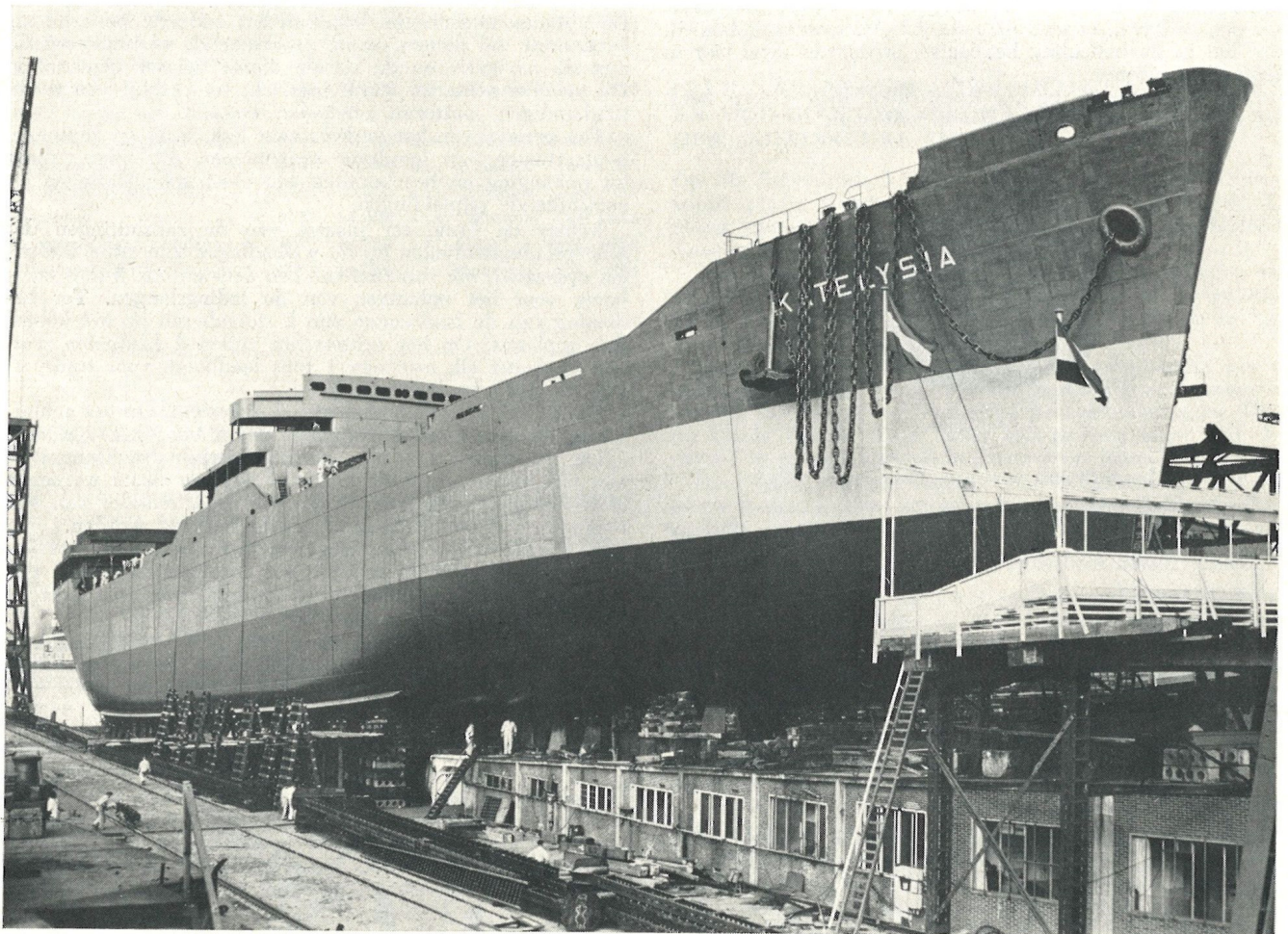


van voor de vloot

Redactie: E. van 't Slot en W. H. P. Feenstra.
Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.



