

# van voor de **Vloot**

Redactie: W. B. Kruysmulder.

Administratie: Mej. N. Gerstel.

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



TIGER BALM GARDEN—SINGAPORE

foto J. K. van der Lee

## Pasen 1959

*Wij zeggen: Pasen, vroeg dit jaar,  
Maar denken nog aan Kerstfeest;  
Zij leven met de Heiland mee  
Die immer uit Zijn Woord leest.  
Aandachtig luistert 't jonge kind  
En vraagt aan Moeder dan:  
Of Vader op de grote zee  
Dit ook nu horen kan.  
De bijbel is de grootste schat  
In huis en op de boot.  
Zij leidt je op de schoonste weg  
Zij steunt je in de nood.  
Zij overbrugt de lange tijd*

*Van scheiding door het werk  
Van hem die op de zee verblijft  
En 't maakt ons beiden sterk.  
Dus zingen wij „van wees gegroet  
Gij eersteling der dagen”,  
Dat klinkt op zee nog wèl zo goed  
Wij zullen 't vader vragen,  
Dat hij met ons de eerste dag  
Als 't dit jaar Pasen is,  
In de morgenstond dan medezingt:  
Het lied Verrijzenis.*

*de zeemannsvrouw*

## DE ZEEARMEN GAAN DICHT

### II

#### De voornaamste werken in vogelvlucht.

„De Deltacommissie is door haar nadere studie gesterkt in haar overtuiging, dat de afdamming van de zeearmen tussen de Rotterdamse Waterweg en de Westerschelde de enig aanvaardbare oplossing biedt voor de beveiliging tegen stormvloed. Deze werken vormen tezamen één onverbreekelijk geheel.”

Deze samenvatting schreef de Deltacommissie in het advies, dat zij op 18 oktober 1955 uitbracht. In het eerste artikel hebben we gezien waarom het Deltaplan voor de beveiliging van ons land een onontkoombare noodzaak is. De voornaamste werken willen we thans iets nader onder de loep nemen.

#### Stormvloedkering in de Hollandse IJssel.

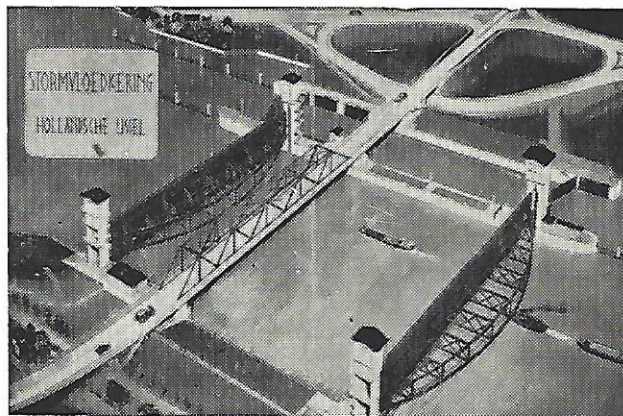
Een blik op de kaart vertelt ons dat de Hollandse IJssel tot aan Gouda toe in open verbinding staat met de Noordzee. De kronkelende dijken op meer dan 40 kilometer afstand van de Noordzee zijn dus zeedijken, die de zeer lage polders van het dichtstbevolkte deel van Nederland moeten beschermen. Hoe weinig de hier en daar griezelig zwakke dijken op hun taak waren berekend, bleek bij de stormramp. Op verschillende plaatsen begon het water over de dijken te stromen; hier en daar ontstonden al stroomgaten en alleen door snel ingrijpen en door de gelukkige aanwezigheid van zandschuiten, waarmee de gaten voorlopig konden worden gedicht, is het meest kwetsbare deel van ons polderland tussen Rotterdam, Leiden en Gouda gespaard gebleven voor een overstroming, die de gevolgen van de stormvloed vele malen ernstiger van omvang had doen zijn!

