

van k voor de vloot

Redactie: B. J. Jaquet en W. H. P. Feenstra.

Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.

Kerstnadering

Wij raakten met de dingen zó vertrouwd,
dat wij ze nauw'lijks meer begrijpen:
't spreekt als vanzelf, dat aan het eikenhout
de eikels van het najaar rijpen.

De glans van 't wonder ging voor ons teloor:
robijn verdoft in onze handen,
de klopp van 't hart bereikte nooit ons oor,
verwond'ring legden wij aan banden.

„En God lag in een stal”, — dat wéten wij,
„Voor onze schuld is Hij gekomen” . . .
En met een dubb'le Zondag zijn wij blij,
met groen en kaarsen ingenomen.

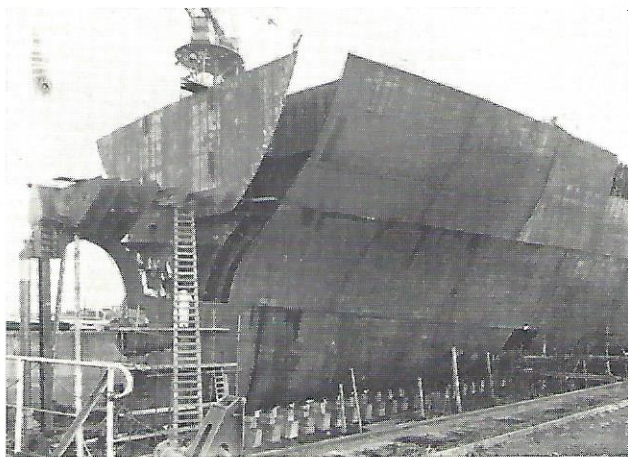
Och, God, als 't kan, gun mij dat éérste zien,
die jónge liefde voor Uw daden!
Ik heb Uw krib zó menigmaal gezien,
dat haar vertrouwdheid mij zou schaden.

Rein Klazes

De Beste Wensen voor 1955

REDACTIE
VAN EN VOOR DE VLOOT

HOE „BOUWNUMMER 454” GROEIT (IV)



15 NOVEMBER 1954.

In het volgende nummer zal, indien de werkzaamheden volgens programma verlopen, de kop van deze serie artikeltjes over „bouwnummer 454” niet langer bruikbaar zijn; immers het in aanbouw zijnde schip, waarvoor op 22 Mei 1954 bij de N.D.S.M. te Amsterdam de kiel werd gelegd, zal 15 Januari a.s. het stadium moeten bereiken waarin het, na ceremonieel de naam „Vasum” te hebben gekregen (een afbeelding van de gelijknamige schelp vindt U in de nummers van Mei en November 1954), te water wordt gelaten. De geregeld gepubliceerde foto's hebben U een indruk gegeven van de telkens per 15de van de maand gemaakte vorderingen.

Uit de hierboven afgedrukte foto's kan worden geconstateerd (links) dat de beplating van het achterschip langzamer-

hand voltooiing nadert. Door de nog bestaande opening zijn nog net te zien: het achterste gedeelte van de machinekamer; daarachter de achterpiek (boven de knoop); boven de machinekamer: de SB-zoetwatertank. Achterlijk van het achterschot van de zoetwatertanks ziet men de draagbalken van het dek waarop de ruimten voor de stuurmachine, vriesmachine, koelkamer, enz., komen.

Op de foto rechts is te zien, dat aan het voorschip slechts de SB-tank No. 1 en driekwart van SB-tank No. 2 nog niet van beplating zijn voorzien. Voorlijk van SB-tank No. 1 kijkt men tegen het voorste waterdichte schot van de vóór-cofferdam; op de schotten daarvóór zal het vóór-tussendek rusten, waarboven het laadruim, de kettingbak, enz., zullen komen.

VAN DE NIEUWBOUW

In verband met de feestdagen ging dit nummer eerder ter perse dan gewoonlijk, zodat wij deze keer de meer gedetailleerde verslagen tot een volgend nummer moeten uitstellen.

Hier volgt dan weer het gebruikelijke overzicht:

s.t.s. „Kylix (Corona) kiel gelegd op 29 November bij de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij.

Op 18 December zal, naar verwachting, het tweede turbo-electrische schip, namelijk de „Korenia” (Corona), bij Wilton-Fijenoord tewater worden gelaten.

De stand van het volledige nieuwbouwprogramma zal, indien alles volgens het programma verloopt, per 31 December 1954 als volgt zijn:

In de vaart:

s.t.s. „Katelysia”	—	18000 ton
t.e.s. „Koratia”	—	18000 ton
s.t.s. „Korovina”	—	18000 ton
s.t.s. „Krebsia”	—	18000 ton
s.t.s. „Plagiola”	—	15000 ton
s.s. „Gaza”	—	15000 ton
s.s. „Glebula”	—	15000 ton

Reeds tewatergelaten:

s.t.s. „Kenia”	—	18000 ton	(Febr. '55) *
s.t.s. „Kalydon”	—	18000 ton	(Febr. '55)
t.e.s. „Korenia”	—	18000 ton	(Maart '55)
s.t.s. „Platidia”	—	15000 ton	(Maart '55)
m.s. „Cinulia”	—	13000 ton	(Maart '55)

*) Tussen haakjes de maand waarin de schepen, naar verwacht wordt, in de vaart zullen komen.

In aanbouw:

s.t.s. „Vasum”	—	31000 ton	(Sept. '55)
s.t.s. „Kabylia”	—	18000 ton	(Juni '55)
s.t.s. „Kermia”	—	18000 ton	(Juli '55)
s.t.s. „Kylix”	—	18000 ton	(Aug. '55)
s.t.s. „Kryptos”	—	18000 ton	(Aug. '55)
s.t.s. „Kopionella”	—	18000 ton	(Sept. '55)
s.t.s. „Kara”	—	18000 ton	(April '56)
m.s. „Crania”	—	13000 ton	(April '55)
m.s. „Camitia”	—	13000 ton	(Juni '55)

In bestelling:

s.t.s. „Vivipara”	—	31000 ton	(Febr. '57)
s.t.s. „Khasiella”	—	18000 ton	(Jan. '56)
s.t.s. „Kraussina”	—	18000 ton	(Juni '56)
s.t.s. „Kosicia”	—	18000 ton	(Nov. '56)

In beeld gebracht dus als volgt:

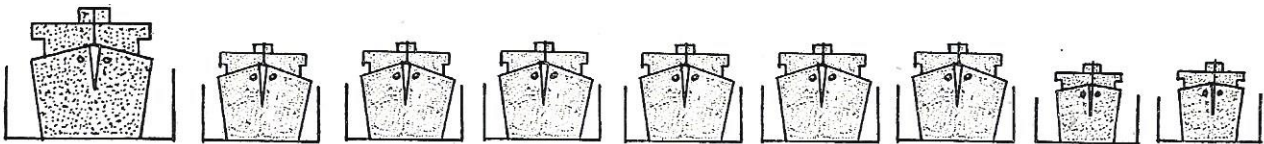
In de vaart:



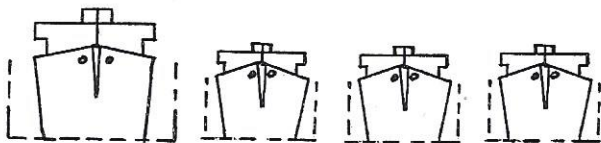
Tewatergelaten:



In aanbouw:



In bestelling:



CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERK- TUIGKUNDIGEN DER „KONINKLIJKE/SHELL” (C.N.O.O.K.S.).

Aan de heer E. H. Larive, die op 1 November 1954 de leiding van de scheepvaartafdeling van de heer Ir. J. G. A. M. Biermann heeft overgenomen, heeft het Bestuur het ere-lidmaatschap aangeboden.

Het zal onze leden genoeg doen te vernemen dat de heer Larive dit ere-lidmaatschap heeft aanvaard.

De Secretaris/Penningmeester.

Geschenk aan de „Krebsia”

De „Krebsia”, die op 13 Maart 1954 door mevrouw Ch. E. Schepers-Wigersma bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam tewater werd gelaten (zie frontpagina en pagina 2 van het nummer van April 1954), is van 30 November tot 2 December jl. aan een technische proef op zee onderworpen en zal op 15 December haar officiële proeftocht ondernemen, waarbij — zoals een jurist het zou uitdrukken — het schip door de werf aan de reder wordt overgedragen en de reder het schip van de werf aanvaardt.

