

van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder en W. H. P. Feenstra.
Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



DOORKIJK IN DE ROTTERDAMSE HAVEN.

Foto W. N. Wouters.

Controle Laboratorium

Welk verband bestaat er nu eigenlijk tussen het contrôle-laboratorium dat vrijwel in elke los- en laadhaven van olieproducten aanwezig is, en de vloot? Welnu, het contrôle-laboratorium zorgt er voor dat de kwaliteit van de lading in uw schip bij aankomst en vertrek op deugdelijkheid worden getest. Wellicht zult u zich er wel eens over verwonderd hebben, dat het na aankomst van een schip enige tijd duurt voordat met lossen begonnen kan worden of dat na beëindiging van het laden niet direct vertrokken kan worden. Dit vindt zijn oorzaak in het feit, dat de lading eerst aan de hand van de monsters moet worden getest alvorens men het fiat kan geven om te lossen e.g. te vertrekken, waarbij echter de lengte van de wachttijd sterk afhankelijk is van de aard van de lading.

Zo op het oog lijkt het testen of liever het onderzoeken van ruwe olie of olieproducten een eenvoudige zaak, welke slechts een kwartier zou kunnen vergen, maar niets is minder waar, want dit onderzoek dient zeer nauwkeurig te gebeuren en is eerder een kwestie van uren dan van kwartieren.

Waarom moet die olie nu onderzocht worden? Elke afnemer van onze producten stelt zijn eisen aan deze producten, welke eisen zijn vastgelegd in een specificatie, aan de hand van welke specificatie het product en niet minder ook het halfproduct dat voor verdere verwerking binnenkomt, dient te voldoen. Een belangrijk doel van het onderzoek is tevens om te controleren of de olie door vermenging met water of een ander olieproduct onzuiver is geworden (contaminatie). Zou het onderzoek niet nauwkeurig geschieden, dan zouden de complicaties niet gering kunnen zijn. Het zou dan bijvoorbeeld kunnen gebeuren dat een lading, welke met een zeeschip wordt vervoerd, vóór vertrek niet geheel nauwkeurig is onderzocht en dat bij aankomst in de bestemmingshaven blijkt, dat de lading niet aan de eisen voldoet. Er staan dan diverse mogelijkheden open; óf een afnemer is bereid de lading voor een lagere prijs af te nemen óf de

afnemer weigert de lading in ontvangst te nemen, wat in zo'n geval zijn goed recht is. Er blijft dan niets anders over dan de lading naar de dichtstbijzijnde Groepsraffinaderij te brengen voor hernieuwde verwerking.

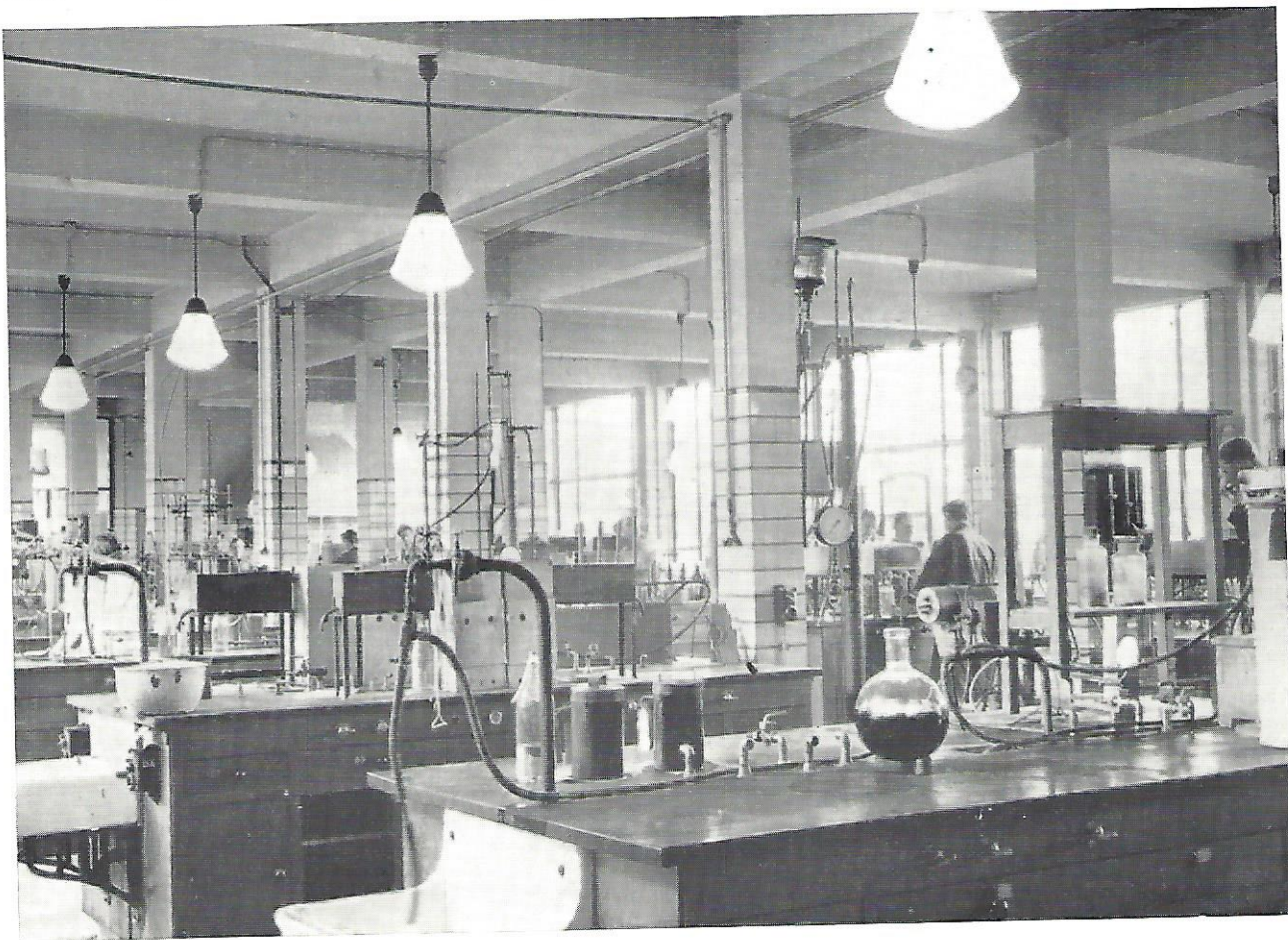
Kosten?

1. De vervangingswaarde van een tankschip van 18.000 ton is ongeveer f 9.000,— per dag; schade: de dagen van vervoer terug naar een raffinaderij en vandaar weer naar de bestemmingshaven.
2. Lossen of laden van 10.000 ton gasolie kost ongeveer f 12.500,—, schade: het dubbele van dit bedrag voor lossen en herladen in verband met herverwerking op de raffinaderij.
3. Herverwerking van 10.000 ton onzuivere gasolie tot een zuivere fractie kost enige 10-tallen duizenden guldens.

Is de lading bestemd voor een Groepsmaatschappij, dan zal de gecontamineerde lading in de regel wel worden gelost, mits daar ter plaatse een mogelijkheid is om het onzuivere product te verwerken tot de juiste eisen zijn bereikt. Bestaat deze mogelijkheid niet, dan is ook in dat geval vervoer naar en herverwerking op de dichtstbijzijnde Groepsraffinaderij noodzakelijk.

Om een product op specificatie te onderzoeken dienen onder meer de volgende analyses te worden verricht:

1. Bepaling soortelijk gewicht
2. Bepaling van de kleur
3. Bepaling van het koolresidu
4. Bepaling van het sediment (vaste deeltjes)
5. Bepaling van het water-gehalte
6. Bepaling van de as bij verbranding
7. Bepaling van het zwavelgehalte
8. Bepaling van het zuurgehalte
9. Bepaling van het parafine-kristallisatiepunt (temperatuur)



Een der Laboratoriumsalen.

10. Bepaling van het vloeipunt (temperatuur)
11. Bepaling van het vlampunt (temperatuur)
12. Bepaling van de viscositeit
13. Bepaling van het gehalte aan asphaltenen
14. Bepaling van de calorische waarde
15. Bepaling van het anilinepunt
16. Bepaling gehalte aan corrosieve zwavel
17. Bepaling van het kook-traject.

Dit is dus een niet gering werk waarvan sommige bepalingen vele uren vergen.

Deze lange duur is vaak te wijten aan het feit dat het monster langzaam op temperatuur gebracht moet worden of moet afkoelen, soms zelfs bij herhaling voor één enkele analyse.

Als men nu hierbij bedenkt, dat er op de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis” zo'n 500 tot 600 verschillende producten de deur uitgaan en dat voor de hoofdgroepen als motorbenzine, vliegtuigturbinebrandstof, vliegtuigbenzine, kerosines, stookolie, gasolie, dieselolie, smeerolie, butaan, propaan, diverse chemische producten enz. telkens weer enkele andere bepalingen moeten worden verricht, dan is het begrijpelijk, dat het laboratorium zeer goed uitgerust moet zijn opdat al deze bepalingen zonder onnodige vertraging verricht kunnen worden. Stapt men dan ook het laboratorium binnen, dan zijn daartoe 3 à 4 zalen ingericht en glinsteren je de installaties met reageerbuisjes, destillatie-kolven, verwarmingsbassins, droogovens en koelcellen tot -40°C enz. tegemoet.

