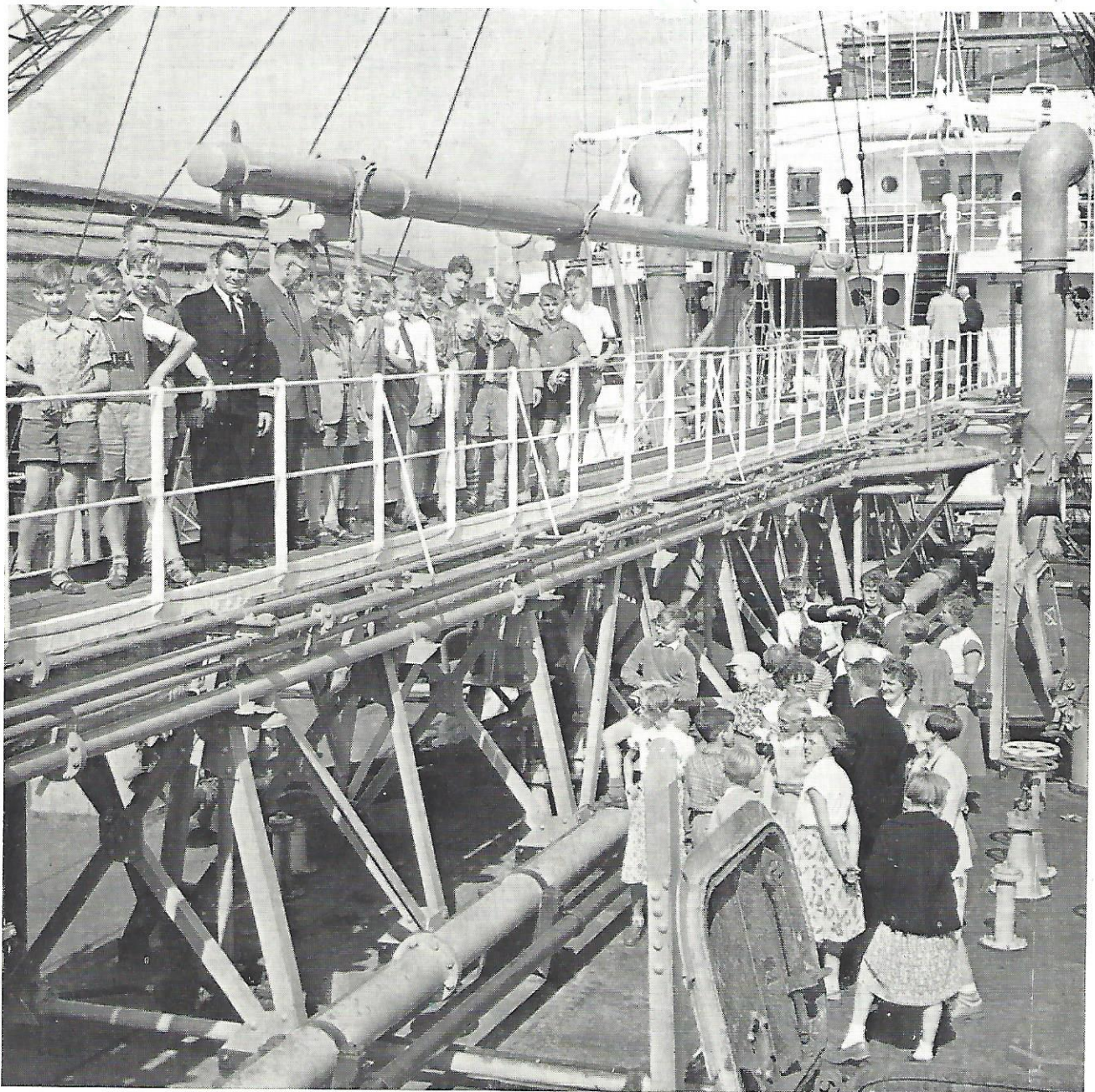


van voor de vloot

Redactie: B. J. Jaquet en W. H. P. Feenstra.
Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



De „Nevos” bezoekt de „Omala”

(Verslag op pag. 3)

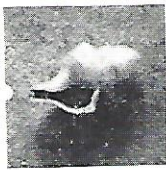
VAN DE NIEUWBOUW

*De nog resterende schepen van het huidige
nieuwbouw programma zullen naar ver-
wacht wordt in onderstaande
volgorde in de vaart komen:*



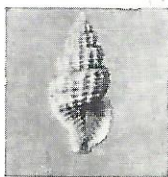
CAMITIA

Augustus 1955



KRYPTOS

Augustus 1955



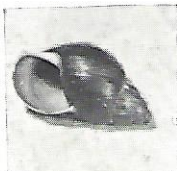
KERMIA

September 1955



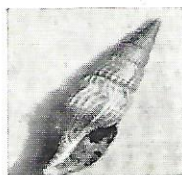
KOPIONELLA

October 1955



KARA

November 1955



KYLIX

November 1955



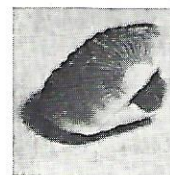
VASUM

December 1955



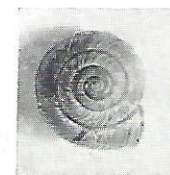
KHASIELLA

Februari 1956



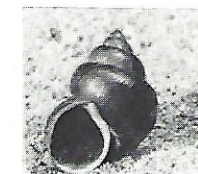
KRAUSSINA

Juni 1956



KOSICIA

November 1956



VIVIPARA

Februari 1957

BEZOEK AAN HET M.S. „OMALA” TE AMSTERDAM

door leerlingen van de Julianaschool te Sneek.



Geen betere dag had men voor een bezoek aan een schip kunnen uitkiezen dan juist Woensdag 20 Juli.

De kalender gaf aan St. Margriet, maar met stralend zonnig weer werden het hoofd der school, de heer K. de Grooth en echtgenote, met leerkrachten en een 40-tal leerlingen door de heer W. B. Kruysmulder in het „Tolhuis” aan het IJ in Amsterdam begroet.

Eindelijk was het dan zover, dat de leerlingen een bezoek kwamen brengen aan het door hun school geadopteerde schip, de „Omala”. Deze adoptie bestaat al heel veel jaren; het eerste contact dateert reeds vanaf Juli 1947, en met varierende tussenpozen heeft er briefwisseling plaats. Steeds naam de heer de Grooth de draad weer op, dat nu bekrond werd door dit bezoek.

In de tuin van 't „Tolhuis” bood de heer Kruysmulder aan zijn jeugdige gasten, namens de Maatschappij een verversing aan. Dit was al zeer welkom, want reeds 's morgens vroeg waren zij met de bus van Sneek via de Afsluitdijk naar Amsterdam gereden en door de spanning hadden de jongelui zich de kelen dorstig droog gezongen. Na de verversing moest er eerst nog gegeten worden, alvorens naar het schip te gaan, waar men het gezelschap om 2 uur verwachtte. Het was een rijk voorziene koffietafel, waaraan de kinderen plaats namen, doch kort daarna kon er niet meer van een „royale aanblik” gesproken worden.

Onder vrolijk gepraat gaven de jeugdige Friezen blijk over een gezonde eetlust te beschikken.

Aan het einde van de maaltijd sprak de heer de Grooth zijn dank uit aan de Directie en aan allen, die deze dag hadden mogelijk gemaakt. Hij belichtte daarbij het grote nut van een dergelijk bezoek voor de jeugd, dat een grote indruk op hen zou achterlaten. Hij dankte de heer Kruysmulder voor zijn bemoeiing in deze en betrok in zijn woorden mede de heer Happee, die namens de NEVAS eveneens aanwezig was. De laatste sloot zich bij de dankwoorden voor Shell-Tankers N.V. en de heer Kruysmulder gaarne aan.

