VERSCHIJNT MAANDELIJKS.

Nr. 12 - DECEMBER 1956

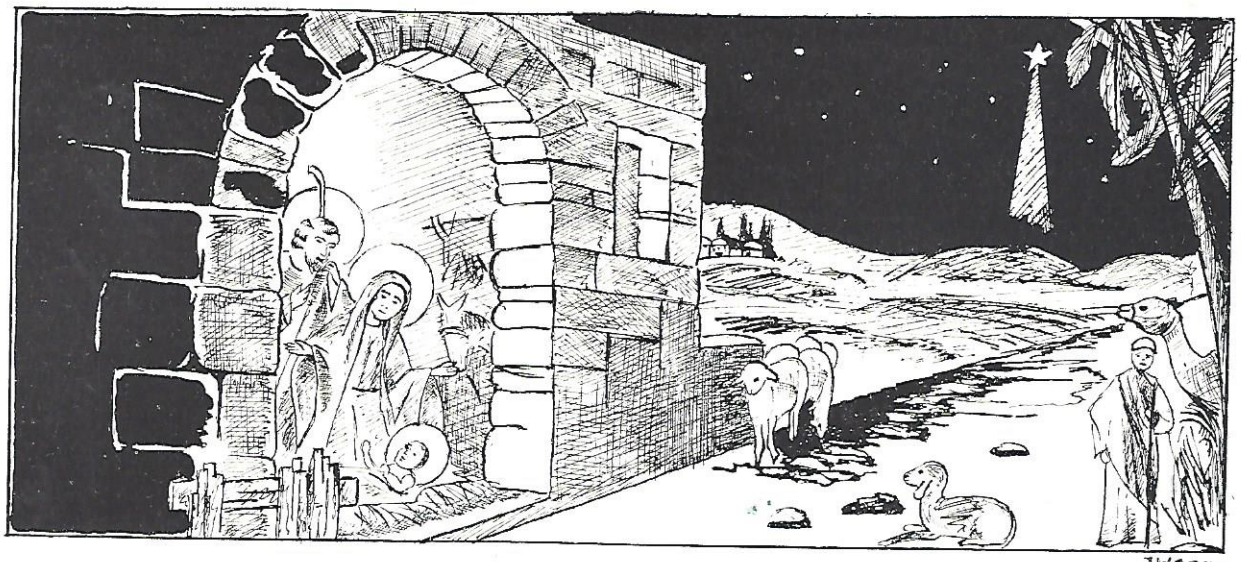
# van & voor de vloot

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.

*Winter op „Te Werve"*

*Wat zal het zijn het komend jaar?*
*Wat 't nu is weten wij;*
*Is 't goed, dat 'k in de toekomst staar*
*Waarom, zo vraagt men mij.*
*'t Leven is een strijdtoneel,*
*De wereld, bitter, hard .....*
*Miljoenen hebben er niet veel.*
*Wel wat hen pijn doet, smart.*
*De zeemansvrouw draagt het alleen,*
*Niet vaak is vader thuis;*
*Hij vaart naar verre landen heen*
*En is zeer veel van huis.*
*Toch goede, lieve, beste man,*
*Als 't straks weer Kerstmis is*
*En wij de lied'ren zingen van:*
*De Heer die met ons is,*
*Van 't schip dat onder Zijn hoede vaart*
*Met de Kruisvlag hoog in top,*
*Is er niets meer dat ons zorgen baart,*
*Want Zijn bijstand is er volop!*

*'n Zeemansvrouw*




# Geen plaats in de herberg

Ook dit jaar zal op veel kerstkaarten en platen het kindje in de kribbe niet ontbreken, soms zullen het zelfs alleen de os en de ezel zijn die hun aandachtige koppen ergens heen richten; in veel gezinnen zal het kerststalletje opgetuigd worden. En dat hoort allemaal warempel ook heel erg bij het kerstfeest; heel wat meer dan de kerstkrans of het kerstdiner, zelfs ook meer dan het kerstpakje of de kerstboom. We hebben alleen dat alles zo langzamerhand dermate in elkaar gevlochten dat pas alles samen de volledige kerststemming te voorschijn brengt en dat het uiterst moeilijk wordt de goede lijn erin te ontdekken.

Uit elkaar halen is trouwens meestal erg moeilijk. In een zuinige bui zit je soms eindeloos te wriemelen om touw dat in de war is geraakt, uit elkaar te krijgen. Dit doel wordt trouwens meestal niet bereikt want voor het zover is heb je allang een mes gepakt en de zaak doorgesneden. En je houdt onbruikbare eindjes over die je geërgerd in de prullemand gooit: weg ermee!

Zo kun je aandachtig en zorgvuldig beginnen de draden te ontwarren om de ware kerststemming te voorschijn te brengen, maar voor het klaar is heb je al een mes gepakt en de boel stukgesneden, zo zitten velen van ons met wat oude eindjes kerstfeest en kerststemming die toch nergens meer voor deugen en geërgerd gooi je ook deze restjes weg.

Er is immers zoveel in tegenspraak met de kerstgedachte en met de kerststemming, met „vrede op aarde" en „ere zij God" dat het een hopeloos werk lijkt er nog een bruikbare kerstdraad uit over te houden. Vooral dit jaar zijn oorlog en geweld blijkbaar weer de sterksten geweest, het varen om de Kaap werkt ook al niet mee om de prettige kerstgedachten te wekken nu allerlei plannen voor een kerstfeest thuis erdoor misgelopen zijn.

Om het ware kerstfeest over te houden zullen we dus de verschillende draden voorzichtig uitelkaar moeten halen: misverstand en ergernis zitten ons danig in de weg en dreigen ons ertoe te zullen brengen de hele zaak maar kapot te maken en weg te gooien.

De goede draad krijg je te pakken door de stal goed in het oog te houden: voor Jezus was er bij zijn komst in de wereld geen plaats, alles was vol en bezet. Toch is Hij gekomen en heeft Hij het geheim van Gods liefde geopenbaard. Het lijkt wel of er voor God en de goddelijke liefde nooit plaats is. Als het van de mensen afhangt komt er inderdaad niet veel van terecht, niet in de wereld en niet in ons persoonlijk leven.

Daarom is het juist een feest en ieder jaar weer evenzeer te vieren dat Jezus Christus wél op aarde gekomen is zelfs toen er geen plaats en tijd voor was. Zo komt God nog steeds tot de mensen: Zijn liefde is er wel, Hij maakt zich door Jezus Christus wél bekend, ook al is er geen plaats binnen de geordende of ontwrichte samenleving meer voor over, Hij maakt zelf ruimte, soms door daar te zijn waar niemand Hem zou verwachten en bovenal door plaats te maken in de harten van mensen die de komst van het Christenkind dankbaar aanvaarden en vieren.

J. W. Schokking.

# Tweede nieuwbouw-programma

Ruim een jaar geleden, nl. in het oktober-1955-nummer van ons blad, gaven wij u de bijzonderheden van het tweede nieuwbouw-programma, hetwelk bestond uit 7 „general purpose"-tanker van ca. 18.000 ton draagvermogen elk en 7 „super-tankers" van ca. 32.500 ton draagvermogen, die onder Nederlandse vlag zullen worden gebracht en op Nederlandse werven zullen worden gebouwd.

Thans is besloten dat 3 van de 7 bestelde „super"-tankers grotere afmetingen zullen krijgen. Ofschoon nog geen definitieve overeenkomsten met de betrokken werven zijn gesloten, ligt het in de bedoeling van één der schepen een 46.000-tonner te maken en twee andere een draagvermogen van 38.000 ton te geven.

Van de voor Engelse rekening te bouwen schepen zullen er eveneens een aantal grotere afmetingen krijgen. Men is voornemens het draagvermogen van 9 van de 15 in aanbouw zijnde tankers van 32.500 ton draagvermogen te vergroten tot 3 van 60.000 ton, 2 van 46.000 ton en 4 van 38.000 tot 40.000 ton draagvermogen.

