

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.



Lente

foto: W. N. Wouters

VAN DE NIEUWBOUW

Twee achttien duizend tonners kwamen in de vaart; de „Kalydon”, die op 25 Februari van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij werd overgenomen, en de „Kenia”, die 12 Maart door de Nederlandsche Dok en Scheepsbouwmaatschappij werd opgeleverd.
Behouden vaart!!

s.t.s. „KALYDON”



Draagvermogen plm. 18.000 ton; gebouwd door: Rotterdamsche Droogdok Maatschappij; kiel gelegd: November 1953; van stapel gelopen: 12 October 1954; gedoopt door: Mevrouw J. M. van Walsum, echtgenote van de burgemeester van Rotterdam.
Van de werf overgenomen: 25 Februari 1955.

s.t.s. „KENIA”



Draagvermogen plm. 18.000 ton; gebouwd door: Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij; kiel gelegd: Maart 1954; van stapel gelopen: 18 September 1954; gedoopt door Mrs. J. W. Platt, echtgenote van Mr. Platt, een der directeurs van The Anglo-Saxon Petroleum Co.
Van de werf overgenomen: 12 Maart 1955.

Aan boord van de „Kenia” doen o.a. dienst: voorman P. Th. Benningshoff, die in Augustus 1950 als stoker/olieman bij de Maatschappij in dienst trad (foto links),



en bootsman W. van Dongen, die in Juli 1952 als matroos zijn eerste functie op onze vloot aanvaardde (foto rechts).

M.S. ORION

Naast de schepen voor de grote vaart bezit de Groep ook grote aantallen kleinere vaartuigen, zoals coasters, zee- en rivierlichters, sleepboten, passagierslaunches, enz., waarvan de meeste in Nieuw-Guinea en Indonesië dienst doen. Op het gebied van de nieuwbouw in deze categorie is er dan ook steeds in Nederland een ruime bedrijvigheid. We overdrijven niet wanneer we zeggen dat er wel steeds op een of andere werf in ons land een dergelijk scheepje in aanbouw is.

Voor de N.V. Nederlandsche Nieuw Guinee Petroleum

Maatschappij werd op 31 December jl. van de Scheepswerf van A. de Jong te Vlaardingen het motorschip „Orion” tewatergelaten, welk schip thans is opgeleverd. Op eigen kracht werd Zaterdag 19 Maart de reis naar Nieuw-Guinea aangevangen. Het schip heeft accommodatie voor 16 personen. De voornaamste bijzonderheden zijn als volgt:

Lengte 37 m; wijdte 6.72; holte 2.13 m; bruto inhoud-175 register-tonnen; draagvermogen plm. 170 ton; machine: Kromhout dieselmotor type 4 A. 190 van 200 pk.



„T2”-tankers onder Nederlandse vlag.

Dat de vloot niet uitsluitend wordt uitgebreid door nieuwbouw, is deze maand gebleken toen drie zgn. T2-schepen de Engelse vlag, waaronder zij tot dusverre voeren, verwisselden voor de Hollandse driekleur. Het betrof hier de 16000-tonners „Thelidomus”, „Theobaldius” en „Tomocyclus”, de eigendom waarvan op Curaçao aan La Corona werd overgedragen.

Wij nemen afscheid van . . .

De tankers worden groter, sneller, comfortabeler. Een vloot slijt, veroudert en zal dus, om op peil te blijven, van

tijd tot tijd een verjongingskuur moeten ondergaan. Het proces dat thans bij onze tankervloot in volle gang is, mag derhalve niet uitsluitend worden gezien als een belangrijke uitbreiding doch tevens als een noodzakelijke vernieuwing. Dit houdt in, dat schepen uit de vaart worden genomen om te worden verkocht. Wij nemen dus afscheid van . . .

m.s. „Aldegonda”
m.s. „Aletta”
m.s. „Chama”
s.s. „Liseta”
s.s. „Rafaela”

De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij en de Nederlandse Shell-schepen

Het eerste schip voor rekening van de Koninklijke/Shell Groep, in 1908 gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, was de zeelichter „Drente” (bouwnummer 18). Deze lichter werd later voorzien van machines en eindigde haar loopbaan als zeeschip in de slump van 1930—1933. De volgende orders waren voor de stoomzeesleepboten „Neptunus” (19) en „Atlas” (20), welke in 1908 en 1909 werden afgeleverd. Geen van deze schepen is thans nog in dienst.

Dan volgt een lange periode voordat er weer een schip voor de Nederlandse vlag wordt besteld bij de R.D.M., welke echter wordt gevolgd door een periode (1922—1928) van zeer grote activiteit, waarin de volgende schepen worden gebouwd:

1923	„Mariquita”	(84)	—	Curacaosche Scheepvaart Mij.
1924	„Martina”	(93)	—	„
1924	„Marsella”	(94)	—	„
1924	„Manuela”	(95)	—	„
1925	„Mariana”	(96)	—	„
1925	„Maruja”	(97)	—	„
1925	„Martica”	(134)	—	„
1925	„Maximina”	(135)	—	„
1926	„Mathilde”	(140)	—	„
1927	„Marpessa”	(98)	—	Nederlands-Indonesische Tankvaart Mij.

Met bouwnummer 98 („Marpessa”) doen de dubbelwerkende motoren hun intrede. Dit schip is nog steeds in dienst, hoewel de dubbelwerkende motor na de laatste oorlog is vervangen door een meer moderne machine.

Opnieuw volgt dan een lange periode waarin geen nieuwe schepen bij R.D.M. worden besteld. In 1935 wordt de „Sunetta” (186) gebouwd. Daarna volgen tot het uitbreken van de tweede wereldoorlog nog de volgende Nederlandse schepen:

1936	„Etrema”	(193)	—	N.V. Petroleum Mij. „La Corona”
1938	„Clea”	(198)	—	„
1938	„Coryda”	(202)	—	„
1938	„Clausina”	(203)	—	„
1938	„Chama”	(204)	—	„
1939	„Clavella”	(211)	—	„
1939	„Saidja”	(213)	—	Nederlands-Indonesische Tankvaart Mij.

