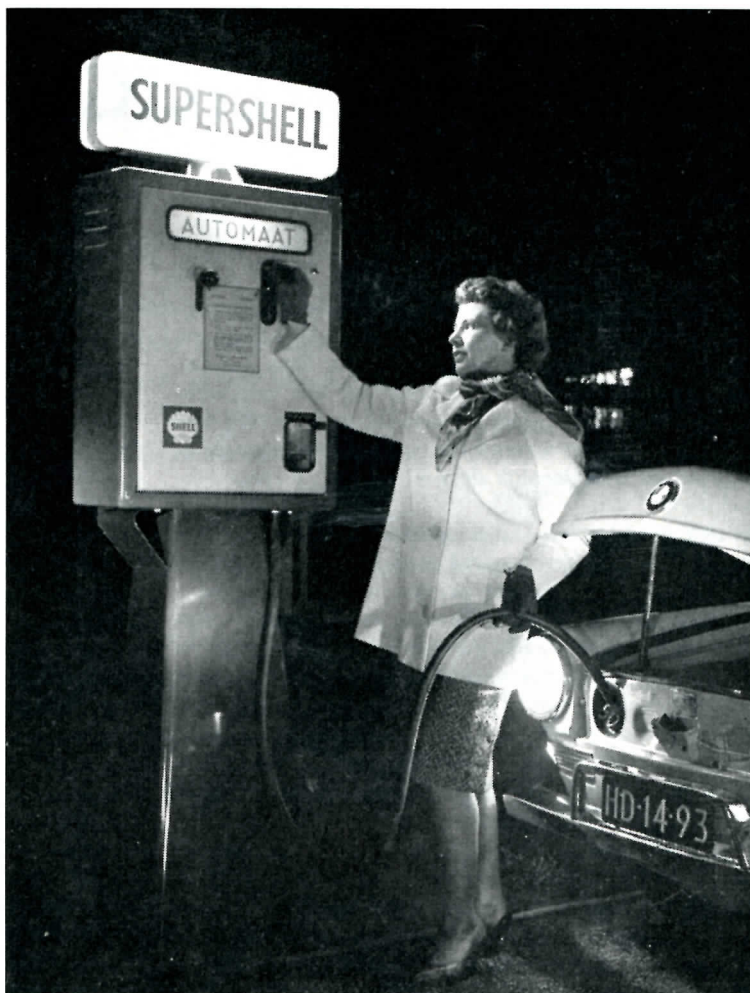
mutaties directie shell tankers n.v.

Onder verwijzing naar onze kennisgeving in het september 1961-nummer van „Tussen Schip en Ka” delen wij U het volgende mede:

Ir. A. Oosterveld is na terugkeer van zijn detachering in Londen, m.i.v. 2 april 1962 tewerk gesteld op de Afdeling P.B. en is m.i.v. mei 1962 tijdelijk belast met de leiding van deze Afdeling.

M.i.v. laatstgenoemde datum is de heer Oosterveld tevens benoemd tot Algemeen Procuratiehouder van onze Maatschappij.

De heer D. Rodenburg heeft m.i.v. 1 mei 1962 de leiding van de Afdeling P.B. overgedragen en is tijdelijk belast met de leiding van de Afdeling T.D. na de pensionering van de heer A. D. Olie per 1 september 1962.



NACHTELIJKE SHELLSERVICE

In Rijswijk (Z.-H.) is op donderdag, 29 maart jl. de eerste automatische benzinepomp van Nederland in gebruik genomen.

Hiermede tracht de Shell niet een nieuw tijdperk in te luiden, waarin de bekende, in witte overalls gestoken Shell-pompbedienden het veld moeten ruimen voor een soort robot, maar wel een tijdperk waarin de service die de Shell de automobilist biedt, nog groter wordt.

Immers, met behulp van deze automaat kunnen automobilisten die 's nachts zonder brandstof dreigen te geraken, door inworp van een zilveren rijksdaalder 5,1 liter „Super” tanken.

Van deze automaten, waarbij speciale voorzieningen zijn getroffen om te voorkomen dat automaten-krakers in deze „knaak-automaten” een nieuwe bron van inkomsten zien, zullen er voorlopig slechts enkele in ons land verrijzen.

Aan de hand van de daarmee opgedane ervaring zal t.z.t. worden overwogen of uitbreiding gewenst is, al zal Shell er altijd naar streven juist door de persoonlijke service van het pompprooneel de klant te winnen en te binden.

Na het inwerpen van een rijksdaalder start een elektromotor, waarna het maatglas wordt gevuld. In de tijd die nodig is om het maatglas te vullen, ongeveer één minuut, wordt de aftapslang in de benzinetank van de auto gebracht. Zodra het maatglas vol is, kan door het neerhalen van een hendel worden getankt.

SCHEEPSBEVEILIGING

tegen atoomwapens

Het is zonder meer van primair belang, dat schepen mobiel blijven indien zij door kernwapens zouden worden aangevallen.

Dit betekent ook dat schepen onder alle omstandigheden in staat moeten zijn door een „Fall-Out” of „Basisnevel” te varen, met een redelijke kans dat besmetting van opvarenden en schip tot een minimum beperkt blijft.

De vraag is echter waaruit die radio-actieve besmetting ontstaat en wat eigenlijk de gevaren zijn, hieraan verbonden.

In 1896 ontdekte een Franse geleerde, Becquerel, dat het element uranium een bepaald soort stralen uitzendt, afkomstig uit de kernen van atomen, waaruit dit element is opgebouwd. Deze stralen konden in 3 soorten worden onderverdeeld, nl. de zgn. Alpha-stralen, Beta-stralen en Gamma-stralen, met bepaalde eigenschappen, die voor ons van belang zijn. De Alpha-stralen kunnen zich slechts enkele centimeters (± 8) door de lucht verplaatsen en hebben dan ook zeer weinig doordringingsvermogen evenals de Beta-stralen, die door de lucht een afstand kunnen afleggen van ± 1 meter. De Gamma-stralen, die bijzonder gevaarlijk zijn, dringen overal doorheen en kunnen bij atoomexplosies door de lucht een afstand van 2 km afleggen.

Een nareigheid is, dat wij nog niet in staat zijn het uitzenden van radio-actieve stralen door r.a. stoffen, te beïnvloeden of te verminderen, m.a.w. radio-activiteit kan niet worden vernietigd.

Waar men wel toe in staat zou zijn is, de r.a. te verplaatsen naar waar het geen gevaar oplevert, en er is een mogelijkheid tot afschermen.

De r.a. stralen kan men niet met de zintuigen waarnemen, dus niet voelen, niet zien, niet horen en niet ruiken. Men kan deze echter zeer goed en gemakkelijk ontdekken met speciale instrumenten, de zgn. detectie-apparaten.

Er is echter een bepaald aantal eigenschappen, die voor de bescherming van mens en dier bijzonder belangrijk zijn, namelijk:

- a) R.A.-straling neemt af met de afstand tot de bron;
- b) R.A.-straling neemt af met de tijd;
- c) R.A.-straling kan afgeschermd worden.

Wanneer r.a.-straling door materiaal (lucht, hout, beton, staal) heen dringt, verliest ze een gedeelte van haar intensiteit en de mate waarin dit gebeurt, is afhankelijk van de soort materiaal. Hoe groter het S.G. van het materiaal, des te gunstiger is het verlies aan intensiteit. De intensiteit of sterkte van r.a.-straling wordt berekend o.a. in Roentgen of Rads per uur (R/u), dus de intensiteit is gelijk aan de hoeveelheid Roentgen (of Rads) die per uur wordt uitgestraald.

Zoals gezegd geeft het dikste materiaal de beste bescherming en men drukt deze eigenschap uit in de zgn. „halveringsdikte”, dat is dus de dikte van het materiaal, waardoor de intensiteit van de straling tot de helft wordt verminderd.