Wel moeten we hierbij opmerken dat de aard van het onderzoek een soort seizoenwerk is, want in de winter heeft men bijvoorbeeld veel te maken met huisbrandolie terwijl daarentegen in de lente de wegenbouw en -herstelling met kracht ter hand wordt genomen in verband waarmede op het laboratorium dus veel asfalt moet worden gekeurd.

In de praktijk krijgt het laboratorium al van te voren een opgave wat voor lading een te verwachten schip aan zal voeren en wat de vermoedelijke tijd van aankomst zal zijn. De aanmeldingsdienst geeft onmiddellijk aan het controle-laboratorium door, wanneer het schip de haven binnenvaart. Het laboratorium stuurt direct een monsternemer naar boord zodat deze aan boord kan stappen zodra het schip vastligt. Vervolgens wordt uit elk ladingcompartiment een z.g.n. lopend monster genomen en bijvoorbeeld voor smeerolie ook bodemonsters, alsmede een leidingmonster nadat tevoren de leiding is doorgespoeld. De monsters gaan dan direct naar het controle-laboratorium.

Nu gaat men niet elk monster van een compartiment apart onderzoeken, want dan zou het helemaal een heksentoer worden, doch men mengt een deel van elk monster van een bepaalde soort lading tot een gemiddeld monster en gaat beginnen met dat gemiddelde monster te onderzoeken. Blijkt echter het gemiddelde monster niet goed te zijn, dan moet wél elk monster apart ge-analyseerd worden om de onzuiverheid te localiseren. Om de lossing van de lading zo snel mogelijk te kunnen doen aanvangen, gaat men eerst die bepalingen van het gemiddelde monster doen, die in de eerste plaats van belang zijn, voor gasolie bijvoorbeeld:

1. Soortelijk gewicht-bepaling — duur: ongeveer 5 minuten
2. Kleurbepaling — duur: ongeveer 5 minuten
3. Vlampuntbepaling — duur: ongeveer 30 minuten

Nu gebruikt men voor elke bepaling een deel van het monster zodat men deze bepalingen tegelijkertijd kan uitvoeren. Zijn deze bepalingen in orde bevonden, dan kan het laboratorium reeds haar fiat geven om te lossen doch niettemin gaat men verder met de overige bepalingen te verrichten. In dit geval kan men dus ongeveer twee uren na aankomst beginnen met lossen. Deze tijdsduur is dus afhankelijk van de snelheid van het monsternemen, de aard der uit te voeren primaire bepalingen en het transport over de installatie en dus de ligplaats van het schip. In dit verband is de aard der uit te voeren primaire bepalingen weer afhankelijk van de soort lading, want zo zal ruwe olie sneller onderzocht zijn dan vliegtuigbenzine.

Na het lossen worden direct ook monsters uit de opslag-tanks getrokken en onderzocht. In geval van laden worden vóór de aanvang van het laden eveneens opslag-monsters en soms wal-leiding-monsters genomen en onderzocht.

En nu nóg zal men zeggen, zoveel kan dat allemaal niet zijn voor dat enkele schip dat per dag binnenkomt. Maar zo

is het zeer zeker niet, zoals valt op te maken uit de volgende cijfers, welke gelden voor Pernis.

Ten eerste heeft Pernis zo ongeveer 150 zeeschepen per maand, voor inkomende en uitgaande lading, te verwerken, maar daarbij komt nog alle op een andere manier inkomende en uitgaande lading en dat zijn:

1. Ongeveer 80 tankauto's per dag;
2. Ongeveer 6 Rijschepen per dag;
3. Ongeveer 30 binnenlandse lichters per dag;
4. Meestal 2 treinen met ruwe olie per dag (ex Schoonebeek);
5. 1 à 2 treinen met producten per dag.

Van elk schip, tankauto of spoorwagon worden, afhankelijk van het produkt of het aantal compartimenten, één of meerdere monsters genomen. Van de treinen welke alleen een bepaalde soort ruwe olie aanvoeren worden alleen de eerste, de middelste en de laatste wagon bemonsterd. De smeerolie, die zowel in bulk als in enige duizenden drums per dag wordt afgeleverd, is aan een zeer strenge controle onderworpen en hiervan wordt zelfs een aparte keurings-administratie bijgehouden. Dit alles resulteert volgens de huidige stand van zaken op Pernis in een 200 tot 250 te onderzoeken monsters per dag.

Naast al dergelijke monsters ontvangt het controle-laboratorium ook monsters van de smeeroliën, welke aan boord van onze schepen zijn gebruikt. Helaas blijft het wel eens bij het ontvangen van het monster zonder meer en moet men op het laboratorium maar even uitmaken waar het vandaan komt, waarvoor het gebruikt is en wat voor soort olieproduct van de ongeveer 600 het is. Even een label, heren, met een duidelijke aanduiding van

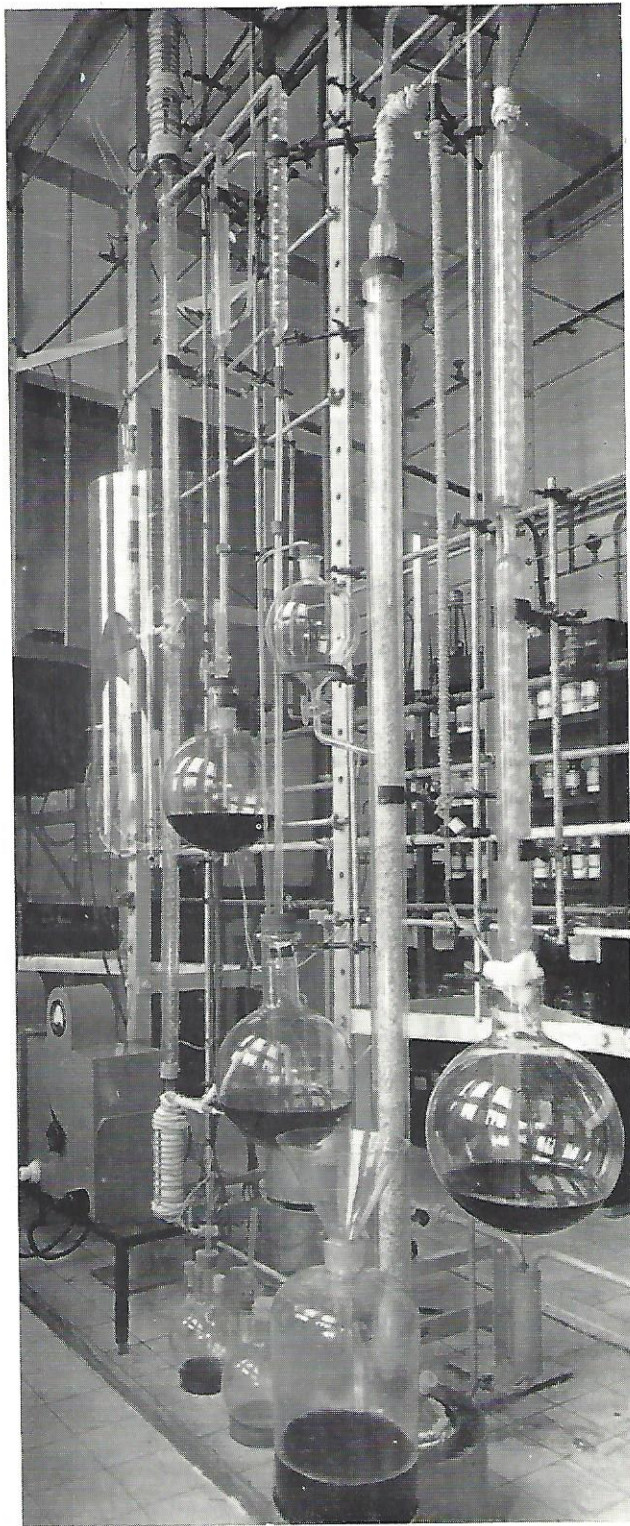
1. Scheepsnaam
2. Soort olie
3. Waarvoor gebruikt
4. Hoe lang gebruikt
5. Hoeveel olie gesuppleerd.

Met deze gegevens komt de zaak dik voor elkaar want voor het laboratorium is dat voldoende om het product verder op haar deugdelijkheid te kunnen testen.

Het laat zich gemakkelijk indenken dat én met 500 tot 600 verschillende soorten producten én met ongeveer 200 tot 250 monsters per dag én met gemiddeld ongeveer 12 bepalingen per monster, het laboratorium continu moet werken. Hiertoe werkt het laboratorium volgens een vier wachstelsel van 23 man per wacht alsmede een vaste groep van mensen die in de dagdienst werken. In het totaal zijn voor het zuivere laboratoriumwerk van het controlelaboratorium een 160 mensen tewerk gesteld.

