

van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.

Administratie: Mej. N. Gerstel.

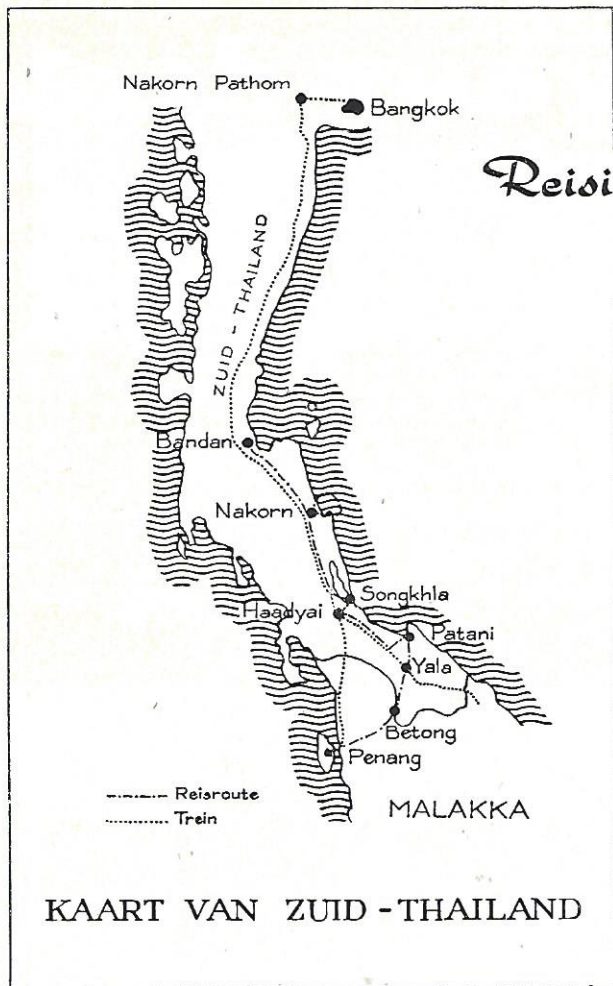
Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



*De eerste G.P.-tanker naar Bangkok.
s.t.s. „Krebsia” op de Chay Phaya rivier.*

Reisindrucken uit Zuid-Thailand

II



De Siamese autoriteiten waren uiterst voorkomend en onder het invullen van een „macht” papieren, werd door ons gezamenlijk een heerlijk koud glas bier gedronken, dat lokaal gebrouwen was en zeer goed drinkbaar. Daar er een cholera-epidemie in Thailand heerste, zouden bier en „Green Spot” (een soort limonade) tijdens ons verblijf aldaar onze meest genuttigde dranken worden.

Het afscheid was formeel en de gebruikelijke Thai-groet, waarbij de beide handen, palmen tegen elkaar, voor het gezicht worden gehouden en waarbij de hoogte der handen de graad van waardering toont, deed ons gewaarworden dat we gewaardeerde gasten waren.

Betong is slechts enkele mijlen van de grens verwijderd. Het is een kleine nederzetting waar de agrarische bevolking



Betong,
de eerste
pleisterplaats
in Thailand.

van de omliggende streken inkopen doet en reparaties laat uitvoeren aan het overigens primitieve landbouwmateriaal. De straten zijn breed en bedekt met een soort steenlag. De stofontwikkeling bij het passeren van een auto is benauwend.

De lunch, aangeboden door de lokale „Shell”-agent, werd in een specifiek Chinees restaurant gebruikt. Een restaurant in Betong is aan de straatkant geheel open en men zit er rond de gebruikelijke marmere tafel, waarop alle etensresten, beentjes enz. overvloedig en zonder dat iemand er aanstoot aan neemt, om de etensbakjes worden gedeponereerd.

Vanaf deze dag tot onze aankomst in Bangkok eten we Chinees voedsel voor de lunch zowel als voor het avondmaal, en ieder die bekend is met dergelijke maaltijden zal zich realiseren dat dit uiteindelijk een „opgaaf” wordt. Er bestaan echter zoveel verscheidene gerechten, dat de maaltijden altijd wel weer verschillen, hoewel gerechten als haaievinnensoep, vogelnestjessoep (slijmerig door het vogelenspeeksel, dat de bouwmaterialen van het nestje bijeenhoudt), speenvarken enz. bijna zonder uitzondering op het menu voorkomen.

Deze eerste Chinese maaltijd viel echter bij ons allen in de smaak en we voelden er dan ook betrekkelijk weinig voor weer op pad te gaan. Onze Siamese begeleider wees ons er echter op dat we, gezien de toestand van de weg, nog voor donker te Patani moesten arriveren en dat we dus afscheid dienden te nemen van onze gastheer (een gastvrouw is er nooit bij, behalve soms om te bedienen, als gunst!).

De enkele wegen die men in Zuid-Thailand aantreft, zijn voor het merendeel slecht en het wegennet is tot nog toe zeer onontwikkeld. Het tegenwoordige gouvernement is bezig dit wegennet aanzienlijk uit te breiden. Er zijn thans verschillende nieuwe hoofdverbindingen geprojecteerd en deze zijn zelfs al in het beginstadium van ontwikkeling. De afstanden zijn groot en de moeilijke en soms bergachtige tracés veroorzaken dat men zeer langzaam vooruitkomt. Een andere moeilijkheid is, dat zodra een gedeelte van de wegfundatie-gereed is, de zwaarbeladen bussen en vrachtwagens de weg zonder toestemming reeds gaan gebruiken en deze vernielen alvorens het rijdek is aangebracht. Dit is een van de problemen die onopgelost zullen blijven, wanneer de ontwikkeling van het wegennet achter blijft bij het aantal geïmporteerde auto's, speciaal voor wat betreft het zwaardere materiaal. Daar deze nieuwe wegen op den duur ook geasfalteerd zullen worden, mag men met een toenemende verkoop van dit produkt rekening houden.

De gehele Siamese bevolking is verder behept met een moeilijk te bevredigen reislust en het aanwezige wegen- en spoornet, alsmede het beschikbare reismateriaal zoals bussen en treinen, zijn onvoldoende om al deze reizigers te kunnen vervoeren. De treinen zijn bijna altijd „overbevolkt”, terwijl de lokale bussen, geveerd in allerlei fantastische en schreeuwende kleurschakeringen, met chroom en gepoetst koper als decoratie, er als grote kluwen verwarde mensen uitzien; de reizigers staan namelijk op de treeplanken en zelfs op de spatborden. Meestal razen deze voertuigen met een halsbrekende vaart over de hobbelige wegen, zodat we ons erover verwonderen dat ze niet elke kilometer een paar passagiers verliezen. Bij het passeren van twee bussen dient de buitenste „aanhang” zich terdege in te trekken om niet onontwaarbaar in de knoop te raken!

De weg van Betong naar Yala is, evenals de meeste an-

dere wegen in Siam, uitermate slecht, vol met gaten en wasbordachtige overdwarse golvingen, zodat een voertuig bij zekere snelheden sterk trilt, wat een niet al te beste invloed heeft op de maag en de darmen van de reizigers.

Onze „Pontiac” rammelde echter gestadig voort met een min of meer comfortabele vaart van 60 km, hoewel de vele haarspeldbochten en de diepe ravijnen die de smalle weg flankerden een voortdurende bron van zorg waren, behalve misschien voor onze Siamese chauffeur die er bepaald behagen in schiep de wagen langzaam over het losse steenslag naar de onafgeschermd afgrond te laten slippen. Toch genoten we van het schitterende, zij het soms een-tonige natuurschoon van dit tropisch oerwoud waar behalve de weg alles nog in ongerepte toestand is. Soms ontwaarden we de schuchtere figuur van een „aborigine” (bosbewoner), maar behalve dat men er de bussen en vrachtwagens ziet, die van dorp naar dorp de verbinding onderhouden, is de weg verder geheel verlaten.

Na het nemen van een uitermate gevaarlijke bocht, natuurlijk met een veel te grote snelheid, zoals dat gebruikelijk is in Siam, kwamen we plotseling op luidruchtige en hoogst oncomfortabele manier tot stilstand. Toen de stofwolk verdwenen was, bleken we volkomen verward te zitten in de enige telefoondraad die Betong met Yala verbindt, en die ons zowel letterlijk als figuurlijk had gestrikt. Telefoondraden in deze gebieden worden opgehouden door kruisdraden, die van boom tot boom dwars over de weg zijn gespannen, hetgeen het plaatsen van kostbare telefoonpalen onnodig maakt. Het onderhoud laat veel te wensen over en wij waren dan ook gestrikt, ter plaatse waar de dwarsdraad was gebroken en de telefoondraad vlak boven de weg had gehangen. Nu zat hij op een bijna onontvarebare manier om onze bumper en uitlaat verward. Na enig prutsen hadden we de draad — nog wel zonder hem te breken — ontward en in enigszins gerekte toestand achtergelaten, zodat het volgende onschuldige slachtoffer erin gevangen kon worden. Totdat de draad uiteindelijk zou breken. Onze chauffeur vertelde ons echter dat dit weinig uitmaakte, daar niemand van deze telefoonverbinding gebruik maakt.

De Siamese mentaliteit is wel zeer verschillend van de onze, zoals het boven beschreven voorval wel duidelijk aantoonde. Het duurt echter niet lang of je apprecieert hun denkwijze en gemakzuchtige opvattingen van het leven.

Over het algemeen is de Thai een plezierig mens, die graag vriendschap sluit en van een grapje houdt, zelfs wanneer dit ten koste van hemzelf gaat.

De Siamzen hebben geen agressieve aard en alhoewel ze wel houden van intense doch gelokaliseerde revoluties, heeft Siam nooit een omliggende natie aangevallen. Wel hebben ze in vroeger jaren met veel succes de herhaalde aanvallen van de Burmezen afgeslagen. Deze laatste zijn ten strijde getrokken om de witte olifanten te veroveren die eigendom waren van het Siamese hof.

Wij arriveerden in Yala om 4 uur in de namiddag, bedekt onder het rode stof en stijf van het zitten in de „Pontiac”, waarvan de veren er na deze rit bepaald niet beter op waren geworden.

Evenals in Betong werden wij ontvangen door de plaatselijke „Shell”-agent, die ook in Thailand een belangrijke schakel vormt in het verkoopsysteem. Bij aankomst kregen wij een lijst van personen die wij op de verdere tocht zouden ontmoeten. Uit deze lijst bleek dat alle agentschappen, alsmede alle andere commerciële bedrijven, in handen zijn van enkele rijke Chinese families, waarvan de huidige generatie hoofdzakelijk in het buitenland en dan speciaal in Engeland of Hongkong is opgevoed en onderricht.

Na een bezoek te hebben gebracht aan het Yala-depot, zetten we onze tocht voort naar Patani, ongeveer 39 km ten oosten van Yala en gelegen aan de oostkust van het schiereiland, waar we de eerste nacht in Thailand zouden doorbrengen. Onze verwachtingen betreffende de hotelaccommodatie waren niet hoog, zeer zeker niet na de vorige nacht te hebben doorgebracht in het oude en karaktervolle „E & O”-hotel te Penang, met het prachtige uitzicht over de haven.

Het viel alles echter erg mee; het „resthouse” in Patani was zeer comfortabel, vooropgesteld dat men kan wennen aan slapen op een twee centimeter dikke matras, gelegen op een harde en onbuigbare plank van gelijke dikte.

