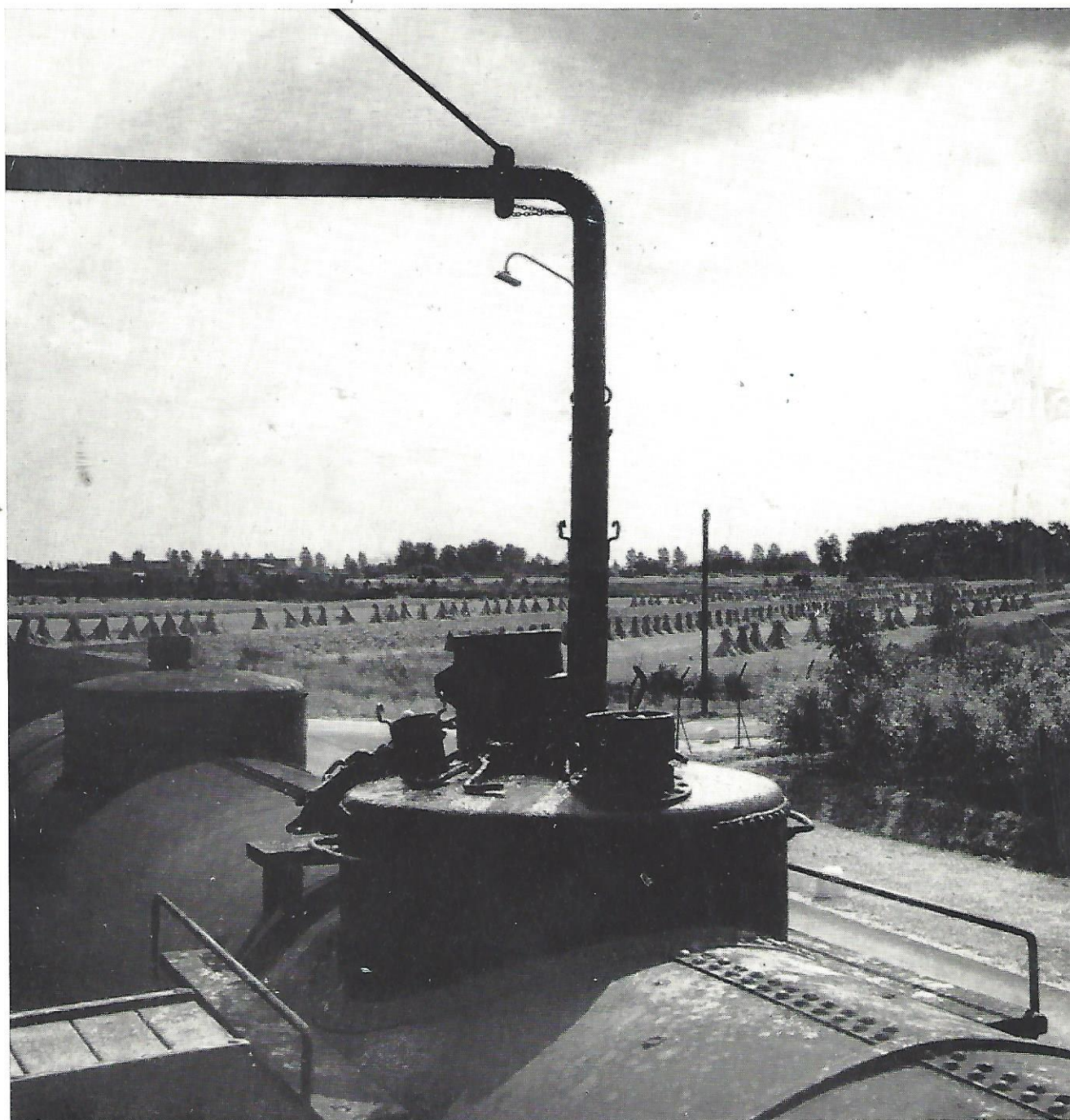


van voor de vloot

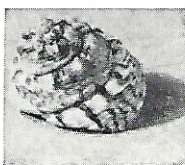
Redactie: B. J. Jaquet en W. H. P. Feenstra.

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

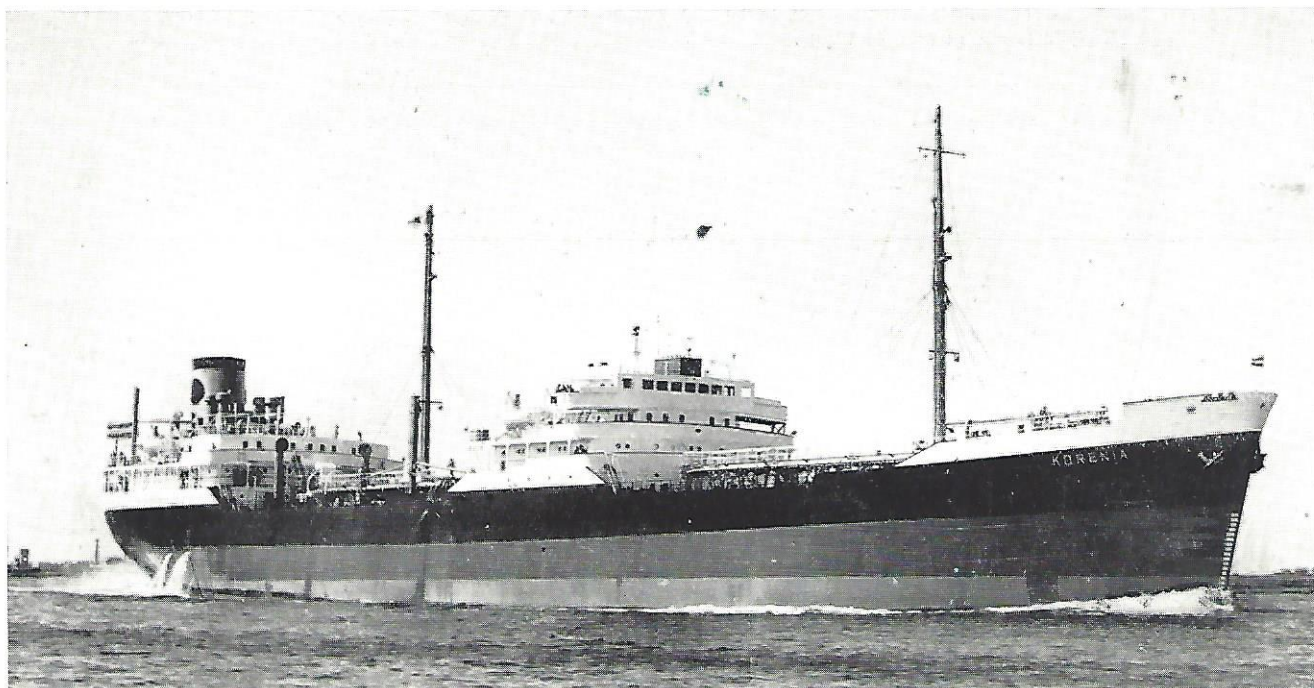


Het vullen van een tankwagon, waarmede de in Oost-Nederland gewonnen ruwe olie naar de raffinaderij te Pernis wordt getransporteerd. Een 18.000 tons General Purpose tanker kan de inhoud van 425 zulke wagons ineens vervoeren.

