

van voor de vloot

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

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



Gezicht op Willemstad



VAN DE NIEUWBOUW



OFFICIËLE PROEFVAART S.T.S. „KOPIONELLA”.

Het was een winderige frisse herfstdag toen de genodigden zich op 17 October 1955 op de werf van Wilton-Fijenoord aan boord begaven van de „Kopionella” ter gelegenheid van de officiële proefvaart van deze nieuwe 18.000 tons tanker van de Koninklijke/Shell Groep.

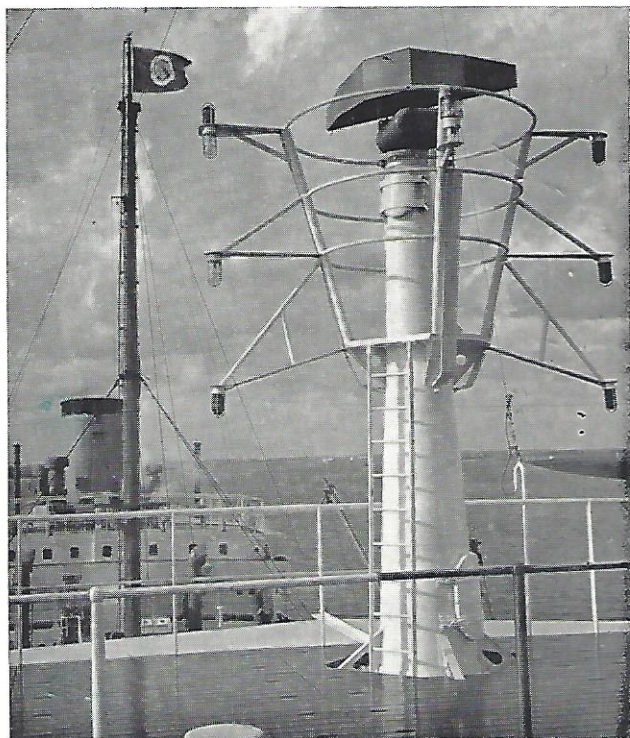
Vol belangstelling sloegen de aanwezigen gade, hoe de sleepboten het schip de Nieuwe Waterweg in manoeuvreerden; deze werden vervolgens bedankt en de „Kopionella” voer de nieuwe Waterweg af, de Noordzee tegemoet. Velen maakten van de hun geboden gelegenheid gebruik, het inwendige van een moderne tanker te aanschouwen en vooral de machinekamer trok vele belangstellenden. Wellicht was ook de heerlijke temperatuur die daar heerste, daar de oorzaak van.

Kort na het middaguur werden — in volle zee — de machines gestopt en men verzamelde zich voor de doopceremonie — het schip was in een dok gebouwd — en de overdrachtsplechtigheid.

Namens Wilton-Fijenoord voerde Ir. J. E. Woltjer het woord; hij roemde de prettige samenwerking tussen de opdrachtgever en de werf, die thans op het punt stond het vierde bouwnummer van een serie van vijf 18.000 tonners aan de Koninklijke/Shell over te dragen; de opdracht tot het bouwen van drie tankschepen van ca. 32.000 ton was inmiddels reeds ontvangen. Vervolgens verzocht hij de echtgenote van de Directeur van de Dienst der Havens en Handelsinrichtingen van de gemeente Amsterdam, mevrouw A. A. Tuyn-van Hille, tot de doop van de „Kopionella” over te gaan. De champagnefles spatte uiteen en mevrouw Tuyn sprak: „Ik doop U „Kopionella” en wens U behouden vaart”.

Nadat Ir. Woltjer de doopmoeder een geschenk had aangeboden als aandenken aan deze dag, brachten allen een dronk uit op het welzijn van het schip. Vervolgens nam Ir. L. Schepers, één der directeurs van de Koninklijke/Shell Groep het woord.

Ook hij dankte mevrouw Tuyn voor de charmante wijze waarop zij de doopplechtigheid had verricht en betuigde zijn erkentelijkheid jegens Directie en personeel van Wilton-Fijenoord voor de wijze waarop de vorming van het schip was geleid. Hij releveerde het grote aantal Groeptankers dat reeds door Wilton-Fijenoord was afgeleverd en het belangrijke aandeel dat deze werf ook in het tweede nieuwbouwprogramma zal hebben. De spreker richtte zich voorts tot de echtgenoot van de doopmoeder, memoreerde dat ook Ir. Tuyn met de „olie” verbonden was geweest en sprak woorden van lof over zijn technisch-organisatorische kwaliteiten, van welke de gemeente Amsterdam reeds in zo ruime mate had kunnen profiteren. De heer Schepers besprak op geestige wijze het „schegbeeld”, waarvoor in de plaats de Shell

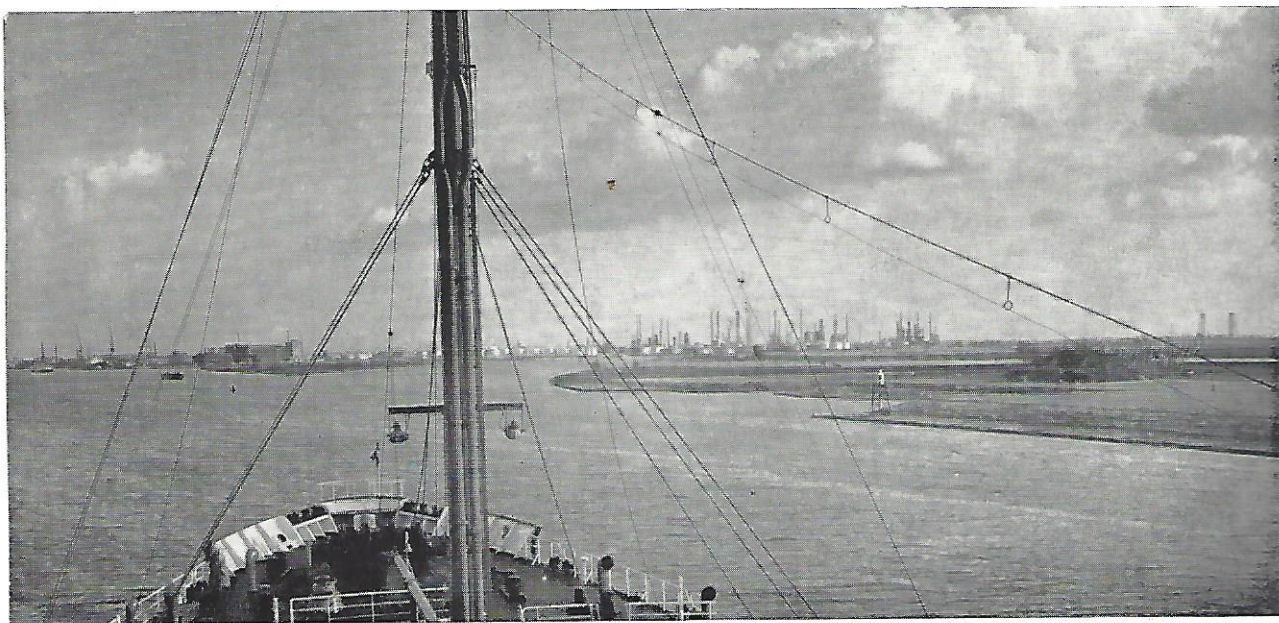


tankers thans de schelp meevoeren waarnaar zij genoemd zijn, en bood mevrouw Tuyn een exemplaar aan van de „Kopionella”-schelp.