De „Clea” en „Chama” zijn in de laatste oorlog gebleven. De „Clausina” vaart thans onder de naam „Metula”.

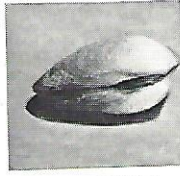
Het eerste schip na de oorlog bij de R.D.M. gebouwd voor de Nederlandse vlag van de Koninklijke/Shell Groep is bouwnummer 285, „Katelaysia”.

DE NIEUWBOUW IN BEELD

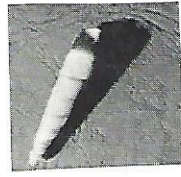
IN DE VAART



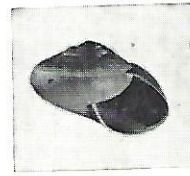
KALYDON



KATELYSIA



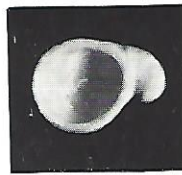
KENIA



KORATIA



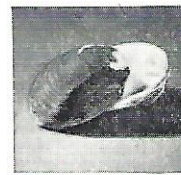
KOROVINA



KREBSIA

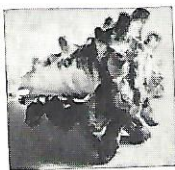


GAZA



GLEBULA

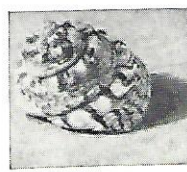
TE WATERGELATEN



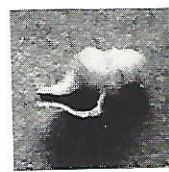
VASOM



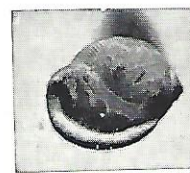
KABYLIA



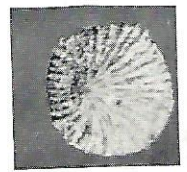
KORENIA



KRYPTOS

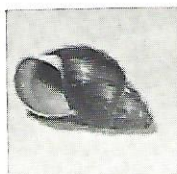


CINULIA

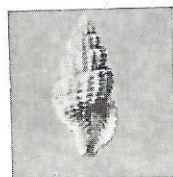


CRANIA

IN AANBOUW



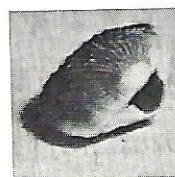
KARA



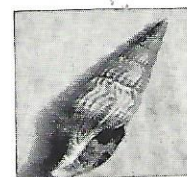
KERMIA



KOPIONELLA



KRAUSSINA

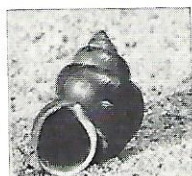


KYLIX



CAMITIA

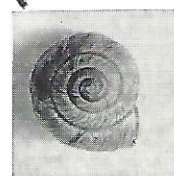
IN BESTELLING



VIVIPARA



KHASTIELLA



KOSICIA

Titaan

In de gehele wereld, maar vooral in de Verenigde Staten, zijn de metallurgen reeds enige jaren zeer actief bezig, de toepassingsmogelijkheden van titaan of titanium te onderzoeken. Natuurlijk is de vraag naar nieuw materiaal voor defensiedoeleinden hieraan niet vreemd. Ook in Nederland bestaat veel belangstelling voor dit materiaal.

Alvorens de productie en bewerkingmethoden te beschouwen, allereerst iets over de herkomst van dit materiaal. Titaan is een element en wordt in de chemie aangeduid met Ti. Het is een broos doch hard metaal; de kleur doet denken aan tin. Het geleidt zeer goed elektrische stroom, het s.g. is 4,5 en het smeltpunt ligt bij 1800 °C. (3272 °F.). Alhoewel men het, voornamelijk in de V.S., wil doen voorkomen, dat het een geheel nieuw metaal is, was het reeds tussen 1789 en 1791 ontdekt door de Engelse natuur- en scheikundige Gregor. De ontdekker was kantooremployé van beroep, doch beoefende physica en chemie uit liefhebberij; hij vond het nieuwe element, dat toen bij de wetenschap nog niet bekend was, tijdens een wandeling op het strand. In 1795 werd het nogmaals ontdekt door de Australiër Klaproth. Reeds een paar jaar daarna werden in Rusland grote hoeveelheden ijzer-titaanertsen aangetroffen en wel in het Ilmen gebergte. Deze ertsen werden toen ilmenite genoemd, welke naam nog steeds wordt gebruikt voor titaanhoudende ertsen. Ilmenite komt nog in vele andere streken voor. o.a. in Noord- en Zuid-Amerika, Afrika en Australië.

Productie.

Het winnen van het metaal uit ilmenite vond echter veel later plaats. Hoewel men reeds in 1908 ilmenite won, slaagde men er eerst omstreeks 1926 in, titaanoxyde te vervaardigen, dat zijn weg vond naar de metaal-, glas-, bijouerie- en electronische industrie, maar toch in hoofdzaak werd toegepast door de verf fabrieken om te dienen als pigment voor haar producten en door de textiel-industrie als beits voor de stoffenververij. Te vermelden is nog dat men op zeer speciale wijze van titaan prachtige synthetische edelstenen voor de bijouerie-industrie en kristallen voor electronische doeleinden en voor de horloge-industrie weet te vervaardigen. Voorheen was dit materiaal ook nog van belang voor het maken van elektroden voor booglampen.

Dat titanium nog niet in ruimere mate is toegepast, is te wijten aan de moeilijke bewerking; bovendien kostte ook de winning tot voor kort veel hoofdbrekens.

Momenteel echter werkt men over de gehele wereld met alle kracht aan de verdere ontwikkeling van dit materiaal, gezien de uitstekende eigenschappen die het bezit, te weten: grote corrosie- en hitte-bestendigheid, licht gewicht (alhoewel het niet direct tot de lichte metalen behoort), enz. Voor alliages is het van belang, daar reeds een geringe toevoeging van titanium de dichtheid en de structuur van deze metalen verbetert, ze beter tegen hitte bestand maakt en ze een grotere mechanische weerstand geeft.