Voor deze officiële proefvaart ondergaat de „Krebsia” op het ogenblik een behandeling die haar zo mooi moet, en ongetwijfeld ook zal maken als een bruidje.

Mevrouw Schepers, die dit bruidje ten doop heeft gehouden, heeft haar peetdochter niet vergeten. Op 8 December bracht zij, vergezeld door Ir. L. Schepers, een bezoek aan het schip. Een groot gedeelte van de „Krebsia” zag er keurig uit; de hutten, de salons en de dekken midscheeps en achter waren door een ringetje te halen. Niet echter het hoofddek, waar men nog naarstig aan het werk was. Bij aankomst van het echtpaar aan boord zou dus Kapitein



Over het dek van de nog in afbouw zijnde „Cinulia” moesten de bezoekers zich aan boord van de „Krebsia” begeven.



„Dat Gij met „Krebsia” in veiligheid moogt varen!”

A. Swaneveld, die in gezelschap van Kapt. Edens, de Sr. Hoofdwk. T. G. Heimans en 1ste Stm. S. J. de Geus de bezoekers bij de „statietrap” verwelkomde, indien hij een huisvrouw zou zijn geweest, woorden als „kijkt U maar niet naar de rommel” hebben geuit.

Na een rondgang over het schip nuttigden de bezoekers met de état-major een kopje thee in de officiers-messroom, bij welke gelegenheid mevrouw Schepers met de volgende woorden (zij was, zo zeide ze, nog in St. Nicolaas-stemming) haar geschenken: een tafeltenis-spel, een triktak-spel en enige dam- en schaakborden met stukken, aan het schip overdroeg:

Als Sinterklaas wil ik vandaag nog komen
Om kapitein en heel zijn tankerstaf
Van ganser harte nu geluk te wensen
Met 't prachtige schip dat thans de werf U gaf.
Het is gebouwd met 't volle enthousiasme
Dat kenmerkt alle mensen die hier werkzaam zijn.
De Directeur gaf zeker wel zijn beste krachten
En ook de anderen, van groot tot klein.
Thans is dan eindelijk het moment gekomen
Waarop Gij met de „Krebsia” de wereld rond zult gaan
Waarbij zij tonen zal haar grote kwaliteiten
Voor U, bemanning, die het zeemanschap verstaan.

Zij zal Uw huis zijn op de grote baren
Zij zal U trouw zijn in het ruwste weer!
Zij zal gehoorzamen aan 's kapiteins bevelen
En U steeds veilig in de haven brengen weer.
Sint wil U iets voor haar bemanning geven
En koos dat uit, waarmee U allen, groot en klein
Als 't rusttijd is, U prettig kunt verpozen
Zodat na 't werken ook ontspanning nog zal zijn!
Ik hoop, dat U dit van mij wilt ontvangen
En daarbij voeg ik dan mijn meest innige beê
Dat Gij met „Krebsia” in veiligheid moogt varen
Tot Holland's glorie op de grote wereldzee.

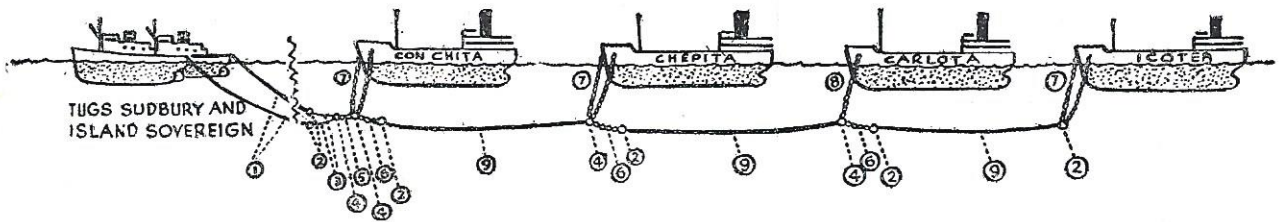
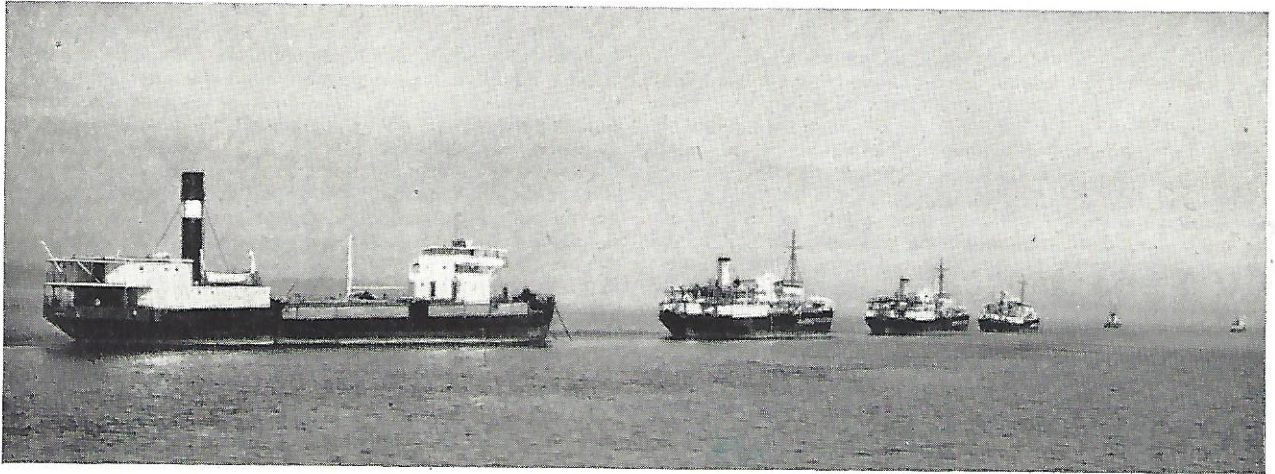
De charmante wijze waarop deze goede wensen werden uitgesproken, ontlokte het kleine gezelschap een applausje. Kapitein Swaneveld, die dan het woord nam, bracht in herinnering dat mevrouw Schepers steeds veel belangstelling voor de vloot en het vlootpersoneel had getoond en bood, met zijn dank voor die belangstelling en voor de cadeaux, de echtgenote van onze Directeur een souvenir van het schip aan in de vorm van een fraai ingelijste foto van de Krebsia-schelp.

Tenslotte werd nog even gezellig over koetjes en kalfjes gekout, waarbij bleek dat mevrouw Schepers, als zij zelf zeevarende was, de voorkeur gaf aan de wilde vaart, omdat de lijnvaart je niet de gelegenheid zou geven om zo ontzaglijk veel van de wereld te zien.



Een gezellige kout.

EEN INTERESSANTE SLEEP



1. Twee 1900-voet-lange 2-duims stalen sleeprossen. 2. 40-lbs sluitings. 3. Twee 100-voet-lange 2-duims schinkels. 4. 80-lbs sluitings. 5. 30-voet-lange kettingspruit. 6. 16-voet-lange kettingen. 7. Twee ankerkettingen. 8. Eén ankerketting. 9. 600-voet-lange stalen schinkels. De gehele sleeptros bevond zich gemiddeld 100 voet onder water.

De C.S.M.-schepen „Carlota”, „Chepita” en „Conchita” van ongeveer 2700 ton bruto, gebouwd in de jaren 1924 en 1925 — en menige lezer van dit blad welbekend — zijn in Juni jl., dus na circa 30 jaren in de tankvaart te zijn geweest, verkocht aan de Island Tug and Barge Co. Ltd. te Victoria (Brits-Columbia). De nieuwe eigenaars zullen ze gaan gebruiken voor de houtvaart.

Deze drie tankers moesten — tezamen met de „Icotea”, een in een Venezolaanse haven liggend schip van 2500 ton, gebouwd in 1927, dat ook door de Island Tug and Barge Co. was aangekocht — naar Victoria worden gesleept, een afstand van 5000 mijl. Dit geschiedde aldus:

De sleepboot „Sudbury” van de kopers, onder commando van Capt. J. McQuarrie, bracht de vier schepen eerst twee

aan twee naar Christobal, een traject van circa 1000 mijl; hiermede waren 30 dagen gemoeid. Van Cristobal uit werden de schepen door boten van de Panamakanaal-Maatschappij naar Balboa gesleept; de „Sudbury” voer zonder sleep door het kanaal.