Spreker aanvaardde vervolgens formeel het schip van de werf; de werfvlag werd gestreken en maakte plaats voor de Maatschappijvlag, waarna een driewerf hoera werd uitgebracht op kapitein, officieren en bemanning van de „Kopionella”.

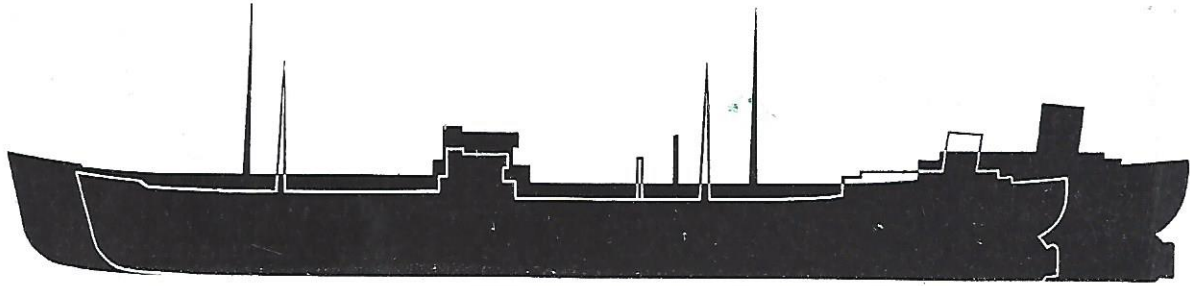
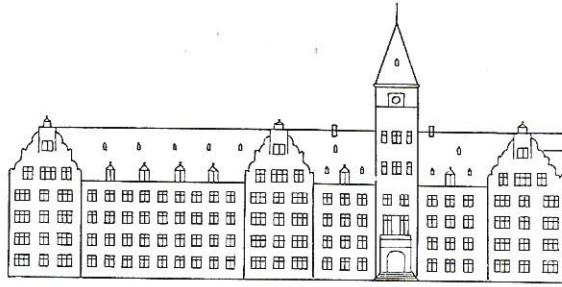
Mevrouw Tuyn dankte met enkele woorden voor de haar aangeboden attenties, waarmede het officiële gedeelte van deze proefvaart was afgelopen.

De „Kopionella” zette weer koers naar Schiedam; dat de straffe wind hongerig had gemaakt, bewees wel de eer welke men — ondanks de talrijke reeds genoten verversingen — de maaltijd aandeed die de werf tijdens de terugtocht aanbood.

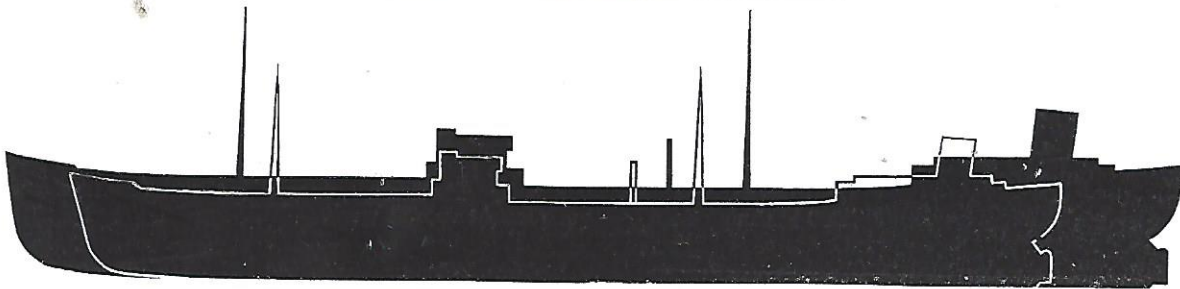
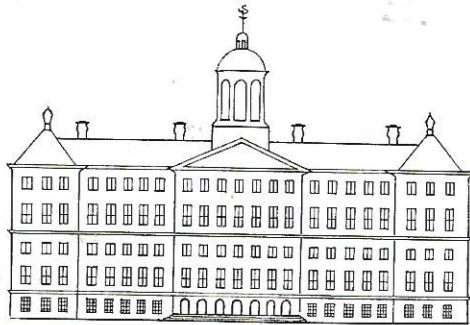


s.t.s. „Kopionella” nadert Pernis.

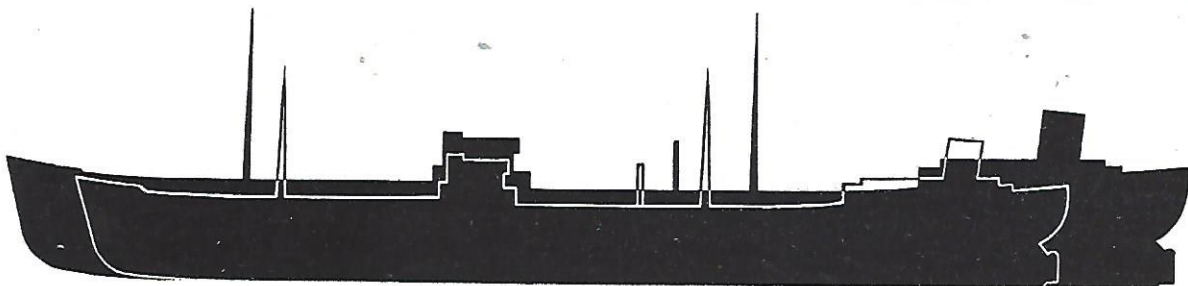
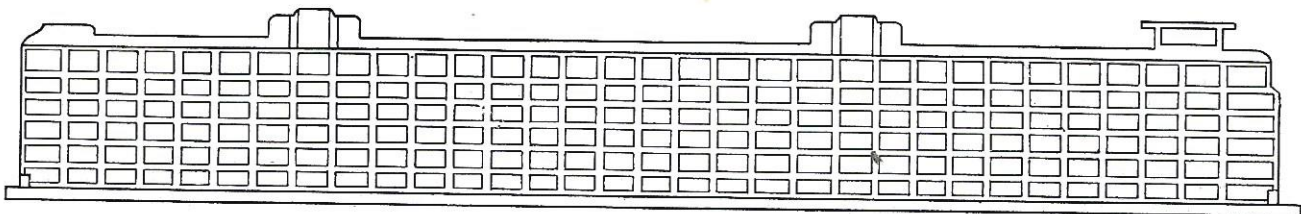
Tweede Nieuwbouw Programma Koninklijke/Shell Groep



Eén der kantoorgebouwen van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij te 's-Gravenhage in vergelijking met een 32.000 resp. 18.000 ton tanker op dezelfde schaal.



Het Koninklijk Paleis op de Dam te Amsterdam in vergelijking met een 32.000 resp. 18.000 ton tanker op dezelfde schaal.



Het Groothandelsgebouw te Rotterdam in vergelijking met een 32.000 resp. 18.000 ton tanker op dezelfde schaal.

TWEEDE NIEUWBOUW PROGRAMMA

In het October 1955-nummer vermeldden wij reeds dat het aantal nieuw te bouwen schepen, mogelijk zou worden uitgebreid. Juist voor het ter perse gaan bereikte ons het bericht, dat inderdaad het aantal bestelde schepen van 34 verhoogd is tot 43.

Acht van deze schepen zullen worden gebouwd op drie verschillende werven in West-Duitsland. Het negende schip wordt in Engeland gebouwd. Van de acht in West-Duitsland te bouwen tankers zullen 2 een draagvermogen van ca.

32.000 ton hebben, terwijl de resterende 6 schepen een draagvermogen van ca. 18.000 ton elk zullen hebben. Het in Engeland te bouwen schip zal een draagvermogen van 32.000 ton hebben.