En nu was het grote moment dan toch daar. Op weg naar het schip, dat in reparatie lag bij de Amsterdamse Droogdok Mij. Het duurde niet lang of de leerlingen hadden het schip ontdekt. Boven aan de valreep op het dek werden allen door de gezagvoerder, kapitein J. Boersma en zijn echtgenote begroet. Ook de 1e stuurman, de heer Pieters en de 3e stuurman de heer Osinga waren daarbij aanwezig.

Het behoeft wel geen betoog dat het martiale van de kapitein en officieren in hun uniform een duidelijk merkbare indruk op de gezichten bracht. Doch dat veranderde spoedig in een „zich-thuis-voelen” toen de gezagvoerder allen op hun gemak bracht door hen gemoedelijk welkom te heten aan boord. Ook de heer de Grooth zei, hoe allen zich hadden verheugd op deze gebeurtenis, waarna hij voor



het schip een ingelijste foto aanbood van de school, waarop alle onderwijzers en leerlingen.

In drie groepen gingen de leerlingen nu onder geleide het schip bezichtigen. Er werd geneusd en gevraagd en bij alles en voor alles was het „denderend”. Geen wonder dat de excursie door het schip langer duurde dan was vastgesteld, doch toen allen zich in de eetsalon hadden verzameld, werden de leerlingen nog onthaald op limonade en gebakjes, waarbij de 3e stuurman vele gevallen kon vertellen, die zich op zijn reizen hadden voorgedaan.

Ook aan dit bezoek kwam weer een einde. Ver na vijf uur namen allen afscheid van hun gastheren en gastvrouwen, voor wie geen moeite te veel was geweest. Ons aller dank.

Allen gingen weer in de bus, richting Sneek, doch nu via de Veluwe. Ongetwijfeld zullen de indrukken vele zijn, en een blijvende herinnering achter laten. Naarmate het overstelpende van het moment bij de jongelui bezonnen zal zijn, zullen zij over hetgeen zij gezien hebben, meer gaan nadenken.

En nu vraagt U misschien: welk nut heeft dit bezoek of een contact met een schip in welke vorm dan ook!

Voor de jeugd heeft dit zeer veel nut, want het opent de blik voor onbekend terrein. Er zullen jongelui zijn, die zo'n schip machtig hebben gevonden, anderen zullen zeggen: eens, maar nooit weer. Maar indirect of direct, de jongens krijgen een idee van het belang van de koopvaardij voor Nederland; de komende generatie daarop te wijzen is van het allerhoogste belang.

En de Nederlandse Scheepvaart, die tot de beste in de wereld behoort, zal er altijd voor zorgen over de meest bekwame mannen te kunnen beschikken, om deze op de verantwoordelijke posten te plaatsen, hetzij op zee, hetzij aan land.

A. Happee.



IETS OVER CORROSIEBESTRIJDING

Evenals in Europa zich vele wetenschapsmensen met het corrosievraagstuk bezighouden, zo ook wijden vele geleerden in Amerika zich aan dit vraagstuk. In het algemeen wordt aangenomen dat een van de grootste problemen waarmede men in de hedendaagse samenleving wordt bedreigd de corrosie is.

De bestrijding hiervan heeft tot doel de exploitatiekosten van bedrijven en zeker niet op de laatste plaats van de scheepvaartbedrijven te reduceren. Vermindering der onderhoudskosten is hierbij bijvoorbeeld wel een belangrijke factor maar het belangrijkste is toch wel het voorkomen of tegengaan van corrosie. Men tracht dit te bereiken door middel van anti-corrosiesystemen, beschermende speciale soorten verf, harsen, smeermiddelen, enz. enz. Men dient hierbij goed op te letten dat de gewone bedrijfsvoering door een of ander ingewikkeld anti-corrosiesysteem niet wordt gestoord en dus de gewone werkzaamheden o.a. bediening van machine-installaties enz. zo vlot en efficiënt mogelijk kunnen doorgaan.

In Amerika houdt men zich dan ook intensief bezig met dit probleem en corrosiebestrijding wordt in de bestaande bedrijven druk bestudeerd en in praktijk gebracht. Men meent hier echter dat men het in de toekomst zal moeten zoeken in het gebruik van roestwerende metalen zoals roestvrij staal, chroomstaal, titanium, enz. De deskundigen op dit gebied leggen zich momenteel hoofdzakelijk toe op het vinden van een absoluut roestvrij metaal, hetwelk het staal zal kunnen vervangen, waarbij het titaan een belangrijke rol zal spelen bij te verwachten legeringen.

Alvorens wij enkele resultaten zullen bespreken over de strijd tegen de corrosie en iets over het daarbij gebruikte instrumentarium, laten wij thans enige economische gegevens, alleen betreffende de V.S. natuurlijk, volgen van de

hand van Dr. H. Uhlig van het Massachusetts Institute of Technology, welke een paar jaar geleden werden gepubliceerd.

De corrosie kost de V.S. per jaar \$ 5.5 milliard. Dit betekent \$ 37 per jaar per Amerikaans burger, kinderen medegerekend. Deze som wordt jaarlijks gebruikt voor de bestrijding van roest die zich een weg vreet door stoomketels, scheepsmachines, automobielmotoren, pijpleidingen, tanks, olieinstallaties, spoorwegmateriaal, bouwmaterialen en noem maar op, honderden en honderden verschillende metaalconstructies. De roest is voor ruim 60 à 65% de oorzaak van het defect raken van schepen, voertuigen, machines en andere metalen constructies. De indirecte kosten als gevolg van corrosie zijn niet te berekenen. Indien bv. een pijpleiding van 8" diameter over het gehele oppervlak en met een lengte van 1 mijl een $\frac{1}{4}$ " wegvreedt door roest, betekent dit een verlies van 16.000 kg staal.

Corrosie-onderzoek is dus wel de moeite waard en de zeer hoge kosten hiervan blijken toch ver beneden de kosten te blijven die men gewoonlijk gebruikt voor ander wetenschappelijk onderzoek. De resultaten die men in Amerika boekt in de strijd tegen de corrosie zijn eveneens interessant. Voorbeelden hiervan zijn: verwarmingsseenheden vervaardigd uit chroom-nikkelstaal gaan thans 15 jaar langer mee dan voorheen. Door toevoeging van een weinig siliconen aan het chroom-nikkelstaal werd dit resultaat bereikt. De stalen constructies van het Panamakanaal werden sterk aangetast door roest. Hier werd electrolytische reactie toegepast met goede resultaten. De kosten van het onderzoek als ook het aanbrengen van de installatie vormden nog geen $\frac{1}{2}$ % van de kosten die nodig waren geweest voor de vernieuwing van de metalen constructies van voornoemd kanaal. Deze electrolytische reactie heeft momenteel in de V.S. meer dan

gewone belangstelling. Men neemt proeven met pijpleidingen en met bevredigende resultaten. De electrochemische reactie voor het beschermen van pijpleidingen en kabels is niet zo eenvoudig, men kan nl. niet volstaan met het doorvoeren van een bepaalde zwakke stroom maar men moet van buitenaf over het gehele oppervlak een stroominjectie krijgen, hetgeen verkregen wordt door het toepassen van een zeer speciaal verfproduct. Verder ontdekte men in Amerika nog weer een nieuwe oorzaak van pijpleidingcorrosie de z.g. „bacterial corrosion”. Een zekere bacterie ontwikkelt een zuur dat een zeer ernstige corrosie tengevolge heeft. Er zijn nieuwe verfproducten ontwikkeld die deze bacterie vernietigen. En zo zou men bijna in het on-eindige kunnen doorgaan maar thans zullen wij nog enige instrumenten beschrijven gebruikt bij het onderzoek van de corrosie welke in Amerika mede werden ontworpen door dr. E. Gulbransen van de Westinghouse Electric Corporation te Pittsburgh, Pennsylvania, waarvan enige jaren geleden eveneens enige merkwaardigheden werden gepubliceerd.

