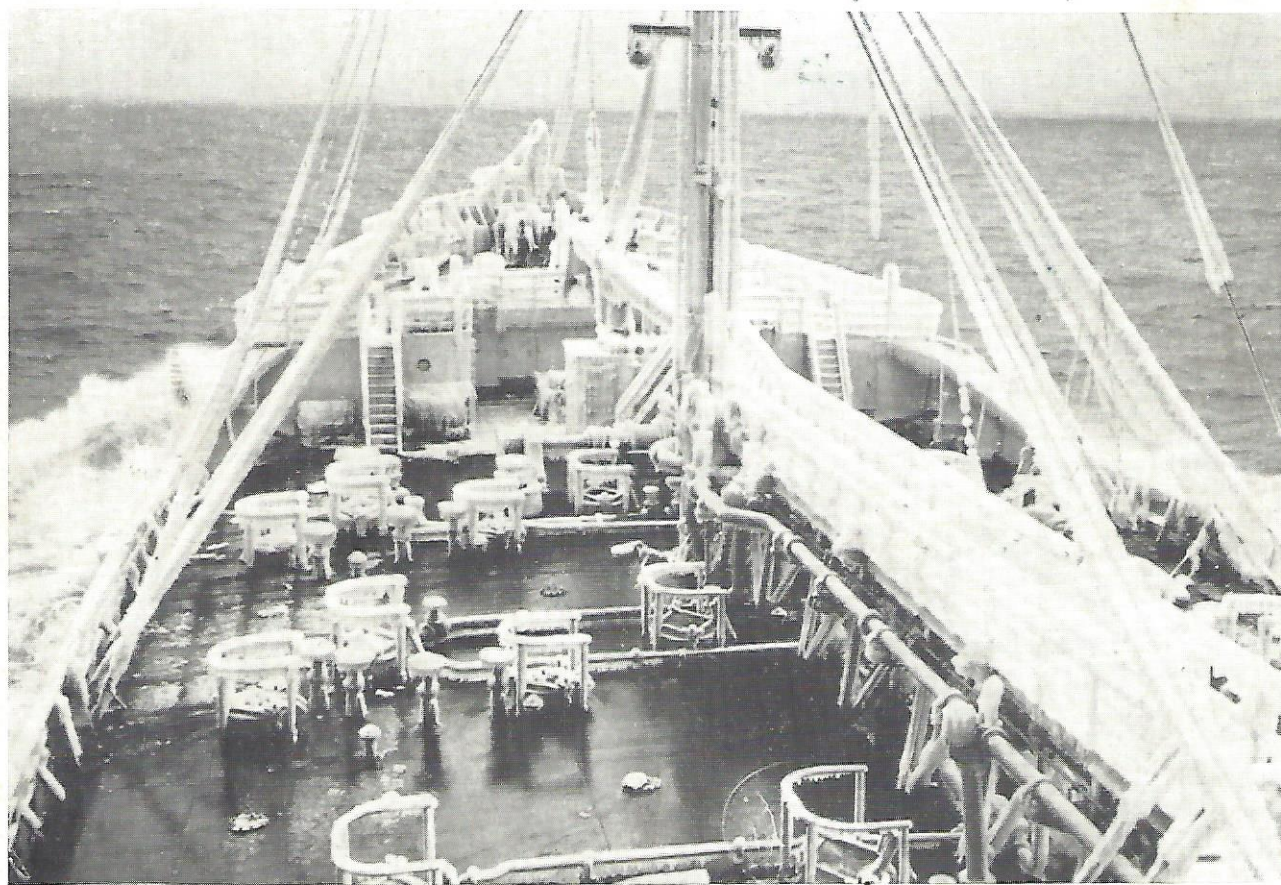


van voor de vloot

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.



s.t.s. „Korovina” in februari in noordelijke wateren

Werkzaamheden van de afdeling „Stafzaken”



A. H. W. Karelse.

Hebben wij u in het vorige nummer iets verteld over de afdeling „Scheepsgezellen”, ditmaal willen wij de afdeling „Stafzaken” onder de loupe nemen.

Het doel van dit artikel is u een inzicht te geven in de werkwijze van deze afdeling en, hoewel we niet elke employé op deze afdeling aan u kunnen voorstellen, willen wij toch een indruk geven van het dagelijks werk van deze mensen, die in zo'n nauwe betrekking staan tot onze vloot. De afdeling is met de vloot meegegroeid, hetgeen wij in de grafiek op pag. 3 hebben trachten te illustreren. U ziet hieruit o.a. dat er per 1 jan. '56 13 employé's werkzaam waren, hetgeen betekent 1 employé per 82 officieren.

De employé's die u op het kantoor ontvangen, zijn betrokken bij de regeling van plaatsing en aflossing en zien er in het algemeen op toe dat elk schip van de vereiste officieren is voorzien. Zij ontvangen een stroom van bezoekers en het is meestal laat in de middag voordat deze is verwerkt en de wachtkamer leeg blijft. Tegen die tijd heeft zich echter iets anders gevuld, namelijk hun „in”-bakje, waarin de boden ijverig brieven, telegrammen, telexen en andere missiven deponeren over allerhande onderwerpen. Op hun kamers ratelt voortdurend de telefoon met aan het andere einde van de lijn officieren, hun echtgenoten, verloofden of ouders, die informaties vragen omtrent aankomst schepen, aflossing, enz. enz. Vragen die vaak moeilijk te beantwoorden zijn, waar zo veel ongewisse factoren in het spel zijn. Zij streven er naar het contact tussen vloot en walpersoneel zo aangenaam mogelijk te maken en u kunt er van verzekerd zijn dat zij steeds bereid zijn om uw problemen hun volledige aandacht te geven.

Wanneer we iets verder doordringen in de afdeling dan stuiten wij op de passageman, die de meesten van u ongetwijfeld ook ontmoet zullen hebben. Hij is „air minded” want reistijden moeten zo veel mogelijk beperkt blijven. Hij ont-

moet nogal wat moeilijkheden op zijn weg, hoofdzakelijk door het feit dat onze schepen niet altijd naar de havens toegaan die op zijn schepenlijstje staan vermeld. Nauwelijks heeft hij b.v. een reisje naar het zuiden van Frankrijk voor u uitgestippeld (niet naar Juan les Pins, maar naar Berre) of het betreffende schip wendt zijn steven op orders van ons kantoor te Londen en verdwijnt door het Suezkanaal naar, laten we zeggen, Mena al Ahmadi. Hij krijgt dan te horen dat hij maar passage naar dat oord moet regelen, wat gemakkelijker gezegd is dan gedaan. Autoriteiten dienen te worden overgehaald om met de nodige vlotheid visa te verstrekken, doorboekingen moeten worden geregeld die tot het laatste ogenblik onzeker blijven en dan blijft er, wanneer dit alles is geregeld, nog dat stukje woestijn over tussen Ahmadi en Mena dat hem dwars blijft zitten. Verhalen bereiken hem over stomende taxi's en voor zijn geestesoog ziet hij ten slotte onze aflosser op de achterste kameel van een karavaan Mena binnensukkelken, terwijl het schip waarvoor hij was bestemd aan de horizon verdwijnt. Hij is voortdurend in contact met het kantoor te Londen, waardoor hij op de hoogte blijft van de laatste orderwijzigingen en zodoende komt men onherroepelijk te bestemder plaatse.

We zijn nu beland bij het personeel dat meer achter de schermen werkt en minder naar buiten optreedt. Het is hier niet de plaats om een taakomschrijving van elke employé te geven; toch willen wij u een indruk geven van het werk dat door hen wordt verricht.

Een scheepsofficier doorloopt als regel een vastomlijnde carrière die voor het kantoor bepaalde werkzaamheden met zich brengt. Met de groei van het vlootpersoneel worden deze werkzaamheden veeleer vervoerd en waar vroeger één employé verschillende onderdelen voor zijn rekening kon nemen, wordt nu zijn gebied meer en meer beperkt en is, zoals alom de tendens is, ook op de stafafdeling een specialisatie waar te nemen. Zo werd bijvoorbeeld het vaststellen en interpreteren van dienstvoorwaarden uit de afdeling gelicht en ondergebracht bij Industrial Relations, waarover in een later nummer meer verteld worden.