De aflevering van deze schepen wordt evenals de reeds genoemde 34 schepen in de jaren 1958-1960 tegemoet gezien.

De nu aangekondigde nieuwbouw-programma's zullen een totaal draagvermogen van meer dan 1.000.000 ton hebben.

Gasturbine met directe aandrijving voor de „Auris”

In nauwe samenwerking met „Shell's Marine Research and Development Department” te Londen hebben „British Thomson-Houston Co” en Cammell Laird & Co's scheepswerf en machinefabriek te Birkenhead, een nieuwe voortstuwingsinstallatie ontworpen voor de „Auris”, bestaande uit een gas-turbine met directe aandrijving van 5500 pk. Deze voortstuwingsinstallatie zal binnenkort in de plaats komen voor de huidige, die bestaat uit een gas-turbine van 1200 pk en drie dieselmotoren. Een model van de nieuwe installatie is door „British Thomson-Houston Co” tentoongesteld op de onlangs in de Olympia-Hall te Londen gehouden „Engineering and Welding Exhibition”. (Zie foto).

De „Auris” is in 1951 als eerste koopvaardij-schip ter wereld uitgerust met een gas-turbine. Thans, na 15000 draaiuren over vrijwel alle wereldzeeën is het vertrouwen in deze nieuwe vorm van voortstuwing zodanig, dat de nieuwe gasturbine, behalve voortstuwingsmiddel, tevens in de haven zal worden gebruikt om electriciteit voor de pompen te leveren.

De nieuwe installatie is van het „open cycle” type met koeler en warmtewisselaar. De aangezogen buitenlucht gaat, na de lagedruk compressor, de koeler, de hogedruk compressor en de warmtewisselaar, naar de verbrandingskamer, waar zij wordt verhit door de verbrandende olie. De verbrandingsproducten expanderen eerst in de hogedruk turbine, welke alleen de hogedruk compressor aandrijft, en daarna in de lagedruk turbine, welke niet alleen de lagedruk compressor aandrijft, doch tevens de voortstuwingskracht levert. Van de lagedruk turbine gaan de verbrandingsproducten door de warmtewisselaar en vervolgens door een uitlaatgassen ketel, waarin stoom wordt ontwikkeld, naar de buitenlucht.

De voornaamste gegevens zijn:

Temperatuur buitenlucht	75° F— 24° C
Turbine inlaat temperatuur	1200° F—635° C
Vermogen	5500 rpk
Warmte ontwikkeling	9100 btu/rpk p.u.
Uitlaatgassen ketel:	
Stoomdruk	50 lbs/sq. inch
Verdamping	5000 lbs/uur

Hogedruk turbine-as:

Snelheid	5800 omw./min.
Aantal compressor trappen	16
Aantal turbine trappen	5

Lagedruk turbine-as:

Snelheid	3840 omw./min.
Aantal compressor trappen	12
Aantal turbine trappen	8

Bij het vermogen en de warmte ontwikkeling is geen rekening gehouden met het rendement van de uitlaatgassen ketel.

Tandwiel overbrenging.

Het vermogen wordt overgebracht door middel van een „articulated” dubbele tandwiel-overbrenging samen met een hydraulisch manoeuvreer-systeem, dat door Pametrada is ontworpen. Het is de eerste maal, dat dit mechanisme, dat in 1946 is ontworpen, in de praktijk zal worden gebruikt.

Een fijngetande buigzame koppeling verbindt de lagedruk turbine met een „quill”-as waarop met spieën de drijfwielen van de hydraulische koppeling voor vóóruit- en het mechanisme voor achteruit draaien op de uiteinden van de eerste reductie tandwiel-as zijn bevestigd. De koppeling voor vóóruit draaien bestaat uit een aandrijvend en een aangedreven wiel; het mechanisme voor achteruit draaien heeft bovendien een cascade van vaste schoepen tussen de twee wielen. De aangedreven wielen zijn verbonden met de einden van de eerste reductie tandwiel-as.

Het manoeuvreren geschiedt door een van beide koppelingen met olie te vullen door middel van een enkelvoudige olieklep. Deze klep is vergrendeld met de verbrandingskamer, teneinde verkeerde manipulaties te voorkomen.

De koppeling voor vooruit draaien heeft een nuttig vermogen van ca. 98 %. Er is een direct aangedreven frictiekoppeling in hetzelfde huis aangebracht teneinde de 2 % verlies te elimineren wanneer het transmissiesysteem op volle kracht vooruit werkt.

Hulpwerktuigen.

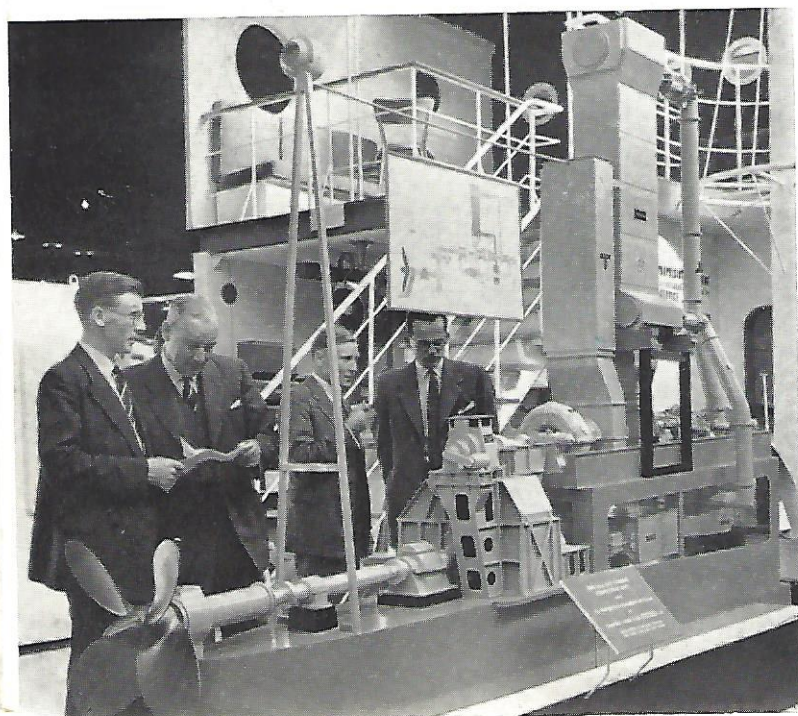
Een B.T.H. turbo-wisselstroomdynamo van 200 kw werkt op zee met stoom van de uitlaatgassenketel en zorgt voor de stroomvoorziening aan boord. Als reserve zal een Allen gasturbine-wisselstroomdynamo van 120 kw worden geplaatst.

Voor het verpompen van de lading op zee of in de haven wordt een B.T.H. wisselstroomdynamo van 550 kw gekoppeld op de hoofdtandwiel-overbrenging door middel van een derde wloeistof koppeling voor „vooruit” draaien.

Het aandrijvende wiel is eveneens opgespiegd op de „quill”-as en het aangedreven wiel is bevestigd aan een tandwiel-as van een tweede tandwiel-overbrenging, welke de wisselstroomdynamo aandrijft.

Voorts is het mogelijk de schroef aan te drijven met een stoomturbine van 450 apk door middel van een afzonderlijke reductie, bestaande uit een wegneembaar tandwiel, dat in het eerste reductiewiel past. Stoom voor deze turbine wordt geleverd door een bestaande met olie gestookte ketel.

Behalve voor de reserve gasturbine in de wisselstroomdynamo zullen alle normaal in de handel verkrijgbare stookoliën kunnen worden gebruikt.



