

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.



Richshaw man te Durban

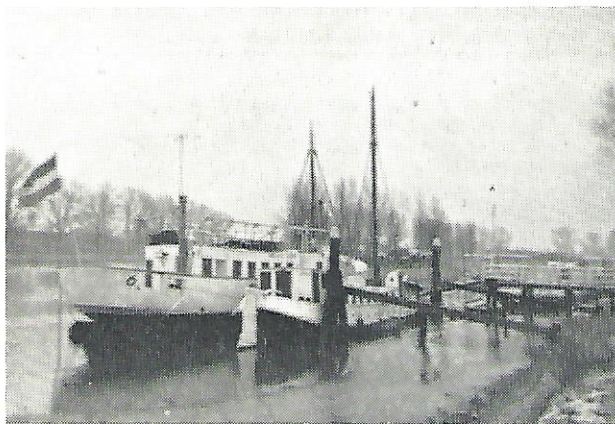
(foto J. K. v. d. Lee)

„HOLLANDS GLORIE” BOUWT AAN HOLLANDS GLORIE

Amsterdam rond de 17e eeuw.

Grote patriciërshuizen wijzen op welvaart. Een welvaart die geschapen werd door de kooplieden die de wereldzeeën bevoeren en ons land tot „de” zeevarende natie in de wereld maakten. Vele Hollandse jongens trokken naar zee. Van vader op zoon, van zoon op zoon, de zee trok en zal blijven trekken, hoewel tegenwoordig minder dan in die „goede oude tijd”.

Hoewel we de grote glorie van het verleden niet meer kennen, is de Hollandse glorie gebleven, zij het dan in een andere vorm. In het aloude Dordrecht brachten we n.l. een bezoek aan het opleidingsinternaat „Hollands Glorie”, waar jaarlijks tientallen jongeren worden opgeleid tot matroos.



Het opleidingsschip

We werden er hartelijk ontvangen door de commandant, de heer A. E. Oomkens, die ons in zijn sobere doch smaakvol ingerichte hut, op ons gemak stelde en onder het genot van een heerlijk kopje koffie van zijn schepen vertelde.

Schepen, ja, want het internaat is gevestigd in het oude vuurschip „De Haaks” dat na een jarenlange staat van dienst op de Haaksgronden in 1941 naar Dordrecht werd gesleept. Er naast ligt een oude Zeeuwse tjalk waarop de jongens hun praktijklessen ontvangen.

In 1941 werd het internaat dat onder auspiciën van het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen afdeling Jeugdwerk en Volksontwikkeling werkt, ingesteld.

„Hoe komt U aan leerlingen, komen zij uit zichzelf of worden ze hier naar toegestuurd?” vragen we.

„Nee,” is het antwoord van de heer Oomkens, „de jongens die hier komen hebben reeds een vooropleiding achter de rug van vijf maanden in het kamp „Ampsen” in de bosrijke omgeving van Lochem. Vandaar uit worden zij overgeplaatst naar één van de twee vervolginternaten te Dieren en Dordrecht. De jongens krijgen in „Ampsen” ook een algemene handvaardigheidstraining, leren daar ook laden en



Het leslokaal

lossen in een echt scheepsruim, terwijl naast algemeen vormend onderwijs zeer veel aan sport gedaan wordt.

Er is op „Hollands Glorie” een capaciteit voor 36 leerlingen maar doorgaans zijn er slechts 2 groepen van circa 15 jongens die hier hun opleiding tot lichmatroos krijgen. De leeftijden van de jongens variëren van 15 tot 20 jaar.”

„Wat zijn dit voor jongens en waar komen zij vandaan”, willen we graag weten en wij hebben met deze vraag de gevoelige snaar in onze woordvoerder geraakt.

De heer Oomkens, zelf in hart en nieren zeeman, vertelt ons dat dit jongens zijn die dolgraag willen varen. Vaak zijn het wat avontuurlijke geesten die zich beklemd voelen tussen vier fabrieksmuren en daardoor in de maatschappij hun draai niet kunnen vinden. Dan zijn het de bevoegde instanties op sociaal terrein, die hun de weg wijzen naar het schipperschap en hun daarvoor een nieuw perspectief bieden, dat meer beantwoordt aan hun aanleg en aspiraties. Er bevinden zich onder hen ook wel jongens die geen ouders meer hebben en in inrichtingen zijn grootgebracht en die dan, wellicht als reactie, een beroep kiezen waarvan zij slechts de ene zijde zien; de vrijheid, die het geeft (niet altijd beseffende, dat scheepsdiscipline ook een reëel begrip is). Soms zijn het ook jongens, die enige tijd op de ambachtsschool zaten of enkele jaren m.u.l.o.- of h.b.s.-onderwijs hebben gevolgd, maar die daarbij gestrand zijn.

De commandant steekt zijn duim op en zegt: „het zijn zulke jongens, niets slechter of beter dan andere jongens van hun leeftijd”.

„Wij willen dat de jongelui zich hier echt thuis voelen en als zij later varen en met verlof komen, komen zij heel vaak eerst naar „Hollands Glorie” om ons te vertellen hoe het hen gaat voor zij naar huis gaan.”



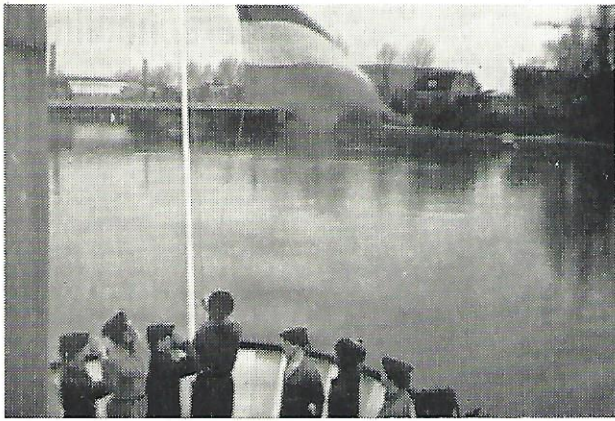
Staalraad splitsen

En dat dit geen holle frase is, bleek tien minuten later, toen wij bij de bezichtiging van het schip een van de oudleerlingen ontmoetten die nog even aan de commandant kwam vertellen dat hij met het vliegtuig naar Port Said moest voor aflossing op een tanker.

Maar denk vooral niet dat die jongens het gemakkelijk hebben. Er moet tijdens hun vijfmaandelijke opleiding hard geploeterd worden en het getuigschrift dat zij willen behalen wordt hen zeker niet cadeau gegeven.

's Morgens om 7 uur is het reeds opstaan geblazen, waarna om 8 uur het ontbijt volgt. Zij moeten zich in dat uur wassen, aankleden en de slaapzalen aan kant maken. Na het ontbijt volgt dan om 9 uur het hijsen van de nationale driekleur op het achterdek en de inspectie door de commandant. Tot 12 uur wordt er les gegeven volgens een druk bezet lesrooster, waarna de middagmaaltijd volgt. Van half twee tot vijf uur worden de lessen hervat en 's avonds van 7 tot 9 uur krijgen zij weer les. Een uurtje koffiedrinken en dan naar kooi. Om 10 uur moet het stil zijn.

„U moet toch wel over een behoorlijke staf van personeel beschikken”, werpen wij in het midden als wij het lesrooster bezien.



„Dat valt mee,” zegt de commandant. „Mijn plaatsvervanger, de heer Van Egmond, brengt de jongelui bij hoe zij moeten zeilnaaien enz. Daarnaast heeft men op „Hollands Glorie” de beschikking over een tweede vakleider, de heer E. Bond, die lesgeeft in het staaldraadsplitsen, het onderhoud van schepen en daarnaast het loodsen. De vakleiders gaan ook regelmatig met de jongens oefentochten maken op de klipper „Van Kinsbergen”, die ten dienste staat van de beide internaten te Dieren en te Dordrecht. Twee groepsleiders, de heren Naterop en Ammerlaan en de leidster mejuffrouw S. de Jong, die een studie voor maatschappelijk werker, respectievelijk werkster volgen, maken hier de verplichte praktijken vol door het geven van algemeen vormend onderwijs zoals Nederlandse taal, rekenen, aardrijkskunde met daarnaast sport en spel, harmonische lichaamsontwikkeling, handenarbeid, E.H.B.O. en muziekennis.

De administrateur van het internaat, de heer C. van Wouw heeft naast zijn administratieve functie ook de taak de jongelui iets te leren op het gebied van scheepspapieren en kok H. Brokkelkamp leert hoe men een eenvoudige pot moet koken.

Commandant Oomkens zelf leert de jongens omgaan met zeevaartinstrumenten, vertelt van bakens en betoning en algemene scheepsreglementen.

De studieboek kan niet altijd gespannen staan en de woensdagavond is voor de 30 zeevaarders in de dop een recreatie-avond met spelletjes, kaarten en soms een filmvoorstelling en filmstrips over diverse landen en televisie waarmee „Hollands Glorie” is uitgerust.

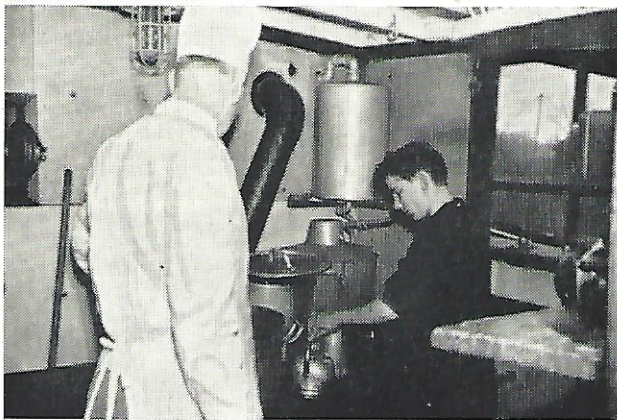
Daarnaast krijgen zij eens per 6 weken een lang week-einde waarin zij naar huis kunnen gaan.

