

# van voor de vloot

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

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



Durban

foto J. K. v. d. Lee

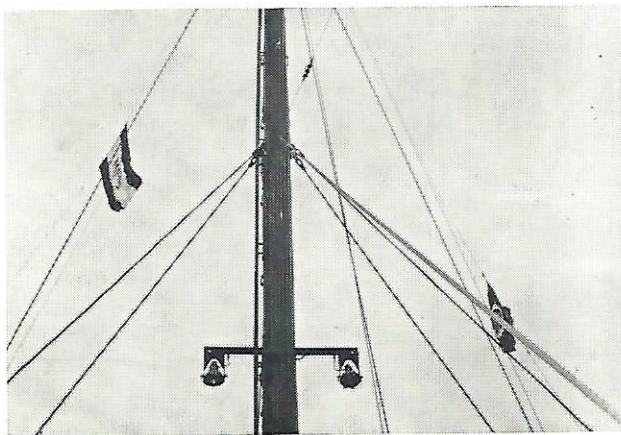
## s.t.s. „Kelletia” in de vaart



Dit op 11 mei j.l. bij de N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te water gelaten schip werd, na een geslaagde technische proeftocht, op 24 september 1957 aan de eigenaren overgedragen. Deze overdracht vond plaats gedurende een officiële proeftocht op de Noordzee en week in zoverre van de tot nu toe gebruikelijke procedure af, dat eerst het schip door de bouwers aan de eigenaren — de Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen N.V. — werd overgedragen, die toen op hun beurt het schip overdroegen aan de „demise-charterers”, N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”. De u nog niet bekende vlag op bijgaande foto, die wordt verwisseld voor de Shell-vlag is u dus thans ook duidelijk.

verzameld en droeg de Directeur van de N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij na een korte speech, waarin hij allen die hadden meegewerkt aan de bouw van het schip dank bracht, aan de eigenaren over. Zoals reeds hierboven vermeld, werd daarna het schip aan „La Corona” overgedragen.

De heer E. H. Larive namens „La Corona”, wenste kapitein A. Westerduin en alle mede-opvarenden een goede vaart op deze nieuwe aanwinst en dankte de bouwers voor de goede zorgen aan dit schip besteed.



De vlagwisseling

Ook in ander opzicht was er nog een verschil met voorgaande overnamen, n.l. dat de weergoden ons enigszins in de steek lieten. Het bijna spreekwoordelijk geworden mooie weer bij tewaterlatingen en officiële proeftochten van onze nieuwe schepen was met verlof en gedurende de gehele morgen viel er een gestadige, druilerige regen.

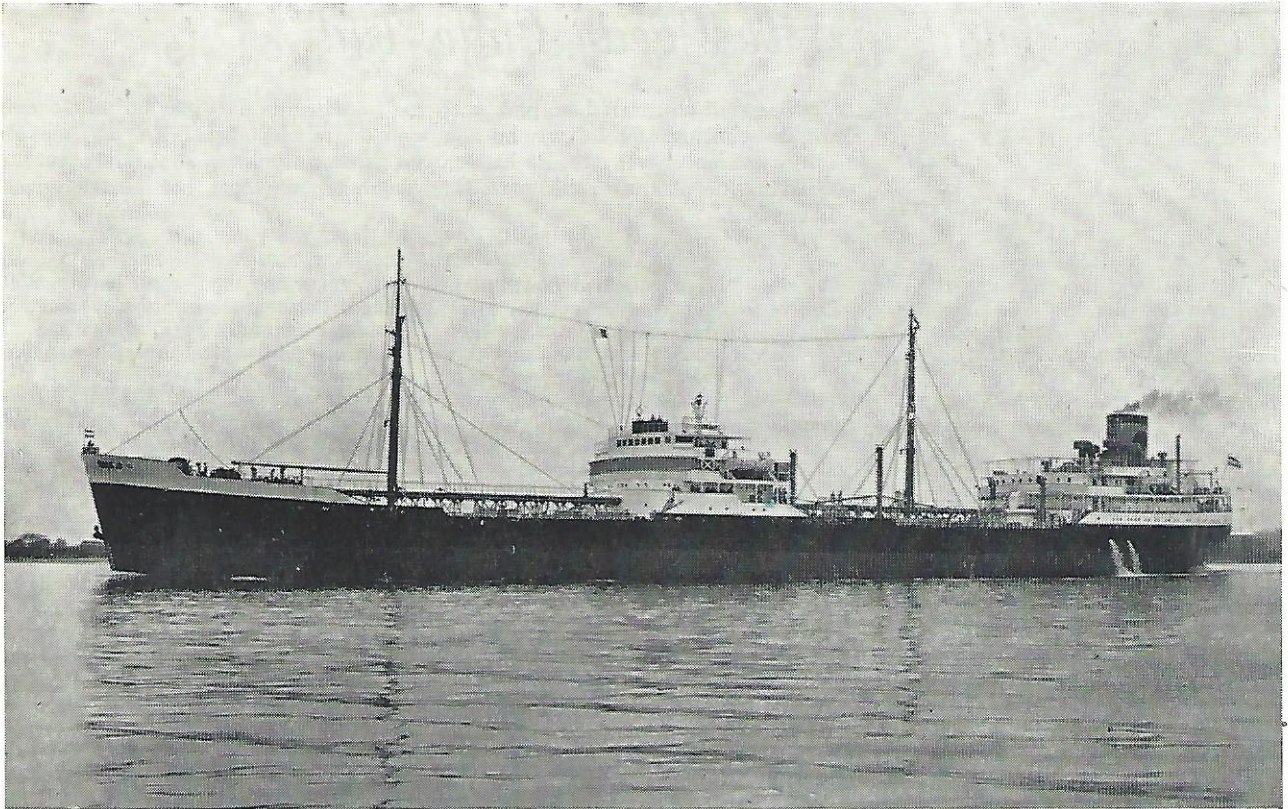
Om ongeveer kwart voor 10 werd er ontmeerd. Het weer heeft echter niet velen weerhouden de Waterweg nu eens vanaf het water te zien. Omstreeks 12 uur werd aan dek



De heer E. H. Larive aanvaardt het schip van de eigenaren

Met de „Kelletia” zijn thans de 18 Nederlandse 18.000 tonners die volgens het eerste ontwerp gebouwd zijn, in de vaart en de thans nog af te leveren schepen zullen volgens het gewijzigde ontwerp, waarvan u in het 3 februari-nummer 1957 van het maandblad „Olie” heeft kunnen lezen, worden gebouwd.

De naam „Kelletia” is voor de Groep niet nieuw. Een tanker van deze naam voer n.l. onder Engelse vlag voor Shell Tankers Ltd. en werd april 1955 verkocht. Een foto van dit schip en de thans aan de vloot toegevoegde „Kelletia” treft u op nevenstaande pagina aan.



*s.t.s. „Kelletia” (1957)*



*Het in 1955 verkochte m.s. „Kelletia”-ex „Hopemount”*

# School en Jeugd in „De Goede Oude Tijd”

„Slaat hem vrij en spaart hem plak noch roe”, adviseerde de vader uit de Gouden Eeuw de schoolmeester bij wie hij zijn zoon ter schole bracht. En die schoolmeesters konden er wat mee. Ze hadden een gans arsenaal van strafwerktuigen ter beschikking: de plak, de roede of rotting, de roskaar, de vogel, het schandbord en zelfs het blok!

De ouderwetse schoolmeesters waren gezeten in een kathedr, met een zijdeurtje afgesloten. Aan die kathedr hingen de strafwerktuigen die de jeugd ontzag moesten inboezemen.

Maakte een der leerlingen het te bont, dan wierp de meester de vogel (met lappen opgestopt) naar de boosdoener, die deze dan zelf terug moest brengen. De naam „ongeluksvogel” herinnert nog aan dit dier, dat zeker niet als vredesduif tot de jeugdige delinquent kwam!