In de eerste plaats de vacuum microbalance, een weegtoestel dat verschillen van een kwart-miljoenste gram registreert en dat alleen functioneert in een luchtledige ruimte. Men plaatst bijvoorbeeld een staalsplinter op de schaal en vervolgens wordt een glazen stolp over het weegtoestel geplaatst. Dan wordt de lucht uit de stolp afgevoerd en daarna een weinig waterdamp en zuurstof toegelaten. Door een microscoop kan men dan het verwordingsproces op het staal goed volgen. De waterdamp zal zich op het metaal afzetten en duidelijk wordt kleurverandering

op het staal zichtbaar. Na korte tijd zal de wijzer van het weegapparaat uitslaan of liever registreren. Met deze schaal is het mogelijk een onzichtbare roestfilm te wegen, welke film niet dikker is dan een atoom. Als men nu regelmatig de schaalregistratie afleest is het corrosieproces precies na te gaan. Dit instrument wijst nauwkeurig aan de corrosiverende eigenschappen der verschillende metalen en ook de werkzame kracht der reactie van metaal op temperaturen en verschillende chemische stoffen.

Vervolgens gebruikt men nog een speciaal ontworpen electronen camera. Met deze camera worden zeer scherpe vergrotingen gemaakt van metaal oppervlakken; een gepolijst metaaloppervlak doet bijvoorbeeld denken aan een berglandschap. Met deze camera is het ook mogelijk foto's te maken van sterk verhit metaal, metaal onder hoge elektrische spanning en metaal onder druk. Dan beschikt men nog over een zeer gevoelige röntgen-camera waarmee men de inwendige structuurverandering van metalen kan fotograferen.

Tot zover ons relaas, maar denk niet dat daarmee alles omschreven is aangaande de corrosiebestrijding. Slechts een klein gedeelte wordt hierboven weergegeven betreffende de diverse methoden en de daarbij gebruikte instrumenten welke bij deze hoogst belangrijke zaak worden toegepast in Amerika. Inmiddels zullen wel weer nieuwe methoden, instrumenten, enz. worden beproefd. Jaren en jaren zullen nog voorbij gaan alvorens men zal kunnen beweren dat men de corrosie geheel onder de knie heeft en misschien wel nooit, gezien de vele en vele factoren welke van invloed zijn op deze zeer moeilijke materie.



EEN VREEMDE BEMANNING

Het was in het jaar 19... op de reis Pladju—Bangkok, twee dagen na vertrek, dat de stuurman van de wacht mij om 12.15 uur 's nachts kwam wekken met de mededeling „Kapitein, er ligt een Chinees aan dek en ik geloof dat hij dood is.”

Bij nader onderzoek bleek dat ook werkelijk zo te zijn, het was de stoker, die van de wacht gekomen was om 12 uur.

Wij namen de Chinees op, legden hem op het achterdek, onderzochten de dode, vonden niets verdachts en vulden in het journaal in: vermoedelijke dood door hartverlamming.

's Morgens om 8 uur verscheen no. 1 van de stokers en vroeg mij te spreken. Toen kwam de beschuldiging los dat de kwartiermeester 's nachts om 12 uur, van wacht komend, de stoker had doodgeslagen, maar zei hij, „Gezien heeft niemand het, alleen de kok, die voor de opkomende en afgaande wacht koffie zette, had ruzie gehoord tussen de stoker en kwartiermeester.

De kwartiermeester werd er bij gehaald, doch deze loochende evenwel alle praatjes van de kok.

Stoker no. 1 vroeg mij of ik nu de kwartiermeester wilde laten opsluiten, totdat de politie in Bangkok de zaak had uitgezocht. Hiervoor voelde ik weinig om op zo'n vage beschuldiging de man van zijn vrijheid te beroven.

Nogmaals werd de dode nauwkeurig onderzocht, doch er waren geen uiterlijke kentekenen van geweld te ontdekken en 's middags 12 uur werd het lijk overboord gezet. Alles scheen hiermede afgelopen te zijn, maar dat was niet zo, want na twee dagen arriveerden wij bij Bangkok loodsboot en namen 's middags 4 uur de loods over.

Om 6 uur, bij de ingang van de rivier, werd een luid geschreeuw op het achterdek gehoord. „Maan overboord”. Machine stoppen, sloep uitgezet, rond gestoomd, doch niets te zien.

Al spoedig kwam de bootsman mij vertellen dat de vermiste Chinees onze beschuldigde kwartiermeester was.

Daar wij niets konden ontdekken van de drenkeling, vervolgden wij de reis en lagen om 7 uur aan de installatie te Bangkok gemeerd.

Alle voorvallen in het journaal opgetekend zijnde, begaf ik mij de volgende morgen naar de Nederlandse consul, tevens gezant der Nederlanden, vertelde aldaar wat ons op de reis overkomen was, liet het journaal aftekenen, behandelde verder enige zaken en was om 12 uur weer aan boord.

Aan boord was alles rustig. Bootsman en no. 1 kregen geld van mij voor het inkopen van verse voeding en begaven zich aan de wal.

De volgende morgen 6 uur torn toe, maar er was geen enkele Chinees meer aan boord, alles was dien nacht gedroost. Nu zaten we zonder bemanning.

Om 9 uur een brief van de Engelse consul, een klacht ingediend door de Chinese bemanning, waarvoor ik mij zou moeten verantwoorden, aangezien Singapore-Chinezen onder Engels bestuur staan.

Ik volgde de mij voorgeschreven wet op en begaf mij naar onze eigen consul, welke mij alle hulp toezegde, mij verder aanraade niet naar de Engelse consul te gaan, daar de bemanning op een Nederlands schip onder Nederlandse wetten staat.

Ik voelde er weinig voor de onwillige bemanning door de politie te laten opsporen.

's Middags, 4 uur was het schip klaar voor vertrek.

In overleg met de gezant werd besloten, dat wij een Siamese bemanning zouden aanmonsteren, 's middags 3 uur monsterde onze Siamese bemanning aan, een bont stelletje, achteraf bleken het allen sampan lui te zijn, niet te verstaan, maar gelukkig had de bootsman bij de Siamese marine gevaren en sprak Chinees Engels; alles op een sleepbootje geladen en naar 't schip.

Bemanning aan boord, trossen los en naar buiten, even voorbij de loodsboot alles zeeziek, behalve onze bootsman.

Na vier weken met de Siamese bemanning gevaren te hebben werd Singapore aangedaan en kregen we gelukkig weer een nieuwe Chinese bemanning. Ik zeg met opzet „gelukkig”, want ondanks onze ervaring met de Chinezen bleef voor ons de Siamese bemanning vreemd.