Gezien het spreekwoord „Men mag een gegeven paard

niet in de bek kijken”, werd deze rustplaats dankbaar aanvaard, temeer daar er zelfs een ventilator in de kamer was opgesteld, een muskietennet over het bed hing en er een grote verscheidenheid van sterke en andere dranken op een tafeltje in de hal stonden, die vermoedelijk bedoeld waren als „slaapmutsjes”. De agent bood ons een geweldig Chinees diner aan, dat geserveerd werd aan de nimmer ontbrekende ronde marmeren tafel, die deze keer was opgesteld in het midden van een soort open binnenplaats, waaromheen het familieleven gewoon doorging.

Na dit diner maakten we een wandeling door het dorp, en bezochten we een lokale muziekvereniging waar de jongens zich gezond vermaakten met het bespelen van een grote variatie eigen gemaakte instrumenten. Toen we weer „thuis”-kwamen, was er echter weinig behoefte aan een „slaapmutsje”, in welk opzicht wij onze gastheer misschien wel enigszins teleurgesteld hebben.

Het dorpje Patani is gelegen aan de oever van een zeer ondiep riviertje. Alle handelshuizen zijn gelegen aan deze rivier en hebben voor het merendeel een geïmproviseerd aanlegsteigertje, waaraan alle goederen, door lichters aangevoerd en uit kustvaarders overgescheept, worden gelost.



Patani Rivier

Station te Haadyai

Gedurende de volgende morgen werd een uitgebreide tocht gemaakt langs de bestaande havenfaciliteiten, die uiterst primitief zijn, hoofdzakelijk doordat de ontwikkeling ongunstig wordt beïnvloed door de ondiepte van de rivier. Wij namen afscheid van onze gastheer, die ons aanraadt de reis naar Haadyai per trein te maken, daar de weg, die nog min of meer in het constructiestadium verkeerde, door één nacht regen reeds onbegaanbaar, glibberig en gevaarlijk was geworden.

Wij reden dus naar Koke Poh waar we plaatsbewijzen namen voor de volgende „boemel” naar Haadyai, voor ons een nieuwe gewaarwording gezien het enorme aantal meereizende vliegen waarmee we gedurende de gehele verdere tocht naar Haadyai slaags waren.

Spoorwegstations in Zuid-Thailand bestaan uit een zijspoor parallel aan de hoofdbaan, waar de verschillende treinen op elkaar wachten om te kunnen passeren. De hoofdbaan, ook van het internationale traject naar Malakka, is helemaal enkel spoor totdat men Bangkok nadert waar de lijnen zich verdubbelen of zelfs verdrievoudigen.

Kort voor aankomst van de „boemel” is het landelijke station een wemelende, lachende mensenmassa, deels bestaande uit toekomstige reizigers, maar hoofdzakelijk uit wegbrengers en nieuwsgierige kinderen. Alles krioelt en roept en er is ogenschijnlijk niet de minste orde, hoewel iedere reiziger toch wel eerlijk tracht een kaartje te kopen. Overigens is de bevolking zo goedmoedig dat al dit gedrang nooit in ruzie of vechten ontaardt.

Wanneer de trein in aantocht is, wat wordt aangekondigd door hevig gefluit, wordt het gedrang zó groot dat het wenselijk is dit op een afstand gade te slaan, temeer daar

de meeste reizigers alle mogelijke soorten marktwaar, zoals manden met eieren, groenten en vruchten aan lange schouderstokken dragen, hetgeen aanleiding geeft tot onontwaaerbare taferelen, die echter altijd weer op de meest minzame manier worden „ontward”.

Er zijn maar een paar eerste-klas-coupés, als men ze zo mag noemen, die gereserveerd worden voor reizende landsambtenaren, alsmede voor de enkeling die kapitaalcrachtig genoeg is om een eerste klas kaartje te kopen. Deze coupés worden angstvallig op slot gehouden tegen de indringende horden. Na er veilig door enkele stationsbeambten te zijn binnengeloodst, leek het instappen van het andere deel der reizigers meer op een middeleeuwse bestorming. Eindelijk bleek ieder die mee wilde „aan boord” te zijn en al puffende zette deze menselijke duizendpoot zich in beweging met aan alle kanten armen, benen en draagstokken naar buiten stekend.

De trein was warm, maar in menig opzicht toch betrekkelijk comfortabel. Kort voor aankomst te Haadyai werd een kostelijke nasi-goreng gereserveerd, vol met zwarte krenten, die later vliegen bleken te zijn. Water, zoals reeds gezegd, kon niet worden gedronken vanwege de heersende Cholera-epidemie; de eerste dorst werd echter gelest met een fles koud bier, bemachtigd van de „Bangkok-Malaya”-expres, die op een zijspoor rustig puffend onze komst afwachtte.

Haadyai is een voor dit land betrekkelijk grote stad met enkele winkelstraten. De winkels bestaan uit de gebruikelijke, geheel open, bazarachtige panden, waar de gehele, meestal grote, familie leeft en welke ruimte soms ook nog als werkplaats fungeert. De trottoirs vormen een deel van de winkel. De meeste goederen voor verkoop zijn hier ten minste tentoongespreid.

Haadyai heeft een „stationshotel”, dat zoals bijna alle andere „verblijven” gebouwd is op pilaren om het tegen het kruipend ongedierte te beschermen. De ruimte onder het pand komt de ventilatie ten goede en doet dienst als garage. Tevens zoeken de onnoemelijk vele straathonden hier een schaduwrijk plekje gedurende de dag om 's nachts uitgerust en wel in grote troepen rond te zwerven en door hun geblaf het slapen tot een ware nachtmerrie te maken.

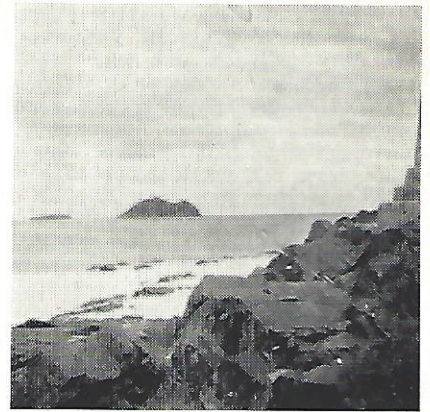
Haadyai kan zich verder verheugen in het feit dat het na Bangkok als de „second gayest city” in Thailand bekendstaat. In deze geest heeft het twee nachtclubs waar de mensen verblijven wanneer de hondentroepen het slapen thuis onmogelijk maken. Het lawaai is er overigens niet veel minder, maar door de aanwezigheid van danspartners is de omgeving hier aangenamer.

Vanuit Haadyai werd Songkhla, de belangrijkste haven in Zuid-Thailand, bezocht. De havenfaciliteiten zijn ook hier van dien aard dat ontwikkeling op grote schaal onschatbare hoeveelheden geld zou kosten. Alle havens aan de Zuidsiamese kust zijn aan riviermondingen gelegen, die door tweërlei oorzaken gestadig dichtslibben, namelijk door de stuwende werking van de N.O.-moesson die gedurende vijf maanden per jaar de kust beïnvloedt, en doordat de bebossing van de uitgestrekte hellingen gekapt is. Het regenwater voert daardoor de bovenste grondlaag af die in de rivier (en dan speciaal in de monding) neerslaat, waardoor ondiepten ontstaan.

Ook Songkhla, alhoewel een betrekkelijk belangrijk handelscentrum, gaf door de vele primitieve houten aanlegsteigertjes voor lichters en kleine bootjes, de indruk van een groot vissersdorp. Het overgrote deel der huizen is aan de waterkant gebouwd, met op stutten gesteunde warandas die gedeeltelijk over het water hangen. Iedereen, groot en klein, vaart er in bootjes en het leven is bedrijvig, vooral in de buurt van de diverse lichterlosplaatsen, waar de goederen worden gelost en geladen voor overscheping buiten de rivierdrempel.

Songkhla bezit voorts prachtige stukken zandrijk strand, schilderachtig gelegen onder in de wind buigende casuarinen, hier en daar onderbroken door grote rotsklompen waarop in de loop der tijd grote hoeveelheden zand zijn aangespoeld.

Van heinde en verre komen de mensen op deze stranden hun weekeinden doorbrengen en als zodanig is Songkhla dan ook bekend bij de meeste Siamezen. Ook deze plaats (zelfs in Siam) is niet vrij van vele ijs-, snoep- en



Strand te Songkhla

fotokraampjes waarmee alle badplaatsen, waar ook ter wereld, steeds schijnen te zijn uitgerust.

Gedurende ons verblijf te Songkhla werd met de plaatselijke autoriteiten de mogelijke ontwikkeling van de haven en het distributiesysteem besproken, waarna we onze reis vervolgd, via Haadyai per trein naar Rompiabol in het Nakorn-gebied.

Deze trein, zoals gebruikelijk volgepropt met reizigers, kronkelt zich langzaam voort door de ten dele gecultiveerde laagvlakten langs de kust. Hier en daar ziet men enkele rijstvelden die in dit jaargetijde droog en melancholiek grijsbruin van kleur zijn. De stof en vochtige hitte deed ons verlangen naar de verre bergen die er altijd koel uitzien, vooral wanneer ze omhangen zijn met flarden witte wolken. Het blijft echter bij dit verlangen, want de spoorbaan volgt angstvallig de vlakke kuststrook en de temperatuur in de trein was tegen het midden van de dag, met zon in culminatie, moordend. Grote grijze buffalo's zijn de enige levende wezens die op die tijd van de dag in de rijstvelden te zien zijn, waar ze hun maal doen met de verdorpe stoppels van de reeds geoogte rijst.

Irrigatie van de rijstvelden in dit gedeelte van Thailand is nog uitermate primitief. Voor een groot gedeelte hangt de oogst af van de regenval. Vandaar vermoedelijk het grote aantal kleine tempeltjes waar de landbouwers, onder leiding van de in saffraangeel geklede priesters, Boeddha om goede gezindheid smeken.

Primitieve pogingen tot het irrigeren van kleine stukjes grond zijn hier en daar waarneembaar. Een veerkrachtige bamboestok helpt door haar veerkracht de bak lichten waardoor het water uit de „klong” (een soort sloot) in de met walletjes omgeven rijstvelden wordt geschept. De sloten liggen echter in dit jaargetijde grotendeels droog. Opvallend is het dat, waar nog enig water in de sloten achterblijft, de natuur haar uiterste best doet het treurige aanzicht van dit verdorpe land op te vrolijken door dergelijke plassen met kleurige lila waterlelies (lotusbloemen) te bedekken, die een ware vreugde voor de ogen zijn. Natuurlijk trekken alle buffalo's ook naar dergelijke waterplaatsen. Ze rollen er in de modder waardoor ze een groot gedeelte van deze prachtige bloemen vernietigen.

Het merendeel van de verspreide houten hutten waarin de bevolking van deze streken woont, is gebouwd op betrekkelijk hoge „stelten”. Klaarblijkelijk heerst er in dit gebied nog de gevreesde „olifantsziekte” die door een soort muskiet wordt verspreid, die niet hoger boven de grond vliegt dan ca. 2½ meter. Daarom zijn de meeste hutten en speciaal de slaapvertrekken minstens 2½ meter boven de grond gebouwd.

Toch werden ondanks deze voorzorgen verschillende min of meer vergevorderde gevallen van deze ziekte aangetroffen. Genezing schijnt uiterst moeilijk te zijn. Malaria is ook een veel voorkomende ziekte, maar wij vernamen dat de inheemse bevolking er betrekkelijk immuun tegen is.

De meeste dorpen in Zuid-Thailand zijn in de loop der tijd verzeen rondom de bestaande rijstmolens en pellerijen. Behalve enkele winkeltjes vindt men in zo'n dorp gewoonlijk nog een zeer primitief restaurant, echter uitgerust met een hypermoderne „juke-box”, waaruit de laatste „hits” galmen.

