

# 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.



*Een der binnenwateren van Stockholm*

Shell-foto



## IN MEMORIAM

Kort voor het ter perse gaan van dit blad, bereikte ons het droeve bericht van een tragisch ongeval dat op 11 juli jl. aan boord van het s.t.s. „Kosicia”, liggende te Curaçao, plaats vond. Dit ongeval kostte het leven aan

tweede werktuigkundige  
pompman  
matroos o/g

W. F. V. den Houter  
B. J. van de Pas  
P. de Ruiter.

Mede namens alle collega's aan boord van onze schepen betuigen wij ons innig medeleven met de diepgetroffen nabestaanden.

Daar menselijke troost machteloos staat, hopen wij dat hun innerlijke kracht gegeven moge worden dit zo zware verlies te dragen.

Het besef dat de nagedachtenis van hen die hun ontvallen zijn door ons steeds in hoge ere zal worden gehouden, zij hun althans enigszins tot steun.  
Zij rusten in vrede.

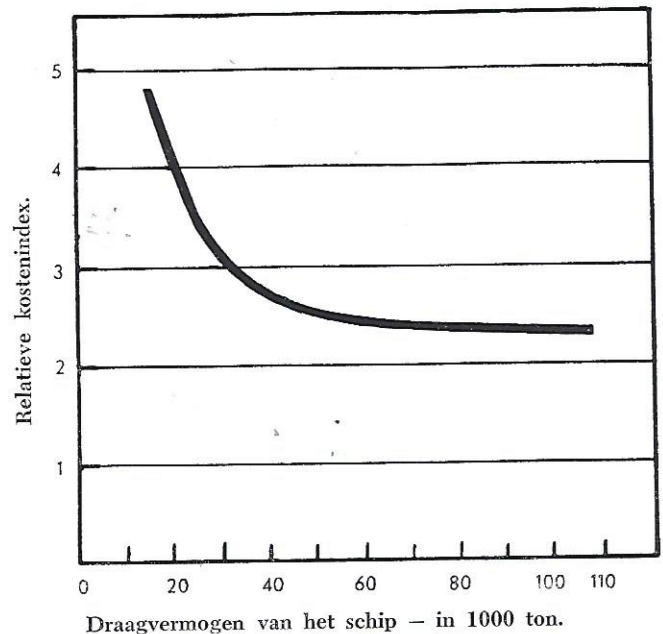
## De bouw en voortstuwing van de reuzentanker

Tijdens de zomervergadering van het „Institute of Petroleum” op 29 mei jl. te Folkestone werden een aantal voordrachten, onder de algemene titel „De invloed van de vorderingen der techniek op de olie-industrie” gehouden. Een hiervan was van de heer G. Trypanis van de te Londen gevestigde Niarchos (London) Ltd., waarin de verschillende aspecten van de bouw van tankschepen en de voortstuwing daarvan werden belicht. Deze uiterst actuele studie, die voor de olie-industrie wel van zeer bijzonder belang is, vormt het uitgangspunt van het onderstaande artikel. Voor het recht van publikatie hiervan zijn wij dank verschuldigd aan het bekende blad „Petroleum Press Service”.

De afmetingen van tankschepen zijn de laatste tijd zo snel toegenomen, dat het moeilijk wordt adjectieven te vinden om ze te beschrijven; woorden als „super”, „reuzen”- en „mammoettanker” worden reeds algemeen gebruikt, en het groeiproces gaat nog steeds door. Van de thans over de gehele wereld in aanbouw zijnde tankers wordt bijna 85 procent gevormd door schepen van 30.000 tot 100.000 ton en er is sprake van dat men zelfs schepen tot 130.000 ton gaat bouwen. Vermoedelijk zal men hier de naam „hyper-tanker” aan dienen te geven. Deze verbazingwekkende toename der afmetingen, die uiteraard door de economische omstandigheden gerechtvaardigd wordt, is mogelijk gemaakt door bepaalde technische ontwikkelingen in de scheeps- en de scheepswerktuigbouwkunde. De voordracht van de heer Trypanis was in hoofdzaak gewijd aan de bouw en de voortstuwing van de mammoetschepen, maar hij begon met een beknopte verhandeling over de exploitatie ervan.

Vanuit het standpunt van de reder of de bevrachter ligt de rechtvaardiging voor het opvoeren van de tonnenmaat in de hierdoor verkregen vermindering van bedrijfskosten; naar schatting bedragen de transportkosten per ton vervoerde olie met een schip van 50.000 ton slechts ongeveer drievijfde van die met een schip van 12.000 ton. Tegen de tijd echter dat deze tonnage is bereikt, is het gebied voor verdere besparingen op de exploitatie aanzienlijk ingekrompen. De horizontaal ombuigende lijn van de kostencurve wordt treffend geïllustreerd in nevenstaande grafiek welke is gebaseerd op die welke in de voordracht van de heer Trypanis werd gegeven. Op grond van zuiver commerciële overwegingen zou derhalve de maximaal te bestellen tonnenmaat wellicht een schip van 80.000–90.000 ton kunnen zijn, aangezien dit het grootste is dat op voldoende wijze door een enkele schroef kan worden voortbewogen. De noodzaak voor dubbele schroeven in schepen met een grotere tonnenmaat, indien men hiermede een hoge snelheid wil bereiken, betekent hogere bouwkosten, een grotere staf voor de machinekamer en waarschijnlijk een verlies van 10 % in voortstuwingsrendement. Hier komt nog bij, dat hoe groter het schip is, des te waarschijnlijker het moeilijkheden zal onderkennen met betrekking tot havenfaciliteiten, droogdokken, reparaties, enz. Ten slotte is er het probleem om voor zulk een geweldig schip emplot te vinden. De grootste tankschepen hebben, wat hun gebruik betreft, slechts een gering aanpassingsvermogen; zij moeten in feite worden gezien als het equivalent van pijpleidingen die het basisverkeer bewerkstelligen tussen enkele grote laadhavens en enkele grote zonder moeilijkheden te bereiken raffinaderijen.

De relatieve kosten voor het vervoer van een ton olie met tankschepen van verschillende tonnage op het traject Kuwait –San Francisco.



De bedrijfskosten zijn gebaseerd op Duitse loonschalen en zijn inclusief afschrijving van de vermoedelijke bouwkosten over een periode van 20 jaar, alsmede 5% rente over het uitstaande kapitaal. Van de bouwkosten is aangenomen dat zij in overeenstemming zijn met de huidige prijsniveaus in Duitsland voor de desbetreffende tonnages. Aangenomen is dat de schepen worden aangedreven door stoomturbines met tandwieloverbrenging.

Afgezien van besparingen met betrekking tot de exploitatie, is de mogelijkheid om van het Suezkanaal gebruik te maken voor vele reders een factor van belang. Het grootste schip dat, volgeladen, de doorvaart kan maken is een tanker van 42.000 tot 43.000 ton, terwijl een schip van 65.000 ton ongeveer het grootste is dat, in ballast of gedeeltelijk geladen, door het kanaal kan passeren. Vandaar dat men, als veiligheidsmaatregel tegen een eventuele sluiting van het Suezkanaal, waarschijnlijk het best schepen van de laatstgenoemde tonnage kan bouwen; immers, door volledig beladen om de Kaap te varen en in ballast via het Suezkanaal terug te keren, kan zo'n schip olie tegen ongeveer dezelfde kosten vervoeren als een schip van 43.000 ton dat in beide richtingen van het Suezkanaal gebruik maakt.

Ofschoon de technische kennis voor het bouwen van zeer grote schepen reeds bestond lang voordat de behoefte aan mammoettankers werd gevoeld, stellen deze schepen met betrekking tot ontwerp en bouw toch speciale problemen aan de orde. In het bijzonder heeft een schip dat onder



een enkel dek een lading vervoert van bijvoorbeeld 100.000 ton, midscheeps dikkere huidplaten nodig dan ooit tevoren, aan welke eis wellicht slechts kan worden voldaan door twee of meer dünnere platen aan elkaar te klinken. De bouwers van reuzentankers hebben, evenals degenen die met de bouw van andere staalconstructies belast zijn, profijt getrokken van de verbeteringen in de kwaliteit van staal die de vrucht zijn van het intensieve researchwerk van de afgelopen 20 jaar op metallurgisch gebied. Zij hebben in nog grotere mate geprofiteerd van de vorderingen die door de lastechniek zijn gemaakt, alsmede van het steeds toenemend gebruik van „prefabricated” onderdelen.