DE STAPELLOOP

*Gelijk een kind, beschut gegroeid in Moeder's schoot,
Het licht aanschouwt en de eerste kreten slaakt,
Zo glijdt het schip na maandenlange bouw
De helling af en uit de veil'ge haag
Van steigers, kranen en de bedding die het droeg.
Het breekt de wereld open en 't bruisend water
Dat het opvangt in zijn armen,
Is het leven dat het welkom heet.
Dan juichen stoomfluit en sirene, gelijk het
Kind door dankbare ouders wordt begroet.*

*Maar zo de boreling wordt opgenomen
En aan de moederarmen wordt terug vertrouwd,
Opdat zij 't voedt en pleegt
En het tot wasdom brengt,
Zo trekken slepers langzaam 't schip langsijde
Opdat het, afgebouwd en glanzend in zijn verf,
Zijn weg zal zoeken naar de immer wijder verten
Van zee en oceaan. Zoals ook 't kind, aan ouderhand ontgroeid,
De weg zal gaan, waar men 't begin van ziet
Maar 't einde nog verborgen ligt.*

*Wanneer de zoon het ouderlijke huis
Verlaat, staan Vader, Moeder op de drempel
Dan wendt hij zich nog om en zwaait tot groet
En treedt het leven in.
Zo zal straks ook het schip, door schroefslag voortgestuwd,
De Maas uit gaan en als een afscheidsgroet
Ons wenken met zijn vlag, en stoten op zijn fluit.*

Tewaterlating s.t.s. „Katelaysia”

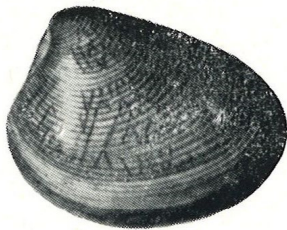
Van één der hellingen van De Rotterdamse Droogdok Mij. N.V. liep Donderdag 8 October 1953 om 16 uur 45, met goed gevolg te water het enkelschroef stoomturbinetankschip „Katelaysia”, in aanbouw voor de Koninklijke/Shell Groep.

De bij deze gebeurtenis gebruikelijke ceremonie werd, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden en belangstellenden, verricht door mevrouw R. Bloemgarten-Elias, echtgenote van de Directeur van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij. Voor een verslag hiervan verwijzen wij naar het Hoofdnummer van „Olie”.

Van de 48 door de R.D.M. tot dusverre gebouwde tankschepen is dit schip het 26ste door haar voor de Koninklijke/Shell Groep gebouwde tankschip, waarvan het eerste reeds in 1908 opgeleverd werd.

De „Katelaysia” is het eerste te water gelaten schip van een groot aantal hier te lande voor de Koninklijke/Shell Groep in aanbouw of in bestelling zijnde 18.000 tons tankschepen, waarvan er vier door de R.D.M. worden gebouwd. Het ligt in de bedoeling het laatste schip van deze vier in 1956 af te leveren.

Zoals gebruikelijk bij de Koninklijke/Shell Groep heeft het schip de naam van een schelp gekregen.



„Katelaysia”.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

De hoofdafmetingen er van zijn:

Lengte over alles	169,38 m	555'-9"
Lengte tussen loodlijnen	161,54 m	530'-0"
Breedte	21,11 m	69'-3"
Holte tot bovendek	11,88 m	39'-0"
Gemiddelde diepgang op het Zomermerk	9,02 m	29'-7"
Draagvermogen bij deze diepgang ca.	18.000 ton	à 1016 kg
Bruto inhoud	ca. 12.200 Reg. ton	à 2,83 m ³
Aantal opvarenden	55	
Klasse: Lloyd's Register	✠ 100 A I	„Carrying Petroleum in Bulk”.

Voor de machine-installatie zullen twee Foster-Wheeler type waterpijpketels, die door de R.D.M. vervaardigd worden, stoom onder een druk van 35 kg per cm² en een temperatuur van 425° C leveren voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen, enz.

Het hoofdturbine-aggregaat, voor dit schip vervaardigd door Werkspoor, volgens een ontwerp van Parsons-Marine Engineering and Turbine Research and Development Association, bestaat uit een hoge druk- en een lage druk-turbine, elk voorzien van een afzonderlijk gedeelte voor achteruitdraaien. Het normale vermogen van 7500 As p.k. zal door middel van een dubbele tandwiel-overbrenging op de schroef overgebracht worden, die daardoor 100 omwentelingen per minuut zal maken, en aan het schip een snelheid zal geven van 14,5 Eng. zeemijlen of 27 km per uur.