Nog een zeer goede eigenschap is dat een titaan-alliage praktisch niet krom trekt bij verhitting. De metaal-fabrieken die staal, aluminium en nog andere legeringen fabriceren, zijn vaste afnemers van titaan-oxyde geworden.

Nadat men titaan-oxyde heeft verkregen, moet dit nog tot metaal worden verwerkt. Men volgt hiervoor twee methoden. Men perst het oxyde onder grote hitte en zeer hoge druk tot vormen (methode 1) of men maakt baren langs electrolytische weg (methode 2). Laatstgenoemde baren kunnen gesmeed en gewalst worden. Volgens deze methoden ligt de prijs in de V.S. nog tussen f 20,- en f 25,- per kilo, hetgeen natuurlijk een beletsel is voor algemener gebruik van het metaal.

De metallurgen zijn nog steeds bezig, meer economische

werkwijzen voor de winning van het metaal te zoeken, opdat het door een lagere prijs een ruimere toepassing kan vinden. Met welke moeilijkheden zij hier te kampen hebben, wordt o.a. geïllustreerd door het feit dat het metaal in gesmolten toestand de neiging heeft langs de wanden omhoog over de rand van de smeltkroes te kruipen, ja zich vaak een weg zoekt dwars door de kroeswand heen. Het vrij hoge smeltpunt is hiervan een der hoofdoorzaken. Het smelten en gieten was dan ook de grootste moeilijkheid voor de fabrikanten. Thans maakt men, deze smeltkroezen van zeer speciaal materiaal, bedwingt de gloeiende massa onder hoge druk en koelt de kroeswand daarbij af. Er zijn nog andere middelen in gebruik maar de verschillende metaalbedrijven doen vrij geheimzinnig met de door hen gevolgde wijze van bereiding, zodat gegevens hierover nogal schaars zijn. Ook over de hoeveelheid titaan die men thans produceert, is weinig bekend, aangezien het een zeer belangrijk defensiemateriaal geworden is. In Rusland was men vóór de tweede wereldoorlog reeds goed bekend met de vervaardiging van titaan, maar ook daar kent men het spreekwoord (mischien wel van Russische oorsprong) „Spreken is zilver, maar zwijgen is goud”. Men fluistert echter dat de superioriteit van de Russische ten opzichte van Duitse tanks zeer veel te maken had met de verwerking van titaan bij de bepantsering.

De cijfers die over de hedendaagse productie worden gepubliceerd, hebben slechts betrekking op de productie voor particuliere doeleinden.

Mogelijkheden.

Bij de scheepsbouw trekt het metaal vooral de belangstelling door zijn goede corrosiebestendigheid, welke naar beweerd wordt die van platina bijna evenaart, door zijn eigenschap gemakkelijk te lassen en te vervormen te zijn, en doordat het zich goed warm laat verwerken. Na harding is het zeer geschikt voor cylinders van motoren en andere motoronderdelen. Men neemt ook proeven met titaan als materiaal voor schoepen van turbines. Vooral voor toepassing in de scheepsvorstuwinginstallaties is nog veel te verwachten. Vermeldenswaardig is voorts dat het opbrengen van een verflaag geen moeilijkheden oplevert, daar de zogenaamde „klassieke” verf-producten zeer goed aan het metaal hechten.

In de vliegtuig-industrie past men titaan reeds lang toe en wel bij de bouw van de romp en natuurlijk ook in de straalmotoren, enz. enz.

Automobielfabrikanten in Amerika willen titaan gaan verwerken in hun motoren en voortaan hun carrosserieën hiervan vervaardigen.

Voor de oorlogsindustrie is het belangrijk voor de vervaardiging van mortieren, bepantsering van gevechtswagens, landingsmatten voor lichte vliegtuigen, bruggen, cylinders voor gecompriëerde gassen enz. enz. Denk hierbij vooral aan de 25-40% gewichtsbesparing. Ook de Amerikaanse oorlogsmarine neemt uitgebreide proeven met titaan.

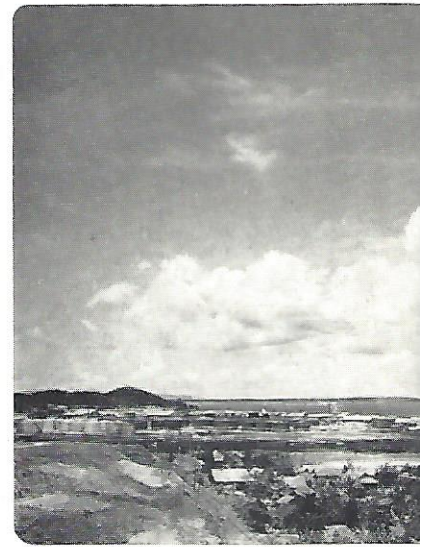
Verder is blank gepolijst titaan een zeer mooi decoratiemateriaal en wordt dan ook reeds lang toegepast bij de afwerking van de salons op passagiersschepen.

In een nieuwe nog niet beëindigde artikelenreeks van een der grote scheepvaart-dagbladen over titaan wordt vermeld dat de Glenn L. Martin Aircraft Company te Baltimore, Maryland U.S.A., een zeer belangwekkend titanium lassyteem ontwikkeld heeft, waardoor het mogelijk is titaan scrap-materiaal tegen lage kosten om te vormen tot „ingots”.

Dit proces zou gebaseerd zijn op een zogenaamd „stomplasprincipe” met vloeistofkoeling.

De mogelijkheden van dit materiaal gaan waarschijnlijk nog veel verder dan thans bekend. De verwachtingen zijn dan ook hoog gespannen.