Terugkomend op de aard der bepalingen, lijken sommige bepalingen vrij eenvoudig en slechts een heel enkele is dat ook wel, doch andere bepalingen zijn daarentegen veel bewerkelijker. Om u een inzicht hierin te geven, volgt hier in telegramstijl de beschrijving van twee bepalingen:

1. Bepaling van gehalte aan zwavel in chemische binding van lichtere olie fractie's (z.g.n. Doctor test): 25 gr lood-acetaat-kristallen oplossen in 200 gr gedestilleerd water en toevoegen aan oplossing van 60 gr natriumhydroxide (NaOH) in 100 cc gedestilleerd water — mensel 30 minuten in stoombad verhitten — verdunnen met 1 liter gedestilleerd water — 5 cc van deze verdunning en 10 cc van het monster in schud-cylinders van 50 cc brengen — 15 seconden krachtig schudden — droge zwavel toevoegen over gehele scheidingsvlak verdunning en monster — 15 seconden schudden — 1 minuut bezinken —
 - a. indien geen ontkleuring dan geen zwavel,
 - b. zwarte neerslag duidt op H_2S (zwavelwaterstof),
 - c. gele kleur met bruine of zwarte neerslag na toevoeging droge zwavel duidt op mercaptanen,
 - d. bruin neerslag voor de toevoeging van droge zwavel duidt op peroxyden.
2. Bepaling viscositeit zware olie-producten (Redwood test); Cup schoonmaken en drogen — buitenbad enige graden boven bepalingstemperatuur brengen — monster verhitten en langzaam afkoelen tot even boven bepalingstemperatuur — monster door gaasje in cup gieten tot 10 mm onder rand en op juiste temperatuur laten komen, welke temperatuur tijdens de proef niet meer dan gemiddeld $0,5^{\circ}\text{F}$ mag variëren — monster in cup laten dalen tot



Distillatie Apparatuur.

merkteken — onder opening een 50 cm³-ontvanger plaatsen — monster uit laten lopen en met stopwatch uitlooptijd opnemen; deze tijd is bepalend voor de viscositeit. Wat velen, die zich met motoren bezighouden, zal interesseren is dat op dit laboratorium de brandstof voor motoren

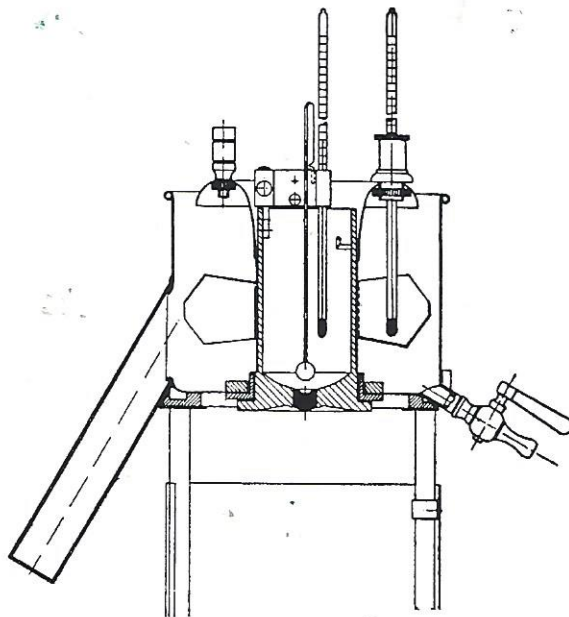
(dus benzines) ook op hun klopvastheid of wel octaangehalte worden getest. Dit geschiedt met 1 cylinder viertakt enkelwerkende explosiemotor en volgens een standaardmodel, dat over de gehele wereld wordt toegepast.

Door een mechanisme in de cylinderkop kan men de hevigheid van het kloppen meten. Wat het kloppen nu precies eigenlijk is weet men niet, maar men schrijft het toe aan een onregelmatige explosieverbranding van de in de cylinder verstoven brandstof.

Zoals wellicht bekend is, heeft Pernis ook een sterk uitbreidende chemische industrie, welke uiteraard aansluit op de olieverwerking. Ook deze chemische producten worden door het controle-laboratorium onderzocht, doch daarvoor gelden natuurlijk weer geheel andere bepalingen.

Deze chemische producten worden echter slechts zelden per zeegaande tanker vervoerd.

In het voorgaande is de nadruk gelegd op het controle-laboratorium. Dit is gedaan omdat zich op Pernis ook een laboratorium bevindt, dat de verwerkings-tussenproducten



Laboratorium „cup“.

en de katalysatoren onderzoekt, het z.g.n. Bedrijfslaboratorium en een laboratorium, dat tot doel heeft de verwerkingsprocessen te verbeteren en eventuele chemische en fysische mankementen op de fabriek uit de weg te helpen, het z.g.n. A.T.-laboratorium.

Om echter weer tot het controle-laboratorium terug te keren, u ziet, dat het werk van dit laboratorium veelomvattend is en het hoeft geen betoog, dat het ook zeer precies werk is waarbij vooral de veiligheid bijzonder in acht moet worden genomen, want er wordt gewerkt met licht ontvlambare olieproducten en tegelijkertijd moet veel met z.g.n. Bunsenbranders verhittingen worden uitgevoerd. Overal zijn dus blusapparaten aangebracht waartoe o.a. ook douches behoren die met een handruk kunnen worden aangezet in geval iemands kleren in brand staan. Naar ik uit gezaghebbende bron heb vernomen is dit een koude douche.

Wij hopen dat u met het bovenstaande een indruk heeft gekregen van het arbeidsterrein van een controle-laboratorium, waaraan in deze verhandeling dat van de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis“ ten grondslag heeft gelegen en tevens dat bij u een goed begrip is gewekt, dat dit laboratorium er niet is om de zaak onnodig op te houden maar dat het een onmisbaar onderdeel is van de veelomvattende Petroleum-industrie, waarvoor wij allen onze krachten naar beste vermogen inzetten, dus zo ook de analisten op het controle-laboratorium.

G. W. B.



Aanleg vierde Petroleumhaven zal mogelijk snel tot stand komen

Beslissing inzake pijpleiding naar het Roergebied bepaalt het tempo.
Dijk in 3e Petroleumhaven doorgebaggerd.

Tijdens een gehouden persconferentie op 6 juni 1956 op het Stadhuis te Rotterdam, werden mededelingen gedaan door de burgemeester Mr. G. E. van Walsum, die destijds de portefeuille voor de haven heeft overgenomen van de toenmalige wethouder J. van Tilburg, alsmede door de directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf, Ir. N. Th. Koomans, met betrekking tot de plannen voor een vierde Petroleumhaven, welke geprojecteerd is aan de monding van de Nieuwe Waterweg (tegenover Hoek van Holland) in de kop van het eiland Rozenburg. Deze haven zou dan geschikt zijn om supertankers te ontvangen. Voorts werden er mededelingen gedaan terzake van de, momenteel zeer actueel zijnde, strijd tussen Rotterdam en Wilhelmshaven over de geplande pijpleiding naar de Roer. Na deze bijeenkomst begaf het gezelschap zich naar de toekomstige derde Petroleumhaven om aanwezig te zijn bij het doorbaggeren van de waterkerende dijk in de mond van deze haven in wording.

Ir. N. Th. Koomans vertelde, na een inleiding door Rotterdams burgemeester, dat de gedachten over een tankerhaven te Hoek van Holland niet nieuw zijn. Omstreeks 1950/1951 waarschuwde de Studiedienst van de Rijkswaterstaat, dat dit op de duur de goede oplossing zou blijken en stelde tegenover de 3e Petroleumhaven in het Botlekplan, een idee voor een open haven aan zee.

Op het 3e Wereldpetroleumcongres te Scheveningen, gehouden in 1951, bleek, dat weliswaar de grote petroleumproducenten met eigen vloten rekenden met een niet al te groot scheepstype (ca. 32.000—36.000 ton laadvermogen), doch dat zij op bepaalde routes gaarne grotere schepen zouden gebruiken.

In West-Europa kunnen schepen van 45.000 ton en meer worden ontvangen te Lavéra bij Marseille, Le Havre, Southampton en, niet geheel afgeladen, te Rotterdam en Liverpool. Hieruit blijkt wel het grote belang, dat een der Noord-West-Europese havens geschikt wordt gemaakt voor het ontvangen van grotere schepen. Rotterdam heeft belang bij een verdieping van de Nieuwe Waterweg, waardoor 45.000 tons tankers geheel beladen (dat is met een diepgang van 38—39 voet) kunnen worden ontvangen in de petroleumhavens en oftankers in het Botlekgebied.

Voor grotere tankers zal aanleg van een haven nabij de mond van de Nieuwe Waterweg niet zijn te ontgaan.

De Rijkswaterstaat heeft nu in het uitzicht gesteld, dat de minimum-diepte op de Nieuwe Waterweg officieel zal worden gebracht op 116 dm beneden overeengekomen laag water, met een vaargeulbreedte van 200 tot 240 m. Men kan dan de Nieuwe Waterweg gedurende het grootste deel van elk getij bevaren met schepen met een diepgang van 11.60 m tot 11.90 m (38—39 voet).

Daarbij behoort in de toegang tot de Nieuwe Waterweg, in verband met de daar mogelijke deining, een grote diepte. Het Rijk stelt zich voor een verbindingsgeul te maken met een diepte van 130 dm beneden overeengekomen laag water (O.L.W.) verlopend tot 120 dm beneden O.L.W. op een punt, gelegen ongeveer 4 km binnenwaarts van de uiteinden der hoofden.

De als mogelijk voorgestelde diepte in de 3e Petroleumhaven is 12.65 — N.A.P. of 120 dm beneden normaal laagwater.

In de tankerhaven te Hoek van Holland is een diepte voorzien van 12.50 — O.L.W. dat is gelijk aan 12.85 — normaal laagwater. Hier zullen schepen met 38 tot 39 voet diepgang praktisch onafhankelijk van het tij kunnen binnenkomen.