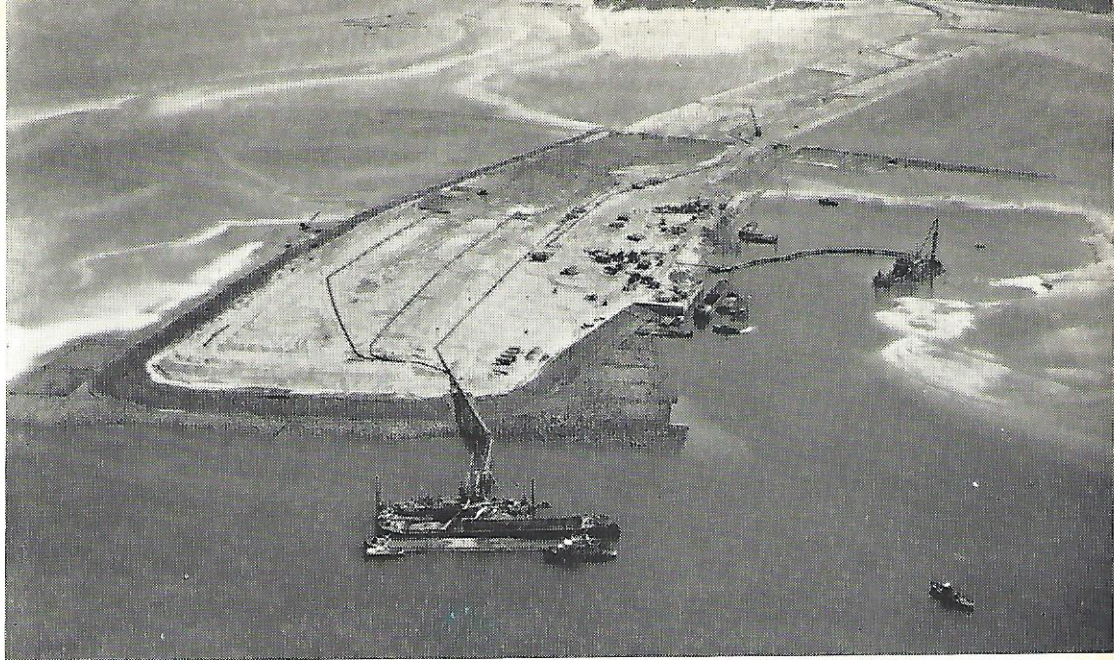
Het verhogen van de dijken langs de Hollandse IJssel zou door de slappe ondergrond een haast onbegonnen en zeer kostbaar werk zijn geworden. Een vaste dam betekent een hinderpaal in deze drukke waterweg tussen Amsterdam en Rotterdam, waar jaarlijkse ca. 75.000 schepen passeren. Daarom adviseerde de Deltacommissie tot de bouw van een z.g. stormvloedkering, waarmee al in juni 1954 een begin

werd gemaakt. Deze kering is het verst gevorderde onderdeel van het Deltaplan. In januari 1958 was men zover gevorderd, dat als het nodig is de Hollandse IJssel door een zware schuif van niet minder dan 80 meter breedte en 11.5 meter hoogte voor de naderende vloed kan worden afgesloten. In het geheel komen er twee keringen, die elkaars reserve zijn en onafhankelijk van elkaar kunnen werken met een grote schutsluis ernaast. Tegelijk wordt over de IJssel een moderne verkeersbrug gebouwd, waardoor de Krimpener Waard wordt ontsloten en aansluiting krijgt op de grote verkeerswegen in de omgeving van Rotterdam.

#### Het Drie-eilandenplan.

Door dammen in het Veerse Gat en de Zandkreek zullen Walcheren en de beide Bevelanden met elkaar één schiereiland gaan vormen. De Deltacommissie heeft erop aangedrongen zo vlug mogelijk met het Drie-eilandenplan te starten, omdat dit uitstekend kan dienen als proefkonijn





Afsluitdam in het  
Veerse Gat

voor de grotere afsluitingen. De dam in het Veerse Gat wordt zoveel mogelijk zeewaarts gebouwd, zodat men ervaring kan opdoen in een gebied dat openligt voor de aanvallen van de zee.

Ervaring hoopt men onder andere op te doen met caissons van nieuwe constructie, de gevaarten van gewapend beton ter grootte van flinke flatgebouwen, die het eerst bij de invasie in Normandië in 1944 zijn gebruikt voor de aanleg van kunstmatige havens en die onder meer bij het dichten van het laatste stroomgat in de dijk bij Ouwkerk hun waarde hebben bewezen.

Verder wil men in het „proefstation” nagaan, in hoeverre de nieuwe materialen de plaats kunnen innemen van de tot nog toe gebruikte, die schaars of duur zijn. Zo wordt zand-asfalt onderzocht dat klei eventueel zou kunnen vervangen, en wordt nagegaan of mijnsteen, plastics en nylonweefsels als nieuwe materialen aan het arsenaal van de waterbouwers kunnen worden toegevoegd. In 1956 werd met de uitvoering van het Drie-eilandenplan een begin gemaakt. Nadat de twee dammen gereed zijn gekomen, hoopt men een landaanwinst van ca. 2000 ha te kunnen behalen. Binnen de afsluitdammen zal een meer met een oppervlakte van ca. 1600 ha overblijven.