In Balboa lag de sleepboot „Island Sovereign” te wachten om de „Sudbury” te assisteren; van daaruit vertrokken deze twee, elk met een sleep van twee schepen, naar Manzanilla (in Mexico), waar gebunkerd werd. Van Manzanilla naar Victoria werd de sleepreis gemaakt op de hierboven geïllustreerde wijze en de bestemming werd zonder enig incident bereikt. Een ongewone wijze van slepen, waarbij de afstand tussen de voorstevens der sleepboten en de achterstevens van het laatste schip niet minder dan 1365 m bedroeg.

MET DE „KAIS” VAN ROTTERDAM NAAR DOVER

Laat ik u, voordat ik ons eerste traject beschrijf, iets vertellen van de „Kais” zelf.



Dit schip is speciaal ontworpen om voor de N.N.G.P.M. in Nieuw-Guinea materiaal te vervoeren naar terreinen welke in die woeste streken niet over land zijn te bereiken. Voor dit doel is het bij uitstek geschikt. Weinig diepgang, ongeveer 1.20 m; een landingsklep, waardoor aan iedere glooiende oever auto's en dergelijke kunnen worden ontscheept; en een grote dekcapaciteit. Het schip is lang 45 m en breed 11 m. De accommodatie is keurig en voor zo'n klein schip zeer ruim. Dus al met al een ideaal vaartuig. Een mooi staaltje van Nederlands kunnen op scheepsbouwgebied.

Nederlands, en daar zit hem de kneep, want in Nieuw Guinea is het dus nog lang niet. En daar valt nog wel wat over te vertellen, want al is de „Kais” voor 100 procent zeewaardig, daarom is het nog geen zeeschip.

Terwijl dit geschreven wordt, varen we voor de Engelse kust nabij Wight en alles gaat van een leien dakje. De machines draaien hun 400 toeren, een Zuidoosten-wind helpt een handje mee, een rustige zee en iedereen is happy. Maar al is de reis nog maar een paar dagen oud, toch weet de „Kais” al, wat de zee kan zijn.

De kennismaking begon al goed. Vrijdag, 22 October, staken we 's middags om half vier de klep buiten de Waterweg. Een somber weerdje met een matige ZW-wind. Het zicht stelde ook niet veel voor. De omstandigheden waren

er dus wel naar, goed bestek te houden. Vooral ook, omdat van goed sturen op kompas geen sprake was. De vorm van het onderwaterschip heeft veel weg van een drijvende schotel, dus wil de „Kais” gemakkelijk uit de koers vallen. Iedere zee kan de kop zonder moeite opzij gooien en de wind heeft dan een mooie speelbal. Dus eerst maar recht op Goeree vuurschip aan. We kwamen er, maar hoe! Uren hebben we er over gedaan. Met stroom mee, behielden we 3½ mijl per uur. De wind was steeds meer aangewakkerd, met als gevolg een flinke zee, welke iedere paar seconden de klep een klap in het gezicht gaf voor zijn brutaliteit, zich met haar te durven meten. Maar steeds weer dook deze onversaagd een golfdal in; die twee waren zo aan het bakkeleien, dat het water ons op het achterschip om de oren vloog. Nu hebben we een vredelievende bemanning en die stond het zo tegen, dat ze er misselijk van werd. Als zieke vogeltjes zaten ze weggedoken. De kwartiermeesters brachten een emmer mee op de brug. Niet zozeer om de boel schoon te maken, dan wel schoon te houden. De machinisten vonden een lunapark maar een kinderachtige beweging vergeleken met deze cakewalk.

We kwamen bij Goeree, maar toen stond er dan ook zo'n bries, dat er niet veel meer te beginnen viel. Vooral omdat de stroom ook al tegen begon te lopen. De bedoeling was, tussen de banken door langs de Scheldemond te varen om eventueel Vlissingen binnen te kunnen vluchten, maar het weerbericht vertelde, dat er een krachtige NW-wind te verwachten was en dan lagerwal te houden met later een stroming die de zeegaten in zou trekken... nee, daar beginnen we niet aan. Er nog even over gepekerd om terug te gaan naar Hoek van Holland, maar de „Kais” voelde zich wel op 'r gemak als ze op vier streken van de wind met langzaam draaiende machines mocht blijven liggen. Het licht van Goeree vuurschip wenkt ons ook geruststellend toe, dat we bij hem wel goed zitten. Dus zo goed mogelijk gaande gehouden met de zee op bakboordboeg en zo konden we het wel uithouden. In het donker zien we steeds de kiep in de hoogte vliegen en direct daarop vliegen we zelf ook. Ondanks de zeebenen aan boord voelt iedereen zich toch katterig.

Het wachten wordt beloond. De wind schiet uit naar het NW, het zicht wordt prima en ik zie de toekomst weer optimistisch tegemoet. Er staat nog wel een stevige bries, maar gelukkig uit een gunstiger hoek. Draaien maar weer, meester. Zo blijft het natuurlijk niet, want de Noordzee is nog niet met ons klaar. De wind krimpt in de loop van de morgen en het weerbericht van één uur doet ons ook weer stiller worden. Dat wordt dus Dover. Een extra klapje er op, meester, want vanavond om half negen krijgen we het tij tegen en dan zijn we verkocht. Dan wordt het een nacht met armoe en wie weet waar we terecht komen. De nacht valt. We zijn aardig opgeschoten, dank zij de stroom. De vuren van North en East Goodwin komen in zicht. Als molenvieken draaien zij hun lichtbundels door de duisternis, in een golvende cadans. Dat komt doordat de vuurschepen ook liggen te dobberen. En steeds harder waaien. De „Kais” doet zijn best. Ze neemt de uitdaging aan. De ene zee na de andere wordt overwonnen. Ze stompt er met geweld



tegen in, gooit zich er tegen op en laat zich met een sprong over de top duikelen om zich met d'r volle gewicht in de volgende golf te storten. De machinisten houden zich met handen en voeten vast en weten niet meer wat onder of boven is. In de messroom springen de asbakken een meter van de tafel omhoog. Het kan helaas niet anders, we moeten naar binnen. Stormweer met de „Kais” en dan geen ruimte om weg te drijven; dat gaat niet. Zo boksen we naar South Goodwin vuurschip toe.

Als we er komen, ligt het al met de boeg naar het ZW. Klaarblijkelijk dus al stroom tegen. Langzaam kruipen we er voorbij. We worden er flink naar toe gezet. De wind doet daar ook het zijne aan toe. Om de haven van Dover te halen, waarvan we de vuurtjes al zien pinkelen, moeten we het vuur op de breakwater drie streken op de boeg houden. Als Dover en S. Goodwin op één lijn met het schip blijven, gaat het goed. Een seinlamp begint aan de wal te knipogen. „What ship?” „Kais, please send pilot”. Langzaam, heel langzaam maken we nog maar voortgang. De vuurtoren van South Foreland houdt ons van de vorderingen op de hoogte.

Nog een paar mijl. De laatste loodjes. Een paar lichtjes maken zich los van de massa van stadje en haven. Het loodsbootje. Opgewonden huppelend nadert het ons. Op tien meter afstand gekomen, blijft het een poosje met ons meespringen. We onderscheiden een paar weggedoken schimmen, die ons toeschreeuwen hen te volgen. Het is een stevige, krachtige motorboot en al gauw laat hij de „Kais” ver achter. Goed op stuurboordsboeg houden vanwege onze drift, want veel ruimte is er niet naar de krijtrotsen. De zeilaanwijzing heeft al verteld, dat er een neer voor de havenmond loopt, hetgeen verklaart, waarom de boot ons helemaal de hoek inloodst, vlak onder de wal. Wel griezelig zo in het donker met dit weer op lagerwal te zitten. Gelukkig geven de havenlichten mooie merklijnen, zodat we niet helemaal op blind vertrouwen behoeven te varen. Nog vier kabellengten van de kust. Het is aan de zee te merken. Ze wordt een beetje verward. Een stuurman er bij aan het roer, want de kwartiermeester staat te hijgen als een oud postpaard. Als dat groene vuur van de havenmond maar goed open blijft van de vuurtoren op de breakwater, dan lopen we van alles vrij. Aan stuurboord, hoog boven de dansende „Kais” draait het licht van South Foreland. Door de kijker zien we de zee op de kust spatten. Een paar honderd meter voor de havenmond wacht de loodsboot op ons. We zijn in rustiger water, min of meer beschut door de havenhoofden. Optimistisch wil hij langszij schieten. Vergeet het maar, broeder, want zo rustig is het nu ook weer niet. Drie meter vliegt hij ten opzichte van ons toch nog wel op en neer. Zo overstappen is wel een mooie circustoer, maar er is hier toch geen betalend publiek. Bovendien waait de „Kais”, ondanks dat ze met machines op halve kracht op vier streken aan de wind ligt, met zo'n gang dwarsuit naar de boot toe, dat de schipper de schrik om het hart slaat en hij overhaast de vlucht neemt. De loods scharrelt op het duikelende notedopje weer naar achteren toe en roept, dat hij ons zal voorgaan. Alsjeblieft! Klaar het zeif maar. Daar komt het op neer. Enfin, ik zie ook wel, dat we moeten trachten midden tussen de twee schimmen van hoofden naar binnen te prikken. We gaan achter het bootje aan. Een beetje schuinweg op de opening aan. Daar moet de stroom ons slaags brengen. Volle kracht vooruit om nog een beetje te kunnen sturen. Als een dronkeman zwabberen we op de ingang af. Nog dertig meter tot de noorderpier. Vervaarlijk lopen de zeeën er tegen aan. Angstig dicht zwaait de neus er naar toe. Hard Bakboord. BB machine stop. Ja! Hij komt terug. Midscheeps het roer. BB vol vooruit. Steady! Meer roer geven. Stop SB. Midscheeps. SB vol vooruit. Steady. Hè, hè, we zijn er tussen door. Dat is weer achter de rug. Houd hem even op dat groene licht aan, stuurman. Halve kracht de machines.

