

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.



*In de Koninklijke Diergaarde „Blijdorp”
(1857-1957)*

foto J. B. Kerkhoven

De olieaanvoer van Maracaibo

In ons februari en mei-nummer van dit jaar gaven wij U een beschrijving van het nieuw gegraven kanaal naar het Meer van Maracaibo. Deze beschrijvingen zijn aanleiding geweest voor onze oud-Marine Superintendent te Curaçao, de heer C. S. Duinker, om eens iets uit de doeken te doen over het olietransport in deze wateren omstreeks de twintiger jaren en later, tot kort voor de tweede wereldoorlog. Onderstaand laten wij het verhaal van de heer Duinker voor U volgen:

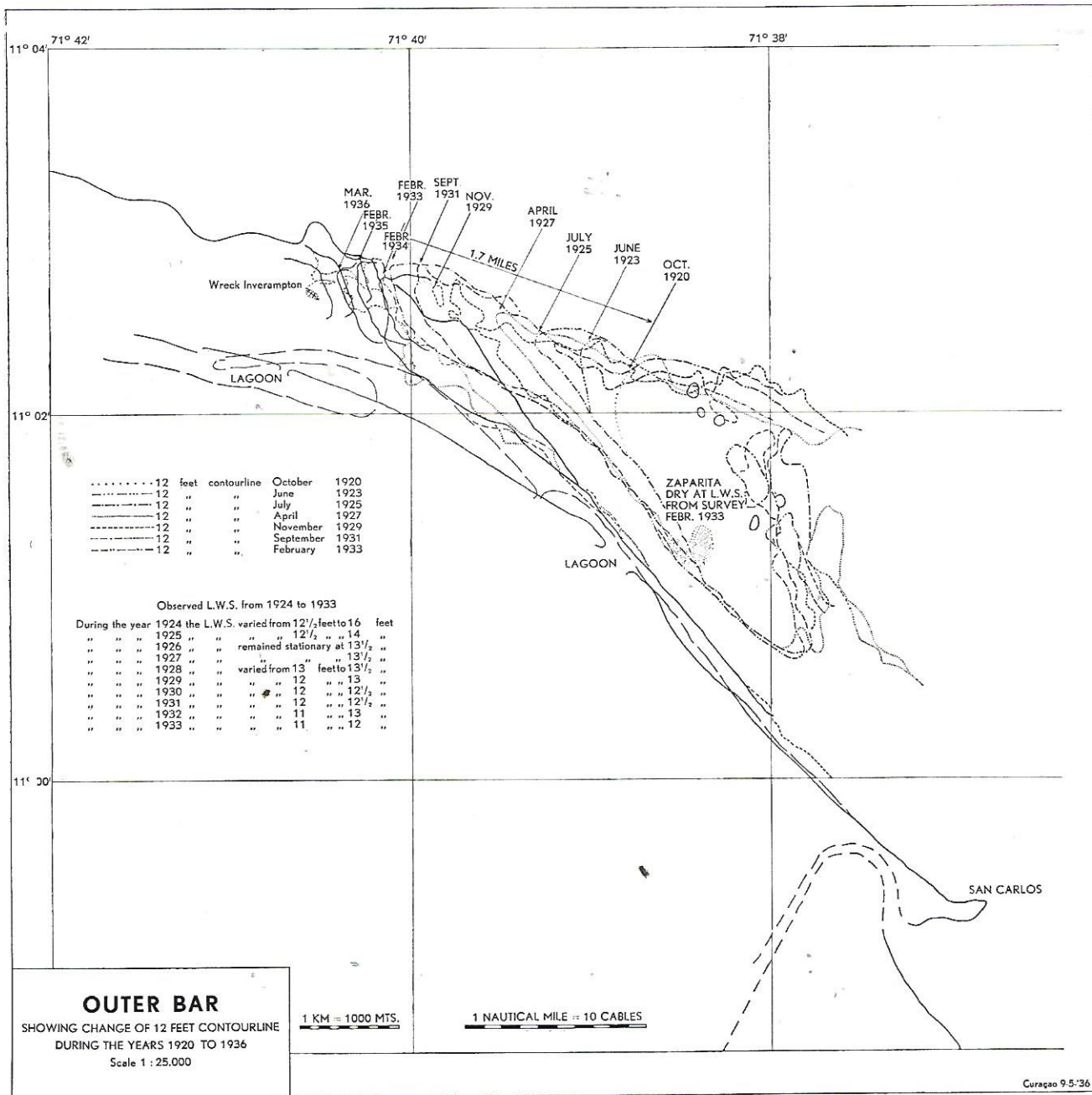
Het op deze pagina gereproduceerde kaartje toont U zeer duidelijk de verschuiving van het „kanaal” op de buitenbank gedurende de periode 1920 tot en met 1936. Uit de LWS tabel van 1924 tot en met 1936 — die op dit kaartje voorkomt — blijkt ook duidelijk dat met die verschuiving ook een gestadige verzanding plaats vond.

Met opzet werd het woord kanaal tussen aanhalingstekens geplaatst omdat deze benaming schromelijk overdreven is, meer dan een vaargeul was het in de jaren waarover ik thans schrijf zeker niet. Hetzelfde geldt voor het kanaal op de

binnenbank. Meer dan drie of vier meter ruimte aan iedere kant hadden de tankertjes zeker niet. Vaak kostte het moeite de bochten van het kanaal door te komen zonder langs de zijden ervan te schuren. De vaargeul over de binnenbank werd aangegeven door staken waaraan op artistieke wijze palmtakken bevestigd waren.

Op de buitenbank was een dergelijke bebakening onmogelijk in verband met stroom en ruwe zee. Hierdoor was men aangewezen op peilingen van bomen, bosjes en heuvels op het land. Dat de navigatie over de buitenbank niet zonder risico was getuigen de wrakken die erop zaten, die dan tevens als baken dienst deden.

Tot medio 1921 had het olietransport in deze wateren slechts geringe betekenis terwijl de scheepvaart op het Meer van Maracaibo in het algemeen gering was. Behalve een paar daar thuis behorende schoeners kwamen er sporadisch kustvaarders. In het beginstadium van het olietransport van het Meer van Maracaibo naar Curaçao werd dit onderhouden door houten lichters met een laadcapaciteit van ca. 800-1000



ton. Van deze lichters waren er medio 1921 nog twee in de vaart. In genoemd jaar werd de vloot versterkt met 8 tot tankertjes omgebouwde monitors. Het laadvermogen van deze scheepjes bedroeg gemiddeld 500 ton. In geladen toestand bedroeg de uitwatering ca. 1 voet, zodat gedurende de reis van de buitenbank naar Curaçao, tegen de N.O.-passaat in, de overkomende zeeën de dekken zó grondig afwaste dat men er geen omkijken naar had.