Na de studie volgt een examen dat door een commissie onder staattoezicht wordt afgenomen. Er zijn wel jongens die zakken maar die hebben dan zeer beslist hun best niet gedaan. Het examen omvat een praktisch en theoretisch gedeelte waarna de jongens die, zoals we reeds schreven, verlangen te varen voor ongeveer 75 % naar de kustvaart en 25 % naar de grote vaart en binnenvaart gaan.

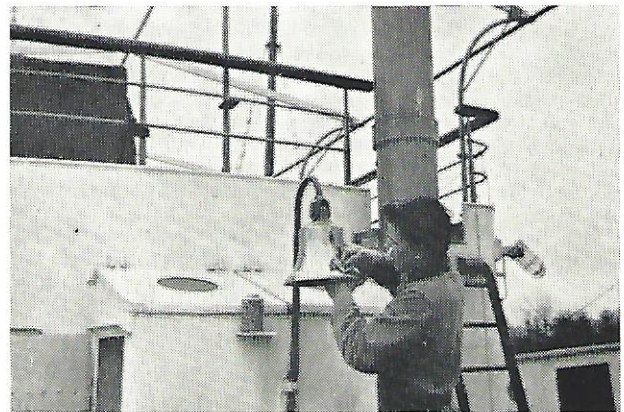


Staaldraad uitkloppen

We praten nog een poosje door en onze blik vangt een foto op het bureau van de commandant. Hij ziet onze vragende blik en vol trots vertelt hij dat H. M. Koningin Juliana in 1949 een bezoek bracht aan het internaat en dat, vervolgt de heer Oomkens, was een van de meest „glorie-rijke” dagen in de ruim 16 jaren dat hij het commando voert over „Hollands Glorie”.



Praktijk in de kombuis



De scheepsbel krijgt een beurt

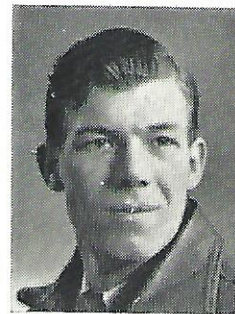
10 JAAR DIENST



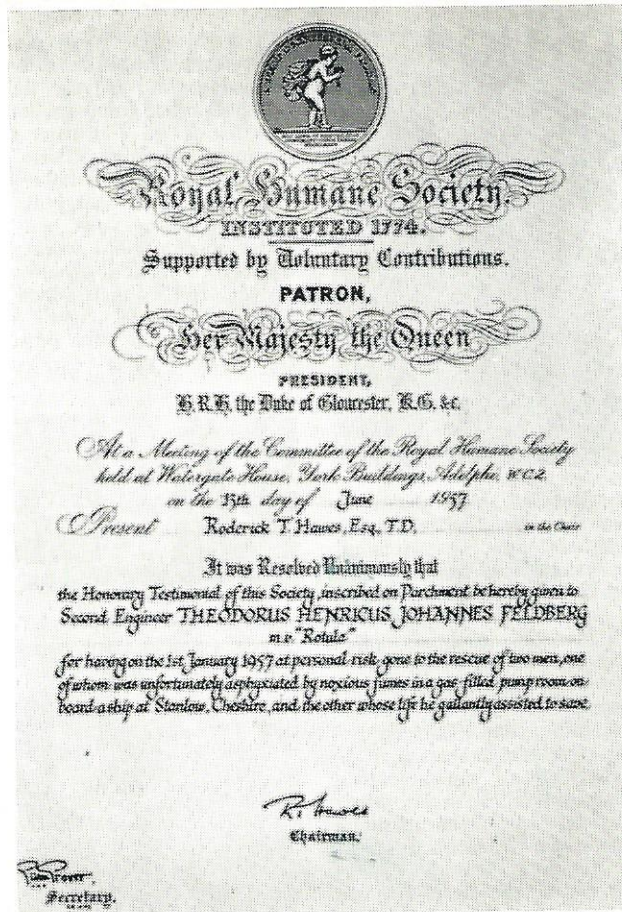
R. de Jager
Chef Hofmeester
Op 14-2-'58



S. Visser
Bootsman
1948 - 16-2 - 1958



P. Reid
Pomman
Op 10-3-'58



Het toegekende certificaat

Op 1 januari 1957 lag de „Rotula” te Stanlow aan steiger IV gemeerd toen de 2e stuurman W. van Eyk, om 10.00 uur een bijzondere bedrijvigheid waarnam in de nabijheid van de pompkamer van het aan steiger III gemeerde s.s. „Pass of Drumochter”. Onmiddellijk werden de andere leden van de staf gewaarschuwd. Het bleek dat 2 personen aan boord van het Engelse schip in de pompkamer door benzinegassen bedwelmd waren geraakt. Door de tehulp-gesnelde stafleden van de „Rotula” werd ogenblikkelijk alles gedaan om mogelijk deze mensen te redden. Na korte tijd gelukte het één der schepelingen naar boven te brengen, doch voor de tweede schepeling kwam hulp helaas te laat, doordat het aan hem bevestigde touw losraakte. Toen het eindelijk lukte de ongelukkige naar buiten te brengen bleken de levensgeesten geweken.

Het buitengewoon goede en kordate werk van de staf van de „Rotula” heeft zijn beloning ontvangen in het toekennen van het „Honorary Testimonial” van de „Royal Humane Society” aan twee hunner, n.l. de heren Th. J. Feldberg, 2e werktuigkundige en D. J. Wieringa, 5e werktuigkundige.

De overhandiging van deze oorkonde aan de heer Feld-

berg vond plaats op 30 oktober jl. te Curaçao door Dr. Ir. W. H. Zaayer, die mede namens Shell Tankers Ltd., Londen, Shell Tankers N.V., Rotterdam en de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij de heer Feldberg op warme wijze toesprak en hem hulde bracht voor zijn kordate optreden. (Foto links)

De uitreiking aan de heer D. J. Wieringa vond plaats op 28 januari 1958 op het kantoor te Rotterdam. De heer Larive, die persoonlijk de oorkonde overhandigde, wenste de heer Wieringa geluk met de hem toegewezen onderscheiding en maakte gewag van de bewezen moed en doortastendheid onder deze — de tankermensen welbekende — gevaarlijke omstandigheden.



Na afloop van deze korte plechtigheid werd met een klein gezelschap de lunch gebruikt waarbij o.a. aanzaten kapitein Muyskens, ten tijde van het ongeval gezagvoerder van de „Rotula” en mevrouw Muyskens.

Mede namens alle lezers, biedt de Redactie beide heren gaarne zijn hartelijke gelukwensen aan.

Een reis met s.t.s. „Kellia”

In begin november 1957 maakte kapitein A. J. Pack, van de Engelse Marine, een rondreis naar Finland met ons s.t.s. „Kellia” en legde in onderstaand artikel zijn indrukken vast van deze reis en het leven aan boord van een tanker. De lezers dienen voor ogen te houden dat hier, althans wat betreft de tankvaart, een leek aan het woord is en zijn beschouwingen en vergelijkingen dan ook de Engelse Marine en Marine-officieren betreffen.

Wij achtten een en ander echter interessant genoeg om tot opnemen over te gaan.

Tegenwoordig komt de officier bij de Marine niet zo vaak meer voor de „zcedienst” in aanmerking als hij wellicht zou wensen en dit valt eigenlijk wel zeer te betreuren. Dat kan niet aan één bepaalde oorzaak worden toegeschreven, doch is het gevolg van velerlei omstandigheden. Zonder twijfel zal men direct denken aan het, volgens hen, voor de hand liggend feit dat té veel officieren in aanmerking wensen te komen voor plaatsing bij de zcedienst op een vloot die vanwege sterke inkrimping minder officieren nodig heeft. Tot op zekere hoogte is die opvatting juist maar er zijn nog wel andere oorzaken, die niet zo voor de hand liggen, doch ook tot resultaat hebben dat er minder officieren voor „dienst op zee” in aanmerking komen. Als voorbeeld kan hier o.a. worden aangehaald dat de huidige ingewikkelde „uitrusting” aan boord van de schepen, een gespecialiseerde opleiding noodzakelijk maakt.

Deze opleiding kan echter alleen maar aan de wal worden gegeven. Een tweede factor is dat nu de N.A.T.O. beschouwd wordt als „bolwerk” van de Westerse veiligheid en verdediging, vele Marine-officieren worden opgeëist voor stafposities aan de wal.

Het is ook niet te verwonderen dat steeds meer Marine-officieren belang gaan stellen in elke mogelijke vorm van zcedienst om zodoende de „karige zeetijd”, die zij krijgen, aan te vullen. Om meer „zeetijd” te krijgen ligt het voor de hand dat de Marine-officieren zich in eerste instantie tot de Koopvaardij wenden en verder trachten zij dit doel te bereiken door in hun vrije tijd de zeilsport te beoefenen.

In de periode tussen de twee wereldoorlogen was de Marine-officier over het algemeen enigszins zelfvoldaan in zijn houding ten opzichte van elke andere vorm van zeedienst dan die, welke hem bij de Marine, op een bepaald oorlogsschip werd geboden.

Dat is sindsdien echter helemaal veranderd. Het is gebleken dat de goede onderlinge verhouding en wederzijdse vriendschap tussen Marine en Koopvaardij, in de oorlogsjaren tot stand gekomen, nog steeds bestaat. De Koopvaardij-officier kon in verband met zijn Marine-reserve opleiding altijd veel meer van de Marine leren dan zijn collega Marine-officier ooit van de Koopvaardij, maar die bevoorrechte positie bestaat nu echter niet meer. Het mes snijdt nu aan beide kanten want tengevolge van het „Koopvaardij Liason Schema” wordt, wanneer dit mogelijk is, de Marine-officier in staat gesteld een reis op een koopvaardij-schip te maken. Het is nu dus mogelijk dat een Marine-officier die zegge twee jaar te Singapore aan de wal heeft gediend kan repatriëren aan boord van bijna ieder Engels koopvaardij-schip en de meesten verkiezen dit boven de conventionele manier van reizen met een troepschip.