De loodsboot schiet langszij. Zelfs hier in de haven staat nog een lekker zeetje. Dat komt door de Westelijke ingang binnenrollen. De loods wipt behendig op onze touwladder. Spoedig daarna liggen we achter zestig vadem ketting. Wat een rust na dat gekojang! De eerste étape is achter de rug.

v. G.

(Volgens de berichten die bij het ter perse gaan van dit nummer zijn binnengekomen, zal de „Kais” omstreeks 20 December in Colombo aankomen. — Red.).

Het geschenk der wijzen

Wij schrijven 24 December 1902 en ik verzoek u, met mij in de late namiddag in een kleurloze straat een even kleurloos huis binnen te gaan. Het bordje „Kamers te Huur” bevestigt ons vermoeden na de eerste aanblik: moe en uitgewoond biedt het hoge pand onderdak aan velen.

Doch dit weerhoudt ons niet; wij beklimmen twee trappen en betreden een vertrek dat niet om een nauwkeurige beschrijving vraagt doch wel dringend om te worden opgeknapt. Een „gembuleerde” kamer: ronde tafel, trijpen stoelen en een canapé die blijk geeft, met paardehaar gevuld te zijn. De deuren van de alkoof zijn gesloten tegen onbescheiden blikken; het licht van de petroleumlamp tekent grillige schaduwen op de neergelaten lancaster gordijnen; het turfvuur in de potkachel vermag de hoge ruimte nauwelijks te verwarmen.

Daar, aan die tafel, telde Martha haar geld: één gulden drie en zeventig, meer had zij niet opzij kunnen leggen. Cent voor cent bij elkander gespaard door af te dingen bij de slager en de groenteboer, op gevaar af voor schraapzuchtig te worden aangezien. Eén gulden en drie en zeventig cent, kon zij daarvan iets moois kopen voor haar Pieter? Zij wilde zo graag die eerste Kerstmis van hun huwelijk tot iets bijzonders maken, maar hoe? Zij was de tranen nabij; maanden had zij gespaard en dit was nu het resultaat. Zo vaak had zij gemijmerd over het geschenk waarmee zij hem zou verrassen, maar dromen en werkelijkheid, lezer, zijn maar al te vaak niet in overeenstemming.

Resoluut stond Martha op en liep naar de smalle penant-spiegel tussen de vensters; met enige behendige wendingen kon zij daarin haar beeltenis weerkaatst zien. Haar ogen schitterden en zij had bloesjes van opwinding. Snel maakte zij haar haren los en liet ze in hun volle lengte hangen.

Nu maakten twee bezittingen de trots uit van dit jonge echtpaar: Pieters gouden horloge, dat nog aan zijn vader en zijn grootvader had toebehoord, en Martha's haar.

Indien de Koningin van Sheba in de kamer aan de andere kant hoog boven de binnenplaats had gewoond, dan zou Martha ongetwijfeld wel eens haar haren uit het raam hebben laten hangen alleen maar om de juwelen en andere schatten van dat vorstelijk personage in het niet te doen zinken. Ware Koning Salomo de kamerverhuurder geweest, met al zijn schatten opgestapeld, dan had Pieter bij het langsgaan slechts zijn horloge tevoorschijn behoeven te halen om hem van afgunst aan zijn baard te doen trekken.

Martha's haren vielen om haar heen als een bruine waterval, golvend en glanzend. Zij reikten haar tot onder de knieën en vormden als het ware een mantel. Zenuwachtig en gehaast stak Martha ze weer op. Vielen daar een paar tranen op het versleten tapijt?

Haar pelerien en matelot van de haak grijpend vloog zij in een werveling van rokken de trappen af, naar een der dichtbijgelegen drukke winkelstraten, waar zij hijgend stilhiel voor een kleine zaak „Madame Blanche — Alle Haarwerken”. Madame, groot, te wit gepoederd en neerbuigend, deed haar naam eer aan. „Wilt U mijn haar kopen?” „Ik koop haar”, antwoordde Madame, „zet Uw hoed af en laat maar eens zien”. De bruine waterval golfde omlaag. „Vijf en twintig gulden” zei Madame, nadat zij de massa met geofende hand had opgelicht. „Vlug” zei Martha.

De twee daaropvolgende uren vlogen voorbij. Vergeten was die vreselijke verandering in haar uiterlijk. Zij liep alle winkels af voor het geschenk voor Pieter. Eindelijk had zij het gevonden. Het was beslist voor Pieter gemaakt en voor niemand anders. Er was er geen tweede zo in welke andere winkel dan ook waar zij alles had laten uitpakken. Het was een platina horlogeketting, eenvoudig en smaakvol. Het edele metaal gaf er het aparte aan en maakte opzichtige versiering overbodig, zoals dat bij alle werkelijk goede dingen het geval is. De ketting was het horloge waardig. Dit was het geschenk voor Pieter. Het was als Pieter zelf: rust en waarde. Het kostte haar precies vijf en twintig gulden en zij haastte zich met haar ketting en de een gulden drie en zeventig naar huis. Met zijn horloge en met die ketting zou Pieter nu wel steeds en overal willen weten hoe laat

het was. Het leren riempje, dat hij nu als ketting gebruikte, had haar al lang geërgerd.

Toen Martha eenmaal thuis was, maakte haar opgewondenheid plaats voor verstand en rede. Zij stak het gas aan, nam haar krultangen en ging toen de schade herstellen welke door edelmoedigheid en liefde waren aangericht. En dat is altijd een bijkans onoverkomelijke taak, vrienden!

Binnen veertig minuten was haar hoofd bedekt met kleine krulletjes die dicht om haar hoofd lagen en haar het uiterlijk gaven van een spijbelende schooljongen. Zij bekeek zich lang, zorgvuldig en kritisch in de spiegel.

„Als Piet me niet meteen doodslaat” zei ze tegen zichzelf „zal hij in ieder geval zeggen dat ik er uitzien als een meid uit een achterbuurt. Maar wat kon ik in 's hemelsnaam doen met één drie en zeventig?”

Om zeven uur stond het eten kant en klaar achter op het fornuis. Pieter was nooit te laat. Met de ketting in haar handen zat Martha op hem te wachten. Daar klonk zijn stap al op de trap van de eerste verdieping. Martha vielde zich even wegtrekken. Zij zei altijd gebedjes voor de gewoonste alledaagse dingen en nu fluisterde ze: „God, maak alstublieft dat hij me er nog aardig vindt uitzien”. Daar kwam Pieter binnen. Hij zag er mager en ernstig uit. Arme kerel, pas twee en twintig jaar en nu al een gezin. Hij had een nieuwe winterjas nodig en hij droeg geen handschoenen.

Pieter stond plotseling onbeweeglijk bij de deur. Zijn blik rustte op Martha en er was een uitdrukking in zijn ogen welke zij niet kon verklaren en die haar bang maakte. Het was geen boosheid of verrassing, geen afkeuring of afschuw, geen enkele van de gevoelens waarop zij zich had voorbereid. Hij stond haar daar maar aan te staren met een eigenaardige uitdrukking op zijn gezicht.