Hoewel het eerste geheel gelaste schip reeds in het begin van de twintiger jaren te Birkenhead werd gebouwd, was het de Tweede Wereldoorlog, met zijn dringende behoefte aan snelle scheepsbouw, die het gelaste schip feitelijk de plaats gaf die het toekwam. De bekende nadelen van deze constructie-methode, zoals met name grotere kans op breuk door brosheid en grotere gevoeligheid voor trillingen, worden gestaag ondervangen door verbeterde metaalsoorten en door de vorderingen die worden gemaakt bij het ontwerpen; en de voordelen van een snellere en lichtere constructie, alsmede die van een gladder oppervlak, worden volledig uitgebuit naarmate het automatisch lassen verdere vorderingen maakt.

Aangezien door lassen op het gewicht wordt bespaard, houdt deze methode tevens lagere aanvangskosten in. Voor een tankschip van 18.000 ton, bedraagt het gewichtsverschil van de romp tussen een geheel gelast en een geheel geklonken schip ongeveer 2000 ton, en ofschoon nog nooit een geheel geklonken tankschip van 30.000 ton is gebouwd, zou het verschil voor deze klasse ongeveer 3300 ton zijn. Met andere woorden, wat 20 jaar geleden een tankschip met een draagvermogen van 16.000 ton zou zijn geweest, heeft thans een vervoerscapaciteit van 18.000 ton. Bovendien maakt de gladdere romp het mogelijk om, met hetzelfde vermogen, een hogere snelheid te verkrijgen of om, met dezelfde snelheid, het brandstofverbruik met 13 % te verminderen. De besparing in bedrijfskosten die door het geheel gelaste schip mogelijk wordt gemaakt, wordt door sommige autoriteiten op dit gebied op niet minder dan 25 % geschat, doch het juiste getal zal gedeeltelijk afhangen van het peil der vrachtprijzen waarvan men is uitgegaan.

Aan de besparingen, verkregen door het lassen, heeft de scheepsbouwer nog het voordeel van de „pre-fabricated” onderdelen toegevoegd — een techniek waarin de Japanners verder schijnen te zijn gevorderd dan wie dan ook. Deze methode maakt het mogelijk om grote secties, die elk tot 50 ton toe wegen — en in bijzondere gevallen zelfs 100 ton — gelijktijdig in elkaar te zetten en deze vervolgens in het schip te monteren. Behalve het feit dat vele werkzaamheden in een beschutte ruimte kunnen worden uitgevoerd, maakt deze moderne techniek een rationeler gebruik van de beschikbare arbeidskrachten mogelijk, terwijl tevens de capaciteit van elke scheepshelling wordt vergroot. Volgens sommige zegslieden zijn „prefabricated” onderdelen en automatisch lassen verantwoordelijk voor verviervoudiging van de bouwcapaciteit van een aantal scheepswerven. Dit verklaart hoe de scheepsbouwers over de gehele wereld met zulk een opvallend succes hebben kunnen voldoen aan de nog nooit eerder geziene vraag van de aardolie-industrie naar nieuwe tankschepen.

Met betrekking tot de voortstuwingswijzen voor de huidige supertankschepen kan worden gezegd, dat verreweg de populairste hiervan de stoomturbine is, die vóór de oorlog uitsluitend in oorlogsschepen en snelle passagiersschepen werd gebruikt. Verschillende tankschepen werken thans met een stoomdruk van niet minder dan 850 p.s.i. (ongeveer 60 kg/cm<sup>2</sup>) en op een temperatuur van 850° F tot 1200° F toe, tegenover een maximum dat 10 jaar geleden kon worden bereikt van ongeveer 400 p.s.i. ( $\pm$  28 kg/cm<sup>2</sup>) en 450° F. Dit heeft het totale brandstofverbruik in schepen met de beste machine-installaties teruggebracht tot ongeveer 0,52–0,54 lb per as p.k., waardoor derhalve de nuttige belasting wordt vergroot, terwijl tevens de kosten vóór brandstof worden verlaagd. Naar de mening van de heer Trypanis is toepassing van een nog hogere stoomdruk en temperatuur echter niet waarschijnlijk, omdat het verhoogde rendement de grotere moeilijkheden van onderhoud niet zou compenseren.

Op het gebied van de middelgrote vermogens (d.w.z. tot

8.000–10.000 as p.k.) heeft de dieselmotor uiteraard een vooraanstaande plaats verworven, in het bijzonder de tweetakt motor met drukvulling die stookolie als brandstof gebruikt. Ook hier zijn zowel in de verhouding vermogen/gewicht als in het brandstofverbruik verbeteringen aangebracht. Als voorbeeld voor het tegenwoordige gewicht van een langzaam werkende dieselmotor (tot aan 150 omwentelingen per minuut) van 8.000 as p.k., geldt ongeveer 130 lb per as p.k., met een brandstofverbruik van 0,36 lb bunkerolie C per as p.k. Voor de middensnelheden (200–300 omwentelingen per minuut) zijn de overeenkomstige cijfers per as p.k., 62 lb gewicht en een verbruik van 0,36 lb gasolie.

Ingrijpende veranderingen zijn eerder te verwachten in de wijzen van voortstuwing dan in het ontwerpen van schepen in de nabije toekomst. In de laatste jaren zijn grote vorderingen gemaakt met de scheepsgasturbine. Maar de heer Trypanis is van mening, dat de grote meerderheid in de scheepvaartwereld er nog niet van overtuigd is dat deze energiebron in aanschaffingskosten, brandstofverbruik of betrouwbaarheid kan concurreren met de stoomturbine of de dieselmotor. Hij gelooft dat een ontwikkeling waarbij de gasturbine met rechtstreekse doorvoer (straight gasturbine) wordt gekoppeld aan een gsgenerator met vrije zuiger (freepiston gas generator), meer perspectief zou bieden. Op deze wijze zouden de voordelen van verbranding van de brandstof door hoge compressie (zoals in de dieselmotor het geval is) kunnen worden gecombineerd met de toepassing van de energie verkregen met een turbine die werkt op temperaturen welke kunnen worden vergeleken met die welke in de stoomturbine optreden. Dit zou leiden tot lagere onderhoudskosten en tot een brandstofverbruik dat te vergelijken is met dat van een dieselmotor, doch zonder de aan de dieselmotor verbonden nadelen, zoals het gewicht, moeilijk te hanteren omvang, zware krukas en een neiging tot trillen.

Van de andere nieuwe ideeën voor het voortstuwen van schepen is de toepassing van kernenergie verreweg de meest belangwekkende. Een dergelijke inrichting is commercieel nog niet uitvoerbaar, doch de als gevolg van het geringe gewicht van de brandstof (een voordeel dat gedeeltelijk wordt tenietgedaan door een paar honderd ton afschermingsmateriaal) verkregen grotere nuttige belasting, alsmede het vermogen om gedurende een jaar of langer op een enkele brandstoflading te werken, zijn voordelen die de veel hogere kapitaalkosten en de bedrijfsmoeilijkheden van de kernenergie-installatie eens volledig zullen goedmaken. Wanneer het door kernenergie voortgestuwde tankschip eenmaal commerciële werkelijkheid is geworden, zal het uiteraard het best geschikt zijn voor lange trajekten, waar de besparing in brandstofgewicht het grootst zal zijn. De installatie zal uitstekend geschikt zijn voor de aandrijving van mammoet-tankers in bedrijf op een pendeldienst om een bepaalde raffinaderij te voorzien van ruwe olie die uit één produktiegebied afkomstig is.

De heer Trypanis voorziet ook een aanzienlijke ontwikkeling in de tankschepen voor het vervoer van propaan en butaan — zo niet voor aardgas — waarvan er thans ongeveer 20–25 in de vaart zijn en die tot doel meestal zijn verbouwd. Een klein Deens schip van 499 ton bruto, dat in 1953 in dienst werd gesteld voor het vervoer van butaan, was waarschijnlijk het eerste tankschip dat speciaal werd bestemd voor vloeibare petroleumgassen<sup>\*</sup>). De Koninklijke/Shell Groep heeft thans een aantal van deze schepen in dienst in het Caraïbische gebied en andere maatschappijen gaan de bouw van deze schepen ter hand nemen of gaan ertoe over deze te charteren. De laatste jaren is er een intense belangstelling gewekt voor de mogelijkheid om vloeibaar aardgas te vervoeren, waarvan in het Midden-Oosten enorme hoeveelheden worden verbrand; alleen al in Saoedi-Arabië ongeveer 500 miljoen kubieke voet per dag. Dit zou een ontzaggelijke taak zijn, aangezien aardgas slechts bij uiterst lage temperaturen vloeibaar kan worden gemaakt. De problemen die zich hierbij voordoen zijn echter in studie genomen en er worden vernuftige voorstellen gedaan over ded vraag hoe de energie, gebruikt om het gas vloeibaar te maken, weer kan worden teruggewonnen. Indien het vraagstuk, een geschikt, economisch verantwoord schip te bouwen voor het vervoer van aardgas over lange afstanden, niet kan worden opgelost, blijft nog de mogelijkheid over om de 3 of 4 % butaan en propaan die zich in dit gas bevinden te extraheren en dit te vervoeren. Wellicht kan men

<sup>\*</sup> De eerste Shell-gastanker, het s.s. „Agnita” kwam in 1931 in de vaart (Red.).