Met het bovenstaande ben ik mogelijk al te ver afgeweken van mijn doel om een kort verslag te geven van een reis die zeer interessant en de moeite waard is geweest. Ik had het voorrecht een reis te mogen maken aan boord van een der tankers onder Nederlandse vlag van de Koninklijke/Shell Groep en ik zal in mijn beschrijving enige vergelijkingen maken tussen de levens- en werkwijze, zoals ik het op dat schip heb aangetroffen en die bij de Engelse Marine.

Het schip waarmee ik mijn reis ging maken, was de „Kellia”, haar laadvermogen is ongeveer 18.000 ton, een van de zogenaamde GP (General Purpose) tankers. Toen ik aan boord stapte lag de „Kellia” te laden op Pernis. Het was bekend dat wij een kustreis gingen maken maar tot nagenoeg het uur van vertrek verkeerden wij in onzekerheid over de uiteindelijke bestemming. Dat is nu eenmaal de gang van zaken bij de „olie”; de vraag naar ruwe olie en producten komt soms onverwachts van een raffinaderij of depot binnen en het vooruit bepalen van toekomstige ver-

schepingen en bestemmingen is dan ook slechts in grote lijnen mogelijk.

In tegenstelling met stukgoedschepen kunnen de moderne tankers snel worden geladen en gelost met als resultaat dat de „turnround” kort is. Men kan zich dus wel indenken dat een combinatie van deze twee factoren: ten eerste het niet of niet voldoende op de hoogte zijn van de uiteindelijke bestemming... en ten tweede het korte verblijf in de haven eisen... dat de tankerbemanningen een filosofische kijk op het leven moeten hebben. In vergelijking daarmee kan men zich bij de Marine gelukkig achten; gewoonlijk is het vaarplan van een „cruise” weken tevoren bekend. Recreatie en passagieren wordt van te voren bekeken en alleen in geval van uiterste noodzaak wordt het walverlof ingetrokken.

Bemanningen van tankschepen brengen dus door hun beroep de meeste tijd op zee door en krijgen zodoende volop „zcedienst”.

Eindelijk kregen wij dan onze orders — een reis naar de Oostzee —. Er moest in twee havens gelost worden, Ornskoldvik en Lulea. Laatstgenoemde haven ligt aan de kop van de Botnische golf en eerstgenoemde ongeveer halverwege. Met hoogwater vertrokken wij uit Rotterdam. Buitengaats kwamen wij direct al in een sterke Z.W.-wind terecht.

In totaal heeft de „Kellia” ongeveer 50 man aan boord en na aftrek van de officieren blijven er voor dek-, machinekamer en civiele dienst respectievelijk vijftien, negen en tien man over. De dekdienst zorgt voor de uitkijk en de matrozen van de wacht; met gevolg dat er maar weinig matrozen voor de onderhoudswerkzaamheden overblijven. Het is mij een raadsel dat er nog aan de gestelde eisen van een goed onderhouden en schoon schip kan worden voldaan — maar het gebeurt, zonder drukte. De zo geheel andere omstandigheden bij de Marine maken hier een vergelijking niet mogelijk.

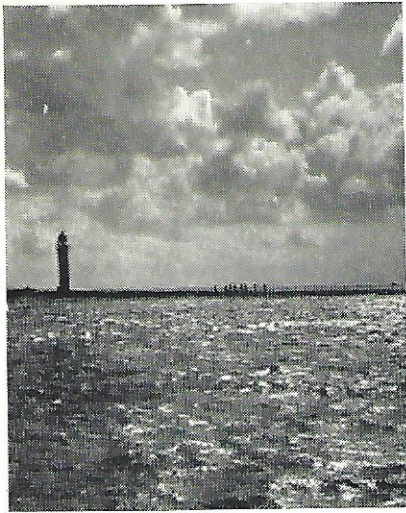
De reis naar Brunsbuttelkoog, de Noordzee-ingang van het Kielerkanaal duurde ongeveer 24 uur. Dat gaf mij voldoende gelegenheid om eens op verkenning uit te gaan en aan mijn nieuwe omgeving te wennen. De accommodatie van de dek-officieren bevindt zich in de midscheeps onder de commandobrug, de werktuigkundigen hebben hun verblijf achteruit. Het geheel lijkt mij een geschikte indeling. De maaltijden, die in een centrale keuken worden bereid zijn eenvoudig maar meer dan voldoende. Het menu is voor al de opvarenden hetzelfde.

Mijn belangstelling ging in het bijzonder uit naar een zeker ingrediënt dat op het menu onder de vreemde naam van „Labscaws” stond aangeduid. Ook al had je maar een klein beetje begrip van de Hollandse taal, wat zou je dan op je bord verwachten? In mijn verbeelding stelde ik mij van alles voor, zelfs de zotte gedachte dat men hier wel eens een „crabsclaws” mee zou kunnen bedoelen. In ieder geval toen het opgediend werd was ik nog niet zo wijs! Het had wel iets weg van hutspot, donkergekleurd door jus. Voorzichtig probeerde ik iets meer van de kapitein te weten te komen, doch hij kon mij alleen maar vertellen dat de Hollandse zeelieden van vroeger dit gerecht „Labscaws” hebben gedoopt en die naam heeft het tot op heden behouden. Hoe het ook zij het smaakte uitstekend. (Zie noot pag. 9).

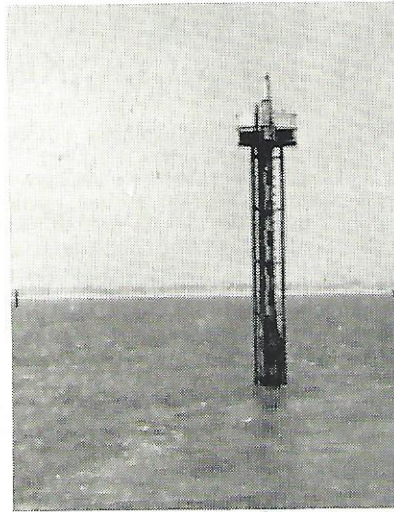
Het Kielerkanaal was indrukwekkend, vooral als men zich indenkt dat dit enorm waterbouwkundig werk niet voor handelsdoeleinden is gegraven, maar alleen om vóór de eerste wereldoorlog de Duitse Oostzee vloot door eigen territoriale wateren naar de Noordzee te kunnen laten varen. Oorspronkelijk was het dus niet de bedoeling dat het kanaal voor handelsdoeleinden zou worden gebruikt maar het schijnt nu toch rendabel te zijn en zelfs behoorlijke winsten op te leveren. De tonnage van de scheepvaart door het kanaal neemt jaarlijks toe, schepen onder Engelse vlag ziet men er niet zoveel als die van de Oostzee en naburige landen, maar dat is te begrijpen.

Ondanks diverse pogingen van geallieerde zijde is het kanaal gedurende de tweede wereldoorlog nooit buiten dienst gesteld, maar het arme Kiel aan de oostelijke ingang heeft de niet benijdenswaardige reputatie van de hevigst gebombardeerde stad in Duitsland te zijn. Wat een nachtmerrie moet dat voor de inwoners zijn geweest!

(vervolg zie pag. 8)

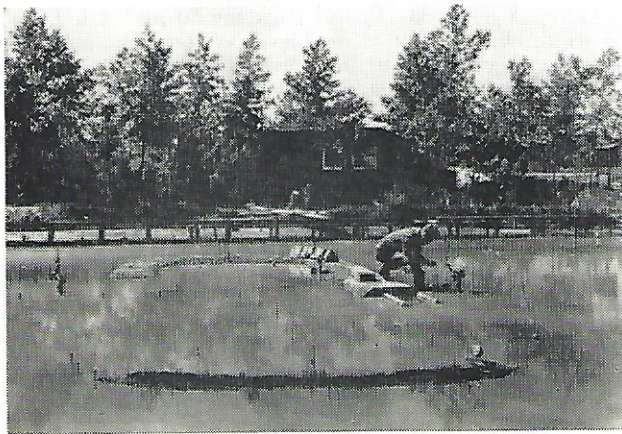


Dit is de vuurtoren van Hellevoetsluis aan het Haringvliet; nu nog een baken voor de scheepvaart, zal deze straks een historische relikwie zijn.

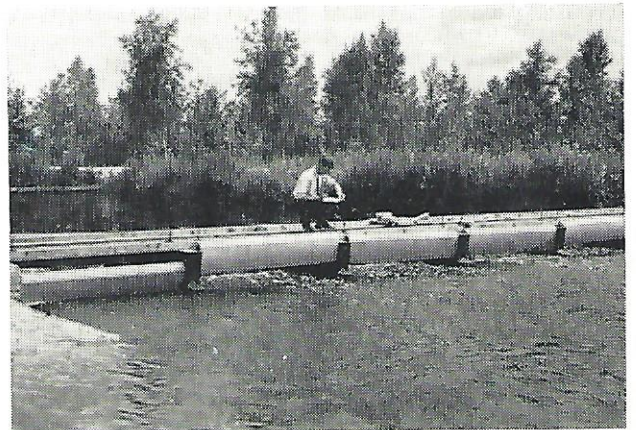


Een golfhoogtemeter in het Haringvliet.