De hulpwerktuigen zullen gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven worden. Voor de levering van de nodige elektrische energie zullen twee door stoomturbines gedreven 550 kw generatoren de draaistroom van 60 perioden ontwikkelen met een spanning van 450 Volt. Voor de verlichting van het schip zal een spanning van 115 Volt beschikbaar zijn.

Een 200 kw generator, gedreven door een Dieselmotor, zal voor een beperkte levering van stroom zorgen, in gevallen dat geen stroom beschikbaar is.

Het verwerken van de lading zal geschieden door verti-

cale centrifugaal pompen, elk met een capaciteit van 400 ton per uur, die in een afzonderlijke, aan de machinekamer grenzende hoofdpompkamer zullen worden opgesteld. De stoomturbines die deze pompen drijven, zullen met de tandwieloverbrengingen in de machinekamer-ruimte geplaatst worden. Twee verticale stoom-duplex-nazuigpompen zullen eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld worden.

Het systeem van het ladingleidingsnet is volgens het patent van de Koninklijke/Shell Groep, waardoor verschillende soorten vloeibare lading tegelijkertijd in- of uitgepompt kunnen worden.

De indeling en inrichting van het schip zijn als volgt. Door twee langs- of 12 dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 33 tanks, gelegen tussen 2 kofferdammen. De vóór-kofferdam scheidt de lading van de vóór-dieptank en het daarboven gelegen laadruim voor droge lading, de achter-kofferdam waarin de hierboven genoemde ladingpompen zullen worden opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimte onder de bak wordt ingericht als bergplaats. De opbouw midscheeps, waarvan het onderste gedeelte als bergruimte zal dienen, wordt ingericht als verblijf voor de met de navigatie en de civiele dienst, belaste bemanning. De opbouw achteruit wordt ingericht tot verblijf van werktuigkundigen, matrozen, olielieden, enz.

Ten gerieve van het verkeer naar bak, brug en kampanje is daartussen een loopbrug aangebracht, die tevens dient tot ophanging en bescherming van elektrische leidingen en verschillende pijpleidingen.

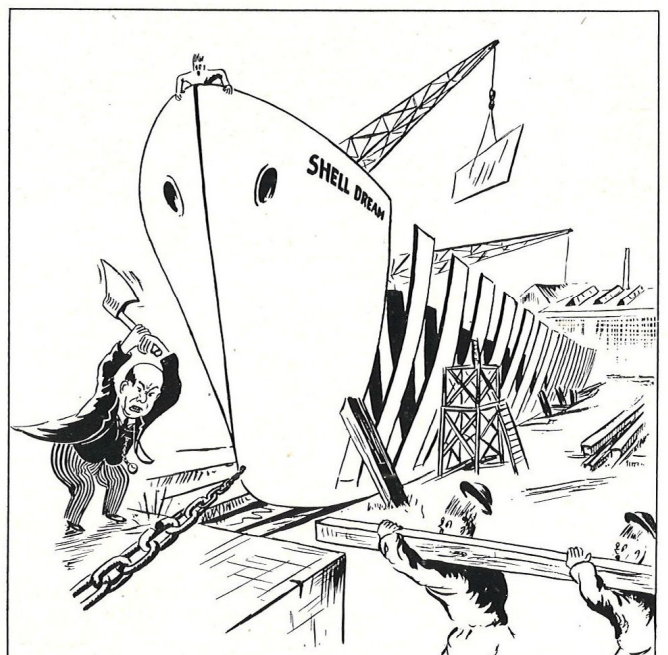
Achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsladingleidingen op de walleidingen zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een één- en een 5-tons laadboom voor het ophangen van de ladingslangen. Ter bediening van de laadbomen zijn 2 stoomlieren op het hoofddek geplaatst. Op het achterschip zullen 2 laadpalen worden geplaatst elk met een 1 tons laadboom voor transport van proviand en bootsmansgoed.

Op de bak is het stoomankerspil opgesteld. Op het achterschip bevinden zich twee stoomspillen voor het verhalen.

De stuurmachine is van het elektrisch-hydraulische type met vier rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af bediend worden.