De bewoners (speciaal de vrouwen) dragen de in doeken verpakte bundels rijst op het hoofd naar de pellerij en doen met de geringe opbrengst in de omliggende winkeltjes hun boodschappen. Zij slenteren daarna weer mijlen terug naar hun armzalig stukje grond, waarvan de opbrengst hen vermoedelijk amper in het leven houdt.

De stad Nakorn ligt aan de gelijknamige rivier, die evenals alle rivieren in deze streek niet toegankelijk is door de drempel aan de monding. Derhalve wordt hetzelfde distributiesysteem aan deze gehele kust aangetroffen. De kustvaartuigen gaan bij de riviermonding ten anker en laden daar hun goederen over in lichters die met hoog water de drempel kunnen passeren. Dikwijls lopen zelfs deze vaartuigen vast. De gehele bemanning springt dan overboord om, tot het middel in het water staande, te proberen de lichter vlot te duwen, wat meestal lukt gezien het groot aantal opvarenden van deze vaartuigen.

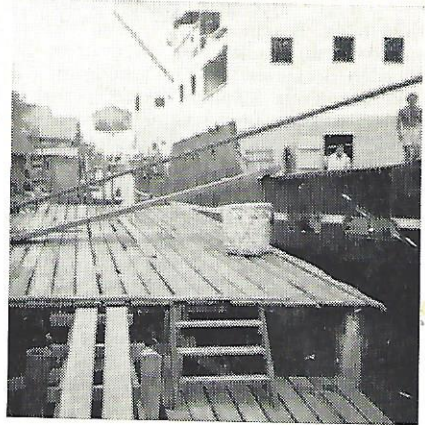
Gedurende ons verblijf te Nakorn ondernamen wij een boottocht om een diepwaterkanaal te zoeken dat toegang zou geven tot de Nakorn-Bocht en de Pakpanang-rivier die in verbinding staat met een binnenzee welke zich uitstrekt tot Songkhla en dus een goede waterweg zou vormen voor mogelijk vervoer met kustvaartuigen. Deze Nakorn-Bocht is een uitgestrekt visgebied. Bakpanang aan de mond van de gelijknamige rivier staat dan ook bekend om z'n uitstekende visgerechten. Dit bleek inderdaad waar te zijn. Een maal van verse mosselen en een soort schol, werd door ieder gewaardeerd als aangename afwisseling na de Chinese gerechten.

Wanneer men verder reist van Nakorn naar Bandan, de laatste haven die wij op deze kust bezochten, ziet men weinig variatie in het landschap. Zonder uitzondering voert de weg door de grijs-bruin gekleurde rijstvelden.

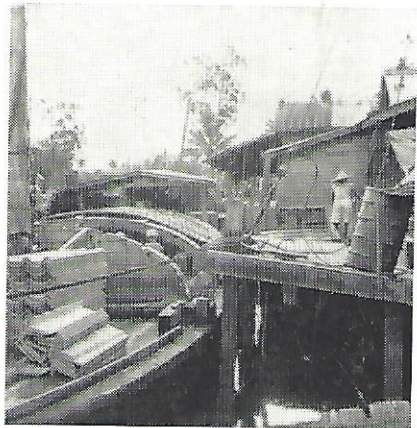
Bandan is een klein maar actief dorp, gelegen aan een brede doch zeer ondiepe rivier. Er heerst een druk verkeer van allerlei in schelle kleuren geschilderde motorboten, die meestal lichters met geringe diepgang slepen. De handelshuizen, bestaande uit houten gebouwen, liggen ook hier voor het overgrote deel aan de waterkant en kleine primitieve aanlegsteigertjes worden gebruikt om de grote verscheidenheid van goederen in en uit de lichters te laden.

Visvangst is er een belangrijk middel van bestaan. Hoge uit bamboe gebouwde stellages om netten te drogen, flankeren aan beide zijden de rivier. Netten van allerhande kleuren hangen overdag in het felle licht te drogen en geven het geheel een fleurige indruk. Dan schijnen de meeste vissersboten binnen te liggen (vermoedelijk is het overdag te warm om in deze open boten te vissen), en 's avonds ziet men ze in lange slierten, gesleept door motorboten, naar buiten varen.

De laatste etappe van onze reis in Zuid-Thailand werd afgelegd per expressetrein van Surat naar Bangkok. Reserveren van slaappleatsen per telefoon bleek er niet bij te zijn. We konden alleen een slaappleats veroveren in een tweede-klas-slaapwagen, die overigens van alle gemakken was voorzien (Japans bouwsel).



Steiger te Pakpanang



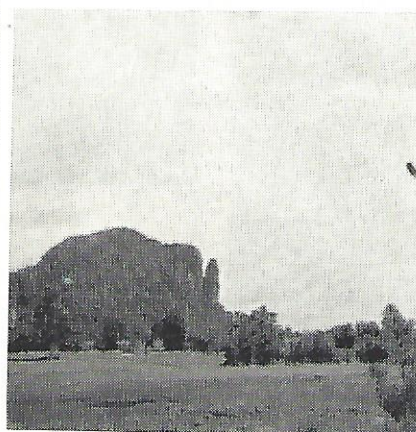
Nakorn steiger

De tweede-klas-slaapwagens zijn gemeenschappelijk. We brachten de nacht door onder „vogels van vreemde pluimage”. Manden, koffers, emmers en kinderen lagen in alle gangen en paden, en het bleek een opgaaf in een dergelijke verwarring de ons toegewezen stede te vinden.

Te Nakorn Pathon werd in de vroege ochtenduren gestopt. Dit stelde ons in de gelegenheid de „Phra Pathon Chedi” te bezichtigen, een der merkwaardigste tempels in Thailand, oorspronkelijk daterend uit het jaar 500. De huidige tempel is een herbouw van vroegere vervallen constructies. De oude ruïnes werden nooit opgeruimd maar overkoepteld door de latere constructies. De tegenwoordige



Lossen in lichters te Nakorn



Tussen Nakorn en Bandan



Bandan Rivier

bel-achtige, met gele tegels bedekte constructie van 375 voet hoog, is dan ook van grote omvang en bevat de meest merkwaardige relikwieën die door de Boeddhisten als gewijd worden beschouwd. Verder hoorden wij dat de tempel door elke regerende Siamese vorst van tijd tot tijd wordt bezocht om wierook te branden ter ere van Boeddha.

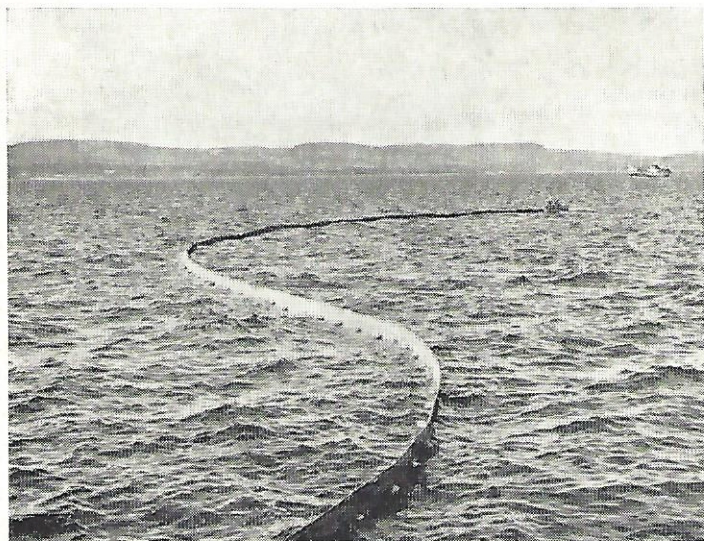
Het dorre landschap verandert langzamerhand van kleur. Als men de monding van de Chay Phaya nadert, ziet men aan weerszijden van de spoorbaan tuinen door Chinezen bewerkt, vol met fris groen en allerhande groenten en bomen. Hier worden de groenten gekweekt die in Bangkok

ter markt komen. Door de verandering van kleur doet de temperatuur ogenschijnlijk koeler aan, doch dit is bedrog hetgeen men gauw genoeg merkt wanneer de trein de stad Bangkok nadert en even later in een verzegend overkapt station stopt.

Bangkok was het einde van deze merkwaardige tocht door Zuid-Thailand. Na enige besprekingen ten kantore van de Shell Company of Thailand, namen we afscheid van onze gastheren en toen ging ieder zijns weegs.

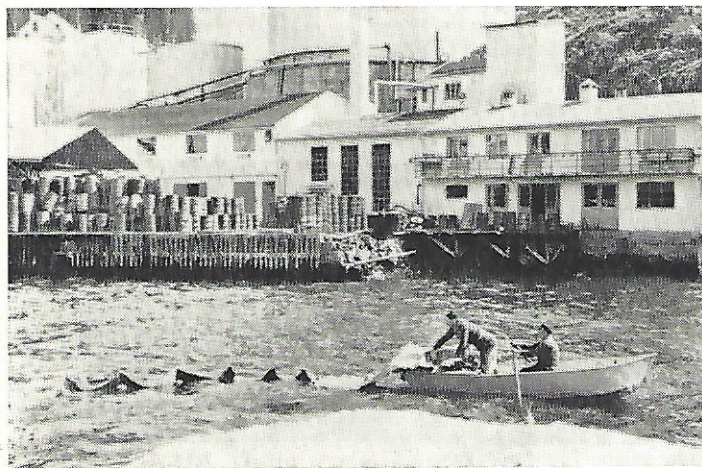
C. J. Wennink.

Een nieuw type Olievanger



Een Noors ingenieur heeft een hulpmiddel uitgevonden waarmee kan worden voorkomen dat olie die uit vracht- of tankschepen in het zee- of rivierwater terecht is gekomen, zich verspreidt. Het bestaat uit een buigzame versperring, die rond de op het water drijvende olie kan worden getrokken en aldus de verspreiding van de olie onmogelijk maakt. De olievlék kan dan tot een kleiner oppervlak gereduceerd worden en worden weggezogen.

De olievranger, uitgevonden door de heer Trygve Thune te Oslo, bestaat uit met plastic beklede linnen repen met een lengte van ongeveer 45 m en een breedte van ± 90 cm verstijfd met staven van aluminium, op afstanden van ± 30 cm met lood verzwaaard. De vlotter is van massief plastic-kurk en de vranger drijft verticaal op het water, 2 voet onder het oppervlak en 1 voet erboven. Bij deining of ruwe zee blijft de onderkant nog altijd diep genoeg onder het wateroppervlak om ontsnappen van olie tegen te gaan. De repen zijn aan elkaar verbonden met terylene touw, waarmee men de versperring kan inhalen - of eigenlijk gezegd „reën” - en aldus de olievlék tot een kleiner oppervlak kan terugbrengen. Het uitzetten van de installatie kan geschieden vanuit een roei- of motorboot. (zie foto's links)



De Noorse Groepsmaatschappij van de Koninklijke/Shell is als sponsor opgetreden en heeft de vranger gedemonstreerd. In de Oslo Fjord, waar een hoeveelheid stookolie door een gescheurde slang in het water was geraakt, kon de vranger in de praktijk worden beproefd. Er werd ± 450 m van Thune's olievranger uitgezet om de olie te omcirkelen, de olie kon toen weer worden vergaard zonder dat schade werd toegebracht aan de honderden zeilboten die ter plaatse aan wedstrijden deelnamen.