De Gemeente Rotterdam heeft aan het concern, dat zich bezig houdt met het pijplijnproject (Esso Duitsland) eerst een (naar het oordeel van het Havenbedrijf) passende aanbieding gedaan voor een terrein, groot ongeveer 50 ha, in de 3e Petroleumhaven. Toen bleek, dat het concern dacht aan een terrein van uiteindelijk 100 ha, is (overigens op dezelfde grondslagen als voor alle vestigingen van petroleumbedrijven te Rotterdam gelden) een aanbieding gedaan in het tankerhavenproject tegenover Hoek van Holland. Bij een even-

tuele acceptatie door het pijplijnconcern zullen de werken te Hoek van Holland snel tot stand moeten worden gebracht. Zou het concern van de aanbieding geen gebruik maken, dan zal de haven toch worden uitgevoerd, doch dan zal wat meer tijd worden genomen voor de voorbereiding, zoals modelproeven e.d.

Na afloop van de persbijeenkomst begaf het gezelschap, uitgebreid met diverse hoofden van Gemeentelijke Diensten en andere belanghebbenden, zich per autobus naar de toekomstige derde Petroleumhaven, de eerste nieuwe haven in het Botlekgebied, in de mond waarvan de waterkerende dijk zou worden doorgebaggerd.

In 1948 bleek het nodig een 3e Petroleumhaven te maken en deze te projecteren in het Botlekgebied. Wegens het frequente verkeer met grote tankers stond Rijkswaterstaat toe deze haven in open gemeenschap met de Nieuwe Waterweg aan te leggen op ondergrond van het eiland Rozenburg.

Op 7 juli 1949 stemde de Raad in met het gewijzigde plan, waarbij het toekomstige industriegebied werd uitgebreid van 760 tot 1310 ha. Hiervan zou het gedeelte ten zuiden van de Botlek 788 ha omvatten, dat ten noorden daarvan 522 ha.

Allereerst moest de aansluiting van wegen en spoorweginet worden verzekerd. Voor de daarvoor benodigde brug over de Oude Maas werd op 23 december 1952 de eerste paal geslagen, terwijl deze in juni 1955 gereed kwam.

Intussen was de behoefte aan de 3e Petroleumhaven zo urgent gebleken, dat het plan nogmaals werd gewijzigd. De haven verhuisde van het eiland Rozenburg, waar de Gemeente toen nog niet over de nodige terreinen kon beschikken, naar de Welplaat, waar de ondergrond inmiddels was verworven.

In verband met andere aanvragen werd tevens aan Rijkswaterstaat gevraagd het oostelijk deel van de afgedamde Botlek in open gemeenschap met de rivier te mogen brengen. Daarvoor zou de dam in westelijke richting moeten worden verplaatst. Rijkswaterstaat stemde hiermede in.

Naast de genoemde werkzaamheden aan de brugverbinding kon nu een begin worden gemaakt met de omlegging van de hoofdwaterring van de eilanden Rozenburg en Voorne-Putten, die sedert de afdamming van Botlek en Brielse Maas een geheel vormt, dat onder toezicht staat van de Brielse Dijkkring. Dit werk moet vooraf gaan aan het eigenlijke baggeren van de havenbekkens.

Deze omlegging is gereedgekomen en door de autoriteiten goedgekeurd, zodat op 6 juni 1956, de doorbaggering kon plaatsvinden.

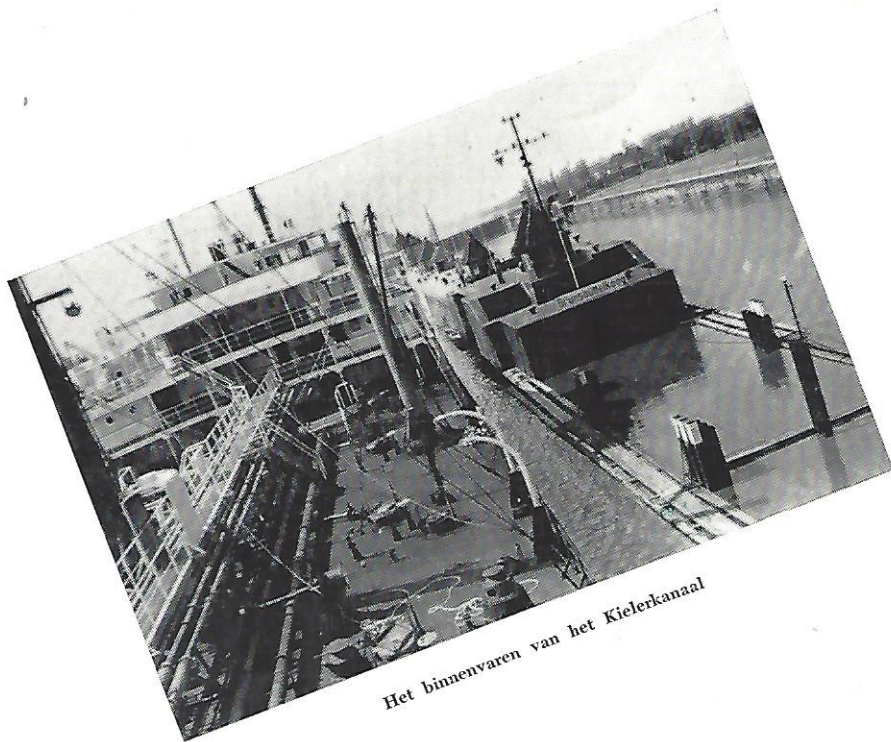
Een cutterzuiger boorde zich in betrekkelijk korte tijd door de dam en direct stroomde een flinke hoeveelheid water door het ontstane gat. Door de lage waterstand was het schouwspel niet zo spectaculair als velen zich hadden voorgesteld, doch in elk geval was de doorbraak een feit.

Daar de Gemeente intussen ook haast heeft gekregen met het toegankelijk maken van het terrein op de oostpunt van Rozenburg (o.a. bestemd voor Verolme Dok- en Scheepsbouwmaatschappij) is op 1 september 1955 voor deze werken een afzonderlijk crediet toegestaan van f 12.000.000. Deze werken omvatten o.a. de verplaatsing van de dam in de Botlek en het maken van een afzonderlijke toegang te water tot dit gebied.

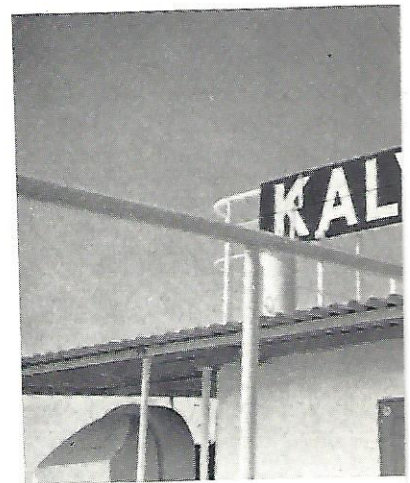
Men kreeg nu tevens gelegenheid om te zien hoe ver de Gemeente is gekomen met de voorbereidingen voor de verplaatsing van de Oostelijke dam, hetgeen neerkomt op een tweede omlegging van de hoofdwaterring van de eilanden Rozenburg en Voorne-Putten. Men kon daarbij constateren, dat aan het gereedmaken van de terreinen in het gebied van de 3e Petroleumhaven reeds heel wat werk is verricht. Een deel ervan zal in 1957 in gebruik moeten worden genomen. De toegang te water tot het Botlekgebied en de nieuwe haven is thans nog de Oude Maas, doch in de loop van dit jaar kan begonnen worden aan de nieuwe toegang, door de uiterste punt van het eiland Rozenburg. De Gemeente Rotterdam heeft er alle belang bij dit werk zo spoedig mogelijk te doen volgen.

(Uit „Dagblad Scheepvaart“).

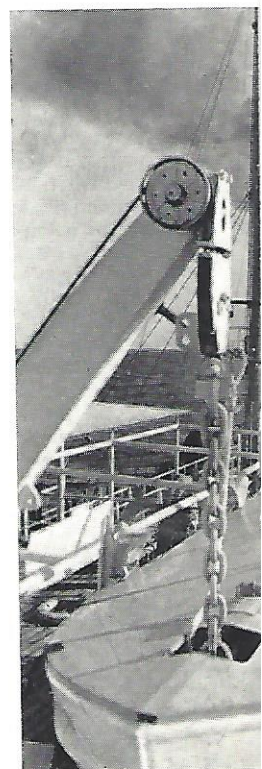
Een r
het



Het binnenvaren van het Kielerkanaal



Passeren van één der bruggen in het Kielerkanaal.