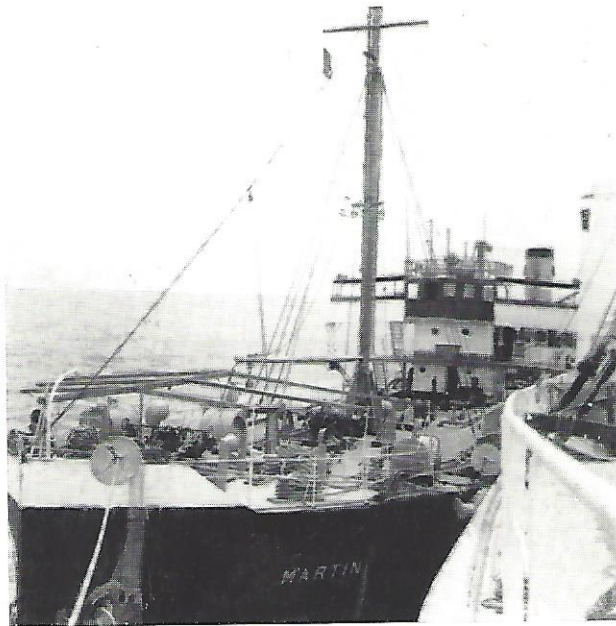
aanvankelijk langs deze weg vorderingen verwachten. Ten slotte is er de interessante mogelijkheid van het onderzee-tankschip. De voorbereidende werkzaamheden voor het ontwerpen van dergelijke schepen, alsmede proeven met de daarvoor bestemde tanks vinden plaats in Groot Brittannië, terwijl de Japanners, naar verluidt, plannen in studie hebben voor een schip van 30.000 ton van dit type. Zo'n schip zou met een bepaalde voortstuwingsinstallatie sneller zijn dan een normaal oppervlakteschip, omdat het zou zijn gestroomlijnd en niet de golfverwekkende weerstand zou hoeven te overwinnen die het grootste deel vormt van de energie behoefte van een snelvarend oppervlakteschip. Om dezelfde redenen zou het schip ook lichter zijn in gewicht. De schrijver staat dan ook een door kernenergie aangedreven onderzee-tankschip voor ogen (dat geen zuurstof voor verbranding nodig heeft), met afstandsbediening door een handjevol mensen vanaf een ruimte niet groter dan die van een commandobrug. Bij aankomst in de laad- of loshaven zou het schip moeten worden overgedragen aan walpersoneel, terwijl de eigen bemanning werkt volgens een systeem zoals

dat is ingevoerd voor bemanningen van vliegtuigen op geregelde luchtvaartlijnen.

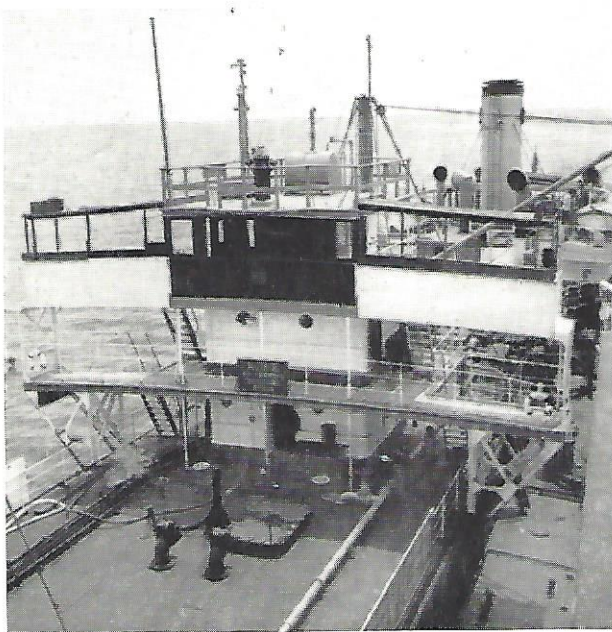
Zelfs zij die niet zó ver met schrijver dezes zouden willen meegaan, zullen het wellicht met hem eens zijn dat een zekere mate van standaardisatie in de bouw van tankschepen gewenst is; het zonder enig overleg bouwen van schepen van allerlei afmetingen en types kan slechts leiden tot een ondoelmatig gebruik van kapitaal. Naar zijn mening dienen reuzentankers, zo veel mogelijk, enkel en alleen als mobiele reservoirs te functioneren; de installaties op de wal of op een drijvend opslagstation dienen alle taken over te nemen die daaraan kunnen worden overgedragen. Ten slotte is hij van mening dat het lossen op zee door drijvende leidingen (op de wijze zoals dit op sommige plaatsen in de Perzische Golf met het laden van tankschepen geschiedt) op sommige van de toekomstige raffinaderijopslagstations zou kunnen worden ingevoerd, ter ondervanging van het bezwaar van beperkte diepgang en ter vermindering van de kapitaaluitgaven.

### s.s. „Martina”

De heer H. H. J. M. van Vlerken, radiotelegrafist ex s.s. „Glebula” en m.s. „Cinulia”, die thans werkzaam is aan boord van het Zweedse m.s. „Bonita”, zag in Port of Spain op Trinidad nog een oude bekende van onze C.S.M.-vloot, n.l. het s.s. „Martina”. Dit schip werd in 1924 gebouwd bij de Rot-



terdamsche Droogdok Maatschappij en heeft een draagvermogen van 3381 ton. In 1953 ging het over naar de United British Oilfields of Trinidad Ltd. en doet sedert die tijd dienst als bunker-schip in de haven van Port of Spain. De hier gepubliceerde foto's werden door de heer v. Vlerken gemaakt.





PROMOTIES PER 1 JULI 1957.

De Directie heeft besloten, aan de hand van de ranglijst de hieronder genoemde heren van ons officierenkorps tot een hogere rang te promoveren:

**Tot Gezagvoerder:**

J. de Nijs, J. W. Jansen, F. J. Nieuwenhuis, C. Cupido, L. Polderman, A. Verkerk.

**Tot 2e Stuurman:**

R. J. Wyrdeман, A. J. Schumm, J. F. Roukema.

**Tot 3e Stuurman:**

L. Becker, T. de Lijster, W. Bosma, H. J. Jorna, R. A. Kattenburg Schüler, G. W. Bouma, L. Klarenbeek, L. M. de Keyzer, W. Kruse, P. C. Rakké, P. M. Coté, H. Romkes, J. G. de Ruiter, J. van Oosterhout, G. Vlas, F. G. Hitzert, R. Knol, P. C. Bays, P. R. Brunet de Rochebrune.

**Tot Hoofdwerktuigkundige „C“:**

P. S. Douglas, P. G. Polman, A. G. Daal, G. J. Logeman, P. D. J. H. Slegtenhorst, H. van Manen, P. J. H. Etmans.

**Tot 2e Werktuigkundige:**

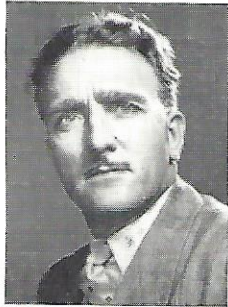
J. H. M. Hanssen, K. J. Wiessner, D. Mier, J. P. Ferwerda, A. Baljet, F. in 't Veld, J. J. Binkhorst, E. Rouw

**Tot 3e Werktuigkundige:**

H. E. Nijzink, H. P. Fraikin, S. G. Tieleman, F. de Roos, C. J. Bokma, H. A. Kerkhof, J. Meenderink, J. Vos, P. J. A. Wibier, D. Koning, R. Praasterink, W. Groenendijk, A. Buis, H. Blaauw, L. J. A. Kieven, Th. P. van den Nieuwendijk, J. H. M. Schrijver, R. Priem, W. van den Bosch, F. Th. E. Spijker, A. C. Jonkers, W. J. van der Hoek, J. van Duuren, C. F. de Jong, P. J. de Groot, A. W. Brakel, E. H. C. Mengerink, F. J. van der Velden, A. Spuybroek, C. A. J. Molhoek, P. G. Eekman.