Feiten en Wetenswaardigheden in Nederland

Van onze correspondent in Den Haag

22 december 1958

't Was wel even griezelig, zo'n paar weken zonder regering en alleen maar een rompkabinet. Gelukkig hebben juist vandaag de negen ministers die al die tijd als romp zonder hoofd ons land hebben geregeerd een nieuw hoofd gekregen. Het bijkans verweesde volk kan weer verlicht ademen en zich onbezorgd aan de voorbereidingen van Kerstmis en jaarwisseling wijden. Als ik minister was geweest — 't doet er niet toe van welk departement — was ik al veel eerder mijn hoofd kwijtgeraakt.

Je zal minister van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen zijn en op een mooie morgen een brief van het Nederlands Olympisch Comité op je tafel vinden met „De sport werd aan zich zelf overgelaten”. In een land waar bijna iedere vakman een examen moet afleggen om in zijn vak erkend te worden, is men nog niet gekomen tot een afgeronde taakomschrijving van de jeugdsportleider. Evenmin blijkt het mogelijk, bij benadering vast te stellen wat de ogenblikkelijke behoefte aan sportvelden en zalen over het gehele land is. In een land, waar elke druppel water geleid wordt door een ingenieus kanalenstelsel, laat men een der machtigste middelen om de volgende generatie te vormen — de sport — verkommeren!

Geld te weinig?

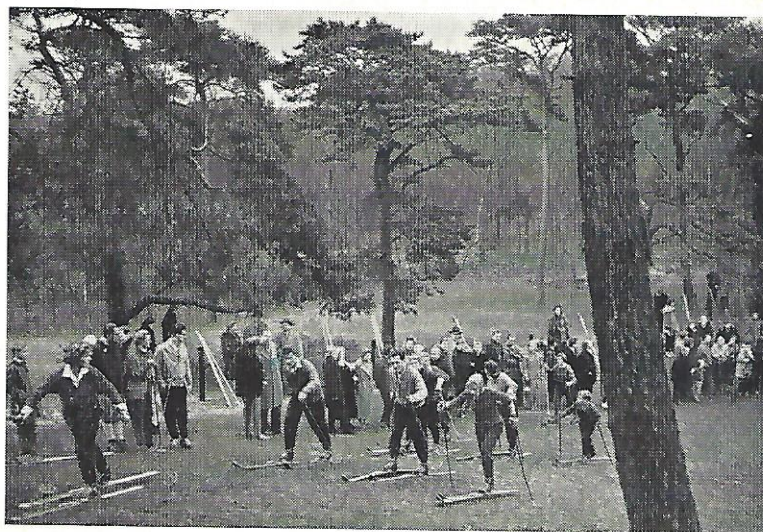
Maar wat moet de minister doen? Bij zijn collega van financiën hoeft hij niet aan te kloppen; diens antwoord kent hij al. „Uw collega van Verkeer en Waterstaat heeft zoveel miljoen nodig voor nieuwe wegen en dijken, Uw collega van Defensie heeft nog meer nodig voor tanks, straaljagers en raketten om aan zijn verplichtingen jegens de NATO te voldoen, Uw collega van . . .” enfin vult u zelf maar in. We hebben geld te weinig. „We”, dat is de staat. Belastingen verhogen? Zoudt u de mensen eens moeten horen! Nee, excellentie, méér belasting gaat werkelijk niet.

Geld genoeg

Hebben we het dan slecht in Nederland? Als je al die cijfers ziet en redeneringen leest, zou je het haast gaan geloven. Maar als je eens om je heen kijkt naar wat er gekocht is voor St. Nicolaas en Kerstmis, als je het steeds dichter wordende bos ziet van radio- en televisie antennes, het toenemende aantal auto's, scooters en bromfietsen, och dan loopt het met de welstand van ons nog best. Al zijn en blijven er natuurlijk wensen. Maar zijn die er in het land met de hoogste welvaart ter wereld niet?

Nieuwe kansen

Gelukkig zijn er mensen, die niet bij de pakken neerzitten, zij trekken



Nederland bereidt zich — op dennennaalden — voor op de wintersport in de Wassenaaarse duinen.

er op uit om nieuwe wegen en nieuwe kansen voor Nederland te zoeken. Zo heeft enige tijd geleden een belangrijke economische missie Ghana, Liberia en Nigeria bezocht en heeft daar waardevolle contacten gelegd. Men heeft daar begrip voor de mogelijkheden, die Nederland kan bieden inzake kennis en techniek voor tropische gebieden. Als een direct gevolg van de activiteiten van deze missie zal een groot aantal inwoners van Ghana en Liberia in Nederlandse industrieën een opleiding krijgen en er zijn plannen in voorbereiding voor vestigingen van Nederlandse bedrijven in West-Afrika. Er zijn verscheidene grote technische projecten in studie genomen en de Liberiaanse regering heeft een plan ontvouwd voor het oprichten van een Nederlands-Liberiaanse tropische landbouwmaatschappij. Voor een belangrijk deel hebben we dit te danken aan de goodwill, die prins Bernard in West-Afrika voor ons land heeft gekweekt.

In Ghana liggen mogelijkheden op het gebied van de elektrotechnische industrie, de bierbrouwerij, de textielindustrie, de scheepsbouw, de houtcultuur, de diamantindustrie en de wegenbouw. In Liberia bestuderen Nederlandse aannemers projecten die passen in het kader van de uitbreiding van de havens en de scheepsbouw.

Nieuwe „Willem Ruys”

En moeten we twifelen aan de toekomst van ons land, zolang een onderneming als de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd er nog heil in ziet een slordige twintig miljoen ten koste te leggen aan de verbouwing van de „Willem Ruys”. Het feit, dat het schip voor zijn eerste „cruise” rond de

wereld, die op 7 maart zal beginnen nu al enige weken is volgeboekt, bewijst dat men goed heeft gezien. De verbouwing is overigens een karwei van niet geringe omvang, want niet alleen de passagiersaccommodatie moest met ongeveer 350 plaatsen worden uitgebreid, maar voor die passagiers moesten ook nieuwe ruimten voor recreatie enz. worden gemaakt en . . . de civiele dienst moet natuurlijk aanzienlijk worden uitgebreid.

't Was, toen ik de vorige week eens ging kijken bij Wilton-Fijenoord, waar de „Willem Ruys” nu in dok ligt, een onbeschrijfelijke chaos aan boord. Er werken dan ook een kleine 1600 man. De dekken van de bovenbouw zijn verlengd, het oude zwembad is verplaatst en er is een nieuw bijgebouwd, in één laadruim zijn hutten gebouwd met 88 bedden, er komt een bioscoop met 160 plaatsen en verder lagen toen nog alle plafonds en wanden open voor het aanleggen van een 40 cm dikke airconditioning-leiding door het hele schip. Op gezag van de deskundigen heb ik maar aangenomen, dat alles op 20 februari klaar zal zijn.

Van hetzelfde optimisme beziel, heeft de directie van de Holland-Afrika Lijn deze maand — toevallig ook van Wilton-Fijenoord — haar nieuwe passagierschip „Randfontein” overgenomen. Ook dit is een staaltje van Nederlandse scheepsbouwkunde en -kunst waar we trots op kunnen zijn.

Initiatief

Op het gebied van initiatieven is Den Haag deze maand ook niet achtergebleven. Ik heb u vroeger al eens geschreven over de plannen voor het congresgebouw. Er bestond enige vrees, dat dit plan voorlopig wel in

de ijskast zou worden geborgen, wgens gebrek aan geld. Maar laat nu een paar weken geleden burgemeester Kolfshoten bezoek krijgen van vijftien vooraanstaande Haagse zakenlieden, die zich eerst alles nog eens haarfijn uit de doeken lieten doen - dr. J. J. P. Oud, de architect, was er ook bij - en toen ruim een ton ter beschikking stelden om het plan verder uit te werken. Wat is nu een ton - al waren het er twee - op de 35 miljoen die in totaal nodig zijn, zult u zeggen. Och, als de gang er maar eenmaal in zit, dan komt de rest ook wel. In ieder geval is nu wel gebleken, dat het hier niet om een luchtkasteel gaat.

Museum

Na al deze min of meer materiële beschouwingen een enkel woord over een culturele gebeurtenis van nationale betekenis. U zult u wellicht herinneren dat enkele jaren geleden de Rotterdamse groot-industrieel Van Beuningen is overleden, die gaarne zijn wereldberoemde kunstverzameling in het bezit van Rotterdam had gezien. Na langdurige besprekingen die nu eenmaal onverbreekelijk met een dergelijke erfplating gepaard gaan, heeft in het begin van dit jaar de Rotterdamse gemeenteraad de miljoenen gevoteerd - het kwam nog neer op hoogstens een derde van de

werkelijke waarde! - om de collectie van meer dan honderd schilderijen en zeventwintig beelden te verwerven. Zaterdag 20 december heeft burgemeester Van Walsum de zalen voor oude kunst van het herdoopt Museum Boymans-Van Beuningen heropend, waar de stukken zijn geplaatst bij die van dezelfde meester of dezelfde school, zodat men er thans een uniek overzicht krijgt van de klassieke Hollandse schilderkunst.

De autoliefhebbers hebben maar heel kort plezier beleefd aan de nieuwe Nederlandse sportauto, die de vorige maand met enig vertoon op het circuit van Zandvoort is gelanceerd.

De auto was wel echt, maar de constructeur bleek een oplichter, die inmiddels de tijd heeft gekregen om erover na te denken, dat je geen mooi weer kunt spelen van ruim vier ton, die je niets kwaads vermoedende financiers uit de zak klopt op valse wissels.

Tank-krediet

Tanken op krediet - om nog even in de (bonafide) autowereld te blijven - kunt u niet in ons land. Maar in Duitsland hebben enige Münchenaren op een originele manier een Amerikaans idee overgenomen. Zij hebben een „Tank-vereniging” opgericht,

waarvan men tegen 5 mark per jaar (lidmaatschap en verzekering) lid kan worden. De leden krijgen een sleuteltje met een ingeponst ingewikkeld patroon van gaatjes, dat past in een bij de tankstations geplaatste automaat. Deze registreert door middel van die gaatjes de naam van de houder en het bedrag van de getankte benzine. Eens per maand krijgt de automobilist dan de rekening thuis. In Duitsland zouden zich al 80.000 automobilisten en 3000 tankstationhouders hebben laten inschrijven en als de organisatie in Duitsland loopt, hoopt men haar uit te breiden tot Nederland en België.

Als u dit jaar met vakantie naar Nederland komt, zult u vergeefs uitzien naar Toon Hermans en zijn „One man show”. Horen kunt u hem wel, op een grammfoonplaat, maar verder heeft Toon alle contact met het toneel verbroken omdat er in september 1959 een film van, door en met hem in roulatie zal komen. Niemand weet nog wat het gaat worden, maar zonder enige twijfel zal het iets bijzonders zijn, want waarom zou Toon anders twee ton op straat laten liggen? Dat is namelijk, naar hij zelf in een persconferentie heeft verklaard, zijn jaarlijkse inkomen. En waarom zou hij er om liegen? Ten slotte leest ook de inspecteur van de belastingen een krant.

Japans smartegeld

Ten gerieve van die leden van ons zeevarend personeel, of hun familieleden, die tijdens de tweede wereldoorlog in Azië geïnterneerd zijn geweest, laten wij onderstaand de officiële publikatie, die in de Nederlandse dagbladen is verschenen, volgen:

BEKENDMAKING Ministerie van Buitenlandse Zaken JAPANS SMARTEGELD

Het door Japan als smartegeld voor tijdens de oorlog in Azië geïnterneerde burgers beschikbaar gestelde bedrag laat een nabetaling toe van f 25.- à f 30.- per persoon.