Uit vroeger dagen stamt het welbekende gezegde „Houten schepen en ijzeren mannen”, maar over deze monitors gesproken zou „ijzeren schepen en stalen mannen” beter op zijn plaats zijn. Dat menige stalen man dan bovendien nog een gietijzeren maag had zou een verhaal op zichzelf kunnen vormen. In ieder geval mogen wij zeggen dat zij het waren die hier de spits afbeten. In de tweede helft van 1921 werd gemiddeld per maand 15.000 ton olie op Curaçao aangevoerd met deze schepen. Met de houten olielichters waar hierboven sprake van was, was het spoedig gedaan; de eerste ging het Meer van Maracaibo binnen en kon er, door plotselinge lekkage en de daarmee samengaannde diepgang, niet meer uit! De tweede pleegde zelfmoord door vlak bij de buitenbank de sleeptros te breken waardoor zij op ongloerijke wijze op de bank ten onder ging. Door verkeerd aanlopen van het kanaal had de C.S.M.-sleepboot „Don Alberto” een zelfde lot getroffen.

Het laatste C.S.M. slachtoffer was de sleepboot „Atlas” die eveneens bij het aanlopen van de bank de vaargeul miste en bij hoog water aan de grond liep. Alle pogingen om haar vlot te krijgen mislukten. Door haar V-vorm onder de waterlijn kon zij niet recht blijven staan, zodat de boot bij vallende water zoveel slagzij maakte dat zij volliep en verloren ging. Bij het verloren gaan van deze sleepboot willen wij nog even stilstaan.

Ongetwijfeld was zij uitsluitend bemand met optimisten, er was tenminste geen boot buiten gedraaid en toen uiteindelijk de slagzij gevaarlijk groot werd, bleek het vieren van een sloep niet meer mogelijk. Goede raad was in dit geval niet duur. Het bleek dat allen aan boord konden zwemmen en daarom werd besloten zwemmend het verre strand te bereiken. Deze poging werd met succes bekroond; allen bereikten de vaste wal en wandelden met een minimum aan kleding of nog minder de wal op en belandden in het gehucht San Carlos, waar zij door de stom verbaasde bewoners werden aangehaapt.

Dat reeds in die jaren de tijd voorbij was waarin wel eens smalend werd opgemerkt dat een zeeman aan boord ging met een „donkey breakfast” en zijn overige bezittingen in een rode zakdoek geknoopt, bleek duidelijk uit de lijst die werd ingediend betreffende de verloren gegane persoonlijke bezittingen. Iedereen was zijn smoking met bijbehorende overhemden en lakschoenen kwijt. Andere verloren gegane bezittingen waren gouden horloges compleet met ketting, een super kwaliteit vulpen en potlood en dergelijke. Wat er verder zoal op de bodem van de bank terecht was gekomen is teveel om op te noemen. Met een lach en een traan en het zeldzame verschijnsel van een bos rond de kaken van een zeeman, werd de vergoeding in der minne geschikt en... tot ieders tevredenheid!

Uit alles bleek dat de kennis van stromingen en getijden te wensen overliet en dat plaatsing van duidelijk van uit zee zichtbare geleidebakens noodzakelijk was om een veilige aanloop van en doorvaart door de geul op de buitenbanken te verzekeren. Wanneer vroeger een sleepboot van Curaçao vertrok zei men „daar gaat ie” en moest men maar afwachten of de sleep nog terug zou keren.

Wanneer na verloop van tijd de sleep behouden te Curaçao aankwam was de diepgang van de lichter over het algemeen gedurende de reis door lekkage aanmerkelijk toegenomen. Het is zelfs voorgekomen dat het dek vrijwel gelijk met het water lag. Blijmoedig werd de inhoud in de waltank gepompt in de hoop dat er olie bij zou zijn.

Een dergelijke berusting in wat de toekomst zou brengen kon onmogelijk worden aanvaard met betrekking tot de acht omgebouwde monitors. Van deze tankers werd van ieder afzonderlijk een gelijke prestatie verwacht.

Met de medewerking van de Venezuelaanse autoriteiten en de Carribian Petr. Co. werd de C.S.M. toegestaan een nautische adviseur te Maracaibo te stationeren. Navigatiebakens werden geplaatst, stromingen en getijden werden zorgvuldig bestudeerd en op deze manier kwamen steeds meer gegevens ter beschikking. De gunstige resultaten bleven

niet uit en gedurende 1923 werd met deze schepen reeds ca. 545.000 ton olie op Curaçao aangevoerd. Nu de eerste „schapen” over de dam waren, kenmerkten de dertien volgende jaren zich door steeds verder gaande uitbreiding en verbetering.

De veteranen, de monitors, verdwenen van het toneel en in 1936 bestond de C.S.M.-vloot uit 36 tankers met een gemiddeld laadvermogen van 2500 ton elk. In genoemd jaar werd 10.000.000 ton olie naar Curaçao verscheept.

De geladen diepgang van deze tankers was nog steeds gebonden aan de waterstand in de vaargeulen op de binnen- en buitenbanken. De bron die deze geulen openhield was de waterstroom uit de monding van het Meer van Maracaibo. Het zal U duidelijk zijn dat hoe verder de geul op de buitenbank zich naar het Westen verplaatste en zich dus verder van de monding verwijderde, hoe zwakker de stroom werd die er doorheen ging. De schurende werking van het doorstromende water verzwakte steeds, met als gevolg langzame verzanding. Die verzanding deed zich niet voor op de binnenbank, zodat de toestand daar vrij stabiel bleef. De buitenbank heeft steeds de meeste zorg gebaard, vooral toen in 1935 de vaargeul dichtbij het wrak van de Lago-tanker „Inverampton” was gekomen, waardoor gevaar ontstond voor blokkering van de geul. Alhoewel werd overwogen dit wrak op te ruimen, was men huiverig dit te doen in verband met een mogelijke ongunstige invloed op de natuurlijke gang van zaken.

De natuurlijke gang van zaken was dat wanneer ver van de monding van het Meer van Maracaibo een geul ver genoeg verzand was, de stroom dichtbij de monding een nieuwe geul schiep. Voor een doorbraak met een enigszins flinke diepgang waren wel aanwijzingen doch zekerheid had men niet. Men leefde in de hoop dat een flinke doorbraak plaats zou vinden en er werden maatregelen getroffen om deze stroom te helpen de ontstane geul zo spoedig mogelijk bevaarbaar te maken. Gedurende deze periode bestond wel het gevaar dat twee geulen zouden ontstaan die geen van beide aan de gestelde eisen wat diepgang en breedte betreft zouden voldoen. Dat de scheepvaart hierdoor zeer ernstig zou worden belemmerd behoeft geen betoog. Het proces van verzanding en het doorbreken van een nieuwe geul had zich in de voorgaande jaren op gezette tijden voltrokken. Hieromtrent waren echter geen juiste gegevens beschikbaar en alles berustte op de vage herinnering van enkelen, zodat men tenslotte nergens houvast aan had.

De tijd verstreek en behalve het feit dat de vaargeul op de buitenbank zich steeds verder naar het westen bleef verplaatsen gebeurde er niets. De zaak werd voorgelegd aan experts en een uitgebreide studie van het probleem werd gemaakt door het Waterloorkundig Instituut te Vicksburg. In de eerste helft van 1936 was de vaargeul het wrak van de „Inverampton” zo beangstigend dicht genaderd dat het met spoed moest worden opgeruimd. (Van het bergend van dit wrak vindt U elders in dit blad een aantal foto's).