Het model van de voor de „Auris” bestemde gasturbine.

10 Jaar Wereldomroep

Voor onze zeevarenden geldt zeer zeker, dat wanneer men „Wereldomroep” zegt, men „Schip van de week” zegt. Sinds vele jaren — kort na de oprichting begon men er mee — zorgt deze omroep op de laatste Vrijdag van iedere maand, voor een gezellig halfuur aan boord van de „Shell”-tankers, door het uitzenden van groeten van thuis. Men zal dan ook niet verbaasd zijn, dat het 10-jarig bestaan van de huidige omroep op 13 October jl. met veel luister werd gevierd.

In de eerste plaats zal het een ieder genoegen doen te vernemen, dat bij die gelegenheid als blijk van waardering voor alles wat de „Wereldomroep” in de 10 na-oorlogse jaren tot stand heeft weten te brengen, Z.K.H. Prins Bernhard het beschermheerschap heeft aanvaard.

Buiten het schip van de week, verzorgt de „Wereldomroep” dagelijks 18 programma's in 6 verschillende talen. Hierdoor heeft ons land bekendheid gekregen in vele afgelegen landen en streken en de „Wereldomroep”-uitzendingen worden — om in de stijl van de omroepers te blijven — „waar ook ter wereld” beluisterd en vormen buiten de zo belangrijke band met het moederland, voor vele tienduizenden Nederlanders in den vreemde, een ware bron van genoegen.

Om dan terug te komen op een speciaal onderdeel van de zoveel omvattende programma's, zouden wij melding willen maken van de speciale koopvaardij-uitzending van het „Schip van de Week”, welke plaats vond op Vrijdag 14 October jl. Het was een aardige gedachte van de „Wereldomroep” om ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan, de uitzending, niet zoals gewoonlijk, te bestemmen voor 2 schepen, doch voor de gehele Nederlandse koopvaardij. Van 10 verschillende rederijen werd één familielid de gelegenheid geboden een groet uit te spreken, terwijl eenzelfde aantal met verlof vertoevende zeevarenden voor de microfoon kwamen om iets te vertellen omtrent hun ervaringen van „Het Schip van de Week”. Daarbuiten waren van de diverse rederijen nog 2 verlofgangers uitgenodigd om als gast de opname, op 12 October, in de studio bij te wonen, om hen om zo te zeggen: „de zaak eens van de andere kant te laten bekijken”. Het was dan ook een bonte verzameling in Grand Hotel „Gooiland” op die dag.

Alvorens met de opname van dit speciale programma — dat de aether werd ingezonden onder de titel „INFO-SYMPHONIE” — te beginnen, werd namens de diverse, regelmatig aan de groetenprogramma's deelnemende rederijen, aan de jubilerende stichting een geschenk aangeboden. De heer J. Roering van de K.P.M. sprak namens de rederijen en bood de Directie van de „Wereldomroep” een enveloppe met inhoud aan. De inhoud zal de stichting in staat stellen



De Directeur van „Radio Nederland Wereldomroep” (rechts) neemt het geschenk der Rederijen in ontvangst.

(Foto Vermeulen).

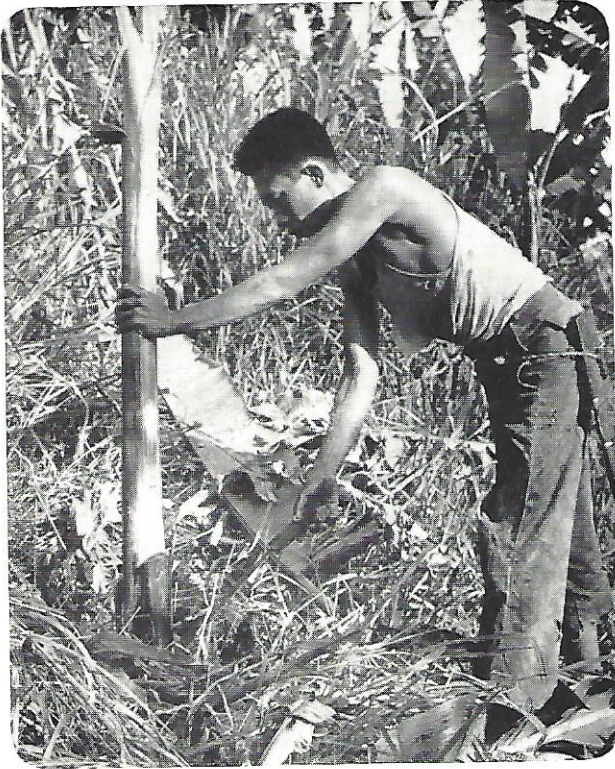
een reeds lang gekoesterde wens in vervulling te doen gaan, nl. het aanschaffen van een microfoon-ornament in de studio. De aanbidding van dit geschenk ging gepaard met het overhandigen van een bijbehorende oorkonde. De heer J. H. van den Broek, Directeur van „Radio Nederland Wereldomroep”, bedankte namens de stichting en sprak zijn erkentelijkheid uit voor de buitengewoon prettige samenwerking die steeds van de rederijen was ondervonden.

De opname verliep zoals gewoonlijk vlot en wij zouden voor de „Wereldomroep” de wens willen herhalen, die een met verlof vertoevende zeevarende uitsprak: „OP NAAR DE 100 KILOWATT ZENDER EN HET 100-JARIG BESTAAN”.

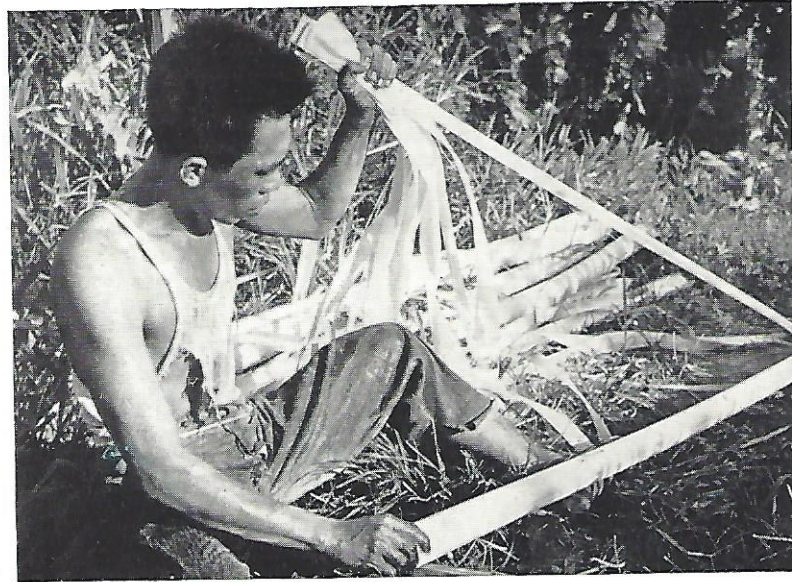


De deelnemers aan de Jubileum uitzending.

(Foto Vermeulen).