VAN DE NIEUWBOUW



Proeftocht t.e.s. „Korenia”



Op Maandag, 16 Mei, werd weer een nieuw schip van de „general purpose”-klasse aan onze vloot toegevoegd: het t.e.s. „Korenia”, dat voor rekening van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” in een dok was gebouwd door de werf van Wilton-Feijenoord, Schiedam.

Helaas beloofde de grauwe hemel niet veel goeds toen wij, die een uitnodiging hadden mogen ontvangen tot het bijwonen van de officiële proeftocht, aan boord gingen. Er stond een flinke wind en de temperatuur was bepaald niet bevordelijk voor het befaamde ei dat alle vogels in de wel eens lieflijk genoemde Mei-maand plegen te leggen. Verscheidene genodigden moeten zich bij het inschepen met angst in 't hart hebben afgevraagd of hun de geneugten van een proeftocht inderdaad wel beschoren zouden worden.

Om 11 uur vertrokken wij van de werf en zodra wij buitengaats waren gekomen bleek dat het op zee met de wind nogal meeviel. Niettemin hielden de meeste genodigden zich op in de luwte of in de ingewanden van het schip, gebruik makend van de gelegenheid alles te bezichtigen.

Ongeveer om 12 uur verzamelde men zich op het bovenbrugdek en nam de heer B. Wilton, directeur van de werf, het woord. Hij memoreerde o.a. de prettige samenwerking die bestaat tussen de werf en de Technische Dienst van Shell Tankers, en tevens met de Dienst van het Stoomwezen, Lloyd's Surveyors en andere bij de scheepsbouw betrokken instanties. Na het schip een succesrijk bestaan toegewenst te hebben, offereerde hij ten slotte de doopmoeder, Mevr. L. Ernste-Van Os, echtgenote van de directeur van de Installatie Pernis, een fikse schaar, met het verzoek om daarmee het touw door te knippen, waaraan een fles met het bekende vocht bevestigd was.

Nadat Mevrouw Ernste zich op gracieuze wijze van haar taak had gekweten, werd de Shell-vlag gehesen en werd haar door de heer Wilton namens de werf een geschenk aangeboden.

Vervolgens sprak de heer Larive; deze ving aan met te vermelden dat de heer Bloemgarten tot zijn spijt verhinderd



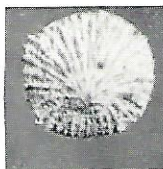
.... een fikse schaar, met het verzoek om daarmee het touw door te knippen

was het schip namens de opdrachtgevers te aanvaarden, weshalve hij diens taak overnam. Hij sprak woorden van dank aan het adres van Mevrouw Ernste, en verblijdde haar op zijn beurt, zoals gebruikelijk, met een exemplaar van de koreniaschelp. Voorts uitte hij zijn waardering voor de arbeid van de werf en wenste hij kapitein Van der Toorn succes met het resultaat ervan.

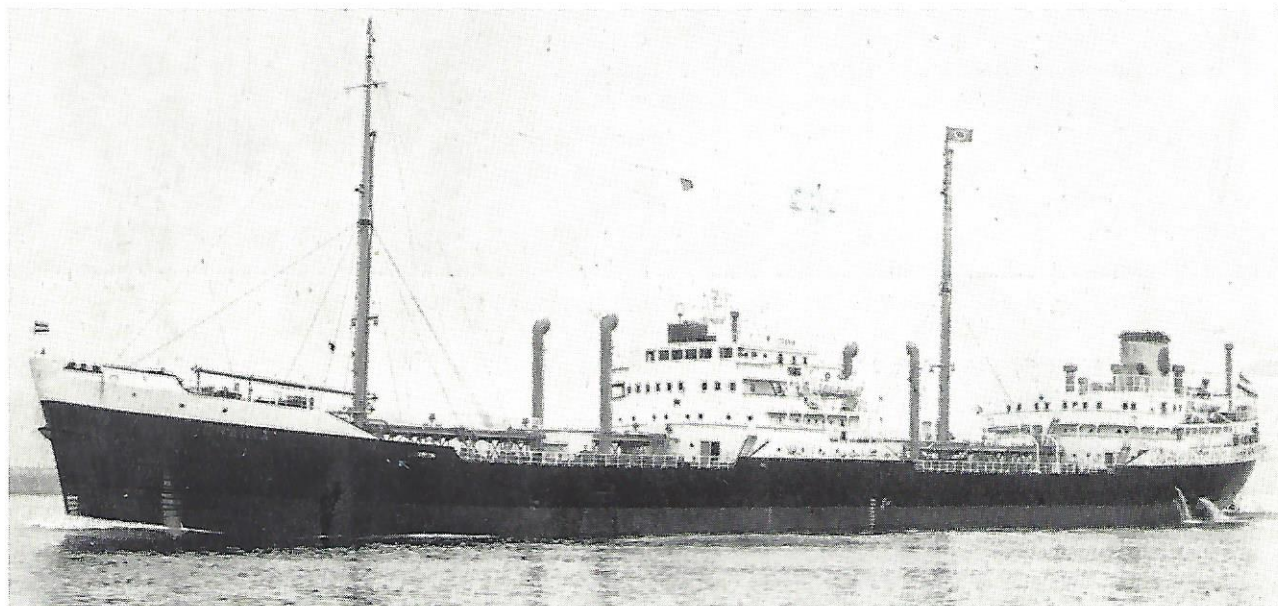
Tenslotte gaf de doopmoeder nog op vlotte wijze uitdrukking aan haar erkentelijkheid. Het officiële gedeelte van het programma was hiermede afgesloten. Er valt nog

te vermelden dat tijdens deze korte plechtigheid — het schip was stilgelegd — het m.s. „Mecklenburg” van de Maatschappij „Zeeland” ons passeerde, met zijn 33 jaren uiteraard wel een contrast opleverend.