Martha liep naar hem toe. „Lieverd”, riep zij, „kijk niet zo naar me. Ik heb mijn haar laten afknippen en het verkocht, omdat ik het niet kon verdragen dat ik voor Kerstmis niets voor je had. Het groeit weer aan, heus, je vindt het toch niet erg? Ik moest het doen. Mijn haar groeit ontzettend hard. Zeg „Gelukkig Kerstfeest” tegen me, Piet, en laten we gelukkig zijn. Je weet niet wat een mooi, wat een prachtig cadeau ik voor je heb”.

„Je hebt je haar afgeknipt?” vroeg Pieter moeilijk, alsof hij pas na ingespannen denken tot die slotsom was gekomen. „Ja, het afgeknipt en het verkocht”, antwoordde Martha. „Je vindt me toch nog wel even lief? Ik ben toch zonder al dat haar ook jouw Martha?”

Pieter keek nieuwsgierig de kamer rond. „Je zegt dat je je haar kwijt bent?” vroeg hij met iets verdwaasd over zich.

„Je hoeft er niet naar te zoeken. Ik heb het verkocht en het is weg. Het is Kerstavond, lieve jongen. Wees niet boos op me, want voor jou heb ik er afstand van gedaan. Misschien waren de haren op mijn hoofd te tellen” ging ze met liefvallige ernst voort, „maar mijn liefde voor jou is niet in een getal uit te drukken. Zal ik het eten opdoen, Piet?”

Als bij toverslag was Pieter uit zijn verstarring ontwaakt.

Betaling abonnementsgeld over 1955

Wij verzoeken onze abonné's die gewend zijn het abonnementsgeld per giro over te maken dit te doen door storting of overschrijving op onze giro-rekening 514309, met op het girostrookje de aantekening: ab.geld t/m Dec. '55, bijlage „VAN EN VOOR DE VLOOT”.

Administratie „OLIE”.

Hij sloeg zijn armen om Martha heen. Lezer, laat ons enkele ogenblikken bescheiden het hoofd afwenden.

Pieter haalde daarna een pakje uit zijn zak en legde het op tafel. „Begrijp me goed, Mart”, zei hij. „Geen afgeknipt haar kan iets afdoen aan mijn liefde voor jou, maar als je het pakje openmaakt zul je zien waarom ik even de kluts kwijt was”.

Behendige vingers maakten vlug touw en papier los. Een kreet van vreugde en toen... tranen en snikken, waartegen de heer des huizes alle troostwoorden die hij tot zijn beschikking had, moest aanwenden.

Want daar lagen de kammen, het stel zij- en achterkammen dat Martha al zo lang in een etalage van een der mooiste zaken had bewonderd. Prachtige schildpad kammen,

afgezet met steentjes, en precies de juiste kleur om in haar prachtige, nu afgeknipte, haren te dragen. De kammen waren zeer duur en zij had er al zo lang naar gehunkerd, zonder enige hoop ze ooit de hare te kunnen noemen. En nu waren ze van haar, maar de lokken welke met de vurig begeerde prachtstukken hadden moeten worden getooid, had zij niet meer. Doch zij hield haar geschenk tegen zich aangeklemd en eindelijk was zij in staat om met betraande ogen tegen hem te glimlachen en te zeggen: „mijn haar groeit zo hard, Piet”.

Toen veerde zij op als een katje dat zich gebrand heeft en riep: „Oh!” Pieter had zijn prachtige geschenk nog niet gezien. Het leek of het kostbare metaal plotseling helderder glansde door de weerspiegeling van haar vurige geest.

De Brief



van Thuis

Voor de zeeman is de brief van thuis altijd een zeer belangrijk iets. Hij zal bij het aandoen van een haven in het buitenland altijd reikhalzend uitzien naar berichten uit het vaderland. Het is daarom nodig dat zijn familie, of zijn verloofde, geruime tijd te voren de brief schrijft die bestemd is om hem op een bepaalde dag — z'n verjaardag of een andere feestdag — te bereiken. Immers het is de bedoeling dat de zeeman deze brief, zo enigszins mogelijk, op zo'n tijdstip in handen krijgt dat wanneer de familie thuis ter gelegenheid van dat feest gezellig in de huiskamer bijeen zit, de zeeman, de brief lezende, in gedachten mede in de gezellige kring thuis zit.



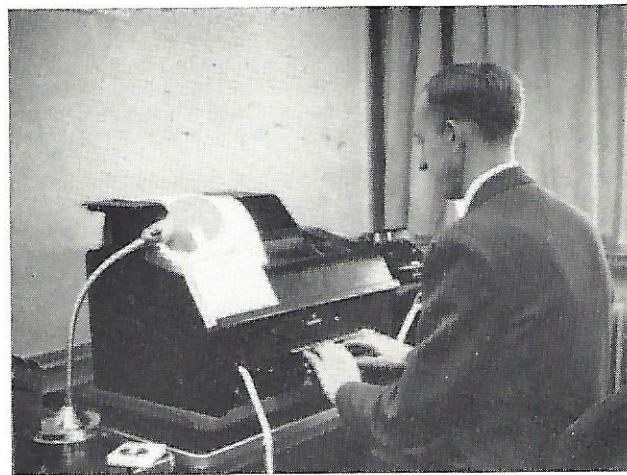
Het bepalen van de snelste gelegenheid voor doorzending.

Een van de plichten van de moeder, de vrouw of de verloofde van een zeeman is dus, er voor te zorgen dat de brief die een zeevarende vóór of op een bepaalde dag moet bereiken, vooral vroegtijdig genoeg verzonden wordt. Op de foto hierboven zien wij hoe een zeemannsvrouw de brief die bedoeld is om haar man, die op een tanker dienst doet, prettige Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar toe te wensen, in de bus werpt. U ziet dat zij dit heeft gedaan enige

weken vóór Sint Nicolaas; de brave Sint en de boot uit Spanje ziet u onder de brievenbus afgebeeld.

Laten wij zo'n brief eens volgen op z'n tocht naar de geadresseerde en eens nagaan wat er mee gebeurt nadat hij op de bus is gedaan.

Is de geadresseerde een opvarende van de onder Nederlandse vlag varende „Koninklijke/Shell”-vloot, dan is de brief ter doorzending gezonden aan La Corona in Rotterdam; hij komt dan uiterlijk de volgende dag in de Afdeling Post-Expeditie van het kantoor te Rotterdam aan. In deze Afdeling wordt alle voor onze opvarenden bestemde post behandeld. Dag in dag uit komen er postzakken binnen, waarin



De telexist bevestigt de ontvangst van een bericht over de bestemming van een schip.

een grote hoeveelheid post die niet voor het kantoor zelf maar voor de opvarenden van de diverse schepen bestemd is. Nadat alles gesorteerd en geadmistreerd is, worden deze stukken van een datumstempel voorzien en gedeponneerd in de onderscheidene vakken waarin alle post voor de respectieve schepen wordt verzameld. Vrijwel elk uur van de dag wordt op grond van de binnengekomen berichten over de routing der schepen overwogen wanneer en via welke