HET KAPPEN VAN DE ABACA PLANT VOOR DE VEZEL



HET LOSMAKEN VAN DE BRUIKBARE BUITENBLADEN

MANILA-T



DE VEZELS WORDEN „GEKAMD”



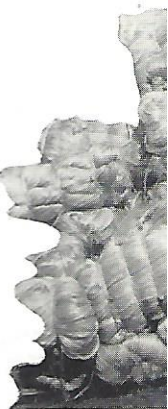
KEUREN DER KWALITEIT



HET VERPAKKEN DER VEZEL VOOR VERZENDING



DE VEZELS WORDEN TOT DRADEN GESPONNEN



MANILA TROSSEN IN GEBRUIK OP EEN
TANKER DER KONINKLIJKE/SHELL GROEP



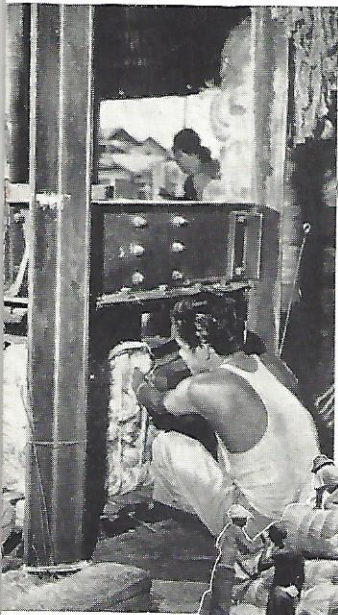
HET DROGEN, ALVORENS TE BUNDELEN



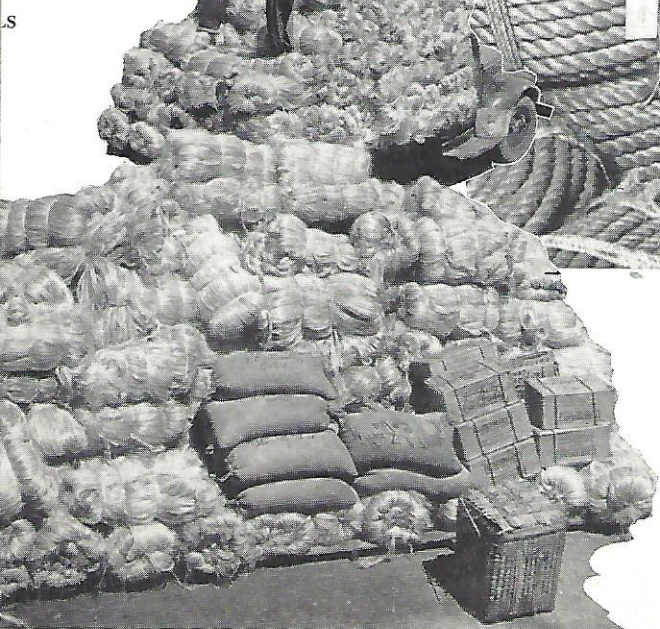
ROSSEN

VOOR „SHELL” TANKERS

In ons Septembernummer 1955 brachten wij U een serie foto's van de Philippijnse Archipel. Nevenstaand treft U een aantal foto's aan betrekking hebbende op de fabricage van de bekende Manila trossen, waarvan de jaarlijkse productie ongeveer 100.000 ton bedraagt.



TROSSEN KLAAR VOOR VERSCHeping



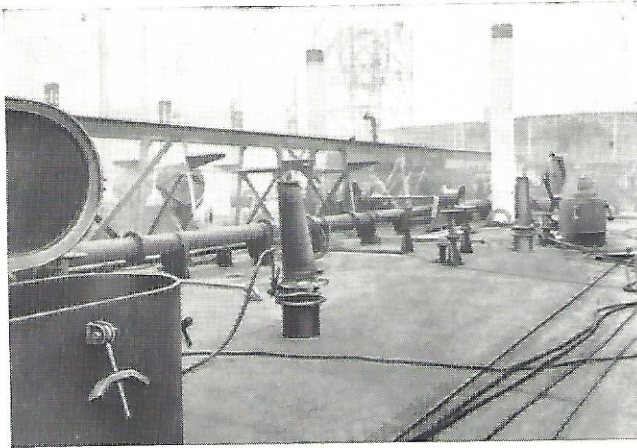
DE VEZELS GEREED VOOR
VERZENDING

SHELL FOTOGRAFS

„Meco” Tank Ventilatie-systeem

De „Mining Engineering Co. Ltd.” te Worcester is erin geslaagd de „Meco” luchtgedreven ventilatoren (zoals de naam van de fabriek aanduidt, oorspronkelijk bedoeld voor werkzaamheden in de mijnen), geschikt te maken voor het snel verwijderen van gassen uit ladingtanks.

Deze ventilatoren zijn vonk- en vlamvrij en zijn ontwor-



„Meco” ventilator en 3” „Meco” buis gemonteerd op de flens van de „Butterworth” opening, gas wegzuigend uit de tank van een in reparatie liggend schip.

pen voor een druk van 60 tot 80 lbs. Desgewenst kunnen zij echter door een geringe wijziging geschikt worden gemaakt voor hogere drukken. Een van de werkzaamheden waar deze, door hun licht gewicht gemakkelijk transportabele, ventilatoren zich bij uitstek voor lenen is het snelle verwijderen van gassen uit een gedeeltelijk gesloten tank, voor bijv. laswerkzaamheden.

Voor dit doel wordt de ventilator meestal gemonteerd op de flens van de „Butterworth” opening aan dek, waarvan de diameter vrijwel gelijk is aan die van de ventilator aan-



„Meco” ventilator gemonteerd op de „Butterworth” opening.

sluiting. Een 3-voet lange, buigzame „Meco” buis, spits toelopen naar een afgeknotte kegel, wordt aan de uitlaatpijp van de ventilator bevestigd, zodat de gassen op voldoende hoogte naar buiten worden gedreven om te voorkomen dat deze terug worden gezogen via een nabijzijnd

luik. Verse lucht wordt aangezogen door de mangaten beneden in de tanks. Indien zulks gemakkelijker blijkt, kan de ventilator vlak onder het tankdeksel opgehangen worden.

Andere mogelijkheden zijn bijv. het verdrijven van gassen in brandstoftanks gedurende het klinken van met olie bedekte platen. Hierbij wordt de ventilator dicht bij het mangat, hetzij boven hetzij beneden in de tank, opgehangen om zodoende de gassen en dampen uit de directe omgeving van de werklieden weg te zuigen. In grote tanks kan men de behandeling nog versnellen en verbeteren door een tweede ventilator in gebruik te stellen die, bijv. door een mangat beneden, verse lucht in de tank blaast, terwijl de eerste ventilator de gassen wegzuigt.

Het afkoelen van met stoom gereinigde tanks op een tanker vergt soms 24 uur, doch deze tijd kan tot op de helft worden teruggebracht, door met een „Meco” ventilator lucht door de tanks te blazen. Beweerd wordt, dat door het gebruik van een „Meco” ventilator een reparatie, die normaal 14 dagen zou duren in 17 uren werd uitgevoerd, enkel omdat de lassers er aan konden blijven doorwerken. Ook bij het inwendig verven van vliegbenzinetanks kan nu achter



„Meco” ventilator gemonteerd op een tankdeksel.

elkaar worden doorgewerkt, terwijl vroeger een schilder na een uur moest worden afgelost. Voor het verwijderen van gassen die zich in kleinere ruimten hebben verzameld, kan een „Meco” ventilator eveneens worden gebruikt. Men stelt de ventilator bij een luik- of andere opening op en laat een slang, die aan de in- of uitlaat verbonden is, zakken tot op de plaats waar de gassen zich hebben verzameld.

Na proeven, genomen op een tanker, die een lading benzine had aangevoerd, bleek dat door het inblazen van lucht door een 12” „Meco”-buis, op een hoogte van ongeveer 1½ meter boven de tankbodem, deze ruimte zeer snel gasvrij kon worden gemaakt. De tanks waarmede de proeven genomen werden, waren ongeveer 9 bij 9 meter en 12 meter diep. Verdere proeven wezen uit, dat, na „Butterworthen”, na 30 minuten de „Poole” explosiometer nog slechts 0.17 aanwees, terwijl na 1 uur de tank volkomen gasvrij was. Bij deze proeven werd één „Meco”-ventilator gebruikt, met een diameter van 12”.