Alleen indien na de eerste betaling wijziging is gekomen in naam of adres van de rechthebbenden zal de administratie moeten beschikken over nieuwe gegevens:

- bij verhuizing: het nieuwe adres;
- bij overlijden: naam en adres van de rechtverkrijgenden;
- bij huwelijk van vrouwelijke rechthebbenden: nieuwe naam en eventueel nieuw adres;
- bij echtscheiding: nieuw adres en eventueel vermelding aan wie de met name te noemen minderjarige kinderen zijn toegewezen;
- als de meerderjarige leeftijd is bereikt: mededeling daaromtrent en eventueel nieuw adres;
- als een andere betalingswijze wordt verlangd dan eertijds bekend gesteld in de aanvraag of bij afzonderlijke opgave of machtiging: de thans verlangde betalingswijze.

Aangezien bankbetalingen tot het alleruiterste beperkt moeten worden en gesplitste betaling aan erfgenamen afzonderlijk onmogelijk is geworden, zullen zij die voorheen:

- verzochten om storting op een bankrekening en nu in Nederland gevestigd zijn: thans hun naam en adres moeten opgeven;
- als erfgenamen elk afzonderlijk hun deel ontvingen: thans een gemachtigde moeten aanwijzen aan wie het gehele bedrag kan worden betaald.

Het doen van opgave dient, behalve in de gevallen b. en h. hierboven, te geschieden per gewone gefrankeerde briefkaart te adresseren aan: het Ministerie van Buitenlandse Zaken, bureau ACO/JS Hooftskade 1, te 's-Gravenhage; in de gevallen b. en h. per brief.

Op deze briefkaart behoort op de voor correspondentie bestemde blanco zijde in blokletters in alle gevallen linksboven te worden vermeld de naam en voornamen van de oorspronkelijke rechthebbende (zoals die luidde ten tijde van zijn/haar internering) en diens geboortedatum.

Voorts, onderstreept en eveneens in blokletters, de naam en het adres van degeen aan wie moet worden uitbetaald, event. met vermelding van hetgeen verder van belang is. In de gevallen waarin is uitbetaald aan een rechthebbende die sindsdien is overleden, zullen de erfgenamen een gemachtigde moeten aanwijzen, aan wie kan worden uitbetaald. Deze kan zich per brief, waaruit van die machtiging blijkt en onder opgave van gegevens betreffende de oorspronkelijke rechthebbende eigen naam en adres, tot bovengenoemd bureau wenden.

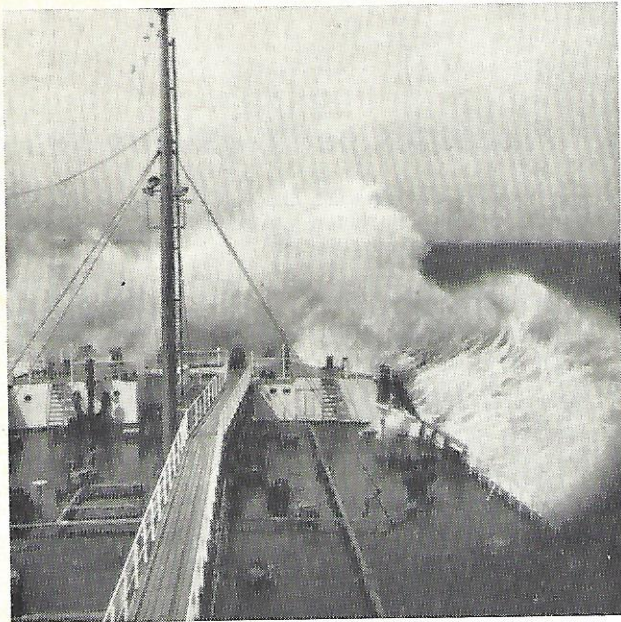
Eveneens zullen erfgenamen aan wie eerder afzonderlijk hun deel werd uitbetaald thans een gemachtigde moeten aanwijzen die dan op de juist aangegeven wijze heeft te handelen.

Alle opgaven moeten voorzien zijn van de handtekening van de afzender.

Er wordt met bijzondere nadruk op gewezen:

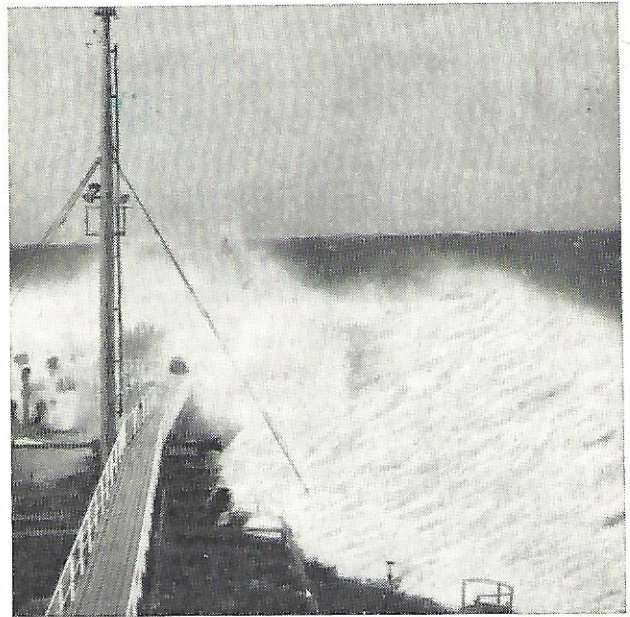
- dat geen nieuwe melding wordt verwacht van hen die geen wijziging in adres of anderszins hebben op te geven;
- dat de termijn voor het indienen van bovenbedoelde opgaven onherroepelijk afloopt op 1 maart 1959.

Uiteraard zullen opgaven van na die datum opgekomen wijzigingen wel in behandeling worden genomen. Met de uitbetaling zal zo spoedig mogelijk na 1 maart 1959 een aanvang worden gemaakt.

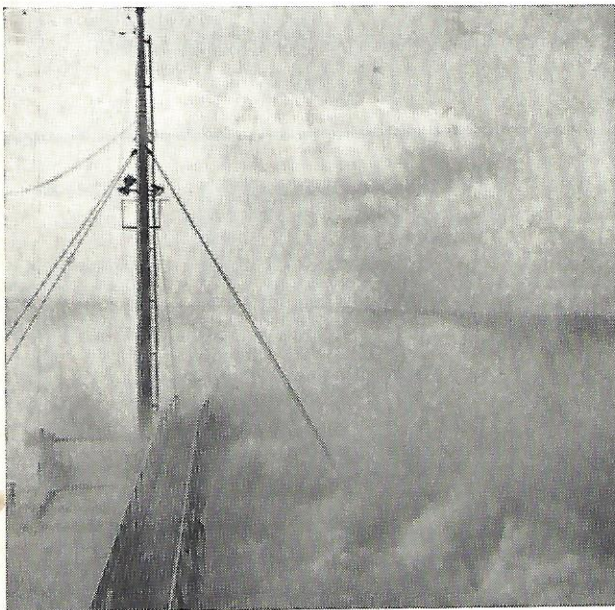


s.t.s. „Vivipara”

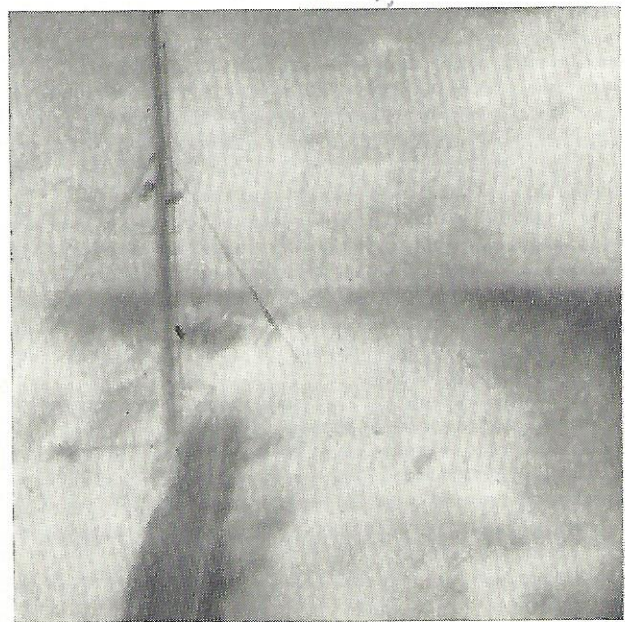
Bij hoge deining en
windkracht 7,



op de Atlantische Oceaan



foto's Kapt. H. Poot



KAPITEIN C. J. VAN MALLAND MET PENSIOEN



Toen op 29 december jl. Kapitein van Malland, na een diensttijd van ruim 36 jaar, van collega's en vrienden uit zijn werkring afscheid nam om met pensioen te gaan, had de Beatrixzaal in het Groothandelsgebouw een niet alledaags aanzien. De zaal pronkte nog in kersttooi, die aangevuld was ter gelegenheid van het afscheid met enige fraaie bloemstukken.

In verband met zijn zeer vele relaties in scheepvaartkringen was besloten, deze receptie in twee gedeelten te doen plaatsvinden, namelijk voor het kantoor en voor de scheepvaartvrienden. Namens de Maatschappij voerde de heer Olie, Chef Nautisch-Technische Dienst het woord. Zonder zo zeer in een opsomming van de diverse functies van de scheidende collega te vervallen, releveerde hij de bijzondere eigenschappen van Kapitein van Malland, hierbij duidelijk naar voren brengend, dat bij hem steeds werklust, beminnelijkheid en hulpvaardigheid op prettige wijze waren gecombineerd. Steeds stond hij klaar om met raad, en zo nodig met daden, zijn medewerkers ter zijde te staan. Speciaal in de laatste oorlogsjaren, toen hij te Londen met de vlootpersoneelsaangelegenheden was belast, heeft men op de vloot het bewijs gekregen van zijn grote bekwaamheden op de meest uiteenlopende gebieden. Zijn optreden onder vaak zeer moeilijke omstandigheden was een ware steun voor allen die met hem in contact kwamen en stempelde hem tot een humanist in de ware zin van het woord. Steeds was zijn huis een „tehuis voor velen”. Namens alle collega's op kantoor bood de heer Olie hem een kist met „Doe het zelf” gereedschap aan om, zoals hij het uitdrukte „thuis te timmeren” want „aan de weg timmeren” lag zeer zeker niet op zijn weg.

Ook gedurende de receptie, volgende op die van het kantoorpersoneel, bleek duidelijk hoe sympathiek de figuur van Kapitein van Malland in de scheepvaartwereld was. Namens het door genoemde gemeenschap gevormde comité werd het woord gevoerd door de heer H. Ph. Haak van Phs. van Ommeren (Rotterdam) N.V., die de heer Van Malland een televisietoestel aanbood.

Na een dankwoord van Kapitein van Malland was er gelegenheid om afscheid te nemen. Het zeer grote aantal afscheidnemende vrienden en relaties — waaronder verscheidene oud-gezagvoerders en oud-hoofdwerktuigkundigen — heeft deze receptie voor Kapitein van Malland en voor zijn eveneens aanwezige echtgenote en kinderen ongetwijfeld onvergetelijk gemaakt.

Kapitein van Malland droeg zijn werkzaamheden over aan Kapitein D. A. C. Gelijns.