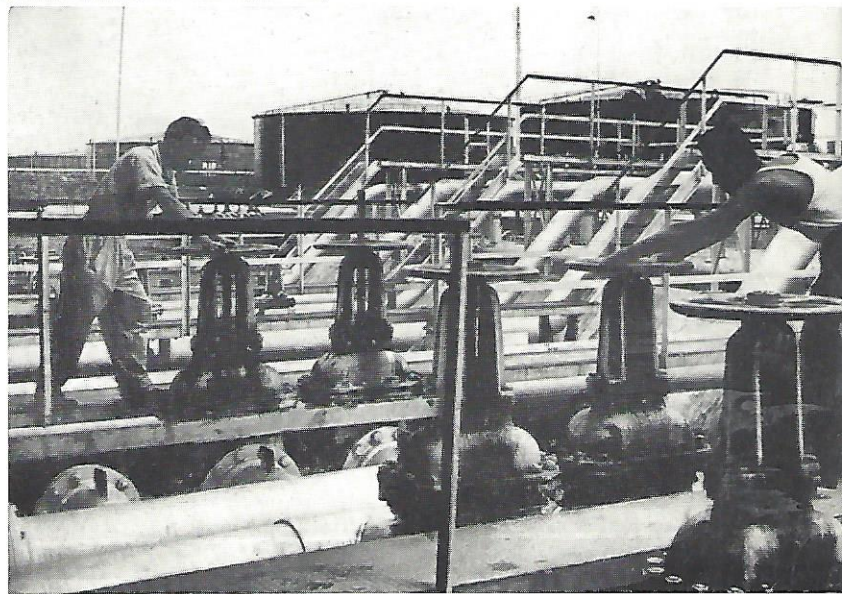
Mesgit



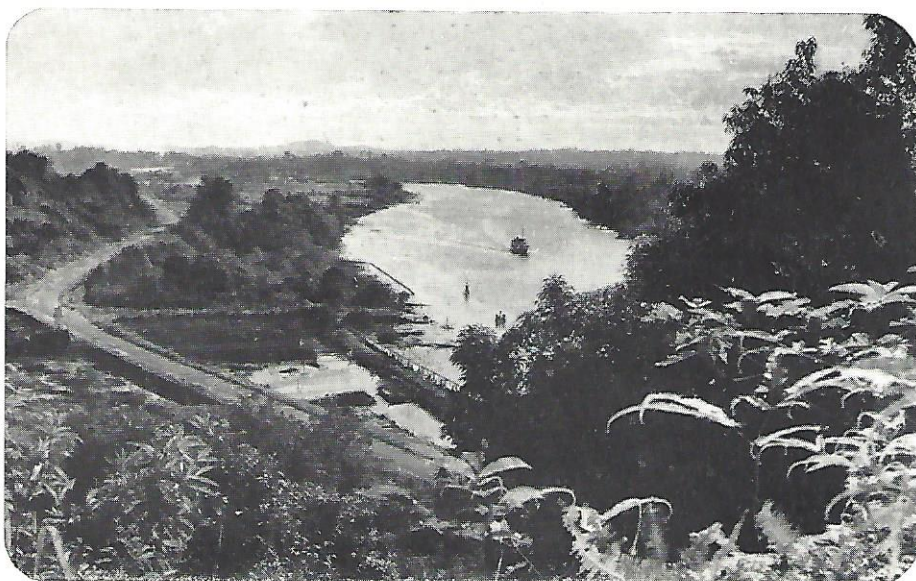
Gezicht op de raffinaderij



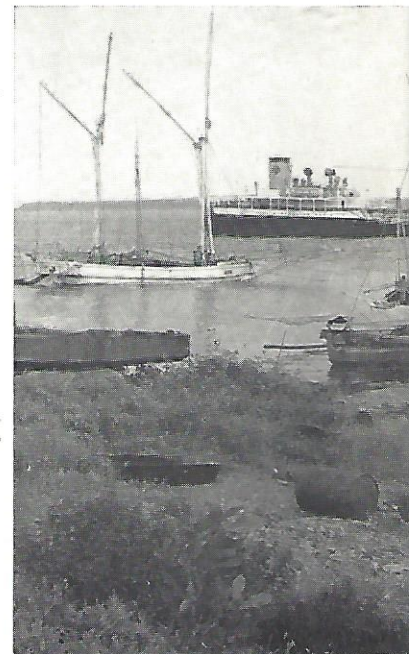
Scheepvaart in de baai.

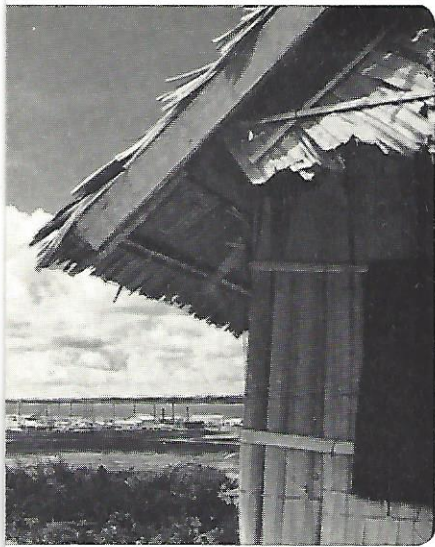


Een gedeelte van een pomphuis van de raffinaderij.

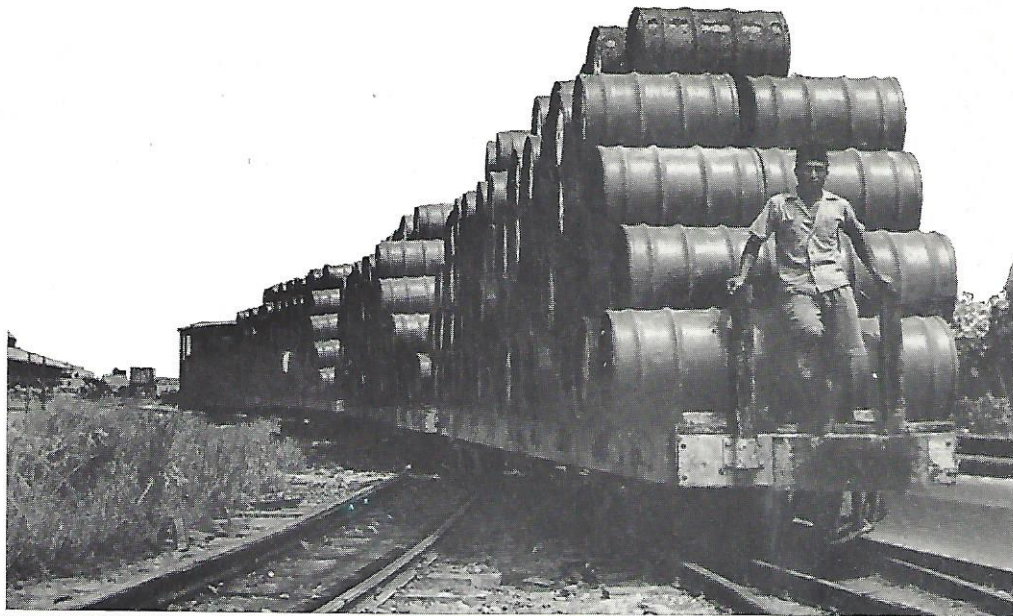


De Sanga-Sanga rivier. De „Rienzi” onderhoudt de verbinding tussen Balikpapan en Sanga-Sanga.