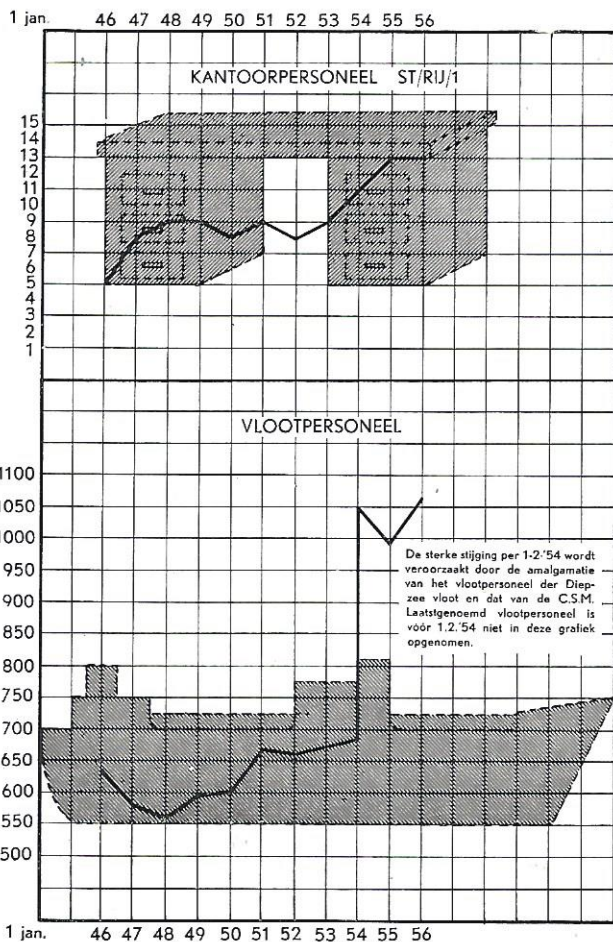
Op de afdeling zelf vindt u tegenwoordig 2 employé's die zich hoofdzakelijk bezig houden met de administratie verbonden aan aanneming van nieuw personeel en opleiding die in deze tijd van aanwas op volle toeren draait. Een belangrijk deel van de tijd van een ander wordt in beslag genomen met het maken van verlofberekeningen en toekennen van jaarlijkse gageverhogingen.

Leerling-werktuigkundigen overstromen het kantoor met hun werkboeken en het verwerken van hun stukken en het behandelen van militaire dienstzaken houden een employé dusdanig bezig dat hij heel weinig tijd voor iets anders overhoudt.

Meer en meer „schrijfsters” maken van de gelegenheid gebruik om hun echtgenoot aan boord te vergezellen en indien dit in hetzelfde tempo doorgaat zullen wij voor de daaraan verbonden werkzaamheden ook een expert nodig hebben; wij hopen daarvoor een geschikt type te kunnen vinden. Wij verwijzen u voor dit onderwerp overigens naar het nummer van dec. '55.

„Last but not least” komen wij bij de dames die de stamkaarten, mutatiekaarten en diverse lijsten bijhouden. Hun werk is uiterst belangrijk en vormt de basis voor de rest van de afdeling, terwijl ook de financiële afdeling op hun gegevens dichtvaart. Uw hele carrière bij de maatschappij wordt door hen bijgehouden. Wilt u weten waar u op een willekeurige datum in het verleden was, dan kunnen zij dit nagaan. Zij zijn niet zo nauwkeurig in hun plaatsbepaling dat zij u bijv. kunnen zeggen dat u op een bepaald tijdstip een biertje zat te drinken in de „G.H.” in Singapore, maar zij kunnen toch een heel aardige benadering geven. Misschien dromen zij op hun bureaustoelen wel van de verre oorden waar overplaatsingen geschieden; veel tijd hebben zij hier echter niet voor en als zij nog eens een enkele keer dromerig in de verte staren, dan is het misschien toch niet Ras Tanura of Bachaquero waaraan zij denken.

Na dit algemeen overzicht willen wij u nog iets zeggen over de belangrijkste werkzaamheden van de Stafafdeling en trachten u een inzicht te geven betreffende enige punten,



waarvan u zich misschien wel eens heeft afgevraagd „Hoe doen ze dit nu?”

- Dit zijn:
1. Recruterings en Opleiding
 2. Plaatsing
 3. Aflossing voor verlof
 4. Studieverlof

1. Recruterings van vlootpersoneel en opleiding.

Bij het recruterings van nieuw personeel wordt uitgegaan van het totaal aantal benodigde officieren, hetwelk wordt bepaald door het aantal schepen, en de reserves benodigd voor verlof, studiedoeleinden, ziekteperioden, reistijden en het te verwachten verloop. Dit zijn grotendeels veranderlijke grootheden. Zoals u weet, onderging het aantal schepen een belangrijke wijziging door de uitbreiding van onze vloot, terwijl tevens een gunstiger verlofregeling werd ingevoerd, factoren die de personeelsbehoefte sterk beïnvloed hebben. De benodigde reserves worden voortdurend gecontroleerd aan de hand van statistische gegevens, zodat steeds bekend is hoe ver men op een bepaald ogenblik met de recruterings kan gaan. Zoals wij reeds hierboven vermeldden en zoals u in alle nummers onder „Personalia” hebt kunnen constateren, bevinden wij ons momenteel in een periode van zo groot mogelijke aanneming.

Wat betreft de opleiding zult u weten dat elk jaar een bepaald aantal jongelui in de gelegenheid wordt gesteld om voor maatschappij-rekening voor het diploma B.M. te worden opgeleid, hoofdzakelijk aan de Zeevaartschool te Vlissingen. Wij willen hierbij vermelden dat het in het voornemen ligt hieraan uitbreiding te geven door tevens jongelui op te leiden voor het B.S.-diploma. Een strenge selectie wordt toegepast onder de gegadigden voor deze opleiding en tot nu toe zijn de resultaten hiervan zeer bevredigend geweest. Zij levert ons een reserve voor de toekomst waarop wij staat kunnen maken. Hiernaast werd in het laatste jaar een belangrijk aantal jongelui aangenomen van de „vrije markt” en het is verheugend dat de rapporten die wij omtrent hen ontvingen, over het algemeen zeer gunstig luiden.

Een belangrijke fase wat betreft vloot en personeelssterkte werd gevormd door de amalgamatie met de C.S.M. Zoals u weet, was de personeelsbehoefte bij laatstgenoemde maatschappij sterk gedaald door de vervanging van kleine schepen door grotere eenheden en als gevolg hiervan werd besloten tot een combinatie van het betrokken vlootpersoneel, welke per 1-2-'54 van kracht werd. Deze amalgamatie heeft de recruterings in de daaraan voorafgaande periode sterk beïnvloed, aangezien verwacht mocht worden dat het teveel aan C.S.M.-personeel tekorten op de diepzeevloot zou aanvullen. De resultaten zijn echter teleurstellend geweest doordat een belangrijk aantal officieren van de ex C.S.M.-vloot ontslag indiende, waardoor op de gecombineerde vloot tekorten ontstonden. Deze tekorten zijn ondanks het uitgevoerde nieuwbouwprogramma grotendeels aangevuld en er mag verwacht worden dat met doorgaande recruterings de vereiste sterkte gehandhaafd blijft.

2. Plaatsing.

Bij plaatsing van een vlootofficier is de moeilijkheid „the right man in the right place” te krijgen. Dit is niet altijd even gemakkelijk. Plaatsing is afhankelijk van senioriteit, ervaring en van voorafgaande tewerkstelling. Zo wordt er naar gestreefd om oudere officieren op de grotere schepen te plaatsen en om iemand met veel oosterse dienst in de westerse dienst tewerk te stellen, terwijl afwisselend het Caraïbisch gebied aan de beurt komt. Wat betreft de werktuigkundigen is het doel zo spoedig mogelijk een ieder de nodige turbine-ervaring te geven. Wij hopen op deze manier te komen tot een korps van „all round” officieren die van alle markten thuis zijn. Er doen zich hierbij diverse moeilijkheden voor, aangezien op het tijdstip waarop een officier beschikbaar is, zich vaak niet de juiste vacature voordoet. Het kan b.v. voorkomen dat wanneer iemand die het overgrote gedeelte van zijn diensttijd in de oost heeft doorgebracht (wij menen dat dit P.O.D. wordt genoemd) voor plaatsing in aanmerking komt, de meest dringende aflossingen wederom in de Oost moeten worden uitgevoerd en dan wordt het voor hem weer een vliegreis naar Singapore.

Om de plaatsingen zo efficiënt mogelijk te kunnen bewerkstelligen heeft de maatschappij steeds een staf op het kantoor te Singapore gehad, die aldaar de stafzaken van de Nederlandse vloot behartigt en in dat gebied het nodige contact met het vlootpersoneel onderhoudt. Hetzelfde is het geval op Curaçao, van waaruit de vloot in het Caraïbisch gebied van staf wordt voorzien en overplaatsingen op de diepzeevloot worden bewerkstelligd. Wij weten dat op een thuisvarend schip vaak in angst en vreeze Singapore wordt aangedaan omdat het schip daar zo veel mogelijk met verlofgangers bemand wordt, waarvoor zij, die niet in die gelukkige omstandigheden verkeren, moeten wijken; dit is echter ook noodzakelijk om het aflosprogramma vlot te kunnen afwerken.

3. Regeling der verloven.

Dit is een onderwerp dat u ongetwijfeld allen na aan het hart ligt. De dienstperiode werd op 1-2-'54 van twee jaar op 1½ jaar teruggebracht, terwijl vanaf 1-1-'56 het verlof reglementair binnen 1½ jaar na aanvang van de dienstperiode moet zijn genoten. Er wordt echter nog steeds naar gestreefd de dienstperiode terug te brengen tot één jaar.

Dit is een langdurig proces gebleken. Hoewel in theorie niet meer mensen benodigd zijn wanneer bij gelijke verlofaanspraken de aflostermijn wordt verkort — behalve een kleine reserve voor meerdere reistijd — bleek het zeer moeilijk de bestaande cyclus te doorbreken.