De minimum-straf was „een plak”. De plak bestond uit een soms fraai bewerkte stok met aan het uiteinde een platte ronde schijf. Wanneer men daarmee een klap op de uitgestoken vlakke hand kreeg, kon men voorlopig zijn plezier wel op. Het schijnt dat nóg vroeger sommige schoolmeesters de uitwerking verhoogden door de plak van ijzerdraad te voorzien!

## Zachte handplakskens

Schoolmeester Valcooch, in vele opzichten een verlicht man, adviseerde echter zijn collega's, niet terstond naar de plak te grijpen bij nieuwe leerlingen, die niet dadelijk aan de schooldiscipline konden wennen. Men zal ze eerst door vermaning tot rede moeten brengen en lukt dat niet, dan adviseert hij „sachte handplakskens ende propere grauwen”.

De doorgewinterde bengels echter kwamen er zo gemakkelijk niet af. Wanneer meester de plak niet voldoende achtte, dan nam hij de roede ter hand (die nóg voortleeft als attriboot van Zwarte Piet), hetzij een garde van bijgebonden takken of een Spaans rietje. Daarmee bewerkte hij het achterdeel van de delinquent zodanig, dat deze gedu-

rende enige tijd moeite had met zitten.

Ook op het schaamtegevoel der leerlingen werd gewerkt. Wie zijn les niet kende, moest voor de klas staan met een bord om de hals waarop een ezel was getekend, of hij moest een kap met ezelsoren dragen!

Voorts bevond zich in de klas een blok met vier gaten. Wanneer twee jonheeren met elkaar aan het vechten waren geweest, handelde de meester wijselijk naar het adagium „waar twee kijven, hebben beiden schuld” en sloot de twee kempfanen, broederlijk naast elkaar, met de voeten in het blok, om in die ongemakkelijke houding hun zonden te overdenken en wellicht door gedeelde smart weer nader tot elkander te komen!

## De maitres

Een bijzondere positie nam de schoolmaitres, de vrouw van de schoolmeester, in. Omstreeks halverwege de schooltijd kwam zij het lokaal binnen met een trommel met koekjes of „babbelaars” en de kinderen kochten dan van haar het snoepgoed. Ondanks het verbod tot snoepen stond de meester dit bedrijf, dat een zeer behoorlijke winst opleverde, oogluikend toe. Dikwijls maakte hij zelf van deze gelegenheid gebruik om even de inwendige mens te versterken. Meermalen had de jeugd ook vrijaf van school, omdat meester tevens het ambt van klokkeluider, doodgraver, voorzanger en andere functies bekleedde, waarmee hij zijn mager inkomen aanvulde. Voor de verwarming van de school zorgden de leerlingen meestal zelf, door des winters een paar turven mee te nemen!

## Een „tonneken” in de klas

Overigens zongen de kinderen ook in die

dagen zeker niet van ganser harte: „Wat vreugd, het schooluur heeft geslagen!”. Klassikaal onderwijs bestond niet, ook al luidde een oud voorschrift: „De meyden sullen sitten in een loco alleen. Endé die knechten sullen oock sitten byeen”. Jongens en meisjes zaten wel gescheiden, maar in één groot klaslokaal. Zij kregen daar onderricht in lezen, schrijven, rekenen en godsdienst.

Terwijl een deel der leerlingen luidop spelde „a-b is ab en e-b is eb”, kwamen anderen om beurten naar de meester om hun les op te zeggen, hun werk te laten nazien of hun ganzepen te doen versnijden. De jongens hielden op school hun hoed op en zetten die alleen af tijdens het gebed en wanneer zij voor de meester stonden. Kapstukken waren er niet, men ging zitten zoals men binnenkwam. Soms stond (in de klas) een „tonneken”, waarvan men bij hoge nood gebruik kon maken.

Een ander klasse-attriboot was meermalen... meester's hond, die mede een oogje in 't zeil hield en waarschuwend blafte wanneer de leerlingen kattenkwaad uithaalden.

Overigens werden zij bij de ingang der school al gewaarschuwd voor de tuchtigheden die hun daar wachtten, want het uithangbord toonde gekruist de roede en de plak, de symbolen van meester's gezag!

„En (zo zegt Ter Gouw) die plakken waren de commandostaven der helden, die niet meer zijn (de ouderwetse schoolmeesters) maar op wier veelbetekenende wenken zelfs eenmaal de Trompen en De Ruyters gesidderd hebben!”

(Nadruk verboden).

## RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP

Namens de Wereldomroep brengen wij het volgende onder de aandacht van onze lezers.

Als gevolg van de uit vele gebieden gemelde verbeterde ontvangst sedert de ingebruikneming van de nieuwe 100 kW-zenders, is ock voor „Het Schip van de Week” in het op 1 november a.s. van kracht wordende zendschema een wijziging aangebracht.

Zoals bekend, werd dit programma tot nu toe op elke vrijdag vier keer per etmaal uitgezonden naar diverse windrichtingen: twee maal naar het Verre Oosten (Oostschip) en twee maal naar de West (Westschip, resp. in Afrika- of Antillenzône).

Van 1 november a.s. af zullen de herhalingen van deze programma's vervallen. De twee hierdoor vrijkomende zendtijden komen nu ter beschikking van een nieuw algemeen Koopvaardij programma, waarin de Wereldomroep zich wil richten tot allen op zee.

Hieronder volgen de nieuwe zendtijden (in G.M.T.) en golf lengten van de Koopvaardijprogramma's die, zoals voorheen, op vrijdag worden uitgezonden.

1. **Nieuw-Guinea, Australië, Nieuw-Zeeland:**  
Tijd van uitzending van het algemene programma: 11.10; 13, 16 en 19 meterband.
2. **Indonesië, Zuid-Azië:**  
Tijd van uitzending van „Het Schip van de Week” (Oostschip) met familiegroeten: 14.25; 13, 16 en 19 meterband.
3. **Europa, Afrika:**  
Tijd van uitzending: 19.25; 13, 16 en 49 meterband (evt. 19, 25 m).
4. **West-Indië, Noord- en Zuid-Amerika:**  
Tijd van uitzending: 00.55 (zaterdagmorgen); 16 en 19 meterband (evt. 25, 31 m).

De uitzendingen onder 3 en 4 bevatten, om beurten, het algemene programma of „Het Schip van de Week”, Westschip. Dit hangt af van de positie van het door de rederij aangewezen schip op de dag van uitzending.

Verdere bijzonderheden over de dagelijkse uitzendingen kunt u vinden in het aan alle schepen via de rederij en Radio-Holland toegezonden nieuwe zendschema van de Wereldomroep.

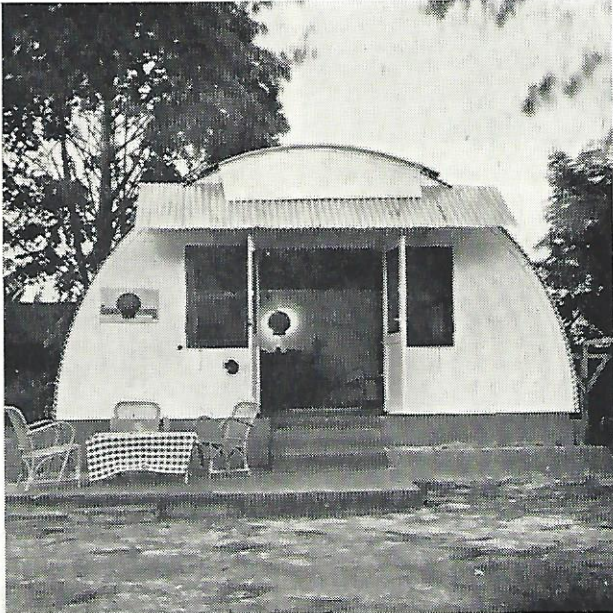
Extra schema's kunnen worden aangevraagd bij Radio Nederland Wereldomroep, Postbus 137, Hilversum.