#### De afsluiting van het Haringvliet.

De ongeveer 5 km lange dam in het Haringvliet wordt niet het grootste, maar wel een van de meest spectaculaire onderdelen van het Deltaplan. In deze dam wordt namelijk „de kraan” van het Deltasysteem gebouwd, een enorm complex van uitwateringsluizen van 1 kilometer lengte met 17 openingen, die elk 56,5 meter wijd zijn. Midden in de brede zee-arm is hier een ringdijk gebouwd van bijna 1,5 km lengte en een breedte van 600 meter. Nadat de ring geheel was gesloten, is men thans bezig met de installatie van een bemalingssysteem. Aan het einde van dit jaar hoopt men het water binnen deze ring uit te malen, zodat er in open zee een grote bouwput zal ontstaan. Binnen deze ringdijk gaat men dan beginnen aan de bouw van de uitwateringsluizen. Zijn deze gereed — voor de bouw staat 5 jaar — dan wordt de ringdijk weggebaggerd en gaat men beginnen aan de eigenlijke dam, die ook nog een scheepvaartsluis krijgt.

De Haringvlietdam wordt niet ten onrechte een „kraan” genoemd, een kraan die van het grootste belang is bij de waterbeheersing in ons land. Het voornaamste wapen in de strijd tegen het sluipende zoutgevaar is het zoete water. Juist daarom is het zaak, het rivierwater niet ongebruikt naar zee te laten stromen, maar een zoetwaterspaarpot aan te leggen, waarover al in het eerste artikel is gesproken. Bij het maken van de afsluitingen moet men er wel rekening mee houden, dat er een uitstroombogelijkheid blijft wanneer er veel rivierwater moet worden afgevoerd. Zou het Haringvliet volkomen worden afgesloten, dan moet alle rivierwater via de Nieuwe Maas en de Rotterdamse Waterweg

zijn weg naar zee vinden, wat zou betekenen dat het water hier zo snel zou gaan stromen, dat niet alleen de scheepvaart hinder zou ondervinden, maar bovendien de bodem zou worden uitgeschuurd en de oevers aangetast. Bovendien moet er voor de grote massa's ijs, die soms in februari en maart voorkomen, langs het Hollandsch Diep en het Haringvliet een niet te nauwe weg naar zee blijven bestaan. In die tijd zullen alle schuiven van de sluisen wijd worden opengezet, waardoor de getijbeweging op het Haringvliet en het Hollandsch Diep tijdelijk wordt hersteld; zo nodig zullen zware ijsbrekers de ijsmassa's een handje helpen om het warmere zeewater te bereiken.

#### De grootste twee dammen.

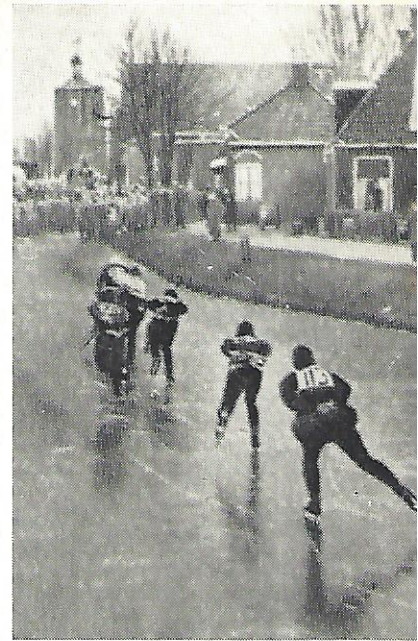
De grootste afsluitingen komen ten noorden en ten zuiden van Schouwen-Duiveland. De vloedstromen om dit eiland ontmoeten elkaar steeds in hetzelfde gebied en de ebstromen gaan daar enkele uren later ook weer uit elkaar. Op dit punt — het z.g. wantij — wordt eerst de Grevelingendam gemaakt, die de twee grote zegaten als het ware los van elkaar maakt. Deed men dit niet en damde men b.v. eerst de Oosterschelde af, dan zou de stroming in het Brouwershavensche Gat ontoelaatbaar toenemen.

Is de Grevelingendam klaar, dan komt het Brouwershavensche Gat aan de beurt. En tenslotte als laatste werk het moeilijkst af te sluiten zegat, de Oosterschelde, waar elke keer bij eb en vloed 2000 miljoen kubieke meter water wordt verplaatst en waar op enkele plaatsen diepten tot wel 40 meter voorkomen! Wat omvang betreft is dit onderdeel te vergelijken met de bouw van de grote afsluitdijk, alleen met dit verschil, dat in Zeeland het tijverschil veel en veel groter is. Wanneer hier de laatste opening is gedicht, zal het zeefront in zuidwest Nederland ruim 700 km zeedijk zijn verkort.