**Tot 4e Werktuigkundige:**

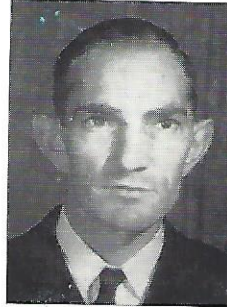
F. L. Alexandre, O. K. Nicolai, Th. E. Kniff, S. Straub, J. Krikke, J. G. Bron, L. C. Spoon, C. C. Bartels, R. N. Groen, L. J. Welling, J. Groen, T. van Os, E. J. Branger, G. Veldt, W. Tavenier, A. J. G. Weitzel, J. Winder, H. J. Balk, C. Keyzer.



J. de Nijs



J. W. Jansen



F. J. Nieuwenhuis

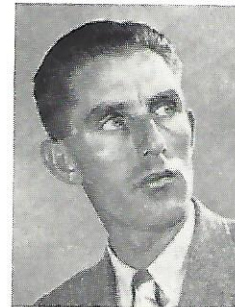


C. Cupido



L. Polderman

Tot  
Gezagvoerder



A. Verkerk



P. S. Douglas



P. G. Polman

Tot  
Hoofdwerktuig-  
kundige  
(C)



A. G. Daal



G. J. Logeman



P. D. J. H. Slegtenhorst



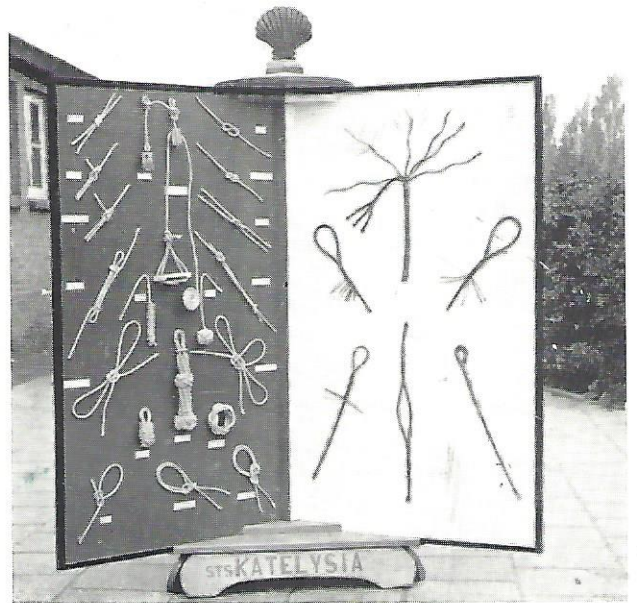
H. van Manen



P. J. H. Etmans



# s.t.s. „Katelysia” en de Ireneschool

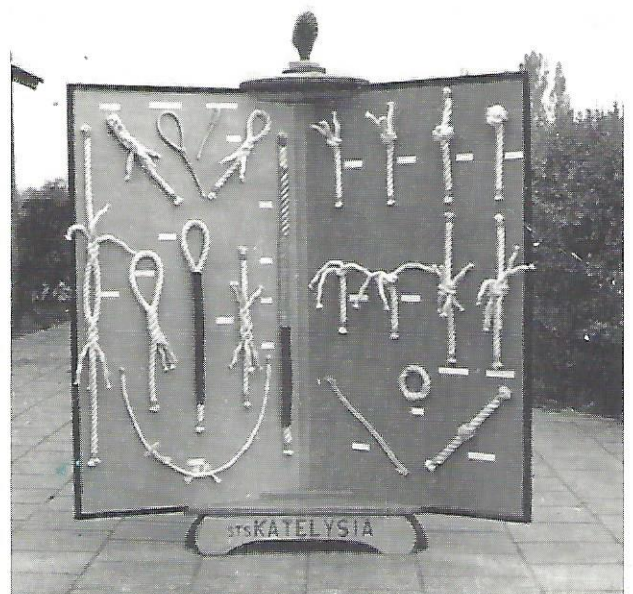


Alhoewel de adoptie van het s.t.s. „Katelysia” nog maar van zeer recente datum is, heeft men een goed contact kunnen leggen dat voorlopig culmineerde in de aanbieding, door Kapitein Rehwinkel, van enige panelen met schiemanswerk vervaardigd door een aantal opvarenden van dit schip. Deze aanbieding vond plaats in het schoolgebouw te Treebeek (L) op 14 mei j.l. De heer en mevrouw Rehwinkel waren na de aanbieding, waar ook een aantal Shell-films werden vertoond, de gasten van het Schoolbestuur en de dag volgende op het feest voor de scholieren werd besteed met een bezichtiging van Zuid-Limburg wat betreft mevrouw Rehwinkel boven de grond en wat de kapitein aanging beneden de aarde. Zij namen hem maar liefst mee naar 740 meter onder de grond! „Heel interessant”, was het commentaar na de rondgang, waar wij menen toch te mogen constateren dat hij de voorkeur geeft aan de oppervlakte van de aarde en . . . de zee.

Dit op zo prettige wijze gelegde persoonlijke contact vond vrijwel onmiddellijke voortgang toen de aflosser van kapitein Rehwinkel aanbood de „penvriendinnen en -vrienden” aan boord te ontvangen gedurende de aanstaande dokbeurt van het schip in Rotterdam. Dit bezoek vond plaats op 4 juni d.a.v. Een verslag van dit bezoek laten wij hiernaast volgen.







Op de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij is er de gebruikelijke bedrijvigheid. In een stille hoek ligt de „Katelysia” te wachten op haar dokbeurt, maar vandaag in het bijzonder op het bezoek van de Ireneschool te Treebeek, die haar geadopteerd heeft.

Buiten wacht een „commissie van ontvangst” van Shell Tankers en de Nevas. Er rijden vele autobussen af en aan, maar „de bus” waar het wachten op is, is uit de verte al gemakkelijk te herkennen: Shell-vlaggen voor de ramen, de naam „Katelysia” in grote letters op de wanden en — vanzelfsprekend — gejoel van vrolijke kinderstemmen.

Meester Steen en de 28 aan hem toevertrouwde leerlingen stappen op het terrein van de werf uit en na een hartelijke begroeting gaat de jeugd — ietwat bedremmeld bij het zien van die machtige gevaarten — in geordende colonne naar het schip, dat dan stormenderhand genomen wordt... het is immers hún schip! Op de brug wachten gastheer en gastvrouw: Kapt. Van Oudvorst en echtgenote.

De kinderen verkennen in ijtempo de brug — voor uitleg hebben ze nu nog geen geduld — en rennen dan de trappen weer af als blijkt dat op het onderbrugdek versnaperingen voor hun klaar staan.

Een van de jongens — Pietje, ongeveer 10 jaar oud — ziet een geuniformeerde heer met vele mouwstrepen en waagt de vraag: „Bent U de kapitein?” Op het bevestigend antwoord zegt hij trots: „We hebben een cadeau voor U bij ons!”

Meteen wordt hij door zijn klasgenoten aangevallen: „Dat had je nog niet moeten zeggen!” ... „Ik heb toch niet gezegd wát het is”, antwoordt hij kalm. Stuurman Roeten stelt zich beschikbaar

Er was e...  
mand die ons de machine's aan wies de ene van het roer enz. Daar was het nu glad daar kon je uit glibberen. En een aardappels machietje en een groot formis waar me eten op hooften en een was me brood in bakken. Op het radar mag je alleen maar stipjes, vlak bij het roer was iets dat kon je op langzaam naar netje of volle kracht achter uit, of volle kracht vooruit

Toen moest de stuurman even weg Toen hebben we overal geteime gamgetjes gevonden, we hebben de roescheepstak ook gezien. Toen we naar huis gingen kregen we allemaal een sinaasappel, de sinaasappel van Nettie dreef in het water die was uit haar zak gerd. Wij gaven de kapitein foto's

Maar we hebben het er heel erg fijn gehad té moesten ook een liedje zingen... daar was een man op een, daar was

En daar na mijn wij bij de kok geweest en die had grote pannen.

De kombuis hebben we ook gezien. En Jammie de licaaf rond de markonist een aardig ventje

De eerste stuurman was een grappenmaker. Hij deed net of hij heel streng was. En pietje ging er telkens vandoor. Nou we hebben genoten hoor!