Het weer vermocht aan de opgewekte stemming geen afbreuk te doen en zo betrad men tegen 4 uur weer de emplacementen van de imposante scheepswerf, waar de kolos van de „Willem Barendsz II”, die daar op het ogenblik wordt afgebouwd, ons aan het bestaan van een geheel andere olieindustrie herinnerde.



m.s. „Crania” in de vaart



Dinsdag, 24 Mei 1955, was de grote dag voor de „Crania”, het door C. v. d. Giesen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen a/d IJssel gebouwde motortankschip van 13.000 ton dw. Het was de dag waarop de „Crania” door de bouwers officieel zou worden overgedragen aan de eigenaars, de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”.

Deze officiële proeftocht was anders dan anders. Gewoonlijk gaat aan zo'n vlagwisselings-trip een technische proeftocht vooraf. Dit was nu niet het geval; de technische proeftocht was hier gecombineerd met de officiële proeftocht.

Het vertrek uit de Wilhelminahaven was bepaald op 8 uur v.m., doch toen allen op dat uur aan boord waren, kon wegens de mist niet worden gevaren. Eerst tegen half tien was de mist, ook aan de Hoek van Holland, zover opgetrokken dat kon worden uitgevaren.

Nadat achtereenvolgens een sloepenrol, ankerproeven, stuurproeven en manoeuvreerproeven waren gehouden, werd de „Crania” door de heer C. van der Giessen Azn., met enige woorden van grote waardering voor de prettige en vruchtbare samenwerking tussen allen die bij de bouw en inrichting van het schip betrokken waren geweest, overgedragen aan de opdrachtgevers. De heer Larive aanvaardde de „Crania” uit naam van de „Corona”, zeggende dat hij bewondering had voor het resultaat van die samenwerking, en droeg daarop de gezagvoerder, Kapt. H. Bakker,

het commando over het schip op, hem verzoekende de vlagwisseling te doen plaats hebben.

De „Crania” is een zusterschip van de „Cinulia”, zodat wat afmetingen en overige bijzonderheden kan worden verwezen naar het vorige nummer van ons blad, waarin de wetenswaardigheden van de „Cinulia” werden gepubliceerd. Ook voor de „Crania” is de 5-cilinder enkelwerkende 2-takt B. & W. dieselmotor door de Machinefabriek van P. Smit Jr. gebouwd en geïnstalleerd.

De foto van deze overname toont U het hoofddek achter, waarop zich opvarenden en genodigden hebben verzameld. In het centrum ziet men Kapt. H. Bakker; rechts van hem Kapt. Edens en de heer Larive; links van hem staat de 1ste stuurman J. H. R. Beaujon. Aan de vlaggelijn staat de 3de stuurman F. J. de Jong; achter diens handen ziet men het gezicht van 5de wtk. J. J. van Iersel, en achter de Shell-vlag (gesluisd) de 4de stuurman J. Simons. Op de voorgrond rechts staan bootsman A. Vooy's en bootsman C. J. de Fouw. In het midden vooraan ziet men o.a. ook de matrozen R. Mitgenberg, N. Jongejan en J. M. van 't Veer; voorts matroos o/g M. Poot. Op de achtergrond, omlaag kijkend waardoor slechts de bovenkant van de uniformpet te zien is, staat chef-hofmeester J. L. van Oyen.

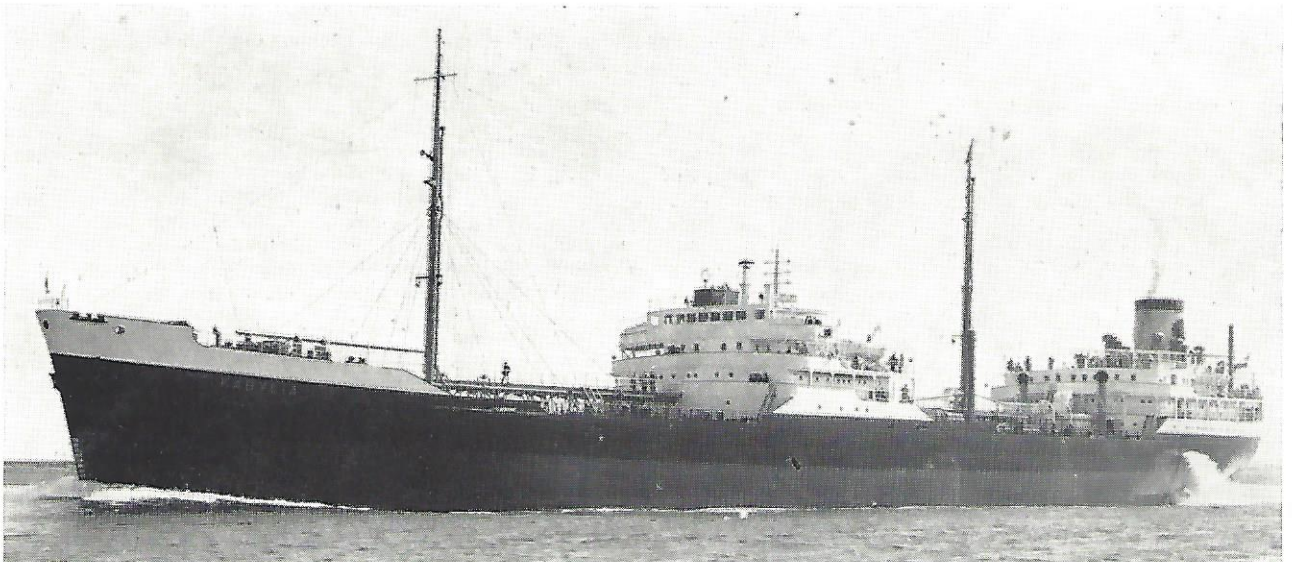
Op onze beurt wensen wij de nieuwe aanwinst, de „Crania”, die thans reeds enige weken in dienst is, een gelukkige vaart toe: alle voorspoed voor haar en haar bemanning!



OP DE „CRANIA” GAAT DE SHELL-VLAG IN TOP.



s.t.s. „Kabylia” in de vaart



Vrijdag 3 Juni werd de officiële proeftocht gehouden met het nieuwe stoomturbine-tankschip „Kabylia”. Des morgens omstreeks half tien werd ontmeerd en vertrok het schip van de afbouwkade van de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij. Vier sleepboten brachten deze jongste aanwinst slaags in de rivier en begunstigd door het prachtige weer, begon onder loodsaanwijzing de tocht naar de Noord-

zee. Zoals bekend mag worden verondersteld, maken lang niet alle schepen van het huidige nieuwbouwprogramma een officiële proeftocht, zodat indien deze wel plaats vindt, dit een evenement is waarvoor uitnodigingen steeds gaarne worden geaccepteerd.