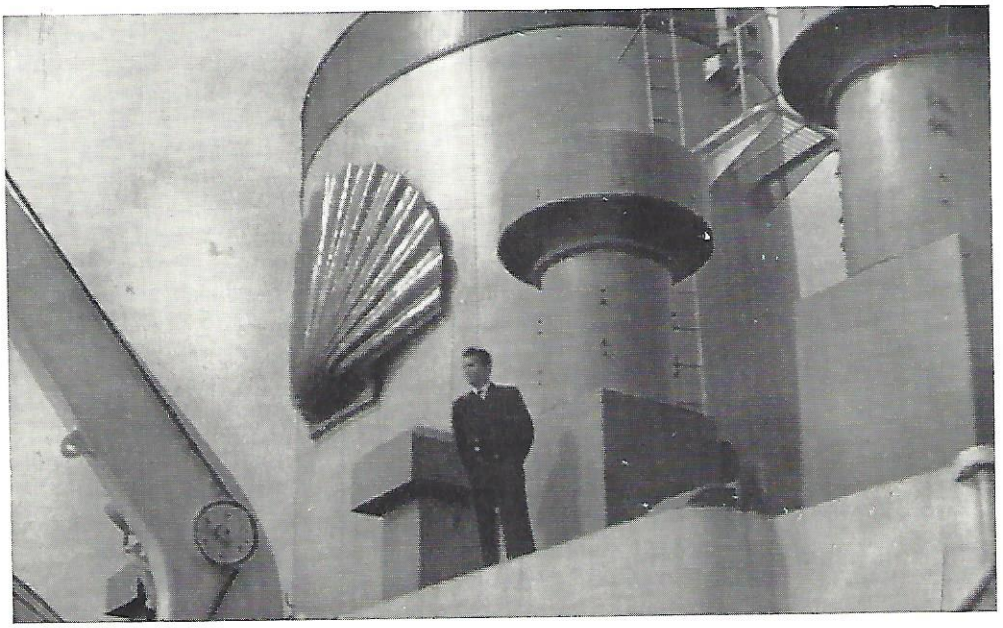
# Onze nieuwe Commodore

Kapitein I. Roos, die thans met het commando van het s.t.s. „Khasiella" is belast, werd met ingang van 1 december 1956 tot Commodore van onze vloot benoemd, in opvolging van Kapitein W. H. Hupkes, die met ingang van genoemde datum de dienst der Maatschappij heeft verlaten, in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Kapitein Roos werd op 4 april 1904 op Terschelling geboren en trad op 3 augustus 1926 in dienst van de Groep. Hij kreeg zijn eerste commando op 27 mei 1939. Gedurende de afgelopen 2½ jaar heeft hij steeds het commando gevoerd op de nieuwe 18.000-tonners.

Mede namens zijn collega's wensen wij hem geluk met zijn benoeming en spreken de wens uit, dat hij nog vele goede reizen onder de Commodore-vlag zal mogen maken.

# De moderne Kabouter



Onder deze titel kwam de hierboven gepubliceerde foto in het bezit van de Redactie. Als enige aanwijzing betreffende de herkomst stond op de enveloppe een stempeltje **„Seamen's Home" Curaçao N.W.I.**", terwijl er dan bovendien nog een Antilliaanse postzegel op zat. Zou de fotogra(a)f(e) zich misschien bekend willen maken bij de Redactie? In de eerste plaats om onze dank voor de inzending in ontvangst te nemen, maar buitendien omdat wij hem of haar dan kunnen vragen of wij het negatief mogen lenen. (Dit laatste houdt in dat het na gebruik HEUS wordt teruggezonden).

Red.

# „De Ruyterschool"

In ons oktober 1956-nummer meldden wij reeds dat bij het afscheid van de heer P. Vijn als directeur van de „De Ruyterschool" een receptie en reünisten-bijeenkomst zou plaatsvinden. Deze receptie is buitengewoon druk bezocht geweest en vele oud-leerlingen hebben de gelegenheid te baat genomen om op de reünie daarna de vriendschappen te verstevigen.

Gedurende de receptie werd het eerste het woord gevoerd door de Burgemeester van de stad Vlisingen, de heer Mr. B. Kolff. Deze prees de scheidende directeur voor zijn groot pedagogisch kunnen en releveerde, dat het de heer Vijn was geweest die in de oorlogsjaren de school heeft gered en voor Vlissingen heeft behouden. Het onderwijs heeft in die jaren doorgang gevonden in Nijmegen en het duurde nog tot 1952 tot een geheel nieuwe school te Vlissingen haar poorten opende.

Ook mevrouw Vijn werd in het dankwoord van de Burgemeester betrokken. Namens de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" en de drie rederijen Shell Tankers N.V., K.J.C.P.L. en K.P.M., die steeds ten nauwste met de school verbonden waren geweest, voerde Ir. E. Struyk het woord. Hij maakte gewag van de prima samenwerking tussen school en rederijen. „Niet alleen", zo zei hij, „is de „De Ruyterschool" de grootste zeevaartschool in het land, doch deze school is onder de bekwame leiding van de heer Vijn tot een bijzonder onderwijsinstituut gegroeid, waarmede de rederijen reeds bijna een halve eeuw de beste betrekking onderhouden." Namens Gemeentebestuur, de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" en de drie bovengenoemde rederijen bood de heer Struyk een geschenk onder couvert aan.

De heer M. J. Kiviet sprak vervolgens namens de Vereniging van Oud-Leerlingen der School en de leerlingen en vrienden van de heer Vijn. Hij zeide het overbodig te achten het ambtsverleden van de heer Vijn hier nogmaals geheel of gedeeltelijk te memoreren, want in vele dagbladen en tijdschriften was dit meermalen en volledig aan de openbaarheid prijsgegeven, doch het volgende wilde hij hier toch nog wel aan toevoegen: „Er zijn verschillende manieren om de herinnering aan eigen personen levendig te houden. Eén daarvan is, om de jongeren, die aan ons toevertrouwd worden, op te voeden in eigen geest en dit heeft de heer Vijn steeds betracht. Door bijzonder geschikte karaktereigenschappen moet het hem nimmer moeilijk gevallen zijn, vriendschap te kweken en te behouden, wat wel de reden is dat hij thans op zulk een uitgebreide vriendenkring kan bogen". Toen bekend werd dat de heer Vijn op 1 september 1956 zijn functie zou neerleggen, besloten oud-leerlingen, leerlingen en vrienden dan ook, het bij dit afscheid niet te laten bij wat toespraken en bloemen, doch een blijvend aandenken mede te geven. Namens genoemde categorieën bood de heer Kiviet de heer en mevrouw Vijn een televisietoestel aan, alsmede een album met de handtekeningen van de gevers.

De Vereniging van Oud-Leerlingen gaf blijk van haar waardering en dank voor het vele goede door hem voor school en leerling verricht, door het aanbieden van een combinatie barometer-thermometer-vochtmeter.

In zijn dankwoord memoreerde de heer Vijn nog de steun die hij van zijn voorgangers had gehad, die er voor hadden gezorgd dat de school bij zijn ambtsaanvaarding reeds zulk een goede naam had. Aan het einde van de receptie bracht het Vlissingse Muziekgezelschap „St. Caecilia" de heer Vijn nog een serenade.

Het einde van de receptie vormde het begin van het borreluur en reünisten-diner, waar de prettige sfeer en vrolijke stemming zo mogelijk nog steeg. Ongeveer 200 personen namen aan deze maaltijd deel. De huisvlaggen van alle rederijen gaven het geheel een fleurig aanzien. De Voorzitter der Oud-Leerlingen Vereniging heette de officiële gasten welkom en zag in hun komst een bewijs van belangstelling in de vereniging, die hem als Voorzitter dankbaar stemde. In de betrekkelijk korte spanne tijds was het aantal leden van tachtig tot bijna vierhonderd gegroeid. Ook het aantal deelnemers aan de reünie was van 36 toegenomen tot ongeveer 200. Hij spoorde een ieder aan om tot de Oud-Leerlingen Vereniging toe te treden en de reünie zo regelmatig te bezoeken dat „Brittania" te klein zou worden om hen te ontvangen!

Voorts werd nog het woord gegeven aan Ir. Vos, namens het Schoolbestuur en de Koninklijke Maatschappij „De Schelde", en aan de heer Brouwer, de nieuwe directeur van de school.

„In de korte periode", zo zei de heer Brouwer, „dat ik in Vlissingen werkzaam ben, is het mij reeds duidelijk geworden, dat de „De Ruyterschool" voor stad en leerlingen een grote zegen is en de oud-leerlingen geven thans, door de heroprichting van hun vereniging blijk, iets terug te willen geven van wat zij zelf ontvangen hebben. Een zaak kan een balans opmaken, wij onderwijzend personeel moeten de leerlingen afleveren waar mensen van zijn gemaakt. Wat is prettiger dan later op een reünie of bij een feestelijkheid zoals deze, persoonlijk te kunnen waarnemen wat er van onze leerlingen is geworden."

De heer Vijn vroeg daarna het woord om speciaal zijn dank te betuigen aan mevrouw van Bel, die reeds 32 jaar als secretaresse aan de school verbonden was en die, zoals hij zeide, „de leerlingen steeds „bemoederd" had op een zeer bijzondere wijze. Hoe ze het doet weet ik niet, maar ze doet het!"