Een andere factor die vertraging heeft teweeg gebracht is het in de vaart brengen van nieuwe eenheden, waardoor veel personeel in korte tijd werd opgeslokt, terwijl bovendien tijd benodigd was om werktuigkundigen de nodige ervaring met turbine-installaties te geven alvorens zij zelfstandig op schepen met een dergelijke installatie gingen varen.

Ondanks deze moeilijkheden wordt er gestadig ingelopen. Voor de hogere rangen is het einddoel praktisch verwezenlijkt, terwijl wij ook voor de lagere rangen hier niet ver meer van af zijn. Het ligt dan ook in de verwachting dat wanneer de omstandigheden enigszins medewerken, aflossing na één jaar voor iedereen binnen afzienbare tijd wordt bereikt.

De gemiddelde dienstperiode lag gedurende 1955 — een jaar gedurende welke deze door de nieuwbouw ongunstig

werd beïnvloed — rond 16 maanden. De eerste maanden van 1956 tonen reeds een aanmerkelijke vooruitgang en het gemiddelde ligt hier reeds onder de 15 maanden.

Aflossing geschiedt in strikte volgorde van verlofdatum, tenzij er zeer bijzondere omstandigheden aanwezig zijn om hiervan af te wijken. Er wordt voor gewaakt dat in dit opzicht geen enkel gebied bevoordeeld wordt boven het andere en dat een evenredige aflossing plaats vindt vanuit Rotterdam, Curaçao en Singapore.

4. Studieverlof.

Verlenen van studieverlof is een kwestie die de stafsectie heel wat hoofdbrekens kost. Iedereen wil natuurlijk zo spoedig mogelijk in het bezit zijn van al zijn diploma's en in principe is de maatschappij daar ook bij gediend. In een bepaalde periode kan echter slechts een beperkt aantal officieren studeren wil men een tijdige aflossing voor verlof handhaven en derhalve dient studieverlof evenredig ge-

spreid te worden. Hiertoe is een studieschema opgesteld, dat binnen de daartoe strekkende bepalingen van het reglement een ieder tijdig de gelegenheid biedt zich voor een hoger diploma te bekwalen, waarmede bedoeld wordt dat een ieder die voor promotie in aanmerking komt, tijdig de gelegenheid heeft gehad zich voor het diploma vereist voor de hogere rang te bekwalen.

Hoer ruim studiegelegenheid wordt geboden moge hieruit blijken, dat deze aan 109 van de 192 officieren die per 1-1-'56 met verlof in Nederland vertoefden werd verschaft, waarbij in aanmerking dient te worden genomen dat van de niet studerende een belangrijk aantal reeds in het bezit van al hun diploma's waren.

Wij willen met dit onderwerp ons relaas besluiten en hopen dat wij, met het kijke dat wij u op de stafafdeling hebben gegeven, hebben bijgedragen tot het onderling begrip dat zo noodzakelijk is om tot een goede samenwerking te komen.



„Ark Royal” — 1588. Vlaggeschip van Sir Walter Raleigh.

Konden wij in het „Kerstmis-nummer” een foto reproduceren van een aan boord gebouwd schip, thans kunnen wij u zelfs 2 foto's bieden van scheepsmodellen, welke aan boord van een onzer tankers werden vervaardigd.

De onderschriften zeggen u welke schepen dit zijn, maar aan ons nog om u mede te delen dat de vervaardiger Kapitein L. Muyskens is.

Gaarne complimenteren wij Kapitein Muyskens met de vervaardiging van deze uiterst fraaie modellen.

„Santa Maria” — 1492. Kapitein Christopher Columbus.



*Nog meer scheepsbouw
aan boord onzer
schepen*

Wintersport

Beste Tom,

Als ik het nu eens over de wintersport ga hebben, dan zal jij als zeevarende wel denken: „er zit een lerp land tussen zee en wintersport”. En toch is er een verband, want zeggen wij niet als ouwe jongens onder elkaar: „Als ik met pensioen ga, dan trek ik net zo diep het land in totdat de inboorlingen niet meer weten wat een schip is en daar ga ik wonen”. Je voelt het dus wel, wintersport is de beste oplossing hiervoor, ook in je verlof. En om je hier nou de fijne kneepjes van te leren gaan we even een dagje naar de wintersport.

Het is een ochtend in februari, zo ongeveer 9 uur, in Gerlos, een kleine wintersportplaats in Oostenrijk op ongeveer 1245 meter hoogte boven jullie hoofden op zee. Ik stap mijn hotel uit, dat uit steen en hout is opgetrokken, overal dubbele ramen heeft en comfortabel warm gestookt is. Even tevoren heb ik in de eetzaal mijn voor dit land gebruikelijke ontbijt met vers knappende broodjes met jam en warme melk-chocolade gebunkerd. Buiten gekomen, compleet in vechtpak van ski-schoenen, dito broek en m'n karkas warm in trui en lumberjacket gehuld, zet ik mijn kieuwen eens wijd open en adem de heerlijk zuivere vrieslucht in. Een blik op de thermometer zegt me dat het 23 graden Celcius onder nul is en dat kan kloppen want mijn pas gekamde haren (ja hoor, nog wel vóór het ontbijt gedaan, als je dat bedoelt) zijn ineens stijf bevroren. Dat is dus zo een 45 tot 50 graden verschil met jullie daar aan dek bij Curaçao of in de machinekamer (om van de Perzische Golf maar niet te spreken), maar van die koude merk je verder niet veel omdat het practisch niet waait.

Het is nog stil buiten, geen lawaai van machines, fans en luchtkokers, maar stilte, heerlijk stilte, de sneeuw ligt een meter dik op de daken, zware ijspegels hangen van de dakranden en je blik langzaam omhoog laten glijdend langs de bergellingen wisselen aanvankelijk de zwaar met sneeuw beladen dennebomen en de met een dikke witte vacht af-



gedekte bergweiden elkaar af en daarboven, waar een boom geen bestaansrecht meer heeft, steken indrukwekkend stil en machtig de Alpentoppen in de strakke blauwe lucht.

Inmiddels echter hoor ik in gedachten de drie glazen al weer slaan, ik haal mijn ski's en stokken te voorschijn, gooi ze met een dubbele heupzwaai over m'n breë schouders (Wie licht daar?) en zet m'n koers uit op de verzamelplaats



van de „ski-schule”, want we gaan vanochtend met onze groep op de oefenhelling in verband varen. En nu komen van alle kanten ook de andere enthousiasten toegestroomd en horen we naast Nederlands ook Engels, Deens en Duits praten, en dan begint de pret.

Bij de beginners heeft er één net met veel moeite zijn ski's aangebonden, wil nu ook wel een paar passen doen maar zit verwoed met z'n ene poot te trekken zonder dat er ook maar enige beweging in komt, doch heeft niet in het snotje, dat de achterstevan van z'n ene ski over die van de andere staat en deze muurvast op de sneeuw drukt, een éniig gezicht. Een eindje verder heeft iemand het iets verder gebracht, doet een paar passen, maar gaat dan ineens volkomen doelloos plat tegen het dek door dezelfde navigatiefout. En wij maar lachen, en dat is nu juist het lollige, je kunt in de wintersport leedvermaak hebben, zonder dat iemand zich op z'n strepen getrapt voelt, want het zijn allemaal mensen met sportieve opvattingen en de slachtoffers lachen meestal zelf het hardst om hun fouten.

Dus we hebben allemaal pret en dat duurt de volle twee uren, dat we met onze groep op de oefenhelling bezig zijn, door. We doen „schneepflug”, „stembogen” en „christiania's”, nou ja, „doen”, we proberen te doen, want lang niet altijd lukt het en er wordt aan de lopende band schipbreuk geleden.

Een eindje verderop komt een aardig meisje met een redelijke vaart naar beneden, ziet geen kans om op deskundige wijze stuurboord uit te gaan, valt, en armen, benen, stokken en ski's dwarrelen door de lucht. Goed voor de sloop is direct onze gedachte, maar nee hoor, wel een onontwarbare knoop, ja niet zo maar een „platte knoop” maar minstens een „hele sjouwerman”, doch niettemin alles nog op z'n plaats. Met veel moeite worden alle tieren weer recht getrokken, uiteraard geholpen door enkele mankrachten, en ze staat weer... stralend van geluk, vanwege de mannen snap je. Soms krijg je de indruk dat ze het erop aanleggen.

Als je de helling af wilt glijden dan moet je eerst naar boven klimmen en nou doe ik dat zo, dat ik eerst onderaan de helling mijn ski's aabind, uitgaand van het principe dat wat aan m'n body vast zit, ik niet meer kan verliezen, en klim dan in zig-zag-koers naar boven. Iemand anders echter denkt goochem te doen, houdt de ski's op z'n nek, klimt recht naar boven en doet ergens op de helling z'n ski's aan of liever, staat ongemakkelijk met de binding van z'n eerste ski te worstelen, schiet even uit, stoot tegen ski nr. 2 aan, deze denkt „mot je me niet, ook goed” en dartelt lustig in z'n eentje de helling af, doet argeloze skiërs onderaan de helling verbaasd opkijken als daar zo'n kale ski over hun eigen latten voorbij suist, om ergens heel ver weg in de dikke sneeuw te stranden. En wij maar lachen!