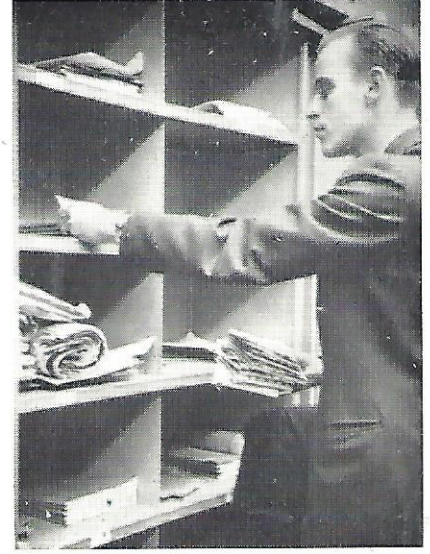
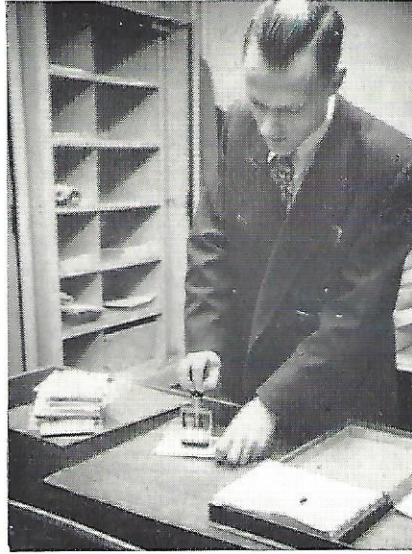
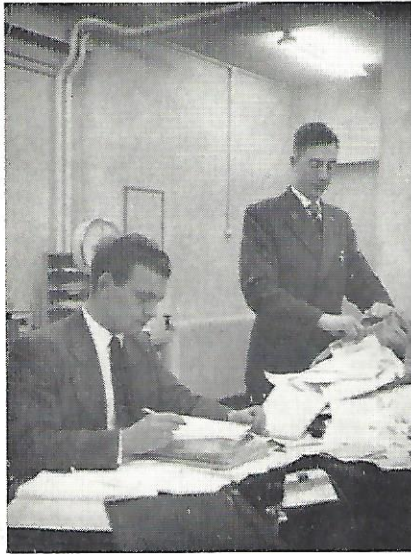
„Vind je het geen prachtstuk, Piet? Ik heb er de hele stad voor afgelopen. En nu moet je honderd keer per dag kijken hoe laat het is. Geef je horloge eens. Ik wil zien hoe het staat”.

In plaats van aan haar verzoek te voldoen liet Pieter zich op de canapé vallen, vouwde zijn handen onder zijn achterhoofd en glimlachte. „Martje, we zullen onze Kerstcadeautjes voorlopig maar opbergen. Ze zijn te mooi om nu al te gebruiken. Ik heb mijn horloge verkocht om de kammen te kunnen kopen. En laten we dan nu maar gaan eten, kind”.

De wijzen waren, zoals u weet, wijze mannen — zéér wijze mannen — die geschenken meebrachten voor het Kind in de kribbe. Zij vonden de kunst van het geven van geschenken

uit. Daar zij wijs waren, hebben zij ongetwijfeld zeer verstandig overdachte geschenken gegeven, die geruimd konden worden wanneer iemand anders hetzelfde had meegebracht. In deze regels heb ik u het weinig belangrijke verhaal verteld van twee dwaze grote kinderen op een gemeubileerde kamer, die heel onverstandig het kostbaarste dat zij bezaten voor elkander opofferden. Maar laat het in een slotwoord voor de wijzen van deze tijd gezegd zijn, dat van al degenen die geschenken hebben gegeven, zij de wijsten waren. Van al degenen die geschenken geven en ontvangen zijn mensen zoals zij de wijsten. Overal. Zij zijn de Wijzen.

Vrij naar het Amerikaans van O'Henry.

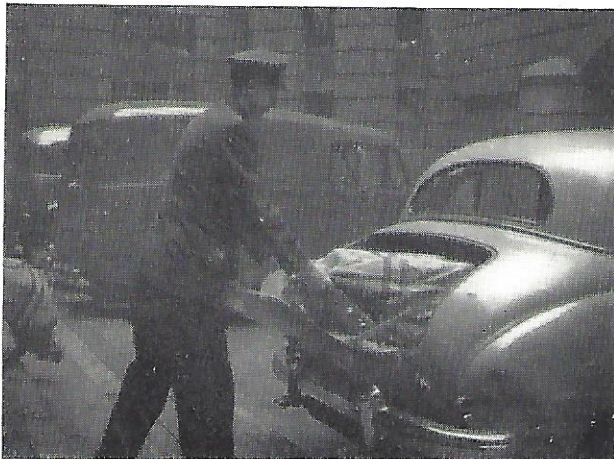


Behandeling van de post.

agent de post voor een bepaald schip per snelste gelegenheid kan worden doorgezonden.

Het komt door deroutering van een schip vaak voor, dat de post reeds is doorgezonden aan een agent in een haven die, zoals achteraf blijkt, niet door het schip zal worden aangelopen. Deze agent wordt dan telegrafisch verzocht om de voor dat bepaalde schip bedoelde post ten spoedigste door te zenden naar de juist bekend geworden nieuwe aanloophaven.

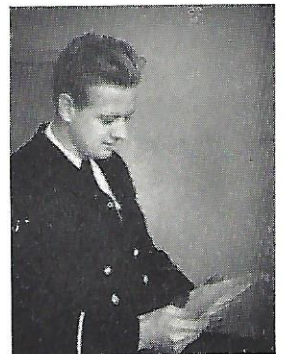
Staat het vast, dat de post voor een zeker schip naar een bepaalde haven kan worden afgezonden, dan wor-

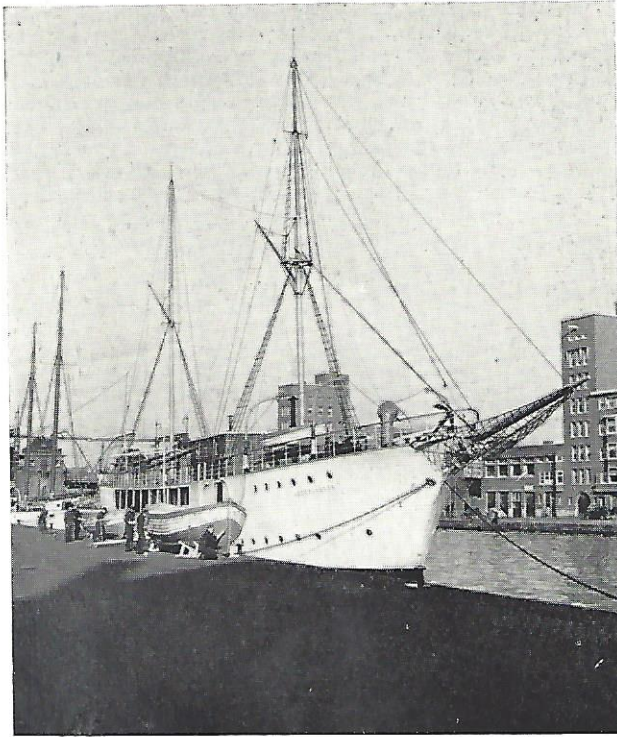


den alle zich in het vak van dat schip bevindende poststukken verzameld, ingepakt, en per auto naar het hoofdpstkantoor in Rotterdam gebracht; de taak van de Afdeling Post-Expeditie is hiermede voorlopig beëindigd. De Posterijen moeten dan zorgen dat de zending op de aangegeven wijze de desbetreffende agent bereikt, en deze moet op zijn beurt diligent blijven om alle voor het schip bestemde post zo spoedig mogelijk aan boord af te leveren.

Gaarne zou ik mijn verslag willen completeren met een ooggetuigenverslag van al hetgeen de Posterijen met uw post doen: het inladen in het vliegtuig, de reis over verre landen en zeeën, maar helaas, de Redactie moest afwijzend op mijn desbetreffend verzoek beschikken.

Het zal vermoedelijk niet nodig zijn te beschrijven hoe de post aan boord van uw schip wordt begroet. U weet dit zelf het beste. Wij kunnen ons levendig voorstellen, dat de zeeman, wanneer post door de agent is afgeleverd, met spanning het moment afwacht waarop hem de brief van thuis wordt overhandigd. Al zal hij zijn post meestal direct na ontvangst even vluchtig doorzien, wij geloven dat de meesten met de brief de eenzaamheid van hun hut zullen opzoeken om daar rustig en ongestoord al het nieuws van thuis in zich te kunnen opnemen.





Het opleidingsschip

„NEDERLANDER”

Het eerste Rotterdamse schoolschip

Het Opleidingsschip voor de Handelsvaart „Nederlander”, wiens leerlingen bij de tewaterlating van de „Cinulia” op 6 November jl. een erewacht vormden (zie foto in het vorige nummer) is, zoals blijkt, alleszins een bezoek waard.

De „Nederlander” ligt in Rotterdam op de Delfthavense Schie, bij de Mathenesser Brug. Ze is geheel van staal en wit geschilderd, en maakt op het eerste gezicht de indruk, een zeiljacht te zijn. Toen wij tegen tien uur 's morgens aan boord kwamen, was het dek nog nat van het dekwassen.