Hierna dankte één der oud-leerlingen in een geestige speech voor alles wat de school voor hem had gedaan en was geweest. De heer Kiviet sloot de rij der sprekers, de wens uitsprekend dat volgend jaar op een nog groter gezelschap mocht worden gerekend.

# *Het monsterschip moet Rotterdam niet voorbijgaan*

**Grotere schepen vragen een haven.**
**„Buiten" ligt onze kans.**

Wat voor de grote Europese havens in de zeer nabije toekomst belangrijk gaat worden, is het antwoord op de vraag: Hoe komen wij tegemoet aan het streven van de oliemaatschappijen en tankreders steeds grotere tankschepen te gaan bouwen? Dit streven wordt hier en daar al gerealiseerd. In Japan staan reeds twee monstertankers van rond 80.000 ton op stapel en in het achterhoofd van enkele Amerikanen staat reeds 100.000 ton geprojecteerd. We hebben nu al rekening te houden met tankschepen van boven de 80.000 ton, die binnenkort op de wereldzeeën zullen verschijnen, al weet men dat zij voorlopig slechts kunnen worden gebruikt op enkele specifieke trajecten, aangezien er maar weinig havens zijn die schepen van een dergelijke omvang — en dat meer speciaal door hun grote diepgang (dertien meter en meer) — kunnen ontvangen.

Men zal de eerste gedachten over het Maasvlakteplan dan ook moeten beschouwen als een vooruitzien op wat in de scheepvaart — en in dit geval voornamelijk de tankvaart — in de komende jaren te gebeuren staat. Want de Waterweg is gebonden aan een limiet voor vaargeulbreedte en -diepte. Waterstaat kan niet straffeloos blijven verbeteren en baggeren om de monsterschepen te gerieven. Vandaar de blik die „naar buiten" gaat, naar de Maasvlakte, waar men alle mogelijkheden in de hand heeft en waar geen aan restricties gebonden toegangsweg in het spel komt.

Het is niet alleen de tankvaart die in dergelijke tonnages gaat denken, ook de ertsvaart weet dat schepen van uitzonderlijke grootte in de toekomst economischer zullen varen en dus de kosten van het te vervoeren produkt lager kunnen houden dan anders het geval zou zijn geweest. Want per slot van rekening zal de consument het gelag van „duurder varen" moeten betalen.

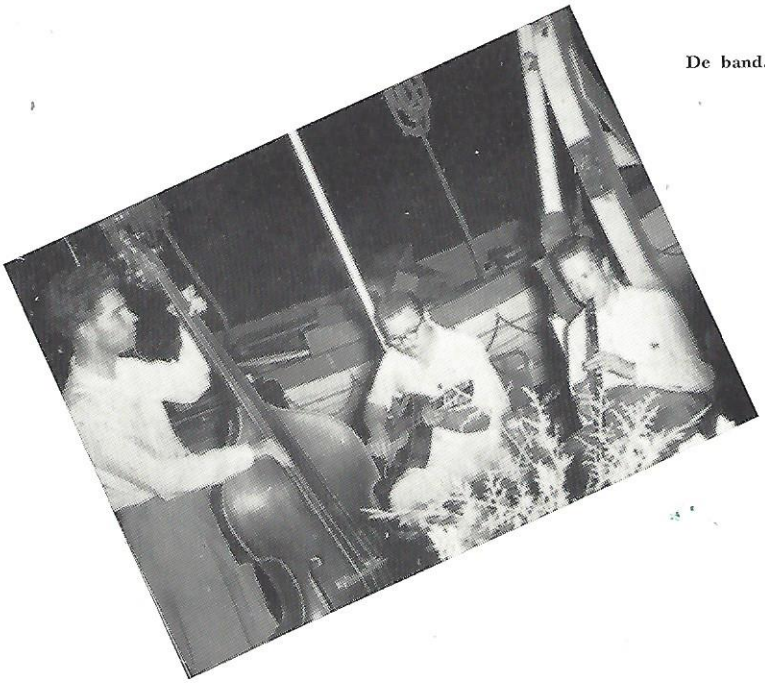
Ondanks het gunstige vooruitzicht dat wij in de naaste toekomst wellicht de olie dichter bij huis kunnen krijgen — de recente onderzoekingen moeten hebben uitgewezen dat zelfs langs de Franse Atlantische kust en op sommige plaatsen in de Middellandse Zee zich grote olievoorraden in de zeebodem moeten bevinden — zullen wij in West-Europa nog lange tijd aangewezen zijn op de olie die uit het Nabije Oosten komt. En dat betekent, voor zover pijpleidingen niet voor een deel van het transport zorgen: tankschepen.

Reeds nu is de verscheping van olie gebonden aan een klein aantal havens die bij machte zijn de grote tankschepen te ontvangen. En het is niet voor niets dat Rotterdam snel zijn Vierde Petroleumhaven bij Hoek van Holland wil hebben om de tankschepen boven 40.000 ton gemakkelijker en veiliger te kunnen ontvangen. Van de 35 grote zeehavens in West-Europa, tussen Stettin en Triest, zijn er slechts vijf die olieverschepingen behandelen. Onder deze vijf is natuurlijk Rotterdam. Van de elf grote zeehavens die meer dan zeven miljoen ton goederen per jaar verwerken, zijn er zes die schepen met een diepgang van elf meter kunnen ontvangen en slechts drie hiervan zijn in staat schepen met twaalf meter diepgang te verwerken.

Reeds nu al is het aantal havens dat voor olieverscheping geschikt is, dus beperkt, en bij het groeien van de tonnage van de tankers zal dus de concentratie van het vervoer zich op een nog kleiner aantal havens gaan richten.

*Zie verder pag. 8*

# Het m.s. „Myo

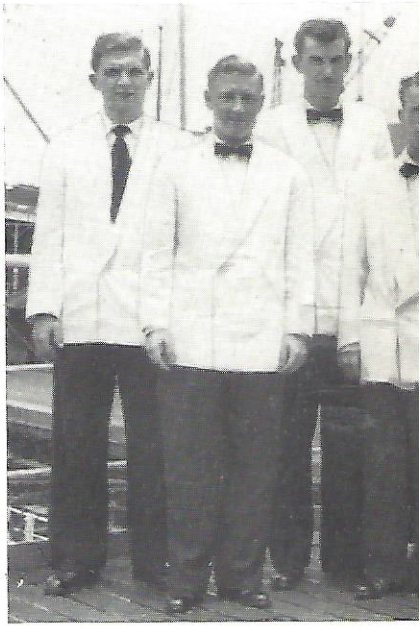


De band.

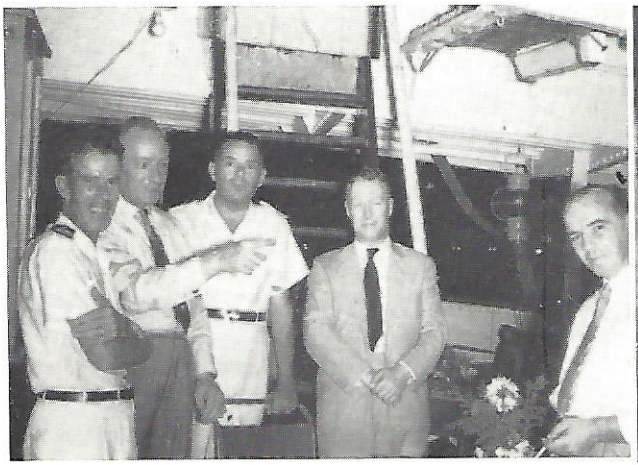
m.s. „Myonia"

Op de reis Saigon—Singapore, voorafgaande aan de doktijd te Singapore, werden reeds plannen gemaakt hoe men de vrije tijd zou besteden. Nu is het maken van plannen wel een van de aangenaamste bezigheden die men zich kan denken. Het kost geen geld en men realiseert zich op zulke momenten niet dat de helft van de plannen toch niet wordt uitgevoerd en vervangen wordt door pleziertjes en genoegens waar men helemaal niet aan had gedacht. Nu de doktijd weer achter ons ligt, kunnen wij allemaal op een uiterst prettige tijd terugzien en een woord van dank aan allen, die hun medewerking verleend hebben om ons ontspanning te geven (en de vlootpredikant Ds. J. Veen, zouden wij speciaal willen noemen), is hier zeker op zijn plaats.