#### Volkerakdam.

De dam in het Volkerak zal de scheiding vormen tussen het z.g. Zeeuwse Meer en de wateren ten noorden hiervan. De inlaatsluizen in deze dam worden opengezet wanneer in het voorjaar de sneeuw op de bergen gaat smelten en grote hoeveelheden zoet rivierwater worden afgevoerd. Het Zeeuwse Meer stroomt dan vol en wanneer de hoogst toelaatbare waterstand is bereikt, gaan de sluisen dicht. Dan heeft men een enorm reservoir met ongeveer 500 miljoen kubieke meter kostbaar zoetwater verkregen, waardoor de landerijen in West Noord-Brabant in droge tijden bevoeid kunnen worden en de verzilting van de Zeeuwse eilanden kan worden tegengegaan.

Na de voornaamste werken, die voor een deel al aan de gang zijn of de komende jaren op gang zullen komen, in vogelvlucht te hebben bekeken, willen we in het laatste artikel een blik werpen op de toekomst van het Delta-gebied.



## Een herinnering aan de Friese Elfstedentocht 1956

Ieder jaar trekt de Friese Elfstedentocht – wanneer er ten minste ijs is (en een ieder weet dat hieraan in ons land nog wel eens iets mankeert) – meer deelnemers. De romantiek van het avontuurlijke schijnt de mensen te pakken. Velen vergeten echter dat hun capaciteiten aan grenzen gebonden zijn. De deelnemers aan dit grootse Nederlandse schaatsevenement moeten namelijk een moeizame strijd leveren tegen de felle vrieskoude, het soms slechte ijs, de snerpande wind en tegen zichzelf.

Een ieder die zich aan dit grote avontuur waagt, moet belist niet onvoorbereid starten. Vooraf dient men zijn krachten terdege te meten.

Aan de vooravond van de laatst gehouden Elfstedentocht van 14 februari 1956, was het in hotel „De groene Weide” te Leeuwarden een druk bewegen van schaatsrijders, organisatoren, journalisten en belangstellenden. Er hing een sfeer zoals die er alleen is bij dit grootste schaatsevenement. Toen 'snachts de laatsten naar bed gingen, stonden de eersten al weer op.

's Morgens om 5.30 uur gaf de start van de wedstrijdrijders, bij het licht van de enorme magnesiumfakkels van film en televisie, een sprookjesachtig aanzicht.

Kort nadat de wedstrijdrijders vertrokken waren, gingen tussen 6 en 8 uur ook de toerrijders het onbekende tegemoet. Het was een lust voor het oog hen over het zeer smalle pad dat over het ijs geveegd was, te zien schuiven. In tegenstelling met de wedstrijdrijders gold bij deze toerrijders meer het gezonde plezier, dat echter later vergald werd, omdat, zoals toen bleek, van de ruim 6500 deelnemers velen hun krachten hadden overschat.

Vele tegenslagen moesten worden overwonnen, en slechts degenen die zowel lichamelijk als mentaal getraind waren, konden deze titanentocht met succes volbrengen.

Klokslag 8 uur begint ook voor mij de tocht. Dik ligt overal de sneeuw, maar het landschap heeft nog niet de wijde verlatenheid der polders.

Tientallen kilometers zijn inmiddels al achter de rug en Sneek komt reeds in zicht, maar men gaat voort met precisie en vasthoudendheid. IJlst, Sloten, Stavoren, Hindelopen, Workum; groepen mensen staan langs de kanten. Ook zij voelen zich deelgenoot aan dit grote avontuur. In feite waren zij dit ook, al was het alleen al door het vele werk dat vrijwel ieder van hen had verzet om de ijsvlakten enigszins berijdbaar te maken.

De strijd tegen sneeuw en ijs vergde echter zoveel doorzettingsvermogen, dat velen Bolsward (99 km) niet zouden bereiken.

In het programmaboekje van de Friese Elfsteden Vereniging staat niet voor niets:

„Bedenk, dat inzinkingen een normaal verschijnsel zijn, doch bedenk ook, dat het beter is om op te geven en het een volgende keer nog eens te proberen, dan om het eindpunt - koste wat het kost - te willen bereiken en zijn gezondheid daarmee, wellicht blijvend, te schaden.