Om een voorbeeld te noemen; indien de straling vóór een loodplaat van 2 cm 100 R/u is, dan is de straling achter deze loodplaat 50 R/u.

Om de besmetting te voorkomen of althans te beperken, zijn uiteraard voorzorgsmaatregelen noodzakelijk die een degelijke voorbereiding vereisen en die nu niet bepaald altijd eenvoudig zijn om op zee uit te voeren.

De graad van besmetting is van vele factoren afhankelijk, vooral meteorologische factoren, zoals windrichting, windkracht en atmosferische condities (regen, mist).

Het is wel duidelijk dat het bijzonder belangrijk is dat elk contact met radio-actieve stoffen vermeden dient te worden en het binnendringen in verblijven waar mensen leven en wonen, voorkomen moet worden; de vraag is echter: op welke manier.

Praktische ervaringen hebben geleerd dat besmetting belangrijk beperkt kan worden indien vóór het passeren van een Fall-Out-wolk, of Basisnevel, het schip en onderdelen vochtig (nat) zijn en blijven tot de gevaarlijke zone is gepasseerd. De uitvoering hiervan zou op verschillende manieren toegepast kunnen worden, bijv. met de aanwezige brandblusmiddelen aan dek, indien voldoende pompcapaciteit aanwezig is. Op grote schepen

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 :

Mej. E. R. Vomberg

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

O.V.S.T. organiseert FEESTAVOND op zaterdag 7 juli a.s.

Medio 1962 zal de vloot van Shell Tankers N.V. een totaal draagvermogen van *één miljoen ton* bereiken.

Ter gelegenheid van dit heuglijke feit zal de Ontspanningsvereniging Shell Tankers op zaterdag 7 juli a.s. een feestavond organiseren op het sportpark „DE VIJFSLUIZEN” te Vlaardingen.

Mede dank zij een royale financiële bijdrage van de Directie heeft de O.V.S.T. voor deze feestavond zich van de medewerking kunnen verzekeren van een aantal prominenten uit de Nederlandse kleinkunst, onder wie *Rudi Carrell, Sem Nijveen en Benny Behr, Christine Spierenburg, Co van der Heide-Wijma, e.a.*

Gedanst zal worden op muziek van de combo van de marinierskapel der Koninklijke Marine.

Tevens zullen de toegangsprijzen op een redelijk peil kunnen worden gehouden.

Na afloop van het festijn te omstreeks 2 uur zullen autobussen voor het vervoer van personen in verschillende richtingen beschikbaar zijn.

In het komende nummer van „Tussen Schip en Ka” en/of door middel van circulaire's zullen verdere bijzonderheden over deze avond worden bekend gemaakt.

Houdt echter thans reeds de avond van 7 juli a.s. vrij voor

HET „1.000.000 TON FEEST”

zou dit wellicht niet altijd het gewenste resultaat opleveren en daarom heeft men een heel eenvoudig sproei-systeem ontworpen, het zgn. „Prewetting systeem”, dat vooral op oorlogsschepen veelvuldig wordt toegepast.

Het voor dit doel beschikbare water kan op tankers geleverd worden door de butterworth-pomp.

Vanaf de bestaande 6” butterworthleiding wordt langs de voorkant van de accommodatie een 6”-leiding opgetrokken, waarop drie aftakkingen komen en wel:

- a) Een 3” ringleiding op het zgn. „bridge-deck” met 16 sproeiers.
- b) Een 3” ringleiding op het zgn. „navigating bridge-deck”, waarop eveneens 16 sproeiers.
- c) Een kleinere ringleiding op het topdek met 5 sproeiers.
- d) Op het voorfront tussen boat-deck en bridge-deck is nog een 4” aftakking met 4 sproeiers.

Totaal zullen dus 41 sproeiers dienst doen, die elk 4 ton water per uur leveren met een sproeidiameter van ± 9 meter elk. Het daardoor ontstane watergordijn voorkomt, dat radio-actieve stoffen zich vastzetten op het schip en indien dit toch zou geschieden, moet het

ruimschoots aanwezige water de dekken enz. schoon spoelen. Proeven hebben aangetoond dat met dit Prewetting-systeem 70-90% van de besmetting kan worden voorkomen; doch als immer zullen plaatselijke omstandigheden zoals afstand tot explosiepunt en de reeds genoemde meteorologische factoren van invloed blijven.

Ondanks dit Prewetting-systeem zal toch nog altijd de kans bestaan dat r.a.-stoffen het schip zouden binnendringen met de gevolgen van een besmetting in het schip. Er zal dus naar gestreefd moeten worden een geselecteerde gasvrije ruimte in het schip te vinden of te maken, welke aan opvarenden de garantie biedt niet in contact te komen met de r.a.-stoffen.

Zo'n ruimte, „Gascitadel” of „Shelter” genoemd, zal derhalve bij de selectie uit de accommodatie van het schip aan enkele belangrijke eisen moeten voldoen, nl. zo laag mogelijk in het schip, dus met zoveel mogelijk dekken boven (halveringsdikte) en zo ver mogelijk van de buitenhuid, dus in vlak van kiel en steven.

De toegang van dek tot de „Gascitadel” moet gaan via een ontsmettingsstation, waar gelegenheid moet bestaan om besmette personen die bepaalde werkzaamheden aan dek hebben verricht, te ontsmetten voordat zij de „Gascitadel” binnentreden. Op de wijze van ontsmetten van schip en personen komen wij later terug.

N.E.V.A.S.

De adoptie-klas van de L.T.S. te Den Helder werd op 31 maart 1962 in de gelegenheid gesteld „hun” schip, het m.s. „ACTEON”, te bezichtigen. Hun geduld was wel zwaar op de proef gesteld, aangezien de „ACTEON” begin maart 1961 uit Nederland was vertrokken en eerst na 13 maanden terugkeerde. Om ruim half twaalf kwamen de leerlingen, onder geleide van de directeur en een klasse-leraar van de school, bij de R.D.M. aan, alwaar de „ACTEON” in het droogdok stond. Ook kapitein W. J. A. J. Peeters, de eerste gezagvoerder van het schip en de geestelijke vader van deze adoptie, maakte de tocht mede.

In overleg met kapitein N. P. N. Reus, de huidige gezagvoerder van de „ACTEON”, werd besloten eerst de lunch te gaan gebruiken. Deze viel blijkbaar in goede aarde, want de 20 jongens zagen kans liefst veertig liter snert plus de nodige broodjes te verwerken.

Een woord van waardering is hier zeker op zijn plaats voor chef-hofmeester J. Baard, die met een onderbezetting aan personeel toch de lunch vlot liet verlopen.

Daarna begon de inspectie-tocht over het schip. Genoemde chef-hofmeester liet de jongens zijn afdelingen bekijken, t.w. koelkamer, kombuis, wasserij, pantry en eetzaal. De vele technische snufjes in de kombuis hadden aller belangstelling. Vervolgens werd afgedaald naar de machinekamer die, begrijpelijk, voor leerlingen van een technische school de meeste belangstelling trok. De 2e wtk., G. C. L. v. Marsbergen, verklaarde op duidelijke en toch eenvoudige wijze de werking van de hoofdmotor, de diverse hulpwerktuigen en de elektrische installatie, terwijl ook het ketelruim niet werd vergeten. Een en ander vond bij de leerlingen een gewillig oor. Daarna was het de beurt aan de navigatie-afdeling, doch eerst werd in het stuurhuis een korte bijeenkomst gehouden, waarbij kapt. Reus een fraai Syrisch zeilschip voor de Acteonhoek van de LTS aanbood, benevens een beeldje, een discussiewerper voorstellende, vervaardigd uit hout afkomstig uit Port. Oost-Afrika, en enige Egyptische poppen. De jongens, op hun beurt, hadden op school wat geschenken vervaardigd: een metalen siervis, gevat in een stuk steen van de Helderse zeevering en een plantenrek waarin enige potjes met crocussen geplaatst waren.