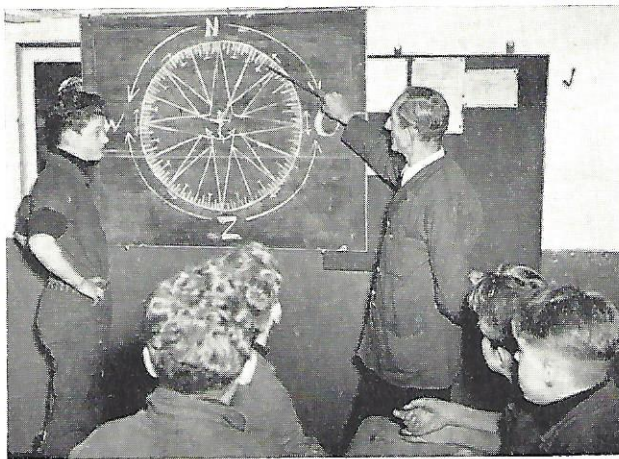
Dit opleidingsschip is niet het eerste Rotterdamse schoolschip waarop flinke jongens die naar zee willen door de reder in de gelegenheid worden gesteld, zich daarvoor te bekwamen. Het heeft twee voorgangers gehad, want reeds in 1891 werd door de Vereeniging Opleidingsschip voor de Handelsvaart te Rotterdam een schoolschip ter beschikking gesteld. De beide voorgangers droegen eveneens de naam „Nederlander”. De huidige „Nederlander” werd speciaal voor opleidingsdoeleinden nieuw gebouwd en is sedert 2 Mei 1912 als zodanig in gebruik. Het biedt plaats voor 40 leerlingen, doch op het ogenblik is hun aantal slechts 22.

De school is toegankelijk voor jongens van ongeveer 15 jaar die de lagere school met goed gevolg hebben door-

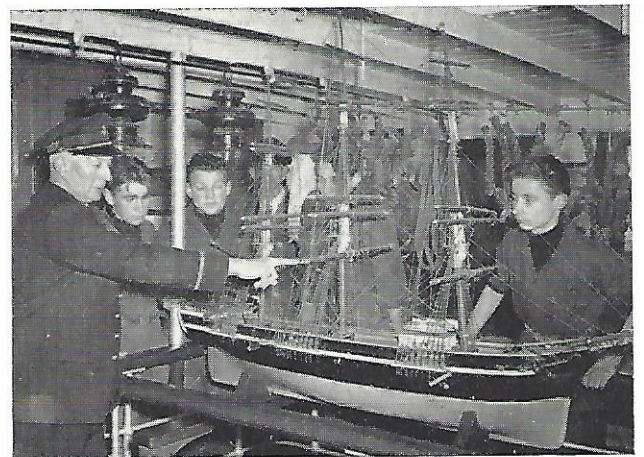
lopen en door twee artsen grondig gekeurd en lichamelijk geschikt bevonden zijn. Na circa acht maanden moet de leerling zich aan een examen onderwerpen; heeft hij dat met goed gevolg afgelegd, dan kan hij als lichtmatroos monstereen. Hij zal dan aan boord van zijn eerste schip geen gek figuur slaan, want hij weet het een en ander van het kompas, roer-commando's, soorten touwwerk, meren en ontmeren, werken met trossen, natievlaggen, seinvlaggen, zeilnaaien, schiemanen, roeien, dek- en onderhoudswerk, schilderen en de voorbehandeling van het te schilderen voorwerp; ook van scheepstypen, enz. enz.

Deze praktische vakken worden onderwezen door de Commandeur van het schip, de heer A. Rook, vroeger bij de Koninklijke Marine, en door twee bootslieden. Het onderwijs in rekenen, lezen, taal en aardrijkskunde is in handen van een hoofdonderwijzer, die elke werkdag op het schip een uurtje les komt geven.

De zorg voor de inwendige mens van de „opvarenden” is toevertrouwd aan de kok, geassisteerd door een koksmat. Bij ons bezoek aan boord hebben wij een onbescheiden blik geworpen in de kombuis, waar hij („vetmelter” hoorden wij hem noemen) bezig was met 1½ ons wegende gehakt-



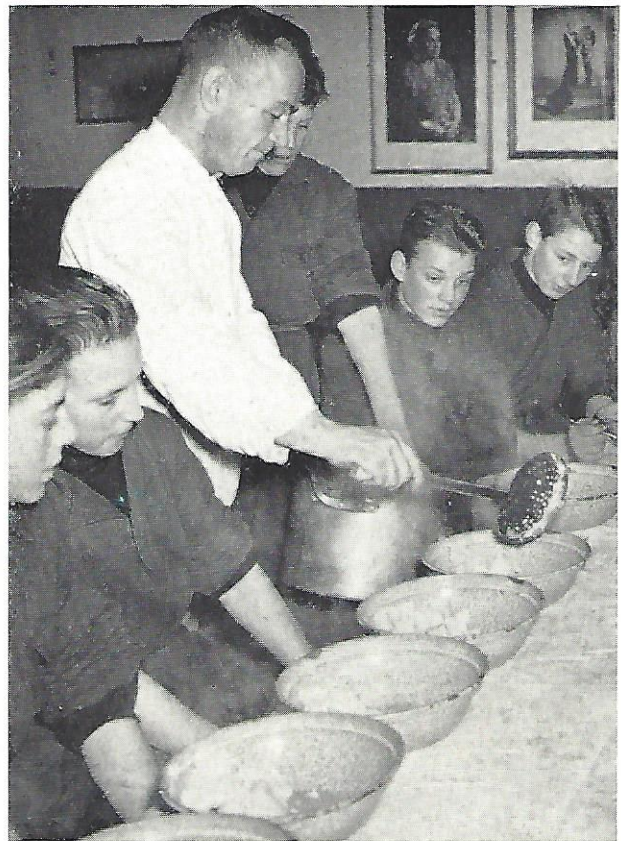
Theorie kompas



Zeiltheorie.



Standaard tuig.



Schaften.

ballen te jongleren; de conclusie ligt dus voor de hand, dat de kost aan boord goed is; de jongens waren dan ook zonder uitzondering stevige boys.

De leerlingen die op het schip de opleiding genieten, komen uit alle streken van het land, niet uitsluitend uit Rotterdam en omgeving. Het zijn meestal jongens uit zeemansgezinnen; zij treden in de voetstappen van hun vader en hebben geleerd — door gesprekken thuis — dat als je zeeman wilt worden en het ruime sop wilt kiezen om de wereld met eigen ogen te zien, je er wat voor over moet hebben om het zeemansvak te leren, in plaats van zo maar, van toeten noch blazen wetend, te monstren.

De „Nederlander” is nu 42 jaar als opleidingsschool in gebruik; ze voldoet dus niet meer geheel en is in velerlei opzicht niet aangepast aan de opleiding tot zeeman op een modern vaartuig. Ze lag vroeger op de Maas — wat vele voordelen bood voor het onderwijs in de zeemansvakken, doch heeft, gezien de ouderdom, de laatste tijd ligplaats moeten kiezen in rustiger water, nl. de Schie. Er zijn echter,

naar wij hoorden, reeds plannen gemaakt voor de bouw van een gloednieuw opleidingsschip, zodat met vertrouwen kan worden uitgezien naar het in dienst stellen van een in alle opzichten aan de hedendaagse praktijk aangepast opleidingsschip. De toekomstige zeelieden zullen daarvan profijt trekken, en niet alleen zij, doch ook de rederijen in wier dienst zij de zeven zeeën zullen doorkruisen.



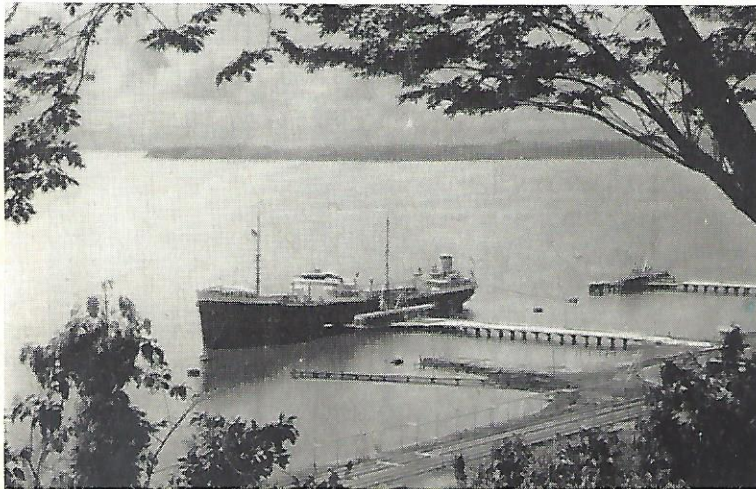
„Schie”-mannen.