Met matige vaart gleeed de „Kabylia” de Waterweg af.



„VEEL GELUK MET UW NIEUWE SCHIP, KAPITEIN PENNING!”

De passagiers hielden zich inmiddels bezig met achtereenvolgens koffie met cake, bouillon en uiteraard gesprekken over scheepvaart. Het gezelschap had zich - zoals gewoonlijk - geconcentreerd op onder- en bovenbrugdek, waar enkele gelukkigen beslag hadden weten te leggen op enige ligstoelen, waardoor het dek ter plaatse meer en meer ging lijken op dat van een passagiersschip; af- en aanlopende kellners droegen hiertoe het hunne nog bij.

Omstreeks het middaguur vond de overdracht plaats. De heer K. van der Pols, directeur van de Rotterdamsche

Droogdok Maatschappij, sprak daarbij de hoop uit dat het schip in zijn verdere leven minder nukkig zou zijn dan tijdens de periode dat het onder de hoede van de R. D. M. was. De heer E. H. Larive nam namens „La Corona” het schip over. Zich tot de heer Van der Pols wendende, memoreerde hij dat dit eigenlijk de tweede „Kabylia” is. De eerste van die naam (bouwnummer 287) werd tijdens de bouw bestemd voor de K. P. M. en bij de tewaterlating „Westertoren” gedoopt. Dit schip ging dus de „neus” van „La Corona” voorbij en de heer Larive vroeg zich af of dit misschien een verkoop aan de meest biedende was geweest.

Zoals U zich zal herinneren, werd de „Kabylia” op 19 Februari tewatergelaten en gedoopt door de echtgenote van Vice-Admiraal De Booy, bevelhebber der zeestrijdkrachten. De admiraal maakte thans de proeftocht mee en, zich tot hem wendende, herinnerde de heer Larive aan het nauwe contact dat tussen koopvaardij en marine bestaat. Doelende op een aanvaring tijdens de technische proeftocht van de „Kabylia” met een der oorlogsschepen, vond hij dat de „Kabylia” dit contact wel wat al te letterlijk had opgevat en dat wederzijdse waardering nu niet direct door een kus van 5 meter breedte behoefde te worden uitgedrukt. „Thans”, aldus de heer Larive zich tot de gezagvoerder A. Penning wendende, „verwissel ik mijn „La Corona”-pet voor die van Shell Tankers N.V. en ik plaats het schip onder Uw commando. Ik verzoek U opdracht te geven de werf-vlag te strijken en onze Maatschappij-vlag te hijsen.”

Een driewerf hoera werd gevolgd door het schudden van vele handen en het ledigen van de glazen champagne. De Nederlandse Shell-vloot was weer een nieuwe 18.000 tonner (de achtste) rijker!



LIJFSBEHOUD OP ZEE

Er is de laatste tijd in de pers veel gesproken over het al of niet wenselijk zijn van het drinken van zeewater wanneer de zeeman als gevolg van een scheepsramp heil heeft moeten zoeken in een reddingboot of op een vlot en zoet water ontbreekt. Op grond van experimenten die in deze richting zijn genomen, blijkt de conclusie te zijn getrokken dat een man met een gezonde fysiek enige dagen achtereen zeewater zou kunnen drinken zonder daarvan nadelige gevolgen te ondervinden. De experimenten waarop deze conclusie werd gebaseerd, hadden plaats onder geneeskundig toezicht; overigens was degene die zich aan de proef onderwierp, in de gelegenheid dadelijk na afloop daarvan volgens geneeskundig voorschrift zodanig grote quantiteiten zoet water te nuttigen dat de reeds ingetreden nadelige gevolgen van zeewater drinken weer zonder nasleep konden worden weggewerkt. Dit zijn punten die, volgens andere deskundigen, niet over het hoofd mogen worden gezien, en deze anderen verkondigen daarom categorisch dat het drinken van zeewater, onvermengd of verdund met zoet water, niet slechts de gezondheid schaadt maar zelfs noodlottige gevolgen heeft.

Wat gebeurt er namelijk wanneer men zeewater drinkt? Het zout dat zich daarin bevindt, moet door de nieren weer uit het lichaam worden weggewerkt. En het feit dat onder geneeskundige controle staande mensen vier, vijf, of zelfs zes dagen achtereen zout water hebben gedronken en niet gestorven zijn, mag niet als bewijs gelden dat het drinken van zeewater onschadelijk zou zijn. Dat deze mensen niet gestorven zijn, is volgens de andere deskundigen te danken aan het feit, dat zij onmiddellijk na afloop van het experiment volop zoetwater konden drinken.

Vergelijkt men de kansen van een man die helemaal geen water heeft met die van een schipbreukeling die zeewater drinkt, dan zou de zeewater drinkende ongeveer vier dagen lang geen nadelen van het zout ondervinden, doch zeer

kort daarna aan de gevolgen daarvan overlijden indien hij niet volop zoet water zou hebben. De geheel van water verstokene zou daarentegen in toenemende mate het gemis aan water ondervinden en verzwakken, het met een overigens normaal gestel echter wel veertien dagen kunnen uithouden. Een bestudering van de vergelijkende gegevens betreffende overlevenden in reddingboten toont aan, dat het aantal sterfgevallen in reddingboten waarin het drinken van zeewater was waargenomen, 7 à 8 maal zo groot was als in boten waarin het allen uitdrukkelijk verboden was, zeewater te drinken.

Dat het zoetwater-rantsoen in een reddingboot van allergrootst belang is, daarover bestaat geen twijfel; water is altijd belangrijker dan voedsel. Desondanks is het volgens de deskundigen verkeerd om het zoetwater-rantsoen te zuinig te stellen, want ten onrechte wordt algemeen aangenomen dat de levenskansen worden verlengd wanneer de voorraad zoet water over een langere tijd van ontbering wordt uitgesmeerd. Ongeveer een liter per dag is ideaal; het is dan ook beter 10 dagen lang 1 liter per dag te geven dan 20 dagen lang ½ liter per dag. Het reduceren van het dagelijks rantsoen tot minder dan ½ liter per dag heeft in het algemeen weinig zin, daar zulks zelfs in de meest benarde omstandigheden niet veel zou uithalen.

Een der vele andere belangrijke punten waaraan gedacht moet worden wanneer men zich in de reddingboten heeft moeten begeven, is dat men zich niet te ver van de plaats van de schipbreuk moet verwijderen, althans wanneer - zoals in onze dagen meestal het geval is - de positie van het in nood verkerende schip per radio wereldkundig is gemaakt of wanneer schipbreuk geleden is op een algemeen gebruikte vaarroute.

(vrij bewerkt naar een artikel verschenen in „Shipbuilding & Shipping Record”).