Het schip zal worden uitgerust met een gyrokompassinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, een radar-installatie, een echolood en een moderne radio zend- en ontvang-installatie, ook voor telefonie.

Alle leden van de bemanning zullen de beschikking krijgen over een ruime geriefelijk-ingerichte éénpersoons hut,



Tijd is tijd... vandaag moet-ie er af.

de gezagvoerder, Hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman en 2e werktuigkundige bovendien over een afzonderlijke slaaphut en badkamer. In de midscheeps is een ruime hut bestemd als kantoor die bovendien als studieruimte voor de leerlingen aan boord gebruikt kan worden.

In het achterdekhuis wordt ten gerieve van de scheepsgezellen een smaakvolle recreatieruimte ingericht. Achter de machinekamer bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand. Op het achterschip is ruimte voor 4 eetzaal, waarvan die voor de officieren de grootste is met 25 zitplaatsen. Op het achter-slopendek zullen de officieren de beschikking krijgen over een fraai betimmerde rooksalon. Voorts wordt het schip voorzien van een moderne wasserij en een betegeld zwembad.

Dat het allernieuwste bij de bouw van dit schip toepassing vindt, bewijst het aanbrengen van een buitenboordslift midscheeps, voor het aan boord brengen van bemanning of bezoekers.

Werf	Bouwnr.	D.W.T.	Naam	Oplevering
Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V., Rotterdam	610	13.000	m.s. „Cinulia”	Juni 1955
N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven,	773	13.000	m.s. „Crania”	Maart 1955
Krimpen a/d IJssel	774	13.000	m.s. „Camitia”	Juni 1955
Deutsche Werft A.G., Hamburg	671	15.000	s.t.s. „Plagiola”	Juni 1954
Hamburg	675	15.000	s.t.s. „Platidia”	Oct. 1954
Bremer Vulkan Schiffbau & Maschinenfabrik, Bremen	837	14.900	s.s. „Gaza”	Sept. 1954
	838	14.900	s.s. „Gonidea”	Oct. 1954

OFFICIEREN VAN DE „SHELL QUEST” MAAKTEN KENNIS MET NEDERLAND.

Op 19 September meerde in de Schiehaven te Rotterdam de nieuwste aanwinst van de Koninklijke/Shell vloot, de „Shell Quest”. De naam van dit schip is wel zeer toepasselijk gekozen, aangezien het dienst zal gaan doen als depôt-schip bij de opsporingswerkzaamheden naar aardolie, welke de Groep zal verrichten in het bed van de Perzische Golf.

De „Shell Quest”, welke te Liverpool werd verbouwd, heeft te Rotterdam het restant van zijn lading, voornamelijk bestaande uit montagewoningen en seismische instrumenten ingenomen. Van dit ophoud heeft de Directie van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” gebruik gemaakt om een aantal leden van de Etat Major in de gelegenheid te stellen iets van Nederland te zien.

Met een maatschappij-bus werd het gezelschap „langsij” afgehaald om een tochtje via Gouda, Utrecht, Doorn en Amersfoort naar Amsterdam te maken. In Gouda werd even gestopt om de beroemde ramen in de kerk te bewonderen en een kopje koffie te gebruiken, waarna de tocht vervolgd

werd. Het vlakke land, en de ligging daarvan vaak onder het niveau van de waterlopen, trok algemene belangstelling, evenals de merkwaardige Utrechtse grachten met hun pakhuizen onder de straat door. In de buurt van Zeist en Doorn bleek, dat Nederland ook bossen rijk is. Het hoogtepunt van het uitstapje vormde Amsterdam, waar voor buitenlanders zeer veel te zien is, vooral als een tochtje door de grachten wordt gemaakt. Ook de havens genoten de algemene belangstelling.

Nederland zou Nederland niet zijn, als het niet de hele dag had geregend — een foto maken was uitgesloten — maar zeelui zijn niet voor een beetje water vervaard en de stemming was en bleef best. De heer Van Kessel van „La Corona” mocht, toen hij zijn gasten weer in goede gezondheid aan boord kon afleveren, hun warme dank in ontvangst nemen, met verzoek deze aan de Directie te willen doorgeven. Wat de „Shell Quest” moge vinden of niet vinden, Nederland is in ieder geval door dit schip „geëxploreerd” en wij geloven te mogen zeggen, dat ons land een aantal nieuwe vrienden verworven heeft.

CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER „KONINKLIJKE/SHELL”.

Op 30 September jl. vond wederom de jaarlijkse bijeenkomst plaats waarbij ook de dames aanwezig waren. De plaats van samenkomst was ditmaal het American Hotel te Amsterdam.

The Shell Fleet Retired Staff Association te Londen was op deze bijeenkomst vertegenwoordigd door haar voorzitter, Chief Engineer T. H. Jones, Captain F. C. Webb en haar secretaris-penningmeester de heer J. W. Walters.

In de ledenvergadering, welke zoals gebruikelijk aan de lunch voorafging, werd door de secretaris-penningmeester verslag uitgebracht over het afgelopen verenigingsjaar. Hieruit bleek, dat de Club thans 125 gewone leden telt, benevens 3 ere-leden en 2 buitengewone leden.

Overeenkomstig het voorstel van de accountant, die wederom rapport uitbracht over de door hem gehouden kascontrole, werd de secretaris-penningmeester décharge verleend voor het door hem gedurende het afgelopen jaar gevoerde financiële beheer.

De beide thans aan de beurt van aftreden zijnde bestuursleden, t.w. de voorzitter en secretaris-penningmeester, werden met algemene stemmen herkozen.

Naar aanleiding van het in de vorige vergadering genomen besluit een Club-insigne te laten vervaardigen, deelde de secretaris-penningmeester mede, dat voor de opgegeven prijs ten minste 200 stuks besteld moesten worden, doch dat tot dusverre slechts de helft van dit aantal door de leden was aangevraagd.

Indien thans tot bestelling werd overgegaan zou een te groot aantal in reserve moeten worden genomen, waarmede een bedrag van circa f 300.— was gemoeid. De secretaris-penningmeester meende hiertegen bezwaar te moeten maken.

Het resultaat van de hierop volgende discussie was, dat besloten werd de leden die nog geen insigne of broche hadden besteld, nogmaals aan te schrijven.

Tijdens het op de vergadering volgende borreluurtje voegden onze ere-voorzitter Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford en zijn echtgenote zich bij het gezelschap.

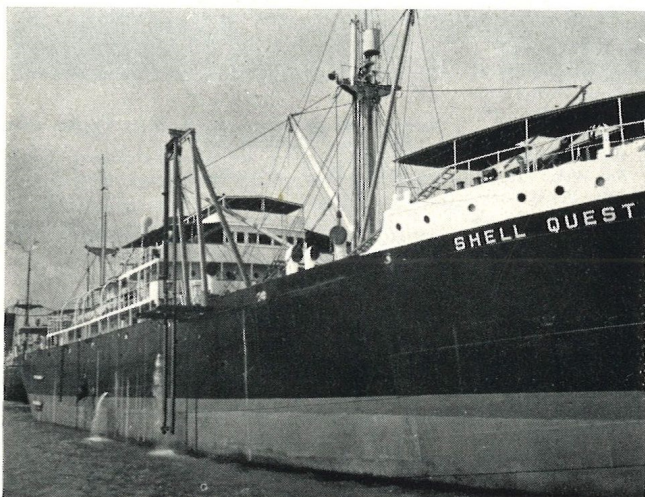
Aan tafel las de voorzitter een van de heer Ir. J. G. A. M. Biermann ontvangen telegram voor, waarin deze berichtte zeer tot zijn leedwezen niet aanwezig te kunnen zijn, doch alle aanwezigen een prettige bijeenkomst wenste.

Na een zeer verzorgde maaltijd, gedurende welke het woord werd gevoerd door de heer Quarles van Ufford en de heer Walters, sloot de voorzitter te omstreeks 4.30 n.m. deze zeer geslaagde bijeenkomst.

Contributie 1953-1954.

Vriendelijk verzoek aan de leden om de contributie voor het jaar 1953-1954 te storten op postrekening 354716 ten name van de Club.

De Secretaris-Penningmeester.



Wij nemen afscheid van....

T. HARTEVELD – Gezagvoerder.



Kapitein Harteveld arriveerde op 13 October jl. vergezeld van zijn gezin met groot verlot hier te lande. Na ommekomst van dit verlot zal hij in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst der N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij met ingang van 1 Januari 1954 onder toekenning van pensioen verlaten.