Dat de oplossing tenslotte is gevonden is reeds beschreven in de nummers van ons blad waarvan wij in het begin van dit artikel gewag maakten.

C. S. D.

Bezoek aan m.s. „Erinna” te Bangkok

Gedurende het verblijf van het m.s. „Erinna” te Bangkok bracht een aantal leerlingen van een der lagere scholen aldaar een bezoek aan dit schip. Dat deze bezoeken, welke anders merendeels in Holland plaats vinden, ook in het buitenland op hoge prijs worden gesteld, blijkt wel uit onderstaande brief welke de gezagvoerder na dit bezoek van ons kantoor te Bangkok mocht ontvangen:

„We are writing to thank you and your Ship's company for your kindness in escorting the party of school teachers and children around the M.V. „Erinna” on Friday, March 8th, whilst in Bangkok. The Headmaster of the school has expressed his appreciation and has also requested that we pass on his thanks to you”.

Met de „Kalydon” naar Stockholm

Dit jaar wordt wederom een deel van het kantoorpersoneel in de gelegenheid gesteld, een kustreis mede te maken om dat wat zijn werk uitmaakt met eigen ogen te kunnen aanschouwen.

Lohengrin en zijn collega waren dit jaar de eerste gelukkigen en op een maandag in mei, onze oren nog natuierend van de vriendelijke raadgevingen van onze medewerkers ten aanzien van zeeziekte en scheepsrampen, staken wij des avonds om tien uur met de „Koningsplaat” over naar Poort 1 en stapten een beetje onwennig aan boord. Door het goede zorgen waarmede wij aanstonds werden omringd voelden wij ons al spoedig thuis en weldra sloegen wij vanaf de brug geboeid de tocht over de Nieuwe Waterweg gade. De betekenis van vlaggen en lichten werd ons uitgelegd en met bakboord en stuurboord waren wij al spoedig vertrouwd.

De volgende dag namen de kapitein en de officieren ons allerhartelijkst in hun midden op en trachtten wij de geheimen van radar, gyro-kompas en sextant te doorgronden, zelfs het roer was niet veilig voor ons!

Onder stralend weer voeren we het Kieler Kanaal door; in de Kieler Bocht bewonderden wij de talloze zeil- en motorbootjes, die echter door de kapitein en de stuurman met andere ogen werden gezien, hetgeen wegens de vreemde capriolen die de watersportliefhebbers voor de „Kalydon” maakten, wel in te denken was.

Op de Oostzee werd een bezoek aan de machinekamer gebracht, waar de Meester ons de werking van de installaties en hun onderlinge samenhang uitlegde; met ontzag hoorden wij alles aan en aanschouwden de grote geheel met machines gevulde ruimte, waar de werktuigkundigen bij grote hitte en onder oorverdovend lawaai hun taak verrichten. De Meester zal het Lohengrin wel vergeven dat hij zijn duidelijke betoog niet geheel heeft kunnen verwerken: al die van laag tot hoog opgestelde machines, met het geluid dat zij produceerden, maakten die arme inktgorgelaar wat beduusd!

Vóór de scheren bij Stockholm werd donderdagsavonds laat geankerd omdat een tanker tijdens het duister niet tussen deze „krikkemikken” door mag manoeuvreren. Om drie uur des morgens was deze reis echter reeds voortgezet en toen wij de volgende ochtend zoals gebruikelijk met koffie werden gewekt, lag de „Kalydon” reeds gemeerd bij de eerste losplaats in Värtan, even buiten Stockholm, in een waarlijk magnifieke omgeving.

Dit was voor de twee „schrijvers” het sein om zo spoedig mogelijk weer de vaste wal onder de voeten te krijgen en reeds om half negen waren wij op weg naar de stad, weemoedig nageoogd door staf en bemanning, die wegens hun werkzaamheden het schip niet konden verlaten.

Het was in Stockholm het mooiste weer dat men zich kon denken en wij maakten er een tweede lente mee. Moeten wij U nog vertellen dat wij alles bekeken wat er te zien was, alle souvenirwinkeltjes afsnuffelden en het wereldberoemde stadhuis bezochten, dat deze faam inderdaad alleszins verdient? En dat Lohengrins leven zonder zijn collega geen knip voor de neus waard was geweest: niet

op het linkshoudend verkeer bedacht en verkeerd kijkend moest hij herhaaldelijk voor een paar wielen worden weggerukt!

Gelukkig konden de tweede dag ook de staf en de bemanning een kijkje in Stockholm gaan nemen en was er bezoek uit de Zweedse hoofdstad aan boord om getuigenis af te leggen van de schoonheid van die stad.

Nadat wij nog een bezoek aan het prachtige park Skansen hadden gebracht, werd zondagsmiddags het anker gelicht; heel voorzichtig werd de inmiddels verhaalde „Kalydon” door een paar sleepboten van haar ligplaats getrokken en 180° omgezwaaid, waarna de onvergetelijk mooie tocht begon tussen de talloze scheren door. Geen foto kan dit schouwspel recht doen wedervaren.

De volgende dag reciproceerden de twee „walsturven” de aan boord ondervonden gastvrijheid met een drankje, hetgeen mede door de aanwezigheid van de „schrijfters” zeer geslaagd mocht heten.

Dinsdags ontmoetten wij de „Macuba”, op weg naar Scandinavië, die door ons allen hartelijk werd toegejuicht.

Met een rondgang door de verblijven van de bemanning, de wasserij, de store rooms, de keukens en de vrieskamers voltooiden wij op de laatste ochtend de bezichtiging van het schip, en daar kwam voor de Nieuwe Waterweg de loods al weer aan boord om ons binnen te brengen. Voor het laatst een maaltijd genoten die even voortreffelijk was als alle vorige, afscheid genomen van de gemaakte vrienden en de reis was voorbij.

Met een dankbaar hart jegens de Maatschappij en allen aan boord, schoven wij de volgende ochtend, vele ervaringen rijker, weer achter ons bureau.

Lohengrin.

AFSCHEID J. MIDDENDORP

Directeur Gemeentelijke Zeevaartschool, Den Helder.

Van het Bestuur van de Zeevaartschoolvereniging te Den Helder, ontvingen wij bericht dat de heer J. Middendorp aan het einde van het thans lopende leerjaar de school gaat verlaten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

Als blijk van waardering wil men hem ter gelegenheid van zijn afscheid een waardig geschenk aanbieden.

Daar de tegenwoordige leerlingen van de school alleen niet in staat zijn het bedrag voor een dergelijk geschenk op te brengen, vraagt men ons of de oud-leerlingen van de school onder de lezers ook een steentje zouden willen bijdragen.

Uw eventuele gave kan gestort worden op girorekening no. 553209 ten name van J. J. Daalder, Fazantenstraat 69, Den Helder.

Gezien de vorenstaande wijze van betaling komt het ons het beste voor betalingen van Uw eventuele bijdrage te regelen via Uw familieleden in Nederland.

WIJ NEMEN AFSCHEID VAN . . .