De hoogtepunten van deze twaalf dagen waren wel een gala-opera-concert met Nederlandse artisten en een feestje aan boord, waarbij de op deze pagina gereproduceerde foto's werden gemaakt. Na afloop van het concert verzamelden alle deelnemers zich in de Hollandse Club, waar nieuwe vriendschapsbanden werden aangeknoopt en ook het plan werd geboren om een feestje aan boord te organiseren. De heer Zeevaarder, die niet alleen in naam doch ook in daad de zeevaarders een buitengewoon warm hart toedraagt, zegde ons een „echte" band van zeven man toe. Dit overtrof wel onze stoutste verwachtingen. De voorbereidingen voor het feest veroorzaakten al heel spoedig dat wat men mag be-



BEZOEK AAN HET
V.l.n.r.: 5de Wtk. G. Rietdyk, 3de St. J. A
A. v. d. Wolf, 4e Wtk. J. v. d. W
3e Wtk. C.



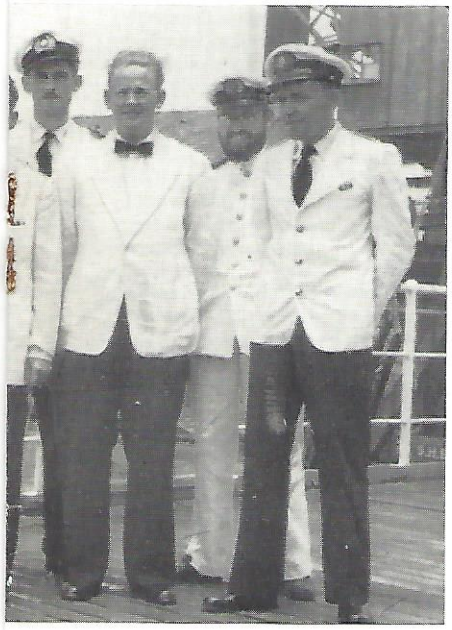
V.l.n.r.: Gezagv. A. v. d. Wolf, L. Langendoen, 1ste St. J. G. C. de Man, Capt. Roe, Mr. D. B. Grube.

V.l.n.r.: E. v. 't Slot, mevr. Veen, Gezagv. A. v. d. Wolf, mevr. Zeevaarder.

# ıia" op het droge

ı het King's Dok.

De band.



ALA-OPERACONCERT
v. d. Berg, 5e Wtk. J. W. v. Leijden, Gezagv.
, 2e St. D. v. Gulik, Marc. J. Knigge,
G. Hogendijk.

stempelen met „pijn in het hoofd".

Hoe plaatst men 45 gasten en een band van zeven man, inclusief piano, aan boord? Waar moet men met tafels en stoelen heen? Hoe „fietst" men een dansvloer bijelkaar?

Laten wij u niet de gelegenheid geven ook hoofdpijn te krijgen, het is heus allemaal voor elkaar gekomen, hoe onmogelijk het ook scheen. Het bovenbrugdek (de sloepen naar buiten gedraaid om meer ruimte te krijgen) werd op kleurige wijze verlicht, terwijl vlaggen en bloemen het feestelijk aanzien nog verhoogden. Ons harde werken werd wel beloond, want de avond werd een enorm succes.

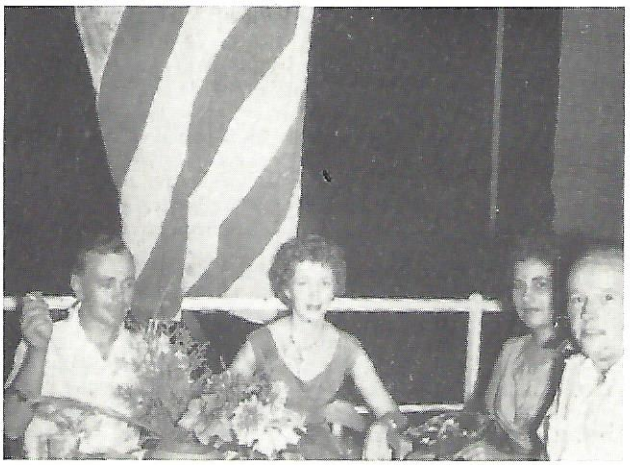
Een buitengewoon geslaagd programmanummer was het prijsdansen, waarvoor de kapitein prijzen had uitgeloofd. Buiten Ds. Veen en echtgenote, waren verschillende heren van het kantoor met hun dames uitgenodigd, terwijl een aantal verpleegsters uit het „General Hospital" het tekort aan dames kwam aanvullen.

Naast de hier beschreven feestelijkheden werden vanzelfsprekend nog individueel — of groepsgewijs — uitstapjes gemaakt naar de vele bezienswaardigheden van de stad en omgeving.

Zoals reeds gezegd, gingen wij na twaalf dagen weer opgewekt naar zee. Deze doktijd zal voor ons allen nog lang een prettige herinnering blijven.

J. A. v. d. Berg, 3e Stuurman.

3de St. J. A. v. d. Berg en marc. J. Knigge met hun dames.



2de St. D. v. Gulik en 3e Wtk. C. Hogendijk met hun dames.

Alle belangrijke West-Europese havens staan dus voor het probleem op welke wijze moet worden voorkomen, dat in de toekomst de bus wordt gemist. De havenoutillage zal berekend moeten zijn op schepen van grotere tonnage dan tot nu toe het geval was. Zij zullen een toegangsweg moeten bezitten die diepgang tot vijftien meter toelaat, of men zal dit vervoer in de toekomst zijn haven voorbij zien gaan.

**Bittere noodzaak.**

Super- en monstertankers komen voort uit een bittere noodzakelijkheid, nl. het probleem waarmede de oliemaatschappijen in de toekomst te worstelen krijgen in verband met de enorme hoeveelheden olie die in de komende decennia het westen van brandstof zullen moeten voorzien. Meer pijpleidingen die de olie van de winplaatsen in het Nabije Oosten naar de kust van de Middellandse Zee zullen vervoeren, waardoor dus een vaart door het Suezkanaal kan worden voorkomen — het Suezkanaal kan door zijn diepte zelfs nu reeds niet meer een volgeladen supertanker doorvaart verlenen — kunnen ook al geen volledige oplossing brengen, afgezien nog van de kwetsbaarheid van deze wijze van vervoer door de Arabische landen, waar de politieke rust allesbehalve stabiel is.

Men zal het dus moeten zoeken in een drastische uitbreiding van de wereldtankvloot, die een levensbelang is voor de wereldeconomie.

Naar schatting zullen de tankers in 1957 een hoeveelheid van niet minder dan 300 miljoen ton olie uit het Nabije Oosten naar het westen en noorden moeten vervoeren, terwijl in 1955 een hoeveelheid van 67 miljoen ton de behoefte dekte. Dat betekent, dat in dat jaar, en aannemende dat de moeilijkheden rond het Suezkanaal tot een oplossing zijn gekomen, duizenden tankschepen door het kanaal hun weg zullen moeten kiezen. En „Suez" zit nu reeds, wat de capaciteit betreft, zo ongeveer aan het plafond.

Een conflict en een afsluiting van het Suezkanaal zou, omdat dan alle olievaart naar het westen rond de Kaap zou moeten, een tankerruimte van anderhalf maal de huidige capaciteit vergen. Dat is een onmogelijkheid, omdat de situatie op de scheepswerven voor wat betreft snelle aflevering, allesbehalve gunstig is. Vrijwel alle werven ter wereld zitten tot 1960 vol.

**Grotere schepen.**

Momenteel omvatten de olieverschepingen 45 procent van het totale zeetransport. Uit het Midden-Oosten is in 1955 rond 145 miljoen ton verscheept, waarvan 70 procent bestemd was voor de Midden-Europese havens.

De wereldtankervloot omvatte op 1 juli jl. 2818 schepen met een totaal tonnage van 43 miljoen ton dw. In aanbouw of in opdracht gegeven zijn momenteel 692 tankers met rond 19 miljoen ton dw. Van de bestaande vloot bestaat tien procent uit schepen boven de 24.000 ton dw. Van deze zijn 35 groter dan 33.000 ton dw en zes van 45.000 ton dw tot 50.000 ton dw.

Van de in aanbouw zijnde tankers is 70 procent, meer dan 24.000 ton dw. Niet minder dan 41 van deze schepen zijn groter dan 45.000 ton. Men ziet het . . . de tonnage van de tankers stijgt snel. Daarbij komt dat er ook een neiging is de drogelading-schepen groter te maken. Amerika heeft reeds ertsschepen in de vaart, die groter zijn dan 60.000 ton.