PARELVANHE

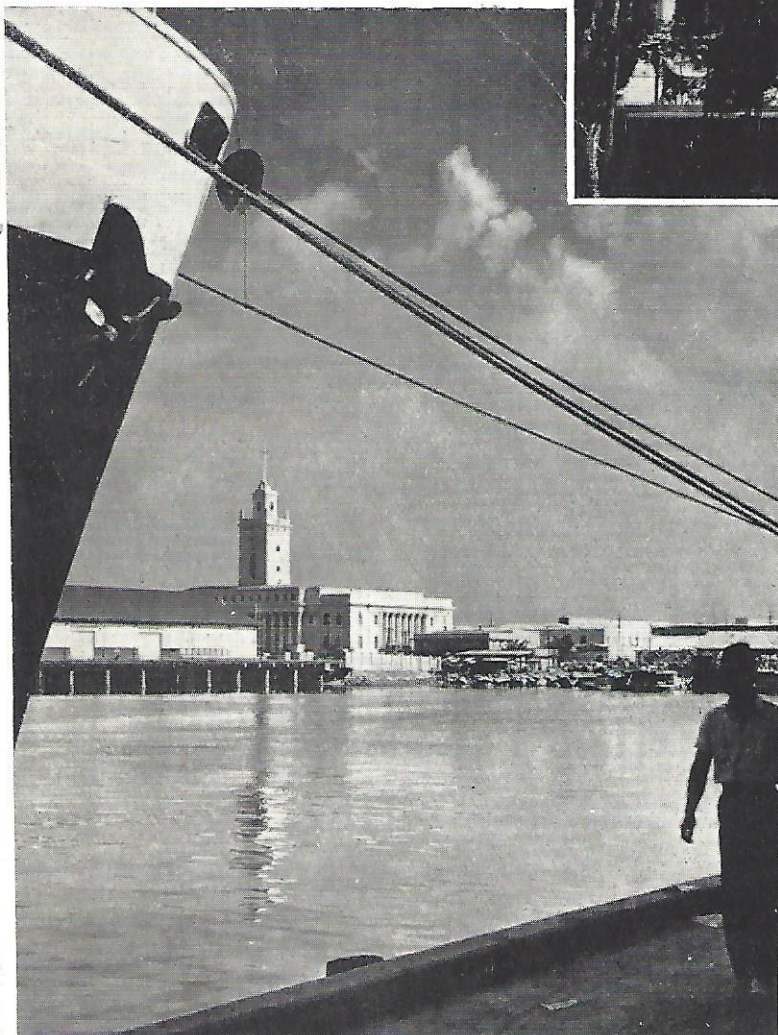
Dicht bijeen gegroepeerd, voor de zeeman die er tussendoor moet soms wel wat al te dicht, liggen in het grensgebied van Stille Oceaan en Chinese Zee de meer dan 2000 eilanden waaruit de Philippijnse Archipel bestaat en waarop ruim 20 miljoen mensen wonen.

Plaatsen als Manilla en Iloilo zijn velen van ons welbekend. Geheel in het Zuiden liggen Mindanao, waar zich belangrijke abaca-plantages bevinden, die de vezel voor het bekende Manilla-touwwerk leveren,

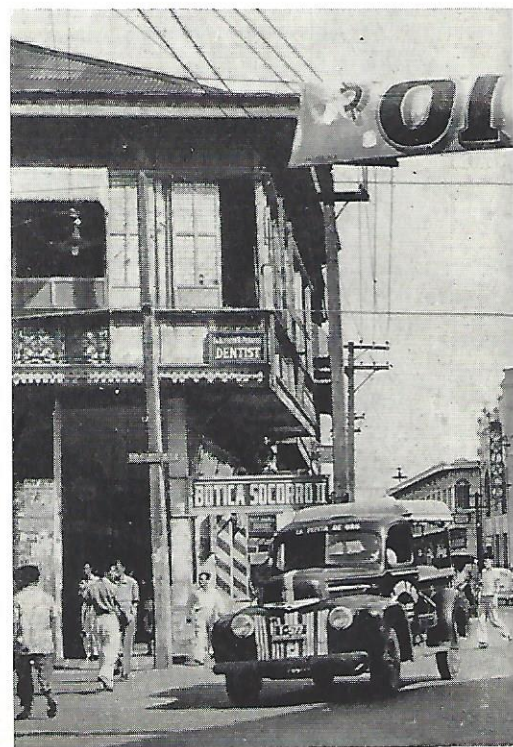
Het Parlementsgebouw te Manilla, zetel van het Congres.



Manilla, de hoofdstad van de Philippijnen, is een van de grootste havensteden van het Verre Oosten.



Het voornaamste winkelcentrum van Iloilo op het eiland

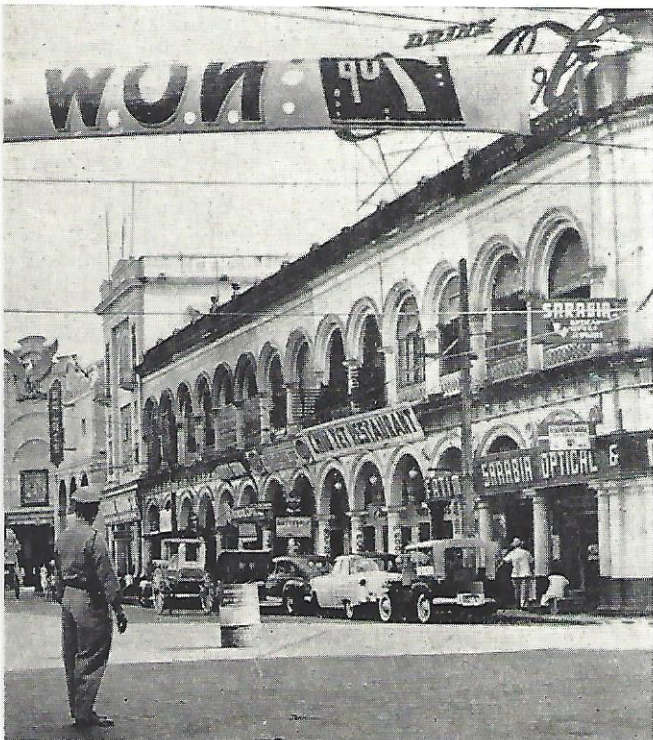


T O O S T E N

Grote ananasplantages leveren de oogst voor een bloeiende export-industrie.



1 Panay. De in de Visayas geproduceerde suiker wordt grotendeels via deze zeehavens verscheept.



De Maria Christina watervallen aan de Noordpunt van Mindanao. In deze watervallen wordt een elektrische centrale gebouwd.

In het berggebied Luzon liggen over een lengte van ruim 1900 km rijstvelden, welke door plaatselijke stammen in de loop van 2000 jaar zijn aangelegd.



DUITSE REDDING-KRUISERS

Sedert het einde van de oorlog heeft de „Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger“ (te vergelijken met onze Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij), zeer veel belangstelling gehad voor zogenaamde „reddingkruisers“, die groter, sneller en krachtiger zijn dan de tot nu toe gebruikte reddingboten. De Duitse maatschappij is de mening toegedaan dat dit nieuw soort boten meer aan de tegenwoordige eisen zal voldoen, temeer nu rekening moet worden gehouden met vliegtuigen die een noodlanding op zee hebben moeten maken of in zee zijn neergestort; bovendien verwacht zij dat door ingebruikneming van deze nieuwe „kruisers“ het patrouilleren van de Duitse kust met een kleiner aantal boten mogelijk zal zijn.

De voorloper van deze nieuwe boten is de „Bremen“, een experimentele conversie van een oude romp, uitgevoerd door Fr. Lürssen Werft, Bremen-Vegesack.

Van het vroegere schip is eigenlijk niet meer dan het geraamte overgebleven. De „Bremen“ is een stalen, dubbelschot, dubbelschroef motorschip met een totale lengte van 57 voet 5 inch, breedte over de spanten 13 voet 9 inch en een diepgang van 4 voet 7 inch.

Men koos een schildpad-dek om overkomend water gemakkelijk te lozen en om stoten bij het langszij komen van een in nood verkerend schip of vliegtuig zoveel mogelijk op te vangen.

Dek en commandotoren zijn van lichtmetaal. Het schip wordt voortgestuwd door twee V-8 cilinder luchtgekoelde Deutz Dieselmotoren met een vermogen van 120 pk bij 1800 omwentelingen per minuut, welke twee schroeven aandrijven die het schip een topsnelheid geven van 11 knopen per uur.

Bovendien is het schip uitgerust met een luchtgekoelde 1-cilinder Deutz Dieselmotor, die een generator aandrijft van 8 kW (110 V), die voldoende stroom opwekt om een elektrische pomp met een capaciteit van $7\frac{1}{2}$ t per uur aan te drijven, de 18000 W batterijen te laden en stroom te leveren voor andere doeleinden, waaronder koken.