Een badkuip in het Haringvliet



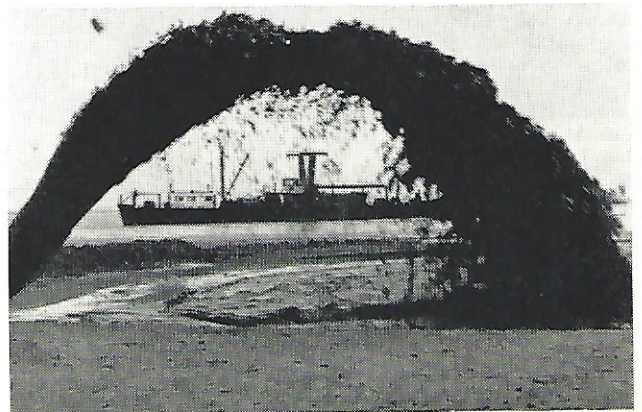
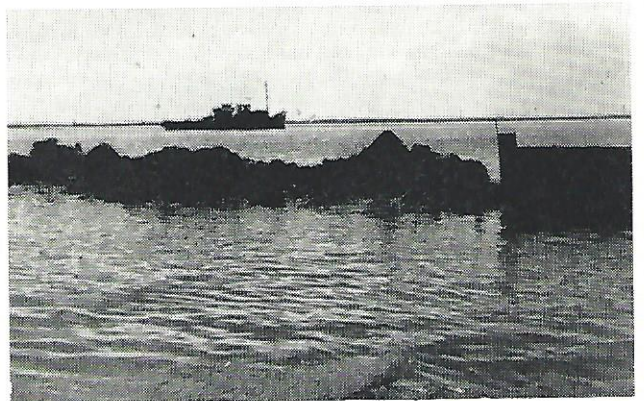
In het openlucht-laboratorium „De Voorst” in de Noordoostpolder heeft men uitgebreide proeven genomen met modellen op schaal van de te bouwen ringdijk, waarbij vooral de invloed werd bestudeerd die de stromingen tijdens de bouw op het dijklichaam kunnen hebben.



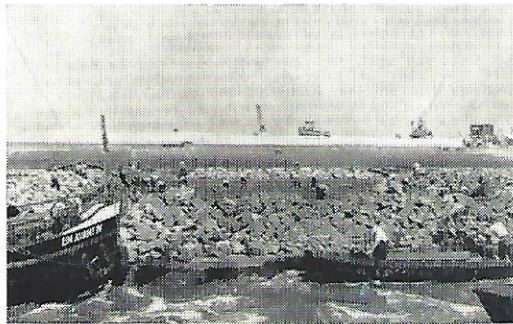
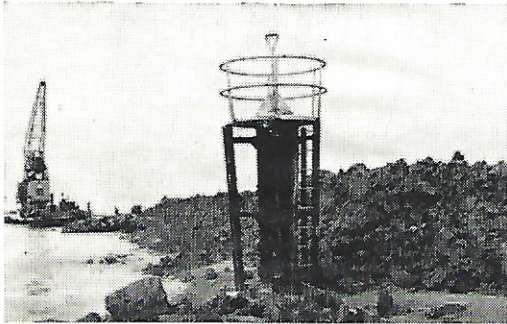
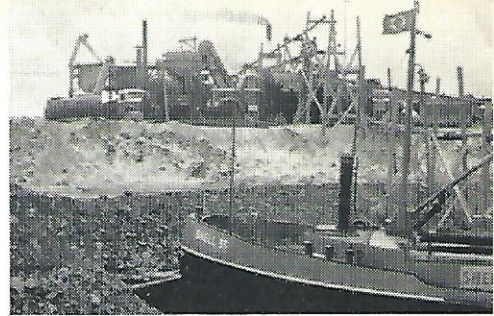
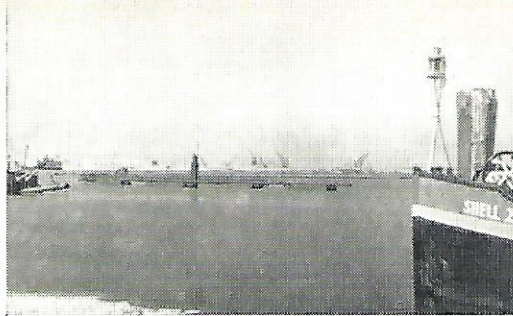
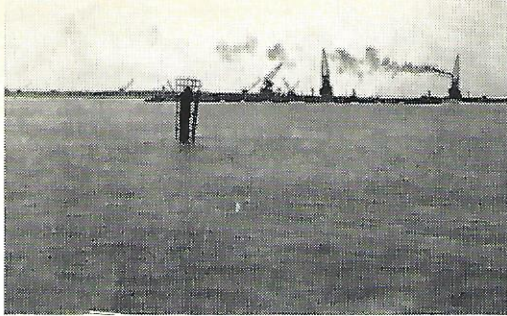
De snelheid van de kunstmatig veroorzaakte stroming wordt gemeten.



Een stapel basalthokken, benodigd om de zinkstukken te verzwaren, ligt in de werkhaven te wachten op verscheping.



Dijk in wording. Reeds zijn — over een oppervlakte van $\pm 55.000 \text{ m}^2$ — zinkstukken onder water aangebracht. Vervolgens legt men op niet te grote afstand van elkaar twee perskaden van klei aan (boven), waarna men tussen deze kaden zand spuit.



Boven: het werk aan de ringdijk in het Haringvliet is begonnen. Op de voorgrond een merkpaal. Deze zal straks in de dijk staan. Beneden: en de merkpaal staat er.

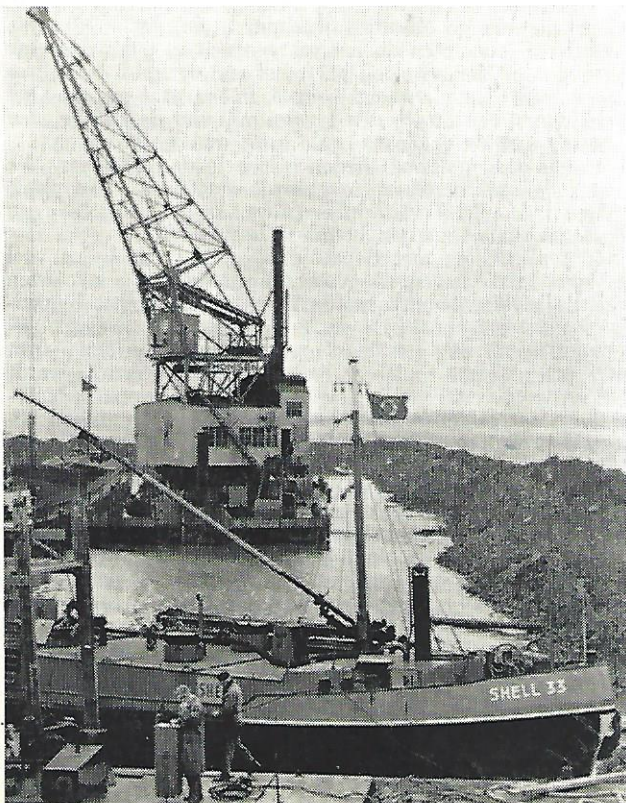
Gestadig groeit de dijk. De westkant van de ringdijk moet het eerst klaar zijn want van de zee kant dreigt het grootste gevaar. Een lichter voert asfalt aan (boven). De voet van de dijk wordt verstevigd met kraagstukken (kleine zinkstukken). Hierbovenop komen basaltblokken ter verzwaring (beneden).

Asfalt dient voor de afwerking van de dijk. Op de achtergrond een asfalteringsinstallatie en tankwagens (boven). Het asfalt wordt uitgestreken (beneden).

Een reusachtige badkuip met een lengte van anderhalve kilometer en een breedte van ruim een halve kilometer ligt thans in de monding van het Haringvliet; het eerste grote werk van het Deltaplan is volbracht. De eerste fase van dit plan omvat het afsluiten van het Haringvliet, de Grevelingen en de Oosterschelde. Na uitgebreide proeven met modellen op schaal in het openlucht-proefstation van het Waterloopkundig Laboratorium in de Noordoostpolder, begon men in februari van het jaar 1957 met het bouwen van een ringdijk midden in het Haringvliet, tussen de eilanden Voorne-Putten en Goeree-Overflakkee. Op 12 november 1957 werd de ring gesloten. Binnen deze ringdijk moet de bouwput komen voor het werk aan het sluiscomplex, dat midden in de afsluitdijk van het Haringvliet is geprojecteerd. In de dijk is een hoeveelheid asfalt verwerkt die voldoende is om een 10 meter brede weg over een afstand van 100 kilometer te asfalteren. Het afdammen van het Haringvliet zal alleen reeds 12 jaar duren en een bedrag van 300 miljoen gulden vergen.



12 november 1957; de ring wordt gesloten.



Nu moeten zand en water nog uit de badkuip worden verwijderd waarna men kan beginnen met de volgende fase: het bouwen van de sluisen.

Aan de landzijde van het eiland-in-woording is een werkhaven aangelegd.

De reis door het kanaal nam ongeveer tien uur in beslag, wij hadden het geluk dat we aan één stuk door konden varen. Als er veel schepen tegelijk zijn moet gebruik gemaakt worden van de „Lays-Bys”, plaatselijke verbredingen in het kanaal waar gewacht kan worden op tegemoetkomende schepen met als gevolg de nodige vertraging.

De drie mooie bruggen over het kanaal zijn al net zo indrukwekkend als het kanaal zelf. Om de verbinding tussen de beide oevers nog beter te maken zal binnenkort worden begonnen met de bouw van een tunnel nabij Rendsburg.