Verwacht mag worden, dat tot 1965 het wereldolieverbruik nog met ruim 73 procent zal toenemen. Dat vraag tankers . . . en grote tankers. Geen wonder dat men nu reeds gaat bouwen in de orde van grootte van 80.000 ton, ook al weet men dat deze schepen momenteel slechts op enkele speciale trajecten te gebruiken zijn. Maar de wereldscheepvaart verwacht, dat de wereldhavens zich zullen gaan aanpassen aan deze ingrijpende veranderingen in de tonnage van de schepen. En wijs is de haven, die, op welke manier dan ook, zijn outillage en zijn havenbekkens zo spoedig mogelijk tracht aan te passen aan deze, in de naaste toekomst te verwachten veranderingen.

Het is dus logisch dat Rotterdam, gebonden aan grenzen voor wat de bevaarbaarheid van zijn Waterweg naar zee betreft, de blik naar buiten laat dwalen. Daar op de Maasvlakte, sinds eeuwen berucht als kerkhof van zo menig goed zeeschip, liggen mogelijkheden. Want geen beperkingen van de aard die de Waterweg ons oplegt, zal men daar ondervinden. En de opzet kan daar al direct rekening houden met de grootte van de schepen die reder en scheepsbouwer, op dit moment, zich niet slechts indenken, maar waaraan reeds een begin van uitvoering is gegeven. Want in Japan ratelen dagelijks de klinkhamers en sissen de lasvlammen in het casco, dat binnenkort een monstertanker van 80.000 ton zal zijn.

Uit „Het Rotterdamsch Nieuwsblad".

# *Een verhandeling over dieselmotoren*

(Het volgende „meesterwerk" werd ons toegezonden door de hoofdwerktuigkundige van de „Alabama", die het weer van een onbekend gebleven medeopvarende had gekregen. Te lezen tijdens of na de borrel. Red.).

De Dieselmotor is een toestel dat stookolie omzet in „toeren per minuut" door middel van zuigers, kleppen, moeren, bouten en smeedijzer, in samenwerking met een zekere hoeveelheid smeerolie, geduld, en een werkelijk goede werktuigkundige. Deze motor werd uitgevonden door een Duitser. die DIESEL heette, en wie een ere-doctoraat is toegekend omdat hij het ding zo goed wist te „verkopen". De onderhavige uitvinding loopt onder meerdere op: ruwe olie, teer, petroleum, erwtensoep, afgeroomde melk of dito stookolie, hetzij afzonderlijk, hetzij in de juiste verhoudingen gemengd. Sommige van deze motoren starten met behulp van lucht, sommige met behulp van elektrische motoren en sommige starten helemaal niet. Het laatste komt niet zo heel erg veel voor hoor, dat lijkt maar zo.

Klimatologische omstandigheden schijnen weinig of geen invloed op deze motoren te hebben, want waarnemingen hebben uitgewezen dat zij onder allerlei weersomstandigheden, zelfs in Hollandse zomers en tijdens ijzige koude in Scandinavië, goed hebben gelopen. Wanneer een Dieselmotor eenmaal loopt is het ontzettend moeilijk hem weer te stoppen. Dit kan nl. niet gedaan worden vanaf het centrale schakelbord, bij gebrek aan ontsteking in deze loeiende en briesende monsters.

De koeling van de motor is wel een zeer vernuftige vinding. Ze geschiedt nl. door middel van pompen, water en olie. De olie wordt naar de binnenkant van de zuiger gevoerd door middel van een scharnierend verbindingsstuk dat de naam draagt van de „sprinkhaan". Deze naam is ontstaan doordat dit verbindingsstuk lijkt op een sprinkhaan die tabakssap door zijn tanden spuwt.

Dieselmotoren zijn uiterst vatbaar voor moeilijkheden met zuigerringen, cilinderbekledingen, sproeiers en nog onbegrijpelijker dingen zoals: diagrammen. Zelfs zijn er berichten binnengekomen over moeilijkheden met de afgewerkte gassen. Daar dit geen medische verhandeling is, zullen wij ons echter niet op het pad der voortplanting wagen, maar een feit blijft het, dat er elk jaar weer enkele nieuwe dieseltjes ter wereld komen.

Diagrammen bestaan uit een papieren cilinder die geheel gevuld is met de meest wonderbaarlijke hefboompjes, stangetjes, instrumentjes en dit „sprotje" wordt op een cilinder vastgeschroefd waar het nog het meest van nut kan zijn.

Een naar buiten uitstekend stukje touw wordt dan vastgemaakt aan een snel slingerende haak, een werkje dat veel overeenkomst vertoond met pogingen om een draad in de naald van een draaiende naaimachine te steken. Alhoewel het touwtje meestal breekt, is het natuurlijk wel geruststellend om te weten dat de haak vrijwel onverwoestbaar is. Na vijf touwtjes te hebben gebroken, tekent men uit de vrije hand een diagram over uit het eerste het beste instructieboek, waarna men een z.g. „verschoven" diagram verkrijgt. Dit diagram is natuurlijk van nul en generlei waarde, maar het uit de vrije hand tekenen geeft altijd een zeker genoegen aan het maken van dit soort diagrammen.

Een „arbeids"-diagram heeft uiteraard veel meer waarde maar is te ingewikkeld om er in dit bestek nader over uit te weiden (Gelukkig maar!).

Dieselmotoren worden gebouwd met zeer uiteenlopende aantallen cilinders. Een cilinder bestaat uit een rond gat omgeven door een mantel aan de kant van de drijfstang, terwijl de andere kant is dichtgemaakt met een aantal kleppen, die lucht, olie, stof en slordig rondslingerende gereedschappen toelaten. De klep van de verstuiver is buitengewoon belangrijk want die is gemakkelijk verstelbaar en kan prachtig gebruikt worden voor het verbranden van de touwtjes van de diagrammen, waar wij het zojuist over hadden.

De paardekrachten van een dieselmotor worden berekend door het geheel aan een motor vast te koppelen, waarvan het aantal paardekrachten bekend is en dan te zien of hij sterker is dan die andere motor. Deze methode van paardekrachtbepaling is wel vrij omslachtig en kostbaar, want men heeft natuurlijk verschillende motoren van verschillende paardekrachten nodig, maar de praktijk heeft uitgewezen dat het uiteindelijk goedkoper is dan het gebruik van echte paarden, want die worden gewoon gek van de zenuwen door het lawaai, de diagrammen en andere hun onbekende technische foefjes. Slechts heel pientere paarden snappen iets van zo'n dieselmotor. Soms vliegt ook de kop van een paard, pardon cilinder, af, waarover het bedienend personeel wel eens ontstemd kan raken.

Van het motorvermogen blijft een beetje in de wrijving zitten, er verdwijnt iets van in de compressie, ook heeft het nog wel een beetje nuttig effect, maar verreweg het grootste deel verdwijnt voor aandrijving van hulpwerktuigen. De rest gaat naar de ..... (waar het ook thuis hoort), alle overbrengingen in aanmerking genomen. Om aan deze toestand het hoofd te bieden, is er een zeker streven van vercenvoudiging waar te nemen, hetgeen echter gedoemd is te mislukken, want met een paar van die armen en benen minder, zou het apparaat zijn doel kunnen missen en zou het niet denkbeeldig zijn dat het ding aan de haal gaat en men het in het drinkwater terugvindt. Dit is vervelend want dan moet het drinkwater voor het gebruik gezeefd en gekookt worden. En toch heb ik geen hekel aan een Dieselmotor hoor, en ik weet er alles van!

# *Verzekering dekt de schade*

Een zinnetje dat wij dagelijks in de krant kunnen lezen als slot van een bericht over een min of meer ernstige brand.

„Dat is tenminste nog een geluk bij een ongeluk", denken we dan en gaan over tot het lezen van een volgend artikel. Soms ook vermeldt de krant: de bewoner was niet verzekerd. Dan houdt ons onuitgesproken commentaar meestal geen compliment voor de gedupeerde in. Men dient nu eenmaal verzekerd te zijn, om bij een ongeval of ramp tenminste geen financiële schade te lijden. En passant zij gezegd dat wij het standpunt van hen die om principiële redenen tegen verzekering zijn, onbesproken laten.

„Verzekering dekt de schade". Deze uitspraak zou in vele gevallen moeten luiden: „een aanzienlijk deel van de schade", want als eenmaal de nood aan de man komt, verschijnen nog wel eens teleurstellingen die we ons hadden kunnen besparen... als we beter voorgelicht waren geweest of onze vorm van verzekering juist geweest was.

Hoewel we in dit artikel alleen spreken van bonafide verzekeringsmaatschappijen en vertegenwoordigers daarvan, kan het toch gebeuren, dat de afgesloten polis niet geheel aan de bedoeling beantwoordt. Het is dus zaak bij het aangaan van een verzekering alles grondig te bespreken en op bepaalde wensen de nadruk te leggen. Vrijwel niemand leest de ontvangen polis nauwlettend door en toch is dit gewenst om eventuele teleurstellingen te voorkomen.