Gezicht va

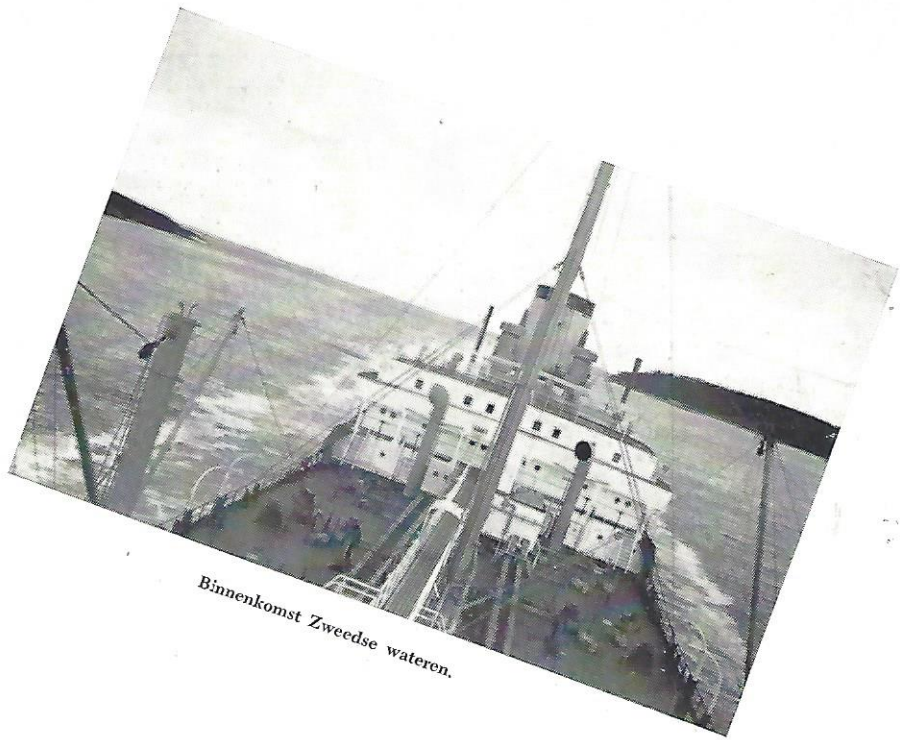


Gezicht op Rendsburg



Aankom

reis met
s.t.s.



Binnenkomst Zweedse wateren.



af de brug.



Langs de steiger te Örnköldsvik.



te Gefle.



De gastheer op deze reis.

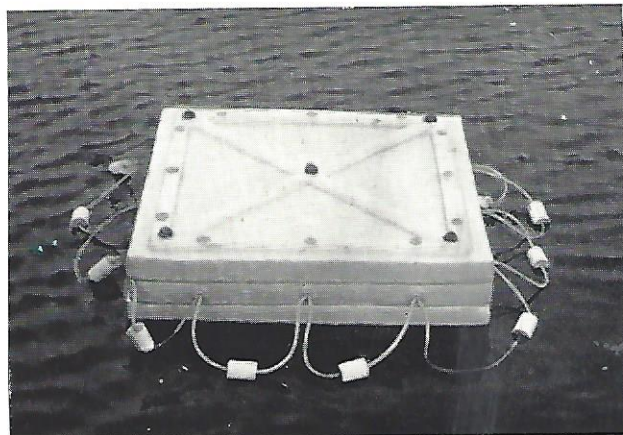
Foto's G. Knijf.

Drakavinyel voor de „Willem Horsman”

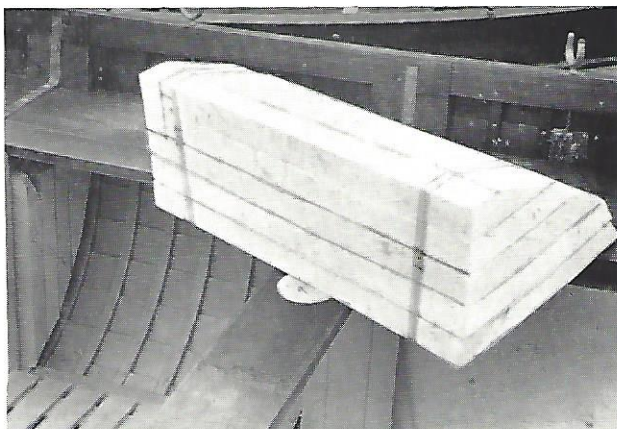
Toen het in de afgelopen oorlog voorkwam dat van getorpedeerde of gebombardeerde schepen, reddingboten met schipbreukelingen werden beschoten, bleken de van ouds bekende luchtkasten zeer veel van hun waarde te hebben ingeboet. Een luchtkast met kogelgaten biedt nu eenmaal geen drijfvermogen meer, laat staan „Verhoogd drijfvermogen”. Als tijdelijke maatregel is men toen al begonnen die luchtkasten op te vullen met kapok hetgeen een grote stap voorwaarts was. Nu evenwel na deze oorlog de fabricage van plastics een buitengewone vlucht heeft genomen, komt men tot de meest verrassende resultaten omtrent de bruikbaarheid van dat nieuwe materiaal. Het zou ons veel te ver voeren, alle kansen na te gaan, die plastic alleen al voor de scheepvaart heeft gekregen, om van het gebruik aan de wal maar niet te spreken.

Men bestrijkt tegenwoordig sloepsleden met een dunne laag plastic drakavinyel, waardoor deze beter bestand worden tegen weer en wind. Voor onze reddingboten is een zeer belangrijk resultaat bereikt met een soort plastic schuim, dat wordt vervaardigd door de Hollandsche Draad- en Kabelfabriek (Draka). Dit schuimplastic, Drakavinyel, heeft een structuur van zeer kleine, gesloten celletjes, waardoor vochtindringing niet mogelijk is. Deze ruimtelijke structuur, waarvan de grondstof (p.v.c.) reeds een laag soortelijk gewicht heeft, verleent het Drakavinyel een enorm laag schijnbaar soortelijk gewicht (0.04) en daardoor een groot drijfvermogen, wat ongeacht de levensduur constant blijft, zelfs na sterke mechanische beschadiging. Het Drakavinyel

wordt in de handel gebracht in platen van ongeveer 7 cm dikte, die op elkaar zijn geplakt en in elke gewenste vorm kunnen worden gesneden, zodat ze in de vorm en de plaats van de oude luchtkasten kunnen worden aangebracht en deze luchtkasten al zouden deze beschadigd worden dan behouden ze nog hun drijvend vermogen. Op de „Willem



Vlot van „Drakavinyel” platen.



„Drakavinyel” ter vervanging luchtkast.

Horsman” heeft men het Drakavinyel voor deze toepassing gebruikt.

Natuurlijk worden ook reddingboeien en reddinggordels (zwemvesten) met dit materiaal gevuld. Drijvende toestellen van dit materiaal vervaardigd, hebben bij een oppervlakte van slechts 1 m² het vermogen om 12 mensen drijvende te houden, terwijl hun gewicht slechts 18 kg bedraagt en dus gemakkelijk door één man over boord gezet kunnen worden. Er worden vele voordelen genoemd, behalve het reeds vermelde grote drijfvermogen, o.a. grote sterkte, praktisch geen wateropname, goed bestand tegen weersinvloeden, en tegen inwerking van zuren, oliën, zeewater enz. Men kent ook al een „drijfjak”, een overall, van binnen gevoerd met deze stof, waardoor de drager onzinkbaar is; dit jak ondervindt reeds belangstelling van onze Reddingmaatschappijen voor de bemanningen hunner strandreddingboten. Overigens zijn de mogelijkheden hier niet mee uitgeput; men denkt aan de drijvers voor de haringvleet, enz.

Tenslotte zij nog vermeld, dat deze drakavinyel door de Scheepvaartinspectie is goedgekeurd om te dienen als vervanging van de luchtkasten.

Instituut voor scheepvaart en luchtvaart te Rotterdam

Dit instituut, dat u allen zonder twijfel bekend is, vierde eind mei 1956 zijn veertig jarig bestaan. Vier decennia geleden — om precies te zijn op 31 mei 1916 — werd het Instituut opgericht als „Nationaal Scheepvaartkundig Museum”. Onder deze naam bestaat het reeds enige jaren niet meer en de huidige directeur, de heer H. Quispel, acht het gelukkig dat men de naam in „Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart” heeft gewijzigd, daar een museum wel een zeer ongelukkige naam is om iets nieuws te doen. Bij een museum denkt men uiteraard aan iets uit het verleden en men wil juist dingen doen die nieuw zijn voor de vakman en voor de leek. Uit het bij de oprichting aan de Scheepvaartkunde gewijde museum is het huidige instituut gegroeid dat zijn werkzaamheden is gaan uitstrekken tot velerlei ander gebied. Deze ontwikkeling is bij het bereiken van het 40ste levensjaar zeker niet beëindigd en als er waarheid schuilt in het gezegde: „Het leven begint bij 40”, dan mogen wij het Instituut alleszins in staat achten zijn activiteiten in de komende jaren nog uit te breiden en te ontplooiën ten nutte van scheep- en luchtvaart en al wat daarmede verband houdt. Uitbreiding van activiteiten dient vanzelfsprekend samen te gaan met uitbreiding van expositieruimte en men heeft hiertoe thans een plan ontworpen hetwelk de bouw van een nieuwe vleugel aan het bestaande gebouw inhoudt. Deze vleugel

zal 20 meter lang en 49 meter breed worden en er zullen tevens kantoorruimten in worden aangebracht. De winst aan expositieruimte zal 868 vierkante meter bedragen, hetgeen meer is dan de huidige beschikbare expositieruimte, die nl. 805 vierkante meter beslaat. Indien deze uitbreiding tot stand komt zou men tevens gelegenheid krijgen de bestaande bibliotheek uit te breiden en zou men dus boeken kunnen opnemen die voor de jeugd en beginnende leek van interesse zouden zijn. Het ligt dan tevens in het voornemen om de verzamelingen te splitsen in expositiemateriaal, dat van belang is voor de vakman, en materiaal dat de belangstelling van de jeugdige leek trekt. De vakman dient vooral het nieuwste van het nieuwste te worden getoond en tijdelijke exposities kunnen hieraan worden gekoppeld op een bepaald gebied, bijvoorbeeld van nautische apparaten, iets op het gebied van verfstoffen, enz.

Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan heeft men een kleine expositie bijeengebracht welke reeds een idee geeft van wat men van plan is te doen wanneer de uitbreidingsplannen verwezenlijkt zijn. Deze expositie is namelijk gewijd aan vindingen en nieuwe toepassingen op het gebied van scheepvaart (voornamelijk) en luchtvaart. Op scheepvaartgebied treffen we hier o.a. aan:

Een model van het nieuwe erftschip „P. G. Thulin” en van

hetzelfde schip een grootspant-tekening; het model van het ruim van een vrachtschip met opklapbare tussendecken, zodat men zowel bulk- als stukgoedlading kan vervoeren; een Sperry automatische stuurinrichting; een geruisloos werkende stoomwinch met spatsmering; een model — in gedeeltelijke doorsnede — van het nieuwe turbinepassagiersschip „Southern Cross”; een werkende schematische maquette van de Napier-Deltic dieselmotor, die een besparing van 40 %

aan machinekamerruimte oplevert; een model van een in Nederland ontworpen schip voor de vaart op de Amazone-rivier.

Deels door deze expositie heeft het Instituut een tipje van de sluier opgelicht inzake de toekomstplannen en wij hopen dat men in staat zal worden gesteld om deze plannen ten uitvoer te brengen, zodat de taak van het Instituut nog vollediger en doeltreffender zal kunnen worden vervuld.

Per „Cinulia” van Curaçao naar Holland

Nauwelijks durven we het er op te wagen om over bovenstaand onderwerp een artikeltje te schrijven in een blad, dat door bevaren zeelieden wordt gelezen. Voor u is een wandeling door de Kalverstraat in Amsterdam wellicht sensationeler dan een reis van veertien dagen op een tanker. Het bijzondere zoeken we dan ook niet in de reis, hoewel zo'n reis toch ook nog sensationeel genoeg kan zijn. Vraag dat maar aan de mannen van het zusterschip de „Crania”, dat zeer zwaar stormweer had te verduren op dezelfde route, kort voordat we deze reis maakten. Neen, dat zit 'm in het feit, dat er ter afwisseling nu niet eens een vrouw van een kapitein of hoofdwerktuigkundige als schrijver op de monsterrol voorkwam, maar een koopvaardijpredikant.

En een tweede merkwaardigheid was, dat een oud zeemansbijgeloof geen kans kreeg om ditmaal de kop op te steken: „geestelijke aan boord, vuil weer!” Want we hadden het prachtigste weer, dat zich denken laat. Misschien mag ik dan na deze inleiding maar van wal steken onder het motto: „enkele opmerkingen van een „semi-walshurf” aan boord”. Maar waar te beginnen? Bijvoorbeeld bij het contact met die uige hutbediende, die tijdens mijn ontbijt zijn dichtertelijke neigingen botvierde op mijn typemachine, in de trant van:

Holadiee, Holadiee, de dominee
U mag nog eens met ons naar zee
maar... neem dan vrouwen mee!

Nee, laat ik eerst beginnen met het doel van deze reis. Dat was allereerst gelegen, dat je nu eenmaal geen zeemanspredikant kan zijn, zonder ook eens gevaren te hebben. Dat zou een schandaal zijn. In de tweede plaats is ons contact met de mensen aan boord in de haven uiteraard soms wat oppervlakkig; er zijn nu eenmaal meerdere schepen tegelijk binnen en vaak nog kort ook. In de derde plaats hadden we door het maken van deze reis de mogelijkheid om nader contact op te nemen met wat we zouden willen noemen: het thuisfront van het koopvaardijwerk. Van deze reis zelf kan ik u uiteraard niet veel nieuws vertellen, maar enkele opmerkingen er over kunnen misschien vruchtdragend zijn. We knopen dan maar aan bij wat deze reis van vele andere onderscheidde, nl. dat we beide zondagen een kerkdienst hielden aan boord, toegankelijk voor alle gezindten en zowel een hersengymnastiekwedstrijd organiseerden als ook een klaverjasdrive. Dit laatste viel zo in de smaak, dat men het op de terugreis naar Curaçao, zoals ik later vernam, herhaalde. Waarmede we maar zeggen willen, dat er aan boord best één het initiatief kan nemen om eens wat te doen aan gemeenschappelijke ontspanning.

Dat bevordert de teamgeest en maakt het varen minder

eentonig. Wat dat aangaat ligt er nog heel wat braak terrein, waarschijnlijk ook op de tanker, waar u momenteel op vaart.

Het verdient aanbeveling, dat mensen, die op een schip duizend maal langs elkaar lopen, zich ook eens éénmaal afvragen: wat kunnen we voor en met elkaar doen om het varen zo plezierig mogelijk te maken? We begrijpen wel, dat dit niet allemaal zo eenvoudig is, temeer daar „de midscheeps” en „achteruit” in zekere zin twee werelden zijn. Dat neemt echter niet weg, dat al deze mensen samen het werk moeten doen en dat er wel een zekere eenheid mogelijk is. Daarvan horen we wanneer iemand nog eens vertelt van een vroegere reis en dan opmerkt: „het was een goeie boot”. U zult zeggen: zelfs, wanneer er de goede wil is, dan zitten we vaak nog met de praktische uitvoerbaarheid. Immers, het onderling contact blijft moeilijk, want wanneer de één op wacht gaat, gaat de ander te kooi. Maar we hebben zelf ervaren, dat er toch mogelijkheden zijn om samen wat te ondernemen. En wat we met enige moeite tot stand brengen, geeft des te meer voldoening. Het zou ons te ver voeren om hier te raken aan het godsdienstig aspect van het zeemansbestaan, hoewel ons dat uiteraard het meest belang inboezemt. Maar dat heeft wel met het bovenstaande te maken, al klinkt u dat wellicht wat vreemd op het eerste horen. Immers: u staat niet alleen in opdracht van een rederij of gezagvoerder, maar ten diepste van Hem, die alle mensen rekenschap vraagt van hun leven en werken, ook aan boord van een schip. En dat is van groot gewicht, juist voor de onderlinge verhoudingen aan boord. Maar hier breken we onze overpeinzingen af, gelijk nu enige maanden geleden onze reis naar Pernis, waarop we werden overgezet van het tropisch klimaat in de hollandse winter; een loedgrijze lucht, waaruit gestaag de regen viel, hangend boven de lage landen, deed ons verstaan, dat we weer „thuis” waren.

Het was plezierig om weer eens in het vaderland te zijn, maar ook weer jammer, want juist begin je wat aan elkaar te wennen en dan spat de hele bemanning als een zeepbel uiteen (vergeef ons dit stoute beeld). Wat verbonden was, ligt zo maar uit elkaar. Inmiddels hebben we onze „Cinulia” weer bezocht, terug op Curaçao, alle ouwe kameraden natuurlijk nagenoeg allen verdwenen; een nieuw schip. Immers, de mensen maken het schip. Wat dat allemaal inhoudt zij u ter nadere overweging aangeboden.

En tot slot: de kapitein M. M. van Vriesland en zijn mannen van bovengenoemde reis, die deze tot zo'n aangename maakten voor ondergetekende, hartelijk gegroet!

F. D. Kraan,
Koopvaardijpredikant Curaçao.

De hoogste klasse der Beatrix-school te Rotterdam bezoekt het m.s. „Cinulia”

8 mei 1956 is een datum welke niet zo spoedig vergeten zal worden door de leerlingen der hoogste klasse der Beatrix-school te Rotterdam.

Reeds enige maanden daarvoor had de gezagvoerder van het m.s. „Cinulia” de leerlingen van de Beatrix-school medegedeeld dat zijn schip in Nederland zou komen dokken en dat de leerlingen van de hoogste klasse dan misschien wel de gelegenheid zouden krijgen om hun „schip” te bezoeken.

Reeds vrij spoedig na het in de vaart komen van het m.s. „Cinulia” werd dit schip door de Beatrix-school geadopteerd en de briefwisseling van beide zijden is reeds van het begin af zeer enthousiast ter hand genomen.

Dagelijks volgen zij het schip op zijn verre reizen en men moet niet denken dat deze jongens en meisjes behoeven te worden aangespoord om te corresponderen.

Enige dagen van te voren werd via het kantoor contact opgenomen met de schoolleiding en werd besloten dit bezoek op 8 mei 1956 te doen plaatsvinden. Jammer dat er nog enige dagen moesten verlopen voor de grote dag, maar ja, je had toch ook tijd nodig om het iedereen te vertellen die het maar horen wilde.

Ten slotte brak 8 mei toch aan en om half twee 's middags kwam een autobus bij de school om de kinderen naar de werf van P. Smit Jr., waar het schip lag te repareren, te vervoeren.

Bij aankomst op de werf hadden een aantal leerlingen de gele schoorsteen met de vuurrode schelp onmiddellijk in de gaten.

Bij aankomst aan boord werd in de eetsalon verzameld alwaar de 2e stuurman de gasten namens de gezagvoerder



Verzameld in de eetsalon.

welkom heette en een korte uiteenzetting werd gegeven van alles wat men te zien zou krijgen. Kort hierop begon de rondgang over het gehele schip en zonder twijfel heeft de prettige wijze van uitleg van al het bezienswaardige door de 2e stuurman er toe bijgedragen de bezichtiging interessant en leerrijk voor de kinderen te maken.