En zo gaat het maar door, de ene situatie nog gekker dan de andere. Immiddels heb ik het van al het klimmen in de zon al zo warm gekregen, dat ik trui en lumberjacket heb uitgegooid en in shirt bezig ben deze edele skisport te beoefenen. En voordat je het weet is het alweer twaalf uur, je suist nog één keer lekker in „schutz” naar beneden en



koerst naar je hotel, eerst om je dorst te lessen (vanwege de transparasje), je ligt nog even uit te rusten in de zon op het terras en daarna doe ik me tegoed aan de warme lunch. Intussen hebben de hotelgasten elkaar een hoop te vertellen over de wederwaardigheden van de ochtend.

Dan loopt het tegen tweeën en gaan we met onze skileraar een kleine tocht maken, ski's over je nek en in een rustig tempo klimmen we over een smal pad naar boven.

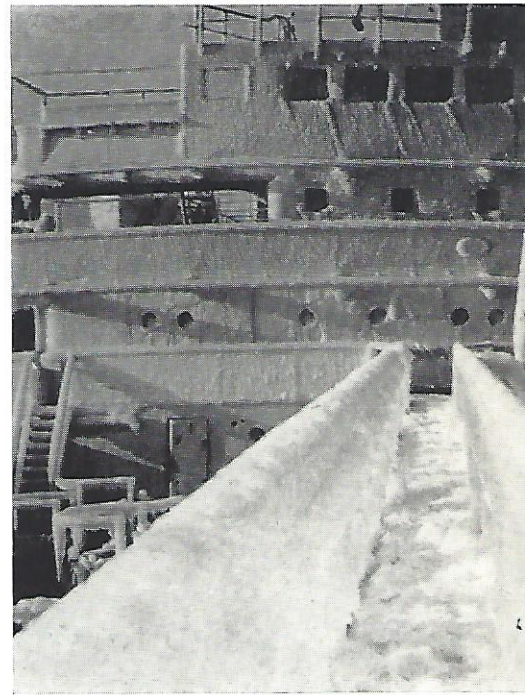
vervolg pag. 8.



De 1ste stuurman op weg naar de bak.

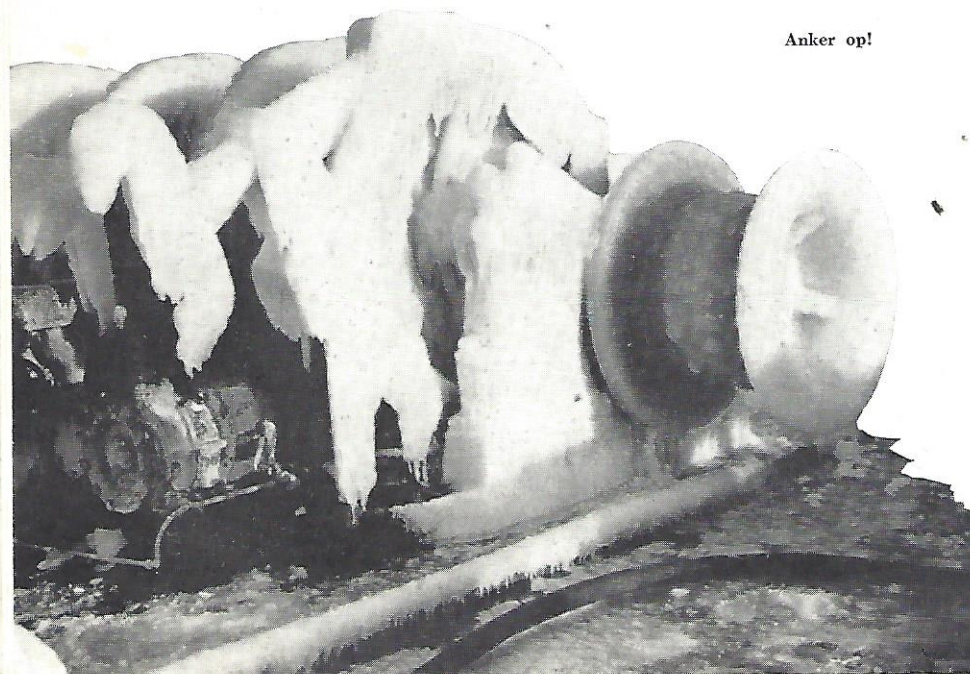


s.t.
wil

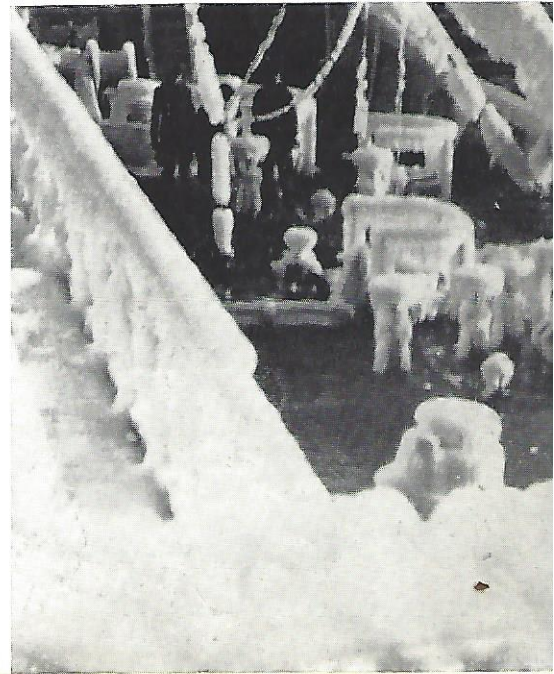


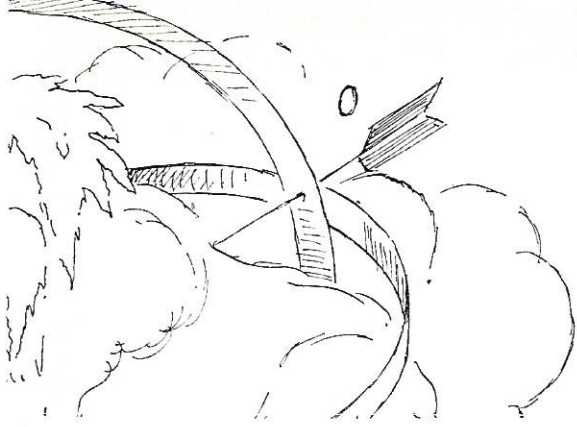
Het ankerspil in het ijs

Het Hoofddek.

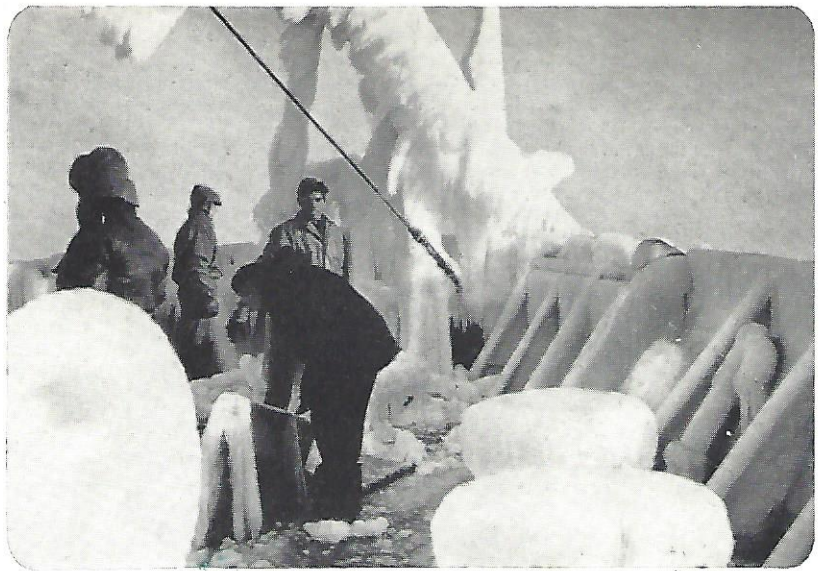


Anker op!