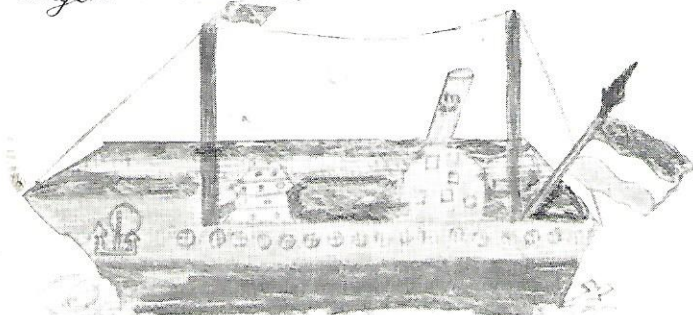
Wij moesten om om half zeven op school zijn Toen stapten wij in de bus Toen we in Breda kwamen zag ik hele grote gevangenis En toen wij aan boord kwamen was het eerst een beetje griezelig

En de eerste stuurman riep dat we een opstel moesten maken over het schip en wie het mooiste opstel maakte kreeg een appje.

In sommige tanks zat water voor de tanks wat uit te spullen En achter de schoorsteen was een zwembad het was niet zo groot maar dat hoeft ook niet dan duik je maar in de zee

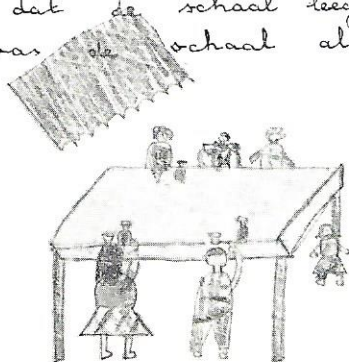
En toen moesten we naar de school. Daar moesten Henkie en ik een foto van de Kapitein nemen. Henkie moest hem nemen en ik moest een spreuk opzeggen. We kregen er broodjes en limonade.

P.S. Er was ook een scheepskat. En we moesten ook het liedje zingen van de Kapitein



En wij zijn in de machinekamer geweest De benen raken onder de olie. En de jurk van mij ook.

kapitein dat de schaal leeg moest, en in een minuut was de schaal al leeg.



om de kinderen rond te leiden. Hij heeft er kennelijk plezier in en de kinderen hangen aan zijn lippen, terwijl het schip van de ankerkettingen tot het zwembassin bekeken wordt. Voorzichtig wagen ze een blik in een van de diepe tanks.

Het slot van het eerste deel van het bezoek geldt de kombuis en de vrieskamer. Enkelens ontdekken de ingang tot de machinekamer, de meisjes kijken wat huiverig in de schier eindeloze diepte, maar de jongens — Pietje voorop, die de trappen al afdalt — willen dit machtige deel van het schip graag bekijken. Dit bezoek blijft echter gereserveerd tot na de lunch.

Vóór de aanval zingen de kinderen het onder leiding van de heer Steen ingestudeerde „Katelaysia-lied” en laten ze de „Katelaysia-yell” horen.

Dan volgt de broodmaaltijd: stapels belegde broodjes die als sneeuw voor de zon verdwijnen, en limonade.

Wanneer de kinderen — voorlopig — verzadigd zijn, volgt een rondgang onder deskundige leiding door de machinekamer.

Daarvan teruggekomen, wordt de eet-salon — waar de ouderen juist zitten na te tafelen — bestormd en bezet. Ieder werpt zich in een stoel en Pietje zet zich uiteraard aan de Kapiteinstafel. Hij praat en vraagt honderduit.

Horen en zien vergaat, maar met een enkele stoot op de fluit weet meester Steen de orde te herstellen om daarna over te gaan tot aanbidding van het cadeau: een grote foto van de hele klas, die door Kapt. Van Oudvorst dankbaar wordt aanvaard. Nogmaals klinkt de „Katelaysia-yell”, waarna de kinderen zich beijveren om aan te wijzen waar ze op de foto staan.

Schalen met belegde broodjes, koekjes en sinaasappelen worden binnengedragen en Kapt. Van Oudvorst's order dat alles op moet worden prompt opgevolgd.

Een groot deel wordt als mondvoorraad meegenomen, met het oog op de grote reis die ze nog voor de boeg hebben.

Als laat in de middag afscheid genomen wordt, komt dit voor de kinderen nog te vroeg. Een voor een danken ze Kapt. Van Oudvorst voor alles wat ze gezien en genoten hebben, de bus slokt de Treebeekse jeugd weer op voor alle ramen wuivende handen, dan wordt de terugreis aanvaard en verdwijnt de „Shell-bus” uit het gezicht.

Dat het contact met „de Shell” niet van voorbijgaande aard is, blijkt wel uit de opmerking die Pietje aan de kapiteinstafel maakte: „Ik word later officier op de „Katelaysia!”

Een woord van dank ook dezerzijds aan Kapt. Van Oudvorst voor de onvergetelijke dag die hij de kinderen bezorgd heeft!



Gemeerd liggend te Port Okha (India) ontvingen wij een uitnodiging van de plaatselijke voetbalclub der „Burmah-Shell” om een voetbalwedstrijd te spelen. Dit idee werd met gejuich ontvangen, aangezien er weinig vertier is op deze kusten. Een elftal werd samengesteld onder leiding van Sparks. Aangezien er te weinig officieren waren werden er enige Chinezen te voorschijn getoverd, die de rol van voorhoede moesten vervullen. Uit gaten en hoeken werden oude schoenen te voorschijn getoverd, aangezien er slechts 1 paar voetbalschoenen aan boord bestond.

De gesprekken waren pessimistisch, zoals 13-0 en hoger, maar toch lieten we de moed niet zakken. Ook hoorden we dat het elftal der „Burmah-Shell” twee maal per week trainde en aan boord hadden de meesten in geen jaren een bal aangeraakt.

De wedstrijd was vastgesteld op 's avonds zes uur en om half zes kwam dan ook een vertegenwoordiger van het elftal, keurig in sportkleding, ons halen.

Wij waren gekleed in witte broek en „knokfrokke”. Het veld deed denken aan een woestijn bezaaid met stenen, terwijl tevens voor de liefhebbers dwars over het veld een strook van twee meter liep, waar de ossekarren over reden. Gedurende de wedstrijd werd dit verkeer echter omgelegd.

Daar werd het aanvangsein gegeven en begon de wedstrijd. We gingen meteen met volle kracht van start met het gevolg, dat na twintig minuten iedereen liep te hijgen behalve de keeper. In de eerste helft hadden we behoorlijk overwicht, maar tot doelpunten maken kwam het niet. Wel beet hier en daar iemand in het zand, maar dat mocht geen naam hebben. De ruststand was dus 0-0. Na de rust beten de Indianen fel van zich af, zodat ons doel als schietschijf dienst deed. Maar wij lieten ons niet kennen en stormden naar voren om weer teruggedrongen te worden. Tot dan vijf minuten voor het einde wij het heft weer in handen kregen, maar geen kans zagen een doelpunt te scoren. En zo kwam dan het einde met 0-0.

Na afloop een gezellig samen zijn met een koude drank, terwijl tevens het elftal in het clubboek geschreven werd. En daar bleek, dat de rest der schepen, die gespeeld hadden in Port Okha, alle het moede hoofd hadden moeten buigen en met verlies naar huis werden gestuurd. Wij echter konden terugzien op een geslaagde wedstrijd, alhoewel de volgende dag diverse mensen zich voortsleepten vanwege de stijfheid. Al met al blij dat we volgende dag vertrokken, want van een revanche wedstrijd was zodoende niets gekomen.

C.M.

#### KUNSTENAARS VOOR!

In het begin van het volgend jaar zal onder de naam „Arti et Pectini 1958” een tentoonstelling worden gehouden van kunstwerken die vervaardigd zijn door personeelsleden van tot de Koninklijke/Shell Groep behorende Maatschappijen in Nederland, waartoe uiteraard ook kunstwerken van onze zeevarenden worden gerekend.

Voor inzending komt uitsluitend in aanmerking eigen en oorspronkelijk werk, dus geen kopieën, zoals:

- olieverf-schilderijen,
- waterverschilderijen, gouaches en temperas,
- grafisch werk (etsen, lithografieën, houtsneden, linoleumsneden) en tekeningen,
- boetseer- en beeldhouwwerk.

Werkstukken behorende tot de categorieën siersmeedwerk en kunstnijverheid kunnen niet opgenomen worden.

Een uit buitenstaanders gevormde jury van deskundigen zal beoordelen, mede met het oog op de beschikbare tentoonstellingsruimte, welke van de ingezonden werkstukken voor de tentoonstelling in aanmerking komen; voor elke van bovengenoemde categorieën inzendingen zal zij een eerste en een tweede prijs toekennen van respectievelijk f 150,- en f 100,-.

Aanmelding tot deelneming dient uiterlijk te geschieden op 2 januari 1958.