Promoties per 1 januari 1959

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

Tot GEZAGVOERDER:

P. van der Peyl, J. G. C. de Man, D. J. E. Boonstra, F. van Tongeren.

Tot 1e STUURMAN:

W. Th. Spier, J. Wielsma, D. Jongeneel, T. W. Pals.

Tot 2e STUURMAN:

H. G. Willemsen, J. Spruytenburg, J. van der Zouwen, P. J. Bakker, S. Noordenbos, H. J. Bakhuys.

Tot 3e STUURMAN:

L. J. Hirs, A. G. de Grooth, B. Langendoen, G. Pet, H. Midderham, C. P. Schoenmakers, P. E. v. d. Veld, H. Bergman, M. de Graaf, P. C. Sajet, F. W. v. Oerle, J. v. Malland, C. R. Groen, M. A. Busker.

Tot HOOFDWERKTUIGKUNDIGE „C”:

J. M. Hittenhausen, H. M. van der Steen.

Tot 2e WERKTUIGKUNDIGE:

A. Buren, T. E. Timmermans.

Tot 3e WERKTUIGKUNDIGE:

P. C. Menting, G. H. Germing.

Tot 4e WERKTUIGKUNDIGE:

H. Neervoort, A. H. Verbeek.



AFSCHEID KAPITEIN J. A. STOPPELSTEEN

In ons november 1955 nummer namen wij afscheid van Kapitein J. A. Stoppelsteen bij het verlaten van de actieve zeedienst, weinig vermoedend dat hij zich betrekkelijk kort daarna wederom onder de employé-schare zou voegen, zij het ditmaal in een walbetrekking op het kantoor te Rotterdam.

Ruim 2 jaar heeft hij op de Nautische Dienst doorgebracht en dat hij zich, ook aan de wal, grote populariteit wist te verwerven bleek wel uit de belangstelling bij zijn afscheid op 31 december jl.

De scheidende werd op hartelijke wijze toegesproken door de heer A. D. Olie, die hem namens collega's een elektrisch scheerapparaat aanbood.

Kapitein Stoppelsteen dankte voor de prettige samenwerking gedurende zijn „kantoorleven” en wij weten namens allen te spreken wanneer wij hem het beste toewensen voor de komende jaren.

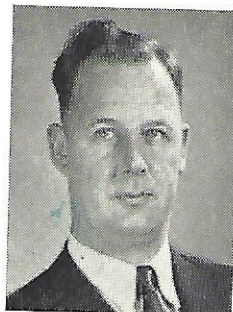
tot gezagvoerder:



P. van der Peyl



J. G. C. de Man



D. J. E. Boonstra



F. van Tongeren



J. M. Hittenhausen

tot hoofdwerktuigkundige:



H. M. van der Steen

STICHTING NEDERLANDS STUDIECENTRUM VOOR ZEEVARENDEN

Onlangs zonden wij aan al onze schepen een folder waarin de oprichting van bovengenoemde vereniging onder uw aandacht werd gebracht. Het doel zal u dus zonder twijfel genoegzaam bekend zijn, maar toch willen wij bij het in het leven roepen van dit studiecentrum nog even stilstaan. Wij zijn nl. met de initiatiefnemers — en dat zijn grotendeels mannen die weten wat varen is — van mening dat met de soms lange reisduur het van bijzonder groot belang is om tijdens de vrije uren de opvarenden een goede kans te bieden zich op prettige en nuttige wijze bezig te houden. De belangstelling zal zonder twijfel verdeeld zijn, wij denken aan telenstudie of hobbies zoals fotograferen, tekenen, hout- of metaalbewerking enz.

Het Bestuur van de Stichting wil zo volledig mogelijk hierbij helpen met voorlichting, hulp in de vorm van advies, studieboeken, enz. Het wil tevens, waar en wanneer gewenst, competities organiseren op diverse gebieden en zal trachten met reeds bestaande instellingen en instanties samenwerking te verkrijgen om het gestelde doel te bereiken.

Het gaat er echter geenszins om dat slechts het Bestuur met voorstellen voor de dag komt en wij willen er gaarne de aandacht op vestigen dat het wel degelijk de bedoeling is dat de opvarenden hun wensen op welk gebied dan ook kenbaar maken aan het Bestuur, dat gaarne al het mogelijke in het werk zal stellen om de helpende hand te bieden. Een walorganisatie kan nl. gemakkelijker over faciliteiten beschikken en dingen opknappen die de opvarende, meest door gebrek aan tijd of niet wetend op welke wijze, slechts voor elkaar kan krijgen na eindeloos zoek.

Het Bestuur (kantoor houdend aan de Veerkade no. 2 te Rotterdam, Postbus 169) vraagt dan ook uw samenwerking en wanneer die ten volle wordt verkregen kan er iets werkelijk goeds uit de bus komen.

Oproep

Op 1 mei 1959 zal de Zeevaartschool van het Zeemanshuis te Amsterdam 100 jaar bestaan en uiteraard zal dit jubileum niet ongemerkt voorbijgaan.

Het is haast vanzelfsprekend, dat plannen beaamd zijn om, namens de leerlingen en oud-leerlingen, aan de school een blijvend aandenken te geven.

Om een feestavond voor te bereiden en ook om de plannen voor een cadeau verder uit te werken, is een commissie samengesteld, bestaande uit 3 oud-leerlingen, waarvan er thans 2 leraar zijn aan deze school.

Alle oud-leerlingen van deze school worden hierbij verzocht hun naam en volledig adres te willen opgeven aan de Commissie van voorbereiding 100-jarig bestaan Zeevaartschool, p/a A. J. Bakker, Diezestraat 24, Amsterdam.

Oud-leerlingen, die reeds thans een bijdrage voor het aan te bieden cadeau willen geven, worden verzocht deze bijdrage te storten op girorekening no. 2911, van de Nationale Handelsbank N.V. Amsterdam, t.g.v. JUBILEUMFONDS 100-JARIG BESTAAN ZEEVAARTSCHOOL.



H. C. C. van der Veer
Gezagvoerder
1934 - 24-1 - 1959



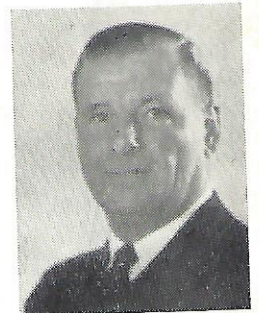
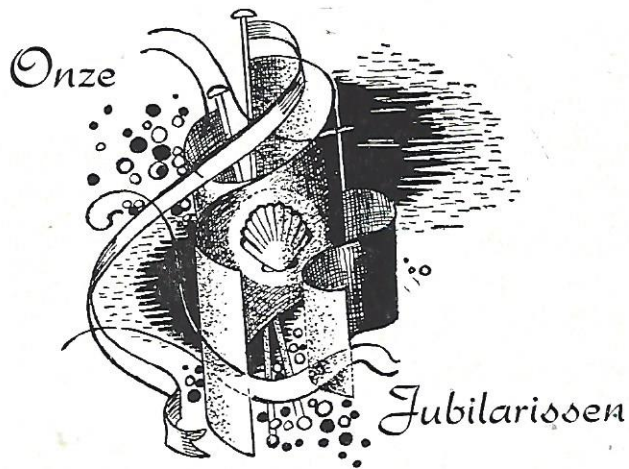
J. A. Goedhart
Hoofdwerktuigkundige
1929 - 14-1 - 1959



J. H. H. van Maastricht
Hoofdwerktuigkundige
1934 - 10-1 - 1959



H. J. A. Deymann
Gezagvoerder
1939 - 10-1 - 1959



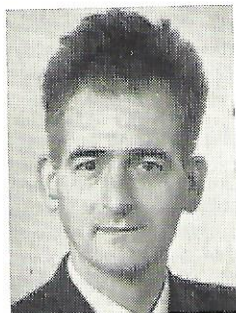
C. W. van Hardeveld
Gezagvoerder
1939 - 14-1 - 1959



T. J. van de Vrie
1e Stuurman
1939 - 19-1 - 1959



I. J. Vreke
2e Werktuigkundige
1939 - 25-1 - 1959



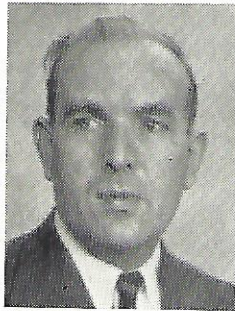
J. A. de Lange
2e Werktuigkundige
1944 - 8-1 - 1959



A. J. Verkerk
3e Werktuigkundige
1949 - 24-1 - 1959

Wij nemen afscheid van...

Th. Groos, Hoofdwerktuigkundige trad in dienst op 29 augustus 1927 en vertrok kort daarop naar Curaçao waar hij gedurende 5 jaar op de daar gestationeerde schepen dienst deed. In 1932 vertrok hij naar de Oost alwaar hij verreweg de langste periode van zijn diensttijd doorbracht. Zijn laatste schip was het s.t.s. „Kara”, waarvan hij in 1956 afmonsterde. Van april 1957 tot augustus 1958 was hij werkzaam op het kantoor te Rotterdam. Met ingang van 1 januari 1959 heeft hij de dienst der Maatschappij verlaten. Van deze plaats wensen wij hem nog vele gelukkige jaren.



Th. Groos



B. J. Schoonheydt

B. J. Schoonheydt, laatstelijk Hoofdwerktuigkundige op het m.s. „Antonia” trad op 30 augustus 1926 in dienst. Na uitzending naar Singapore werd hij op het reeds lang vergeten (?) s.s. „Buccinum” geplaatst. Het grootste gedeelte van zijn ruim 30-jarige carrière bracht hij door op schepen in de Oosterse wateren. Met ingang van 14 februari 1959 verlaat hij de actieve dienst en wij spreken de wens uit dat hij in zijn geboorteplaats, waar hij zich thans heeft gevestigd, nog veel gelukkige jaren in rust mag doorbrengen.

A. Klijn, sinds 10 februari 1927 in dienst, is met ingang van 1 februari 1959 pensioen toegekend, na op 28 oktober j.l. van het m.s. „Clavella”, waarop hij als 2e werktuigkundige dienst deed, te hebben afgemonsterd. Alhoewel de meeste schepen, waarop hij heeft dienstgedaan, niet specifiek tot de vloot in oosterse wateren behoorde, heeft hij heel wat tropenjaren achter de rug. Aan het einde van zijn loopbaan bracht hij nog enige tijd door in het Caraïbische gebied.

Mede namens zijn collega's op de vloot wensen wij hem nog vele gelukkige jaren.



A. Klijn

BEATRIX SCHOOL TE ROTTERDAM KNOOPTE SHELL-VLAG KLEED VOOR DOOR HAAR GEADOpteERD M.S. „CINULIA”

De Beatrix school voor Chr. L.O. te Pendrecht (Rotterdam-Z) heeft sinds geruime tijd het m.s. „CINULIA” geadopteerd.

Op zichzelf is dit geen bijzonderheid, wel bijzonder is dat de meisjes-leerlingen van de adoptie-klas gedurende een jaar lang ieder hun „steekje” hebben bijgedragen om een kleed in de kleuren van de Shell-vlag voor hun schip te knopen.