Op dit soort boten heeft het gebruik van luchtgekoelde motoren vele voordelen; het belangrijkste is wel dat hierdoor geen openingen in de romp, o.a. voor koelwaterafvoer nodig zijn en het gewicht aanmerkelijk wordt verminderd daar geen koelwater-installaties zijn vereist.

De van de motoren komende warme lucht wordt langs de commandotoren geleid en daarna aan de atmosfeer vrijgegeven. De bedoeling hiervan is eventuele bevroering van de in de commandotoren aanwezige instrumenten en verdere uitrusting te vermijden.

Indien gewent kan de warme lucht ook door de dubbelwandige commandotoren worden geleid, zodat zelfs onder de slechtste omstandigheden een behoorlijke temperatuur in de toren heerst.

Er zijn twee stuurinrichtingen in de commandotoren ondergebracht, één in de afgesloten ruimte en één bovenop, vanwaar men een goed uitzicht heeft. Van beide punten is de bediening van de motoren mogelijk, hetgeen het manoeuvreren ten zeerste vergemakkelijkt.

De plaatsing van de machines is zodanig dat een maximum aan ruimte is verkregen voor geredden. Maximaal kan 200 man worden ondergebracht in het schip, hetgeen het gewicht van de boot met plm. 15 ton verhoogt, doch slechts een vermeerdering van de diepgang van 4" met zich brengt.

Wanneer het schip met gesloten luiken vaart, kan men zich van voor- naar achterschip begeven via waterdichte deuren, welke zich in de waterdichte schotten bevinden.

Wat ons wel het meeste opvalt bij de „Bremen“ is de dochterboot van 16 voet 5 inch bij 6 voet 6 inch, die op het achterschip in een „kuip“ wordt meegevoerd.

Men kan zich het best een voorstelling van deze boot vormen als men aan een waterdichte doos denkt die wordt voortgestuwd door twee „Volkswagen“-motoren, die deze doos een snelheid geven van 15 knopen. Dit bootje wordt gebruikt om sleeprossen naar in nood verkerende schepen te brengen of om 3 à 5 mensen tegelijk uit een hachelijke positie te bevrijden waar het moederschip niet kan komen. Ook kan het bootje worden gebruikt als landingsboot.

Het tewaterlaten en weer opnemen van dit bootje is uitermate interessant. Het tewaterlaten is nog het eenvoudigste: de achtersteven van het bootje wordt met behulp van door samengeperste lucht aangedreven duwbomen omlaag geduwd, waarna het dochterbootje in het zog van het met de kop op de zee varend moederschip glijdt. Voor de wederopname van het bootje vaart het moederschip weer met de kop op de zee, terwijl het bootje door het kalme zogwater het moederschip nadert dat door de vorm van zijn achtersteven het rustighouden van het zogwater gunstig beïnvloedt.

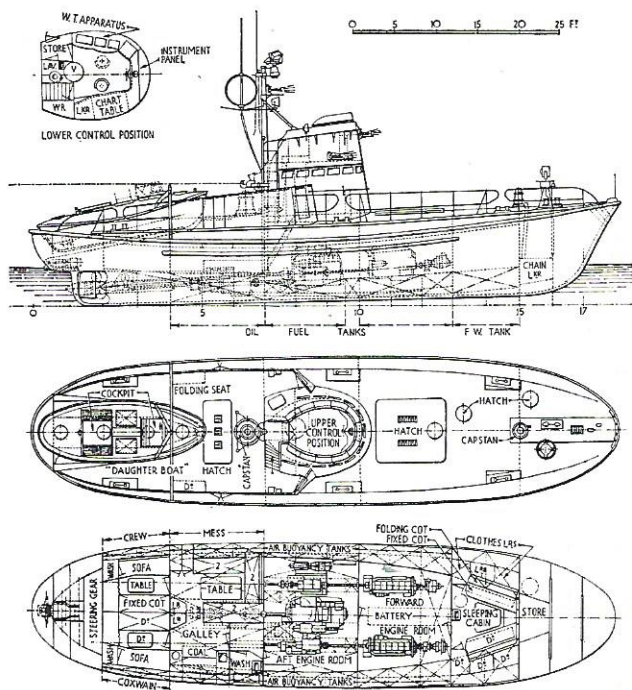
Beide schepen zijn uitgerust met horizontale „ailers“, waarmee het bij het naderen van moeder- en dochterschip mogelijk is de achtersteven van het eerste omlaag en de voorsteven van het tweede omhoog te richten, zodat het terugglijden van het kleinere bootje in de kuip wordt vergemakkelijkt.

Ofschoon de afmetingen van de oude romp waaruit de experimentele „Bremen“ is gegroeid, het gebruik van een krachtige motor, zoals geprojecteerd voor de nieuwe nog te bouwen kruisers, onmogelijk maakten, boden de resultaten met de „Bremen“ bereikt onder de slechtste omstandigheden goede vooruitzichten voor de grotere toekomstige kruisers.

Bij proeven genomen met de „Bremen“ bij brekende zeeën, zware deining en windkracht 9 was er geen noemenswaardige vermindering van snelheid.

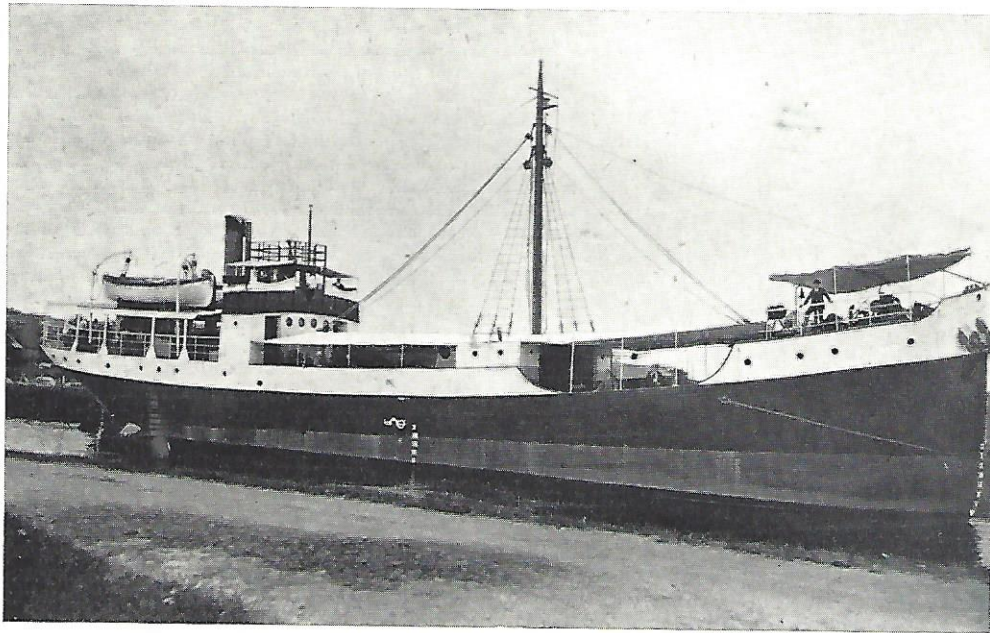
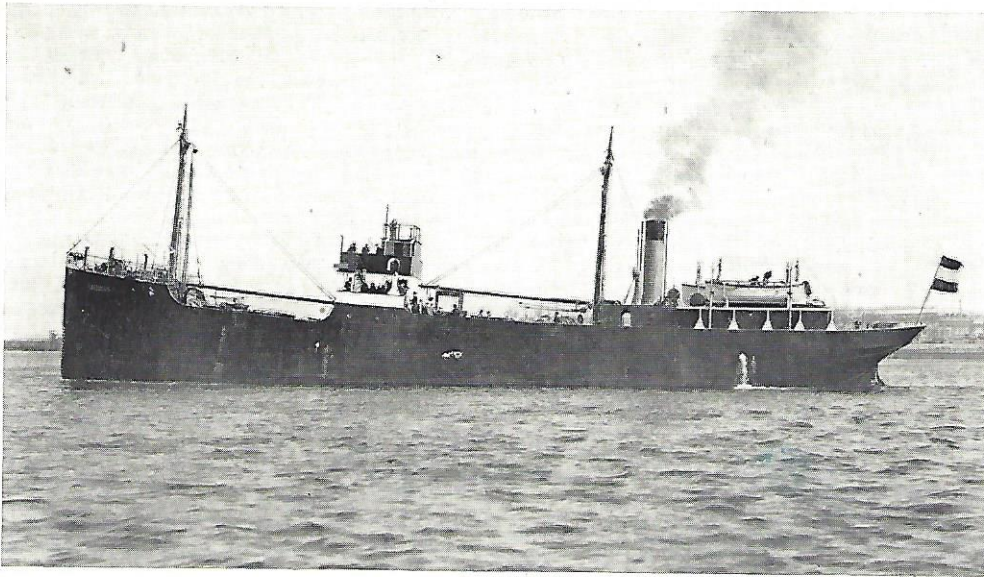
De toekomstige kruisers zullen, evenals nu reeds de „Bremen“, volledig worden uitgerust, o.a. met radio, radar, hijskraan, zoeklicht en springnet waarin schipbreukelingen kunnen springen.