Tot slot van de rondleiding werd een blik geworpen in enige ladingtanks waar de geschilderde compartimenten de nodige vragen uitlokten.

BRIDGE-DRIVE!

Vrijdag 25 mei a.s. om kwart voor acht in het Shell-gebouw, negende verdieping, Hofplein.

S.v.p. vóór 24 mei opgeven aan de heer G. H. van Leeuwen, toestel 141.

Inschrijfgeld f 1.00 per persoon.

KOMT U OOK?

Inmiddels was het tijd om afscheid te nemen en met de beste wensen voor alle opvarenden verlieten de jongelui de „ACTEON” en werd de terugreis naar Den Helder aanvaard. Gezien de uitlatingen en gesprekken tijdens de terugtocht kan worden aangenomen dat deze excursie door de aspirant-technici zeer op prijs was gesteld.

Alhoewel deze leerlingen in juli a.s. de school zullen verlaten, bestaat er alle reden om aan te nemen dat de volgende adoptieklas van haar kant de nodige moeite zal doen om het contact met de „ACTEON” levendig te houden.

nieuws van de vijf azen club

VIJF AZEN

Op 9 april jl. bracht de post ons een proces-verbaal, getekend door de gezagvoerder van het s.s. „ARCA” en twee getuigen, dat door de tweede stuurman van de „ARCA” was opgemaakt in verband met het feit dat telegrafist W. Miedema zich op 8 maart 1962 des voormiddags te 11.40 uur had schuldig gemaakt aan ordeverstoring door het gooien van 5 azen in één keer.

De betrokkene beloofde de hem opgelegde boete van „1 rondje” te voldoen, zeer ten gerieve van alle aanwezigen, wier kelen door de „enorme vreugdekreten” waren uitgedroogd.

Namens de heer Van den Belt heten wij de heer Miedema van harte welkom in de gelederen van de Vijf Azen Club. Zijn boekenbon ligt al op hem te wachten!

doe mee aan de fotowedstrijd

DE ONDERGANG

Op donderdag 20 augustus 1903 voer de driemaster „Rosa” met 1200 vaten benzine aan boord, met bestemming Liverpool, uit de Petroleumhaven te Charlois de Nieuwe Maas op. De „Rosa” was een houten bark van 211 ton, voorzien van drie masten, die in 1885 op een werf te Troon (Eng.) was gebouwd en toebehoorde aan een zekere R. Hooper te Fowey (Eng.)¹⁾. Het schip voer onder Britse vlag met een equipage van zes man, namelijk kapitein James Bowden, een stuurman en vier matrozen. Ten gevolge van windstilte verliep de vaart slechts langzaam en derhalve ging de bark de volgende dag in het Scheur, ter hoogte van de Buskruithaven, tussen de tegenwoordige Eerste Petroleumhaven en de Oude Maas, voor anker²⁾. Aangezien niet werd verwacht dat in de nachtelijke uren de wind zou opsteken, had de loods op vrijdagavond het schip verlaten. Kapitein Bowden had hem toegezegd, dat hij, zo nodig, om een nieuwe loods zou seinen, doch dit zou helaas niet meer mogelijk zijn.

De volgende morgen, zaterdag 22 augustus, hoorden de bewoners van Vlaardingen om half acht een zware ontploffing ten zuiden van de gemeente. Van enige boerderijen nabij de Maassluis dijk sprongen zelfs door deze explosie de ruiten. Een paar minuten later hing er een donkere wolk laag over het water van de Maas. Wat was er gebeurd? Door onbekende oorzaak had zich aan boord van de „Rosa” een ontploffing voorgedaan. Kapitein Bowden, die zich op dat ogenblik met twee van zijn matrozen aan dek bevond, werd door de schok over de reling geslagen en kwam bedekt met brandwonden in het water terecht. Eén der matrozen had nog de tegenwoordigheid van geest onmiddellijk een boot te water te laten om er met zijn maat in te springen. Even later kwamen de twee overige matrozen met de stuurman door de vlammen uit het logies aanlopen en sprongen in de reddingboot.

Nauwelijks was de zwaar gewonde kapitein, die hulpeloos in het water had rondgedreven, in de reddingboot gehesen, of dit scheepje liep bijna vol water. Een tweede ramp werd voorkomen door de bemanning van de juist passerende sleepboot „Bagatel”, die de in nood verkerende personen aan boord nam en in de Vlaardingse haven aan wal zette, vanwaar de gewonden naar het ziekenhuis werden overgebracht. Kapitein Bowden was inmid-



De brandende „Rosa” gezien van de Vlaardingse oever in de morgenuren van zaterdag 22 augustus 1903.

Atlas Archiefdienst Vlaardingen.

VAN HET „TANKSCHIP” ROSA IN 1903

dels overleden tengevolge van zijn zware verwondingen. Intussen woedde de brand aan boord van de „Rosa” voort. Omstreeks half negen vielen de masten één voor één in het water. De volgende dag, zondag, kwamen „duizenden voetgangers en honderden fietsrijders” uit Rotterdam en andere gemeenten naar de brandende bark kijken. Langzaam nam het vuur af en verminderde de rookontwikkeling. Omstreeks 5 uur des middags, toen de Harwichboot langs voer, laaide door de golfslag de brand onverwachts weer hevig op. Maandag 24 augustus, kort na middernacht, doofde het vuur, waarna een sleepboot het restant van de „Rosa” — niet meer dan het hout dat onder de waterlijn was gespaard gebleven en het koper waarmede de scheepswand was bekleed — naar de rechteroever van het Scheur bracht. Het vuur had bijna 66 uur gewoed! Eind september werd de romp van het schip door het gemeentebestuur van Vlaardingen-Ambacht publiek verkocht, hetgeen vijftientig gulden opbracht.

C. Postma

NOTEN :

- 1) Ir. P. J. N. Jiskoot te Vlaardingen zeg ik hier hartelijk dank voor de gegevens uit Lloyd's Register of Shipping, die ik door zijn bemiddeling ontving.
- 2) Het land waarin de zgn. Buskruithaven ligt, heette vroeger De Punt en maakte deel uit van het eiland Rozenburg. Thans heet het Kruiteiland en is door een tweetal landstroken met de Vondelingenplaat verbonden.

BRONNEN :

Gemeentearchief Vlaardingen-Ambacht, inventarisnr. 1235; Archief Commissaris van Politie te Vlaardingen, inventarisnr. 441;

Lloyd's Register of Shipping, London;
Nieuwe Vlaardingsche Courant en Rotterdamsch Nieuwsblad, 1903.

VAN GERST TOT BIER



Eén der kiembakken

Geschiedenis

Wellicht is er geen drank die zo nauw verbonden is met de mythen en overleveringen van de volkeren als het brouwsel van gerijpte gerst en hop, dat wij Nederlanders zo goedmoedelijk „een biertje” noemen.

Over de vraag wie de uitvinder van het bier is, laat de geschiedenis ons helaas in het duister.

De overlevering wil, dat een zekere Cambrinus, Koning van Brabant, omstreeks 800 vóór Chr. het bierbrouwen zou hebben uitgevonden, maar dit berust niet op historische gegevens. Een andere lezing is, dat Cambrinus een verbastering zou zijn van Jan Primus, Jan de Eerste, een hertog van Brabant, die in het jaar 1251 geboren werd.

Zoals Bacchus de god van de wijn voorstelt, zo treffen wij in België, Duitsland en ook nog in het zuiden van ons land de naam Cambrinus als de biergod en beschermheer van

de brouwers en het bierdrinkersgilde aan.

Volgens de oude Egyptenaren zou Osiris de uitvinder van het bier zijn. In de tijd van Strabo, een Griekse geograaf, die leefde van 63 v. Chr. tot 24 n. Chr., werd deze drank, welke „rythos” genoemd werd, in Alexandrië algemeen gedronken. Pelusium, aan de mond van de rivier de Nijl, was een oude „bierstad”. Vandaar dat men het bier ook wel „Pelusische drank” noemde.