Onnodig te zeggen dat vooral de kombuis zich in een grote belangstelling mocht verheugen en de uitroepen van bewondering over het aan boord aanwezige zwembad waren niet van de lucht.

Na enige tijd voegde ook de gezagvoerder zich bij de jeugdige bezoekers.

Het zou ons te ver voeren om in dit verslag in veel bijzonderheden te treden, speciaal op de brug en radiohut werden door de leerlingen nog vele vragen gesteld.

Om 4 uur had men wel zo ongeveer alles gezien en keerde men naar de eetsalon terug waar zowaar de kapitein ook alweer voor een extra verrassing had gezorgd, allemaal limonade en een gebakje.

Eerst echter werd door een van de meisjes een door hen zelf gemaakt kussen aan de gezagvoerder aangeboden, terwijl een der jongens namens de leerlingen een aantal „pocket books”, ter uitbreiding van de bibliotheek, aanbood.

Het hoofd der school maakte nog gewag van het buitengewoon prettige en leerrijke contact tussen school en schip en dankte de gezagvoerder en leden van de état-major voor alles wat zij in het thans bijna afgelopen schooljaar hadden gedaan om dit contact zo goed mogelijk te doen zijn.

Het bleek dat de rust en versterkingen hard nodig waren geweest, want het eerst zo kalme troepje had zich hersteld en moesten met „meesterhand” weer tot bedaren worden gebracht.

Om ongeveer kwart voor 5 nam het bezoek aan boord een einde.

Allen hadden een heerlijke middag gehad, die niet licht zal worden vergeten.

Leve de „Cinulia” en moge het contact steeds zo prettig blijven!!

Wist U dat...

....de Lemster aak, die aan H.K.H. Prinses Beatrix als verjaarsgeschenk is aangeboden ter gelegenheid van H.K.H.'s 18e verjaardag, de naam „De Groene Draeck” zal dragen. In onze geschiedenis ter zee heeft een schip van deze naam een grote rol gespeeld. „De Groene Draeck” was het admiraalschip van Piet Hein, waarop deze zijn laatste roemrijke strijd bij Duinkerken streed in 1629. Het schip stond in die slag onder bevel van Maerten Harpertsz. Tromp. Op 2 november 1631 verongelukte het schip bij het uitzeylen van de Wielingen.

....National Bulk Carriers Inc. het Japane Ministerie van Transport toestemming heeft gevraagd twee ertstankers te mogen bouwen op hun scheepswerf te Kure. Deze schepen zullen met een draagvermogen van 87.000 ton de grootste vrachtschepen ter wereld worden. Wanneer de vereiste toestemming wordt

verkregen, zal de kiel van het eerste schip omstreeks maart 1957 en het tweede in augustus daaropvolgend worden gelegd. (Op deze werf worden momenteel de „mammoettankers” gebouwd waarvan wij melding maakten in het kerstnummer van 1955).

....op 22 mei 1956 het nieuwe bedrijf van „Tanker Cleaning N.V.” in gebruik is gesteld. Dit bedrijf is gevestigd aan de Wilhelminahaven te Schiedam. Hiermede is dus een einde gekomen aan het op stroom liggen wanneer de tanks moeten worden schoongemaakt. Zoals de lezers vermoedelijk bekend, begon ongeveer een jaar geleden, een soortgelijk bedrijf in Amsterdam haar werkzaamheden. Het bedrijf in laatstgenoemde haven draagt de naam: „Hollandse Olie-separator Maatschappij N.V.” en is gevestigd aan de ingang van de Petroleumhaven.

....het s.t.s. „Kermia”, op 1 juni jl. met een volle lading van Bachaquero vertrok, door het thans bijna gereedgekomen diepe kanaal. (Bij voltooiing van het gehele project zal hier nader op worden teruggekomen. Red.).

....Iran aan de tankvaart gaat deelnemen. Een lid van de raad van bestuur van de „Société de Navigation Iran” heeft bekend gemaakt dat deze Maatschappij 2 tankschepen van 32.500 ton draagvermogen heeft besteld die in het voorjaar van 1957 zullen worden opgeleverd. De orders voor deze schepen zijn in Nederland geplaatst. Men is voornemens binnenkort nog enkele tankschepen te bestellen; men wenst het Iraanse deel van de oliewinning van Khuzistan (12% van het totaal) in de toekomst met Iraanse schepen te transporteren.

AFSCHEID HEER M. VAN DER VELDEN



Aanbieding afscheidscadeau door de heer A. D. Olie.

Op 31 mei jl. verliet de heer M. van der Velden, scheepsbouwkundig opzichter, na een dienstverband van ruim 35 jaar de dienst der maatschappij in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Na ten afscheid te zijn ontvangen door de Directie, werd in een der kantoren van de Technische Dienst afscheid genomen door zijn chef en collega's. Mevrouw Van der Velden was bij dit afscheid eveneens aanwezig.

In zijn afscheidwoord maakte de heer Olie gewag van het vele wat de heer Van der Velden voor de maatschappij heeft gedaan en dankte ook zijn echtgenote voor de steun steeds aan haar man gegeven.

Op 8 november 1920 trad de heer Van der Velden als scheepsbouwkundig opzichter in dienst bij de B.P.M., en werd op 12 mei 1924 toegevoegd aan de Technische Dienst. Zijn wijze van werken heeft steeds bewondering afgedwongen van alle mensen, zowel aan de wal als aan boord, die het genoeg hadden met hem samen te werken.

Het is onmogelijk om zijn werk hier in details te gaan bespreken doch enige zeer belangrijke werkzaamheden mogen toch wel worden gememoreerd, zoals de reparatie van het m.s. „Murena”, welk schip in 1933 van de steiger nabij Liverpool los sloeg en in de Mersey op een zandbank terecht kwam waar zij bij laag water practisch in tweeën brak. Voorts het herstellen van oorlogsschade aan diverse schepen

die in handen van de vijand waren gevallen. Bij de uitvoering van de „Murena”-reparatie werd zeker het bewijs geleverd welk een kundig vakman hij was. Spreker, die toen aan boord werkzaam was, herinnerde zich speciaal hoe Van der Velden tijdens het onderbreken van de werkzaamheden voor het theedrinken plotseling opsprong en achter een ijzerwerker aanrende.

Op de vraag waarom hij het plotseling op deze man gemunt had was het antwoord: „Ik zag welk gereedschap hij bij zich had en wist meteen dat hij hiermede zou gaan knoeien”.

Zo'n voorval is toch zeker een bewijs wat er al zo komt kijken tijdens het toezicht op reparaties en nieuwbouw. Als blijk van waardering en vriendschap bood spreker mede namens de leden der Technische Dienst hem een perzisch kleedje aan.

De heer Van der Velden dankte met enige korte woorden voor het geschenk en de bewijzen van vriendschap die hij gedurende zijn lange carrière steeds had ondervonden.

In de namiddag van de 31ste mei werd een druk bezochte receptie gehouden in „Atlantic” waar zeer vele medewerkers van de diverse werven de gelegenheid namen om van de scheidende afscheid te nemen.

De redactie neemt deze gelegenheid te baat om, mede namens het varend personeel, hem nog vele jaren in goede gezondheid toe te wensen.

Ondergaande zon Oostkust Australië.

Foto: A. v. d. Wolf,
Gezagv. m.s. „Myonia”.



Wij nemen afscheid van....



De heer J. B. Burchartz trad op 19 juli 1937 als 3de stuurman in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 januari 1939 en 1 januari 1947 vond zijn bevordering tot respectievelijk 2de stuurman en 1e stuurman plaats, terwijl zijn aanstelling tot Gezagvoerder volgde op 1 april 1954. In juni d.a.v. vertrok hij naar de Oost, alwaar hij werd belast met het commando van het m.s. „Antonia”.

In januari 1956 arriveerde Kapitein Burchartz met verlof hier te lande. Met ingang van 1 juni 1956 verliet hij de dienst der Maatschappij met pensioen. Wij wensen hem, mede namens zijn zeevarende collega's, nog vele gelukkige jaren toe te midden van zijn gezin.

De heer W. C. Carrilho trad op 9 mei 1933 als 5de werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Na de diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 juli 1952 bevorderd tot Hoofdwerktuigkundige. Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Carrilho in de West doorgebracht. In april 1956 vertrok hij met zijn gezin vanuit Curaçao naar Canada alwaar hij zich permanent heeft gevestigd. Met ingang van 1 juni 1956 werd hem pensioen verleend. Wij wensen hem en de zijnen, mede namens hun vele vrienden op Curaçao, nog vele gelukkige jaren toe.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 15-5-'56: J. Vonk, 1e stm., met mej. J. C. G. Mandemaker;
 16-5-'56: D. Rijk, 2e stm., met mej. P. Westdorp;
 17-5-'56: J. van Duuren, 4e wtk., met mej. G. M. Hamerslag;
 18-5-'56: A. van Emmerik, 3e wtk., met mej. J. K. Kok;
 22-5-'56: D. J. v. Mourik, 2e stm., met mej. E. Braakensiek;
 6-6-'56: R. N. Groen, 5e wtk., met mej. J. E. M. Tellier;
 7-6-'56: P. de Regt, 3e stm., met mej. T. Stip;
 9-6-'56: J. T. N. Douwes, 4e wtk., met mej. J. Janssens.