De heer F. Teerling trad op 21 mei 1928 als 4e werktuigkundige in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

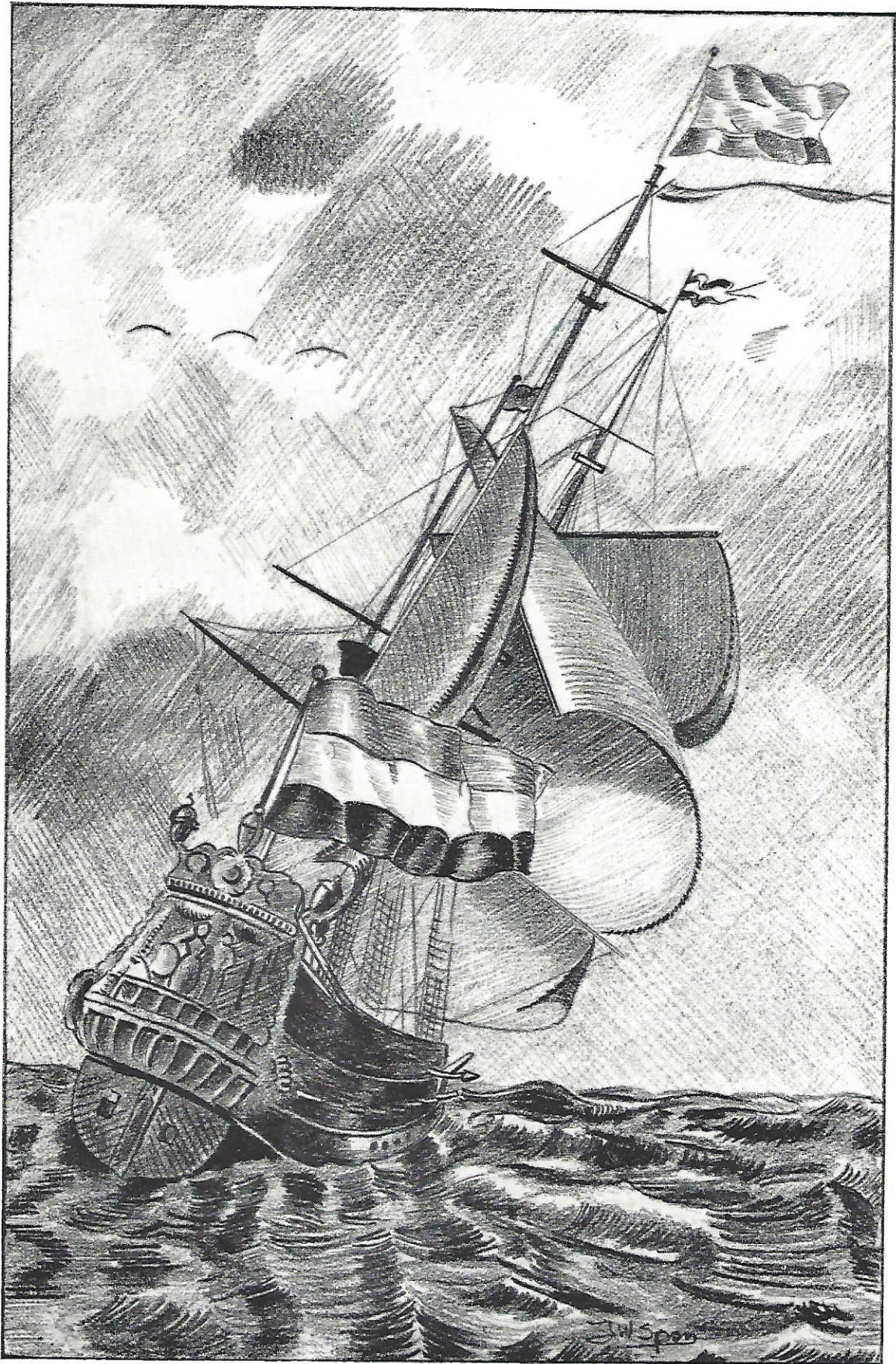
Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1 juli 1946 aangesteld tot hoofdwerktuigkundige, terwijl op 1 januari 1953 zijn promotie volgde tot Senior Hoofdwerktuigkundige.

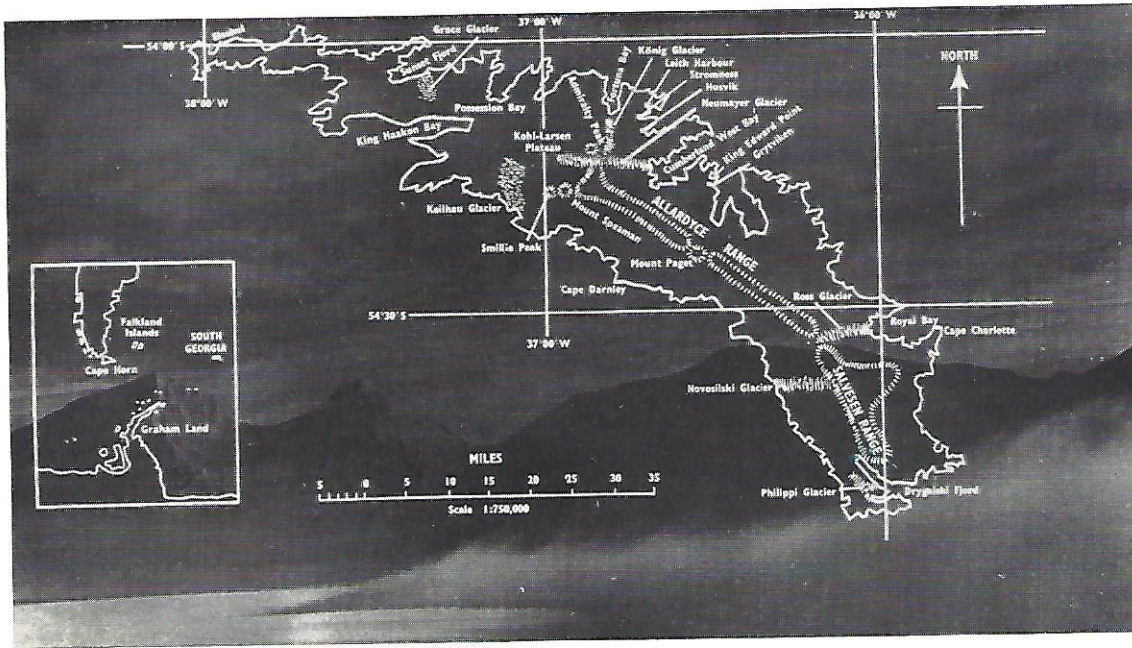
Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Teerling op Curaçao doorgebracht.

In april 1957 arriveerde hij met verlof hier te lande, na afloop hiervan zal hem met ingang van 1 augustus 1957 pensioen worden toegekend.

Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

Tekening van de maand





Zuid-Georgië.

Het witte Eiland



Zuid-Georgië ligt ongeveer 1600 km ten oosten van Kaap Hoorn in de grauwe wateren van de Atlantische Oceaan.

Gedurende de tijd die sinds de landing door Kapitein Cook in 1775 is verstreken, hebben weinig mensen dit onaantrekkelijke eiland met zijn ijsbergen en sneeuwvelden betreden.