Koperzuigen.

Verlate verlangens

In het laatste nummer van de bijlage „Van de Carel van Bijlandtlaan” van „Olie” stond nevenstaand gedicht. De redactie van „Van en voor de Vloot” houdt zich voor (eveneens in dichtvorm gegoten) commentaar van de heren zeevarenden aanbevolen. Wie neemt de handschoen op?



De zomer is alweer voorbij,
Maar „zomer” was er echt niet bij.
De winter komt met korte dagen,
Met natte sneeuw en regenlagen.
Wij slikken ijd'rig aspirine,
Knoflookpillen en vitaminen.
Wij snakken om er uit te breken
En weg te gaan naar warme streken.
Maar fietsend met gebogen ruggen gaan
We steeds naar de Van Bylandtlaan.
Er zijn collega's, wien op dit gebied
Het leven niets te wensen overliet.
Die komen steeds in warme landen,
Bezoeken verre, vreemde stranden.
Zij doen fantastische verhalen
Over landen waar zij olie halen.
Ja, op eer tanker is het leven machtig,
Zo'n „job” te hebben, lijkt ons prachtig.
Onze jalouzie is dan ook groot
Op de collega's van de vloot.
Ach, mochten ook wij zijn uitverkoren
En tot de tanker-crew behoren!

Twee „doorwinterde” B.P.M.'ers.

Personalia

Cehuwd:

30-11-1954: H. A. de Visser, 3e stm. en Mej. A. M. Ros.

Gebooren:

13-11-1954: Willem Albert Johan, zoon van W. A. Kleine, 2e stm. en Mevr. M. A. Kleine-Leys;
19-11-1954: Geertruida Petra Maria, dochter van W. H. Hupkes, Gezagv. en Mevr. P. M. Hupkes-v. Tienen;
22-11-1954: Hubertus Petrus, zoon van N.H. v. d. Heiden, 2e stm. en Mevr. J. C. v. d. Heiden-v. Stee.

Wij feliciteren . . .

J. Kanaar, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 7-12-1954;
A. Bravenboer, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 17-12-1954;
L. Langendoen Jr., 2e wtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 17-12-1954;
J. Niessink, Gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 19-12-1954;
L. Meyer, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 26-12-1954;
M. J. Moerland, 3e wtk., met zijn 15-jarig dienstjubiläum op 30-12-1954.

Vlootmutaties

Gedurende de maand November 1954.

N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ
„LA CORONA”

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: W. Buninga, J. v. Duin, J. H. Kasten, A. v. d. Kroef; 1e stl.: B. v. Bon, J. H. R. Broersma, P. Hopman, J. Kanaar; 2e stl.: J. Bron, D. P. Klip, R. Meyer, K. Prins; 3e stl.: D. Fransen, H. Hooyer, J. C. v. Houtrijve, H. Planjer, E. v. d. Pol, J. E. Rakers, P. de Regt, J. W. Rutten, J. Slot, H. A. de Visser; Hfdwtk.: A. Balvers, T. v. d. Berg, J. J. Hooftman, W. A. Michel, P. Vis v. Heemst; 2e wtk.: J. v. Bommel, A. W. v. Homoet, G. Houwer, H. J. W. Huisken, P. H. A. de Jong, J. M. C. Jonkheid, J. H. H. v. Maastrigt, H. v. Manen, E. A. Stam, G. J. Uitdenbogaard, P. J. v. d. Waals; 3e wtk.: J. A. Bonk, N. Snoek, W. A. v.

Rooyen; 4e wtk.: H. C. A. de Gelder, J. Keuning, J. B. M. Ouwens; 5e wtk.: F. v. Balen, L. de Blicq, A. H. Classen, J. H. Engelshoven, J. de Jong, R. Kluun, J. M. v. d. Linden, D. Meurs, J. D. Nijholt, S. Rinkema, J. H. M. Schrijver, A. H. Schulpzand, H. Steenhuis, T. v. d. Veen, B. Veldhuis, J. de Vreede; ll.wtk.: H. C. de Bruijn, J. J. F. Reitsma.

In Engeland gearriveerd:

Gezagv.: P. A. Koops.

TEWERKSTELLINGEN:

m.s. „Corilla”:
Gezagv.: J. Sieben; 4e stm. (als wnd. 3e stm.): P. R. v. Kranen; 2e wtk.: J. A. v. Triërum; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): N. W. Groen; 4e wtk.: P. Tuinman; 5e wtk.: L. C. Spoon; ll.wtk.: J. J. Elich.

m.s. „Etrema”:

3e stm. (als wnd. 2e stm.): J. L. J. Kiebert; 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): P. Roelleveld; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): H. M. Wildschut.

s.s. „Glebula”:

1e stm.: H. O. W. Lotsy; 3e stm.: G. G. J. Alfrink; 2e wtk.: A. L. Moerland; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): A. J. Verkerk.

t.e.s. „Hyalina” (voor training):

Hfdwtk.: J. A. Goedhart.

s.t.s. „Katelaysia”:

3e stm.: J. F. Heyblom; 5e wtk.: J. Hooijmaijers, B. A. Thedinga.

s.t.s. „Krebsia”:

Gezagv.: A. Swaneveld; 1e stm.: S. J. de Geus; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): D. Fransen; 4e stm. (als wnd. 3e stm.): R. J. Wyrdeeman; 4e stm.: S. Noordenbos; 2e wtk.: J. M. C. Jonkheid; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. v. d. Stel; 5e wtk.: L. J. v. Onselen, E. H. v. 't Oost.

m.s. „Marpessa”:

Gezagv.: C. A. B. v. Santvoord; 2e stm.: D. A. C. Vermeulen; 4e stm. (als wnd. 3e stm.): J. Nagel; 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): I. J. Vreke; 5e wtk.: J. G. Bron, W. J. v. d. Hoek; ll.wtk.: J. Oosterom.

m.s. „Murena”:

4e stm. (als wnd. 3e stm.): F. H. E. Edens.

m.s. „Ovula”:

1e stm.: E. J. Stapper.

s.t.s. „Platidia”:

Hfdwtk.: I. J. Hooftman.

m.s. „Sunetta”:

4e stm. (als wnd. 3e stm.): H. Kampen; 2e wtk.: D. Muyskens; 5e wtk.: A. W. Brakel; ll.wtk.: J. M. Rutten.

Naar de Oost vertrokken:

Gezagv.: W. J. A. J. Peeters („Saidja”); 2e stm.: P. C. D. Sandee („Antonia”); 3e stm.: J. Rijkmans („Armilla”); 4e stl.: P. Adema („Liseta”), W. Borsje („Koratia”); Hfdwtk.: J. M. Tazelaar („Antonia”); 2e wtk.: W. Biesheuvel („Rita”), G. Bravenboer („Felipes”); 5e wtk.: H. Blaauw („Ovula”), A. N. Montijn („Ceronia”), Z. Oldenburger („Beraoer”), J. Poldervaart („Gadila”), W. Souren („Adinda”), C. L. H. Stocking Korzen („Cleodora”).

Naar de West vertrokken:

1e stm.: C. Wortel; Hfdwtk.: D. v. Santen; 4e wtk.: J. P. Beets, D. Mier.

Geslaagd voor een hoger diploma:

3e stm.: G. G. J. Alfrink, dipl. 2e stm. G.H.V.; 5e wtk.: H. Blaauw, J. Th. N. Douwes, G. H. Germing, C. F. de Jong, A. N. Montijn, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

5e wtk.: J. v. d. Werff.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: W. Borsje, H. Kampen, J. Nagel, S. Noordenbos, R. J. Wyrdeeman; 5e wtk.: J. G. Bron, R. A. Christiani, J. Hooijmaijers, L. C. Spoon; ll.wtk.: J. Boerstool, J. J. Elich, H. J. Haarloo, F. B. Oexeman, J. Oosterom, J. M. Rutten, A. H. Verbeek.

De dienst der Maatschappij verlaten:

2e stm.: H. J. A. Mulder; 3e stm.: A. Stouten; 3e wtk.: F. H. Nijenhuis; 4e wtk.: H. Weyland; ll.wtk.: H. C. de Bruijn.

SHELL TANKERS (EASTERN) LTD.

Naar Singapore vertrokken:
Walempl.: E. v. 't Slot.

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA

In Nederland gearriveerd:
Hfdwtk.: H. Horsten.