Geboorn:

- 23-4-'56: Maria Anna Jacoba, dochter van J. H. M. Haanssen, 3e wtk., en mevr. J. P. Haanssen-Brouwers;
 1-5-'56: Rimada Hendrika, dochter van B. v. Bonf, 1e stm., en mevr. L. H. v. Bonde Vries;
 7-5-'56: Estella Maria, dochter van P. G. C. M. Passieux, 2e stm., en mevr. J. L. Passieux-v. Boven;
 9-5-'56: Tom, zoon van N. Coors, 4e wtk., en mevr. A. C. Coors-Smit;
 18-5-'56: Alet, dochter van H. Kapma, 4e wtk., en mevr. H. E. Kapma-Harmani;
 21-5-'56: Alma Brigita, dochter van A. de Visser, 2e stm., en mevr. G. H. de Visser-Hollander;
 25-5-'56: Marisa, dochter van W. M. de Klein, 5e wtk., en mevr. N. H. de Klein-Man.

Wij feliciteren

- A. A. Becu, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 4-6-'56;
 W. P. v. d. Pijl, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 13-6-'56
 Th. G. J. Roeten, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 13-6-'56;
 H. A. H. Hylkema, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 17-6-'56;
 A. A. Oepkes, gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 19-6-'56.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand mei 1956.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: P. J. Boudier, H. J. A. Deymann, J. Kanaar, J. Niessink, A. Penning, W. A. Spoel, C. v. d. Toorn, M. M. v. Vriesland, P. J. de Wijn; 1e stl.: J. H. R. Beaujon, D. P. Klip, J. Koning, J. Kramer, H. A. Muis, L. Polderman, P. C. D. Sandee; 2e stl.: G. G. J. Alfrink, J. L. Muyskens, D. Rijk, C. L. Teerling, D. A. C. Vermeulen; 3e stl.: W. P. Dingemans, P. R. v. Kranen, H. Pronk, J. Renssen, J. Th. Reurekas, A. J. de Ronde, J. W. Rutten, J. J. v. Schagen, J. W. Vissers; Hfdwtk.: T. v. d. Berg, J. Heinsius, J. J. Hester Sr., H. J. W. Huisken; 2e wtk.: J. P. Hasenack, M. H. Holtslag, W. F. V. den Houter, G. C. L. v. Marsbergen, J. v.

d. Meyde, A. L. Moerland, M. J. Moerland, D. P. de Ridder, F. F. Walthuis; 3e wtk.: H. Bax, N. W. Groen, H. v. Klaveren; 4e wtk.: J. T. N. Douwes, L. M. de Leeuw, E. H. C. Mengerink; 5e wtk.: C. Balk, P. v. d. Biggelaar, J. G. Bron, R. A. Christiani, W. Feekes, R. N. Groen, W. P. C. v. d. Jeugd, M. C. Laban, M. Leys, A. Modderman, H. J. Nieuwenstein, S. Rinkema, W. Souren, L. Straatman, A. W. J. Vrolijk, E. C. Werdmüller von Elgg; bootslieden: J. B. Huizer, S. Visser, A. Vooy; timmerlieden: A. v. Aperen, M. Zuiderwijk; voorlieden: J. C. v. Noppen, J. Th. Rood, W. Smelt, D. G. C. Schalker; pomplieden: W. F. Neyts, J. H. Schout, P. M. v. Rixtel, G. A. Vermeer, B. de Kaste; chef hofmeesters: H. Ouweland; A. v. Santen, P. v. d. Stijl, J. L. v. Oyen, A. v. d. Meer, G. P. Miener; chef koks: H. B. H. Smit, H. T. Wigmans, B. v. Bennekum, J. Brussé.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia”:
 2e wtk.: C. Veenstra.
 m.s. „Ceronia”:
 4e wtk.: T. P. v. d. Nieuwendijk.
 m.s. „Cinulia”:
 Gezagv.: A. de Boer; 3e stm.: W. O. Kooi; 2e wtk.: G. Boer; 5e wtk.: D. Visscher; bootsman: H. Baris; timmerman: A. Pronk; voorman: Th. de Vrij; pompman: P. A. Stolk; chef hofmeester: J. C. van Oeveren; chef kok: H. Verdoold.
 m.s. „Clavella”:
 1e stm.: J. Vonk.
 m.s. „Crania”:
 1e stm.: K. J. v. Noordwijk.
 m.s. „Ena”:
 2e stm.: A. de Visser; 2e wtk.: A. J. v. d. Broek; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. D. Nijholt; 5e wtk.: C. P. de Waard.
 s.t.s. „Kabylia”:
 2e stm.: H. Jansen; 3e stm.: B. A. Buisman; 4e stm.: J. Post; 5e wtk.: J. L. J. Verhoek.
 s.t.s. „Kalydon”:
 2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): A. W. v. Homoet.
 s.t.s. „Katelysia”:
 4e stm.: A. J. Bloem.
 s.t.s. „Kenia”:
 Gezagv.: J. A. W. Bunders; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): C. Harms; bootsman: A. Reekers; voorman: C. Brandenburg pompman: J. J. Driessen; chef hofmeester: S. van Kooy; chef kok: H. Scharloo.
 s.t.s. „Kopionella”:
 4e wtk.: A. C. Jonkers; chef hofmeester: B. H. Nakken.
 t.e.s. „Korenia”:
 1e stm.: H. den Ouden; 4e stm.: C. Haas; 5e wtk.: A. Haanschoten, O. K. Nicolai.
 s.t.s. „Korovina”:
 1e stm.: H. R. v. Sas; 3e stm.: P. J. Bakker; 4e stm.: N. J. Steens; 3e wtk.: J. J. Binkhorst.
 s.t.s. Krebsia:
 chef hofmeester: J. J. Peeters.
 m.s. „Marpessa”:
 1e stm. (als wnd. gezagv.): J. W. Jansen; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): J. F. Roukema.
 m.s. „Mitra”:
 Hfdwtk.: C. de Gast; ll.wtk.: G. Braak; bootsman

R. v. d. Jagt; timmerman: F. J. Geerders; voorman: J. Koolen; pompman: A. de Joode; chef hofmeester: M. Boere; chef kok: B. Kloet.

m.s. „Rotula”:
 1e stm.: R. L. Meijer; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): W. v. Eijk; 3e stm.: J. S. Schregardus; 2e wtk.: T. H. J. Feldberg; 4e wtk.: P. G. Eekman.

Op Curaçao tewerkgesteld:

4e stl.: J. Luteijn (ex „Etrema”), N. J. Steens (ex „Korovina”); 5e wtk.: D. Tolsma (ex „Crania”).

Naar de Oost vertrokken:

2e stm.: C. Vriend; 4e stl.: J. B. v. Meijgaarden, G. de Niet; 2e wtk.: S. v. d. Ende; 3e wtk.: W. A. v. Rooijen.

Naar de West vertrokken:

Gezagv.: G. Blok, A. v. d. Kroef; 1e stm.: W. Fritschy; 2e stm.: F. Menninga; 2e wtk.: W. Balvers; 3e wtk.: C. Heeres.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: F. Menninga, C. Vriend, dipl. 1e stm., G. H.V., G. F. de Boer, E. H. Brameijer, A. W. C. v. Schendel, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm, G. H.V.; 3e stl.: H. H. J. Drost, J. M. Verver, dipl. 2e stm. G. H. V., B. R. Teuben, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V.; 2e wtk.: G. J. Weidema, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. de Jong, dipl. „A” als Scheepswtk., P. G. Eekman, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: C. W. J. Boumans, H. E. Daniëls, J. J. Elich, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

4e wtk.: P. G. Eekman, J. de Jong; 5e wtk.: C. W. J. Bouwmans, H. E. Daniëls, J. J. Elich; voorman: N. v. d. Steen; pompman: A. de Joode; chef hofmeester: J. C. van Oeveren.

Terug uit militaire dienst:

5e wtk.: A. Haanschoten, S. Straub.

In militaire dienst:

5e wtk.: Th. E. Knijff.

Nieuw aangenomen employé's:

stl.: E. Q. Abbas, A. J. Bloem, D. Gilhuis; C. Haas, M. J. Honsbeek, J. B. v. Meijgaarden, G. de Niet, J. Post, J. S. Schregardus; 5e wtk.: C. Kloosterboer; ll.wtk.: G. Braak.

In dienst getreden:

timmerlieden: A. Pronk; C. A. Dingemans; chef hofmeester: C. E. Bestebroer; chef koks: L. F. Rose; G. A. Haasbroek; J. C. A. Monkel.

Met pensioen:

Gezagv.: J. Visser Sr.

De dienst der maatschappij verlaten:

2e stm.: C. L. Teerling; 2e wtk.: P. C. Brink; 3e wtk.: G. Boeyink, H. J. v. Ommeren, P. Tuinman, D. F. v. d. Wateren; 4e wtk.: L. M. de Leeuw; 5e wtk.: R. A. Christiani, J. Hooijmaijers, J. G. Ravensburg, T. Stam, J. G. Tiesens, E. C. Werdmüller von Elgg, J. v. Zuylen; bootsman: N. Jongejan; timmerlieden: C. van der Velden; J. J. A. Bleyie; voorman: P. A. Dikmans.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: J. H. Joubert, J. P. Marcussen, W. J. M. A. v. Rosberg, B. Staal.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: A. de Kater.