De meeste grote rederijen maken in de wintermaanden gebruik van de Oostzee loodsdiens. Zelfs onder gunstige omstandigheden is de navigatie in de Oostzee moeilijk en in de wintermaanden, wanneer de nachten lang zijn, worden de gevaren nog groter. We namen dus in de sluis te Holtenau een loods aan boord voor de reis naar Ornskoldvik en Lulea en terug. Dat dit goed zeemanschap was, blijkt uit het volgende: de tweede nacht na vertrek uit Holtenau reageerde het auto-alarm toestel op SOS-seinen. Het bleek dat een Duits schip in de Alands zee aan de grond was gelopen. Het was dik van mist en de kaart gaf een gebied van magnetische storingen, hetgeen vermoedelijk wel de oorzaak was van het aan de grond lopen. De „Kellia” was in de nabijheid; er bleek echter geen onmiddellijk gevaar te zijn en daar een reddingboot uit Stockholm bij het schip was om hulp te verlenen, vervolgden wij onze reis. In de korte tijd dat wij in de Oostzee waren liepen in drie dagen drie schepen vast, het leek wel of de Oostzee pogingen deed om het record van de beruchte „Goodwin Sands” te breken!

De „Kellia” heeft een ruime brug en kaartenkamer, in tegenstelling met een oorlogsschip, zodat een samenhoping van personeel ontbreekt. Het is ook niet nodig dat op de brug, zoals dit op een oorlogsschip wel het geval is, ontelbare spreekbuizen en ingewikkelde telefoons naar ieder deel van het schip zijn aangebracht.

Ongeveer zes uur in de morgen arriveerden wij bij de ingang van het Ornskoldvik fjord en de Zweedse loods werd aan boord genomen.

De omgeving was schilderachtig, het was nog twee uur voor zonsopkomst, maar in het oosten vertoonde de hemel reeds zijn gouden gloed waar tegen de naaldbomen scherp waren afgetekend. De zee en de daken van de huizen schitterden in het licht van de volle maan die nog vrij hoog aan de hemel stond.

De rust van de omgeving, de heldere lucht en de koude verhoogden de schoonheid van het geheel. Men kreeg de indruk dat de zon en de maan in een strijd waren gewikkeld om elkaar de loef af te steken wie de grootste bijdrage zou leveren aan dit schitterend schouwspel. Tezamen zorgden zij er voor dat de ongelooflijke schoonheid die ik bij het naar binnen varen van het fjord te zien kreeg met geen pen te beschrijven is. Op 62° noorderbreedte blijft de zon om deze tijd van het jaar (november) laag boven de horizon en vanwege deze „langzame zonsopkomst en ondergang” heeft men een lange schemering. Hierdoor wordt het bovenomschreven schouwspel nog mooier, maar bij slecht weer is het tegenovergestelde het geval. Ik had het geluk gedurende mijn tiendaags verblijf twee keer per dag dit mooie natuurverschijnsel te mogen bewonderen.

De „Kellia” meerde langs zijde de Shell installatie en begon onmiddellijk te lossen. De stookolie voor Ornskoldvik was hoofdzakelijk bestemd voor de grote papierfabriek die de belangrijkste industrie van de stad is. Daar de meeste huizen en kantoren oliestook hebben wordt ook stookolie voor huishoudelijke doeleinden gebruikt. De opslagtanks van de installatie waren vol en bovendien lag er nog een volle tanker. Dit schip zou daar „overwinteren”. Er was dus olie in overvloed en het scheen ongerijmd de „Kellia” ook nog naar Ornskoldvik te hebben gestuurd. Het noordelijk deel van de Botnische Golf is echter als regel tegen het einde van het jaar dichtgevroren en het aanvoeren van olie is dan zeer riskant.

De papierfabriek beschikt zelf ook over opslagruimte en het „ullage” probleem van de Shell installatie wordt opgelost door in lichters te lossen die voor verdere verschepping naar de tanks van de papierfabriek zorgdragen.

Onder normale omstandigheden lost de „Kellia” met een snelheid van ongeveer 1400 ton per uur maar nu er ook in een lichter gelost werd verliep het niet zo vlot.

Dankbaar maakte ik van de gelegenheid gebruik om

Ornskoldvik te bezoeken. De stad telt ongeveer 8000 inwoners, als men de omstreken er echter bijreken komt men op ca. 40.000. Men kan het dus bepaald geen grote stad noemen. Toch geloof ik niet dat ik ergens een gemeenschap heb gezien die zo goed in haar eigen behoefte voorziet.

De Amerikaanse opvatting dat alles in 't groot moet worden gedaan, of het nu het bouwen van een wolkenkrabber of van een brug is, hebben zij volgens zeggen overgenomen van hun Zweedse voorvaderen en als men Ornskoldvik ziet dan begrijpt men dat direct. Om te beginnen is de bouwgrond geen probleem, de ontwerpers van de stad en de architecten hebben met geen ruimtegebrek te kampen. Nergens ziet men een bouwvallig huis of gebouw. Het ziekenhuis heeft tot ver buiten de grens een zeer goede reputatie. Ik kwam nog voorbij twee scholen met uitgestrekte, aan de weg grenzende, speel- en sportterreinen. Het was juist „vrij kwartiertje” en kleine kinderen oefenden zonder toezicht aan de rekstok op zodanige wijze, dat het een gediplomeerd gymnastiekleraar tot eer had kunnen strekken. Het is niet te verwonderen dat de Zweden bij de Olympische spelen en internationale sportwedstrijden zo goed voor de dag komen.

In verband met de hoge lonen, geen werkloosheid en een gezonde economie is het duidelijk dat het iedereen goed gaat — ik zou zeggen in het bijzonder in Ornskoldvik en Noord-Zweden waar de regering het financieel aantrekkelijk maakt om aan de arbeidsvraag van de industrie te voldoen. In verband daarmee is een verblijf in Zweden voor een buitenlander duur en men moet zuinig zijn op zijn kronen anders komt men financieel in een moeilijk parket.

Indien er nog een schaduwzijde mocht zijn aan het leven in het noorden van Zweden dan zijn dat dunkt mij de lange donkere winterachten. Men zou denken dat deze een deprimierende invloed zouden hebben, maar schijnbaar is dat voor de bewoners van deze streken niet het geval. De Duitsers hebben, m.i. onjuist, een liefkoosde uitdrukking voor deze noordelijke Oostzeekusten „unheimlich”.

De papierfabriek schijnt de voornaamste bron van inkomsten te zijn. Hout waar de pulp voor de papierfabricage van gemaakt wordt, is natuurlijk overal en in grote hoeveelheden aanwezig. Zout wordt in grote hoeveelheden uit Nederland aangevoerd, zwavel uit Amerika en dan niet te vergeten het produkt dat mijn reis mogelijk heeft gemaakt, n.l. „olie”.

Een half uur nadat de voor Ornskoldvik bestemde lading was gelost vertrok de „Kellia”. Tijdens ons vrientwintig uur verblijf in de haven bleef het kwik flink beneden het vriespunt en in deze korte tijd waren de fjordkanten reeds met een dun laagje ijs bedekt. Het leek mij dat de vaart op Ornskoldvik voor dit jaar spoedig zou zijn afgelopen.

Na ongeveer zestien uur varen bereikten wij Lulea. Ook hier werden wij weer onthaald op die schitterend mooie zonsopkomst die een voorrecht van deze noordelijke streken schijnt te zijn.

Het binnenlopen van Zweedse havens is niet gemakkelijk en men moet uiterst voorzichtig navigeren. De kust ligt vol kleine rotsachtige eilandjes of klippen, de z.g. „scheren”, overal zijn ondiepten en het vaarwater is niet erg duidelijk aangegeven. Het echolood geeft het ene ogenblik 40 vadem aan en valt dan plotseling terug naar een paar vadem. Ook loodden wij een diepte van 1½ vaam onder de kiel hetgeen niet erg met de gegevens in de kaart overeen kwam.

Onder deze omstandigheden is een loods onmisbaar. We waren dan ook dankbaar zo'n persoon met intuïtie en plaatselijke bekendheid van deze nauwe, slecht bebakende en bochtige vaarwaters aan boord te hebben.

In tegenstelling met Ornskoldvik lagen er in Lulea veel schepen in de haven. De voornaamste bron van inkomsten van de stad is de uitvoer van ijzererts dat in het binnenland wordt gewonnen. De vraag naar ijzererts zal altijd blijven en neemt nog steeds in omvang toe. Ertsschepen treft men in Lulea aan totdat de haven dichtvriest, daarna wordt het erts uitgevoerd via de ijsvrije haven van Narvik in Noorwegen. Het gebied rondom Lulea is ook van strategisch belang door de nabijheid van de Finse grens. Lulea is militair gebied waar men steeds het gevoel krijgt uiterst voorzichtig te moeten zijn met wat men zegt of doet.

Toen wij kwamen was de steiger van de Shell-installatie bezet en de „Kellia” moest twee dagen op steigeruimte wachten. Toen ik eindelijk aan wal kon gaan, had ik het geluk dat de agent van de Maatschappij als „gids” met mij meeging. Lulea heeft 24.000 inwoners en is ongeveer op

dezelfde wijze ontworpen als Ornskoldvik; vanaf de buitenwijken loopt door het midden van de stad een rechte hoofdweg waar de zijwegen op gelijke afstanden op uitkomen.

De zee treft zich ieder jaar verder van de kust terug en het werd noodzakelijk om de inwoners met al hun hebben en houden te verplaatsen. Volgens zeggen werd deze verplaatsing van de stad met weinig geestdrift begroet!

Het landschap, waar naaldwouden en meren de overhand hebben, komt veel overeen met de rest van Zweden, alleen is het misschien wat vlakker. Niet ver van de kust ziet men nog verscheidene in verval geraakte ovens waar vroeger het ijzererts werd gesmolten. Het ijzerhoudende erts werd vroeger door Lappen met rendiersleden vanuit de bergen naar beneden gebracht.

Nu gebeurt dat echter op moderne, doch minder romantische manier en het erts wordt nu vanaf de mijnen nabij Kiruna per trein vervoerd naar de kade waar de ertscheepen gemeerd liggen. Behalve de reeds genoemde uitvoer van ijzererts heeft Lulea nog een grote staalfabriek die in de staalbehoefte van Zweden voorziet; in het bijzonder die voor haar scheepsbouwindustrie.