Nadere gegevens omtrent wijze van aanmelding, inlevering, enz. zullen per rondschrjven worden medegedeeld.

Wij vertrouwen dat de kunstenaars onder onze zeevarenden hun „kunstenaarslicht” niet onder de korenmaat zullen laten schijnen en zich in grote getale zullen aanmelden!

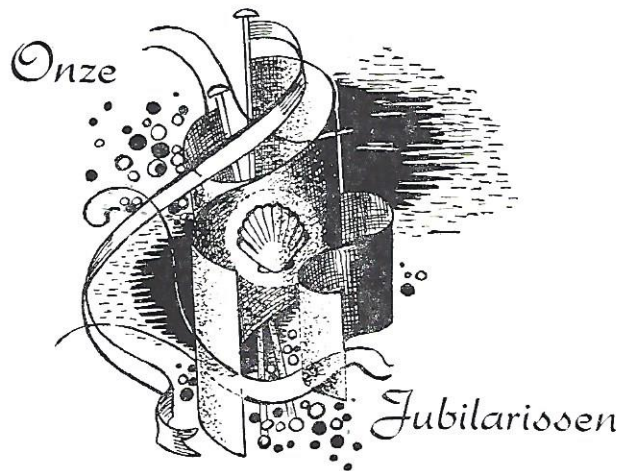
#### KAPITEIN I. ROOS GERIDDERD.

Zoals wij reeds in ons juni 1957 nummer vermeldden, werd ter gelegenheid van de verjaardag van Hare Majesteit de Koningin de Comodore van onze vloot, Kapitein Iemke Roos, onderscheiden met de benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Op dinsdag 25 juni j.l. werden de versierselen behorende bij deze onderscheiding aan hem uitgereikt op het kantoor te Rotterdam, in tegenwoordigheid van mevrouw Roos, de heer E. H. Larive en enkele andere functionarissen van de Maatschappij.

De uitreiking geschiedde door de heer A. Mol namens Zijne Excellentie de Minister van Verkeer en Waterstaat. In zijn toespraak releveerde de heer Mol de verdiensten van Kapitein Roos, welke voor de Minister aanleiding waren geweest hem voor deze decoratie voor te dragen.

Nadat de heer Mol hem de versierselen op de borst had gespeld mocht Kapitein Roos de gelukwensen van zijn Directie en andere aanwezigen in ontvangst nemen, waarna het gezelschap zich verenigde aan een gezamenlijke lunch.



A. Langendoen  
Gezagvoerder  
1927 - 20-7 - 1957



K. van der Horst  
1e stuurman  
1947 - 23-7 - 1957



# Vlootverhalen

(Vrij sterk).

(Enige gelijkenis met levende personen of ware gebeurtenissen is zuiver toevallig).



De heer D. Stolwijk die in 1956 aan boord van één onzer K-schepen een reis naar Curaçao meemaakte, kreeg vanzelfsprekend de kans een aantal „betere” verhalen te horen gedurende het borreluurtje.

Natuurlijk heeft de heer Stolwijk deze verhalen geïllustreerd, welke illustraties wij U hierbij laten zien.



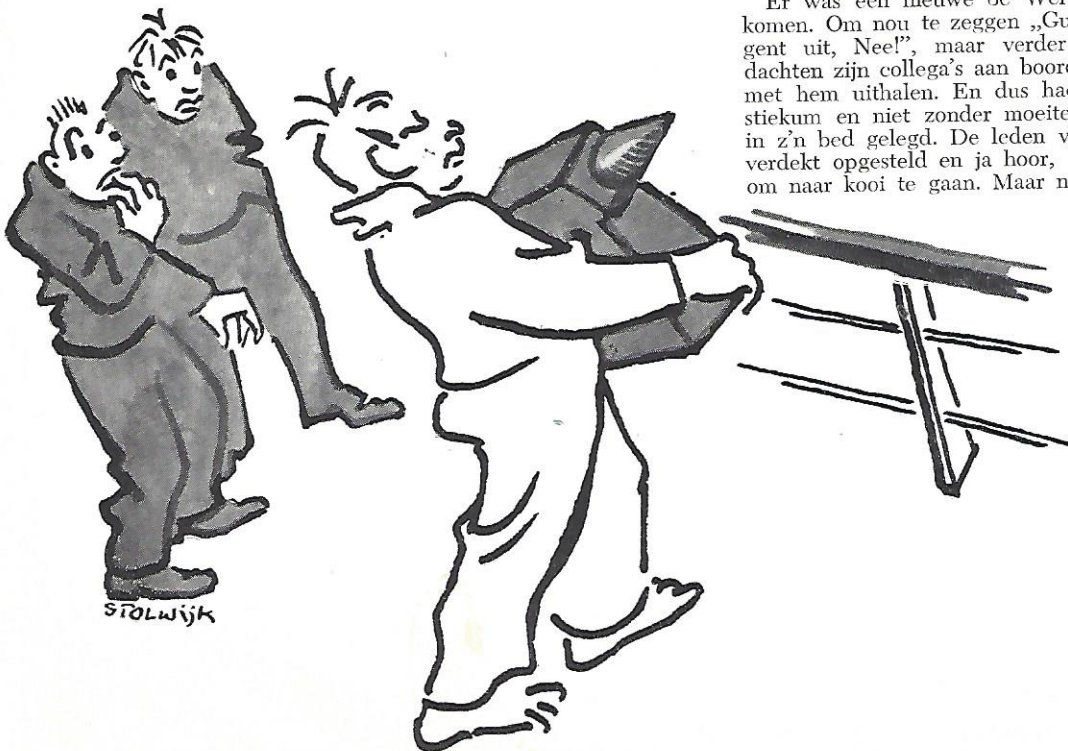
Een zeer fraai gedecoreerd bulletin kondigde aan dat we hedenavond aan boord ergens midden op de Atlantische Oceaan film zouden hebben. Nu was die filmapparatuur nog maar pas aan boord en was het dus nog een nieuwtje. Een paar grapjassen hadden aan enkele jonge groentjes verteld dat kaartjes voor de voorstelling bij de kapitein verkrijgbaar waren. Pakweg dat de deur van de kapitein plat gelopen werd voor kaartjes. De kapitein stuurde ze echter weer vrolijk door naar de 1e stuurman en pakweg dat deze dit karweitje weer „toevallig” aan de chef-hofmeester had overgelaten. Enfin, ze hebben de kaartjes nooit gezien, de film wél. Iemand zei nog, dat ze eerst een dubbeltje in de gleuf van het projectie toestel moesten gooien, maar daar traptten ze niet in.



We lagen in Soerabaja, jaren geleden in de goede oude tijd, en de 1e stuurman zou met een collega die daar aan de wal was geplaatst op Perak, de wal op gaan. Nu had die collega een nare gewoonte en dat was dat als hij iets te veel „op” had dan kon hij onafgebroken gaan zwammen. Nou, zoals dat dan gaat, ze waren gezellig naar „Hollywood” gegaan, natuurlijk stevig gedronken en toen ze weer zouden vertrekken had de collega er op aangedrongen, dat ze samen in een taxi naar Perak terug zouden gaan, hoewel de stuurman zijn bivak voor enige tijd in het „Simpang” Hotel had opgeslagen. Maar de stuurman was er natuurlijk helemaal niet op gesteld om eindeloze monologen aan te horen. Enfin, de taxi rijdt voor, de stuurman stapt eerst in doch ziet kans om er aan de andere kant bliksemsnel weer uit te stappen en de taxi rijdt wel met collega doch zonder stuurman weg. Laat die collega nu pas de volgende ochtend tot de ontdekking komen dat de stuurman rustig in „Simpang” lag te slapen en laat hij zich er nu over beklagen dat hij de hele weg terug in de taxi tegen de stuurman had zitten praten, die er niet was.