Het eiland, dat ongeveer 200 km lang en 30 km breed is, was tot voor kort nog slechts ten dele in kaart gebracht.

In 1951 is de eerste van drie door Duncan Carse geleide expeditie met het verder in kaart brengen van het eiland begonnen.

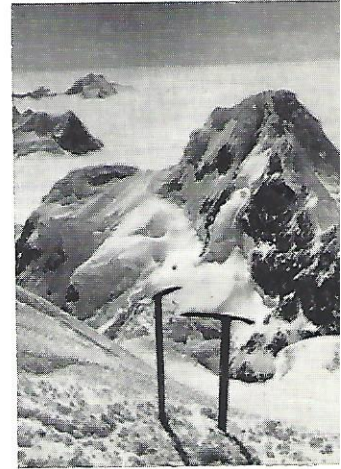
De drie expedities van Duncan Carse bestonden uit groepjes van slechts zes, vier en acht man, die zelf hun voorraden en uitrusting met sleden moesten vervoeren.

Pas in mei van dit jaar werd de laatste tocht voltooid en liet men Zuid-Georgië weer over aan de geheerde mannen van de walvisstations.

Opnieuw is een witte plek van de wereldatlas ingevuld.



Leden van de karteringsgroep doen waarnemingen met een theodoliet op het Kohl-Larsenplateau.



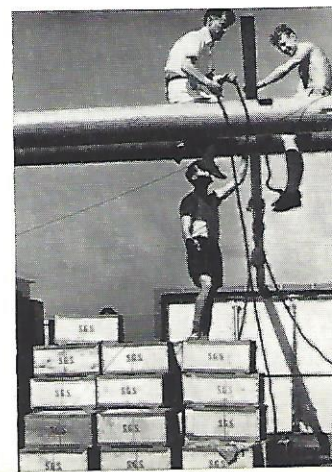
Het uitzicht van een naamloze berg in de Salvesenketen op 2200 m hoog. Dit is het hoogste punt dat men dusver in Zuid-Georgië heeft bereikt.



Lunch in de sneeuw. Een warme drank, een stevige hap en een sigaret doen goed.

De karteringsgroep komt met de traantanker „Southern Opal” aan in de haven van Leith.

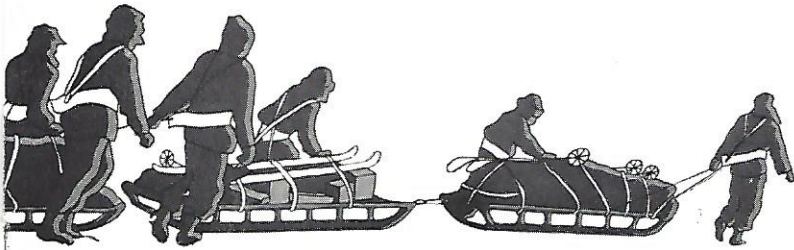
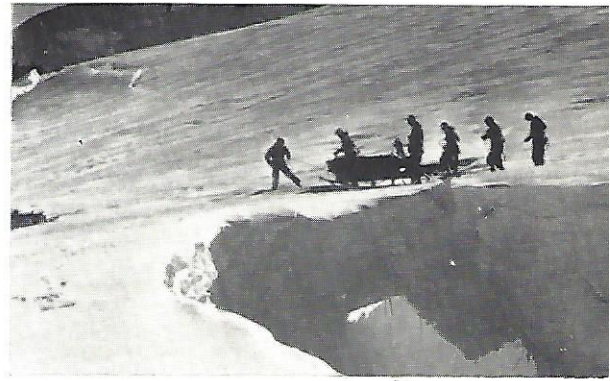
De voorraden aan boord van de „Southern Opal” bestonden o.a. uit 900 liter petroleum voor verlichtings-, verwarmings- en kookdoeleinden.



Het ontladen kan beginnen.



De bergtop Smillie torent hoog boven een kamp op het Kohl-Larsenplateau.



Voor men het kamp verlaat, wordt het ijs van de sledelopers verwijderd. De sleden waren behandeld met een vernis op basis van „EPIKOTE“-hars ter bescherming tegen het barre weer en de hevige slijtage. Deze hars is een door de Koninklijke/Shell Groep ontwikkeld aardolieproduct.



Met de zwaarbeladen sleden van boven naar beneden. Jachtsneeuw en gletscherspletten.

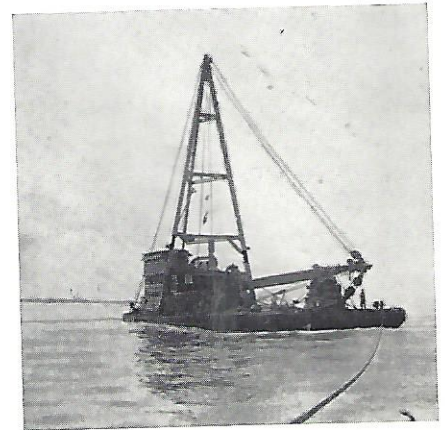


In de ijzige schaduw van de Ross gletscher worden voorraden en uitrusting in de haven Little Moltke aan land gebracht.

HET OPRUIMEN VAN HET



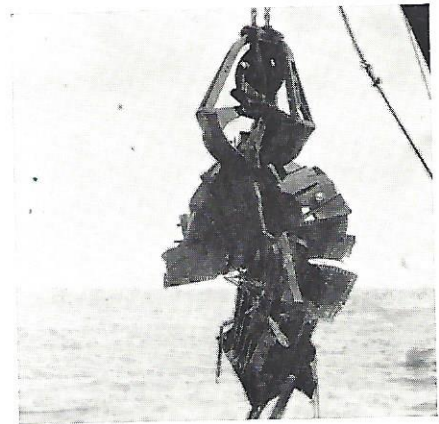
1. Een tanker passeert het wrak van de „Inverhampton“.



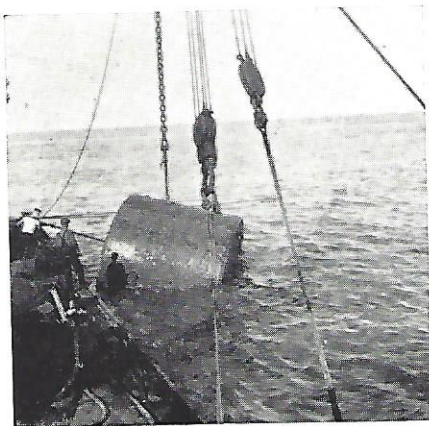
2. Bergingskraan „Commonwealth“ arriveerde ter plaatse.



5. De boeg wordt gelicht.



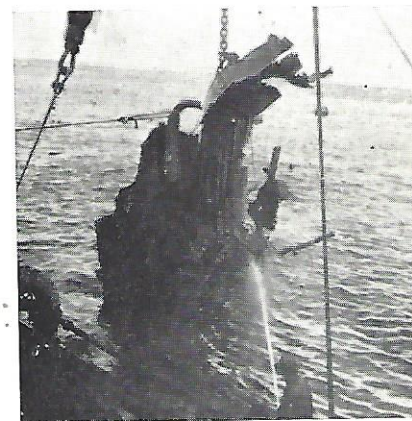
6. De grijper doet goed werk.