Ik begreep dat de Lappen een afzonderlijk en zelfstandig leven leiden. Het zijn nomaden, mensen dus zonder vaste woonplaats en ze zijn dan ook volkomen vrij her- en derwaarts te trekken. Toch bereiken ze nog een vrij hoge levensstandaard met wat het land oplevert en de verkoop van rendiervlees. Ik heb dat vlees geproefd en vond het heerlijk. De Lappen geven er de voorkeur aan om in de strenge winter de bergstreken te verlaten en naaar de kust te trekken. In de steden ziet men ze echter niet vaak. Aan grenzen behoeven de Lappen zich niet te storen, men treft ze ook aan in de noordelijke streken van Finland.

Ongeveer 5 km ten noorden van Lulea ligt Boden. Het is een garnizoensstad en evenals Aldershot in Engeland heeft het daar zijn bestaan aan te danken.

De omgeving is van nature geschikt voor militaire oefeningen, daar kunnen wij in Engeland wel een klein beetje jaloers op zijn. Het oefenterrein is moeilijk en dicht bebost, ideaal om zelfvertrouwen en initiatief te kweken wat speciaal veel waarde heeft bij de opleiding tot „Commando” of „Jungle”-troepen.

Een andere merkwaardigheid van Boden is het enorme gemeentehuis dat in aanbouw is. Het schijnt meer regel dan uitzondering te zijn dat iedere stad, ongeacht de grootte, imponerende gebouwen voor de burgerlijke instellingen

heeft en ik stelde mij zo voor dat de Zweden onder elkaar pochen wie wel het grootste gebouw heeft. Mijn gids scheen er eveneens zo over te denken en ik had medelijden met hem in verband met zijn bijdrage aan de Zweedse fiscus!!

Het ligt voor de hand dat de Zweden vlug zijn om met nieuwe ideeën voor de dag te komen of ze aan te nemen. Een goed voorbeeld daarvan is de inrichting van een warenhuis in Lulea die volkomen afwijkt van onze opvattingen op dat gebied. Men vindt op de verschillende etages van het gebouw op zichzelf staande winkels en restaurants. Een centraal verwarmde „passage” wentelt zich, zonder trap of roltrap, als een kurketrekker door het gebouw langs de winkels waar men van alles kan kopen vanaf een veter tot een televisietoestel. Men kan hier dus in een aangename temperatuur winkelen.

Mijn walverlof was afgelopen en de „Kellia” gereed om te varen. De terugreis naar Rotterdam verliep zonder bijzondere gebeurtenissen en de gehele reis hadden wij mooi weer.

Ik stel het op prijs dat de Shell mij door deze reis in staat heeft gesteld het leven aan boord van een tanker persoonlijk mede te maken en een kort bezoek aan Zweden te brengen. In mijn 25 jaar dienst bij de Marine heb ik dat voorrecht nooit gehad.

Tot slot nog een woord van hartelijke dank aan kapitein Deijmann van de „Kellia”, die er voor zorgde dat ik mij op zijn schip geheel thuis heb gevoeld.

Noot.

„Labsaws” is afkomstig uit het district Liverpool en een verbastering van het woord „Lobscouse”. Een populaire maaltijd in Liverpool en omgeving is „Irish stew” en „Lancashire hotpot” door elkaar gestampt. In de volksmond werd dit al gauw „scouse” genoemd wat afkomstig is van „Scouser”.

Mensen die in Liverpool zijn geboren worden „Scousers” genoemd. „Scouse” kan worden bereid met of zonder vlees en wordt dan respectievelijk „Lobscouse” en „Blindcouse” genoemd.

Liverpool wordt bezocht door schepen en zeelieden van vele landen en het duurde dan ook niet lang voordat men de „Scouse” aan boord ging klaarmaken.

Nederlandse zeelieden uit de zeltijd hebben het ook overgenomen en algemeen is het nu een boord van de schepen bekend onder de naam van „Labsaws”.

Aan boord van de Nederlandse Shell schepen wordt „Labsaws” uit de volgende ingrediënten bereid:

Aardappelen,
Uien,
Mals vlees of comed beef
Margarine,
Peper, zout, nootmuskaat,
Paneermeel.

„Maar die visjes waren best”

Zondag, 5 januari te Las Piedras, een oliehaven, welke een half uur varen vóór Pta Cardon ligt. Aan de ene kant van het einde der steiger een oude engelse tanker, aan de andere kant de nederlandse tanker „Kermia”. Op beide achterschepen een hoop bemanning, die enthousiast naar het vissen van enkele Venezolanen stonden te kijken. De behendigheid, waarmee deze mensen met een nylon-snoertje, een stukje lood en een haak *zonder* aas (!) de grote vissen uit het water weten te halen, is de moeite van het gadeslaan beslist waard.

Die morgen echter, speelde er zich een tafereeltje af, dat after all zó aardig afliep, dat ik het niet na kan laten, het U even voor te schotelen.

U moet n.l. weten, voor zover U daar nog niet eerder geweest bent, dat op die steiger een hele pelikaan-familie huist. Deze eigenwijs kijkende vogels met hun patent platvoeten, lange nek en dito snavel, zijn verzet op vis; zo zeer zelfs, dat een gevangen vis levend en wel zó naar binnen gewipt wordt via de „elastische” onderste helft van de sna-

vel, die dan door het gewicht van de prooi méér het idee geeft van een hangmatje met een vis er in! U kunt dus wel raden, wie van de toeschouwers op de eerste rij zitten als er weer mensen aan het vissen zijn. En hoewel de gevangen vis achteloos op de steiger gegooid wordt, valt het voor de dames en heren pelikanen toch bepaald *niet* mee om de vangst stiekum weg te pikken, want er is er altijd wel eentje bij die mensen, die de vogels dan kort en bondig wegjaagt. Zo zat er ook een jonge pelikaan bij, die steeds sjachrijniger ging kijken en het duurde dan ook niet lang of hij besloot op een andere manier onrechtmatig eigenaar te gaan worden van al die „visjes”. Met een gezicht van „Dat toekijken heeft me te lang geduurd!” plonste het dier in het water, zwom onder de steiger en bleef roerloos en strak naar een vislijn zitten kijken. Tot het lijntje werd opgehaald en een spartelende vis boven het water uit kwam. Dat was zijn kans! Een kort en bondig „hap” en weg was de vis. Maar bepaald niet weg voor hem was de lijn en de haak! Want de lijn zat stevig aan de

haak en de haak zat stevig in de snavel verankerend van de gulzigaard! De viszende Venezolaan echter, haalde onverstoord zijn lijntje in en of de vogel wilde of niet, hij werd, hevig fladderend, mee naar boven gehesen onder luid gejuich van de toeschouwers aan boord, terwijl de overige pelikanen doodstil en heel ernstig dit gebeuren zaten te aanschouwen. Het was eerst nog even een soort touwtje trekken tussen de Venezolaan en de vogel, maar al vlug kwam er een tweede man bij. Deze pakte de vleugels, spreidde ze uit en zetten op de uiteinden zijn voeten, zodat de „gevangene” gedoemd was te blijven zitten. De eerste visser nam zijn mes vervolgens en wrikte de snavel open, waarna no. 2 in elke hand een snavelpunt nam en zonder pardon de bek wagenwijd opsperde. Daarna begon no. 1 op zijn gemak de haak uit de bek los te peuteren. Na een poosje knoeien, was dit inderdaad gelukt, maar de bek bleek nogal gescheurd te zijn. Om echter de geleden pijn te verzachten, besloten de beide mensen een enkel visje in de nog steeds openstaande vogelbek te laten

zakken. De eerste man keek eens in het keelgat van de pelikaan, schatte even, zocht een flinke vis uit en mikte die er in. Hij wachtte tot die verdwenen was, zocht een tweede uit, welke met beide handen ook op dezelfde wijze in het keelgat werd gegooid. De ander stapte toen van de vleugels af en weldra vloog de pelikaan laag over het water weg. Daarna visten ze weer rustig verder, de bemanningen keken nog steeds toe, de pelikanen zaten weer druk te wachten op het einde van de steiger en een eind verder lag een vatsige pelikaan in het water te zuchten en te steunen vanwege de zware last, maar nam ondanks dat een houding aan, alsof hij zeggen wilde: „Al met al, maar die visjes waren best!”

Guus Weitzel,
4e w.t.k. s.t.s. „Kermia”.