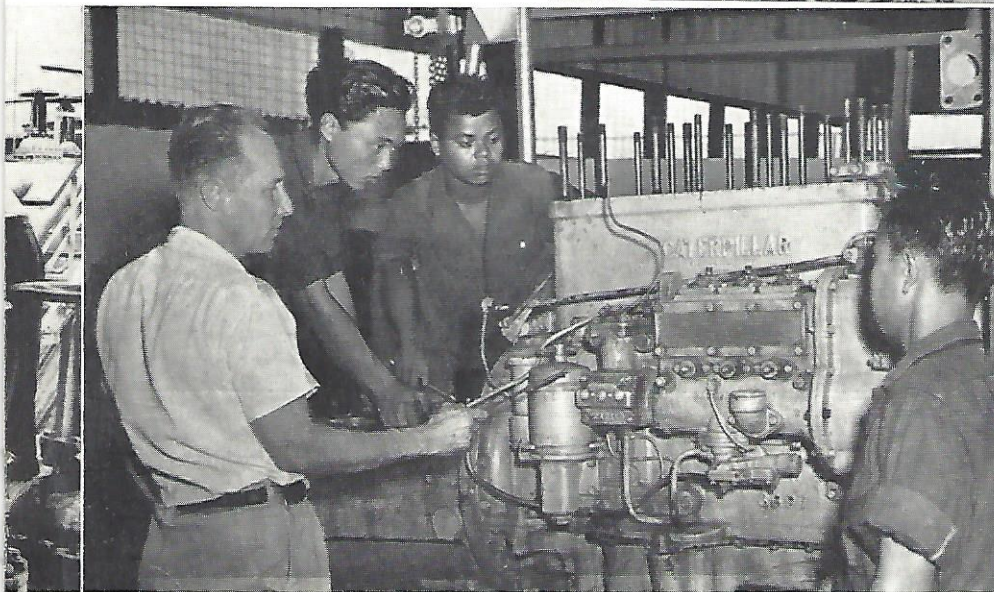




rij; links het tankenpark.



Vatentransport van de vatenfabriek naar de afvul-installatie.



Op de technische school worden jonge Indonesiërs opgeleid voor toekomstige werkzaamheden in de raffinaderij.

BALIK-PAPAN



Een beladen tanker.



Een leerling-lasser.

KATHODISCHE BESCHERMING VAN HET INWENDIGE VAN LADINGCOMPARTIMENTEN IN OLJETANKERS

*Voordracht gehouden op 26 Maart 1954 voor the North-East Coast
Institution of Engineers and Shipbuilders*

door

JOHN LAMB, O.B.E., E. V. MATHIAS, BSc. en W. GODFREY WAITE.

(Voor de toestemming tot herpublicatie van dit artikel is dank verschuldigd aan de Redactie van „Schip en Werf“).

II

Ballastcondities.

Hoe langer zich ballast in de tanks bevindt, hoe groter de mate van bescherming zal zijn. Daarom dienen de te beschermen compartimenten zo dikwijls mogelijk te worden geballast, echter zonder ongewenste of onwelkome complicatie wat betreft de verdeling van het gewicht. Verwacht werd dat, wanneer alle ladingcompartimenten in het schip daarvoor in aanmerking zouden komen, een zodanige regeling zou worden getroffen, dat elk compartiment tenminste gedurende opeenvolgende ballastreizen zou worden geballast.

Een ander zeer belangrijk punt was dat, wanneer in ballast wordt gevaren, geen ullage in de tanks aanwezig mag zijn, zodat de beschermende stroom tot aan de tanktop kan geraken. Als ballast dient bij alle mogelijke gelegenheden zeewater te worden gebruikt, teneinde de weg van lage weerstand voor de stroom te verschaffen. Indien om de één of andere reden zoetwater als ballast moet worden gebezigd, dient de eerste de beste gelegenheid te worden aangegrepen dit door zeewater te vervangen.

Stroomdichtheden.

De galvanische stroom naar de te beschermen oppervlakken diende zodanig te zijn, dat hij in drie stadia voldeed aan het ontwerp, en wel:

1. van voldoende dichtheid om de roesthuid te verwijderen;
2. vervolgens van voldoende dichtheid om de kalkhoudende film te vormen;
3. van aanzienlijk verminderde dichtheid om een blijvende bescherming te bieden en de film in stand te houden.

De per oppervlakte-eenheid vereiste stroom, de stroomdichtheid, zou gaan variëren naar gelang van de conditie van het oppervlak, de soort lading — nl. „lichte” of „zware” lading — en de totale tijd van geballast zijn en zou worden beïnvloed door de inrichting van het desbetreffende compartiment. De door een bepaalde anode geproduceerde stroom zou in dichtheid variëren door de conditie van het oppervlak waaraan hij is bevestigd, door de nabijheid van andere anoden en door het geleidingsvermogen van het electrolyt. Op grond van de onderzoeken werden voor de voor deze variabelen bepaalde coëfficiënten, empirisch formules afgeleid, waarmee het berekenen van het vereiste aantal anoden voor een bepaalde combinatie van condities mogelijk werd gemaakt.