## Een „Shell Lodge” te Sorong

Zonder twijfel is de Small Craft van de N.V. Nederlandsche Nieuw Guinee Petroleum Maatschappij onze lezers bekend.

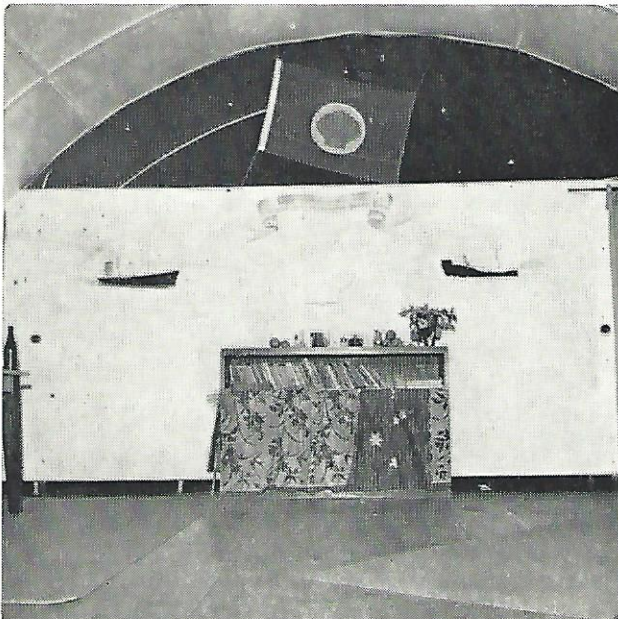
Velen uwer hebben zelf kortere of langere tijd op deze schepen gevaren en naar de verhalen te oordelen, zien de meeste van hen met genoegen terug op de tijd doorgebracht in Nieuw Guinea.

Teneinde de officieren en werktuigkundigen, die op deze schepen werkzaam zijn, in de gelegenheid te stellen bij binnenliggen te Sorong in eigen omgeving aan de wal te kunnen vertoeven, werd door de vertegenwoordiger der N.N.G.P.M. op Sorong een woning ter beschikking van ons vlootpersoneel gesteld.



Deze woning die de naam Shell Lodge heeft gekregen, werd begin augustus j.l. op feestelijke wijze geopend. De vertegenwoordiger der maatschappij Ir. W. Wieske gaf in zijn openingswoord blijk van de waardering voor de wijze waarop onze officieren de juist in een exploratiebedrijf zo belangrijk zijnde transporten weten gaande te houden.

Met het in top hijsen van de Shell-vlag werd Shell Lodge voor geopend verklaard.



Muurschildering door L. de Blieck

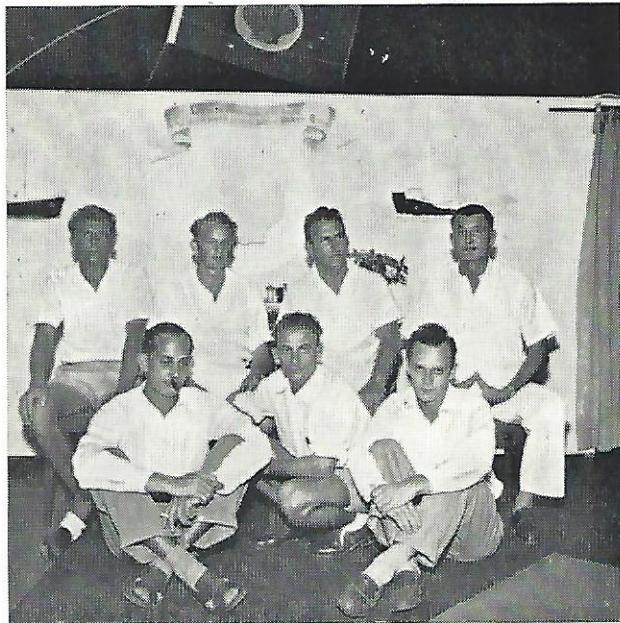


Het hijsen van de vlag

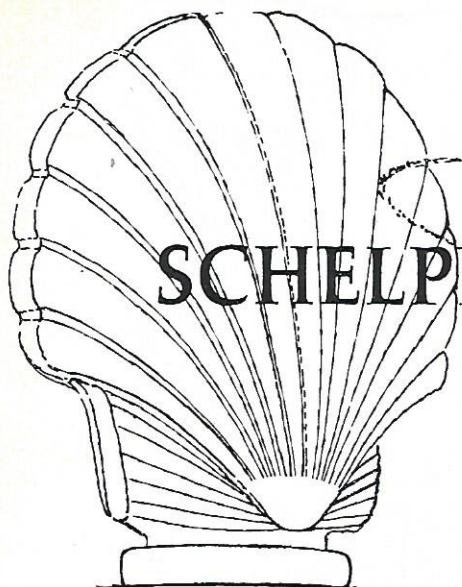
De toentertijd aan boord van het landingsvaartuig „Kais” dienst doende officier sprak een dankwoord uit namens zijn collega's voor het ter beschikking stellen van dit huis en bood de heer en mevrouw Wieske als herinnering een door 3e werktuigkundige L. de Blieck vervaardigd schilderij van de „Kais” aan. De op de opening volgende cocktail party vormde een gezellig slot van deze dag.

Het behoeft geen betoog dat het verschaffen van accommodatie aan de wal in een lang bestaande behoefte heeft voorzien.

Met ingang van 1 oktober is het naastgelegen huis als dependance vrijgegeven zodat men thans over twee zitkamers en slaapgelegenheden voor 10 personen beschikt.



De eerste bewoners



# SCHELPEN LANGS DE WEG

„Prijs per liter”, „price per gallon”, „prix par litre”, „preço por litro . . . .”

In zeer veel landen treft men Shell-pompen langs de weg aan. Deze pompen worden in een klein aantal landen, waaronder Nederland, vervaardigd.

Met de elektrische pompen van tegenwoordig is het afleveren van benzine in iedere gewenste hoeveelheid een kleinigheid. Filtreren, meten, pompen, alles gebeurt automatisch.

Dat ging vroeger anders. De omstreeks 1919 uitgevonden Amerikaanse zuigermeetpomp voor handkracht betekende al een hele verbetering van de tot dan toe gevolgde afleveringsmethode in blikken van tien liter. Van nauwkeurige of zichtbare meting was echter nog geen sprake. Dit kwam pas in 1928 met de toepassing van de glazen meetcilinders.

Het jaar 1930 bracht de voorloper van de tegenwoordige pomp. Dit was een elektrische pomp waarbij het verschuldigde bedrag echter nog niet automatisch werd berekend.

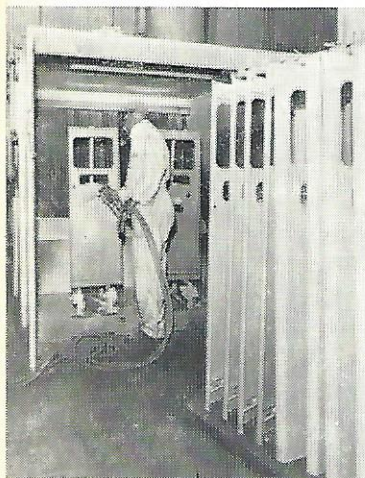
De pomp van tegenwoordig dateert van 1936.

De gestileerde schelpballon die men bijna overal op de Shell-pompen ziet, is niet even oud als de ontwikkeling van de benzinepomp. Hij dateert van omstreeks 1930. Vóór die tijd kon de ballon — indien aanwezig — verschillende vormen hebben: de schijf, de bol en de zogenaamde bisschopsmuts.