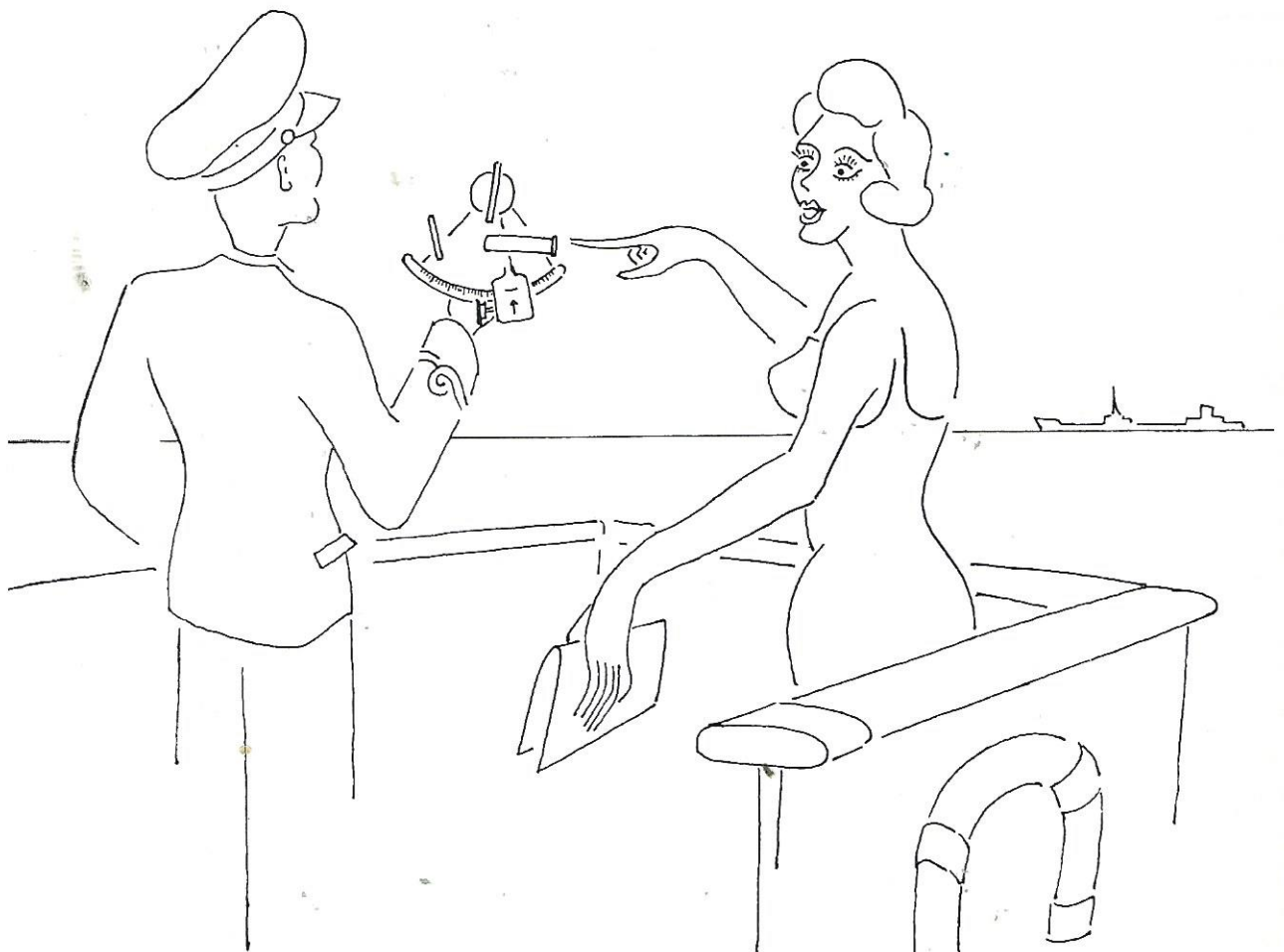
OP DE PLAAT . . . RUST!

Ongetwijfeld zullen onze lezers, wanneer zij daartoe gedurende een verlofperiode in de gelegenheid waren, bovendaand radioprogramma hebben beluisterd.

Dit programma wordt wekelijks op zondag door de A.V.R.O. uitgezonden en is speciaal bestemd voor de strijdkrachten. De heer R. Balten houdt het praatje en de muziekkeuze komt van militaire zijde.

Dit programma krijgt er met ingang van de komende eerste paasdag een broertje bij, n.l.: „Even bijdraaien”. Dit nieuwe programma zal één keer per twee weken afwisselend met „Op de plaat . . . rust”, de ether ingaan en zal die mensen voor de microfoon brengen die, op welke wijze dan ook, met de Nederlandse scheepvaart hebben te maken.

Mochten onze lezers t.z.t. suggesties hebben die het programma zouden kunnen verlevendigen dan verneemt de redactie dit gaarne. Ze zal voor doorzending hiervan aan de betrokken instanties zorg dragen.

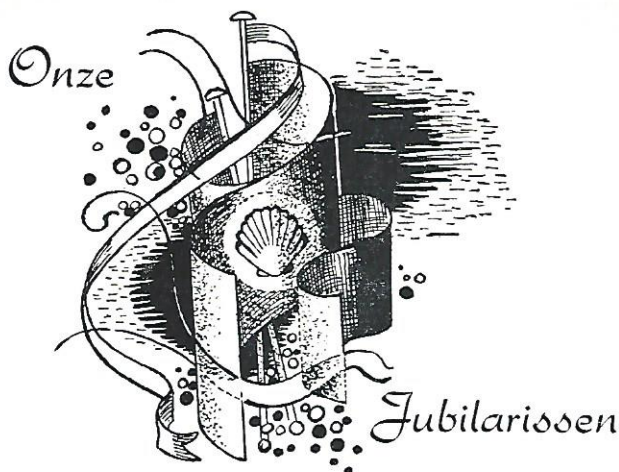


Gaan daar nu de kogels in ?

17



A. J. de Bruyn
Gezagvoerder
1933 - 23-2 - 1958



J. A. Bakker
2e Werktuigkundige
1933 - 23-2 - 1958



D. J. E. Boonstra
1e Stuurman
1938 - 17-2 - 1958



M. C. Verschuren
2e Werktuigkundige
1938 - 12-2 - 1958



J. Prins
2e Werktuigkundige
1943 - 12-2 - 1958



Tj. Kuyper
1e Stuurman
1948 - 3-2 - 1958



Wij nemen afscheid van....

De heer F. F. Sundquest trap op 28 november 1933 als 3e stuurman bij onze maatschappij in dienst. Op 1 juli 1937 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 januari 1939 tot 1e stuurman en op 1 januari 1949 volgde zijn aanstelling tot Gezagvoerder. Een groot gedeelte van zijn diensttijd bracht hij door in de Caraïbische wateren. Op 14 december 1957 droeg hij te Curaçao het commando van zijn laatste schip, het m.s. „Omala” over. Na afloop van zijn verlof wordt hem met ingang van 1 maart 1958 pensioen toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

REUNIE Z.V.S.

Oud-leerlingen van zowel de technische als nautische opleiding der Zeevaartschool Den Helder wordt hierbij medegedeeld, dat ultimo mei 1958 een reünie zal worden gehouden, waarbij — in verband met hun pensionering — afscheid wordt genomen van onze oud-docent Dr. F. D. Wierstra, alsmede van de administratrice mevrouw B. M. Brizee-Wuis.

Vrijwel alle oud-directeuren en oud-leraren (o.m. de heer Drs. Th. C. W. van Mierlo) sympathiseren met onze plannen en hebben reeds hun medewerking en financiële steun verleend om deze reünie te doen slagen.

Ook al mocht U niet in de gelegenheid zijn om persoonlijk te komen, zo verzoeken wij U desondanks Uw steentje te willen bijdragen; e.e.a. kan geschieden op girorekening 9559 van de Nuts-spaarbank te Den Helder (onder motti „reünie Z.V.S.”), of op enigerlei andere wijze aan het adres van de secretaris-penningmeester, hieronder genoemd.

Zodra wij Uw (correspondentie)adres ontvangen zullen wij U persoonlijk met de gang van

zaken in kennis stellen en blijven informeren.

De namen van degenen onder U, die onze actie helpen slagen, zullen tijdens bedoelde reünie worden bekendgemaakt.

Mogen wij ook op U rekenen?

v. h. Comité Reünie Z.V.S. Den Helder
de secretaris-penningmeester,
A. H. Brouwer,
H. A. Lorentzstraat 21, Den Helder.

BETALING ABONNEMENTSGELD 1958

Wij verzoeken onze abonnees die gewend zijn het abonnementsgeld per giro over te maken (dit zijn voornamelijk onze abonnees die met pensioen zijn), dit te doen door storting of overschrijving op onze girorekening No. 10349 t.n.v. Shell Tankers N.V., 's-Gravenhage, met op het „bij-strookje”: „Ab.geld t/m december 1958 bijlage „Van en Voor de Vloot”.

Van vele abonees ontvingen wij het abonnementsgeld over 1958 reeds die wij hiervoor dankzeggen. Laten degenen die het abonnementsgeld nog niet voldeden dit nú overmaken en niet wachten op een aanschrijving.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 24-12-'57 B. H. Cornelisse, 5e wtk., met mej. C. M. Beunk;
 31-12-'57 E. J. Remmers, 3e stm., met mej. M. B. J. Rulof;
 14-1-'58 J. Scheltes, 3e wtk., met mej. G. de Jong;
 15-1-'58 W. B. van Stappen, 5e wtk., met mej. K. Neder-
 veen;
 23-1-'58 P. M. Coté, 3e stm., met mej. R. Versteeg;
 24-1-'58 J. Simons, 3e stm., met mej. K. T. Zijlema;
 1-2-'58 C. A. J. Molhoek, 3e wtk., met mej. J. R. M.
 Jansen;
 18-2-'58 R. E. van der Miesen, 1e stm., met mej. C. Roest.

Geboren:

- 31-10-'57 Alberta Anna, dochter van S. Rinkema, 5e wtk.,
 en mevr. G. Rinkema-Oosterman;
 1-1-'58 Astrid, dochter van W. Scheurkogel, 3e stm., en
 mevr. C. Scheurkogel-Looije;
 5-1-'58 Magda Gertrude, dochter van E. B. Veenhof, 3e
 stm., en mevr. M. C. Veenhof-Rensen;
 8-1-'58 Karin Yolanda, dochter van J. G. J. van Ulsen,
 4e wtk., en mevr. E. W. van Ulsen-Tip;
 18-1-'58 Erik Jan Hendrik, zoon van G. J. Visscher, 4e
 wtk., en mevr. C. Visscher-Van Steensel;
 21-1-'58 Charlotte Hilde Con, dochter van J. W. v. d.
 Veen, 4e wtk., en mevr. J. C. v. d. Veen-Horlings;
 28-1-'58 Maria Ingeborg, dochter van J. van der Werff,
 4e wtk., en mevr. J. C. van der Werff-Remeeüs.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand januari 1958.