Bij Harlingen (116 km) krijgt men de harde noord-noordwesten wind pal tegen en bij velen wordt de vermoeidheid dan ook goed voelbaar. Het moeilijkste en zwaarste deel van de Elfstedentocht, het traject Franeker-Dokkum, dient zich inmiddels aan. Een tocht van hardheid en eenzaamheid. De laatste loodjes wegen het zwaarst. Eindelijk, daar komt Dokkum (174 km) in zicht; nog maar 25 km en de strijd is gestreden.

Tergend langzaam gaan de laatste kilometers. Komt de finish dan nooit in zicht? Maar eindelijk, wanneer men de duizenden mensen langs de stadgracht aan de voet van de Oldenhove geschaard ziet, is de finish niet ver af.

Deze boeiende tocht – die een lengte heeft van 200 kilometer – wordt gereden over dikwijls moeilijk begaanbaar ijs, met felle vrieskoude of striemende sneeuwjachten, en eindigt voor velen anders dan zij zich dit voorstellen.

I. J. A. v. D.



De ere-medaille

# Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(Van onze correspondent in Den Haag)

De gebruikelijke nieuwjaarsredevoe-  
ringen van veler steden eerste bur-  
gers en voorzitters van kamers van  
koophandel plegen evenzovele ver-  
langlijsten te zijn van hetgeen er in  
de hoofden en harten van gemeente-  
naren en bedrijfsleven leeft. De  
nieuwjaarsredevoeving van onze Haag-  
se burgemeester, Mr. H. A. M. T.  
Kolfshoten, was daarop bepaald geen  
uitzondering. In kort bestek kregen  
wij nog eens te horen wat ons in de  
residentie aan problemen bezighoudt  
en de burgemeester maakte van zijn  
hart geen moordkuil, toen hij onom-  
wonden en duidelijk stelling nam te-  
gen zekere plannen om „een deel van  
Den Haag te verbannen naar de Ve-  
luwe zandverstuivingen of naar er-  
gens tussen Assen en Almelo”. „Een  
dodelijke hartoperatie, waarmee het  
historisch fundament wordt aangetast  
waarop het Nederlandse bestuur sinds  
eeuwen rust in het hart van Holland,  
in 's-Gravenhage.

Dit was mij als geboren en getogen  
Hagenaar uit het hart gegrepen; want  
we schelden wel op de „ambtenarij”  
en als er iets niet gauw genoeg ge-  
beurt, geven we graag „Den Haag”  
de schuld, maar wat zou Den Haag  
zijn zonder zijn ambtenaren, die er een  
bloeiend verenigingsleven onderhou-  
den en er — in hun vrije tijd — de kof-  
fiehuisen bevolken? En wat zonder  
zijn corps diplomatique, dat cachet en  
fleur verleent aan tal van openbare  
gebeurtenissen? Een dood dorp.

## Ruimte en geld

Zeker, we hebben gebrek aan ruimte  
om te leven en te werken, maar daar-  
voor is dan ook het plan Wilsveen ont-  
worpen en de burgemeester herinnerde  
dan ook dankbaar aan de mede-  
deling van minister Struycken, dat  
„een uitbreiding van de Haagse ag-  
glomeratie naar het oosten op korte  
termijn noodzakelijk is, en dat het  
plan Wilsveen daarvoor de beste  
oplossing vormt en derhalve dient te  
worden bevorderd.” De minister kan  
er staat op maken, dat hij er te ge-  
legener tijd en zo nodig bij herhaling  
aan zal worden herinnerd... als hij  
minister blijft, want in maart krijgen  
wij nieuwe verkiezingen en dus naar  
alle waarschijnlijkheid een nieuw ka-  
binet.

In zijn klacht over de „financiële  
schemertoestand” stond burgemeester  
Kolfshoten overigens niet alleen,  
want ook zijn collega van Amsterdam,  
Mr. G. van Hall, heeft zich in zijn  
nieuwjaarsrede met zorg afgevraagd  
hoe de hoofdstad naar behoren de  
opgelegde taken zal kunnen uitvoeren:  
stadsuitbreiding, onderwijsvoorzie-  
ningen, energie- en vervoersbedrij-  
ven, havens, industrieterreinen enz.  
Het rijk heeft namelijk afwijzend be-  
slist op het verzoek om een subjec-  
tieve uitkering uit het gemeentefonds,  
dat is een uitkering aangepast aan de  
behoeften. In Den Haag is daardoor  
het tekort op de begroting zo groot

geworden, dat er een nieuwe begro-  
ting moet worden opgesteld, die pas  
na de verkiezingen kan worden be-  
handeld. In feite leven we dus zonder  
geld. De enige troost is, dat in vrij-  
wel alle gemeenten van hetzelfde la-  
ken een pak wordt gesneden.