9. De ketel wordt opgehaald.

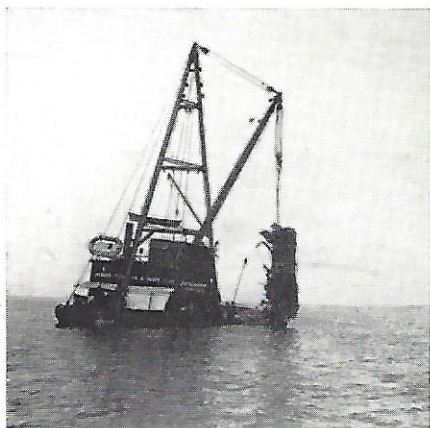


10. De zuigpomp van de kraan.

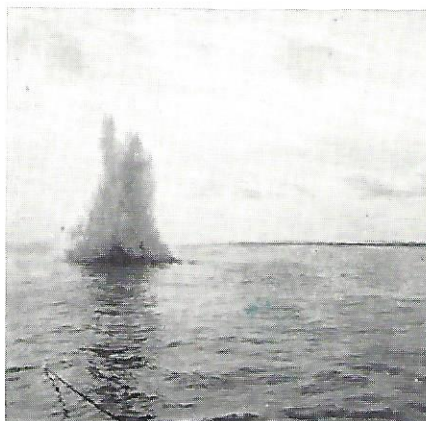


11. Afspuiten van zand en modder.

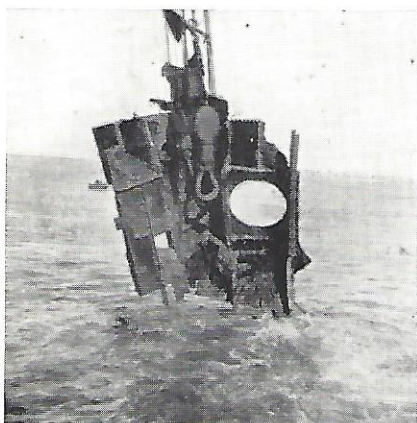
„INVERAMPTON” - WRAK



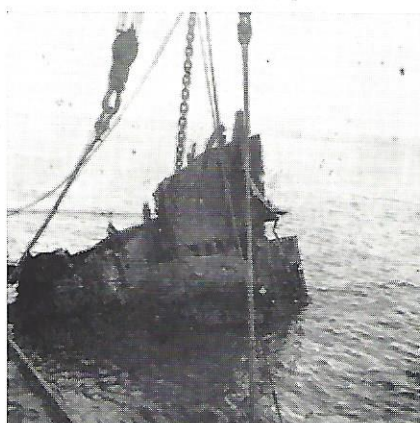
3. Bodem van tank No. 2 komt boven.



4. Door middel van dynamiet worden de grotere stukken opgeblazen.



7. Achterste schot verschijnt boven water.



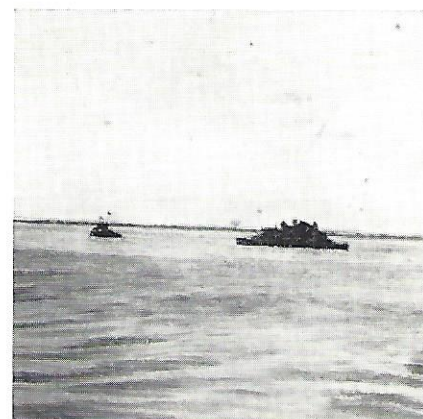
8. Ophalen van de machinekamerbodem.



12. Algemeen overzicht van het dek met opgehaalde wrakstukken.



13. Wrakstukken worden op een lichter geplaatst.

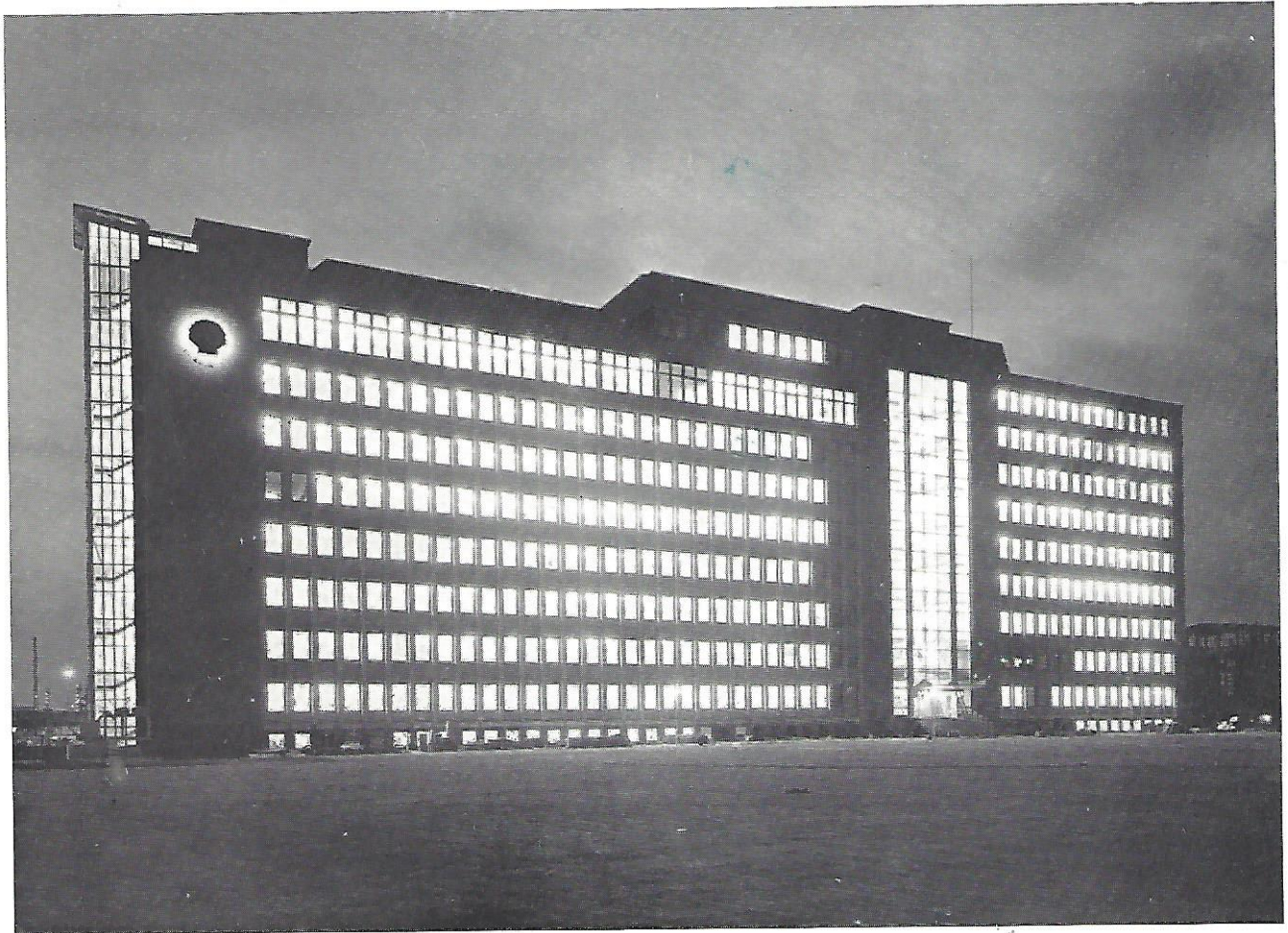


14. De volgeladen lichter wordt weggesleept.

Het nieuwe Centraal Bedrijfskantoor van de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis”