(Naar Syren and Shipping).

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



BESTUUR C.N.O.O.K.S. MET DE BESTUURSLEDEN VAN DE „SHELL FLEET RETIRED STAFF ASSOCIATION”.
 Voorste rij v.l.n.r.: Capt. G. A. Dawson, O.B.E., Ch/E. J. E. Davies (voorzitter S.F.R.S.A.), Kapt. F. A. J. Moll (voorzitter C.N.O.O.K.S.), J. W. Walters (secr./penm. S.F.R.S.A.), H. L. Ricardo (secr./penm. C.N.O.O.K.S.), Achterste rij v.l.n.r.: Kapt. J. H. Mulder-Drenth, J. G. Mann, O.B.E., Ch/E. E. W. Hall, Capt. J. G. H. Tucker, Hwtk. D. d'Hulst, de Kapiteins A. J. Konings, J. A. Martens en E. G. v. Eerde.

Op 24 September 1955 vond te Utrecht de jaarlijkse grote reünie plaats, waarbij wederom een groot aantal dames aanwezig was.

Daar met deze bijeenkomst het eerste lustrum van de Club werd gevierd, had het Bestuur hieraan een enigszins feestelijk karakter gegeven en, in afwijking van de tot dusverre gevolgde gewoonte om de reünie te combineren met een gezamenlijke lunch, werden ditmaal de leden verenigd aan een diner, hetwelk wederom plaats vond in restaurant „Esplanade” te Utrecht.

Op uitnodiging van het Bestuur waren de bestuursleden van The Shell Fleet Retired Staff Association te Londen, wederom onder leiding van hun eminente secretaris, de heer J. W. Walters, mede aanwezig. De afvaardiging van de Engelse Club bestond ditmaal uit de voorzitter, Chief Engineer J. E. Davies, Captain G. A. Dawson O.B.E., Chief Engineer E. W. Hall, Chief Engineer J. G. Mann O.B.E., Captain J. G. H. Tucker en, zoals gezegd de secretaris/penningmeester.

Zoals gewoonlijk werd de bijeenkomst geopend met de clubvergadering, waarin verschillende clubzaken werden afgehandeld.

Voor de functies van de aan de beurt van aftreden zijnde bestuursleden, te weten de heren M. J. Kievict en J. L. van der Kuyl, werden candidaat gesteld kapitein J. A. Martens en kapitein J. H. Mulder Drenth. Daar voor de vervulling van de twee bestuurvacatures twee tegen-candidaten waren gesteld, trokken de beide aan de beurt van aftreden zijnde bestuursleden hun candidatuur in, waardoor de heren Martens en Mulder Drenth met algemene stemmen in het bestuur waren gekozen.

Na een zeer gezellig borreluurtje, waaraan ook door de dames werd deelgenomen, zette het gezelschap zich aan de

feestelijk versierde tafel. De muzikale opluistering van de avond was in handen van de heer Tom Erich met het scheepsorkest van de „Wereldroep”, terwijl de heer Jan de Cler het gezelschap met zijn vrolijke liedjes vermaakte.

In zijn tafelrede memoreerde de Voorzitter in het bijzonder de grote vriendschap en steun die de Club in de afgelopen 5 jaren had mogen ondervinden, van haar vroegere ere-voorzitter, wijlen Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford, op wiens instigatie de Club destijds was opgericht.

Na de ontwikkeling van de Club te hebben gereleveerd, wendde hij zich in het bijzonder tot de Engelse gasten. Hij verzocht hun voorzitter, Chief Engineer Davies, als bewijs van vriendschap een geschenk van de Club te willen aanvaarden in de vorm van een in rood leder gebonden notulenboek met bijbehorende tas, waarop in gouden letters een opdracht was aangebracht. De heer Davies aanvaardde dit geschenk met een hartelijke toespraak, waarin hij de dank vertolkte van Bestuur en leden van zijn „Association” en waarin hij ook dank uitsprak voor de hartelijke ontvangst die hem en zijn medebestuurleden in Nederland was bereid.

Namens de Directie werd het woord gevoerd door Kapitein F. Edens. Ook hij memoreerde met diep leedwezen het feit, dat de heer Quarles van Ufford deze bijeenkomst niet had mogen beleven. In zijn verdere rede maakte hij een vergelijking tussen het werk op de vloot in vroegere dagen en dat van thans. Tenslotte wekte hij de aanwezigen op om over hun ervaringen uit vroeger jaren in „Van en voor de Vloot” te schrijven, opdat de jongere generatie daarvan profijt zou kunnen trekken.

Na een zeer verzorgd diner, dat afgewisseld werd met een dansje, sloot de voorzitter te omstreeks 22.45 uur deze wederom zeer geslaagde bijeenkomst.

Secretaris/Penningmeester.



DE VOORZITTER VAN DE S.F.R.S.A. BEDANKT VOOR HET AANGEBODEN GESCHENK.
V.l.n.r.: Kapt. F. A. J. Moll, mevr. Edens, Ch/E. J. E. Davies, mevr. Ricardo.

Commodore
W. H. Hupkes
Ridder in de Orde van
Oranje-Nassau



Zoals reeds in ons Juni 1955-nummer vermeld, viel onze huidige commodore de eer te beurt, te zijn benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Daar Kapitein Hupkes sinds deze benoeming nog niet met zijn schip in Nederland was geweest, kon eerst op 6 October jl. worden overgegaan tot het uitreiken van de bij deze benoeming behorende versierselen.

In een korte plechtigheid ten kantore te Rotterdam overhandigde de heer A. Mol van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart de versierselen aan Kapitein Hupkes.

Van deze plechtigheid zijn op de foto's verueeuwigd:

1. Het opspelden van de Ridderorde door de heer Mol.
2. De heer E. H. Larive complimenteert de nieuwbenoemde Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.



14 October 1955 stond voor het personeel, werkzaam in het Groothandelsgebouw en met hen een aantal collega's van het Haagkantoor, in het teken van afscheidnemen. Op die datum verliet de heer Gelink de dienst der Maatschappij, na 42 dienstjaren.

Als eerste spreker memoreerde Kapitein Edens het feit dat de heer Gelink een der weinigen is voor wie tankernamen als: „Sultan van Koetei”, „Vulcanus” e.d. nog vol betekenis en herinnering zijn. Dat sport jong houdt heeft de heer Gelink ook bewezen. Dat hij veel voor en aan sport deed, is algemeen bekend en wij hoeven thans niet meer te verzwijgen, dat de interessante verslagen van vele sportevenementen onder de schuilnaam „Goal”, alle van zijn hand kwamen. Dat hij dan ook op zijn afscheidsdag vele dankbetuigingen en enige fraaie geschenken van de sportvrienden in ontvangst mocht nemen, valt niet te verwonderen.

Zijn collega's op kantoor wensen hem en zijn gezin nog vele prettige en gezonde „pensioen” jaren toe.

16 mm GELUIDSFILMS AAN BOORD.

Zoals U vermoedelijk bekend, zijn reeds sinds Augustus 1953 proeven genomen met het installeren van geluidsfilm installaties aan boord van diverse onder Engelse vlag varende schepen van de Koninklijke/Shell Groep.