## Nieuwe Shylock

Dit neemt niet weg, dat we alle zor-  
gen vergaten bij de prachtige nieuw-  
jaarspremière van „De koopman van  
Venetië” door de Haagsche Comedie,  
een uitvoering die niet alleen een  
schitterend regie-succes was voor Cees  
Laseur, maar waarin tevens Paul  
Steenbergen een sublieme vertolking  
van Shylock heeft gevoegd aan die  
indrukwekkende reeks, waarin Louis  
Bouwmeester, Jan Musch en John  
Gobau hebben geschitterd.

Maar er is nog meer om ons op te  
verheugen, nee, om trots op te zijn.  
Een Haags initiatief, dat gestalte  
heeft gekregen in een buurt waar u  
iets dergelijks niet zou zoeken, in twee  
straten die kenmerkend zijn voor de  
fantasieloosheid waarmee een vorige  
generatie meende de middenstands-  
woningen van zijn tijd te moeten bou-  
wen en waarop nu letterlijk ogen uit  
de gehele wereld gericht zijn. In deze  
twee straten, Roggeveenstraat en  
Sirtemastraat, zetelt een particuliere  
vereniging ter behartiging van de be-  
langen van geestelijk zieken en gees-  
telijk onvolwaardigen, de 's-Graven-  
haagsche Vereniging „Dr. Schroeder  
van der Kolk”.

## Geen stakkers meer

Volgens een geheel nieuw systeem,  
ontwikkeld onder leiding van Dr. N.  
Spever, leider van de afdeling gees-  
telijke volksgezondheid van de GGD,  
wordt van deze vroeger als „bekla-  
genswaardige stakkers” en „stumpers”  
gekwalficeerde mensen een analyse  
gemaakt van hun structuur en pre-  
statievermogen en aan de hand daar-  
van wordt bepaald werk opgedragen.  
Nu worden er niet eindeloos matten  
geweven, borstels gemaakt, manden  
gevlochten en soortgelijk werk, dat  
eeuwenlang als het enig geschikte  
voor deze misdeelden heeft gegolden.  
Nu doen deze mensen productief  
werk in opdracht van de industrie:  
lijmen van doppen en kurken, mon-  
teren van aansluitmoeren voor radio  
en televisie, manchetten van rubber  
weckringen, snijden van rubber, con-  
fectioneren van kledingstukken en  
gebruiksvoorwerpen, het samenstel-  
len van televisie-units e.d. De mensen  
verdiene van f 2,50 tot f 60,— per  
week en tachtig procent van de ± 360  
patiënten zijn in staat eigen kost en  
kleding te betalen. Verscheidenen heb-  
ben al een plaats in de vrije maat-  
schappij gevonden.

Is het wonder dat deskundigen uit  
de gehele wereld, ook van achter het  
Ijzeren Gordijn, naar dit werk komen  
kijken?

## Bloemen en pier

Verheugend is ook dat de gemeente  
met bescheiden middelen het moge-  
lijke zal doen om Den Haag de naam  
„bloemenstad” te doen behouden. De  
Koninklijke Nederlandse Maatschap-  
pij voor Tuinbouw en Plantenkunde  
heeft tenminste op zijn verzoek ten  
antwoord gekregen, dat er op de be-  
grotekening rekening is gehouden met een  
sobere uitvoering van de werkzaam-  
heden aan parken en plantsoenen.  
Ook is enig geld uitgetrokken voor  
versiering met bloembakken en urnen.  
Het woord „Haagse Bloemenweek”  
schijnt echter definitief uit het ge-  
meentelijk woordenboek te zijn ge-  
schrapd....

Een ander nog verheugender feit is,  
dat de vicieuze cirkel rond de bouw  
van een nieuwe pier in Scheveningen  
nu eindelijk is doorbroken. Het was  
namelijk zo, dat de minister geen ver-  
gunning wilde geven zolang er geen  
vast omlijnd plan was en dat de Ex-  
ploitatie Maatschappij Scheveningen  
geen plan wilde uitwerken zolang er  
geen zekerheid was, dat het ook kon  
worden uitgevoerd. Burgemeester  
Kolfshoten heeft er zich toen perso-  
neel voor gespannen en nu zijn we  
dan zover, dat de minister een bouw-  
vergunning op korte termijn wil af-  
geven, zodra een reëel plan inclu-  
sief de financiering, klaar is en binnen  
zes maanden na het afgeven van de  
vergunning met bouwen kan worden  
begonnen. Nu kunnen we tenminste  
spijkers met koppen slaan.