Met de „Kais” in de Middellandse Zee

Over de „Kais”, die nu bijna een half jaar in de Nieuwguinese wateren dienst doet, is destijds, na het verhaal over de reis van Rotterdam naar Dover, ook een beschrijving ontvangen over de reis in de Middellandse Zee. Deze beschrijving laten wij hieronder volgen. Wij zijn niet zo gelukkig geweest, ook foto's ter illustratie te ontvangen, maar het is begrijpelijk dat degenen die de „Kais” uitbrachten andere dingen aan het hoofd hadden dan „kiekjes” maken. En was de spanning voorbij en het weer geschikt om foto's te maken, dan was men natuurlijk blij op adem te kunnen komen en het werk dat tijdens de spanning was blijven liggen, te kunnen opvatten.

En wij zeiden en zij zeiden en iederéén zei: „Gibraltar, als dat punt maar gepasseerd is, dan is het kwaadste stuk achter de rug.” Ha, ha, en die Neptunus maar lachen, die smeerlap. Net als je denkt: „Nu is het lek boven water,” dan begint het geduvel. Net als met die Noordenwind voor de Portugese kust, die nu eens voor de verandering met kracht zes uit het Zuiden woei en dat zo'n dag of drie.

Na vertrek uit Gibraltar schoten we al net zo lekker op. Zo'n mijl of zeven per uur gemiddeld en een beetje ruimte tussen de „Kais” en de Afrikaanse wal, voor het geval dat de zeilaanwijzing gelijk kreeg en er een harde Noordenwind door ging staan. Weerberichten waren niet te krijgen, maar het zag er allemaal goed uit. 1026 millibaren wees de barometer aan. Dus een beetje peiling zien te krijgen voor het aanlopen van het Galita Channel.

En zo gingen we rustig de nacht in. De jongste machinist draaide zich eens lekker in de dekens en verzonk in dromenland. Maar het werd een vreemde droom. De „Kais” werd te water gelaten. Iedereen juichte, het schip liep de helling af en de platte achterstevens stuwde een geweldige golf voor zich uit. Hoger en hoger, recht op hem af. Help, help, hij werd meegesleurd... Toen hij verschrikt de ogen opende, was nog net voor een moment de paal water van een voet dik te zien, die domweg door de patrijspoort naar binnen stak. En een bende! De halve hut vol water. Ook de bovenste kooi, één meter zestig boven de grond drijfnaat. Hij was het enige slachtoffer niet. In een andere hut werd ook al geschept en gedweild.

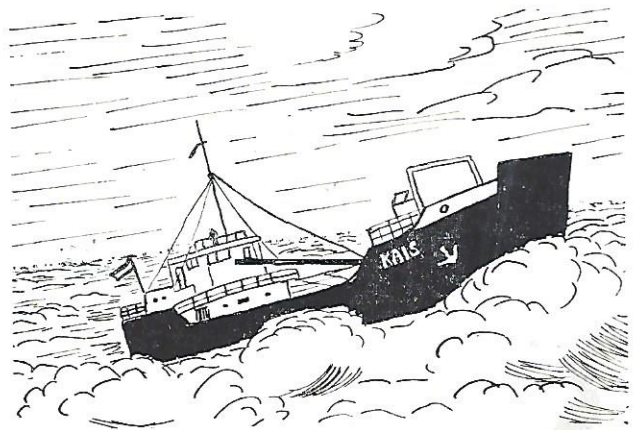
Om zes uur word ik argeloos wakker. Nou, nou, wat een wind. WNW 7. Gelukkig met ons mee. Achtertanken opgepompt om de schroeven wat meer houvast te geven. Nog net even peiling op een walvuur en dan is het afgelopen. Alles grauw en miserabel. Geen weer om zo dicht bij de wal te zitten. Maar nu moeten we door. Nu moeten er natuurlijk net aan BB een eind vooruit een paar rotsen en eilanden liggen, dus uitsturen kunnen we niet. En zo volle vaart de hoek in, want de kust draait daar naar het Noorden. Als de wind maar niet de verkeerde kant op draait. Ik vertrouw het niet, want Neptunus en Aeolus hebben zo'n lol. De een probeert boven de andere uit te bulderen van het lachen.

Maar zo klinkt het ons niet in de oren. Daarvoor worden we te veel als een vod over het water geveegd. Geweldige zeeën lopen van achteren op ons aan. Hoog toornen ze boven het schip uit. De wind is aangewakkerd tot acht. Storm. De zee is helemaal wit van de schuimstrepen. Wel eens aan het strand gespeeld met een bal in de branding? Gooi hem maar een eind weg. Een paar schuimkoppen brengen hem wel weer terug. Zo hebt u een goed idee, wat er met de „Kais” gebeurde. Maar die had er maling aan. Net als die bal. Als je er niet zo hondsmoe van werd, had je het spel wel leuk kunnen vinden. Er petste wel eens een zee nijdig over het schip heen, maar zoals die tanker het daar ginds te verduren heeft! Die gaat er tegen in en soms zie je niets dan een witte wolk van buiswater, waar hij ergens onder moet zitten. En nog iets, wat helemaal niet leuk was. De storm ruimde naar NNWN. En de wal, die, al zagen we hem niet, toch erg zwaar op de maag lag. En maar regenen.

Om elf uur moeten we voorbij die rotsen zijn en dan koers veranderen. Volgens de gis dan altijd. Maar de

Na Dover wisten de opvarenden enigszins wat ze aan de „Kais” hadden; zij wisten de mogelijkheden er van bij diverse weersomstandigheden. Zolang er ruimte genoeg was, behoefden ze voor zee noch storm bang te zijn; de „Kais” redde het dan wel, daarvoor had het schip „standing” genoeg. Dat verschil vertoonde de „Kais” met een tanker, dat de opvarenden er bijna nooit eens een rustig stuk hadden; ieder golfje had vrij spel.

Een aardig moment was het voor de opvarenden, toen ze in het Suez-kanaal de „Willem Ruys” passeerden. Alle passagiers aan boord wuifden en juichten hen toe, echt „uit de hoogte” (immers zij troonden meters boven hen uit), terwijl de „Kais” en zijn grote broer elkaar salueerden.