Het laat zich gemakkelijk raden, dat deze vorm van recreatie op hoge prijs wordt gesteld. Dat aan de gehele organisatie vele moeilijkheden vastzaten zal een ieder ook kunnen begrijpen. Een der meest belangrijke was wel, hoe men schepen zonder stagnatie van goede en interessante films en programma's kon voorzien. Zolang men zich beperkte tot de schepen, die een tamelijk constante route bevaren, zoals bijv. Perzische Golf — Engeland v.v., leverde dit geen bezwaren op. Er kwam echter veel meer kijken toen besloten werd het aantal, met geluidsfilm apparatuur uit te rusten schepen, aanzienlijk uit te breiden.

Bij de tot heden genomen proeven werd de geluidsfilm apparatuur aangekocht, doch reeds vrij spoedig werd onderzocht dat het verrichten van reparaties en het aanschaffen van te vervangen onderdelen slechts in een zeer beperkt aantal havens kon plaatsvinden.

Daar uit de ontvangen reacties genoegzaam bleek dat deze vorm van recreatie algemeen gewaardeerd wordt, hebben wij de mogelijkheden onderzocht om de ondervonden moeilijkheden te ondervangen en wij hebben dus naar een systeem van „service” gezocht, waardoor het vertonen van films aan boord, zonder hindernissen zou kunnen plaatsvinden, zowel wat betreft apparatuur als de films zelf.

In de eerste plaats was het nodig om in de havens, die

Het December-nummer zal tevens Kerstnummer zijn en in verband daarmee niet in het begin van de maand, maar ongeveer 15 December verschijnen.

door onze schepen in het algemeen worden aangedaan, agenten te vinden die mogelijke reparaties zouden kunnen verrichten en met dat oogmerk dan ook ten alle tijde over een voldoende voorraad onderdelen zullen beschikken om reparaties snel en goed uit te voeren. Het tweede vraagstuk dat moest worden opgelost was de mogelijkheid te scheppen, om in meer havens dan tot heden het geval was, reeds vertoende films tegen andere in te kunnen ruilen.

Het zal u genoeg doen te vernemen dat onze onderhandelingen thans zover zijn gevorderd dat binnen niet al te lange tijd een aanvang kan worden gemaakt met het plaatsen van een projector en films aan boord van onze Nederlandse schepen.

Het zou ons te ver voeren hier een overzicht te geven van de ca. 60 havens, waar agenten zijn aangesteld om de hierboven omschreven „service” te geven, maar deze lijst is thans wel zo volledig, dat wij niet aarzelen om met de verdere uitvoering van onze plannen te beginnen. Ook het inrichten van filmdepots bevindt zich reeds in een vergevorderd stadium.

Alhoewel hier gewag wordt gemaakt van de noodzaak om gelegenheid te hebben voor het uitvoeren van reparaties, is uit talloze rapporten gebleken dat de moderne projectors van buitengewoon goede kwaliteit zijn en werden uit dien hoofde eigenlijk weinig moeilijkheden ondervonden. In geval een lamp of ander onderdeel vervangen moest worden, was dit meestentijds aan boord voorradig en de moeilijkheden waren snel overwonnen. De aan boord te plaatsen projectors zullen worden geleverd door de bekende fabrieken van „Bell and Howell”.

Wat de aan boord te plaatsen films betreft, kan worden medegedeeld dat voor de levering de meest vooraanstaande film-verhuurmaatschappijen in Amerika en Engeland zijn ingeschakeld en wij hebben dan ook de garantie dat steeds nieuwe en recente films kunnen worden geleverd. Een programma zal bestaan uit een korte voorfilm en een hoofdfilm. De laatstgenoemde zal een vertoningsduur van 1½ tot 2 uur hebben. Zowel zwart/wit, als gekleurde films zullen worden geleverd en de programma's zullen velerlei soorten films omvatten, zoals „musicals”, ontspanningsfilms en ook meer ernstige films.

Alhoewel het in de bedoeling ligt deze vorm van recreatie, zo uitgebreid mogelijk te verschaffen, zullen in de beginperiode slechts de nieuwe schepen van apparatuur en films worden voorzien.

Herfstavond

*Het najaar heeft de singel in zijn macht
En heimwee hangt als waas boven het water.
't Groen aan de bomen dort... Een rilling gaat er
Soms door hun donk're kruinen als een klacht.*

*Over de spoordijk raast in wilde jacht
Een hel-verlichte trein. Daarboven staat er
Een bleke, fletse maan. Het wordt al later:
De avond neigt naar 't vallen van de nacht.*

*Over de somberheid komt plots de regen dreinen;
Een kille wind... 't wordt op de singel guur.
Een grauwe wolk doet nu de maan verdwijnen.*

*Al is het niet om 't sterven der natuur,
Toch voel ik fel de weemoed in mij schrijven:
Wat doe ik hier op dit onmens'lijk uur?*

(Ph. Boad).



P. Buisman Sr.

De heer P. Buisman Sr. trad op 27 Maart 1925 als 3de stuurman in dienst der Maatschappij. Het eerste schip waarop hij dienst deed was de „Drente”, waarvan tegenwoordig alleen nog maar gewag gemaakt wordt in de rubriek: „Wie kent ze nog?”. Na de diverse rangen te hebben doorlopen, volgde zijn aanstelling tot permanent Gezagvoerder per 1 Juli 1938. Zijn benoeming tot Senior Gezagvoerder vond plaats op 1 Januari 1953.

Voor zijn moedig gedrag gedurende de oorlogsjaren werd hem in Juni 1946 het Kruis van Verdienste toegekend. Zijn laatste schip was het m.s. „Marisa”. In Mei 1955 arriveerde Kapitein Buisman in Nederland om na zijn verlof per 1 Januari a.s. in het genot van pensioen te worden gesteld.

Mede namens het vlootpersoneel wensen wij Kapitein Buisman nog vele gelukkige jaren te midden van zijn gezin.

De heer F. H. van Kuik trad op 6 Januari 1930 als 5de werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Na de diverse rangen te hebben doorlopen, volgde op 1 Januari 1948 zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige. Het laatste schip, waarop de heer Van



F. H. van Kuik.

Kuik dienst deed was het s.s. „Gari”. In Juli i.l. arriveerde de heer Van Kuik in Nederland, om alhier zijn verlof door te brengen. Na dit verlof zal hem per 1-December 1955 pensioen worden toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

De heer J. A. Stoppelsteen trad op 8 November 1922 als 3e stuurman bij de Maatschappij in dienst. Op 1 Januari 1926 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 October 1928 tot 1e stuurman en op 1 Juli 1937 volgde zijn aanstelling tot permanent Gezagvoerder. Met ingang van 1 Juli 1951 werd hij tot Senior-Gezagvoerder benoemd. Het laatste schip, waarover Kapitein Stoppelsteen het commando voerde, was het m.s. „Taria”. In Juli 1955 droeg hij het commando van genoemd schip over en arriveerde hij in Nederland.

Met ingang van 3 October 1955 werd hem op eigen verzoek op de meest eervolle wijze ontslag uit de dienst verleend, onder toekenning van uitgesteld pensioen.

Wij hopen dat Kapitein Stoppelsteen nog vele jaren, met zijn echtgenote, van zijn rust zal mogen genieten.



J. A. Stoppelsteen

PERSONALIA

Gehuwd:
22-9-'55: A. C. v. Spijk, 4e wtk., met mej. H. A. Franken;
24-9-'55: C. J. Felix, 2e wtk., met mej. S. W. de Groot;
24-9-'55: J. v. d. Berg, 4e wtk., met mej. G. W. Bonnink;
4-11-'55: D. de Lely, 4e wtk., met mej. D. Verhoeven.