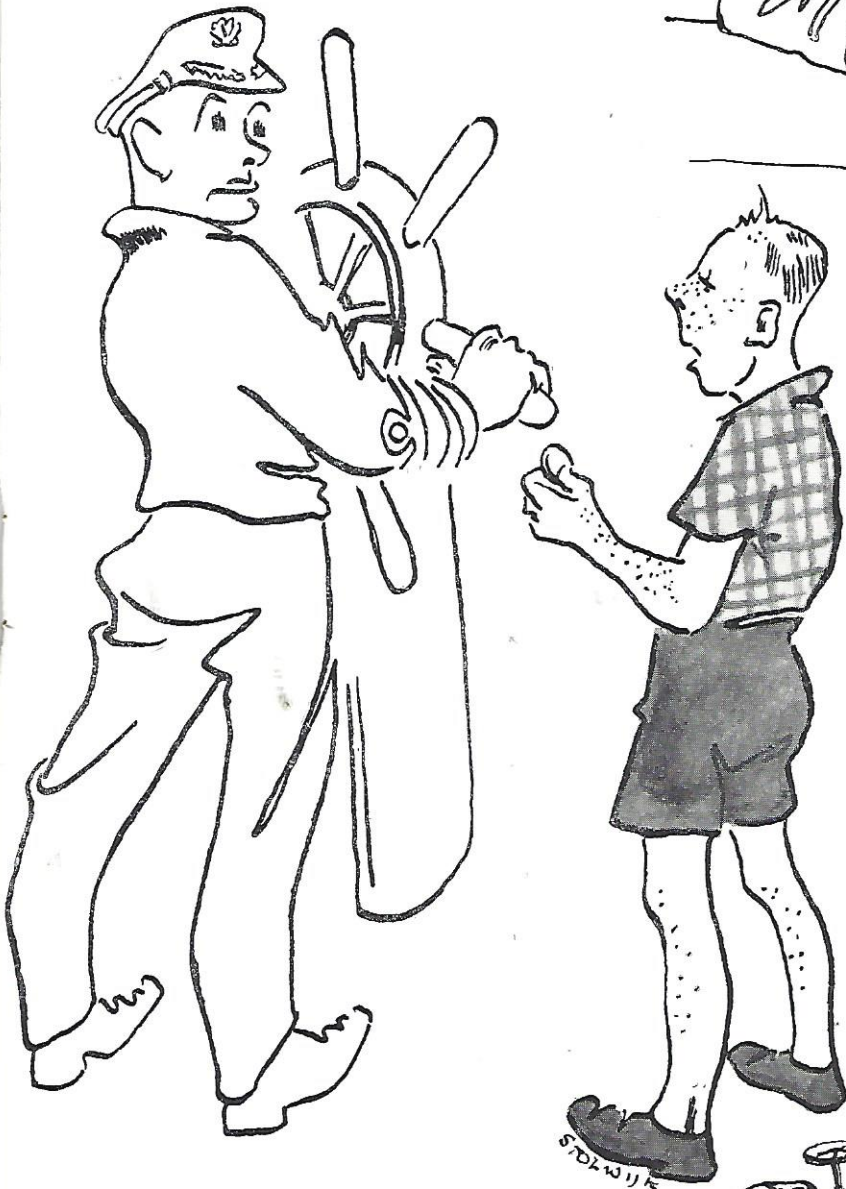
Er was een nieuwe 3e Werktuigkundige aan boord gekomen. Om nou te zeggen „Gut gut, wat ziet hij er intelligent uit, Neel!”, maar verder niet ongeschikt. Toch, zo dachten zijn collega's aan boord, zullen we eens een grapje met hem uithalen. En dus hadden ze na een paar dagen stiekum en niet zonder moeite het grote ijzeren aambeeld in z'n bed gelegd. De leden van het complot hadden zich verdekt opgesteld en ja hoor, daar ging hij z'n hut binnen om naar kooi te gaan. Maar nu bleek dat hij vrij sterk en zeker niet zo dom als hij er uitzag was want daar kwam me die vent met een onverstoobar stalen gezicht zijn hut uit, het aambeeld in zijn sterke armen dragend en plompt het ding zonder blikken of blazen over de muur in zee!!! Ik geloof dat hij al lang en breed in diepe rust was gezonken toen zijn collega's van hun stomme verbazing bekwamen en zaten te piekeren hoe dit verlies verantwoord moest worden!





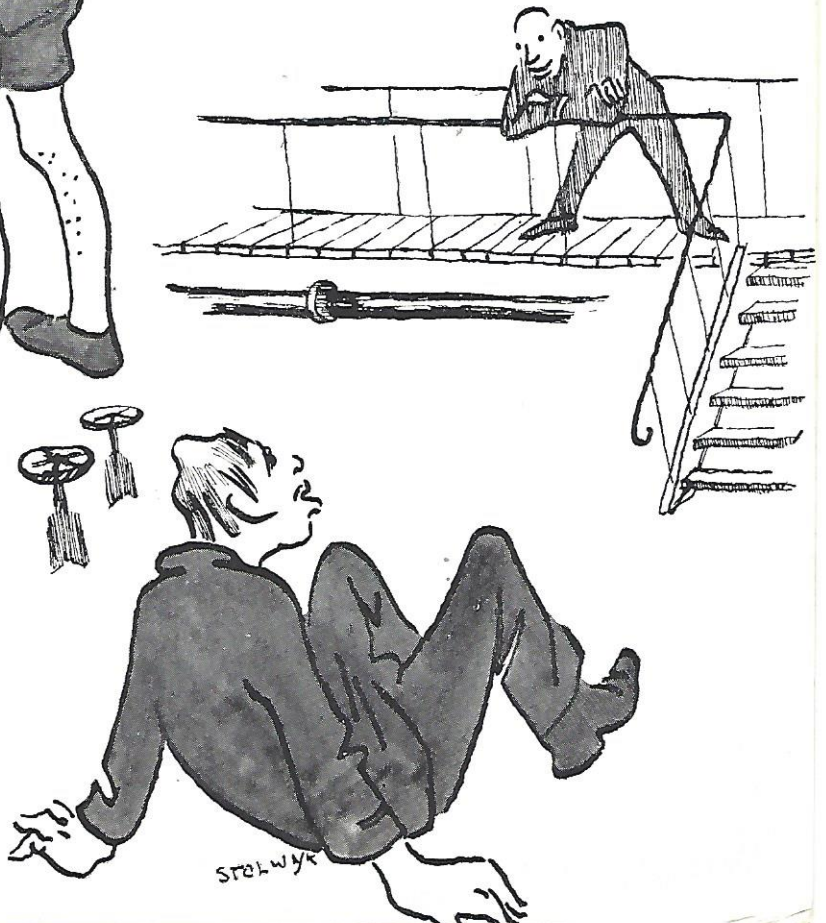
Zitten we op een goeie dag aan tafel voor het ontbijt. De 2e Werktuigkundige zit geduldig te wachten op een schoon bord en vooral ook op z'n gebakken ei (omdat het zo lekker is). De bediende echter in al z'n ijver, wil het net even te vlot doen, komt wel met de schaal met gebakken eieren aandrigen maar vergat het bord. De 2e Wtk, dit wel in de peiling hebbende, maakte toen nog een gebaar van „leg dat ei maar voor me neer” en de bediende, nog steeds onbewust dat er geen bord was, kwakt met een elegante zwaai een sappig gebakken ei pardoes op het tafelkleed.

★



★

Het was zondag en dus was er een beetje geborrel in de rooksalon achteruit. Na enige tijd wilde de 2e Werktuigkundige even naar het voorschip lopen over de loopbrug en komt daar halverwege de 1e stuurman tegen. Een hartelijke begroeting volgt en ze beginnen daar gezellig een boom op te zetten. Om de gezelligheid te verhogen wilde de 2e Wtk. even met z'n elleboog op de leuning van de loopbrug gaan hangen maar laat die dat nou net willen doen op de plaats waar de trap was. Gevolg, een fraaie duik en het volgend ogenblik zat de 2e Wtk. op dek. Dit weerhield hen echter niet om het gesprek in deze situatie voort te zetten. Pakweg dat pas de volgende ochtend de 2e Wtk. tot de ontdekking kwam, dat hij twee ribben had gebroken.







H. Buurman

## 10 JAAR DIENST.

Bootsman H. Buurman en pompman H. Van Ommering voltooiden respectievelijk op 11 juni en 11 juli van dit jaar een dienstperiode van 10 jaar op onze schepen. Wij bieden hen ter gelegenheid hiervan onze beste gelukwensen aan.



H. van Ommering

## PERSONALIA

**Gehuwd:**  
 28-5-'57 J. v. d. Werff, 5e wtk., met mej. J. C. Remeëus;  
 20-6-'57 H. Blaauw, 4e wtk., met mej. C. D. v. d. Gulik;  
 21-6-'57 F. de Roos, 4e wtk., met mej. A. Dob;  
 22-6-'57 B. R. Teuben, 2e stm., met mej. L. A. Duinker;  
 24-6-'57 M. Velthuyzen, 3e stm., met mej. G. Treep;  
 27-6-'57 W. P. v. d. Pijl, 2e wtk., met mej. C. v. d. Graaf;  
 8-7-'57 A. Krijgsman, 3e stm., met mej. G. Lip;  
 18-7-'57 J. W. v. d. Veen, 5e wtk., met mej. J. C. Horlings;  
 17-7-'57 C. Kloosterboer, 5e wtk., met mej. J. W. de Krijger.