Men verwacht dat na ingebruikneming van 5-10 nieuwe reddingkruisers, hetgeen nog afhankelijk is van de mate waarin gelden ter beschikking zullen worden gesteld daar ook de Duitse reddingmaatschappij wordt gesteund door vrijwillige bijdragen, het mogelijk zal zijn hiermede langs een kuststrook te patrouilleren waarvoor thans nog in gebruik zijn 15 reddingboten en 15 strandboten. Het zal dan ook geen verwondering wekken dat deze drastische maatregel van de Duitse reddingsmaatschappij door andere maatschappijen tot redding van schipbreukelingen met belangstelling wordt gevolgd.

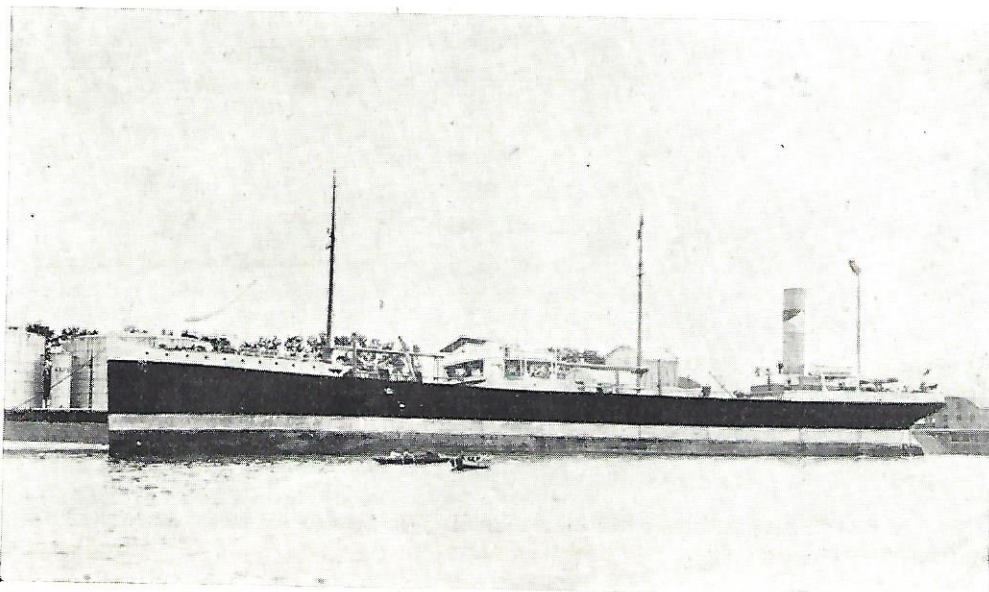


Algemeen plan van de nog te bouwen reddingkruiser „Helgoland“

Uit de Oude Doos



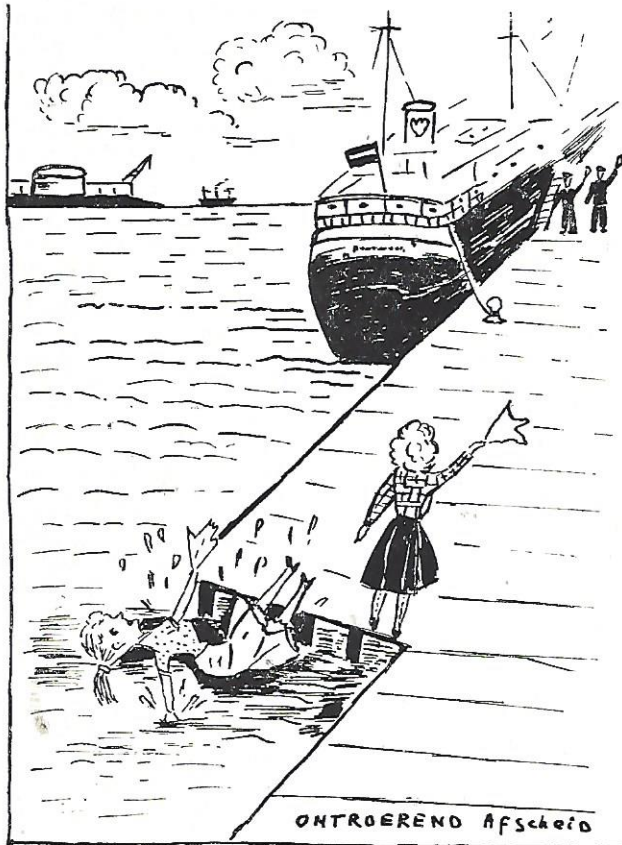
WIE
KENT
ZE
NOG
?



Ontroerend afscheid

Onderstaande schets is geïnspireerd door een verhaal van een oud-zeevarende, naar zijn zeggen beleefd met een andere oud-zeevarende. De beiden waren, toen zij nog zeevarenden waren, wezen passagieren in San Lorenzo. Als vrij jongens hadden zij tijdens die korte tijd aan de wal vriendschap gesloten met een paar liefvalligen. De korte tijd van passagieren leek nog korter dan kort; ongemerkt was het weer tijd geworden om naar het schip terug te gaan. Tot aan de trap werden de beide vrienden door de jongedames begeleid. Daar werd afscheid genomen en veel beloofd. De dames liepen, al zwaaiend met hun kanten zakdoekjes, achteruit de steiger weer af. En zo gebeurde het...

(Een waar verhaal)



(tekening mej. E. D. Pijl)



Overzees vervoer van bevroren gas

De oliebronnen in het Midden Oosten voorzien thans in bijna de helft der behoefte aan ruwe aardolie in de z.g. vrije landen buiten Amerika. De huidige productie, die nog steeds een stijgende lijn vertoont, bedraagt reeds 400.000 ton per dag! Hierbij komt ook veel z.g. aardgas vrij, en wel in enorme hoeveelheden, namelijk plm. 1.000.000.000 kubieke voet per dag. Vanzelfsprekend is dit slechts een ruwe schatting. Met zekerheid kan evenwel worden aangenomen dat deze hoeveelheid in de komende jaren nog zal stijgen. Wat gebeurt hier nu mede?

Een klein deel van dit gas wordt door de maatschappijen die de boringen verrichten, benut voor de bij de boringen en opslag benodigde installaties, zoals voor gas-injectoren

die het gas naar de olietanks leiden ten einde de druk op peil te houden. Maar dan worden nog altijd honderden miljoenen kubieke voet brongas per dag (!) onbenut afgevoerd. De vraag hoe dit brongas productief kan worden gemaakt, houdt de gemoederen dan ook reeds jarenlang bezig. In feite dateert zij van het ogenblik af dat de aardolieproductie in het Midden Oosten zich in snel stijgende richting ging bewegen.