Er werd besloten alle stroomdichtheden en de verhouding van hoofd- en hulpstroomdichtheden in de diverse compartimenten te doen variëren, teneinde de meest efficiënte en economische verhouding te bepalen. Drie tanks, nos. 1, 3 en 9, welke elk uit drie compartimenten bestaan werden daarom voor onderzoek uitgekozen. Dit zou het bestuderen van de voorgestelde variabelen mogelijk maken en bovendien sommige andere compartimenten voor controle onbeschermd laten. De tanks in kwestie werden om geen andere reden gekozen, dan dat zij geen apparatuur bevatten hetwelk voor andere experimenten dienstig was.

Indien cijfers van berekende stroomdichtheden waren gegeven, zouden zij ten eerste misleidend zijn, doch met het oog op vergelijking is het aantal hoofd- en hulpanoden, aangebracht in compartimenten waarin proefplaten waren geplaatst, in tabel 2 weergegeven (zie volgend nummer). No. 1 is onderworpen aan lage. No. 3 aan middelbare en No. 9 aan hoge stroomdichtheid.

Verschillende legeringen.

Hoewel de standaardlegering voor galvanische anoden, gemerkt S.A.S., werd beproefd, was men niettemin van oordeel, dat de gelegenheid moest worden aangegrepen om legeringen van enigszins gewijzigde samenstelling te vergelijken onder de bij deze toepassing heersende condities. Daarom werd besloten om, behalve de S.A.S.-anoden, nog een drietal andere, resp. gemerkt S.A.U., C.S. en C.U., te gebruiken.

Contrôletanks en proefplaten.

De drie onbeschermd compartimenten van tank no. 5 (BB, midden en SB) werden voor controle gekozen. Het middencompartiment werd behandeld als een geballast compartiment en blootgesteld aan condities welke die in beschermde compartimenten zo veel mogelijk benaderden. De zijcompartimenten werden behandeld als niet-geballaste compartimenten.

Er werden schone stalen platen van 18 vierkante duim in verticale positie aangebracht, enige inches vanaf de schotten boven, in het midden en nabij de bodem van de SB beschermde compartimenten No. 1, 3 en 9 en in overeenkomstige posities in de onbeschermd controlecompartimenten No. 5. In fig. 9 is een plaat te zien, die in het SB-compartiment van tank No. 9 is aangebracht. In elk van de beschermde SB en middencompartimenten werd een verticaal paneel, breed ca. 15" ($\frac{1}{2}$ spantafstand), van de boven- naar de onderzijde van één schot door afbikken ontroest.

Korte beschrijving van de proefneming.

Installatie.

Het aanbrengen der installatie vond plaats tussen 25 September en 15 October 1952, hoewel deze tijd niet geheel daaraan werd besteed. Enkele geringe moeilijkheden werden ondervonden, maar er werd niet afgeweken van het oorspronkelijke ontwerp, behalve dan het eigenlijke pasmaken.

In de figuren 7, 10 en 11 zijn typische opstellingen van hoofd-anoden en strengen hulpanoden afgebeeld.

Duur der beproeving.

Op 23 October 1952 vertrok het schip van Hebburn-ontyne en op 18 October 1953 werd te Birkenhead gedokt voor uiteindelijk onderzoek en vaststelling der resultaten. De onderzoeken vonden echter ook na deze datum plaats zodat het effect van een verlengde ledige periode kon worden waargenomen.

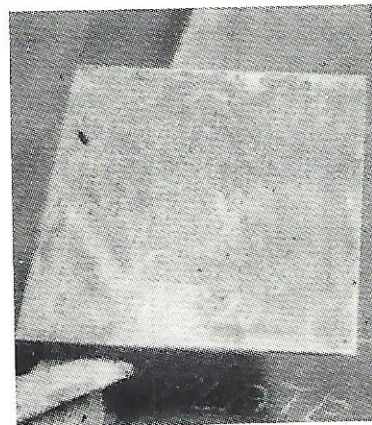
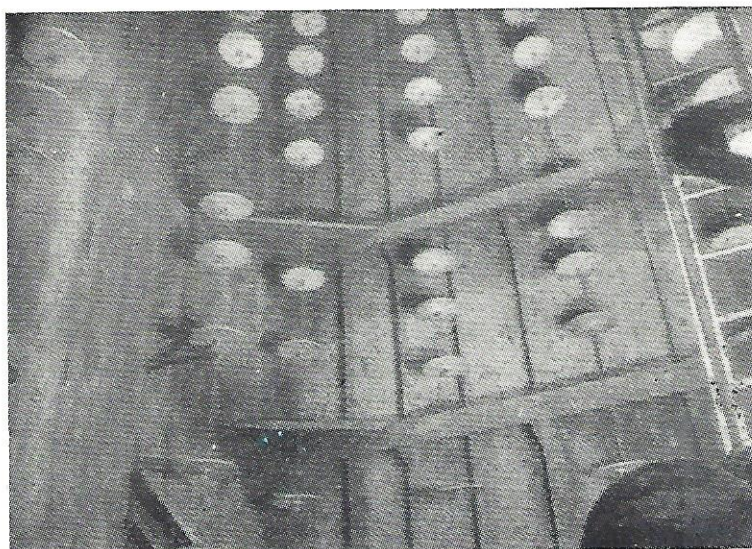


Fig. 9. Proefplaat aangebracht in SB compartiment van tank No. 9.

Fig. 10. Plaatsing der anodenstrengen in het middencompartiment van tank No. 3.



De ladingen, het ballasten en de aanloophavens.

Gedurende de twaalf maanden van de proef werden in de beschermde compartimenten negen verschillende ladingen vervoerd, variërende van gasolie tot vliegtuigbenzine met hoog octaangehalte. In fig. 12 worden bijzonderheden gegeven van de periode gedurende welke met lading, in ballast en geheel leeg werd gevaren. Daaruit is te zien, dat de tijd gedurende welke in ballast werd gevaren gemiddeld slechts ca. 48 % resp. 29 % bedroeg. In fig. 12 zijn ook gegevens over de controlecompartimenten no. 5 verwerkt, waarbij het middencompartiment 24½ % van de tijd was geballast en de zijcompartimenten slechts 1,7 %.

Het voorkomen van ullage in de geballaste tanks leverde geen moeilijkheden op.

Onderzoekingen tijdens de proefperiode.