(Tekening mej. E. D. P.jl.)

vraag is: „Waar worden we heen gesleurd?” De klep van de „Kais” doet voor onze ogen een rondedans. Steekt verwaand de hoogte in als weer een knaap van een kruller onder hem door sist, om dan weer bedroefd over het gesol de donkere diepte op te zoeken. En dan, net als we een opbeuring hard nodig hebben, breekt er letterlijk en figuurlijk een zonnetje door. En onze vriend Manus is er ook. Vlug schieten. Telkens even de kans afwachten tot de kim achter de golftoppen te voorschijn komt. De zonshoogtelijn zal uit moeten maken, of we al koers kunnen veranderen. Uitrekenen, en ja, die loopt al vijf mijl vrij van de klippen. Bakboord. Zestig graden per kompas. Nu de maan nog. Die geeft ook een gunstig resultaat. We moeten de klippen net dwars hebben. De zee komt nu dwars in.

Het lijkt wel, of de „Kais” ondersteboven móet. Maar die blijft recht op het wateroppervlak liggen. En als dat opper-35 graden helling inneemt bij zo'n steile golf, dan gaat zij ook 35 graden. Gewoon dwarsweg glijden we van de zeeën af. Ongeveer negen meter hoog, met een schuimkop er boven op. Zo komen ze op ons aan rollen. Ik reken op 25 graden drift. De meester krijgt een seintje, dat hij zo hard mogelijk moet draaien, want we moeten hier weg. Hoger aan de wind sturen lijkt me ook niets. Dan gaat de vaart er helemaal uit. Gelukkig klaart het helemaal op. We zien weer wat. Het eiland Galite en de vaste wal. De peiling wijst uit, dat we naar de wal zijn toe gezet. Nu ja, het blijft maar ruwweg, want nauwkeurigheid is er met dit slingeren toch niet bij. De volgende is echter evenmin bemoeidigend en daarna komt een nog ongunstiger peiling. Er moet hier een stroom de wal in zetten, anders kan het haast niet, dat we zo weg zetten. Vijftien graden BB. Tank I helemaal vol pompen en dan maar weer afwachten.

Of het nu hierdoor kwam, of doordat achter het eiland de stroom weer anders liep, we begonnen te winnen. Een hele opluchting! Even flink wat hoogte gewonnen en daarna konden we weer een gunstiger koers sturen. Op weg naar Kaap Bon. Nog locide de storm, maar de „Kais” kon hem hebben en slingerde verder, de nacht in....

Voetbalwedstrijd

KON. NEDERLANDSE MARINE VERSUS „KALYDON”.

Reeds enkele dagen na het vertrek vanuit Rotterdam naar Key-West, toen de leden der bemanning elkaar wat beter hadden leren kennen, bleek er een groot aantal voetbalenthousiasten aan boord te zijn en gingen er stemmen op tot oprichting van een scheeps-voetbalelftal.

Een kleine aankondiging op de diverse publicatieborden was voldoende om de 16 liefhebbers op te trommelen, zodat er kon worden overgegaan tot de samenstelling van zo'n elftal, plus reserves. Gemakkelijk was dit niet, omdat nu eenmaal niet aan de benen te zien is wie de cracks zijn. Dit blijkt pas na enkele wedstrijden. Een van de moeilijkheden was dat er maar liefst zes rechtsbuitens waren.

In Amerika waren we niet in de gelegenheid onze talenten te tonen, omdat daar maar weinig belangstelling voor ons soort voetbal is; onze hoop was dus gevestigd op Curaçao.

Onmiddellijk na aankomst aldaar werd contact opgenomen met de Welfare Officer, de heer Van der Meulen, die direct bereid was een wedstrijd te organiseren. Reeds de volgende morgen werd ons telefonisch medegedeeld, dat alles geregeld was voor een wedstrijd tegen de Koninklijke Marine. Aangezien er aan boord geen voetbaluitrusting is, werden we door de marine voorzien van shirts, broekjes, kousen en voetbalschoenen. De ochtend vóór de wedstrijd werd er door de spelers geld bijeen gebracht en werd overgegaan tot de aankoop van een prima voetbal. De eerste wedstrijd werd gespeeld in de volgende opstelling:

		Bruggeman (chef-kok)		
	Batelaan (bediende)		Meurs (5e wtk)	
Van Son (pantry-boy)		Grooten (matroos)		Neits (matroos)
Daniels (ll-wtk.)	Van Soest (marconist)	Bakker (matroos)	Geldereren (matroos o.g.)	Ouwehand (hofm.)

Reeds bij de aanvang van de wedstrijd werd de hofmeester vervangen door reserve Alsma (ll-wtk.), aangezien het voor de heer Ouwehand onmogelijk was een passend paar voetbalschoenen te vinden.

Onmiddellijk na het aanvangssignaal ging ons elftal tot de aanval over en wist gedurende ruim 20 minuten een zware druk uit te oefenen op het doel der Marinemannen.

In deze periode schoot midvoor Bakker een keer hard over en miste rechtsbuiten Daniels een prachtkans om de leiding te nemen door op korte afstand naast te schieten.

Na ongeveer 15 minuten in de eerste helft pikte linksbuiten Alsma de bal ter hoogte van het middenveld op, stormde langs de lijn, zwenkte naar binnen, maar had zo'n enorme vaart dat, in plaats van de bal, hij zelf het doel inrolde tot grote hilariteit van het publiek.

Ons uithoudingsvermogen bleek echter niet voldoende om dit tempo te blijven volhouden en langzamerhand kwam de Marine in de meerderheid, doch door uitstekend verdedigen, vooral van spil Grooten en linksback Meurs, wisten we de stand blank te houden tot het ingaan van de rust.

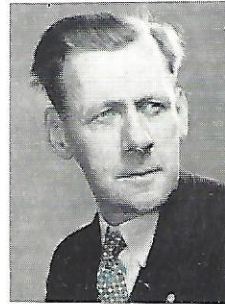
Na de rust werden we in de verdediging gedrongen, uitzonderd enkele goed opgezette uitvallen, die met wat meer geluk een doelpunt hadden kunnen opleveren.

Een kwartier voor het eind-signaal kreeg onze spil kramp en moest voor enkele minuten het veld verlaten. Hiervan wist de marine te profiteren en scoorde een doelpunt (1-0). Met alle mogelijke moeite werd nog geprobeerd een gelijkspel te forceren, hetgeen echter niet lukte door stug verdedigen der Marine. Zo kwam het eindsignaal en we hadden onze eerste wedstrijd met 1-0 verloren, hetgeen mag worden gezien als een uitstekend resultaat, daar het voor een scheepselftal altijd zeer moeilijk is van een goed getrainde en vaak spelende walploeg te winnen. Er kan echter op een zeer prettige wedstrijd worden teruggezien en we hopen erop, de volgende keer revanche te kunnen nemen als we weer op Curaçao zijn.

Een Stafid „Kalydon”.

Bravo „Kalydon”! Houen zo! (Red.).

Wij nemen afscheid van...



„Sunetta” in Juli 1947.