Men heeft de mogelijkheid om een deel van het thans onbenutte gas in het Midden Oosten te gebruiken, onder ogen gezien, waarbij men tot de conclusie kwam dat door middel van nieuw te vestigen industrieën een behoorlijk afzetgebied in de landen van het Midden Oosten gegarandeerd is. Men dacht hierbij vooral aan inheemse productie van cement, zwavel, kunstmest, synthetische rubber, alsmede de opwekking van electriciteit dank zij het overvloedig aanwezige brongas.

Een tweede mogelijkheid is, hoe vreemd het ook moge klinken, het gas uit te voeren. In de Verenigde Staten bestaan reeds plannen om een proef te nemen met de verscheping van „diep-vries” brongas in vloeibare vorm met rivier-lichters van het gebied van de Mexicaanse Golf naar Chicago.

De Amerikaanse Bechtel International Corporation werkte overigens een nog veel gedurfter project uit, namelijk de uitvoer op grote schaal van brongas uit Irak en andere landen van het Midden Oosten door middel van een gigantisch pijpleidingsysteem naar Zuid- en West-Europa en eventueel ook via het Kanaal naar Engeland. De ontwerpers zijn overtuigd van de technische uitvoerbaarheid, terwijl het project ook commercieel volkomen verantwoord zou zijn.

Bij levering van brongas via het pijpleidingnet van 2000 mijl door Europa zou de kostprijs in Engeland toch nog aanmerkelijk lager zijn dan van het gas dat thans aldaar uit kolen wordt gewonnen. Het zal echter duidelijk zijn dat bezwaren van politieke en strategische aard de tenuitvoerlegging van dit plan voorschands nog zullen opschorten.

Intussen werd de mogelijkheid om op grote schaal brongas van het Midden Oosten naar Europa te vervoeren onder ogen gezien toen in de Verenigde Staten een geheel andere wijze van vervoer van brongas, namelijk in sterk geconcentreerde vorm per tanker, werd ontworpen. Dit zou een waardevolle bijdrage kunnen leveren voor de reeds zo nijpende energievoorziening van West-Europa. Het denkbeeld is afkomstig van een zekere W. L. Morrison uit Chicago, die de verwezenlijking van zijn plan ziet in de vloeibaarmaking van het brongas via de diepvries methode, ten einde op deze wijze het gas tot een fractie van zijn normaal volume terug te brengen zonder het nochtans aan druk te onderwerpen. Vervoer zou dan per tanker voorzien van goed geïsoleerde compartimenten voor het in bevroren toestand houden van het gas, moeten plaatsvinden. Bij het bevroren van het gas volgens het systeem Morrison daalt de temperatuur tot 260° F onder nul, hetgeen betekent dat het gas tot een zeshonderdste van zijn normale volume wordt teruggebracht. Binnenkort zullen in de Verenigde Staten proeven worden genomen met het vervoer van brongas bevroren volgens dit systeem. Er zullen dan enkele speciaal voor dit doel geconstrueerde rivier-vaartuigen een reis maken van de Golf van Mexico en Illinois naar Chicago via de Mississippi en Illinois-rivier. Ook de Engelse gasindustrie bestudeert thans reeds of het mogelijk zou zijn het plan Morrison geschikt te maken voor het transport van brongas van het Midden Oosten naar Engeland. Rekening houdend met andere afzetgebieden, zouden er dagelijks rond 400 miljoen kubieke voet gas voor distributie op de Europese markt vrijkomen, ofwel genoeg om Rotterdam 2 à 3 weken, al naar gelang het winter of zomer is, van gas te voorzien. Ten einde een dergelijke hoeveelheid te vervoeren, zou men de beschikking moeten hebben over een twintigtal speciaal voor dit doel gebouwde tankschepen, elk groot 15.000 ton. Gezien de speciale voorzieningen, nodig om het gas in diepbevroren toestand te behouden, zouden de bouwkosten van dergelijke schepen aanmerkelijk hoger zijn dan die van het gewone tankschip. Men begroot deze dan ook op ongeveer 35 miljoen gulden per schip, hetgeen dus voor de twintig schepen een bedrag van rond 700 miljoen zou betekenen.

Voor de aanleg der pijpleidingen, faciliteiten voor laden, lossen, resp. opslag, onvoorziene uitgaven, enz. zal nog een

extra 300 miljoen gulden nodig zijn, zodat het gehele project wel een miljard gulden aan investering zou eisen. Toch, ondanks deze astronomische cijfers, zou het gas goedkoper zijn dan thans en wel ongeveer 30 %. Hierbij komt dat de gemiddelde verwarmingswaarde per kubieke voet van het brongas ongeveer dubbel zo groot is als dat van het thans uit kolen gewonnen gas! Men is het er echter over eens dat het bovenstaande commercieel slechts verantwoord is als het gehele project grootscheeps wordt aangepakt. Wij hebben reeds melding gemaakt van de mogelijkheid van vervoer van het brongas via een pijpleidingnet door Europa. Ook dit project, dat technisch volkomen ver-

antwoord wordt geacht en commercieel te verwezenlijken is, zou ongeveer dezelfde financiële resultaten opleveren als het hierboven genoemde. Bij dit alles heeft men wel degelijk rekening gehouden met alle op de projecten drukende kosten, zoals onderhoud, gestegen exploitatiekosten, enz.!

Het behoeft geen betoog dat hierdoor nieuwe mogelijkheden voor de inschakeling van brongas zowel in het Midden Oosten als elders geopend kunnen worden, hetgeen de wereld-energievoorziening slechts ten goede kan komen; ook voor de tankvaart zullen hierdoor nieuwe perspectieven worden geopend.



DE „GADILA” TE CHITTAGONG



(foto N. A. Jager.)

Personalia

Gehuwd:

- 2-8-'55: J. v. Bon, 3e wtk., met mej. D. Faber;
 11-8-'55: W. F. V. den Houter, 3e wtk., met mej. D. G. Berger;
 16-8-'55: J. D. Donken, 4e wtk., met mej. N. C. Hagenaar;
 24-8-'55: J. A. M. C. Harlé, 4e wtk., met mej. N. v. d. Sommen.

Geboren:

- 21-6-'55: Monica Louise, dochter van J. P. M. de Leeuw, 2e wtk., en mevr. W. de Leeuw-Verstraate;
 13-7-'55: Marion Yvonne, dochter van H. Slob, 4e wtk., en mevr. C. Slob-Dijkstra;
 20-7-'55: Agnes Marijke, dochter van W. L. v. d. Klip, 3e wtk., en mevr. W. D. v. d. Klip-de Vries;
 22-7-'55: Alfred Peter, zoon van Th. E. Mutsaers, 4e wtk., en mevr. A. A. Mutsaers-Ferger;
 31-7-'55: Mary Rose, dochter van A. J. Verkerk, 4e wtk., en mevr. A. Verkerk-Gesman.

Wij feliciteren . . .

- C. Krijger, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 7-8-'55;
 L. Tibbe, Gezagv., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 11-8-'55;
 G. Houwer, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 12-8-'55;
 A. J. v. Oudvorst, Gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 13-8-'55;
 D. P. de Ridder, 2e wtk., met 10-jarig dienstjubiläum op 20-8-'55;
 W. de Beer, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 29-8-'55;
 P. v. d. Hout, 3e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 31-8-'55.