- In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: L. Muyskens, F. F. Sundquest, J. Sieben, A. v. d. Wolf; 1e stl.: G. W. Verboom, T. G. J. Roeten, F. A. de Kaart, L. H. de Vries, J. Ruyg, C. W. A. Snel; 2e stl.: P. R. van Kranen, P. B. Hibma, J. F. Roukema, H. H. Hacken, H. Edens; 3e stl.: P. C. Rakké, E. J. Evenaar, P. Hoogesteger, P. M. Coté, J. J. Runnenburg, J. H. Camfferman, C. Vlas; Hfdwtk.: E. A. Stam, J. Best, D. van Santen, J. van der Hoek, P. J. de Bruyn, G. J. Weidema, J. C. v. d. Bijl, H. J. C. Bosselaar; 2e wtk.: J. aan de Wiel, J. J. de Jonge, J. M. Nobels, W. Biesheuvel, J. A. de Lange, I. J. Vreke; 3e wtk.: J. H. M. Schrijver, A. W. Brakel, P. J. A. Wibier, J. Vrijheid, H. W. Bosman; 4e wtk.: J. Groen, J. de Jong, C. L. H. Stocking Korzen, A. Modderman, J. Mostert, H. G. A. C. Sloesen; 5e wtk.: P. v. d. Biggelaar, R. Dikken, W. F. J. Boussen, L. Cijssouw, A. v. Dijk, N. Apeldoorn, J. T. Reuvekamp Gille, W. B. van Stappen, J. Boerstol, J. B. Mensert, J. J. Kosten, J. M. van Herpen, A. R. Dedert, W. C. van Brummelen; ll.wtk.: R. Zijp; bootslieden: P. Both, H. Baris, C. J. de Fouw, J. B. Huizer, P. H. de Vries; timmerlieden: Th. A. Keukens, H. Speyer, B. Noordijk, A. v. Vessem, G. J. J. v. d. Stolpe; voorlieden: P. D. Spaans, A. F. Blaauwikel, D. G. Schalker; pomplieden: P. J. Waasdorp, C. W. v. Duivenboden, J. J. v. d. Kley, G. Stuik; ch. hofmeesters: J. J. Pieters, A. Zoutewelle, H. Scharloo, M. Boere; chef kok: M. Mellaart, H. S. Severijnen, H. Th. Wigmans, C. A. Pieters, A. Onderstal.
- In Engeland gearriveerd:** Gezagv.: P. A. Koops, I. Roos.
- In Australië gearriveerd:** Gezagv.: A. A. Becu.

TEWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Abida”: 2e wtk.: C. Veenstra; 4e wtk.: J. D. Nijholt.
 m.s. „Camitia”: Chef kok: J. Lalleman.
 m.s. „Cumilia”: Gezagv. H. Bakker; bootsman: J. Hofman.
 m.s. „Etrema”: 3e wtk.: A. Spuybroek.
 s.t.s. „Kabylia”: 3e wtk.: H. Blaauw; 4e wtk.: T. J. Wouters.
 s.t.s. „Kalinga”: Gezagv.: R. J. Datema; 1e stm.: G. F. de Boer; 4e stm.: M. A. Busker; 3e wtk.: H. E. Nijzink; 4e wtk.: M. P. Bekkens; 5e wtk.: J. R. van Dalzen; bootsman: H. L. Klop; timmerman: Th. A. Keukens; voorman: K. H. Woldring; pompman: P. v. d. Zalm, ch. hofmeester: R. de Jager, chef kok: J. W. v. d. Weyde.
 s.t.s. „Kalydon”: bootsman: G. F. Veth, timmerman: A. Lankhorst.
 s.t.s. „Kara”: Gezagv.: P. J. Boudier; 1e stm.: J. G. C. de Man; 3e stm.: J. Vaandrager; 4e stm.: B. Ritman; ll.stm.: H. Schikker; Hfdwtk.: H. J. W. Huiskens; 2e wtk.: J. M. Hittenhausen; 5e wtk.: J. Reichman; ll.wtk.: C. A. Jongepier; bootsman: H. C. den Daas; timmerman: M. Zuiderwijk; Voorman: P. D. Spaans; pompman: C. W. van Duivenboden; ch. hofmeester: A. Markestein; chef kok: P. L. de Willigen.

- s.t.s. „Katelysia”: 1e stm.: K. Prins.
 s.t.s. „Kermia”: 2e wtk.: J. J. Binkhorst.
 s.t.s. „Khasiella”: 3e stm.: H. Olyrhook.
 s.t.s. „Kopionella”: 5e wtk.: S. Rol.
 t.e.s. „Koratia”: 5e wtk.: B. H. Cornelisse.
 s.t.s. „Korovina”: Gezagv.: N. P. J. van Doorn; 3e wtk.: F. v. d. Berg; chef kok: C. A. Verhulp; chef hofmeester: J. Brussé.
 s.t.s. „Kosicia”: 5e wtk.: G. G. Wolsink.
 s.t.s. „Krebsia”: 5e wtk.: C. Kloosterboer; ll.wtk.: J. J. Langendoen; bootsman: S. Dijker; timmerman: A. Pronk; voorman: Th. de Vrij; pompman: J. J. J. Driessen, ch. hofmeester: G. A. Haasbroek; chef kok: J. J. de Ruyter.
 s.t.s. „Kryptos”: ll.wtk.: C. J. den Holalder.
 m.s. „Omala”: Hfdwtk.: T. v. d. Berg; 2e wtk.: J. T. Renes.
 t.e.s. „Theobaldus”: 2e stm.: H. H. J. Dijkhuizen; 5e wtk.: J. K. Kuit.
 s.t.s. „Vasum”: Gezagv.: W. C. v. d. Wagt; 1e stm.: T. J. v. d. Vrie; 4e wtk.: De Visscher; 5e wtk.: H. E. Daniels; 5e wtk.: J. v. d. Vlies; bootsman: S. Visser, timmerman: B. Noordijk; voorman: J. C. v. Noppen; pompman: J. J. v. d. Kley; ch. hofmeester: B. H. Nakken; chef kok: H. Th. Wigmans.
 s.t.s. „Vivipara”: 2e stm.: W. Th. Spier; 2e wtk.: P. J. v. d. Waals; 4e wtk.: D. Tolsma.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: C. Cupido, W. A. Spoel, G. Kruswijk; 3e stl.: R. Jousma, J. A. Sarucco, A. A. M. Evers, J. G. de Ruiter; 2e wtk.: P. Roerade.

Naar de West vertrokken: Gezagv.: A. W. H. Lamberty, B. J. Dammers; 2e stl.: J. W. Bakker, J. H. A. Budding; 3e stl.: W. Scheurkogel, N. A. Jager, D. Gilhuis; 2e wtk.: G. Boer; 3e wtk.: W. J. v. d. Hoek, R. W. H. Buitenrust Hetteema.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: K. Visser, J. H. A. Budding, W. Th. Spier, dipl. 1e Stm. G.H.V., E. F. Beuerle theor. ged. v. h. dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stm.: T. Borsboom, dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm.ll. B. Ritman, L. B. A. v. Bruinse, 3e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. M. Hittenhausen, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: R. W. H. Buitenrust Hetteema, dipl. „B” als Scheepswtk., A. Lobs, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. Reichman, D. Visscher, J. v. d. Vlies, S. Rol, C. Schornagel, J. Lokman, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk., T. J. Wouters, M. W. D. Meyer, G. G. Wolsink, R. H. Gijsberts, A. H. Vroom, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: G. J. B. Hartman, W. J. Meuldijk, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stm.: T. Borsboom; 4e stm.: B. Ritman, L. B. A. v. Bruinse; 4e wtk.: T. J. Wouters, D. Visscher, R. H. Gijsberts, J. Lokman; 5e wtk.: K. Frankfort, L. H. Klippel, C. de Witte, J. P. Bol, D. J. v. d. Scheur, J. N. de Boer, A. J. Bakker, S. A. Broek, P. H. M. v. d. Veen, G. J. B. Hartman; bootsman: J. Hofman; timmerman: A. Lankhorst; pompman: K. Grootendorst, chef kok: J. Lalleman.

Terug uit militaire dienst: 5e wtk.: J. W. C. Willemsen, W. Veerman.

Nieuw aangenomen: stm.ll.: H. Schickers; ll.wtk.: J. J. Langendoen, C. A. Jongepier, C. J. den Hollander.

In dienst getreden: bootsman: J. A. G. v. Beers, W. I. Ruytenberg; chef kok: A. Knegt, J. W. v. d. Weyde.

Met pensioen: Gezagv. F. F. Sundquest, P. A. Koops, I. Roos; Hfdwtk.: L. J. Marico.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stm.: J. F. Roukema, K. Visser; 3e wtk.: Th. P. van den Nieuwendijk, C. Voest, P. J. A. Wibier; 4e wtk.: H. G. A. C. Sloesen; 5e wtk.: H. Bont, J. H. van Dillewijn, J. K. de Jong.

De dienst verlaten: bootsman: J. B. Huizer, P. Both; voorman: J. v. Rijswoud; pompman: P. J. Waasdorp; chef kok: A. Knegt, M. Mellaart.

SHELL TANKERS N.V. WALPERSONEEL.

Tewerkgesteld: H. Poot ex C.S.M. Curaçao, L. Kerstens ex C.S.V. Venezuela.

De dienst verlaten: mej. W. Thiel, mej. J. van der Linden. Gepensioneerd: J. H. de Roo.

Overgeplaatst: C. Plomp van M.D. naar A.P., J. J. C. Tangel van A.P. naar S.O.

Jubilea: B. J. Jaquet sectie C.C. 30 jaar.

Gehuwd: J. W. Span (sectie I.D.) met mej. N. van Vliet.

Geboren: Maria Christina, dochter van J. G. Holtrop; Ria Alida, dochter van A. v. d. Spelt; Paul Robert, zoon van R. Speyer.