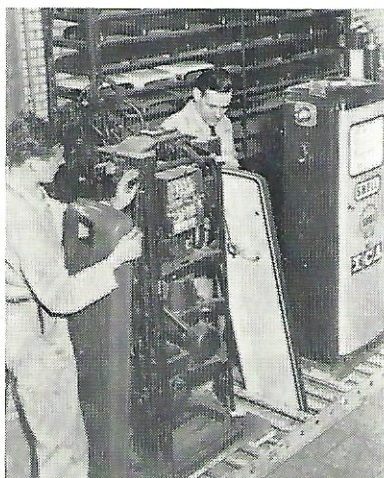
De vervaardiging van benzinepompen gebeurt in ons land o.a. in Leiden, waar in 1953 een filiaal van een grote Amerikaanse fabriek van benzinepompen werd geopend. Van hieruit wordt, behalve Nederland en Europa, ook het oostelijk halfrond van pompen — en dus ook van Shell-pompen — voorzien.



Interne organen van de pomp. Op achtereenvolgens gemonteerd: de n... kleppenmechanisme, de meter, het



Geel en rood zijn de hoofdkleuren waarmede de platen voor Shell-pompen worden gespoten.



Pomp gezien, kastje dicht. De panelen worden het laatst aangebracht.



De schelpballon wordt in de Centrale Werkplaats van Shell Nederland N.V. 's-Gravenhage op de pomp gemonteerd.

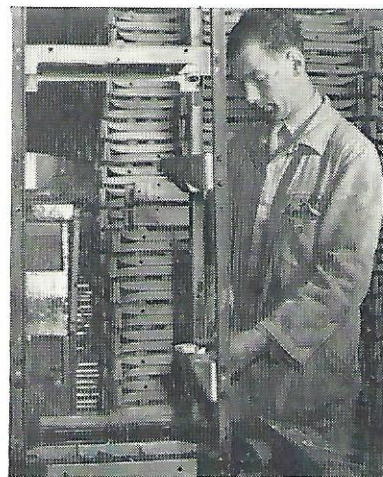




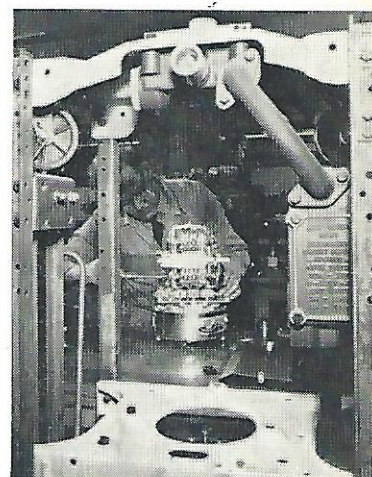
Meters worden in elkaar gezet.



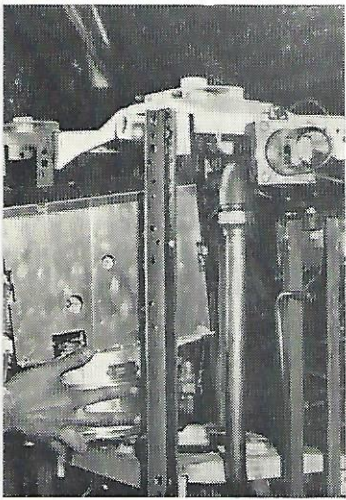
Het assembleren van pompeenheden.



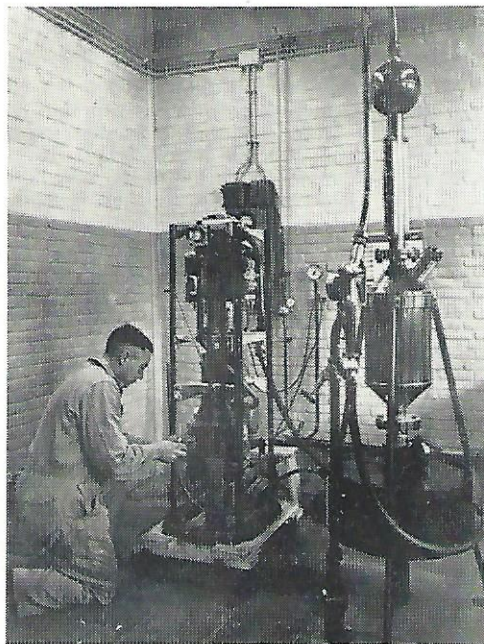
Het frame wordt opgebouwd.



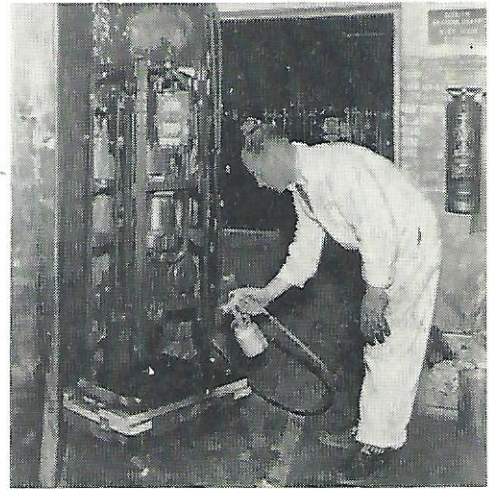
Het afstellen van het telwerk vereist grote nauwkeurigheid.



transportband worden in het frame, de pomp met luchtafseparator en merk, de lichtleiding en het kijkglas.



In de proefruimte wordt de pomp getest. Het koperen toestel rechts is de gecalibreerde meetkolf.

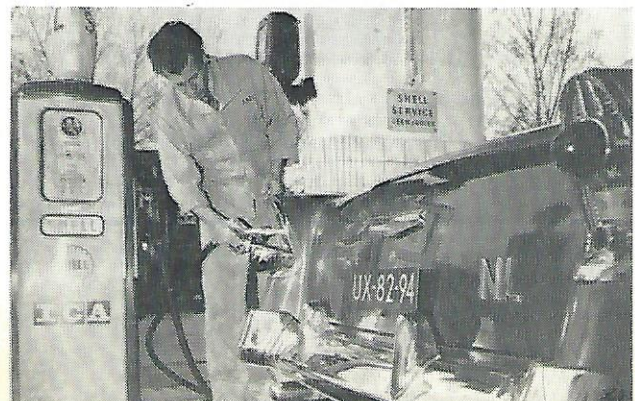
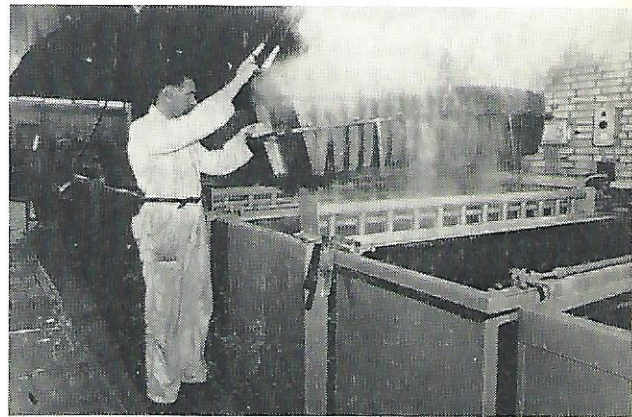


Het frame krijgt de eerste (roestwerende) verflaag.

Aankomst bij het toekomstige „tehuis” van de pomp; het benzinevatstation.



De metalen platen moeten vele malen „in het bad”: een ontvettingsbad, een zuurbad, een koudwaterspoeling, een fosfaatbad, nog een koudwaterspoeling en ten slotte een chroomzuurbad. Aldus worden de platen van een beschermende, corrosiewerende laag voorzien.



„Gooi maar vol!”