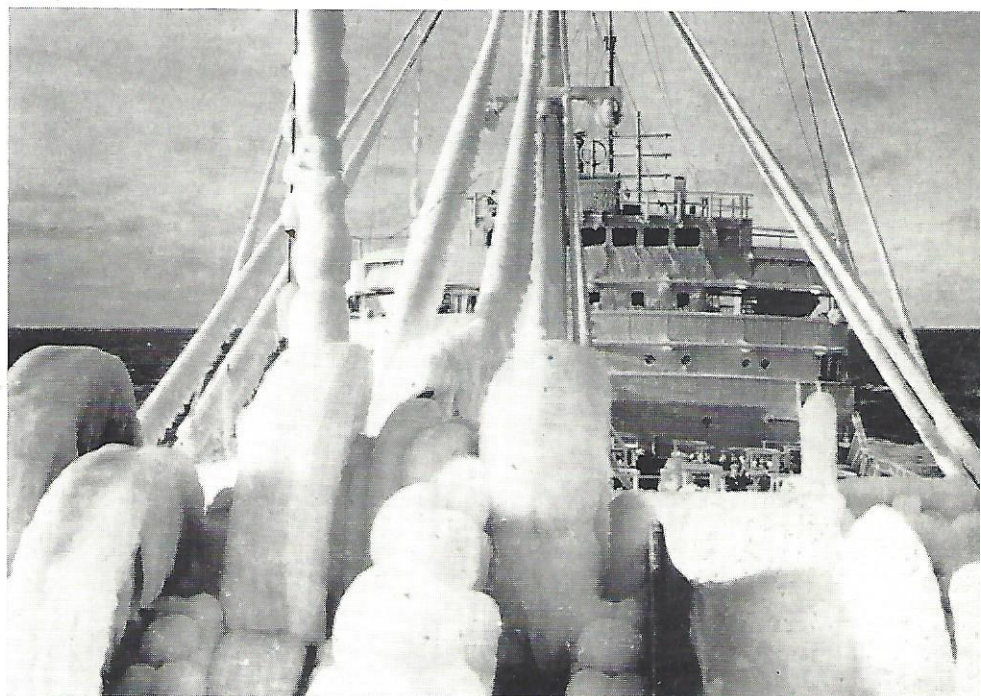
s. „Korovina” in de ter naar Kopenhagen



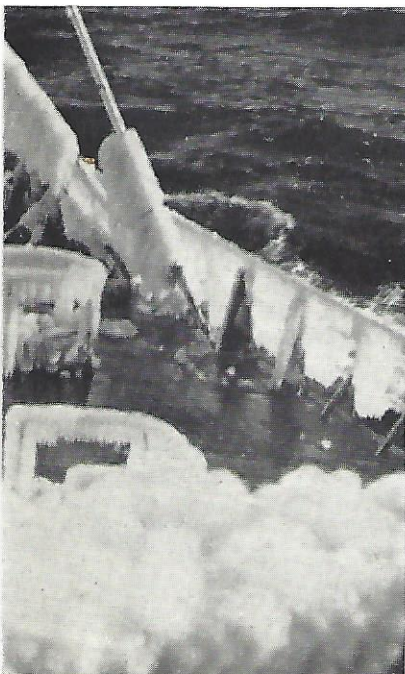
Ijsvrij maken van het ankerspil.



Loopbrug voorschip.



Ankerspil?



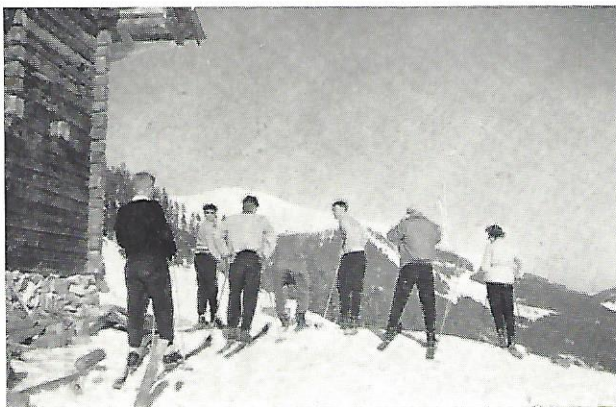
Afsluiters.



Als ik even om wil kijken om van het prachtig uitzicht in het zonovergoten dal met het besneeuwde dorpje te genieten, ben ik gelijk met één voet uit de koers en zak tot aan m'n b... in de sneeuw. Af en toe blazen we bij een berghutje even stoom af en na een goed uur zijn we aan het startpunt van onze afdaling. Eerst strek ik me nog even op een plank lekker in de zon uit, met prachtig zicht op de omliggende bergtoppen en weer geniet ik van de weldadig aandoende rust, stilte en ontspanning.



En dan binden we de ski's aan voor de afdaling, maar nu niet op de harde oefenhelling maar in de diepe zachte sneeuw



en dat eist weer heel wat meer zeemanschap om geen schipbreuk te lijden. De ski-leraar gaat voorop om een beetje spoor te maken, gewoon vervelend zo makkelijk als die kerels dat doen, en dan volgen wij zo goed en zo kwaad als het gaat, doch het valt lang niet mee om kleine gemene onverwachte hobbels en nauwe hekdoorgangen in volle vaart te nemen zonder te vallen.

Op een gegeven moment zie ik mijn voorganger een rare schuiver maken, een grote sneeuwvlok en wanneer de kruitdamp is opgetrokken is alleen nog maar wat kop en schouders van m'n vriend zichtbaar met sneeuw op haar en wenkbrauwen. En ik maar lachen, dan ineens een witte sneeuwwand en als de kruitdamp is opgetrokken zit mijn hoofd op gelijke hoogte met dat van mijn vriend, en nog ben ik van mijn verbazing niet bekomen of weer een enorme sneeuwvlok en als de kruitdamp is opgetrokken liggen we met ons drieën gierend van de lol in de sneeuw, allemaal gesneuveld over dezelfde rot hobbel. Een andere zaak is nu nog om in die diepe sneeuw weer je juiste stabiliteit te vinden, want waar je ook maar steun zoekt zak je in de dikke sneeuw weg. Eerst leg je echter je benen en je ski's netjes parallel naast elkaar en dan druk je je met je stokken weer in de verticale houding.

We kunnen weer verder, en om een uur of half vijf zijn we weer beneden en gaan we met onze groep en andere groepen van de „ski-schule” ergens in een één of andere z.g.n. „après-ski” kroeg iets drinken, en gebak laden, en ook een beetje „swingen”, uiteraard nog gekleed in je skikleren.

Na afloop daarvan ga ik terug naar mijn hotel en strek me behaaglijk op mijn bed uit om even bij te komen van de vermoeienissen van de dag en om energie te verzamelen voor 's avonds. Vrij laat in de avond wordt er weer warm

gebunkerd en dan kunnen wij ons weer lustig aan de danspret en de wijn vergrijpen. Als het elf uur is geworden ga ik plat, fysiek prettig vermoeid maar geestelijk heerlijk ontspannen, om... weer nuchter uit mijn droom achter mijn bureau te ontwaken na onze dag in de wintersport.

Eigenlijk niet helemaal nuchter, want ik ben zo'n enthousiast wintersportliefhebber, dat ik je niet genoeg kan aanraden om het ook eens te proberen en je moet het meegemaakt hebben om de ware sfeer daarvan aan te voelen. Ieder van 5 tot 50 jaar kan er nog aan beginnen en bij de „ski-schule” word je altijd bij soortgenoten wat ski-capaciteiten betreft ingedeeld, je maakt vaak dezelfde tochten die ook door de zogenaamde „Kanonen Gruppe” worden gemaakt en je hebt minstens evenveel plezier.

Heb je een hoop „poen” te verteren, ga dan naar één van de bekende grote mondaine wintersportcentra zoals Davos, St. Moritz, Adelboden of Arosa in Zwitserland, Kitzbühel



in Oostenrijk of Garmisch-Partenkirchen in Beieren. Daar heb je veel skiliften en hoef je dus niet te klimmen en je hebt er alle vertier van een grote stad. Maar ga je zuiver voor de sport, ga dan naar één van de talrijke kleinere plaatsjes, je eet er even goed, je hebt er meer oprechte gezelligheid dan in de grotere plaatsen, je moet er meer doen voor de kost want de skiliften zijn daar te verwaarlozen over het algemeen en dus veel klimmen, maar dat geeft je toch als sportman meer voldoening. Skischoenen, dito sokken en broek en aanverwante artikelen moet je zelf aanschaffen, maar ski's met stokken en klimvellen kan je altijd ter plaatse



huren. Je hebt tal van instellingen die wintersportreizen organiseren, individueel zowel als in groepsverband. Ik raad je echter wel aan, doe altijd mee aan de plaatselijke „ski-schule” want in de eerste plaats brengen de ski-leraren je de fijne kneepjes van de skisport bij, in de tweede plaats, en dat is zeer belangrijk, zijn het ervaren gidsen voor de tochten die je gaat maken, je kunt dus nooit verdwalen en de kans dat je door een lawine wordt overvallen wordt uiterst gering want zij weten de gevaarlijke plaatsen, en in de derde plaats zijn ze zeer bedreven in het verlenen van E.H.B.O. en kunnen ze snel hulp en transport halen.

Besluit je dus om naar de wintersport te gaan, dan kan ik je niets anders dan mijn zegen geven en skiheil.

G. W. B.

Noord Europa in het ijs

Wanneer u deze foto's en regels onder het oog krijgt behoort de winter alweer tot het verleden, doch vooral voor hen die de afgelopen maanden in tropische- of sub-tropische wateren hebben gevaren is het misschien wel aardig om weer eens te zien hoe, in noordelijke regionen de scheepvaart wederom te kampen heeft gehad met ijsgang en winterse omstandigheden. Bijgaande foto's werden ons toegesonden door de Gezagvoerder en officieren van het s.t.s. „Korovina” en spreken reeds voor zichzelf.