Het laatste schip waarop deze hoofdwerktuigkundige in Maatschappij-dienst voer, was de „Myonia”. Medio Januari j.l. werd hij per vliegtuig gerepatriëerd.

de heer W. H. Lucas, die met ingang van 1 Juni 1955 in het genot van een welverdiend pensioen is gesteld.

De heer Lucas trad op 25 Mei 1923 als 5e werktuigkundige bij de Maatschappij in dienst. Hij doorliep de diverse rangen omhoog en werd op 1 Augustus 1936 tot hoofdwerktuigkundige en op 1 Juli 1951 tot senior-hoofdwerktuigkundige bevorderd.

Vermeldenswaard is hier nog het kordate optreden van de heer Lucas tijdens de ramp met de



dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, echter aan de wal.

In Maart j.l. arriveerde de heer Van der Veen per m.s. „Seattle” vanuit Curaçao in Europa. Hem zal op zijn verzoek met ingang van 19 Augustus 1955 pensioen worden verleend.

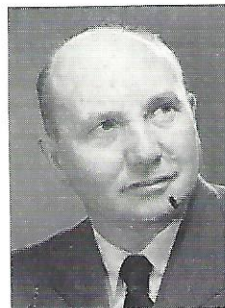
De heer J. van der Veen, die op 11 April 1927 als 4e werktuigkundige in dienst trad bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Na de verschillende rangen doorlopen te hebben werd hij op 1 Juli 1938 bevorderd tot hoofdwerktuigkundige.

Op 1 Juli 1942 ging de heer Van der Veen over in dienst van de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij en werd hij tewerkgesteld in de dokafdeling, doch trad met ingang van 1 Juli 1947 weer in

De heer A. C. Robben, die op 13 Juli 1928 als 4e werktuigkundige bij de Maatschappij in dienst trad.

Zijn eerste schip was de „J. B. August Kessler”.

Na de verschillende rangen doorlopen te hebben werd de heer Robben op 1 Juli 1938 bevorderd tot hoofdwerktuigkundige. Op 1 Januari 1954 volgde zijn aanstelling tot senior-hoofdwerktuigkundige. Laatstelijk was hij belast met het beheer over de machinekamer van het m.s.



„Corrilla”.

Aan de heer Robben zal in verband met zijn gezondheidstoestand met ingang van 1 Augustus 1955 vervroegd pensioen worden verleend.

Wij wensen de scheidenden vele jaren gelukkig genot van hun welverdiende pensioen toe.

Personalia

Gehuwd:

- 2-5-'55: R. W. H. Buitenrust Hetteema, 3e stm. met mej. M. H. Schroote;
10-5-'55: J. M. Hillen, 3e stm. met mej. C. G. Laan;
25-5-'55: A. Brouwer, 3e stm. met mej. J. J. van Neyhof;
26-5-'55: H. Hielkema, 2e wtk. met mej. L. S. Meinema;
27-5-'55: G. Heslinga, 4e wtk. met mej. M. A. M. Meelissen;
3-6-'55: G. J. Visscher, 5e wtk met mej. C. v. Steensel;
10-6-'55: P. C. Marico, 4e wtk. met mej. N. Ketel.

Geboren:

- 21-4-'55: Dina, dochter van M. J. Moerland, 3e wtk. en mevr. L. J. Moerland-v. Buren;
14-5-'55: Georgina Bertina, dochter van W. C. M. Immink, 1e stm. en mevr. A. C. M. Immink-Sieverding;
30-5-'55: Tamara Innocentia Virginie, dochter van J. Tekelenburg, 4e wtk. en mevr. D. Y. V. Tekelenburg-v. Malsen.

Wij feliciteren . . .

- P. H. A. de Jong, 2e wtk. met zijn 20-jarig dienstjubileum op 1-6-'55;
A. Schoonfeld, 2e wtk. met zijn 20-jarig dienstjubileum op 1-6-'55;
A. Mooy, Sr. Hfdwtk. met zijn 30-jarig dienstjubileum op 4-6-'55;
J. J. de Jonge, 3e wtk. met zijn 10-jarig dienstjubileum op 13-6-'55;
B. J. Dammers, Gezagv. met zijn 25-jarig dienstjubileum op 19-6-'55;
J. H. Kasten, Gezagv. met zijn 20-jarig dienstjubileum op 19-6-'55;
P. Nispel, Gezagv. met zijn 20-jarig dienstjubileum op 23-6-'55;
M. Schouten, Gezagv. met zijn 20-jarig dienstjubileum op 23-6-'55;
J. Heinsius, Hfdwtk. met zijn 30-jarig dienstjubileum op 29-6-'55.

Vlootmutaties

gedurende de maand Mei 1955.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: P. Buisman Sr., B. J. Dammers, N. P. J. v. Doorn, W. Drost, P. C. Teunisse, K. v. d. Woude; 1e stl.: L. v. d. Ende, P. v. Hassel, C. Kroon, N. P. N. Reus, L. H. de Vries; 2e stl.: J. C. de Groot, J. Hagen, J. v. d. Velden; 3e stl.: T. Borsboom, P. J. F. Debeus, M. H. Dubbeldam, H. Jansen, H. Th. v. Krimpen, K. Poort v. Ingen, C. Wolse; Hfdwtk.: J. V. Buil, G. C. H. Dijkstra, P. Marcus; 2e wtk.: H. Broertjes, Z. Hoek, A. Kievit, K. Kroon; 3e wtk.: W. Balvers, C. de Graaf, K. J. Wiessner; 4e wtk.: J. F. v. d. Bogaard, Th. M. Klunder, A. Lobs, P. C. Marico, J. E.

Weidema, R. M. Wolff v. Wulfing; 5e wtk.: H. Hoiting, J. Jansen, C. F. de Jong, H. K. Kögeler, L. M. de Leeuw, J. Meenderink, R. A. J. v. d. Meer, W. F. S. van Nieuwkuyk, A. J. v. Raay, F. de Roos, A. Strik, G. J. Visscher, W. Vrolijk, J. L. Wielkens, P. Winkler.