Een vrij algemeen bestaand misverstand is, dat bij brand het verloren gegane zodanig wordt vergoed dat men zich nieuw kan aanschaffen. De verzekeringsmaatschappij is hiertoe niet verplicht. Zij stelt de gedupeerde in staat zijn inboedel in dezelfde staat terug te brengen als die op het ogenblik van de brand was.

Populair uitgedrukt, verbiedt de wet dat men van een brand „beter wordt". Zou de verzekering een verbrande radio van zeg 10 jaar oud zodanig vergoeden dat men er een splinternieuwe voor zou kunnen kopen, dan zou de eigenaar inderdaad aan de brand — afgezien van andere narigheid — hebben verdiend. Voor onze radio zouden we misschien een tientje terugkrijgen.

Hetzelfde geldt voor meubilair, stoffering en kleding. De schatter houdt rekening met waardevermindering. Laat ons hier direct bijvoegen dat wij over de wijze van schatting toen ons het ongeluk trof, geen klachten hadden, ondanks het feit, dat ons de brand op een gevoelig verlies was komen te staan.

**Hoe hoog te verzekeren.**

Het bovenstaande impliceert dat de verzekerde som zodanig moet worden bepaald dat de „gebruikte waarde" van uw inboedel is gedekt.

Wanneer we er van uit gaan dat regelmatig de nodige vernieuwingen plaats vinden dan zal in de praktijk de „gebruikte waarde" van de inboedel kunnen worden gesteld op gemiddeld 2/3 à 3/4 van de nieuwwaarde.

In geval van schade zal de schatter voor elk voorwerp afzonderlijk dit percentage bepalen, al naar gelang het karakter ervan en de staat waarin het verkeert.

Op voorwerpen met een antiquarische waarde, schilderijen e.d., kan in het geheel niet worden afgeschreven, een zomerjaponnetje van uw dochter daarentegen is na één seizoen toch wel op 25 % van zijn nieuwwaarde aangeland.

Wanneer u er aldus zorg voor draagt dat de verzekerde som juist is vastgesteld, zult u zich in geval van schade nimmer bekocht voelen, mits u er dus van te voren maar rekening mee houdt, dat een assuradeur niet het genot betaalt dat u uit een gebruikt goed reeds getrokken hebt.

**Schaderegeling.**

Eenvoudig gezegd is het zo, dat men in geval van schade bij verlies van een bepaald percentage van het bezit recht kan doen gelden op hetzelfde percentage van de verzekerde som, indien deze toereikend is.

In geval van „t,otal loss" kunt u dus 100 % van de verzekerde som vorderen, mits dus de verzekerde som juist was vastgesteld. Wel dient bedacht te worden dat de verzekerde te allen tijde de schade moet aantonen ten genoege van de schatter.

**Gevolgen van verzekering en onderverzekering.**

Te hoog verzekeren is niet verboden, maar heeft geen enkele zin. U betaalt slechts teveel premie.

Onderverzekeren kan echter onaangename consequenties hebben. Men wordt nl. geacht voor een gedeelte „eigen risico" te hebben gelopen en de assuradeur betaalt slechts het percentage van de schade dat overeenkomt met het percentage dat hij dekte van het totale risico. Dat heeft niets te maken met de hiervoor bedoelde afschrijving.

Wij willen het begrip onderverzekering verduidelijken aan de hand van een voorbeeld.

Wanneer de totale waarde van uw boedel, rekening houdend met gemaakt gebruik *f* 25.000,— bedraagt en u bent verzekerd voor *f* 15.000,— dan zal bij totaal verlies de uitkering ook *f* 15.000,— bedragen. In feite lijdt u dan echter een verlies van *f* 10.000,— of 40 %. Voor deze 40 % was u uw eigen assuradeur.

Indien nu, in hetzelfde voorbeeld, uw schade neerkomt op 50 % van het bezit of *f* 12.500,— dan krijgt u logischer wijs ook slechts 50 % van de werkelijke schade uitgekeerd of *f* 7.500,—. De assuradeur vergoedt in dit geval dus het overeenkomstige percentage (50 %) van de verzekerde som.

Het is dus zaak in een tijd van prijsstijging of bij belangrijke uitbreiding van de inboedel de verzekerde som in verhouding te verhogen. Daar bent u zelf verantwoordelijk voor. Een goede verzekeringsagent staat altijd voor u klaar, zeker als het om verhoging gaat.

**Omvang van de dekking.**

Het is met verzekeringspolissen net als met vloerkleden. U kunt een „belgisch kleed" kopen en u kunt een handgeknoopt deventer tapijt kiezen.

Zo zijn er polissen en polissen, en de een is duurder dan de ander.

Er zijn polissen die uw inboedel thuis dekken zonder meer, er zijn er die daarnaast een hele reeks bijkomende risico's dekken, zoals schade op uw vakantieadres, bij verhuizing, schade aan uw tuinaanleg, hotelkosten indien uw huis onbewoonbaar wordt, enz. Bovendien zijn er enkele maatschappijen in ons land die boven de normaal vastgestelde materiële schade, zonder premie-verhoging, 10 % vergoeden ter dekking van allerlei kosten die vaak niet zo gemakkelijk te definiëren zijn, maar die uit een brand toch altijd voortvloeien.

Ten slotte bestaat nog de mogelijkheid bij een bepaalde maatschappij een aanvullende polis te sluiten groot 25 % van de „gewoon" verzekerde som. Dit is speciaal om de afschrijving wegens gemaakt gebruik op te vangen.

**Goede raad.**

Laat u bij het sluiten van een verzekering voorlichten door een deskundige, die verstand heeft van de verschillende mogelijkheden en tevens de waarde van uw inboedel kan beoordelen.

Veelal zal dit de verzekeringsagent zijn.

Voor kostbare inboedels verdient het echter aanbeveling

# *Wervelstorm „Wanda" eist 3000 doden in China*

Dit bericht werd nog niet zo lang geleden door het verbond van Rode Kruisverenigingen in Genève bekend gemaakt. Een van onze tankers, de „Malvina", die regelmatig de wateren rondom de Chinese Zee vaart en zelfs in verband met de veelvuldige Miri-Japan reizen, de naam „Nippon-Express" heeft gekregen, zat ditmaal ook weer vrij dicht bij deze wervelstorm. De berichten waren dermate ongunstig dat de Gezagvoerder besloot op zijn koers terug te keren. Werktuigkundige Vonkeman wist dit moment op de gevoelige plaat vast te leggen en duidelijk ziet men de grote cirkel die door het schroefwater werd beschreven. De andere foto's geven een indruk van wat in de berichten vermeld werd als „Mountainous and tremendous seas". Het schip was, op het ogenblik dat de foto's werden gemaakt, ongeveer 400 mijlen van het centrum van de wervelstorm verwijderd. De windkracht nabij het centrum bedroeg 120 mijl. Waarom deze wervelstormen allemaal meisjesnamen hebben — en verschillende schoonmoeders schijnen hierover te hebben geklaagd — is ons niet recht duidelijk, want stormpjes met een windkracht van 165 mijl, zoals onlangs in de buurt van Okinawa, hebben toch beslist weinig vrouwelijks. De wens van de opvarenden van de „Malvina" is dan ook, dat de rest van het alfabet hen op toekomstige reizen met rust zal laten.

m.s. „Malvina" keert terug op haar koers.

Foto's Vonkeman.

Vervolg van pag. 9.
ten aanzien van de hoogte van de verzekerde som het advies in te winnen van een bevoegd taxateur.

**Opstallen.**

In het voorgaande spraken wij voornamelijk over brandverzekering ten aanzien van inboedels. Ter voorkoming van misverstand zij nog vermeld, dat wat voor inboedels geldt niet van toepassing is op opstallen. Als enig juiste verzekeringsbasis geldt daar de vervangings- (= herbouw)waarde, welke bij voorkeur dient te worden vastgesteld door een bouwkundige die de dagelijkse praktijk kent. W. F.

## Wist U dat...

... de plannen tot verbetering van de havenmond van IJmuiden steeds vastere vorm gaan aannemen? De werkzaamheden zullen geruime tijd in beslag nemen, en het gehele project vergt een investering van 40 miljoen gulden. De pieropening zal worden verbreed tot 375 à 400 meter met een vaargeul van 300 meter. Overwogen wordt de vaargeul op een zodanige diepte te brengen dat schepen met een diepgang van 40 voet steeds veilig kunnen binnen komen.