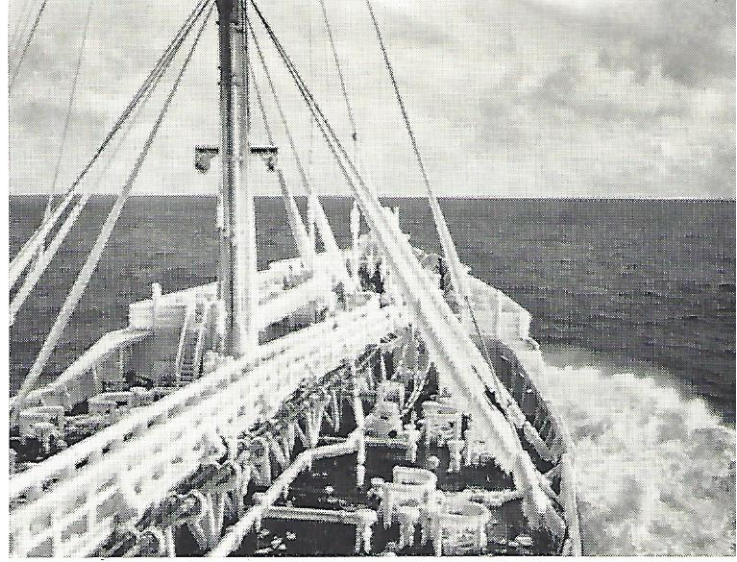
De foto's werden gemaakt terwijl de „Korovina” in het Kattegat voer op weg naar Kopenhagen. Hier ziet u nog open water, maar kort daarna begon, tengevolge van de aanhoudende vorst, de toestand rond deze wateren chaotisch te worden.

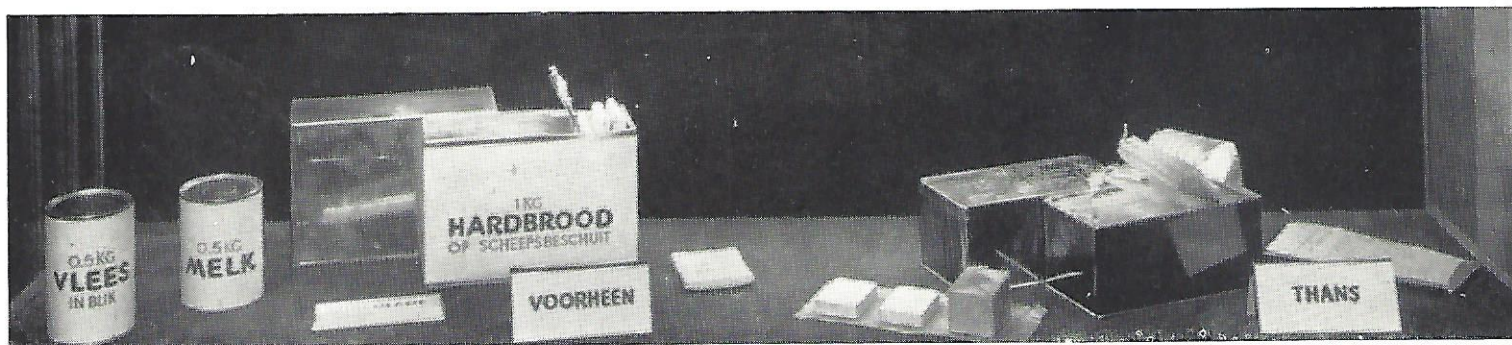
De voor het geregelde verkeer opgehouden geul tussen de twee voornaamste delen van Denemarken over de Grote Belt vroom geheel dicht en de scheepvaart kwam tot stilstand.

De Zweedse Oostzeehavens werden zonder uitzondering door het ijs geblokkeerd. Vele schepen hebben dagen lang liggen wachten om met behulp van ijsbrekers te trachten open water te bereiken. In de haven van Stockholm lagen ruim 40 grote schepen opgesloten, die eerst na dagen zwerven de Oostzee konden bereiken.

Bij Cuxhaven lagen diverse schepen in het pakij opgesloten. Slechts de grotere en meer krachtige schepen wisten zich met niet teveel oponthoud een weg door de ijsmassa's te banen. De kleinere schepen voeren in convooi achter ijsbrekers aan.

Het drijfijz langs het gehele Duitse kustgebied in Noorden Oostzee nam van dag tot dag toe. Op het Kielerkanaal vroom het samenhangende pakij steeds verder aan elkaar vast. Tussen Brunsbüttelekoog en Rendsburg kon men de doorvaart voor kleinere schepen niet waarborgen. Ook tussen Rendsbütg en Holtenau was de toestand zodanig dat alleen de grote en krachtige schepen zonder ijsbreker-hulp zich een doortocht konden banen.





Van Scheepsbeschuit tot Noodrantsoen

door D. J. SMIT (1e Luitenant Arts K.L.)

Reeds in de oude tijden heeft men gezocht naar duurzame levensmiddelen, die zo mogelijk het brood, dat spoedig bederft, zouden kunnen vervangen. Zodra men wat langere tochten ging ondernemen, hetzij over land of over zee, bleek het niet mogelijk brood mee te nemen of dit onderweg te bakken. De enige juiste conclusie was, dat de gist of zuurdesem en het vocht in het brood de oorzaak van het bederf waren en zo trachtte men in de eerste plaats deze bestanddelen te elimineren.

Toen de Israëlieten dan ook op het punt stonden de uittocht uit Egypte te beginnen, was het zeker een wijs besluit ongezuurde broden mee te nemen. In hun religieuze wetten hebben de Joden wel meer hygiënische voorschriften opgenomen en dit was er ook één van. Ook de Romeinen kenden dergelijke noodmaatregelen; bij het snel oprukken van hun legers was het dikwijls niet mogelijk te velde ovens te bouwen, en/of meel mee te nemen. Zo ontstonden de eerste noodrantsoenen voor hun legioenen, bestaande uit tweemaal gebakken brood, „biscoctum” genaamd; door dit brood nogmaals te bakken droogde het uit en kon men het langer bewaren. Dit is dan ook waarschijnlijk de oorsprong geweest van scheepsbeschuit, die later in gebruik kwam, toen men lange zeereizen ging maken. Waren dit aanvankelijk gedroogde sneden brood, later bakte men de scheepsbeschuit in één keer, door dunne plakjes deeg heel hard te bakken en daarna nog na te drogen. In oude scheepsjournalen wordt dit dan ook veelal nog „hard brood” genoemd. In rekeningen van de thesoriërs van de graven van Holland en Henegouwen van het jaar 1343 vinden wij een aantal ducaten verantwoord voor de aankoop van scheepsbeschuit op Rhodos, tijdens een kruistocht naar het Heilige Land. Verder zijn twee documenten bewaard gebleven over de tweede tocht van Columbus naar de Nieuwe Wereld (van 20 Mei en 1 Juni 1493) waarbij Ferdinand en Isabella opdracht gaven aan de officials van hun koninklijke magazijnen te Sevilla en Cadix het nodige meel te verstrekken om beschuit voor de vloot te laten bakken. Uit latere berichten blijkt, dat deze scheepsbeschuit inderdaad werd gebakken en op 25 September zilde de vloot uit. Deze scheepsbeschuit vormde het hoofdbestanddeel van de voeding aan boord en na de landing. Columbus rapporteerde na aankomst gunstig over de hoeveelheid „bizcocho”, ook al vroeg hij meteen om meer te zenden voor noodgevallen. In het eerste deel van zijn „Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezzen” (1858), schrijft J. C. de Jonge, dat men in 1477 op de Nederlandse schepen nog geen scheepsbeschuit kende. In 1523 bakte men op de schepen geen brood meer en liet bakkers van Rotterdam naar Amsterdam komen, „daar men de kunst om scheepsbeschuit te bakken nog in laatstgenoemde stad niet goed verstond”.

In de 16e en 17e eeuw concentreerde zich de bakkerij van scheepsbeschuit in de Zaanstreek, in het bijzonder in de dorpen Wormer en Jisp, die scheepsbeschuit leverden voor de V.O.C. en de walvisvaart. Na de Gouden Eeuw is deze bakkerij, mede door concurrentie van de Amsterdamse bakkers, geheel verloren gegaan. Wel wordt nog steeds voor onze haringloggers scheepsbeschuit gebakken door verschillende bakkers in de vissershavens, zoals IJmuiden en in Katwijk aan Zee, (o.a. door de firma Parlevliet).

Vormde de scheepsbeschuit vroeger één der hoofdbestanddelen van de voeding aan boord, de noodrantsoenen zijn, zoals de naam reeds aangeeft, alleen bestemd om in geval van nood te worden gebruikt, b.v. in reddingsboten/vloten. Men heeft daarom gezocht naar een zeer lang houdbaar artikel, dat bovendien weinig ruimte in mocht nemen en licht in gewicht moest zijn.