VLOOTMUTATIES. gedurende de maand Juli 1955.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: J. Boersma, W. Buninga, P. C. Kuitter, J. Kwaadgras, I. Roos, J. A. Stoppelsteen, A. v. d. Wolf; 1e stl.: W. de Beer, P. Hopman, J. W. Pieters, T. G. J. Roeten, R. v. d. Vlugt; 2e stl.: H. A. Bekker, W. F. de Boer, G. Heising, P. M. Overschie, L. Plass; 3e stl.: P. Adema, B. de Boer, H. Evenhuis, D. v. Gulik, M. de Jong, T. J. Smit, A. Solleveld; Hfdwtk.: A. J. Evers, F. H. v. Kuik, J. Zaayer; 2e wtk.: H. Brouwer, P. C. v. d. Dood, P. J. v. d. Waals; 3e wtk.: W. J. J. v. d. Berg, W. Bruinink, J. de Bruyn, W. S. Elast, G. W. van Essen, W. F. V. den Houter, W. L. v. d. Klip, P. Naber, P. de Snayer, N. Soek, M. C. Verschuren; 4e wtk.: J. v. d. Berg, B. Bijl, J. D. Donken, D. Gooris, J. A. M. C. Harlé, G. Leyenaar, T. E. Mutsaers, K. F. Neher, K. Neijmeijer, L. L. v. Roon; 5e wtk.: A. H. Claasen, W. Ecuwijk, R. H. Gijsberts, B. J. v. Hasselt, J. Meenderink, L. Prins, J. Smit Jr., A. v. 't Veer, J. v. d. Werff, L. v. d. Woude; ll.wtk.: N. P. Dekker, M. P. Meyer, H. Zander.

In Engeland gearriveerd: Hfdwtk. H. Edens Sr.

TIEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia“:
 2e stm.: J. W. M. Vollebregt; 4e stm.: M. A. Messelaar; Hfdwtk.: J. v. d. Ent; 4e wtk.: M. P. Scherp; 5e wtk.: A. N. Montijn.

m.s. „Cinulia“:
 2e stm.: D. Jongeneel; 5e wtk.: W. H. G. Groos, J. Mostert, J. W. Wagenaar.

m.s. „Clavella“:
 4e stm.: G. Verbrugh; 2e wtk.: H. Broertjes.

m.s. „Crania“:
 extra 1e stm.: C. W. A. Snel.

m.s. „Gadila“:
 Gezagv.: C. Welboren.

s.t.s. „Kellia“:
 Gezagv.: J. J. Grootveld.

m.s. „Kemia“:
 2e stm.: P. Maarleveld; 3e wtk.: B. J. Albronda; 4e wtk.: F. van Dalen; 5e wtk.: B. v. d. Velden.

s.t.s. „Kermia“:
 Hfdwtk.: F. H. C. Nauwelaerts de Agé; 3e wtk.: W. F. V. den Houter.

s.t.s. „Koratia“:
 Gezagv.: J. Unkel; 1e stm.: J. v. Westerhoven.

s.t.s. „Kryptos“:
 Hfdwtk.: G. C. H. Dijkstra.

m.s. „Macuba“:
 2e stm.: G. H. Meyerink Hfdwtk.: C. Krijger.

m.s. „Marisa“:
 2e stm.: J. H. A. Budding.

m.s. „Myonia“:
 Gezagv.: W. Buninga; 1e stm.: J. P. Braat.

m.s. „Omala“:
 2e stm. (als wnd, 1e): F. A. de Kaart; 2e wtk.: L. Langendoen.

m.s. „Sunetta“:
 4e stm.: P. M. de Graaf.

m.s. „Taria“:
 Gezagv.: J. Niessink; 2e stm.: M. E. Wolper; 4e stm.: J. E. Dekker; Hfdwtk.: J. Heinsius; 4e wtk.: J. W. Appelman; 5e wtk.: T. Bakker, W. G. Immerzeel.

m.s. „Tibia“:
 5e wtk.: J. H. Kranen.

Op Curaçao tewerkgesteld:

3e stm.: E. J. Remmers (ex „Katelystia“); 5e wtk.: W. H. G. Groos (ex „Cinulia“), G. F. de Jong (ex „Kellia“), J. Mostert (ex „Cinulia“), H. Neervoort (ex „Kellia“), J. Stelling (ex

„Kellia“); ll.wtk.: C. W. J. Bouwmans (ex „Mitra“), H. P. v. d. Bilt (ex „Mitra“).

Naar de Oost vertrokken:

1e stm.: J. Goudriaan; 3e stl.: R. F. Donders, B. Schaaf; 2e wtk.: A. Bollen; 3e wtk.: A. G. Kallansee.

Naar de West vertrokken:

3e stm.: P. J. F. Debeus; 4e stm.: A. G. Weide; 2e wtk.: H. Hielkema; 3e wtk.: L. E. Oostvriesland; 4e wtk.: H. de Hoog, H. Slob; 5e wtk.: F. M. M. W. de Lugt.

Geslaagd voor een hoger diploma:

3e stl.: C. D. Mastenbroek, P. J. F. Debeus, dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: A. Bollen, theor. ged. v.h. dipl. „C“ als scheepswtk.; 3e wtk.: B. J. Albronda, theor. ged. v.h. dipl. „C“ als scheepswtk.; 5e wtk.: J. Mostert, B. Veldhuis, dipl. „A“ als scheepswtk., H. E. Nijzink, A. Tempelaar, dipl. „A“ en het theor. ged. v.h. dipl. „B“ als scheepswtk.; ll.wtk.: R. N. Groen, J. M. de Jong, L. J. Welling, Dipl. als Ass. Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

5e wtk.: R. N. Groen, J. M. de Jong, L. J. Welling.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: P. M. de Graaf, M. A. Messelaar, G. Verbrugh, A. C. Weide; 5e wtk.: Th. Bakker, W. H. G. Groos, W. G. Immerzeel, B. v. d. Velden.

Met pensioen:

Gezagv.: P. C. Kuitter; Hfdwtk.: A. J. Evers, A. Konijnendijk.

De dienst der Maatschappij verlaten:

2e stl.: H. A. Bekker, J. R. Ketel; 3e wtk.: W. Bruinink, N. Soek; 4e wtk.: A. S. Jellema, J. J. Magermans, A. A. v. Schaik; 5e wtk.: A. H. Claasen, L. v. d. Woude; ll.wtk.: M. P. Meyer.

Overgegaan in dienst van het Koninklijke/Shell[®] Laboratorium te Amsterdam:

3e wtk.: T. Stijl.

N.V. CURAÇAO SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: G. H. v. Leeuwen, A. Roest.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: G. W. F. Kreffer.

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA.

Naar Venezuela vertrokken:

1e wtk.: Th. C. G. Wijnhoven.

Wij nemen afscheid van . . .

de heer W. Drost, die op 12 Mei 1922 als 3e stuurman bij de Maatschappij in dienst trad. Per 1 Mei 1925 werd hij aangesteld tot 3e stuurman. Op 1 Februari 1928 volgde zijn aanstelling tot 1e stuurman en per 1-8-1936 werd hij bevorderd tot Gezagvoerder. Op 1 Juli 1951 volgde zijn aanstelling tot Senior Gezagvoerder.

Het eerste schip waarop de heer Drost dienst deed was het s.s. „Poseidon“.

Tijdens de eerste oorlogsjaren was kaplt. Drost gezagvoerder van het m.s. „Onoba“, welk schip in December 1940 een vijandelijke bomaanval had te doorstaan en in Januari 1941 verloren ging



als gevolg van oorlogshandelingen. Voor zijn moedig gedrag tijdens deze periode kreeg de heer Drost het Kruis van Verdienste toegekend in 1946.

In November 1942 werd hem het Bronzen Kruis verleend als waardering voor verleende diensten aan boord van het m.s. „Antonia“ in Maart 1942.

Laatstelijk was de heer Drost belast met het commando over het s.t.s. „Katelystia“, met welk schip hij in Mei jl. in Nederland arriveerde.

Na onnemen van zijn verlof zal de heer Drost met ingang van 1 October 1955 in het genot van pensioen worden gesteld.