Hij begon zijn carrière bij de Koninklijke/Shell Groep op 20 April 1930 op welke datum hij naar de West vertrok. Zijn eerste schip was het s.s. „Elena”, op welk schip hij na zijn aankomst te Curaçao als derde stuurman werd geplaatst. Na achtereenvolgens de verschillende stuurmansrangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 Juli 1948 aangesteld als Gezagvoerder. Zijn laatste commando was het s.s. „Rufina”.

Wij spreken de hoop uit dat voor Kapitein Harteveld, die nog van geen rusten wil weten, nog vele gelukkige en succesvolle jaren temidden van zijn gezin zullen zijn weggelegd.

W. H. C. POORT VAN INGEN – Gezagvoerder.



De heer Poort van Ingen trad op 20 Juli 1926 in dienst van de N.V. Nederlands-Indonesische Tankvaart Mij. Daar de tank-schepen dezer Maatschappij destijds uitsluitend de Oosterse wateren bevoeren, werd hij met het m.s. „J. P. Coen” naar Singapore uitgezonden. Na zijn aankomst in de Oost werd hij als derde stuurman op het s.s. „Sambodja” geplaatst. Promotie tot 2e en 1e stuurman volgde respectievelijk op 1-1-1934 en 1-8-1936, terwijl hij per 1 Juli 1944 tot permanent Gezagvoerder werd bevorderd. Op 21 Juli jl. droeg Kapitein Poort van Ingen te Schiedam het commando over zijn laatste schip, het m.s. „Malea”, aan zijn plaatsvervanger over.

Om gezondheidsredenen zal hem na afloop van zijn huidige verlot met ingang van 1 Februari 1954 vervroegd pensioen worden toegekend.

Wij wensen Kapitein Poort van Ingen en de zijnen het allerbeste voor de toekomst toe.

PERSONALIA

Gehuwd:

14.10.1953 M. A. v. Oostveen, 4e werktuigkundige „La Corona”; met mej. F. Rosmuller.

Wij feliciteren....

- J. J. Engelsman, 1e stuurman „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 6.10.'53.
H. J. Hiemstra, Hoofdwerktuigkundige „La Corona”, met zijn 25-jarig dienstjubileum op 12.10.'53.
M. van Dijk, 2e Werktuigkundige „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 21.10.'53.
H. Edens Sr., 2e Werktuigkundige „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 26.10.'53.
J. W. C. v. d. Horst, Gezagvoerder „La Corona”, met zijn 20-jarig dienstjubileum op 30.10.'53.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand September 1953.

N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ „LA CORONA”.

In Nederland gearriveerd:

Sr. Gezagv.: W. Drost; Gezagv.: C. v. d. Toorn, H. C. C. v. d. Veer, M. M. v. Vriesland, A. Westerduin; 1e Stl.: J. A. A. v. Lier, J. Ruyg; 2e Stl.: F. A. de Kaart, J. L. F. Vermeulen; 3e Stl.: P. H. Boon, T. W. Pals; Hfdwtk.: Th. Groos, A. Mooy, A. C. Robben, C. Rijkeboer; 2e Wtk.: J. v. d. Hoek, K. Kroon; 3e Wtk.: H. J. Borkent, H. J. Melse, W. P. v. d. Pijl; 4e Wtk.: W. Bruinink, M. A. v. Oostveen; 5e Wtk.: B. L. Deys, D. Gooris, C. Harms, H. C. A. Jacobs, H. T. G. J. Nijenhuis, W. J. van Osch, L. Steeg; ll.wtk.: P. C. Zwakman.

In Engeland gearriveerd:

Gezagv.: J. J. D. Bijlaard; 1e Stm.: J. M. Hulskens; Sr. Hfdwtk.: H. C. Scheerboom; 2e Wtk.: L. Langendoen Jr.

In Australië gearriveerd:

1e Stm.: A. A. Becu.