Wanneer wij de oude geschiedschrijver mogen geloven, dan moet in Spanje reeds bier gedronken zijn bij de oude Iberische bewoners, terwijl bij de bewoners van de paaldorpen in de Zwitserse meren, tussen het stenen- en het bronzetijdperk, de gerst niet alleen gebruikt werd voor het bakken van brood, maar ook voor het brouwen van bier.

Het was in het oude Egypte, het magische land der Pharao's, waar reeds

in een papyrus over bierbrouwen gesproken werd.

Het staat vast, dat koning Ramses reeds een bierbrouwerij bezat. Deze vorstelijke brouwerij-eigenaar verzorgde namelijk de bierleveranties voor de tempels der offerpriesters.

Dichter bij huis, in de Noordelijke godenhemel der Edda, werd volgens de overleveringen al rijkelijk bier gedronken. Onwillekeurig gaan onze gedachten terug naar onze jeugdjaren. Nog herinneren wij ons de geschiedenis:

„... en in het Walhalla dronken de Batavieren gerstenat uit de schedels van hun verslagen vijanden”.

Verder leerden wij, dat de mannen ter jacht gingen en de vrouwen zich bezig hielden met het noodzakelijke werk, waartoe ook het brouwen van bier behoorde.

Eigenlijk is over het oude Germaanse bier slechts weinig bekend. Wat wij ervan weten, stamt hoofdzakelijk

uit de Noorse mythologie en een mededeling van Tacitus, de Romeinse geschiedschrijver.

Het bier heeft echter een bewogen geschiedenis achter de rug. Ieder jaar levert de aarde weer het rijpe graan voor de bereiding van het bier, de oude en toch eeuwig jonge drank.

Daar het ongetwijfeld interessant is te weten hoe de huidige bierbereiding is, brachten wij onlangs eens een bezoek aan een van de grootste Nederlandse bierbrouwerijen.

Van gerst tot mout

Bier is een produkt, ontstaan door alcoholische gisting van een gehopte moutsuiker-oplossing. De moutsuiker wordt in hoofdzaak geproduceerd uit de zetmeelbestanddelen van gerst, zodat de bierbereiding bij de gerst aanvangt.

De gerst die aan de brouwerij komt, moet eerst nog gereinigd worden; achtereenvolgens worden verwijderd: grove verontreinigingen (touw-tjes, stokjes, erwten enz.) en fijne verontreinigingen (blies, stof) door middel van een schudzeefinrichting, halve korrels door middel van een „trieur” en kleine korrels door een zeeftrommel.

De geschoonde gerst wordt ingeweekt in weebakken om water op te nemen, waardoor kieming mogelijk wordt.

De kieming kan geschieden:

- a. op vloeren,
- b. in kiembakken,
- c. in kiemtrommels.

Alle drie systemen beogen gerst bij langzaam oplopende temperaturen (ongeveer 14°C tot 20°C) onder voldoende zuurstoftoevoer en bij een hoog vochtgehalte, te laten kiemen. De kieming wordt gestopt voordat de spruit zichtbaar wordt. Dit duurt 8-9 dagen; de massa wordt nu „groenmout” genoemd.

Het doel van de kieming is het doen ontstaan van bepaalde stoffen, de zgn. „enzymen”, die in staat zijn om het zetmeel in moutsuiker om te zetten. Men maakt daarbij gebruik



Eén der proefketels

van het vermogen van de gerstkiem, die voor zijn voeding geen onoplosbare bestanddelen kan gebruiken, om het onoplosbare zetmeel in een oplosbare suiker om te zetten. Vlak voordat de spruit zichtbaar wordt, is er voldoende enzym aanwezig en kan het kiemproces worden gestopt. Dit gebeurt op zgn. „eesten”, waar het groenmout op vloeren of in trommels, met behulp van warme lucht eerst tot ongeveer 45°C, daarna bij ongeveer 80° of 110° C wordt gedroogd (duur ± 18 uur). In het eerste geval ontstaat licht mout, in het tweede geval donker mout. Het eerste wordt gebruikt voor de lichtgekleurde bieren (Pils en Licht Lager), het tweede voor de donkere bieren (Münchener en Donker Lager).

Van het gedroogde groenmout worden de worteltjes verwijderd (moutkiem), waarna een droog en dus houdbaar produkt is verkregen dat, chemisch gezien, in hoofdzaak bestaat uit zetmeel, een beetje suiker, de genoemde „enzymen” en eiwit. Behalve licht en donker mout wordt er speciaal voor de donkere bieren ook gebruik gemaakt van caramelenkleurmout, die in principe op dezelfde wijze worden bereid, doch bij hogere temperaturen worden „afge-

est”, waardoor de kleur donkerder wordt.

Caramelmout bevat meer suiker en is donkerder dan donker mout.

Het kleurmout is veel donkerder. Het mout wordt in silo's opgeslagen en kan enige jaren worden bewaard, indien het goed beschermd wordt tegen schadelijke insecten (klanders enz.) en vocht.

Van mout tot wort

De omzetting van de zetmeelbestanddelen in moutsuiker geschiedt door in een waterige oplossing (beslag) de gevormde enzymen op het zetmeel te laten inwerken.

Als vervangingsmiddelen voor mout kunnen andere zetmeelbronnen (rijst, mais) of ook suiker gebruikt worden.

Om de droge moutkorrel te kunnen verbrouwen, wordt zij eerst gemalen in de moutmolens met één tot drie stellen walsen. De molens zijn zodanig afgesteld, dat de kafdeeltjes niet te fijn worden gemalen, aangezien zij dan later niet als filtermassa zouden kunnen dienen.

Het moutmeel wordt beslagen in de „roer-” of „beslagkuip” met een bepaalde hoeveelheid water van bepaalde temperatuur. De enzymen die nodig zijn 1) om zetmeel in

moutsuiker en 2) onoplosbaar eiwit in oplosbaar eiwit om te zetten, werken optimaal bij bepaalde temperaturen, resp. ongeveer 65° en 50°C. Om deze temperaturen te bereiken, kan het beslag door middel van de „infusie” dan wel de decoctiemethode worden verhit.

In het eerste geval wordt het gehele beslag in de „brouwketel” met behulp van stoom langzaam tot de gewenste temperatuur verhit; in het tweede geval wordt slechts een deel van het beslag in de „brouwketel” gelaten, dáár gekookt en teruggepompt bij de rest in de „beslagkuip”; de temperatuur gaat hier dan met een sprong omhoog.

standdelen) filtreert, bij het openen van de kranen, zichzelf over zijn eigen kafdelen, „bostel”. Nadat het „hoofwort” is afgefilterd, wordt de „bostel” met water nagewassen, zodat alle verkregen extract wordt uitgeloozd. De schoongemaakte „bostel” wordt verkocht als veevoeder.

Het wort loopt uit de lekkranen via de lekbak naar de „bierketel” en wordt hier door middel van stoom gekookt. Tijdens het koken wordt het „hop” toegevoegd. Zowel door het koken als door de hoptoevoeging wordt het wort gedesinfecteerd. Deze hobbellen bevatten een gele harsachtige stof, de z.g. „lupuline”. Het

gedrukt in procenten suiker van de suikeroplossing die „vergist” wordt. De normale „stamworten” zijn voor Bokbier 17%, voor Meibier 15%, voor Pils en Münchener 12% en voor Donker Lager en Licht Lager 9%.

Van wort tot bier

Het kokende wort, dat vanuit het brouwhuis naar de gistkelder wordt gepompt, krijgt hier, op grote platte koelbakken, gelegenheid om af te koelen.

Tevens heeft er een afzetting plaats van door koking uitgevlokte eiwitten. Zou de temperatuur echter beneden 60°C komen, dan bestaat op die grote oppervlakte kans op infectie met ongewenste organismen. Om het gevaarlijke temperatuurstraject vanaf 60°C tot 10°C snel te passeren, wordt het wort gekoeld met koelwater.