Even ten zuidoosten van de oostelijke arm van de Eerste Petroleumhaven ligt het nieuwe bedrijfskantoor van de Shell Installaties en Fabrieken Pernis, dat sinds kort in bedrijf is genomen. Zonder twijfel hebben velen van U dat fraaie ruim 50 meter hoge gebouw bij aankomst op Pernis reeds

gezien. Het nieuwe pand biedt werkruimte aan 700 personen. Bij de bouw van dit nieuwe kantoor zijn op grote schaal „plastics” toegepast op basis van één van de produkten van de fabriek zelf, n.l. polyvinylchloride.



MODINETTE

Vroeger heette onze Sientje
die steeds naaide voor m'n Moe,
maar een doodgewone naaister.
Met die titel kwam ze toe.

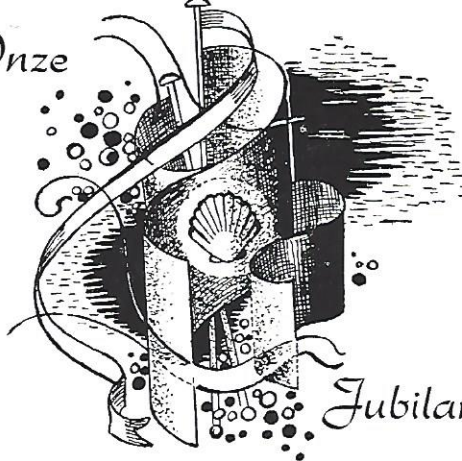
Maar nu noemt men deze dames
in 't vervolg een modinette.
Van de week, met grote letters,
werd dat in de krant gezet.

Toen mijn Opa in 't café zat
riep hij nog: „Aannemen, Jan!”
Maar wij vragen aan de ober
of hij even komen kan.

Alles wordt een beetje chiquer,
iedereen reist tweede klas,
zelfs de employé die vroeger
maar gewoon een klerkje was.

De gezant is tegenwoordig
overal ambassadeur.
Iedereen die in de krant schrijft
noemt zich nu een redacteur.

Eens, toen vroeg die wijze Shakespeare:
„Och, wat is er in een naam?”
Maar wij zijn moderne mensen
en wij streven dus naar faam.

Onze  Jubilarissen



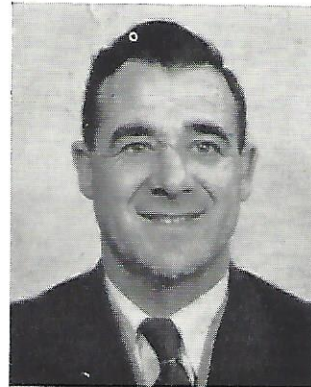
B. Flenter
Hoofdwerktuigkundige
1932 - 18-6 - 1957



J. L. H. v. Manen
Hoofdwerktuigkundige
1932 - 18-6 - 1957



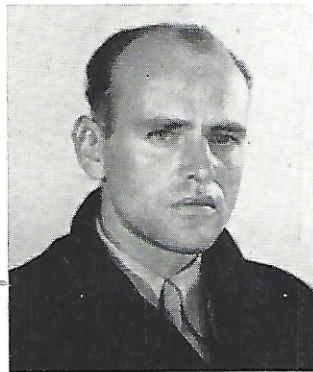
G. M. Braams
2e werktuigkundige
1932 - 18-6 - 1957



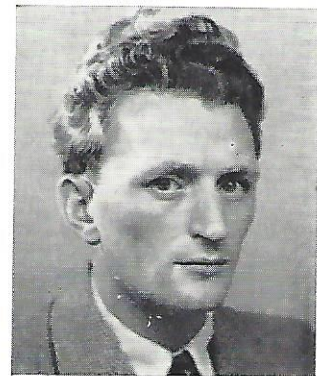
J. v. Westerhoven
Gezagvoerder
1937 - 28-6 - 1957



J. C. de Groot
1e Stuurman
1947 - 2-6 - 1957



C. J. J. Rozema
1e Stuurman
1947 - 16-6 - 1957



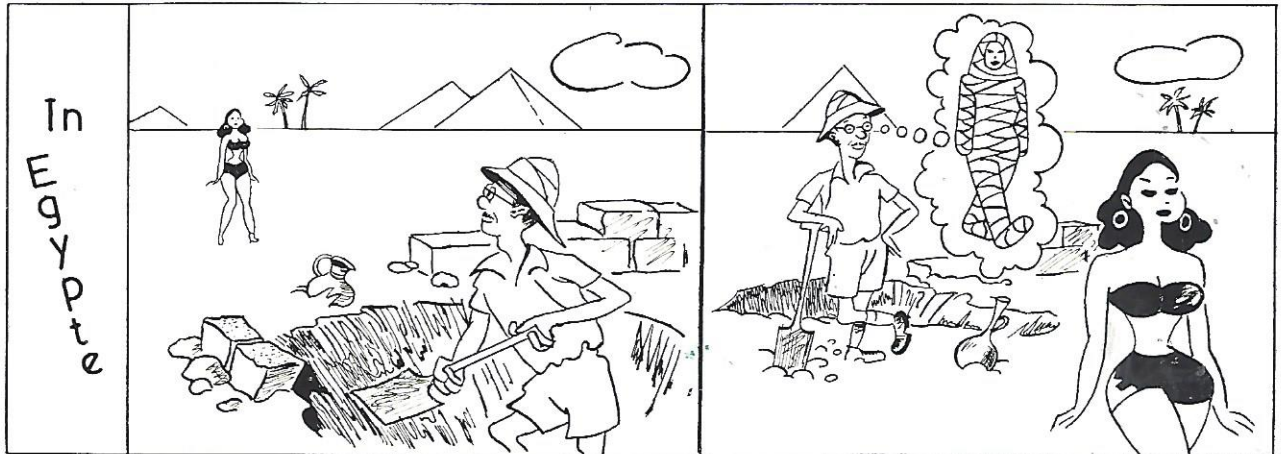
A. Tijsma
1e Stuurman
1947 - 27-6 - 1957



DE KOMISCHE BELEVENISSEN VAN: JORIS ZEEBEEN.