Zoals dikwijls het geval is, heeft ook hier de oorlog — en dan speciaal Wereld-Oorlog II — grote invloed gehad op de research en de ontwikkeling van de moderne noodrantsoenen. De zware eisen, die de militaire operaties stelden aan de strijdkrachten, brachten automatisch met zich mee, dat hoge eisen werden gesteld niet alleen aan de voeding en de voedingswaarde, maar ook aan de verpakking. Noodrantsoenen moesten zo klein mogelijk van omvang en zo licht mogelijk zijn. In de laboratoria der intendance van de geallieerde mogendheden zijn dan ook in W.O. II talloze rantsoenen uitgedacht en geprobeerd. Veel werk is in deze en wordt nog verricht door een Amerikaans instituut: „The Quartermaster Food and Container Institute for the Armed Forces”. Alleen al voor de luchtmacht ontwikkelde dit laboratorium zes soorten van rantsoenen, die elk weer van diverse samenstelling kunnen zijn. Vele hiervan hebben echter meer het karakter van sterk gecompliceerde volledige maaltijden, die niet lang houdbaar zijn. Diepvriesmaaltijden in 10 verschillende samenstellingen kunnen dan ook alleen meegenomen worden door vliegtuigen, die een koelkast hebben. Een lunchpakket moet binnen 5 uur gebruikt worden. Slechts enkele van deze rantsoenen, de zgn. survival-packets, zijn echte noodrantsoenen, die lang bewaard kunnen worden en ook bij grote koude of hitte bruikbaar zijn. Toch zijn deze pakketten nog wel zeer ingewikkeld van samenstelling en vereisen zij bij gebruik nogal wat zorg.

De noodrantsoenen voor de scheepvaart leverden enkele bijzondere moeilijkheden op. Ten eerste mogen de rantsoenen in de reddingsboten maar weinig ruimte innemen, vervolgens dienen zij een hoge voedingswaarde te hebben en tenslotte mogen zij niet dorstverwekkend zijn. Daarnaast worden nog meer eisen gesteld als bevrediging van het

hongergevoel, gemakkelijke verdeelbaarheid, bijzondere verpakking in vochtwerend materiaal, dat bovendien nog tegen een stootje kan.

Het doet' prettig aan, dat de Nederlandse industrie in samenwerking met T.N.O., afdeling Rijksverdedigingsorganisatie, erin geslaagd is aan dit complex van — vaak tegenstrijdige — eisen het hoofd te bieden en een product aan de markt te brengen, dat iedere toets van kritiek met het buitenland kan doorstaan en — wat tegenwoordig misschien nog belangrijker is — bovendien een belangrijk exportartikel vormt.

Alvorens dit moderne noodrantsoen onder de loupe te nemen, beschouwe men eerst de eisen, zoals deze zijn opgesteld door de Internationale Conferentie voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee, welke Nederland heeft geratificeerd en waarop het Nederlandse Schepenbesluit zich eerst kortelings heeft ingesteld.

I. Oorlogsrantsoen: in tijden van extra gevaar (oorlogsphase) dient aan boord van de reddingboten per hoofd aanwezig te zijn:

1 kg hard brood;
 ½ kg melk;
 ½ kg vlees;
 50 gr. chocolade.
 (of voedingsmiddelen met gelijke waarde)

II. Vredesrantsoen: in meer normale omstandigheden zou per hoofd kunnen worden volstaan met:

1 kg hard brood;
 ½ kg melk;
 (of voedingsmiddelen met gelijke waarde)

Het Nederlandse rantsoen, dat de voedingswaarde van genoemde artikelen in zich verenigt en bovendien méér geeft, om van de verpakking nog maar te zwijgen, is ontwikkeld in de laboratoria van de Koninklijke Verkade Fabrieken N.V. te Zaandam.

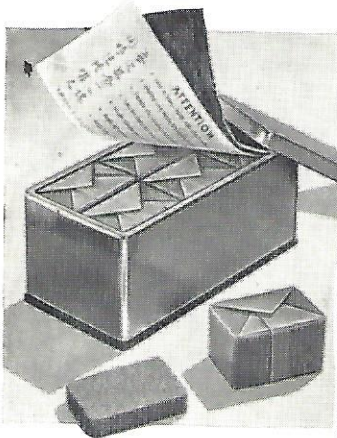
Na W.O. II zaten zowel het Ministerie van Marine, als dat van Oorlog in moeilijkheden, wat betreft de noodrantsoenen. Het M. v. M. wilde een oplossing voor het voedingsprobleem op reddingsvloten, het M. v. O. wenste een noodrantsoen voor gebruik gereed en geschikt voor individuele voeding. Aanvankelijk is geëxperimenteerd met vetrijke biscuits, naderhand zijn er meer producten aan toegevoegd. Op initiatief van de Directeur-Generaal voor de Scheepvaart werd uit het marinenoordrantsoen het rantsoen ontwikkeld voor de reddingsmiddelen in het algemeen bij de koopvaardij. De samenstelling van dit rantsoen is ongeveer als volgt:

Vet	35 %	} per 100 gr. Waarde 550 calorieën.
Eiwitten	5,5 %	
Koolhydraten	55 %	
Water	4 %	
Vitamine C	50 mg	

Ter vergelijking met de bovenstaande rantsoenen, onder I en II, dienen de volgende getallen:

	Oorlogstoestand (oud)	Noodrantsoen (Verkade)
Gewicht	2 kg	2 kg
Cal. waarde	6780 Cal.	11.000 Cal.
Volume	4 L.	2,34 L.
Volume 1000 Cal.	0,591 L.	0,21 L.
Vitamine C	Geen C.	C 1.000 mg
Andere vitamines	Weinig	Veel

	Vredesrantsoen (oud)	Noodrantsoen (Verkade)
Gewicht	1,5 kg	1,33 kg
Cal. waarde	5600 Cal.	7300 Cal.
Volume	3,23 L.	1,55 L.
Volume 1000 Cal.	0,58 L.	0,21 L.
Vitamine C	Geen C.	C 1.000 mg
Andere vitamines	Weinig	Veel



Hoewel voor onze lezers welhaast overbodig, wordt hier nog eens vermeld, dat de vitamine C de scheurbuik voorkomt, de in vroegere tijden zo gevreesde ziekte aan boord van zeilschepen.¹⁾

Het is algemeen bekend, dat vers fruit toen hiertegen de enige remedie was en Jan van Riebeeck aan de Kaap hiervoor een nederzetting vestigde (1652), waar de schepen van de V.O.C. hun bemanning halfweg de reis weer op krachten konden laten komen.

Het gelukte de afdeling Research van de Koninklijke Verkade Fabrieken N.V. op zeer korte termijn de goedkeuring te verkrijgen van de F.A.O., de voedselorganisatie van de Verenigde Naties, waardoor Nederland op dit gebied de primeur heeft, hetgeen ook de belangrijke export verklaart. De verpakking is, zoals reeds uiteengezet, uitermate belangrijk. Deze dient niet alleen praktisch te zijn, dwz. gemakkelijk te openen en vochtwerend, maar ook klein van omvang. Het Verkade-noodrantsoen voor schepen is verpakt in blikjes van 1 kg, inhoudende 36 tabletten geperste biscuits volgens de reeds eerder genoemde samenstelling, met daarin verwerkt, volgens een nieuw gepatenteerd proces, de vitaminen C, PP-factor, B1, B2 en A. Deze tabletten zijn verpakt in zakjes van 3 stuks van 28 gr. Ieder blik bevat 12 pakjes van 3 tabletten in een polytheenzakje, dus vochtwerend. Ter mechanische bescherming is dit zakje verpakt in een rechthoekig blik, voorzien van een aluminium binnendecksel en een buitendecksel. Het binnendecksel kan gemakkelijk geopend worden met elk scherp voorwerp, zelfs met de duimnagel. Aldus goed beschermd tegen mechanische invloeden en vocht is het noodrantsoen vrijwel onbepaald houdbaar. In ieder blik bevindt zich een gebruiksaanwijzing in 8 talen.

Noodrantsoenen uit 1950 blijken nu nog volkomen goed te zijn en ook hun gehalte aan vitaminen te hebben behouden. Het noodrantsoen in deze vorm heeft reeds bij verscheidene expeditie, bv. de Nederlandse expeditie naar het Andes-

gebergte en bij lange zeiltochten in een open boot, zijn waarde bewezen. Tevens is hierbij duidelijk gebleken, dat de aanwezigheid van noodrantsoenen psychische steun verleende aan de deelnemers. De ervaring heeft geleerd, dat één tablet voldoende is voor één maaltijd per persoon, dat het hongerstillend is door het hoge vetgehalte, geen dorst verwekt doordat het weinig zoet is, terwijl het onder elke klimatologische omstandigheid gegeten kan worden.

Practisch alle schepen van Nederlandse scheepvaartmaatschappijen en de vissersvloot zijn met deze rantsoenen uitgerust, terwijl het eveneens in Zweden, Noorwegen, Duitsland en Denemarken op grote schaal wordt gebruikt; in het laatste land is zelfs 90% van de schepen ermee uitgerust!

De Nederlandse industrie heeft weer eens bewezen 5 jaren achterstand in research in vergelijking met het buitenland volkomen te hebben ingehaald. Een Amerikaan, deskundige op dit gebied, zei bij het proeven van het produkt: „I like it!” Groter compliment kan aan dit noodrantsoen nauwelijks gegeven worden.