Koelapparaten kunnen open of gesloten zijn. Het wort wordt van ongeveer 6°C tot 8°C gekoeld, waarna gist wordt toegevoegd.

Gist is een ééncellig, plantaardig organisme, dat in staat is om suiker om te zetten in alcohol en koolzuur en zich door knopvorming kan vermenigvuldigen. Vroeger werd het bier aan zichzelf overgelaten, waardoor spontane gisting plaats vond. In zulke gevallen was de smaak van het bier afhankelijk van de gistsoort die er toevallig de overhand had. Pasteur (1876) heeft voor het eerst gewezen op het nut van een reine cultuur, d.w.z. een gistcultuur gekweekt uit één onder het microscoop uitgezochte gistcel, waardoor men zekerheid heeft met een stam te maken te hebben van gelijke afstamming en dientengevolge met constante eigenschappen.

Hansen (Carlsberg Brouwerij, Copenhagen) heeft dit voor het eerst in toepassing gebracht. Als tweede heeft Dr. Elion de reine gistcultuur ingevoerd aan de Heinekens Bierbrouwerij te Rotterdam in 1886. De gistcel door Elion destijds geëlimineerd, wordt nog heden ten dage in Rotterdam voortgekweekt.

Op het vasteland van Europa wor-



Vaten vullen

Als alle zetmeel, dat onoplosbaar is in water, omgezet is in het goed oplosbare moutsuiker (65°C), wordt het beslag tot 75°C verwarmd en in de „klaringskuip” gebracht. De klaringskuip bezit een losse zeefbodem, waarop alle onoplosbare delen van de korrel (kaf) bezinken. Onder de zeefbodem ligt een vaste bodem met een aantal openingen, die corresponderen met „lekkranen”. Het „wort” (dit is de suikeroplossing met alle verder daarin opgeloste be-

hoofddoel van de hoptoevoeging is het verkrijgen van de bittere smaak. Licht bier (Pils en Licht Lager) eist in verhouding meer hop dan donker bier (Münchener en Donker Lager). Aan het einde van het koken heeft de accijsbepaling plaats door bepaling van de hoeveelheid extract die in de bierketel aanwezig is, door opname van het aantal hl en het extractgehalte. Daarna wordt het naar de gistkelder gepompt.

De sterkte van het bier wordt uit-

den de meeste bieren vergist met „ondergist”, d.w.z. gist, die na beëindiging der gisting bezinkt.

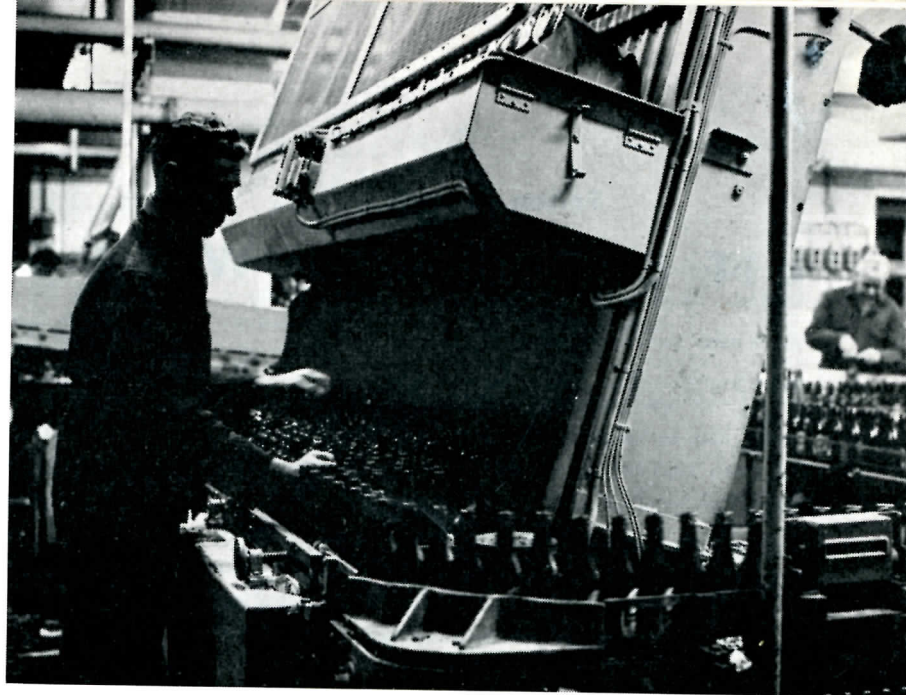
Vele Engelse bieren worden met „bovengist” bereid (Stout, Ale), die zich na gisting in het schuimdek bevindt. Het voordeel van de ondergist is, dat de gisting bij lage temperatuur kan geschieden, waardoor schadelijke organismen, die veelal hogere temperaturen behoeven, worden uitgeschakeld.

Als de gist aan het bier is toegevoegd, begint zij zich snel te vermeerderen en zet zij de gevormde moutsuiker om in alcohol en koolzuur. Tijdens deze gisting wordt een deel van de „hopharsen” weer neergeslagen en met de gist of in het schuim uit het bier verwijderd. De hoofdgisting is na ongeveer 8 dagen ten einde. Tijdens deze gisting ontstaat warmte, die met behulp van koelwater wordt afgevoerd. Het extract van de *lichtgekleurde bieren is dan voor 2/3 omgezet*, waarbij de helft omgezet is in alcohol en de helft in koolzuur. *De donkergekleurde bieren vergisten minder ver*, ongeveer 1/2; hieruit volgt, dat het alcoholgehalte van de lichte bieren relatief hoger is dan die van de donkere bieren en tevens dat de lichte bieren minder zoet zijn dan de donkere.

De gist, die zich na de hoofdgisting op de bodem van de gistkuip heeft afgezet, wordt bewaard en dient in de eerste plaats om nieuwe brouwsels te vergisten. De gist vermenigvuldigt zich iedere keer echter ongeveer vier maal, zodat er veel gist overblijft. Deze kan, al dan niet ontbitterd, worden gegerst of gedroogd en wordt dan o.m. gebruikt voor soeppasta's en veevoeder.

Zij bevat veel vitaminen B en eiwitten.

Nadat de hoofdgisting heeft plaatsgehad, wordt het bier naar de „ligkelder” gebracht om bij $\pm 0^{\circ}\text{C}$ ná te gisten. Tijdens de nagisting worden de laatste vergistbare suikerresten omgezet en blijven slechts de onvergistbare (dextrinen) over. Een deel van het koolzuur, dat hierbij ontstaat, wordt onder een geringe over-



Automatische vulling der flesjes

druk (sponapparaat) in het bier opgelost, waardoor het bier oververzadigd wordt met koolzuur en later bij het uitschenken opbruist. Na ongeveer 3 maanden is het bier „rijp” en geschikt om getapt te worden.

Hierna vindt het bier zijn weg naar de consument, niet alleen in ons land, maar ook in vele andere landen, want dat het Nederlandse bier ook in het buitenland een goede naam heeft, bewijzen onderstaande gegevens, die ons verstrekt werden door het Centraal Brouwerij Kantoor.

Holland en bier

De export wordt verzorgd door een tiental brouwerijen.

De uitgevoerde hoeveelheid bedroeg in hectoliters:

1938:	111.512
1946:	93.502
1947:	254.855
1955:	571.539
1956:	719.754
1957:	707.304
1958:	793.318
1959:	872.594
1960:	916.314

Nederland is na de Tweede Wereldoorlog met uitzondering van het jaar 1957, steeds 's werelds grootste bierexporteur geweest.

Het aandeel van Nederland in de wereldbierexport bedraagt $\pm 20\%$. Elk vijfde glas importbier, waar ter wereld ook gedronken, is dus van Nederlandse oorsprong.

Het aantal landen waarheen Nederlands bier wordt uitgevoerd, bedroeg in 1960: 143.

Deviezenopbrengst in 1960: 77 miljoen gulden.