**Geboren:**  
 28-5-'57 Cornelia Maria, dochter van J. W. Sterringa, 2e stm., en mevr. J. M. Sterringa-Morée;  
 31-5-'57 Gratianus Joannes Maria, zoon van D. Rijk, 2e stm., en mevr. P. Rijk-Westdorp;  
 11-6-'57 Miriam Francesca, dochter van J. P. Braat, 1e stm., en mevr. E. M. Braat-Van Pelt;  
 11-6-'57 Françoise Louise, dochter van F. L. Alexandre, 5e wtk., en mevr. A. L. Alexandre-Eereveld;  
 13-6-'57 Ingrid, dochter van H. J. Allaart, 3e stm., en mevr. S. N. Allaart-Noordhoff;  
 17-6-'57 George Erich, zoon van G. H. Germing, 4e wtk., en mevr. J. H. M. Germing-Bukkens;  
 17-6-'57 Michelle Maria, dochter van T. G. J. Roeten, 1e stm., en mevr. G. M. T. Roeten-Spil;  
 3-7-'57 Marten Jacobus Wilhelm, zoon van A. de Jong, 3e wtk., en mevr. C. W. F. de Jong-v. Delden.

### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand juni 1957

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: H. J. A. Deijmann, J. H. Kasten, J. Boomsma, F. F. Sundquest, L. Tibbe, J. v. Velze; 1e stl.: J. de Graaf, R. v. d. Vlucht, H. R. van Sas, A. Tijmsa; 2e stl.: W. Croes, B. R. Teuben, B. de Boer, J. J. Osinga, H. Jansen, T. W. Pals; 3e stl.: J. Spruytenburg, T. Borsboom, A. Admiraal, M. Mantje, K. J. Koen, J. Moens, M. Velthuyzen, A. Krijgsman, H. A. Kuling, E. K. Grünwald, H. v. Slegtenhorst, G. Verbrugh, J. Luteijn, J. A. Vette, R. A. M. v. Hooijdonk; Hfdwtk.: J. v. Bommel, H. Steenstra, B. Flenter, P. J. B. de Doelder, J. C. v. Dijk, D. Bosman, A. A. Goedhart; 2e wtk.: J. F. Schleicher, C. Heeres, J. de Bruyn, T. H. J. Feldberg, J. v. d. Berg, J. A. Bakker, M. C. Verschuren; 3e wtk.: L. F. Veldhuis, R. W. H. Buitenrust Hettema, J. P. Ferwerda, A. C. v. Spijk, H. T. G. J. Nijenhuis, J. H. Fraikin, R. Oosting, M. C. den Dulk, G. W. v. Essen; 4e wtk.: W. Eeuwijk, F. de Roos, K. E. Kuiper, F. J. v. d. Velden, A. H. Schulpzand; 5e wtk.: C. L. Blakker, D. Visscher, W. A. M. v. Riet, J. D. Penning, C. Witteman, G. Plantenga, W. Poede, O. K. Nicolai, J. L. Wielkens, A. R. Jonkers, E. Jousma, J. v. d. Veen; bootslieden: W. van Dongen, L. Berkhout; timmerlieden: J. A. v. d. Lans, H. C. v. d. Neut, W. P. D. v. d. Ameenle; voorlieden: K. H. Woldring, W. Bakelaar; pomplieden: W. F. Neyts, G. Timmers, C. Jansen; Chef hofmeesters: C. E. Besteboer, H. J. Nuis; Chef koks: P. G. Terpsma, H. Schooneman, R. de Jager.

### TEWERKSTELLINGEN

m.s. „Cinulia”: bootsman J. B. Huizer; timmerman J. M. S. van Riel; voorman H. F. Rotmans; pompman P. M. van Rixtel; ch. hofmeester C. Boogaarts; chef kok B. van Bennekum.  
 m.s. „Clavella”: 2e wtk.: P. H. A. de Jong; ll.wtk. (als wnd. 5e wtk.): B. Stribis.

m.s. „Ena”: 5e wtk.: H. J. Haarloo.  
 s.t.s. „Kabylia”: 2e stm.: C. Vessies; Hfdwtk.: P. de Geus; 5e wtk.: J. Visser Jr.  
 s.t.s. „Katelsysia”: Gezagv.: J. Th. Sonderman; 4e wtk.: T. van Os; bootsman: J. Vos van Zalinge; timmerman: C. van der Velden; voorman: J. Wulffraat; pompman: H. J. Kuiper; ch. hofmeester: J. Brussé; chef kok: P. Suykerbuyk.  
 t.e.s. „Korenia”: 3e stm. (als wnd. 2e stm.): H. J. Allaart; chef kok: J. Maan.  
 s.t.s. „Korovina”: 2e stm.: L. v. d. Valk.  
 s.t.s. „Koscicia”: 3e stm.: W. Harkink; chef kok: A. Onderstal.  
 m.s. „Mitra”: 5e wtk.: P. F. Vermeulen; bootsman: H. M. van Hasselt; timmerman: J. P. L. Wezepoel; voorman: J. Koolen; pompman: W. F. v. d. Sman; chef hofmeester: M. L. Verschoor; chefkok: T. Terlouw.  
 m.s. „Perna”: Hfdwtk.: H. v. Manen; 3e wtk.: J. T. Knopper.  
 m.s. „Taria”: Hfdwtk.: G. Houwer.  
 t.e.s. „Theobaldius”: Gezagv.: J. J. Engelsman; Hfdwtk.: A. G. Daal; 4e wtk.: H. J. Balk.  
 ms. „Tibia”: 4e stm.: H. Bergman; 5e wtk.: G. Nijman.  
 s.t.s. „Vivipara”: 4e stm.: P. E. v. d. Veld; Hfdwtk.: A. Mooij; 2e wtk.: D. P. de Ridder; 5e wtk.: A. J. F. L. Piree, M. v. Leeuwen.

**Naar de Oost vertrokken:** 1e stm.: J. L. F. Vermeulen; 2e stm.: D. A. C. Vermeulen; 2e wtk.: P. F. Geel, J. P. M. de Leeuw, H. Jongepier; 3e wtk.: H. P. Fraikin; 5e wtk.: D. Wildeboer, J. J. Volmer.

**Naar de West vertrokken:** 3e wtk.: P. J. Jongens, D. Gooris.

**Geslaagd voor een hoger diploma:** 2e stl.: M. E. Wolper, J. Rijkmans, D. A. C. Vermeulen, C. Vessies, dipl. 1e Stm. G.H.V.; J. H. Korsen, J. Wielsma, J. Slot, theor. ged. v. h. dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stm.: J. de Jong, dipl. 2e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: F. Engels, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: J. T. Knopper, theor. ged. v. h. diploma „B” als Scheepswtk.; E. Rouw, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: A. J. F. L. Piree, H. J. Haarloo, T. van Os, C. Keijzer, M. Leys, J. J. Elich, dipl. „A” als Scheepswtk.; J. L. Th. Heijstraten, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: J. Huisman, A. J. Dekker, D. Schot, dipl. als Ass. Scheepswtk.; J. P. Goosens, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

**Tussentijds gepromoveerd tot:** 2e stm.: J. de Jong; 4e wtk.: M. Leys, J. L. Th. Heijstraten; 5e wtk.: J. Huisman, J. P. Goosens, A. J. Dekker, D. Schot.

**Nieuw aangenomen:** 4e stm.: H. Bergman; 5e wtk.: G. Nijman; ll.wtk.: L. Nuijens.

**De dienst der maatschappij verlaten:** 3e stl.: J. R. Pruys, E. A. Bom; 3e wtk.: A. van Emmerik, H. de Jong, W. C. Plancken, T. J. P. Kalkman; 5e wtk.: G. Gerritsen, N. Kraal, W. P. Hoogendijk, J. W. Wildschut, J. Stelling, Joh. Jansen, J. L. Wielkens, J. W. G. Goldman, F. Feijen.

**Overgegaan in dienst van:** N.V. de Bataafsche Petroleum Maatschappij: 1e stm.: J. J. Schouten.

**In dienst getreden:** pompman: G. Stuik; chef kok: G. A. Haasbroek.

**De dienst verlaten:** pompman: W. F. Neyts; chef kok: H. Schooneman; timmerman: W. P. D. v. d. Ameenle; bootsman: L. Berkhout.

**Bevorderd tot:** chef kok: J. Maan, T. Terlouw; pompman: N. H. Bolderink, W. F. v. d. Sman; bootsman: H. M. van Hasselt; timmerman: G. J. J. v. d. Stolpe.