... de zo juist geopende luchthaven Zestienhoven te Rotterdam reeds goede diensten heeft bewezen aan de scheepvaart? Kort na de opening landde daar een DC-3 met 21 Noorse zeelieden aan boord, die allen voor monstering op te Rotterdam vertoevende schepen bestemd waren.

... men heeft besloten de ertshaven te Lulea te verplaatsen naar Sandöklubb? Men neemt tevens in overweging dan ook de handels- en oliehavens naar genoemde plaats over te brengen.

... het Zweedse passagiersschip „Stockholm", dat op 25 juli jl. in aanvaring was met de „Andrea Doria", in november 1956 van New York naar Gothenburg vertrok? De boeg is over een lengte van nagenoeg 30 meter vernieuwd.

... de Amerikaanse regeringsbureaus opdracht hebben gekregen zo snel mogelijk voortgang te maken met het ontwerpen en bouwen van het eerste Amerikaanse door middel van kernenergie voortbewogen koopvaardijschip? Het congres verleende reeds toestemming voor de bouw van het schip, dat een vrachtpassagiersschip zal worden met een capaciteit van 12000 ton lading en ca. 100 passagiers.

... het thans bij Wilton Fyenoord in aanbouw zijnde s.s. „Statendam" op 6 februari a.s. zijn maidentrip naar New York, via Le Havre en Southampton zal aanvangen? Het schip wordt op 15 februari 1957 te New York verwacht en zal na enige toeristenreizen naar Middelamerikaanse havens op 24 april 1957 te Rotterdam terugkeren. Ook Curaçao zal gedurende twee van de drie toeristenreizen worden aangelopen. Na terugkeer te Rotterdam zal het schip regelmatig in de Transatlantische dienst gaan varen.

... de reder Onassis overweegt de Egyptische regering een voorstel te doen een oliepijpleiding van ongeveer 192 km lengte langs het Suezkanaal te bouwen? De leiding zou een capaciteit van 150.000 ton per dag hebben. Volgens Onassis is een dergelijke pijpleiding de logische consequentie van het feit dat de steeds grotere tankers het Suezkanaal niet kunnen gebruiken. De bouw van dit projekt zou nog geen jaar vorderen.

---

## Onze Jubilarissen

**T. G. Heimans**
**Hoofdwerktuigkundige**
**1926 – 1-11 – 1956**

**H. Steenstra**
**Hoofdwerktuigkundige**
**1926 – 1-11 – 1956**

**J. W. van Dam**
**2de Wtk.**
**1936 – 13-11 – 1956**

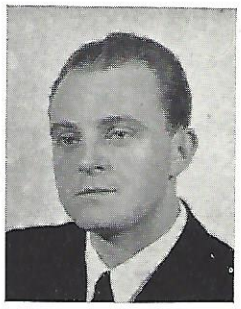
**F. ten Brug**
**2e Stm.**
**1946 – 11-11 – 1956**

**R. Meyer**
**2e Stm.**
**1946 – 11-11 – 1956**

**J. F. Schleicher**
**2de Wtk.**
**1946 – 11-11 – 1956**

**J. L. F. Vermeulen**
**1ste Stm.**
**1946 – 12-11 – 1956**

**J. Hagen**
**2de Stm.**
**1946 – 23-11 – 1956**



**J. de Bruyn**
**2de Wtk.**
**1946 – 30-11 – 1956**

...het op 3 november jl. voor Engelse rekening afgeleverde m.s. „Melbury Beacon" de eerste Britse opdracht voor de Koninklijke Maatschappij „De Schelde" is sinds 1884? Het is bovendien het eerste trampschip ooit op „De Schelde" gebouwd. De drie thans in de vaart zijnde zusterschepen van de „Melbury Beacon" werden op Engelse werven gebouwd.

...de in Japan gebouwde mammoettanker „Universe Leader" nog groter is geworden dan oorspronkelijk was berekend? Het totale draagvermogen is 85.515 ton bij een diepgang van 14.058 meter. Op 14 oktober jl. werd Singapore als eerste haven aangedaan om te bunkeren. Het was het grootste schip dat deze haven ooit is binnengelopen. Het besloeg 4½ maal de normale kadelengte! De eerste loshaven was San Francisco en ongeveer 33.000 ton lading moest op de ankerplaats worden overgepompt in T-2 tankers alvorens kon worden gemeerd. De tweede reis is van de Perzische Golf naar Santos (Brazilië) waar eveneens gedeeltelijk op de rede zal moeten worden gelost.

...na 1½ jaar voorbereidende besprekingen besloten is dat Wilhelmshafen is gekozen als aanvoerhaven voor de oliepijpleiding in West-Europa? De buisleiding zal in het voorjaar van 1959 in gebruik genomen moeten worden. De leiding krijgt een capaciteit van 20 miljoen ton. Ter vergelijking diene, dat de pijpleiding in Irak een jaar-capaciteit heeft van 25 miljoen ton. Het rapport over de vraag of ook nog een buisleiding naar Rotterdam zal worden gelegd, wordt tegen het eind van dit jaar tegemoet gezien. Wilhelmshafen zou gekozen zijn, omdat alleen deze haven van de in aanmerking komende Noordzeehavens in staat is de omstandigheden die het mogelijk moeten maken supertankers met een draagvermogen van 45.000 ton te behandelen, tijdig genoeg kan scheppen, om het ingebruiknemen van de nieuw te bouwen raffinaderij te verzekeren. De plannen tot uitbreiding en verbetering van de bestaande faciliteiten te Rotterdam zullen in verband met de thans gevallen beslissing generlei wijziging ondergaan. Met kracht zal aan de verwezenlijking hiervan worden doorgewerkt.

## Wij nemen afscheid van...

De heer J. J. Grootveld trad op 16 december 1925 als 3e stuurman in dienst van de Groep. Zijn eerste schip was het s.s. „Palembang". Op 6 augustus 1942 kreeg hij zijn eerste commando op het m.s. „Ovula" en zijn aanstelling volgde op 1 juli 1943.

Op 1 juli 1955 werd hij Senior Gezagvoerder.

Voor zijn in de oorlog bewezen diensten werd hem het Kruis van Verdienste toegekend.

Zijn laatste schip was het s.t.s. „Kellia", waarvan hij op 21 juli jl. bij aankomst in Nederland het commando overdroeg. Na afloop van zijn verlof werd hem met ingang van 1 november 1956 pensioen toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe in goede gezondheid.

## Personalia

**Gehuwd:**

1-10-'56: F. J. de Jong, 3e stm., met mej. V. G. de Vries;
3-10-'56: J. A. Sarucco, 4e stm., met mej. E. C. v. Meel;
11-10-'56: H. L. v. Amersfoorth, 5e wtk., met mej. J. Vlierman;
16-10-'56: H. W. Bosman, 3e wtk., met mej. A. G. Baterlaan;
24-10-'56: P. H. Hulsmann, 3e wtk., met mej. C. M. Polet;
3-11-'56: H. T. Nobels, 5e wtk., met mej. G. A. Weldink;
15-11-'56: E. J. W. v. Duinen, 5e wtk., met mej. H. v. d. Tuin;
20-11-'56: H. Neervoort, 5e wtk., met mej. J. E. C. Bostelaar;
29-11-'56: L. E. Oostvriesland, 3e wtk., met mej. M. Y. Wolf.

**Geboren:**

7-10-'56: Ian Robert, zoon van W. J. de Haan, 1e stm., en mevr. C. M. de Haan-Buckle;
8-10-'56: Ronald Theodorus, zoon van T. C. F. Bijkerk, 3e wtk., en mevr. T. C. Bijkerk-Burgers;
9-10-'56: Wilhelmina Margriet, dochter van J. F. Spiering, 2e wtk., en mevr. J. W. Spiering-v. Bitterswijk;
10-10-'56: Henriëtte Yvonne Maria, dochter van G. A. Wieringa, 3e wtk., en mevr. G. P. Wieringa-Rinkes;
13-10-'56: Peter, zoon van Th. A. v. d. Kroonenberg, 5e wtk., en mevr. M. v. d. Kroonenberg-Gommans;
18-10-'56: Catharina, dochter van P. Naber, 2e wtk., en mevr. G. C. Naber-Barmen 't Loo;
29-10-'56: Winnifred Jacqueline, dochter van J. L. Wielkens, 5e wtk., en mevr. P. Wielkens-Lejeune.