Kwaliteitscontrole:

Voor te exporteren bier zijn in samenwerking met het Nationaal Instituut voor Brouwerij, Mout en Bier T.N.O. een aantal strenge kwaliteitseisen vastgesteld, waaraan moet worden voldaan alvorens mag worden geëxporteerd.

Spreading naar werelddelen:

Europa	27,2%
Afrika	34,8%
Amerika	25,8%
Azië	8,6%
Oceanië	3,6%
Totaal	100 %

I. J. A. v. D.

Feiten en cijfers

UIT SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

(van onze correspondent in Rotterdam)

In tal van beschouwingen is de laatste maanden opgemerkt, dat de toestand in de wereldscheepvaart aan het eind van 1960 heel wat beter leek, dan hij — gezien de ontwikkeling in 1961 — in werkelijkheid moet zijn geweest. Wat de wereldtankscheepvaart betreft, heeft de Londense makelaarsfirma John I. Jacobs & Company Limited zijn best gedaan in zijn World Tanker Fleet Review enig licht te werpen op de oorzaken van de ontwikkeling die in de tweede helft van 1961 tot zo'n grote teleurstelling heeft geleid. Bovendien waagt men dan nog een poging om aan de hand van reeds bekende en verder geschatte cijfers heel voorzichtig enkele voorspellingen te doen.

De opgelegde tonnage is in de laatste zes maanden van 1961 afgenomen van ca. 4.800.000 dwt tot ca. 2.640.000 dwt en wel ca. 1.730.000 dwt oorlogs- en vooroorlogse tonnage (waarvan men dus nog nauwelijks concurrentie behoeft te vrezen), ongeveer 300.000 dwt aan middelgrote schepen, gebouwd tussen 1946 en 1952, die, hoewel betrekkelijk „jong”, toch economisch als verouderd moeten worden beschouwd, zeker nu er zoveel grote en moderne tonnage wordt aangeboden. Als echte, potentiële reserve „hangt er dus ongeveer 600.000 dwt boven de markt” en daarvan is ca. 260.000 dwt maatschappijtonnage. Veel gevaarlijker voor de tankervrachtenmarkt is de tankertonnage in de graanvaart — ca. 2.500.000 dwt — waarvan het grootste deel op zeer korte termijn weer in de olievaart zou kunnen terugkomen.

Verschuivingen

De wereldproduktie van ruwe olie is in 1961 met 6,7% toegenomen, tegenover een stijging van 7,5% in 1960; maar er zijn wel vrij grote verschuivingen in de produktiegebieden. In de Verenigde Staten is de produktie maar met 1,6% toegenomen en de aanvoer over zee tot vrijwel nul gedaald. In de rest van de westelijke wereld was de stijging 7,8% of bijna 3% lager dan in 1960 en wel in het Midden-Oosten 6,7% (tegenover 14,7% in 1960); in Venezuela slechts 2% tegenover 3% in 1960;

in de Sahara is de produktie verdubbeld en hij zou nog groter zijn geweest zonder alle politieke moeilijkheden in Noord-Afrika; Lybië droeg in 1961 slechts 500.000 ton bij, maar wordt voor 1962 geschat op 9 miljoen ton; Argentinië, waar de produktie met 36% is gestegen, behoeft nu vrijwel geen olie meer in te voeren.

Uit dit alles blijkt wel, dat niet alleen het „vervoerpatroon” van de ruwe olie belangrijk aan het veranderen is, maar dat ook de gemiddelde afstand waarover de olie over zee moet worden vervoerd, korter wordt. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de olieleidingen, die voor een deel de taak van de tankvaart overnemen.

Op technisch gebied kwam er belangwekkend nieuws uit Amerika van de Marlin Tanker Corporation, die bij de Schlieker Werft in Hamburg een tankschip van 51.000 dwt laat bouwen, waarin de bediening van alle technische apparatuur zover is geautomatiseerd, dat er maar dertig man nodig is, tegenover de 50 à 60 op een niet-geautomatiseerd tankschip van dezelfde grootte. Het schip is bestemd om t.z.t. in charter voor de Sinclair Refining Co. te gaan varen; de bouwkosten bedragen 6 à 7 miljoen dollar en de snelheid 16 knopen. Overigens laat Sinclair een soortgelijk schip bij de Bethlehem Steel bouwen, zij het iets kleiner — 47.500 dwt — en met iets minder ver doorgevoerde automatisering.

ERRATA

Tot onze spijt zijn er enige fouten in de vorige aflevering geslopen, die we gaarne willen herstellen.

Bij de zilveren vloot-jubilarissen hebben we de heer E. M. C. de Vries vermeld als kapitein in plaats van hoofdwerktuigkundige.

Overigens moesten de hoofdwerktuigkundigen het wel ontgelden, want de heer G. C. H. Dijkstra Sr. deden we tien jaar te kort. De lezers zullen ongetwijfeld begrepen hebben dat hij 21-3-1928 bij onze Maatschappij in dienst trad en niet in 1938 zoals abusievelijk werd vermeld.

Onze excuses aan de heren De Vries en Dijkstra !

tentoonstelling

„Arti et Pectini”

Zoals reeds in het maart 1962-nummer van „Tussen Schip en Ka” werd bekend gemaakt, zal dit jaar in september en oktober voor de derde maal een tentoonstelling worden georganiseerd, waarop kunstwerken, vervaardigd door personeelsleden van tot de Koninklijke/Shell Groep behorende Maatschappijen in Nederland, worden vertoond.

Hieronder laten wij gegevens over opzet en organisatie volgen.

Opzet:

1. De tentoonstelling zal onder de naam „Arti et Pectini 1962” (d.i. „Voor de kunst en voor de schelp”) worden gehouden van 12 t/m 18 september 1962 in Pulchri Studio te 's-Gravenhage, van 21 t/m 26 september in de sporthal van „De Vijfsluizen” te Vlaardingen, van 11 t/m 15 oktober in het Minervapaviljoen, Alb. Hahnplantsoen te Amsterdam en omstreeks 20 oktober omgeving van Oldenzaal in een nader bekend te maken zaal.
2. Gelegenheid tot inzending staat open voor alle leden en gepensioneerde leden van het personeel van tot de Koninklijke/Shell Groep behorende Maatschappijen in Nederland.
3. Voor inzending komen in aanmerking (uitsluitend eigen en oorspronkelijk werk; géén kopieën):
 - a. olieverfschilderijen
 - b. aquarellen en gouaches
 - c. grafisch werk (etsen, lithografieën, houtsneden, linoleumsneden) en tekeningen
 - d. boetseer- en beeldhouwwerk.
4. In de tentoonstelling kunnen niet worden opgenomen:
 - a. werkstukken welke behoren tot de categorieën siermeedwerk en kunstnijverheid,
 - b. werkstukken die reeds voor de tentoonstellingen „Arti et Pectini” 1954 en 1958 werden ingezonden.
5. Van de ingezonden werkstukken zal door een jury, bestaande uit de kunstenaars W. Hartman en P. Franken Jzn. uit Den Haag en F. Hamers uit Kortenhoeft, mede in verband met de beschikbare tentoonstellingsruimten, worden beoordeeld of zij voor tentoonstelling in aanmerking kunnen komen.
6. Door de jury kan voor elke van de onder punt 3 genoemde categorieën inzendingen een eerste prijs ter waarde van f 150,—, een tweede prijs ter waarde van f 100,— en een derde prijs ter waarde van f 50,— worden toegekend.
Op de beslissing van de jury is geen beroep mogelijk.

Organisatie

7. Personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers N.V. kunnen zich tot uiterlijk 14 juli a.s. persoonlijk

dan wel schriftelijk voor deelneming aanmelden bij onze heer Schuller (sectie P.R.), die als contactpersoon is aangewezen, onder opgave van:

- a. naam, functie en adres;
- b. aard van het in te leveren werkstuk (olieverf, tekening, enz.);
- c. titel;
- d. afmetingen in cm (incl. lijst);
- e. waarde voor verzekering (max. f 500,— per werkstuk).