Geboren:
15-9-'55: Anna Maria, dochter van F. J. Westerlaken, 4e wtk., en mevr. H. W. M. Westerlaken-Buning;
17-9-'55: Francisca Josephina dochter van C. S. Duinker, 2e stn., en mevr. H. G. Duinker-Laidlaw;
20-9-'55: Rebecca, dochter van R. Romijn, 3e wtk., en mevr. R. Romijn-Geel;
27-9-'55: Johan Cornelis, zoon van J. C. v. Houtrijve, 2e stn., en mevr. M. L. v. Houtrijve-Luxwolda;
3-10-'55: Thomas Dixon Johannes, zoon van J. J. v. Iersel, 5e wtk., en mevr. J. P. v. Iersel-Louwerse.

Wij feliciteren . . .
J. W. L. Becker, 2e stn., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 4-10-'55;
J. Prins, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 9-10-'55;
K. Prins, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 9-10-'55;
J. Wever, Gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 20-10-'55;
P. D. J. H. Slegtenhorst, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 21-10-'55;
B. v. d. Born, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 28-10-1955.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand September 1955.

In Nederland gearriveerd:
Gezagv.: W. Buninga, A. D. G. Dros, C. L. Fangman, J. Sieben, J. Th. Sonderman; 1e stl.: J. Roos, C. J. Wennink; 2e stl.: K. v. d. Horst, J. Mos, J. L. F. Vermeulen; 3e stl.: W. v. Eyk, J. de Jong; 4e stl.: P. Hoogesteger, M. A. Messelaar, T. E. de Wit; stn.ll.: M. Hus; Hfdwtk.: Th. Groos, A. de Groot, P. A. de Jong; 2e wtk.: A. Dubbelman, W. J. Kloosterhof, G. J. Logeman, F. M. Ruizenaar; 3e wtk.: J. A. Bonk, N. W. Groen, J. P. Hasenack, J. R. v. d. Hoek, J. aan de Wiel; 4e wtk.: H. C. A. Jacobs, H. G. M. Kok, R. Oosting; 5e wtk.: M. P. Bekkens, W. v. d. Bosch, R. A. Chris-

tiani, R. N. Groen, W. Groenendijk, J. M. de Jong, A. W. v. d. Nol, S. Rinkema, A. Spuybroek, J. v. d. Veen, J. L. Wielkens.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia”:
Stm.ll.: P. E. v. d. Veld; 5e wtk.: J. Jansen; ll.wtk.: J. v. d. Tempel.
m.s. „Cinulia”:
3e wtk.: J. v. Bon; ll.wtk.: K. G. Kossen, A. H. Vroom.
m.s. „Cistula”:
Stm.ll.: M. Hus.
m.s. „Clavella”:
3e stn. (als wnd, 2e stn.): A. Brouwer; 4e wtk.: A. Lobs.
m.s. „Cleodora”:
2e stn.: J. W. Sterringa; 4e stn. (als wnd, 3e stn.): P. Hoogesteger; 3e wtk. (als wnd, 2e wtk.): P. F. Geel; 5e wtk.: W. L. E. Magener.
m.s. „Corilla”:
Gezagv.: L. Tibbe; 1e stn.: T. G. J. Roeten; 2e stn.: J. E. R. Pateer; Hfdwtk.: A. Pauw; 4e wtk.: W. Zwiers; ll.wtk.: D. L. Exoo, W. A. M. v. Riet.
m.s. „Coryda”:
2e stn. (als wnd, 1e stn.): M. Zuilhof; 4e wtk. (als wnd, 3e wtk.): R. M. Wolff v. Wulping; ll.wtk. (als wnd, 5e wtk.): J. W. Wildschut; ll.wtk.: R. Groeneveld, F. C. de Vries.
m.s. „Ena”:
Hfdwtk.: J. V. Buil.
s.t.s. „Kara”:
Hfdwtk.: Th. Groos.
s.t.s. „Kermia”:
ll.wtk.: H. S. Schlaghecke.
s.t.s. „Kopionella”:
2e stn.: H. Edens; 3e stn.: C. D. Mastenbroek; 3e wtk.: J. A. Bonk; 4e wtk.: P. C. Marico; 5e wtk.: A. O. A. Blom, R. Dikken, R. N. Groen.
t.e.s. „Korenia”:
4e stn.: H. Verbaas; ll.wtk.: M. W. D. Meyer.
s.t.s. „Korovina”:
3e wtk.: N. W. Groen.
m.s. „Macoma”:
4e wtk.: D. Koopman; 5e wtk.: J. v. d. Vegt.
Op Curaçao tewerkgesteld:
2e stn.: M. E. Wolper (ex „Taria”); 3e wtk.: T. Schepenaar (ex „Krebsia”); 5e wtk.: P. G. Pisters (ex „Camitia”); ll.wtk.: C. L. Bakker (ex „Taria”), A. de Boer (ex „Marpessa”), J. B. v. Dorsten (ex „Camitia”), W. Veerman (ex „Taria”), S. A. Verhage (ex „Marpessa”), G. G. Wolsink (ex „Taria”).

Naar de Oost vertrokken:
Gezagv.: J. Wever; 5e wtk.: H. Beentjes, M. E. Bloem, J. J. Neinhuis, J. Reeders, C. J. v. Tuijl.

Geslaagd voor een hoger diploma:
2e stn.: C. J. J. Rozema, dipl. 1e stn. G.H.V.; 3e stl.: A. Brouwer, dipl. 2e stn. G.H.V., L. v. d. Valk, theor. ged. v.h. dipl. 2e stn. G.H.V.; 3e wtk.: J. v. Bon, P. F. Geel, dipl. „B” als Scheepswtk.; 4e wtk.: C. W. Stolk, J. A. E. Ijntema, W. Zwiers, theor. ged. v.h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. Jansen, J. v. d. Vegt, dipl. „A” en theor. ged. v.h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: P. v. d. Biggelaar, J. Bunders, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:
3e wtk.: C. W. Stolk; 5e wtk.: P. v. d. Biggelaar, J. Bunders.

Nieuw aangenomen employé's:
4e stn.: H. Verbaas; 5e wtk.: M. E. Bloem, A. O. A. Blom, R. Dikken, J. J. Neinhuis, J. Reeders, J. J. Volmer; ll.wtk.: H. H. Apfel, L. Cysouw, R. Groeneveld, J. F. de Gruiter, J. C. Handgraaf, J. P. Hendrikse, E. F. A. Heyt, J. A. Kentin, K. G. Kossen, G. Langkamp, W. F. A. v. Mossevelde, H. S. Schlaghecke, F. C. de Vries, J. W. Wildschut, J. Willems.

Met pensioen:
2e wtk.: D. G. Pieters.
De dienst der Maatschappij verlaten:
2e stl.: W. F. de Boer, Th. P. de Vries; 3e stn.: Tj. Smit; 2e wtk.: H. Brouwer; 3e wtk.: K. Mostert; 4e wtk.: R. Z. Cymerman; 5e wtk.: J. H. Kranen, A. W. v. d. Nol, L. Prins.

Overgegaan in dienst van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij:
2e stn.: A. D. v. Beek.

Overgegaan in dienst van Compañía Shell de Venezuela:
4e wtk.: L. Huisman.

Overgegaan in dienst van Shell Installaties en Fabrieken „Pernis”:
4e wtk.: P. S. Barends.

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA.

In Nederland gearriveerd:
Hfdwtk.: J. Liefhebber; 4e wtk.: H. Hozee.

Naar Venezuela vertrokken:
1e stn.: W. M. H. C. Tabbers.