## Botlek en Europoort

Rotterdam heeft behalve de overal  
heersende financieringsmoeilijkheden  
die ik hierboven al noemde, ook zijn  
eigen problemen. Een van de belang-  
rijkste, zo niet het belangrijkste is  
de kwestie van het beheer over de  
gebieden langs de Nieuwe Waterweg:  
Botlek en Europoort. Aangezien het  
overleg met de 27 hierbij betrokken  
gemeenten volkomen was vastgelopen,  
hebben de hoogleraren Mr. W. F.  
Prins en Mr. D. Simons op verzoek  
van B & W van Rotterdam, een wets-  
ontwerp voor een bovengemeentelijk  
orgaan gemaakt, naar ik meen een  
staatsrechtelijk novum. De andere  
gemeenten zijn daarop met een tegen-  
voorstel gekomen. Beide plannen zijn  
bij de bevoegde instanties in studie en  
voorlopig zal het nog wel touwtrekken  
blijven. Maar intussen wordt er door  
particuliere ondernemingen f 400,—  
miljoen in de Botlek geïnvesteerd en  
van de 775 hektare zijn er nog onge-  
veer honderd over als reserve voor  
eventuele gedagden.

Een ander probleem is dat van het  
Rotterdamse vermaakcentrum (dat  
er nog altijd niet is). De Scala bios-  
coop, het nieuwste en waarschijnlijk  
ook het mooiste theater van ons land  
is al enige weken gesloten, omdat het

(vervolg op pag. 8)



1



1 dece

s.t.s. „Khasiella” in het ijs



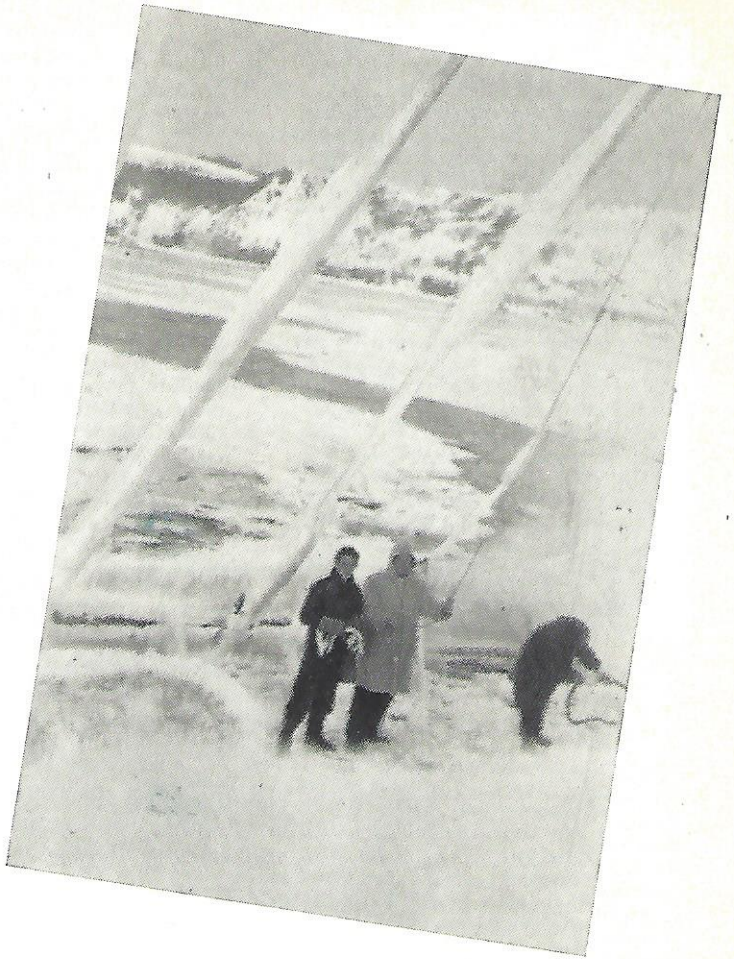
4

1. De Gezagvoerder, M. M. voormast.
2. Het ankerspil en het gehe
3. De 1e Stuurman, M. A. c Canadese Vlag in de voc man met stoomslang ulla
4. De Hfdwik., J. C. Veldkoe
5. S.t.s. "Khasiella" in de St
6. De 2e Wtk., G. Vis v. He voordekwinch.