De in te zenden werkstukken dienen uiterlijk 3 augustus a.s. in het bezit te zijn van de heer Schuller.

8. Olieverf- en waterverfschilderijen dienen deugdelijk ingelijst te worden ingezonden.
9. Shell Nederland N.V. stelt zich aansprakelijk voor de schade die door verlies of beschadiging van de werkstukken mocht ontstaan in de periode tussen het tijdstip van inlevering en de datum na die waarop de werkstukken bij het adres van inlevering kunnen worden teruggehaald.

De deswege door Shell Nederland N.V. te betalen vergoeding kan nimmer meer bedragen dan het bedrag der bij de aangifte vermelde waarde, tot een maximum van f 500,— per werkstuk.

Rotterdam, mei 1962

Voor onze schakers

Oplossing probleem no. 8:

Wit:

1. Lc4† - 2. Pd5 - 3. Tf1 - 4. Tf2:, - 5. Pe7† - 6. Tf8.

Zwart:

1. Df7 - 2. De6 - 3. Lf2 - 4. Te8 - 5. Te7:, mat.

Oplossing probleem no. 9:

Wit:

1. Le5 - 2. Kc2 - 3. Kd3 - 4. La1: - 5. Ke4 - 6. Kf5 en wint.

Zwart:

1. a3 - 2. a2 - 3. a1 D - 4. e5 - 5. Kg7: - 6.

Probleem no. 10:

Wit: Kf2, Te6, Ld3, Pe2, Pf1

Zwart: Kd1, Pb3

Wit geeft mat in 2 zetten.

Probleem no. 11:

Wit: Kd6, Dd5, Lg8, pi g4 en g5

Zwart: Kh8, Tg1, Lh1, Pg2

Wit geeft mat in 3 zetten.

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16.3.62—15.4.62)

Gehuwd:

- 16.3.62: B. Langendoen, 3e stm., met Mej. IJ. B. E. Koop;
16.3.62: J. H. Appel, 4e wtk., met Mej. Th. de Muinck;
22.3.62: P. Janssen, 2e stm., met Mej. Th. I. A. F. Vrugtman;
2.4.62: M. Hus, 3e stm., met Mej. E. Rotmans;
11.4.62: G. de Goede, 4e wtk., met Mej. M. Visman;
18.4.62: P. Balt, 5e wtk., met Mej. A. van Veen;
19.4.62: M. J. de Jong, 4e wtk., met Mej. N. G. Verhoef.

Geboren:

- 16.3.62: Tjerry, zoon van J. A. Krebbers, 4e wtk., en Mevr. M. Ph. Krebbers-Schut;
20.3.62: Henricus Martinus, zoon van D. M. Mos, 2e stm., en Mevr. A. J. Mos-van Blokland;
27.3.62: Gillian, dochter van R. Verhoef, 2e stm., en Mevr. B. Verhoef-Reid;
28.3.62: Peter, zoon van A. J. de Ronde, 2e stm., en Mevr. R. de Ronde-Eenkhoorn;
5.4.62: Anna Ina Maria, dochter van W. A. M. Bouma, 3e wtk., en Mevr. I. H. Bouma-Krol;
6.4.62: Annelies, dochter van A. Hasper, 3e wtk., en Mevr. W. G. Hasper-Heemskerck.

Met verlof:

- Gezagn.: E. J. Stapper, J. L. Leyerweert, G. Hoving, A. Verkerk, B. van Bon;
1e stl.: F. Klaassen, H. J. Roncken, P. C. Hoek, M. Zuilhof, R. L. Meijer;
2e stl.: A. Visser, P. J. Hoekstra, H. Edens, H. H. Hacken, W. Welbie, H. G. Willemsen, C. Wolse, L. van der Valk, J. W. Rutten, H. Jansen;
3e stl.: E. Q. Abbas, J. C. Aartsen, J. Bosman, T. van Heuveln, F. W. van Oerle, A. W. Seelt, H. van Veen;
4e stl.: H. P. Abrahamse, T. E. Dreise, J. M. Huygens, J. C. Tot, J. J. H. M. Ruigrok, W. Hoogendijk, H. Wijnberg, J. A. M. Elias, C. A. Koppendraaier, J. Mieras;
Hfd.wtk.: J. L. H. van Manen, J. V. Buil, F. M. Ruizenaar, J. A. de Lange, H. Edens Sr., R. A. J. Ruesink, E. A. Stam, P. J. Smit, S. Ham;
2e wtk.: C. L. Fehrmann, J. P. Ferwerda, J. D. Donken;
3e wtk.: H. G. P. Rijntjes, P. van den Biggelaar, J. D. Nijholt, A. P. de Groot, J. Meenderink, J. Reeders, A. Bax, W. C. H. M. de Kok, J. Swagers, Joost de Jong;

4e wtk.: A. J. Bitterling, H. M. Reine, W. G. van der Velden, S. A. Verhage, J. P. Hendrikse, C. H. J. van Dijk, G. de Goede, J. F. de Gruiter, C. H. de Koning, A. J. Baerveldt, C. W. Herkemy, B. Strijbis, P. J. Ferwerda, R. Groeneveld, J. W. van Leijden, R. Ouwehand, F. G. Krijgsman, W. Vroling;

5e wtk.: M. van Dam, R. J. Smit, J. H. van Veldhuisen, L. A. J. W. Bink, A. J. Stap, A. de Bats, P. Balt, A. J. Hulzebos, J. Hensbroek, R. A. Risseeuw, J. Slottje, L. J. M. Verhaegh, J. H. Th. van Schaik, W. H. van der Burg, M. J. Baak.

In Nederland gearriveerd:

Bootslieden: K. Degens, C. de Vet;

Voorlieden: A. H. J. Breeman, A. Janssens, J. Brobel, M. Brons;

1e pomplieden/bankwerker: C. Voorspuy, A. Heyndijk, J. Koole;

2e pomplieden/bankwerker: C. P. J. Maas, P. Niezing;
Bankwerkers: D. Bakker, J. den Heyer, M. Temmerman, D. Breddels, J. Punt;

Chef-hofmeesters: K. H. Nanninga, C. E. Bestebroer, K. J. Revet, H. A. Groenendijk, M. van Hagen, J. Kooi;

Chef-koks: H. M. v. d. Nieuwboer, A. Nodelijk, W. C. Kapper, H. Th. Wigmans.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: gezagn. J. Griik, wnd. 4e wtk. T. E. Leeuwangh, ll.wtk. A. F. Overweg, bootsman H. J. A. Savonije, voorman P. C. Westdijk, 1e pompman/bankwerker Th. Stoutjesdijk, 2e pompman/bankwerker L. P. v. d. Velden, bankwerker A. C. v. d. Gaarden, chef-hofmeester F. Jimmink, chef-kok Jac. Westerhoff;

m.s. Acila: 3e stm. E. J. F. Douw van der Krap, 4e stm. J. C. Nelisse, chef-hofmeester L. H. H. L. Leithuyser;

m.s. Acmaea: hfd.wtk. G. J. Uitdenbogaard;