In Engeland gearriveerd:

2e wtk.: G. Boer.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Ceronia”:

1e stm. (als wnd. Gez.): C. J. v. d. Weyer.

m.s. „Chama”:

3e stm.: R. F. Donders; 4e stm.: M. Huis; 2e wtk.: D. G. Pieters.

m.s. „Clavella”:

2e wtk.: J. Best; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. L. Wielkens.

m.s. „Cleodora”:

Hfdwtk.: J. J. Hester Jr.

m.s. „Crania”:

Gezagv.: H. Bakker; 1e stm.: J. H. R. Beu-
jon; 2e stm.: J. Hagen; 4e stm.: J. Simons;
3e wtk.: F. in 't Veld; 4e wtk.: P. J. Engels-
ma; 5e wtk.: J. J. van Iersel, R. Kluun, D.
Tolsma; ll.wtk.: A. J. Albinus, L. Brakel.

m.s. „Ena”:

3e stm.: H. H. Hacken.

s.t.s. „Kabylia”:

Gezagv.: A. Penning; 1e stm.: D. J. E. Boon-
stra; 2e stm.: A. de Ligt; 3e stm.: C. L.
Teerling; 4e stm.: D. M. Mos; Hfdwtk.: C.
Rijkeboer; 4e wtk.: H. J. Fikkert; 5e wtk.:
G. Mienstra, H. J. Nieuwenstein, R. E. C. F.
Verhoef; ll.wtk.: C. G. Pusch, J. Visser Jr.

s.t.s. „Kalydon”:

2e stm.: J. Kramer Jr.; extra Hfdwtk.: G. C.
H. Dijkstra (voor training).

s.t.s. „Katelaysia”:

Gezagv.: A. Westerduin; 4e stm.: E. J. Rem-
mers.

s.t.s. „Kellia”:

Gezagv.: W. Buninga; 1e stm.: P. J. Nielen
Groen; 2e stm.: H. Verhoef; 3e stm.: H. A.
de Visser; 4e stm.: E. J. Evenaar; Hfdwtk.:
W. J. Urban; 3e wtk.: J. P. Ferwerda; 4e
wtk.: L. Steeg; 5e wtk.: F. M. Christiaans,
J. de Jong, G. J. Lorist, J. D. Nijholt; ll.wtk.:
A. V. R. Bodamer.

t.e.s. „Korenia”:

Gezagv.: C. v. d. Toorn; 4e stm.: P. Hooge-
steger; 5e wtk.: W. Satijn; ll.wtk.: A. v. Hekke,
H. W. R. v. Deutekom.

m.s. „Macoma”:

1e stm. (als wnd. Gez.): C. Kroon; 2e stm.:
E. F. Beuerle; 3e stm.: J. H. S. v. Ruiten.

m.s. „Marisa”:

Hfdwtk.: A. G. Bosma.

m.s. „Metula”:

3e stm. (als wnd. 2e stm.): P. Janssen; 3e
stm.: L. Cleveringa; 3e wtk. (als wnd. 2e

wtk.): G. Vis v. Heemst; 3e wtk.: P. Dries-
sen; 4e wtk.: J. Polet; 5e wtk.: D. Bakker,
O. K. Nicolai; ll.wtk.: H. Buiten, P. A. Groen-
enberg.

m.s. „Perna”:

Hfdwtk.: H. I. Clowting; 5e wtk.: T. v. Os.

m.s. „Prospector”:

3e stm.: H. Jansen.

m.s. „Taria”:

3e stm.: J. E. Rakers; 2e wtk.: A. Klijn; 4e
wtk.: C. Voest; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.):
J. Meenderink; ll.wtk.: A. N. Tuyp.

Naar de Oost vertrokken:

1e stm.: F. Fekkes; 3e stm.: E. Fränkel;
Hfdwtk.: W. Levy; 5e wtk.: J. H. M. Schrij-
ver.

Naar de West vertrokken:

Gezagv.: D. Quartel; 2e stm.: A. A. A. ten
Bruggencate; 4e stm.: E. Moll; Hfdwtk.: J.
Hagestejn.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: C. W. A. Snel, theor. ged. v.h. dipl.
1e stm. G.H.V.; 3e stl.: C. J. 't Gilde, P. J.
Hoekstra, dipl. 2e stm. G.H.V., H. H. Hacken,
pract. ged. v.h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.:
P. S. Douglas, theor. ged. v.h. dipl. „C” als
Scheepswtk.; 5e wtk.: J. de Jong, J. D. Nijholt,
R. E. C. F. Verhoeff, dipl. „A” als Scheeps-
wtk., R. M. F. v. d. Berg, G. Mienstra, dipl.
„A” en theor. ged. v.h. dipl. „B” als Scheeps-
wtk.

Nieuw-aangenomen employé's:

4e stl.: E. J. Evenaar, M. Huis, E. Moll, D.
M. Mos, J. Simons; 5e wtk.: G. J. Lorist;
ll.wtk.: A. J. Albinus, A. V. R. Bodamer, L.
Brakel, C. G. Pusch, J. Visser Jr.

Met pensioen:

Sr. Hfdwtk.: W. H. Lucas.

De dienst der Maatschappij verlaten:

2e stl.: D. de Bruyn, C. Vos; 3e wtk.: G.
Kloppenborg; 4e wtk.: H. E. Mulder; 5e wtk.:
H. K. Kögeler, W. F. S. v. Nieuwkuyk, W.
Vrolijk; ll.wtk.: W. A. Hoogkamer.

Overgegaan in dienst van N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij:

3e wtk.: N. Lugtigheid.

Overgegaan in dienst van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij:

3e stm.: C. E. v. d. Pol.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: H. Poot, O. M. Sörensen.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: C. F. A. Hermans.

De dienst der Maatschappij verlaten:

Walempl.: G. B. Koopman, D. J. Pels.

COMPañÍA SHELL DE VENEZUELA.

In Nederland gearriveerd:

1e stm.: W. M. H. C. Tabbers; 1e wtk.: W.
F. v. d. Hooff; 1e wtk.: A. A. v. Schaik.

NIET ZO BEDOELD.

De chef-hofmeester stond bij de loopplank toen de nieuwe gezagvoerder, vergezeld van zijn echtgenote, aan boord kwam.

„Mag 'k U van harte welkom heten, kapitein,” zoetsap-
pigde de chef-hofmeester, „en dat is zeker Uw allerliefste
vrouw?”

„Dat is mijn éنية vrouw!” grauwde de gezagvoerder.

HET KLEURENPROBLEEM.

Een nieuwe troep recruten was op het exercitie-terrein
aangetreden, rumoeriger dan alle andere rumoerige troepen.

De sergeant zou de grootste belhamel, die volgens zijn
lijst de naam Zwart droeg, eens als voorbeeld stellen; hij
commandeerde bulderend: „Zwart! Twee passen achter-
waarts!”

Twee man deden twee passen achterwaarts. De sergeant
keek dreigend naar de tweede man. „Hé, jij”, riep hij, „heet
je ook Zwart?”

„Neen, sergeant, ik heet Groen”.

„Wat drommel, ben je doof? 'k Zei toch Zwart!”

„Necm me niet kwalijk, sergeant. 'k Ben kleurenblind.”