Gedurende deze periode werden 7 onderzoekingen verricht:

1. Bij aankomst op Aruba op 15 November 1952, volgend op de aanvangsballastreis van Fredericia.
2. Gedurende de reis van Beiruth naar Port de Bouc van 31 December 1952 tot 11 Januari 1953.
3. Te Tripoli op 30 Maart 1953.
4. Te Curaçao op 15 Juli 1953.
5. Te Curaçao op 9 September 1953.
6. Tijdens de reis van Thames Haven naar Birkenhead van 16-18 October 1953.

7. Na aankomst te Birkenhead op 18 October 1953. Een verder onderzoek werd verricht op 19 Januari 1954 in de compartimenten no. 3 en 9, nadat zij gedurende extra drie maanden ledig waren gebleven.

Resultaten der proefnemingen. Verwijdering der roesthuid.

Een van de eerste uitwerkingen die te vermelden is, was de snelheid waarmede een grote hoeveelheid roesthuid was afgevallen. Het rapport uit Aruba na de eerste reis van 14 dagen in ballast vermeldde een aantal emmers verwijderde roestbladders van 690 voor tank No. 1, 770 voor No. 3 en 760 voor No. 9. Een aantal volle emmers werd gewogen en de gemiddelde hoeveelheid per emmer bleek 50 lbs te zijn. Het totale gewicht aan verwijderde roest bedroeg daardoor iets meer dan 49 ton.

Na aankomst te Beiruth op 30 December 1952, toen alle tanks gasvrij waren, was het mogelijk een vergelijking te maken met de hoeveelheid roest die uit de niet-beschermde compartimenten werd verwijderd. In de beschermde compartimenten bedroeg de totaal verwijderde roest nu ca. 58 ton, terwijl het totaal van de 18 onbeschermde compartimenten iets meer dan 10 ton bedroeg. Uit een tijdens de reis van Beiruth naar Port de Bouc verricht onderzoek bleek, dat het bovenste 2/3 gedeelte van de beschermde compartimenten, inclusief de tanktop, over het algemeen geheel vrij was van zware roestvorming, uitgezonderd tank No. 1, die de laagste stroomdichtheid had, en die nog plekken harde roesthuid vertoonde. Van alle compartimenten had

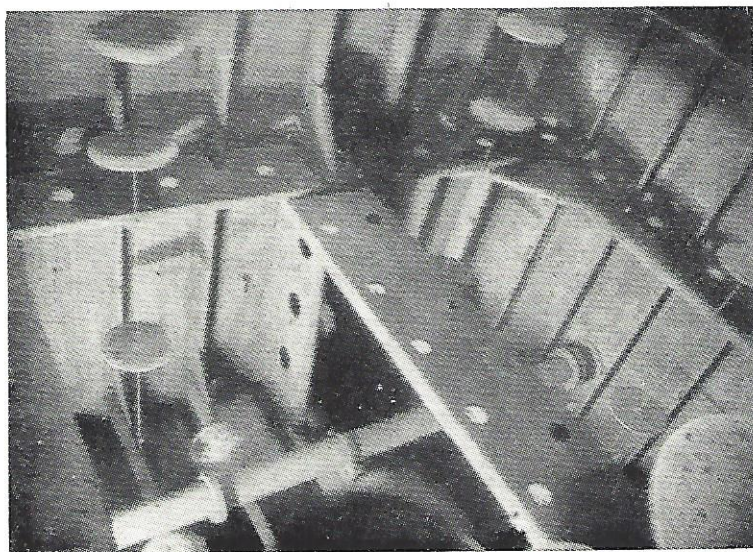


Fig. 11. Gezicht op het anodensamenstel in SB compartiment van tank No. 9.

*Wij komen in verre en vreemde landen,
Maar altijd is er werk omhanden.
Wij kunnen dan aan land niet gaan,
Omdat wij ook dan op wacht moeten staan.
Ja aan de wal is het leven machtig,
Je bent steeds thuis en dat is prachtig.
Je doet aan schaaak, kaarten of atletiek
Gaat naar de voetbal of muziek.
Wat is het toch een reuze leven
Om bij verloofde, vrouw en kind te wezen.*

(MISSCHIEN GEEN) DOORGEWINTERDE ZEEMAN.

*Hooggeachte „doorwinterde” B.P.M.-heren!
Dichten kan ik niet, maar toch even proberen.
Luistert u eens naar ons: „Come Along!!!”
Voor een reis(je) naar Geelong.
Vier en twintig lange dagen op een tanker,
Met een gezellig stel aan boord, hoort U geen gekanker.*

*Laat u toch niets wijsmaken,
Over allerlei gezellige zaken.
Twee uur voor de klok middernacht slaat,
Staat iedereen, buiten de „pub” (op straat).
Dat is het land van uw dromen,
Ik hoop er nooit meer te komen.
Voor een gezellige avond aan de wal,
Is Australië, heus niet „what you call”.*

*Gaan we dan naar Mena Al Ahmadi,
Aden, Port-Soedan, of Djibouti.
Mensen, wat een „aangenaam” klimaat,
Een aantal graden, dat niet op uw thermometer staat.
Honderd zes en twintig graden aan dek,
Daarbij crude laden (lang niet gek),
Maar toch zijn er op kantoor twee uitverkoren,
Die tot de tanker-crew willen behoren.*

*Zoals u weet, zijn er vele oude geesten,
Die spreken over schoenmakers en leesten.
Dus „van Bylandtlaan Heren”,
Laat ons dus navigeren.*

ANTI-VRIES-MACUBAAN.

PERSONALIA

Gehuwd:

9-2-'55: J. Polet, 4e wtk., met mej. M. H. v. 't Hooft;
23-2-'55: J. Mostert, 5e wtk., met mej. M. H. Leich.

Geboren:

14-2-'55: Elisabeth, dochter van H. Jansen, 3e stm. en mevr. J. E. Jansen-De Bruijn;
26-2-'55: Robert Willem, zoon van W. Th. Spier, 2e stm., en mevr. H. Spier-Kleyn.