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



H. R. VAN SAS

1e stuurman

1947 — 19.5 — 1962



M. E. WOLPER

1e stuurman

1947 — 29.5 — 1962

ONZE WAL-JUBILARISSEN



P. C. I. VAN HARTEN
Sectie S.O.
1-4-47—1-4-62



A. F. H. KRAGTEN
Sectie A.D.
1-4-47—1-4-62

- m.s. Acteon:* 1e stm. H. den Ouden, 2e stm. J. J. Osinga, 3e stm. L. A. Groendijk, 4e stm. J. P. Hendriks, ll.stm. P. J. Born, hfd.wtk. A. Pauw, 2e wtk. G. C. L. van Marsbergen, 3e wtk. J. M. de Jong, 3e wtk. M. A. van Oostveen, 4e wtk. A. G. M. van Amelsvoort, wnd. 4e wtk. J. Pap, 5e wtk. J. Ommering, ll.wtk. M. A. Visser, bootsman A. Reekers, voorman D. G. C. Schalker, 1e pompman/bankwerker P. M. A. Bierman, 2e pompman/bankwerker F. Bovenberg, bankwerker H. A. A. van Dijk, chef-hofmeester J. Baard, chef-kok D. Stammis;
- s.s. Arca:* 2e stm. P. J. F. de Beus, 2e wtk. D. Gooris, 4e wtk. J. H. Appel;
- s.s. Atys:* gezagv. J. Ruyg, wnd. 1e stm. J. H. Korsen, 4e stm. P. J. M. Arts, 4e wtk. J. J. Rood, ll.wtk. A. J. Koelewijn, chef-hofmeester Sj. van Kooy;
- m.s. Cinulia:* wnd. 2e stm. H. Verbaas, 3e stm. P. E. van der Veld, wnd. 4e wtk. F. Goudart, 5e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. R. Huisman;
- s.s. Kalydon:* 2e stm. P. Snel, 3e stm. W. S. van der Ham, 5e wtk. K. L. J. Aertssen, ll.wtk. F. Nederbragt;
- s.s. Kara:* 3e wtk. C. van Esseveld, 5e wtk. L. J. M. Verhaegh, bootsman J. R. Elsinga, voorman J. J. Koop, 1e pompman/bankwerker Jan Westerhoff, 2e pompman/bankwerker J. Junte, bankwerker W. J. C. Sondagh, chef-hofmeester J. G. Nijman, chef-kok J. Vink;
- s.s. Katylisia:* 4e stm. W. Roselaar;
- s.s. Kelletia:* 2e stm. P. de Regt, 3e stm. C. Vlas, 3e wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. K. W. Seubring;
- s.s. Kermia:* 1e stm. C. S. Duinker, 3e stm. A. P. J. Ham;
- s.s. Khasiella:* hfd.wtk. H. J. Melse, 3e wtk. R. de Beer;
- s.s. Kopionella:* 3e stm. B. Langendoen, 4e stm. A. H. M. Melis, 3e wtk. E. B. Landman, 4e wtk. P. F. Vermeulen, wnd. 4e wtk. C. P. Kortekaas, 5e wtk. R. van den Berg, voorman J. P. de Jel;
- s.s. Koratia:* wnd. gezagv. P. van Hassel, 3e stm. P. C. Rakké, 4e stm. A. Th. van Es, 4e wtk. S. Neeleman;
- s.s. Korovina:* hfd. wtk. B. C. Smit, chef-hofmeester C. A. Verhulp, 2e pompman/bankwerker G. H. Wille;
- s.s. Kosicia:* 1e stm. J. P. Jongbloed, 2e stm. R. Verhoef, 2e wtk. N. J. S. Weel, 4e wtk. A. G. A. van der Pijl;
- s.s. Kryptos:* wnd. gezagv. N. H. van der Heiden, 1e stm. M. G. C. Geerarts, hfd.wtk. A. L. Moerland;
- m.s. Mitra:* 4e wtk. G. Nijman, wnd. 5e wtk. A. A. A. Overschie;
- s.s. Ondina:* 4e wtk. J. Wagemaker, ll.wtk. A. H. van Haaften, ll.wtk. J. P. Kalkman;

- s.s. Onoba:* 2e wtk. K. J. Wiessner, 3e wtk. L. J. van Onselen;
- s.s. Philine:* 4e stm. L. D. J. van Zuilekom, 2e wtk. C. Heeres, 4e wtk. J. Quak, 4e wtk. A. van Vliet, ll.wtk. J. Jansen;
- s.s. Philippia:* 3e stm. A. L. A. M. Wilmering, hfd.wtk. P. S. Douglas, 3e wtk. D. Tolsma, 4e wtk. J. B. van Haaster;
- s.s. Sepia:* 1e stm. D. A. C. Vermeulen, 3e wtk. C. P. de Waard, wnd. 4e wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. F. F. Ozinga;
- s.s. Viana:* 3e stm. E. B. Veenhof, wnd. 3e wtk. G. de Geeter, 4e wtk. M. de Niet;
- s.s. Videna:* voorman M. Addeson;
- s.s. Vitrea:* 5e wtk. E. de Haan, bootsman C. J. de Fouw, voorman J. T. Rood, 1e pompman/bankwerker H. J. Suiskens, 2e pompman/bankwerker A. Lankhorst, bankwerker J. Franx, chef-hofmeester H. J. Nuis, chef-kok J. A. Priemus;
- s.s. Vivipara:* 1e stm. Tj. Kuyper, ll.wtk. C. J. T. Baarslag, ll.wtk. A. Bakelaar;
- s.s. Zafra:* gezagv. J. Niessink, wnd. 2e stm. J. Vaandrager, 4e wtk. A. van der Hooft, 4e wtk. J. B. J. Jonker, 5e wtk. B. Dob;
- s.s. Zaria:* 3e stm. J. Moens, wnd. 3e wtk. M. W. D. Meijer, 4e wtk. J. Walraven.

In dienst getreden :

2e pomplieden/bankwerker: L. P. v. d. Velden, J. Slob.

Uit dienst getreden :

3e stl.: K. Birza, F. W. H. Hussem;

4e stm.: J. van Vark;

3e wtk.: J. D. Nijholt, H. G. P. Rijntjes, P. Warren;

5e wtk.: N. F. P. van den Heuvel, R. Heerkens, C. J. J. de Lijster, H. H. Knaap;

voorman: A. F. Blaauwikel;
2e pompman/bankwerker: W. C. M. Prein;
chef-hofmeesters: A. F. M. Koper, B. H. Nakken.

Behaalde diploma's:

2e stm. G.H.V.: 3e stl. W. S. van der Ham, E. J. F.
Douw van der Krap, A. P. J. Ham, B. J. Dul;
2e stm. G.H.V.-Th.: 4e stm. J. C. Nelisse;
3e stm. G.H.V.: 11.stm. G. Gerritse;
„C“: 2e wtk. J. de Bruijn, A. Baljet;
„B“: 3e wtk. L. J. van Onselen, A. Modderman, T. C. F.
Bijkerk;
„A“ en B.th: 5e wtk. F. Goudart, M. van Uffelen, P. R.
Bender;
„A“: 5e wtk. B. Dob, C. P. Kortekaas, J. Pap, E. G. Arp.

Aanstellingen:

4e stm.: G. Gerritse.

Gepromoveerd tot:

Voorman: P. C. Westdijk, J. P. de Jel;
2e pompman/bankwerker: J. Junte;
Bankwerker: H. A. A. van Dijk, W. J. C. Sondagh;
Chef-hofmeester: C. A. Verhulp, J. G. Nijman,
L. Deynen.

mutaties walpersoneel

(over de periode 16.3.1962 t/m 15.4.1962)

De dienst verlaten:

26.3.1962: W. P. van Heukelem - sectie SG

DE OLIEFANTAST

Als je hem hoort,
klinkt ieder woord
onecht en overdreven.
Sterke staaltjes
en verhaaltjes
vertelt hij als „zijn leven“.
Noem je een naam
dan heeft hij saam
met hem op school gezeten.
Op elke boot
van onze vloot
heeft hij z'n tijd versleten.
Hij zwamt en zwetst,
Hij klapt en kletst
als was hij reeds bejaard.
Kijk je het na,
dan blijkt weldra,
dat hij „al“ drie jaar vaart.

SCHELDVIS

onder de dierenriem

1.4.1962: Mej. P. J. J. Visscher - sectie CC

1.4.1962: Mej. A. J. P. Haak - sectie SL

Geboren :

30.3.1962: Mark Robert, zoon van Mr. R. Glazener -
sectie AD - en Mevrouw A. E. Glazener-Gleichman.