## Club van Nederlandse Oud-Gezagvoeders en

### Oud-Hoofdwerktuigkundigen der „Koninklijke/Shell”

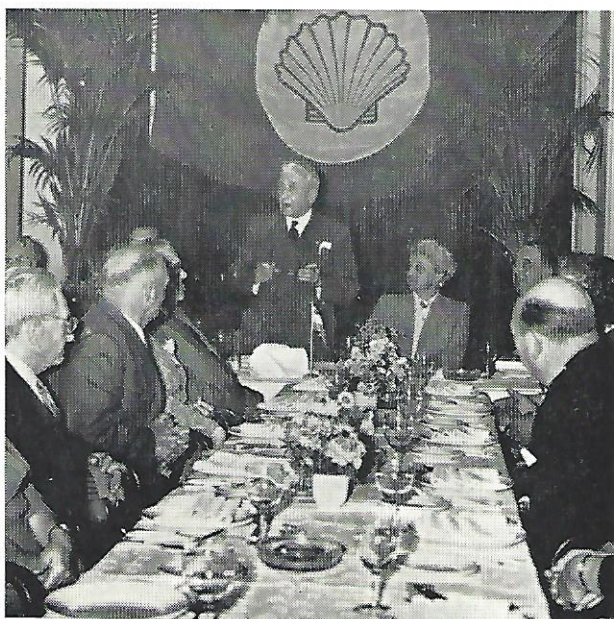
Op woensdag 25 september j.l. vond wederom onze reünie plaats, ditmaal in hotel „Atlanta” te Rotterdam.

Zoals bij onze september-reünie gebruikelijk is, waren ook de dames aanwezig.

Van het Bestuur van The Shell Fleet Retired Staff Association waren de volgende heren overgekomen: Ch. Engineer F. W. Evans (chairman), Capt. T. A. Holleyoak, Supt. Engineer C. Prentice, Capt. P. S. Robinson en de heer J. W. Walters (Hon. Secretary & Treasurer).

In de ledenvergadering, welke aan de lunch vooraf ging, werd het jaarverslag van de secretaris/penningmeester goedgekeurd.

Volgens rooster waren de heren E. G. van Eerde en D. d'Hulst als bestuursleden aan de beurt om af te treden. Beide heren hadden zich herkiesbaar gesteld en werden bij acclamatie herkozen.



Nadat de verschillende agenda-punten waren afgehandeld, bracht de voorzitter een voorstel van het Bestuur ter tafel om de heer J. W. Walters, Hon. Secretary & Treasurer, van The Shell Fleet Retired Staff Association, te benoemen tot ere-lid van de Club als blijk van waardering voor het vele goede werk door hem verricht, waardoor zulk een prettige relatie met onze Engelse zuster-onderneming tot stand is gekomen.

Dit voorstel vond algemeen bijval en aldus werd de heer Walters bij acclamatie tot ere-lid benoemd.

Na afloop van de ledenvergadering werd door de heer C. A. Abspoel, Architect van de B.P.M., een causerie gehouden over de bouw van het nieuwe Shell Tankers kantoor te Rotterdam. Aan de hand van tekeningen verklaarde hij hoe dit nieuwe gebouw er uit zal zien. Op zeer interessante wijze gaf hij een uiteenzetting van de vele technische problemen die bij het ontwerpen van het gebouw moesten worden opgelost en de vele moeilijkheden die op allerlei terrein moesten worden overwonnen. Thans is men echter zover gevorderd dat met de werkzaamheden een aanvang kon worden gemaakt.

De voordracht van de heer Abspoel vond bij de aanwezigen een aandachtig gehoor en vormde later voor velen nog een onderwerp van gesprek.

Aan de lunch werd het woord gevoerd door onze erevoorzitter, de heer E. H. Larive, die zeide nog enkele woorden te willen toevoegen aan hetgeen de heer Abspoel over het nieuwe gebouw had gezegd. Hij vertelde hoe door de toenemende uitbreiding van het bedrijf dit nieuwe kantoorgebouw nodig is geworden.

Als dit nieuwe gebouw er eenmaal zal zijn, zal het een monument zijn voor allen die in het verleden, thans en in de toekomst hun aandeel hebben gehad en zullen hebben in de groei en bloei van de Nederlandse Koninklijke/Shell vloot, welke binnenkort een miljoen ton zal bereiken en thans de grootste scheepvaart maatschappij in Nederland is.

De rede van de heer Larive maakte diepe indruk op alle aanwezigen, wat door een hartelijk applaus werd onderstreept.

Aan het einde van de maaltijd dankte de voorzitter alle aanwezigen voor hun opkomst en sprak daarbij de hoop uit dat men ook in de toekomst steeds zal trachten de bijeenkomsten van de Club bij te wonen.

Hiermede was wederom een zeer geslaagde bijeenkomst ten einde.

#### IN MEMORIAM



Op 20 september 1957 is overleden de heer J. M. A. Berendrecht, oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Berendrecht die op 1 augustus 1923 als 4e werktuigkundige in dienst trad van de toenmalige N.V. Ned.-Indische Tankstoomboot Maatschappij, werd in september 1934 benoemd tot hoofdwerktuigkundige, welke functie hij bekleedde tot 1 december 1949, toen hij de dienst van de Maatschappij met vervroegd pensioen verliet.

Gedurende de oorlogsjaren heeft de heer Berendrecht doorlopend dienst gedaan op verschillende schepen van de Maatschappij.

Vanaf de oprichting van de Club van Nederlandse Oud-Gezagvoeders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell is hij lid van deze Club geweest, terwijl hij sedert 17 april 1957 deel uitmaakte van het Bestuur.

De heer Berendrecht heeft zich gedurende zijn lange dienstverband met de Maatschappij veel vrienden verworven, en wij zijn overtuigd ook namens hen te spreken, wanneer wij zijn echtgenote en kinderen onze oprechte deelneming betuigen met dit voor hen zo zware verlies.



## De Oranjekalender van Pro Juventute

De kalender van Pro Juventute is er weer. Voor wie de naam van deze vereniging niets of weinig zegt: zij beschermt en steunt kinderen-in-moeilijkheden met eerbiediging van de levensbeschouwing der ouders. Dit zegenrijke werk doet zij al vele tientallen jaren. Een mooi doel, dat onze steun ten volle waard is. Deze hulp aan het kind wordt ons wel zeer gemakkelijk gemaakt door het aanschaffen van de bekende kalender, tot dusver „Prinsessenkalender” geheten, met ingang van 1958 „Oranjekalender” genaamd.

Een exemplaar kwam op onze redactietafel terecht. Wij hebben het direct gekocht: twee gulden vijfenzeventig is gewoon geen geld voor de twaalf foto's van ons Oranjehuis. Wij konden er werkelijk niet onder uit, toen wij op het schutblad van de kalender een foto zagen van Hare Majesteit, die ons, vriendelijk glimlachend, een exemplaar aanbod. Wie kan zo'n gebaar weerstaan, wie kan onze Landsvrouw met dit geschenk in Haar handen laten staan?

Wij kochten dus een exemplaar en zijn natuurlijk aan het bladeren gegaan. „Een aantrekkelijk en hartverwarmend” geheel, zeggen we de samenstellers na. Hartverwarmend is in het bijzonder de foto voor de maand mei. Wij zien daar Hare Koninklijke Hoogheid Prinses Wilhelmina staan voor het zo juist door Haar onthulde Verzetsmonument in Rotterdam, en wij gedenken hoe Haar stem ons opbeurde en versterkte toen zij slechts over Radio Oranje tot ons kon spreken. Wij zien Prins Bernhard glunderen tussen Zijn opgroeiende dochters, de Prinsessen in huis, op het water en op een concours-hippique. Wij zien ze te weinig in levende lijve. De kalender van Pro Juventute vergoedt veel van dit gemis.



Voor f 2,75 gestort op giro 51.74.00 van Pro Juventute, Prinses Margrietstraat 12, Amsterdam-Z, komt heel ons Vorstelijke gezin bij u thuis en het misdeelde kind is u bovendien nog dankbaar.

Gireert u vandaag nog?

O ja, dat vergaten wij bijna, zouden uw familie of vrienden in den vreemde niet graag zo'n kalender van u ontvangen?