Wij feliciteren:

C. Welboren, 1e stm., met zijn 20-jarig dienst-jubileum op 7-3-1955.

VLOOTMUTATIES.

gedurende de maand Februari 1955

SHELL TANKERS N.V.

In Nederland gearriveerd:

Gezagn.: H. Bakker, C. W. v. Hardeveld, C. v. d. Toorn; 1e stm.: F. Fekkes; 2e stl.: J. W. L. Becker, P. Leeftang, C. Vessies; 3e stl.: P. Janssen, J. H. S. van Ruiten, L. v. d. Valk; Hfdwtk.: J. H. van Engelsehoven, W. Levy, F. H. C. Nauwelaerts de Agé, J. Poldervaart, J. C. Veldhoen; 2e wtk.: J. C. Hubert, C. Noordermoe, P. Taconis; 4e wtk.: A. G. Steffens; 5e wtk.: H. P. Fraikin, A. C. Jonkers, J. Stelling; ll.wtk.: A. C. J. Naarding.

In Schotland gearriveerd:

2e stm.: C. S. Duinker.

TWERKSTELLINGEN:

m.s. „Cinulia”:

2e wtk.: F. F. Walthuis.

m.s. „Cistula”:

Gezagn.: H. J. A. Deijmann; 4e stm.: H. K. Pauw; 2e wtk.: I. de Jongh; ll.wtk.: J. C. Berben, J. J. F. Reitsma.

m.s. „Crania”:

Hfdwtk.: J. Volpp.

s.t.s. „Kalydon”:

Gezagn.: J. A. W. Bunders; 1e stm.: C. Kroon; 4e stm.: A. J. de Ronde; stm.ll.: J. Vaandrager; 2e wtk.: A. W. van Homoet; 5e wtk.: D. Meurs, J. Swagers, T. v. d. Veen; ll.wtk.: J. R. Almsa, H. E. Daniëls.

s.t.s. „Kenia”:

Gezagn.: P. A. Koops; 1e stm.: R. India; 2e stm.: W. A. Kleine; 3e stm.: J. C. v. Houtrijve; 4e stm.: H. N. A. Snel; 3e wtk.: W. L. v. d. Klip; 5e wtk.: J. M. v. d. Linden.

t.e.s. „Korenia”:

Hfdwtk.: J. A. Goedhart; 2e wtk.: J. C. Hubert.

m.s. „Prospector”:

3e wtk.: M. J. Moerland.

m.s. „Rotula”:

Gezagn.: J. W. G. v. d. Horst.

Op Curaçao tewerkgesteld:

2e stm.: A. v. d. Burg (ex „Ena”); 4e stm.: J. W. J. Corbee (ex „Etrema”); 5e wtk.: K. P. Bezemer (ex „Ena”), P. J. Pouw (ex „Ena”); ll.wtk.: J. H. G. Grummels (ex „Coryda”).

Naar de Oost vertrokken:

Gezagn.: A. v. d. Kroef; 1e stl.: C. Cupido, P. Hopman, H. den Ouden, H. J. Roncken, J. Visser Sr.; 2e stl.: G. Arkema, J. P. Jongbloed, A. Post; 3e stm.: K. J. Beswerda; 4e stm.: J. Mulder; Hfdwtk.: A. Balvers, J. v. Bommel, A. J. Evers; 5e wtk.: R. Kortelink, R. G. W. Wilms.

Naar de West vertrokken:

1e stl.: K. Prins, J. J. Schouten; 3e stl.: D. de Boer, W. P. Dingemanse; 4e wtk.: H. v. Klaveren; 5e wtk.: C. C. Bartels, J. H. de Koning, P. J. de Lange, B. J. C. Schoenmakers, T. Stam, E. C. Werdmüller von Elgg.

Geslaagd voor een hoger diploma:

3e stl.: K. J. Beswerda, dipl. 2e stm. G.H.V., R. F. Donders, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. C. v. Dijk, D. P. de Ridder, dipl. „C” als scheepswtk.; 3e wtk.: M. J. Moerland, dipl. „B” als scheepswtk.; 5e wtk.: J. Swagers, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als scheepswtk.; ll.wtk.: D. Visscher, dipl. als Assistent-scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

Hfdwtk.: J. C. van Dijk; 5e wtk.: D. Visscher.

Nieuw-aangenomen employés:

4e stl.: H. K. Paauw, H. N. A. Snel; 5e wtk.: C. C. Bartels, P. J. de Lange, T. Stam, E. C. Werdmüller von Elgg; ll.wtk.: H. L. de Koning.

De dienst der Maatschappij verlaten:

1e stm.: W. F. Meyer; 3e stm.: D. Wessel; 5e wtk.: J. Keuning, W. J. v. d. Meulen, N. v. d. Voren.

Overgegaan in dienst van Shell Installaties en

Fabrieken „Pernis”:

1e stm.: J. de Nijs.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: J. E. Baas, T. Boerman, G. W. F. Kreffer.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: J. Grasman.

Wij nemen afscheid van....

De heer J. Jongejan, die in December 1927 als 3e werktuigkundige in dienst van de Groep trad. Na enige jaren te hebben gevaren, werd hij in October 1942 tewerkgesteld in de Marine Department te Londen. In April 1948 werd hij benoemd tot Assistent Superintendent en in Mei 1949 aanvaardde hij de positie van Marine Superintendent op Curaçao.

Aan de heer Jongejan werd voor zijn moedig gedrag aan boord van de „Appolonia” (N.I.T.) in December 1941 door de Gouverneur van de Nederlandse Antillen het Kruis van Verdienste uitgereikt. Hem viel ook de eer te beurt, te worden opgenomen als „Mem-



ber of the Order of the British Empire”. Voorts volgde in 1952 zijn benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Naar aanleiding van dit afscheid is op 24 Maart een bijeenkomst gehouden in de Sociëteit Asiento op Curaçao, waarvoor ook alle gezagvoerders en officieren van Shell Tankers N.V. waren uitgenodigd.

De heer Jongejan zal na zijn vertrek uit Curaçao eerst enige maanden van een welverdiend verlof genieten en daarna worden gepensionneerd. Wij wensen hem en zijn gezin vele jaren van geluk toe.