Tewerkstellingen:

m.s. „Ceronia”; Gezagv.: J. J. Grootveld; 2e Wtk.: L. Meyer; ll.Wtk.: J. W. v. Wegen.
m.s. „Chama”; 3e Stm.: H. Th. v. Krimpen.
m.s. „Erinna”; Gezagv.: J. Kwaadgras; 1e Stm.: J. A. A. v. Lier.
s.t.s. „Harpa”; Hfdwtk.: C. Rijkeboer.
s.s. „Lucita”; Gezagv.: A. Westerduin; 3e Stm.: K. Poort van Ingen; 5e Wtk.: (als wnd. 4e Wtk.): D. F. v. d. Wateren.
m.s. „Macuba”; 2e Wtk.: (als wnd. Hfdwtk.): J. v. d. Hoek; 5e Wtk.: J. H. M. Schrijver; ll.Wtk.: P. Winkler.
m.s. „Ovula”; Gezagv.: J. A. W. Bunders; 2e Stm.: (als wnd. 1e Stm.): P. Hopman; 3e Stm.: (als wnd. 2e Stm.): H. Barth; 3e Stm.: J. W. M. Vollebregt; 2e Wtk.: P. Taconis; 3e Wtk.: A. G. Kallansee.
m.s. „Taria”; 2e Stm.: W. v. Brakel; Hfdwtk.: G. C. H. Dijkstra; 5e Wtk.: R. A. J. v. d. Meer; ll.Wtk.: J. v. d. Werff.

Naar de Oost vertrokken:

Gezagv.: W. Buninga („Marpessa”); 1e Stm.: C. A. B. v. Santvoord (wnd. Gezagv. „Agatha”); 2e Stl.: J. W. L. Becker („Soekalila”), K. Prins („Liseta”); 3e Stl.: D. Rijk („Sebjar”), L. v. d. Valk („Betoeran”); Hfdwtk.: P. J. Smit („Corilla”); 5e Wtk.: F. Wessels (Nw. Guinea).

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e Stl.: A. D. v. Beek, J. C. de Groot, theor. ged. v. h. dipl. 1e Stuurman G.H.V.; 3e Stm.: J. W. M. Vollebregt, dipl. 1e Stuurman G.H.V.; 3e Stl.: D. Rijk, M. E. Wolper, dipl. 2e Stuurman G.H.V.; 3e Stm.: D. Jongeneel, theor. ged. v. h. dipl. 2e Stuurman G.H.V.; Hfdwtk. (B): J. C. Veldhoen, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e Wtk.: H. G. Trouwborst, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 5e Wtk.: J. W. Appelman, D. F. v. d. Wateren, F. Wessels, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

Hfdwtk.: J. C. Veldhoen.

De dienst der Maatschappij verlaten:

2e Wtk.: J. C. H. Brandt; 3e Wtk.: M. W. Crijnen; 4e Wtk.: W. A. A. Mourits, J. Schotel, A. Starrenburg; 5e Wtk.: H. Leerentveld, W. J. v. Osch.

N.V. CURACAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: L. v. Leeuwen; 2e Stl.: W. v. Heusden, R. L. Storm van 's-Gravesande; 3e Stm.: H. Schutte; 4e Wtk.: J. Otter.

In Engeland gearriveerd:

Walempl.: A. Beun.

Naar Curaçao vertrokken:

1e Stm.: B. H. Lutmers; 3e Stl.: J. L. Muyskens, H. F. J. Noordanus, C. L. Teerling; 5e Wtk.: R. J. ten Hage; Walempl.: F. A. Domeinie, J. Hemmes, P. Pons.

Geslaagd voor een hoger diploma:

3e Stm.: J. L. Muyskens, dipl. 2e Stuurman G.H.V.; 3e Stm.: Tj. Smit, pract. ged. v. h. dipl. 2e Stuurman G.H.V.; 5e Wtk.: D. Lagarde, J. A. E. Yntema, W. Zwiers, dipl. „A” als Scheepswtk.

Terug uit Militaire Dienst:

5e Wtk.: D. Koning.

De dienst der Maatschappij verlaten:

2e Stm.: W. van Heusden; 3e Stm.: H. Schutte; 3e Wtk.: E. Fontijne; 4e Wtk.: W. A. v. Aalst.

Overgegaan in dienst van de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Mij.:

3e Wtk.: W. J. Klootwijk.

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA LTD.

In Nederland gearriveerd:

2e Wtk.: R. G. M. Coesel.

N.V. AREND PETROLEUM MAATSCHAPPIJ:

Met pensioen:

Marine Supt.: D. A. S. Robb.