### MEDEDELING VOOR ABONNEES WERKZAAM IN HET BUITENLAND

Door langdurige ziekte van de hoofdadministrateur is een achterstand opgetreden bij het innen van het abonnementsgeld over 1957. Derhalve is besloten het abonnementsgeld over 1957 tezamen met dat over 1958 te innen. Wij vertrouwen dat u hiermede akkoord gaat.

### Wist U dat....

.... steeds meer tankers met een draagvermogen van meer dan 100.000 ton in bestelling zijn op daarvoor geschikte werven in Amerika en Japan? De Bethlehem Steel Corporation te Quincy hebben er o.a. drie in aanbouw. Voor het eerst zijn ook de afmetingen van deze giganten gegeven:

lengte o.a. . . . .	268.50 meter
breedte . . . . .	31.60 meter
holte . . . . .	20.25 meter.

De voortstuwingsinstallatie zal uit stoomturbines bestaan met een vermogen variërend van 43.000 tot 45.000 a.p.l. Deze schepen krijgen twee schroeven.

.... er een plan in studie is het Suezkanaal bevaarbaar te maken voor tankschepen met 40.000 ton draagvermogen?

.... in Marseille een gegraven dok van 320 meter lengte in aanbouw is? De grootste schepen zullen hier kunnen dokken.

.... ook Rotterdam in de zomer van 1959 zal beschikken over een dok dat tankers tot ca 80.000 ton draagvermogen kan opnemen? De eerste ponton, die door L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst van Antwerpen over zee naar Rotterdam werd gesleept, kwam eind oktober 1957 bij de R.D.M. aan. Met tussenpozen van ongeveer 6 weken zullen in totaal 11 pontons aankomen. De afmetingen van deze pontons zijn: hoogte 6 meter, lengte 51,50 meter (overeenkomend met de breedte van het nieuwe dok), breedte ca 21 meter. De benodigde zijkasten (22 in totaal) worden in Nederland gemaakt. Het dok zal ligplaats krijgen in de Heysehaven van de R.D.M. De totale lengte van het dok zal 256 meter zijn met een hefvermogen van 52.000 ton. Daar het schepen met een diepgang van 35 voet zal kunnen opnemen, is het, behalve voor super-tankers, ook geschikt voor het dokken van passagiersschepen. Er bestaat de mogelijkheid t.z.t. een twaalfde ponton toe te voegen aan het dok waardoor de totale lengte 277 meter wordt. Het thans bij de R.D.M. in aanbouw zijnde vlaggeschip „Rotterdam” van de Holland-Amerika Lijn zal een van de schepen zijn die in dit nieuwe dok zullen worden opgenomen.

HET DECEMBER-NUMMER, TEVENS  
KERSTNUMMER, ZAL OMSTREEKS  
20 DECEMBER VERSCHIJNEN.

## Boorponton voor Nigeria

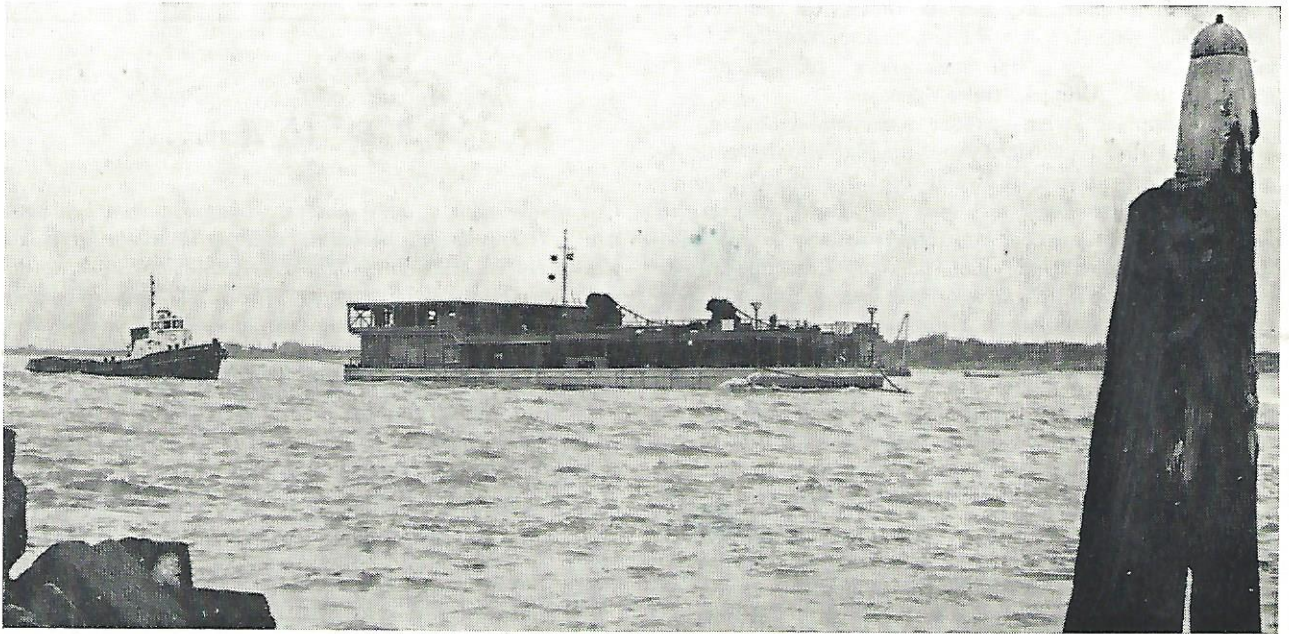
Enige weken geleden is van Rotterdam naar Port Harcourt een boorponton vertrokken bestemd voor Nigeria.

Onderstaande foto toont u de ponton bij het uitvaren van de Nieuwe Waterweg.

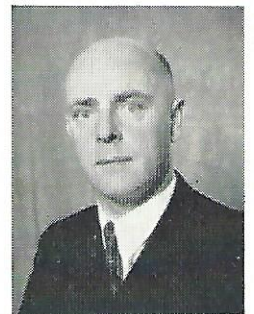
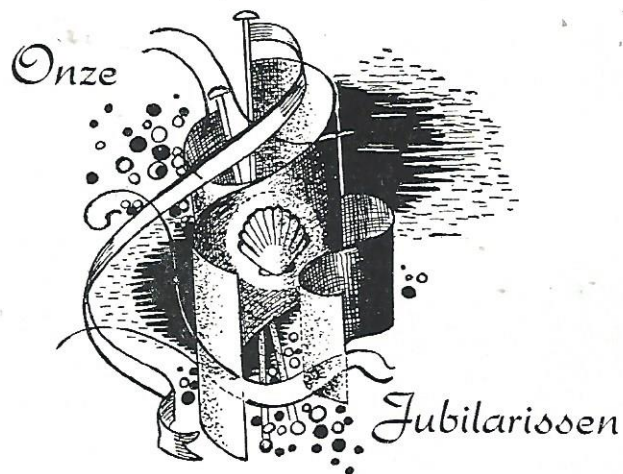
Tevens werd een groot aantal materiaal, bestemd voor

Shell-B.P. Petroleum Development Co. of Nigeria Ltd. verscheept met het Noorse schip „Bellis”.

Van het laden van deze materialen waaronder stukken van 50 ton hopen wij binnenkort een fotoserie in dit blad op te nemen.