Opgemaakt door Cornelis Tehengraag



PERSONALIA

Gehuwd:

- 16-5-'57 A. Bijl, 3e stm., met mej. A. Messelaar;
28-5-'57 H. J. Balk, 5e wtk., met mej. A. Net;
29-5-'57 T. v. d. Veen, 4e wtk., met mej. C. H. de Goede;
31-5-'57 G. Leyenaar, 3e wtk., met mej. M. J. H. Koelé;
4-6-'57 D. van Gulik, 2e stm., met mej. L. v. Wieringen;
7-6 '57 H. W. v. Diepen, 3e wtk., met mej. G. W. Nijland

Geboren:

- 23-5-'57 Leendert, zoon van W. J. v. d. Hoek, 4e wtk.,
en mevr. C. J. v. d. Hoek- v. Toledo.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand mei 1957.

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: L. Muyskens, C. Kroon, A. de Boer; 1e stl.: P. y. d. Peyl, N. H. v. d. Heiden, D. J. E. Boonstra, L. Brink, J. W. Jansen, R. Meyer; 2e stl.: D. v. Gulik, K. Poort van Ingen, K. J. Beswerda, J. M. Hillen, D. J. v. Mourik, J. Verhoeven; 3e stl.: A. W. Seelt, M. Hus, A. Bijl, J. de Jager, K. Birza, P. D. v. d. Klei, A. M. den Ottolander; Hfdwtk.: A. Balvers, J. M. C. Jonkheid, S. Ham, C. de Gast, A. J. v. d. Broek; 2e wtk.: F. Scherstra, W. Beets, A. G. Daal, P. D. J. H. Slegtenhorst; 3e wtk.: G. A. Wieringa, H. Tukker, M. A. v. Oostveen, T. E. Timmermans, J. A. E. IJntema, P. Warren, W. C. Planken, C. L. Fehrmann, J. Polet; 4e wtk.: D. Koning, P. J. de Groot; 5e wtk.: G. Gerritsen, H. L. de Koning, Joh. Jansen, F. Feijen, T. J. G. Dünnwald, J. Smit, E. J. Koiter, H. de Jong, H. Zander, F. v. Delft, S. Rinkema, S. Beekman, J. Lokman, C. P. de Waard, G. J. Lorist, H. Kingma, H. Lopes Dias; llwtk.: J. Brouwer, G. J. B. Hartman, J. P. Goosens, K. R. H. Hu-A-Ng; bootslieden: K. E. J. Watz, W. Kusters, J. Vos van Zalinge, M. Hoogendijk; Timmerlieden: R. A. Brand, J. M. S. van Riel, J. P. L. Wezepoel, H. J. Blaauw, C. v. d. Velden; Voorlieden: P. D. Spaans, J. Brobbel, M. v. d. Leek, J. Koolen, J. Wulfraat; Pomp-lieden: A. Buys, M. J. v. Hattem, P. M. v. Rixtel, H. J. Kuiper, L. C. C. v. d. Pluim, P. M. Boender; Chef Hof-meesters: G. Modderkreeke, C. J. v. Oeveren, M. Boere, J. Brussé; Chef Koks: A. Zoutewelle, A. Timmermans, P. Suykerbuyk.

TEWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Ceronia”: Hfdwtk.: J. Zaaijer.
m.s. „Cinulia”: 2e stm.: G. J. Pool; 3e wtk.: A. Maasland;
4e wtk.: B. J. v. Hasselt. Pompman: H. J. Kuiper.
m.s. „Ena”: 4e stm.: C. P. Schoenmakers
ms. „Etrema”: 3e stm.: A. v. Dam; 2e wtk.: G. J. Uiden-
bogaard; 5e wtk.: W. J. Quirijns.
s.t.s. „Katelysia”: 5e wtk.: A. de Boer.
s.t.s. „Kalydon”: timmerman: M. van Vessem.

s.t.s. „Kara”: bootsman: H. Baris.

s.t.s. „Kenia”: Gezagv.: J. J. C. de Kraker; 1e stm.: G. P. Paulussen; 2e stm.: T. W. v. Velzen; 3e stm.: M. C. Verhage; bootsman: A. Heydens; timmerman: P. Broere; voorman: M. v. d. Vrie; Hfdwtk.: H. Edens Sr. pompman: J. A. Nauwels; Chef Hofmeester: P. Klop-meyer; chef kok: C. van Eyk.

s.t.s. „Kryptos”: chef kok: R. de Jager.

s.t.s. „Kylux”: Gezagv.: H. C. C. v. d. Veer; 4e wtk.: J. L. 't Manneetje; bootsman: I. Jacobs; voorman: W. Vink; chef kok: G. Bloem.

m.s. „Marisa”: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): L. J. van Onselen.

m.s. „Metula”: Hfdwtk.: A. Versluys

ms. „Mitra”: Hfdwtk.: J. V. Buil; 3e wtk.: D. Lagarde; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): W. A. M. Bouma.

ms. „Murena”: Gezagv.: J. Roos; 1e stm.: J. C. de Groot; 2e wtk.: G. Bravenboer; 5e wtk.: W. Tavenier.

m.s. „Ondina”: Gezagv.: C. J. v. d. Weijer.

m.s. „Ovula”: Gezagv.: T. Dekker; Hfdwtk.: W. A. Krever.

s.s. „Saidja”: Hfdwtk.: H. Lesuis.

m.l. „Seremoek”: 4e wtk.: A. Strik.

Naar de Oost vertrokken. 3e stm.: J. Audier; 2e wtk.: G. M. Braams; 4e wtk.: J. v. d. Vegt; 5e wtk.: J. Groen, R. de Ruiter, A. H. Verbeek, L. Haas, C. G. Pusch; R. A. C. v. d. Kolk.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stm.: D. Jongeneel, theoretisch ged. v. h. dipl. 1e stm. G. H. V.; 3e stm.: G. J. Pool, dipl. 2e stm. G.H.V.; 5e wtk.: J. L. 't Manne-
tje, dipl. „A” als Scheepswtk., H. Buiten, R. de Ruiter, H. J. Balk, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; llwtk.: A. M. Vonkeman, dipl. als Ass. Scheepswtk. Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stm.: G. J. Pool; 4e wtk.: J. L. Man-
netje; 5e wtk.: A. M. Vonkeman; voorman: J. H. C. Keyzer; chef hofmeester: M. L. Verschoor, P. J. de Willigen.

Nieuw aangenomen employés: 4e stm.: C. P. Schoenmakers,
P. E. v. d. Veld; 5e wtk.: P. F. Vermeulen, D. Wilde-
boer.

In dienst getreden: timmerman: P. F. Futselaar; voorman:
A. F. Blaauwiekel; pompman: J. Wols.

Met pensioen: Hfdwtk.: C. Rijkeboer.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stm.: H. Planjer,
A. Solleveld, K. J. Beswerda; 3e stm.: A. Wieringa; ll.
stm.: C. Blok; 2e wtk.: J. A. Bonk; 3e wtk.: J. A. M. C.
Harlé, H. C. A. de Gelder; 5e wtk.: A. J. Raats C. W.
J. Bouwmans, H. Zander, R. A. J. v. d. Meer; llwtk.:
K. R. H. Hu-A-Ng; bootslieden: G. C. Oole, E. W.
Bleyenbergh; Voorman: C. Verbaan; pompman: G. Stuik;
chef koks: G. A. Haasbroek, C. W. Kruitbosch.

Overgegaan in dienst van: Compañía Shell de Venezuela:
Gezagv.: F. W. Methorst.