### VLOOTMUTATIES
**gedurende de maand oktober 1956.**

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: G. Kruyswijk, W. Buninga, A. v. d. Kroef, J. L. Leyerweert, G. J. Spaan, N. P. N. Reus; 1e stl.: L. H. de Vries, B. v. d. Born, F. A. de Kaart, P. v. Hassel, L. v. d. Ende, J. Ruyg; 2e stl.: M. E. Wolper, D. Jongeneel, P. J. Hoekstra, J. W. M. Vollebregt; 3e stl.: A. A. C. v. Dalen, P. Adema, G. Verbrugh, D. W. P. v. Burken, J. A. v. d. Berg, D. M. Mos, S. Harders; stm.ll.: A. G. de Grooth; Hfdwtk.: P. J. de Bruyn, J. Best, M. v. Dijk, A. Bravenboer, Z. Hoek; 2e wtk.: A. Klijn, A. W. v. Homoet, F. A. C. M. v. Beek, D. P. Koudenburg; 3e wtk.: R. M. Wolff v. Wulfing, H. Stobbe, J. v. Bon, J. Korevaar, G. J. v. Ringelestijn, J. B. M. Ouwens, L. E. Oostvriesland, J. Scheltes, F. J. Westerlaken, P. H. Hulsmann, H. Slob, F. de Bouvé; 4e wtk.: H. Kapma, F. v. Balen, C. F. de Jong; 5e wtk.: J. Groen, R. Vatteroth, A. Haanschoten, W. H. G. Groos, J. J. v. Iersel, H. J. Muyskens, W. F. A. Grüter, J. Boerstoel, J. Stelling, F. B. Oexeman, E. J. Branger, A. J. G. Weitzel, O. A. v. d. Want, N. P. Dekker, J. W. Wagenaar, G. Veldt, J. A. Appel, A. Tempelaar; llwtk.: W. A. v. d. Burg, A. Vermerris; Bootslieden: C. Poot, A. Reekers, M. Hoogendijk; timmerman: C. Molendijk; voorlieden: M. Alburg, C. Verbaan, T. de Vrij; pomplieden: H. E. Tjon a Tjauw, P. J. Waasdorp, P. Reid; chef hofmeester: M. J. Pabst; chef koks: T. Terlouw, J. H. Limonard, A. Markesteyn.

**In Engeland gearriveerd:** 2e wtk.: L. Langendoen.

TEWERKSTELLINGEN.

**m.s. „Cinulia":** 2e stm.: H. A. Schelvis; 4e stm.: G. W. Bouma; 4e wtk.: T. v. d. Veen; bootsman: W. Kusters; voorman: J. Brobbel.
**m.s. „Cleodora":** 2e wtk.: S. Bais; 3e wtk.: A. J. Verkerk; 5e wtk.: A. v. d. Zwaan; ll.wtk.: B. H. Ahlers.
**m.s. „Coryda":** Gezag.: A. A. Oepkes.
**m.s. „Crania":** Gezagv.: N. P. J. v. Doorn; 2e wtk.: J. A. v. Trierum; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): W. B. v. Stappen; ll.wtk.: C. A. de Weerd.
**s.t.s. „Kalinga":** Voorman: J. A. van Altena.
**s.t.s. „Kalydon":** 4e wtk.: D. Pleysier.
**s.t.s. „Katelysia":** 1e stm.: J. de Nijs; Hfdwtk.: W. J. Urban.
**s.t.s. „Kermia":** Hfdwtk.: T. v. d. Gaast; bootsman: I. Dijker; voorman: J. H. Hake; chef kok: H. B. H. Smit.
**t.e.s. „Koratia":** Hfdwtk.: J. A. Goedhart.
**t.e.s. „Korenia":** Timmerman: B. Noordijk; pompman: J. J. van der Kley; chef kok: P. L. de Willigen.
**s.t.s. „Korovina":** 2e wtk.: H. J. Borkent; 3e wtk.: L. de Blieck; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): H. J. Nieuwenstein; bootsman: J. H. A. Elbers; timmerman: A. Poot; voorman: M. Addeson; pompman: C. Norbart, chef hofmeester: L. H. H. L. Leithuyser; chef kok: J. J. de Ruyter.
**s.t.s. „Kryptos":** Bootsman: P. de Maat.
**s.t.s. „Kylix":** 4e stm.: R. A. Kattenburg Schüler; ll.wtk.: P. H. M. v. d. Veen.
**m.s. „Omala":** 1e stm. (als wnd. Gezagv.): H. A. H. Hylkema; 1e stm.: R. E. v. d. Miesen; Hfdwtk.: J. J. Hester Jr.; 5e wtk.: B. P. Beeks, J. Wagemaker.
**m.s. „Ondina":** 3e wtk.: D. de Lelij.
**m.s. „Sunetta":** 2e wtk.: G. Vis v. Heemst; 3e wtk.: G. A. Wieringa.
**m.s. „Taria"** ll.wtk.: G. J. B. Hartman.
**s.t.s. „Thelidomus":** 4e stm.: L. Klarenbeek.
**m.s. „Tibia":** Gezagv.: C. W. v. Hardeveld; 1e stm.: P. J. Kalkman; 2e stm.: K. J. Beswerda; 5e wtk.: (als wnd. 4e wtk.): L. J. v. Onselen.
**t.e.s. „Tomocyclus":** 3e stm.: J. Mulder.

**Op Curaçao tewerkgesteld:** 2e stm.: A. W. C. v. Schendel (ex „Kopionella"); 4e stm.: L. Becker (ex „Kellia"), T. de Lijster (ex „Kopionella"); ll.wtk.: R. O. Koop (ex „Ceronia"), D. Schot (ex „Cinulia").

**Naar de Oost vertrokken:** 2e stm.: J. P. de Kat Angelino; 3e stl.: E. J. Evenaar, B. v. Hardeveld, P. Hoogesteger; 5e wtk.: B. Veldhuis.

**Naar de West vertrokken:** 1e stm.: P. Maarleveld; 3e stl.: A. J. de Ronde; H. G. Willemsen; 3e wtk.: A. Buren, F. Krabben, A. Vinke; 4e wtk.: C. J. Bokma.

**Geslaagd voor een hoger diploma:** 2e stl.: J. v. Beele, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V., F. ten Brug, M. G. C. Geerarts, dipl. 1e stm., G.H.V.; 3e stl. J. W. Rutten, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V., P de Regt, dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: S. Bais, theor. ged. v. h. dipl. „C" als Scheepswtk., G. J. Logeman, dipl. „C" als Scheepswtk.; 3e wtk.: L. de Blieck, A. J. Verkerk, theor. ged. v. d. dipl. „B" als Scheepswtk., H. Bax, P. Ester, C. Heeres, D. Mier, dipl. „B" als Scheepswtk., J. H. M. Hanssen, Verkl. v. h. dipl. „B" als Scheepswtk.; 5e wtk.: C. J. Bokma, G. P. Maasland, H. J. Nieuwenstein, D. Pleysier, dipl. „A" als Scheepswtk., T. v. d. Veen, dipl. „A" en theor. ged. v. h. dipl. „B" als Scheepswtk.; ll.wtk.: R. C. Bey, F. H. Dümpel, J. J. F. Reitsma, J. W. C. Willemsen, dipl. als Ass. Scheepswtk., W. Poede, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

**Gepromoveerd tot:** 2e stm.: P. de Regt; 4e wtk.: C. J. Bokma, G. P. Maasland, D. Pleysier, T. v. d. Veen; 5e wtk.: R. C. Bey, F. H. Dümpel, W. Poede, J. J. F. Reitsma, J. W. C. Willemsen; chef hofmeester: A. Markesteyn, H. Vrugt.

**In militaire dienst:** 4e wtk.: G. P. Maasland; 5e wtk.: Th. Bakker, F. M. M. W. de Lugt, A. H. Verbeek.

**Nieuw aangenomen employé's:** 4e stl.: G. W. Bouma, R. A. Kattenburg Schüler, L. Klarenbeek; 5e wtk.: J. Wagemaker, A. v. d. Zwaan; ll.wtk.: P. H. M. v. d. Veen, C. A. de Weerd, B. H. Ahlers, G. J. B. Hartman.

**In dienst getreden:** Timmerlieden: A. Pronk, C. van der Velden; voorman: J. H. Hake; chef kok: K. H. Nanninga.

**Met pensioen:** Gezagv.: W. H. Hupkes (Commodore).

**De dienst der maatschappij verlaten:** 3e stm.: R. H. Bausch; stm.ll. A. G. de Grooth, P. E. v. d. Veld; 3e wtk.: P. J. v. d. Hell; R. M. Wolff v. Wulfing, D. C. Kramer, H. P. Bosma; 5e wtk.: A. Haanschoten, C. de Mey, G. J. v. Hulst, H. J. Heupink; ll.wtk.: A. Vermerris, W. A. v. d. Burg; bootsman: J. Stolk.

**Overgegaan in dienst van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij:** Hfdwtk.: J. Volpp; 3e wtk.: J. B. M. Ouwens.