W. F. Gerdingh  
Gezagvoerder  
1932 - 13-10 - 1957



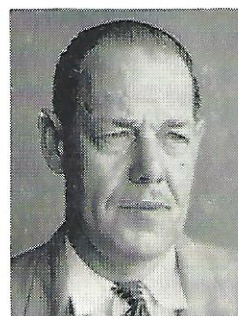
T. Dekker  
Gezagvoerder  
1937 - 27-10 - 1957



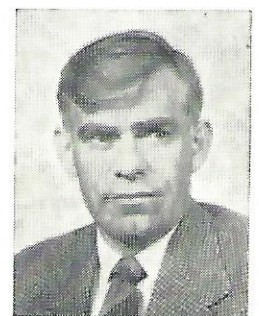
D. van Santen  
Hoofdwerktuigkundige  
1932 - 13-10 - 1957



C. W. Visser  
Hoofdwerktuigkundige  
1937 - 13-10 - 1957



G. C. Lucassen  
Hoofdwerktuigkundige  
1937 - 7-10 - 1957



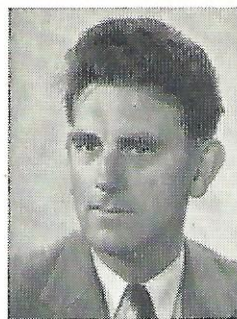
H. J. W. Huiken  
Hoofdwerktuigkundige  
1937 - 11-10 - 1957



W. J. de Haan  
1e stuurman  
1942 - 12-10 - 1957



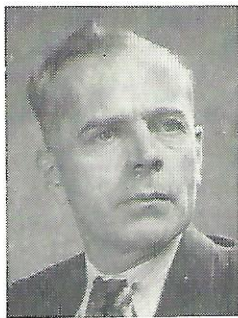
P. Maarleveld  
1e stuurman  
1947 - 16-10 - 1957



G. Heising  
1e stuurman  
1947 - 31-10 - 1957



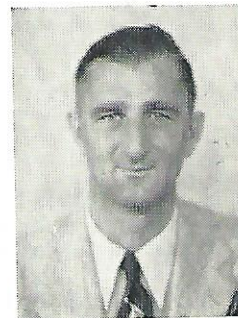
C. J. Felix  
2e werktuigkundige  
1932 - 13-10 - 1957



F. A. C. M. van Beek  
2e werktuigkundige  
1937 - 6-10 - 1957



G. Bravenboer  
2e werktuigkundige  
1937 - 16-10 - 1957



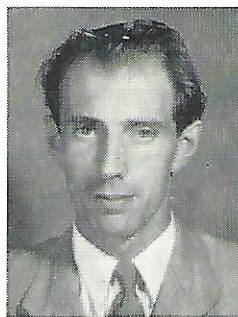
N. J. S. Weel  
2e werktuigkundige  
1937 - 28-10 - 1957



J. Melin  
2e werktuigkundige  
1937 - 28-10 - 1957



J. P. Ferwerda  
2e werktuigkundige  
1947 - 10-10 - 1957



J. van Bon  
2e werktuigkundige  
1947 - 27-10 - 1957



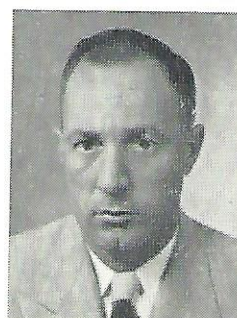
D. Mier  
2e werktuigkundige  
1947 - 27-10 - 1957



R. Romein  
3e werktuigkundige  
1947 - 10-10 - 1957



C. W. Stolk  
3e werktuigkundige  
1947 - 23-10 - 1957



T. E. Timmermans  
3e werktuigkundige  
1947 - 23-10 - 1957

WIJ NEMEN AFSCHIED VAN....



De heer J. Bernardus trad op 19 december 1927 als 5e werktuigkundige bij onze Maatschappij in dienst.

Na de diverse rangen te hebben doorlopen, volgde zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige op 1 januari 1950.

Tot 1954 heeft de heer Bernardus dienst gedaan in de Westerse wateren, daarna werd hij in de Oost geplaatst op het s.s. „Saidja”.

Het laatste schip waarover de heer Bernardus het beheer van de machinekamer had, was het s.s. „Saroena”.

In september 1957 arriveerde hij in Nederland met verlof, na afloop hiervan wordt hij m.i.v. 1 december 1957 in het genot van pensioen gesteld.

Wij wensen hem te midden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 4- 9-'57: M. Mantje, 3e stn., met mej. A. M. Bruyn;  
 17- 9-'57: P. J. Bakker, 3e stn., met mej. W. de Boer;  
 26- 9-'57: J. Reichman, 5e wtk., met mej. C. Lapré;  
 10-10-'57: W. Groenendijk, 5e wtk., met mej. J. Kerver.

### Geboren:

- 23- 8-'57: Marijn, zoon van M. A. Messelaar, 3e stn., en mevr. G. M. Messelaar-van Thiel;  
 31- 8-'57: Mildred, dochter van W. J. v. d. Vet, 5e wtk., en mevr. G. P. v. d. Vet-Molenaar;  
 17- 9-'57: Marjon, dochter van C. Wolse, 2e stn., en mevr. G. M. Wolse-Muntje;  
 22- 9-'57: Rokus, zoon van C. de Gast, Hfdwtk., en mevr. J. S. de Gast-Struyk;  
 24- 9-'57: Henry Augustinus, zoon van J. v. Bon, 2e wtk., en mevr. D. van Bon-Faber;  
 26- 9-'57: Robert, zoon van P. Warren, 3e wtk., en mevr. B. Warren-Vrolijk.

### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand september 1957.

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: C. v. d. Toorn, J. H. R. Broersma, C. Cupido, R. J. Datema, B. J. Dammers, W. C. v. d. Wagt, J. Unkel, H. Bakker; 1e stn.: J. Kramer; 2e stl.: P. Buisman, G. v. Leunen, W. Th. Spier; 3e stl.: J. Nagel, J. H. S. v. Ruiten, A. J. Bloem, J. B. P. Imming, H. J. Bakhuis, D. v. Heel, A. P. J. Ham, B. A. Buisman, J. Vaandrager, R. Jousma, T. de Lijster, H. N. A. Snel, S. Noordenbos, J. L. A. Plasman; stn.ll.: C. R. Groen, W. Schmidt, C. Swart, B. Ritman, G. M. Schipper, A. H. Zuiderwijk, W. Kalkman; Hfdwtk.: P. J. Smit, M. H. Holtslag, W. A. Michel, H. F. W. Windhorst, H. J. W. Huiskens, J. Bernardus, T. v. d. Berg; 2e wtk.: H. Hielkema, J. J. Binkhorst, T. Swiers, J. Melein, J. Prins, J. T. Renes, A. Kievit; 3e wtk.: H. Stobbe, J. F. v. d. Bogaard, S. C. Koning, F. Kas, A. Spuybroek, J. Heymans; 4e wtk.: P. C. Menting, J. Swagers, T. v. d. Veen; 5e wtk.: S. Rol, W. Veerman, J. R. v. Dalfsen, J. B. J. Jonker, J. W. C. Willemsen, J. B. v. Dorsten, Th. A. v. d. Kroonenberg, S. A. Verhage, G. H. Wolsink, J. H. v. Dillewijn, R. de Beer, J. G. Kuit, H. P. v. d. Bilt, C. de Geeter, C. Huizer, A. v. d. Tempel, W. v. Kemp, J. H. G. Grummels, A. H. Vroom, M. W. D. Meyer; bootslieden: E. Bandell, M. C. Bey, N. A. Spaans; timmerlieden: A. Pronk, B. Noordijk; voorlieden: A. Buys, A. de Roode, S. v. d. Ploeg, J. C. van Noppen; pomplieden: J. de Weijer, J. J. v. d. Kleij; chef-hofmeesters: J. L. van Oyen, C. Boogaarts, P. L. de Willigen; chef-koks: H. Hendriks, B. van Bennekum, J. Maan.

### TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Camitia”: Hfdwtk.: A. A. Goedhart; 2e wtk.: J. F. Schleicher; 5e wtk.: A. R. Dedert, H. L. de Koning; voorman: P. van Wingerden.  
 m.s. „Cinulia”: 5e wtk.: H. G. de Boer; ll.wtk.: E. Wouters; chef-hofmeester: J. Prijs; chef-kok: W. de Vries.  
 m.s. „Corilla”: 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): G. W. v. Essen; 4e wtk.: J. J. F. Reitsma.  
 m.s. „Coryda”: Hfdwtk.: S. Ham.  
 m.s. „Crania”: bootsman: J. Spaans; voorman: K. H. Woldring.  
 m.s. „Etrema”: Hfdwtk.: J. v. Bommel.  
 s.t.s. „Kabylia”: 2e wtk.: J. P. Ferwerda.  
 s.t.s. „Kelletia”: Gezagv.: A. Westerdin; 3e stn.: P. D. v. d. Kleij; Hfdwtk.: B. Flenter; 5e wtk.: F. v. Delft; ll.wtk.: J. M. Heyer; bootsman: J. H. Roos; timmerman: H. Verhoeven; voorman: J. Th. Rood; pompman: H. N. J. Brecker; chef-hofmeester: H. J. Nuis; chef-kok J. A. Franken.  
 s.t.s. „Kellia”: Gezagv.: H. J. A. Deymann; 2e stn.: B. R. Teuben; 4e stn.: H. Patje; 4e wtk.: J. M. de Jong; bootsman: C. de Vet; timmerman: R. A. Brand; voorman: J. G. Goumare; pompman: P. van Oosten, chef-hofmeester: G. Modderkreeke; chef-kok: W. J. F. Janse.  
 s.t.s. „Kopionella”: ll.wtk.: C. M. R. Pallencaöe, G. J. Spierenburg.  
 t.e.s. „Koratia”: 3e stn.: M. Mantje.  
 t.e.s. „Korenia”: Gezagv.: A. Langendoen; 4e wtk.: A. H. Schulpzand; ll.wtk.: M. Ros, J. J. Bleek; bootsman:

- R. W. v. d. Jagt; timmerman: H. C. v. d. Neut; voorman: C. Brandenburg; pompman: P. W. Boender; chef-hofmeester: C. E. Bestebroer; chef-kok: J. P. de Graaf.  
 s.t.s. „Korovina”: Gezagv.: J. Wever; ll.wtk.: G. P. Hogerheijde; voorman: M. Addeson; chef-hofmeester: M. Boere.  
 s.t.s. „Kosicia”: 4e stn.: F. W. v. Oerle; stn.ll.: G. H. L. M. v. Mossevelde; ll.wtk.: J. Pap, J. P. Bes.  
 s.t.s. „Kryptos”: Gezagv.: J. H. Kasten.  
 s.t.s. „Kylis”: Hfdwtk.: D. Bosman; 5e wtk.: G. J. Kusters; ll.wtk.: F. G. Krijgsman, H. H. A. Roest; timmerman: A. F. v. d. Knaap.  
 m.s. „Marisa”: Hfdwtk.: J. C. v. Dijk; 3e wtk.: F. J. v. d. Velden.  
 m.s. „Mitra”: 2e stn. (als wnd. 1e stn.): D. Jongeneel.  
 m.s. „Murena”: Gezagv.: J. v. Velze.  
 m.s. „Ondina”: 5e wtk.: J. W. Langezaal.  
 m.s. „Orion”: 2e stn.: H. Jansen.  
 s.s. „Saidja”: Gezagv.: J. W. Jansen.  
 s.s. „Saroena”: Hfdwtk.: P. J. B. de Doelder.  
 m.slb. „Seremoek”: 3e stn.: A. M. den Ottolander.  
 m.s. „Taria”: 2e wtk.: J. de Bruyn.  
 t.e.s. „Theobaldius”: ll.wtk.: J. C. Witlox, W. C. v. d. Pluijm.  
 s.t.s. „Vasum”: Gezagv.: P. A. Koops; 3e stn.: H. A. Kuling.  
**Naar de Oost vertrokken:** 1e stn.: H. R. v. Sas; 2e stl.: K. Poort van Ingen, B. de Boer; 3e stl.: J. Moens, J. Luteyn; 2e wtk.: C. Heeres; 3e wtk.: F. de Roos; 4e wtk.: O. K. Nicolai, P. Winkler, J. W. v. Wegen; 5e wtk.: J. K. v. d. Lee, J. B. de Groot, A. N. Tuyp, S. Schoonbergen.  
**Naar de West vertrokken:** 1e stn.: J. de Graaf; 2e stl.: A. Post, J. Slot, W. Croes; 3e stl.: A. Admiraal, K. J. Koen, M. Velthuyzen; Hfd. wtk.: C. W. Visser; 2e wtk.: J. B. Biondina, T. H. J. Feldberg; 3e wtk.: L. F. Veldhuis; 4e wtk.: K. E. Kuiper; 5e wtk.: A. Bax.  
**Geslaagd voor een hoger diploma:** 2e stl.: J. W. Sterringa, J. H. Kersen, J. Slot, J. F. Roukema, D. Jongeneel, dipl. 1e stn. G.H.V.; 3e stn.: W. Welbie, theor. ged. van het dipl. 2e stn. G.H.V.; stn.ll.: J. v. Malland, C. R. Groen, M. A. Busker, dipl. 3e stn. G.H.V.; 2e wtk.: T. H. J. Feldberg, theor. ged. van het dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: J. B. Biondina, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: P. A. Groenenberg, P. J. Pouw, H. G. A. C. Sloesen, P. Winkler, J. M. de Jong, J. W. v. Wegen, J. J. F. Reitsma, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk., A. N. Tuyp, F. v. Delft, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: M. C. v. Hout, dipl. als Ass. Scheepswtk.  
**Gepromoveerd tot:** 4e stn.: J. v. Malland, C. R. Groen, M. A. Busker; 2e wtk.: J. B. Biondina; 4e wtk.: P. Winkler, J. M. de Jong, J. W. v. Wegen, J. J. F. Reitsma, A. N. Tuyp, F. v. Delft, P. J. Pouw, H. G. A. C. Sloesen, P. A. Groenenberg; 5e wtk.: M. C. v. Hout.  
**In militaire dienst:** 5e wtk.: J. W. C. Willemsen, W. Veerman.  
**Nieuw aangenomen:** 4e stn.: H. Patje; stn.ll.: G. H. L. M. v. Mossevelde; 5e wtk.: S. Schoonbergen, H. G. de Boer, W. Moot; ll.wtk.: H. H. A. Roest, J. P. Bes, E. Wouters, J. C. Witlox, J. J. Bleek, W. C. v. d. Pluijm, C. M. R. Pallencaöe, M. Ros, G. J. Spierenburg, H. Kuijper, J. M. Heyer.  
**Met pensioen:** Hfdwtk.: K. Kroon, J. Bernardus.  
**De dienst der Maatschappij verlaten:** 2e stn.: G. v. Leunen; 3e stn.: J. B. v. Meijgaarden; 3e wtk.: F. Kas, D. J. Starreveld, A. Buis, C. Harms; 4e wtk.: T. v. d. Veen; 5e wtk.: H. P. v. d. Bilt, A. R. Jonkers, C. Huizer; ll. wtk.: J. Prins.  
**In dienst getreden:** pompman: W. P. M. Samuels; chef koks: W. de Ridder, C. W. C. M. de Koning, C. A. Pieters, K. Doelman.  
**De dienst verlaten:** bootslieden: W. van Dongen, J. A. van 't Riet; voorlieden: J. A. van Altena, P. A. Bogaarts; chef hofmeester: H. Th. Wigmans; chef koks: H. Hendriks, J. H. Limonard.  
**Bevorderd tot:** bootsman: J. Spaans; voorman: P. van Wingerden; chef hofmeester: K. H. Nanninga.  
**Overgegaan in dienst van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij:** Gezagv.: J. de Nijs.  
**Overgegaan in dienst van Shell Installaties en Fabrieken „Pernis”:** 1e stn.: R. Meijer.