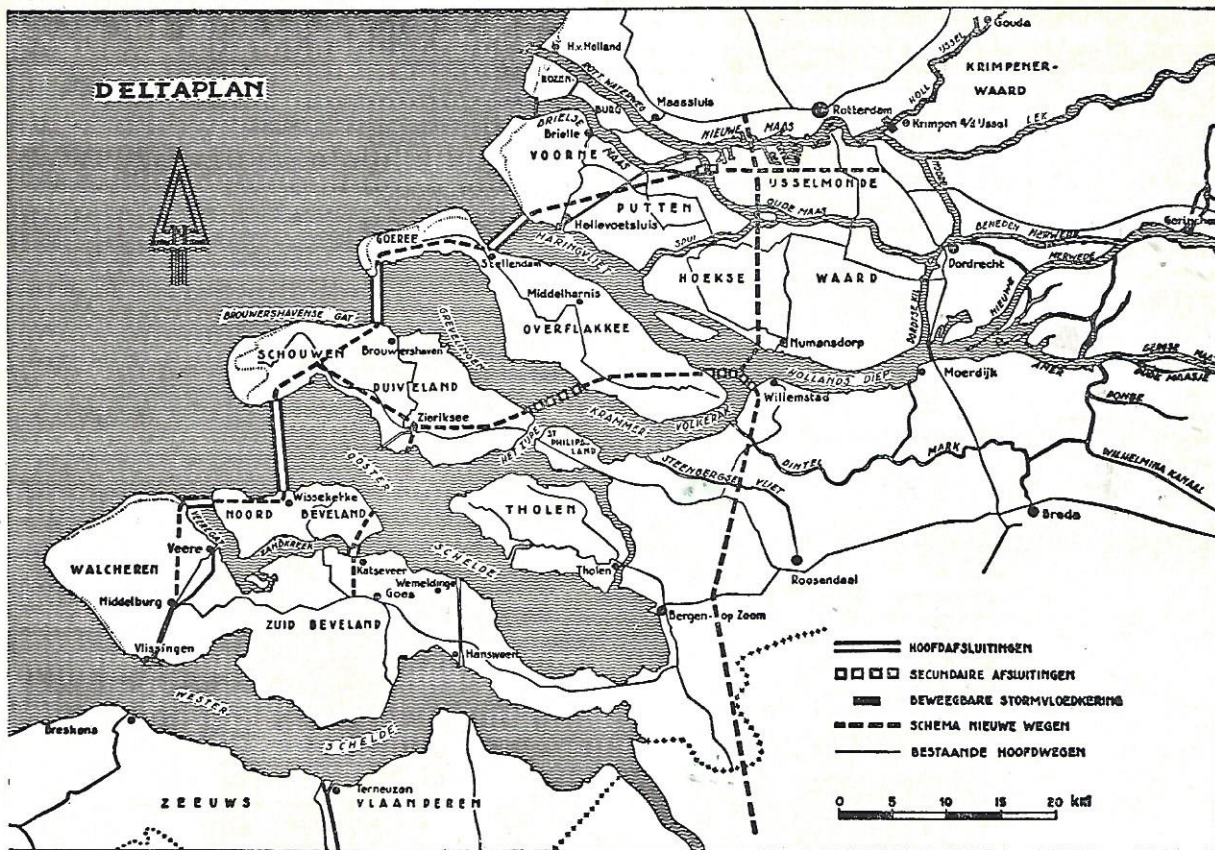
Op 8 december 1958 's middags te 4 uur arriveerde ten kantore van Shell Tankers N.V. een deputatie van de Beatrix school, bestaande uit het hoofd van de school, de heer C. W. M. van Veelen, de handwerkonderwijzeres, mej. J. H. Wilschut en twee meisjes uit de adoptieklas: Inge Kraak en Henny Smaal om het vlaggekleed aan de heer Larive aan te bieden.

De aanbieding werd, in tegenwoordigheid van de secretaris-administrateur van de N.E.V.A.S., de heer A. Happee, na een kort woordje van de heer van Veelen, door de beide meisjes, die er niet weinig trots op waren dat zij hiervoor waren uitgekozen, verricht.

Het fraaie geschenk werd door de heer Larive in dank aanvaard met de toezegging dat bij de eerstvolgende aankomst van de „CINULIA” in Nederland het kleed aan boord aan de gezagvoerder zal worden aangeboden en de heer van Veelen zal worden uitgenodigd daarbij met enkele van de betrokken leerlingen tegenwoordig te zijn.

Na afloop van deze „officiële overdracht” praatten de ouderen nog wat na. Intussen deden de meisjes zich tegoed aan gebak en coca cola, kennelijk blij dat ze het er goed hadden afgebracht en opgelucht dat ze niet langer in het zoeklicht stonden!





DE ZEEARMEN GAAN DICHT

I

I. Het moet

Meer dan twintig eeuwen achtereen hebben de bewoners van „de lage landen bij de zee” met wisselend resultaat een vaak grimmige strijd moeten voeren tegen onze ervijand, de waterwolf.

Dat zinnetje klinkt misschien wat traditioneel en hoogdravend, maar toch geeft het een nuchtere, soms harde werkelijkheid weer. Een werkelijkheid, waaraan we ook tegenwoordig van tijd tot tijd worden herinnerd, wanneer we krantenberichten lezen over de grote slag, die op de meest bedreigde punten van ons „waterfront” aan de gang is en die kortweg wordt aangeduid met de naam Deltaplan.

Waarom is Nederland in deze tijd vol vraagtekens begon-

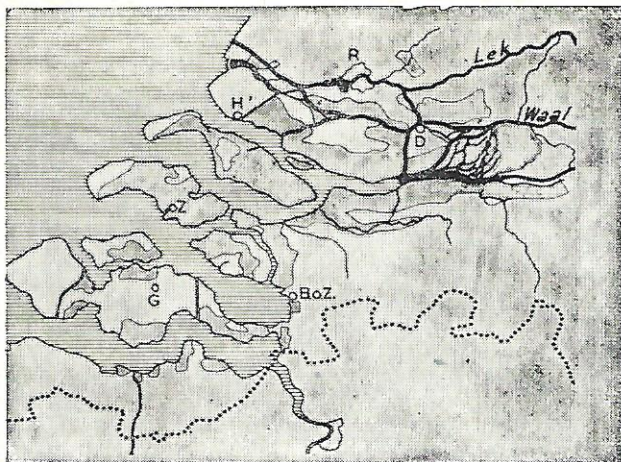
nen aan een dergelijk gigantisch project, dat tegen de 2.000 miljoen gulden gaat kosten, dat duizenden werkrachten zal opeisen en dat eerst omstreeks 1980 geheel voltooid kan zijn? Hoe valt het te verklaren dat de Deltawet met haast algemene stemmen door onze volksvertegenwoordiging werd aangenomen?

Het antwoord kan heel kort zijn: omdat het móet. Ons volk móet deze prijs voor zijn veiligheid betalen, willen we niet nog eens zo'n catastrofe doormaken als in de nacht van de eerste februari 1953 toen in Zeeland en op de Zuidhollandse eilanden ongeveer 1800 mensen om het leven kwamen, toen er van de 1100 kilometer dijk lengte in zuidwestelijk Nederland bijna 500 km werd beschadigd of geheel weggevaagd en ongeveer 145.000 hectare vruchtbaar polderland door het zoute water werd verzvolgen.

Die gruwelijke rampnacht zal niet gauw in onze herinnering vervagen. We weten nog heel goed wat de catastrofale gevolgen waren, maar lang niet algemeen bekend is, dat het nog oneindig veel erger had kunnen zijn en dat uitgestrekte poldergebieden waar anderhalf miljoen mensen wonen, als door een wonder gespaard zijn gebleven.

De snelle dichting van de bressen, die in onze verdediging tegen de zee waren geslagen, is een grootse episode geweest in de geschiedenis van de Nederlandse waterbouwkunde. Terwijl dit werk met alle energie werd aangepakt, werden ook plannen gesmeed om een herhaling van de februariramp te voorkomen.

Reeds eerder hadden de ingenieurs van Rijkswaterstaat de gevaren van een zware aanval onder ogen gezien, reeds eerder waren er ingewikkelde berekeningen gemaakt en plannen opgesteld, maar de stormramp maakte duidelijk dat er zonder uitstel ingrijpende maatregelen moesten worden genomen. Al is het dus onjuist te beweren, dat het Deltaplan pas na de eerste februari 1953 werd geboren, toch kunnen we wel zeggen, dat het de stormvloed is geweest, die ons volk „rijp” heeft gemaakt voor het enorme waterbouwkundige werk. Nadat zuidwest-Nederland een zwaar



Geïndeerd gebied 1953

ongeluk was overkomen, ging men algemeen inzien, dat een grote operatie nodig zou zijn om herhaling te voorkomen en dat men met lapmiddelen hier niets zou uitrichten.

Op 23 februari 1953 — nog geen drie weken na de ramp — installeerde de minister van Verkeer en Waterstaat de Delta-commissie, die tot opdracht kreeg antwoord te geven op de vraag: wat moet er in het zuidwesten van ons land gebeuren om paraat te zijn tegen een zware aanval?

De „generale staf” in de strijd tegen het water ging met grote voortvarendheid aan de slag. Kort na elkaar volgden verschillende adviezen, waarin onze knapste waterbouwkundige ingenieurs duidelijk aangaven hoe het krijgsplan moest worden opgezet: de zeearmen moeten zo spoedig mogelijk worden afgesloten.

De voornaamste onderdelen van het Deltaplan, alle op het kaartje aangegeven, zijn:

een beweegbare stormvloedkering in de Hollandse IJssel; vier hoofdafsluitdammen, nl. in het Haringvliet, het Brouwershavense Gat, de Oosterschelde en het Veer-sche Gat; zg. secundaire dammen in de Oude Maas, het Volkerak, de Grevelingen en de Zandkreek.

Twee dingen vallen direct op als we het kaartje bekijken. De Rotterdamse Waterweg en de Westerschelde blijven open. De scheepvaartbelangen van de grote havensteden Rotterdam en Antwerpen wegen zo zwaar, dat men van afsluiting van deze twee drukke vaarwegen heeft afgezien en hier aangewezen is op verhoging van de bestaande dijken. Verder blijkt dat door de dammen in de zeegaten een enorme frontverkorting wordt bereikt in de strijd tegen de zee. Wanneer de zeearmen niet dicht zouden gaan, was de enige andere oplossing geweest alle dijken in zuidwestelijk Nederland, die bij elkaar een lengte hebben van ruim 1100 kilometer, 1½ tot 2 meter te verhogen. Niet alleen zou dit een zeer kostbare geschiedenis zijn geworden, maar bovendien zou het verhogen van de dijken op grote bezwaren zijn

gestuit of zelfs onmogelijk zijn geweest, doordat op vele plaatsen huizen, fabrieken en havenkaden langs en op de dijken zijn gebouwd. Nu gaan de bestaande dijken een tweede linie vormen in het verkorte zeefront, als er onverhoopt ergens een doorbraak mocht komen.

Achter de zware zeedammen ontstaan grote binnenmeren, die voor onze waterhuishouding en speciaal in de strijd tegen de zg. verzilting van ons land, van grote betekenis worden.

Het is bekend dat ons land langs de zee kust meer en meer verzilt. Langs allerlei wegen dringt het zoute water steeds verder ons land binnen met het gevolg dat de opbrengsten van landbouw, tuinbouw en veeteelt sterk achteruit gaan en de drinkwatervoorziening in het westen van ons land een steeds moeilijker probleem wordt. Het voornaamste wapen in de strijd tegen het zout is het zoete water, dat het zout een halt kan toeroepen. Vooral bij hoge rivierstanden stromen grote hoeveelheden zoetwater ongebruikt naar zee. Door dit water „op te potten” door grote zoetwaterreservoirs aan te leggen, kan het zoute water zoveel mogelijk worden teruggedrongen. Een dergelijk zoetwaterreservoir is het IJsselmeer geworden na de afsluiting van de Zuiderzee. Dank zij de verdringing van het zout steeg de opbrengst van de landbouwproductie in de omgevende gebieden met meer dan 20%!

De kaart laat zien, dat na het sluiten van de zeearmen, die ware zoutpoorten zijn, ook in zuidwest-Nederland een enorm zoetwaterreservoir zal ontstaan, dat het zoutgevaar helpt bezweren en waaruit de landbouw en veeteelt in droge maanden kunnen putten.