1) Het woord „scheurbuik” is een verbastering van het Portugese woord „scorbutus”, de wetenschappelijke benaming voor vitamine C-deficiëntie.

uit: De Blauwe Wimpel.

Cliché's welwillend afgestaan door: Koninklijke Verkade Fabrieken N.V. - Zaandam.

ERRATA.

H.H. Puzzelaars worden erop gewezen dat het zetduiveltje hen parten heeft gespeeld in de puzzel welke is opgenomen in het maart 1956 nummer van „Olie”.

In de omschrijving van deze puzzel dient no. 12 te luiden: „GEEN EIGEN WONING” en niet „GEEN EIGEN KONING”.

PUZZELREDACTEUR.

Personalia

Gehuwd:

- 9.12.55: Chr. Pietersen, 4e wtk., met Mej. A. M. v. Rest;
 3. 2.56: C. Harms, 4e wtk., met Mej. H. J. J. Kieboom;
 11. 2.56: P. J. de Groot, 4e wtk., met Mej. H. C. de Waal;
 13. 2.56: D. F. v. Wateren, 3e wtk., met Mej. A. M. Kuys;
 17. 2.56: W. O. Kooi, 3e stm., met Mej. E. M. Gebhard;
 8. 3.56: W. C. Plancken, 4e wtk., met Mej. B. Akkerman;
 9. 3.56: R. H. Bausch, 3e stm., met Mej. W. Douw.

Geboren:

21. 1.56: Gerben, zoon van G. Heslinga, 3e wtk., en Mevr. M. A. M. Heslinga-Meelissen;
 4. 2.56: Elisabeth Neeltje, dochter van M. C. Laban, 5e wtk., en Mevr. J. A. Laban-Snoodijk;
 16. 2.56: Gabriëlle Hélène, dochter van F. A. de Kaart, 1e stm., en Mevr. H. F. M. J. de Kaart-den Tandt;
 18. 2. 56: Albert Manfred, zoon van A. Brouwer, 2e stm., en Mevr. J. J. Brouwer-van Neyhof;
 19. 2.56: Robert Jacob, zoon van J. Korevaar, 3e wtk., en Mevr. J. J. Korevaar-van Maris.

Wij feliciteren

- A. G. v. Gent, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 6.3.1956.
 P. v. Hassel, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 6.3.1956;
 J. A. W. Bunders, gezagv., met zijn 30-jarig dienstjubiläum op 17.3.1956;
 P. C. Hoek, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 21.3.1956;
 C. W. A. Snel, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 21.3.1956.

VLOOTMUTATIES.

gedurende de maand februari 1956.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: G. Blok, J. A. W. Bunders, A. v. d. Kroef, I. Roos; 1e stl.: W. Fritschy, J. W. Jansen, J. G. C. de Man; R. L. Meyer, J. Vonk; 2e stl.: D. Fransen, J. C. v. Houtrijve, H. Jansen; 3e stl.: R. H. Bausch, B. A. Buisman, L. Cleveringa, J. F. Heyblom, S. Noordenbos, P. Rietveld, J. F. Roukema, J. H. S. v. Ruiten, J. Westerduin, R. J. Wyrdeeman; Hfd.wtk.: P. J. B. de Doelder; 2e wtk.: P. C. Brink, A. G. Daal, P. Roerade, E. A. Stam, J. de Vries; 3e wtk.: P. Ester, D. J. H. de Haas, J. A. Jansen, W. H. Schermer; 4e wtk.: C. A. J. Mol-

hoek, Chr. Pietersen; 5e wtk.: M. E. Bloem, C. J. Bokma, J. H. G. Grummels, J. Hooijmaijers, H. A. Kerkhof, G. P. Maasland, E. D. W. Meijer, J. D. Nijholt, J. G. Tiessen, J. L. J. Verhoek; ll.wtk. H. P. v. d. Bilt, D. L. Exoo; bootlieden: H. Baris; A. Breugem; timmerlieden: A. J. C. v. Schendel; M. Zuidervijk; voorlieden: K. Westerhoff; M. P. Franken; pompman: G. Stuik; chef hofmeesters: J. C. C. Naerebout; S. van Kooy; chef koks: C. Boogaarts; H. Scharloo; R. van Dijk.

In Australië gearriveerd:

Gezagv.: J. Timmers.

In Engeland gearriveerd:

5e wtk.: B. A. Thedinga.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Ceronia”:

2e stm.: S. J. v. Hezel.

m.s. „Coryda”:

5e wtk.: F. Fijen; ll.wtk.: J. I. Brangert.

s.t.s. „Kalydon”:

1e stm.: A. Verkerk; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): N. A. Jager; 4e stm.: D. v. Heel; Hfd.wtk.: J. J. Hester Sr.; 2e wtk.: J. Broersen (voor training); 3e wtk.: E. Rouw.

s.t.s. „Katelysia”:

2e stm.: W. Croes; 3e stm.: J. Spruytenburg; 4e stm.: J. P. Witsen; 4e wtk.: T. J. P. Kalkman; 5e wtk.: K. E. Kuiper, H. Lopes Dias; bootsman: N. Jongejan; timmerman: H. de Graaf; chef hofmeester: A. van Santen; chef kok: H. T. Wigmans.

s.t.s. „Kellia”:

4e stm.: J. P. de Leeuw v. Weenen; ll.wtk.: J. C. v. Gijtenbeek, D. v. d. Hoek; chef kok: S. Koper.

t.e.s. „Korenia”:

Chef hofmeester: H. Ouwehand.

s.t.s. „Korovina”:

Gezagv.: A. Langendoen; stm.ll.: A. G. de Grooth; ll.wtk.: G. J. A. Minx.

s.t.s. „Krebsia”:

4e stm.: A. Krijgsman.

m.s. „Macoma”:

ll.wtk.: F. Bergsma, A. J. Dekker, J. Huisman.

m.s. „Myonia”:

2e stm.: D. v. Gulik.

s.t.s. „Vasum”:

4e stm.: J. A. Vette; voorman: M. v. d. Vrie.

Op Curaçao tewerkgesteld:

2e stm.: M. de Jong (ex „Rotula”); 3e stl.: F. J. de Jong (ex „Crania”), E. v. d. Pol (ex „Cinulia”); 4e stl.: A. Admiraal (ex „Cinulia”), E. A. Bom (ex „Kellia”), E. K. Grünwald (ex „Cinulia”), H. Verbaas (ex „Korenia”), F. A. Visser (ex „Kara”); 3e wtk.: F. v. d. Berg

(ex „Rotula”); ll.wtk.: J. A. Appel (ex „Rotula”).

Naar de Oost vertrokken:

Gezagv.: C. Kroon, H. O. W. Lotsy; 1e stl.: L. Brink, N. H. v. d. Heiden, A. Tijmsa; 4e stl.: K. J. Koen, A. B. C. Verveer; Hfd.wtk.: S. Ham, R. Schoonbeek; 2e wtk.: J. v. d. Berg, J. F. Schleicher; 3e wtk.: J. H. Fraikin; 4e wtk.: F. W. L. Bergman, C. L. Fehrmann, R. Oosting; 5e wtk.: J. de Ruiter; ll.wtk.: T. G. J. Dünnwald.

Naar de West vertrokken:

1e stm.: E. v. Rossen; Hfd.wtk.: J. H. v. Engelshoven; 2e wtk.: P. Taconis; 3e wtk.: G. W. v. Essen; 4e wtk.: P. C. Marico.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: F. Menninga, theor. ged. v/h dipl. 1e stm. G.H.V., B. C. den Exter v. d. Brink, dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stl.: H. H. J. Drost, theor. ged. v/h dipl. 2e stm. G.H.V., D. v. Gulik, S. J. v. Hezel en J. M. Hillen, dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: W. Beets, dipl. „C” als scheepswtk., J. F. Schleicher en P. Taconis, theor. ged. v/h dipl. „C” als scheepswtk.; 3e wtk.: G. W. v. Essen en L. F. Veldhuis, dipl. „B” als scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

2e stl.: D. v. Gulik, S. J. v. Hezel en J. M. Hillen; bootsman: N. Jongejan.

In militaire dienst:

3e stm.: F. H. E. Edens.
 5e wtk.: A. Haanschoten, S. Straub.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: D. v. Heel, A. Krijgsman, J. P. de Leeuw v. Weenen, H. v. Slegtenhorst, H. W. Vermaas, A. B. C. Verveer, J. A. Vette; 5e wtk.: J. D. Penning, G. Plantenga; ll.wtk.: F. Bergsma, J. I. Brangert, J. C. v. Gijtenbeek, D. v. d. Hoek, G. J. A. Minx.

Met pensioen:

Gezagv.: J. B. Burchartz.

De dienst der maatschappij verlaten:

1e stm.: I. Groendijk; 3e wtk.: J. M. W. Hoebert; bootsman: A. P. Hemmes; timmerlieden: A. Hoogendam; A. J. C. van Schendel; pompman: J. J. F. de Boer.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: A. Beun.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: N. H. L. v. d. Harst.

COMPANÍA SHELL DE VENEZUELA.

Naar Venezuela vertrokken:

Hfd.wtk.: W. F. v. d. Hooff.