Zo betekent het Deltaplan, waarvan we de voornaamste onderdelen in een volgend artikel zullen bekijken, een dubbele bescherming, nl. tegen wat men al in de 17e eeuw noemde „het ghewelt en het vergif der Noortsee”. Het „ghewelt” van de door de storm opgejaagde golven en het „vergif” van het zout dat langs sluipwegen in de lage landen voortdringt en het leven van plant, dier en mens op den duur onmogelijk zou maken.

Een bedelbrief aan oud-collega's in Oost en West

Sedert ik de redactionele pen heb neergelegd, werk ik bij het Hoofdbestuur van Het Nederlandsche Roode Kruis. Mijn eerste indrukken waren: wat is er ook in ons eigen — toch in vele opzichten zo rijk gezegend land — nog veel leed te dragen. Leed door ziekte, invaliditeit, ouderdom, eenzaamheid, heel vaak ook door een samengaan van deze oorzaken. Individueel kun je er maar heel weinig aan doen, maar samen met anderen vermag je nog heel wat.

Een van die kleine dingen die ik kan doen en dus niet achterwege mag laten, is mijn relaties eens vragen, mij te helpen aan postzegels, niet voor mij, want ik ben immuun voor filatelitis, maar voor de verzamelaars die jaren en jaren thuis liggen, die nooit eens naar een ruilbeurs kunnen gaan, die nooit eens kunnen staan likkebaarden voor een etalage. De afdeling Sociale Zorg van het Hoofdbestuur zendt die mensen iedere maand een zakje met een paar zegels, daarbij eerlijk de gehele bij elkaar geveegde oogst verdelend.

Beste vrienden, als jullie eens wat te missen hebt, stuur ze mij voor dat doel. Wie in verre landen woont, kan uit de binnenlandse couverts en kruisbandjes nog wel eens wat aardigs knippen waar onze eenzamen en bedlegerigen dolgelukkig mee zouden zijn. Jullie als verzamelaars weten het beste wat het zeggen wil een mooi zegeltje op de kop te kunnen tikken, meer behoef ik ter aanbeveling niet te zeggen.

Bij voorbaat bedankt,
W. H. P. Feenstra
Het Nederlandsche Roode Kruis
Prinsessegracht 27
Den Haag.

PERSONALIA

PERSONALIA

- Gehuwd:**
 1-12-'58: F. van Dalen, 3e wtk., met mej. W. G. M. Niessink;
 5-12-'58: Ph. F. L. Schölvincq, 4e stm., met mej. G. Lenzini;
 10-12-'58: J. M. de Jong, 4e wtk., met mej. C. Vogel;
 10-12-'58: A. J. Bloem, 3e stm., met mej. J. Spanjer;
 17-12-'58: J. Moens, 3e stm., met mej. G. J. Baurdoux;
 30-12-'58: J. W. van Wegen, 4e wtk., met mej. J. H. Vroomen;
 31-12-'58: A. J. Bakker, 5e wtk., met mej. L. Cijssouw;
 31-12-'58: H. A. Kuling, 3e stm., met mej. J. Vrij.

- Geboren:**
 9-12-'58: Antje Philipina, dochter van F. Klaassen, 2e stm., en mevr. Ph. Klaassen-Pot;
 13-12-'58: Werner Alexander, zoon van E. Q. Abbas, 3e stm., en mevr. J. H. Abbas-Gunst;
 15-12-'58: Cornelis, zoon van J. A. de Lange, 2e wtk., en mevr. W. de Lange-van Straaten;
 20-12-'58: Anthony, zoon van A. Hasper, 4e wtk., en mevr. W. G. Hasper-Heemskerck.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand december 1958.

In Nederland gearriveerd; gezagv.: J. H. R. Broersma, H.O.W. Lotsy, M. J. Rehwinkel, B. A. Overbeeke; 1e stl.: F. van Tongeren, F. Menninga, C. Vriend, J. Kramer, J. I. Boer; 2e stl.: J. J. Osinga, B. de Boer, B. C. den Exter van den Brink, R. J. Wyrdeeman, T. W. Pals; 3e stl.: R. A. M. van Hooydonk, J. Post, H. Kamphuis, W. Scheurkogel; 4e stl.: C. R. Groen, C. N. P. M. van Koningsbruggen, M. A. Busker; stn.ll.: J. M. Huygens; Hfdwtk.: S. Ham, M. H. Holtslag, J. J. Hester Sr.; 2e wtk.: D. Muyskens, H. Broertjes, C. W. Stolk, M. C. Verschuren, H. Th. de Zwart, T. Swiers, W. Balvers; 3e wtk.: G. A. Wieringa, J. Meenderink, J. van Duuren, W. H. Schermer, F. van den Berg; 4e wtk.: D. Pleysier, W. Eeuwijk, T. J. Wouters, R. H. Gijsberts, P. Winkler, J. W. van Wegen, G. J. Lorist, H. P. C. de Geeter, P. C. Carelse, P. C. Menting, N. P. Dekker, J. Swagers; 5e wtk.: J. B. J. Jonker, G. J. B. Hartman, C. J. J. de Lijster, B. H. Ahlers, C. Kloosterboer, J. A. W. Nolde, B. Put, B. H. Cornelisse, A. J. Klappe; ll.wtk.: H. C. Heyen, J. C. Witlox, R. Heerkens; bootsman: J. C. van de Loos; timmerman: A. Pronk, H. Speyer, A. Droppert; pompman: J. H. Schout, A. v. d. Berg, G. P. de Bruyn; ch. hofmeester: A. v. Santen, A. C. Thurkow, G. J. Bannink; ch. kok: J. M. Buurmans, H. de Bruyn, J. A. Franken, B. v. Bennekum.

In Engeland gearriveerd: 1e stm.: W. J. de Haan.

TWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Ena”: 2e wtk.: J. B. Biondina.
 s.t.s. „Kabylia”: 4e stm.: G. R. M. Stein du Pré; 4e wtk.: S. Rinkema; ll.wtk.: J. A. Elemans; timmerman: P. v. Gijn; chef kok: J. H. Limonard.
 s.t.s. „Kalydon”: chef kok: G. Bloem.
 s.t.s. „Kellia”: 2e stm.: C. E. van den Pol.
 s.t.s. „Kenia”: 3e wtk.: J. Tekelenburg.
 s.t.s. „Kermia”: 3e stm.: F. W. van Oerle; 3e wtk.: J. van der Stel; chef kok: R. Kuiper; pompman: Ch. M. P. Verbeek.
 s.t.s. „Khasiella”: 4e stm.: J. H. C. Schulz.
 s.t.s. „Kopionella”: 1e stm.: W. de Beer.
 t.e.s. „Koratia”: 4e stm.: G. G. L. Wolters; Hfdwtk.: J. M. C. Jonkheid; 2e wtk.: W. Beets; 5e wtk.: W. H. G. Groos; pompman: L. C. P. v. Dongen
 t.e.s. „Korenia”: 2e wtk.: J. de Bruyn.
 s.t.s. „Kosicia”: 4e stm.: W. Kerbert; Hfdwtk.: J. H. H. van Maastrigt; 3e wtk.: S. G. Tieleman; 5e wtk.: J. P. Goosen; ll.wtk.: F. C. Haighton; timmerman: H. Verhoeven.
 s.t.s. „Krebsia”: Gezagv.: P. J. de Wijn; 1e stm.: G. Heising; 2e wtk.: A. Buren; 4e wtk.: O. K. Nicolai; ll.wtk.: R. A. Risseeuw; bootsman: W. van Dongen; pompman: K. Grootendorst.

- s.t.s. „Kryptos”: 4e stm.: H. v. Veen.
 m.s. „Mitra”: Ch. kok: K. C. G. v. d. Kraats; Ch. hofmeester: K. Doelman.
 m.s. „Omala”: 2e stm.: A. Post; ll.stm.: W. Baron; 4e wtk.: A. H. Verbeek; 5e wtk.: D. Wildeboer.
 s.t.s. „Philine”: 4e stm.: J. Verwoerd.
 t.e.s. „Thelidomus”: Hfdwtk.: P. D. J. H. Slegtenhorst.
 m.s. „Tibia”: 2e wtk.: J. P. M. de Leeuw.
 s.t.s. „Vivipara”: Ch. hofmeester: H. T. Kaale.

Naar de Oost vertrokken: 4e stm.: H. Patje; 5e wtk.: H. G. de Boer, W. F. A. Grüter, A. van Vliet.

Naar de West vertrokken: 1e stl.: H. R. van Sas, J. de Graaf; 3e stl.: P. D. van der Klei, F. A. Visser, K. Birza; Hfdwtk.: P. J. B. de Doelder; 2e wtk.: R. G. Pieters; 3e wtk.: Th. M. Klunder, F. van Dalen, H. de Hoog; 4e wtk.: L. J. van Onselen.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stm.: P. J. F. Debeus, theor. ged. v. h. dipl. 1e Stm. G. H. V.; 3e stl.: P. M. de Graaf, P. Snel, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V., H. Romkes, dipl. 2e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: A. Buren, dipl. „B” als Scheepswtk.; 3e wtk.: J. Tekelenburg, J. van der Stel, dipl. „B” als Scheepswtk., H. G. M. Kok, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: A. J. Bakker, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk., A. H. Verbeek, J. Boerstoel, S. Rinkema, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: H. Kuyper, C. A. Jongepier, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e wtk.: S. Rinkema; 5e wtk.: J. Wielart, C. H. H. Wisse, M. Ros, G. P. Hogerheijde, H. Kuyper.

Bevorderd tot: Chef kok: B. Kuiper, D. v. d. Lugt, K. C. G. v.d. Kraats; timmerman: A. Dillewaard; Chef. hofm.: K. Doleman, J. de Wijze; pompman: P. H. Simonis, E. J. Simons, Ch. M. P. Verbeek.

Nieuw aangenomen: 4e stl.: G. R. M. Stein du Pré, W. Kerbert, H. van Veen, G. G. L. Wolters; ll.wtk.: A. Ekkebus, F. C. Haighton, J. A. Elemans, R. A. Risseeuw, J. van Kooten; stn.ll.: W. Baron; Bootsman: W. v. Dongen; Voorman donkey man: P. Th. Benningshoff.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e stl.: D. v. Heel, A. M. den Ottolander, A. Bijl, W. Scheurkogel; 4e wtk.: B. J. van Hasselt; 5e wtk.: A. J. Klappe; Voorman: J. Broersen; Chef hofmeester: C. Modderkreeke, B. M. v. Oorschot; Pompman: N. J. v. Hattem.

Met pensioen: Hfdwtk.: B. J. Schoonheydt, Th. Groos; 2e wtk.: A. Klijn.

Mutaties walpersoneel Shell tankers N.V. en N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij

In dienst getreden:

- 1-12-'58: Mej. W. C. Moll - sectie M.D.
 24-12-'58: R. Glazener (ex Londen) - sectie A.A.
 29-12-'58: K. Visser - sectie I.D.

In militaire dienst:

- 2-12-'58: F. A. Voogt - sectie C.D.

Overgeplaatst:

- 1-12-'58: Kapitein D. A. C. Gelijns van A.F.M. naar sectie N.D.
 1-12-'58: Kapitein H. Bakker van sectie N.D. naar A.F.M.

Geboren:

- 10-12-'58: Karel Jacobus, zoon van C. van Steensel sectie S.L.
 29-12-'58: Remko Albert, zoon van D. van Woerkom sectie S.B.

CURAÇAO

Met velof:

- D. Bunk, H. T. Theunissen.