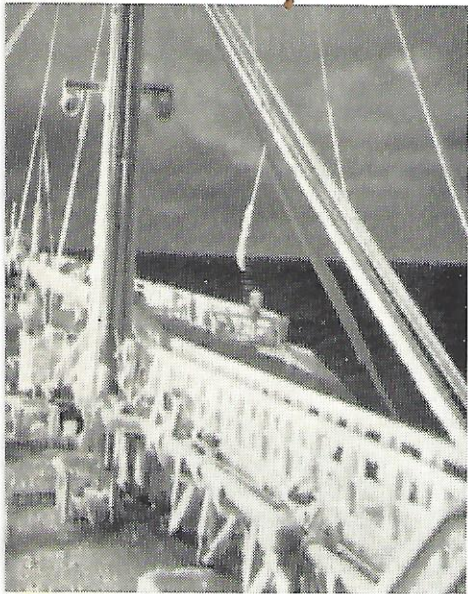


2

ember 1958



3



5

v. Vriesland, op de loopbrug bij de

le voorschip in het ijs.

le Kaart, tijdens het hijsen van de  
ormast. Daarnaevens staat de boots-  
ge pluggen ijsvrij te maken.

n, op de bak bij het ankerspil.

. Lawrencebaai.

emst, op het Hoofddek achter de

6



7

## in de St. Lawrencebaai

Vervolg Wetenswaardigheden van pag. 5.

publiek het vertikte naar de nu nog enigszins achteraf liggende Westblaak te gaan. Ook al is die dan voorbestemd t.z.t. een der machtigste verkeersaderen door de eerste havenstad van Europa te worden. Maar intussen schijnt het aloude Beurscafé zich enigszins bedreigd te gevoelen door de nu snel naderende opening van café-restaurant-dancing Bristol aan het Hofplein (ongeveer waar vroeger het befaamde Pschorr heeft gestaan, waar zoveel later beroemde cabaret-artiesten hun eerste schreden op het wankele plankier van de kleinkunst hebben gezet). Het Beurscafé dan verdwijnt in zijn tegenwoordige gedaante; aan de kant van de Meent komt een snelbuffet met eigen ingang; langs de Coolsingel blijft het café, maar de eetzaal wordt bij de Beursfoyer getrokken. Hier ontstaat zodoende een

grote ruimte voor dancing met cabaret en floorshow. Het schijnt in de bedoeling te liggen het complex tegen het najaar te heropenen.

#### Met kandeel gedoopt

Maar het belangrijkste Rotterdamse nieuws (tevens van Nederlands en internationaal belang) werd ons uit de doeken gedaan onder het genot van een kom kandeel met gesuikerde spouwertjes — dé oud-Hollandse drank bij een kraamvisite — in de historische omlijsting van de uit de 16e eeuw daterende herberg „In den Rustwat” in Kralingen. In een stijlvolle persconferentie heeft Jac. Kleiboer, de grote man van „Ahoy”, E-55, Nederlands paviljoen op de Expo en nog zoveel andere geslaagde evenementen,

„Floriade” ten doop gehouden, de internationale tuinbouwtentoonstelling die in 1960 in Rotterdam wordt gehouden.

De heer C. P. Broerse, voorzitter van de Nederlandse Bond van Tuinarchitecten en directeur van de Gemeentelijke Plantsoendienst van Nieuwer-Amstel — waar men in het Jac. P. Thijssen-park over een enorme collectie inheemse planten en bloemen beschikt — heeft de leiding over de afdeling Bloemen in Bos en Veld. Hier komen 60.000 verschillende planten en plantjes plus 40.000 bostulpen, narcissen, blauwe druifjes enz. En dit alles op een terrein van 9000 m<sup>2</sup> in het Park, omgeven door een Engelse rots-tuin en een Franse tuin uit de 18e eeuw. In de vijvers komt een keur van waterplanten en dwars door het water komt een wandelpad op boomschijven.

### Opvarenden s.t.s. „Kalydon” kregen Finse onderscheiding

Zoals u vermoedelijk bekend, deed zich op 5 oktober 1958 aan boord van het Finse tankschip „TUPAVUORI” liggende in de haven van Naantali een ontploffing voor die het schip onmiddellijk in lichter laaie zette.

De motorreddingboot van het ten anker liggende s.t.s. „Kalydon” was juist op weg naar de steiger toen de eerste explosie plaats vond. De motorboot keerde onmiddellijk terug en een aantal vrijwilligers scheepten zich in om waar mogelijk hulp te bieden. De zo spontaan aangeboden hulp werd met succes bekroond want men redde 5 personen, waaronder de echtgenote en kind van de tweede stuurman; bij een tweede poging werd een zwaar gewond bemanningslid in veiligheid gebracht.

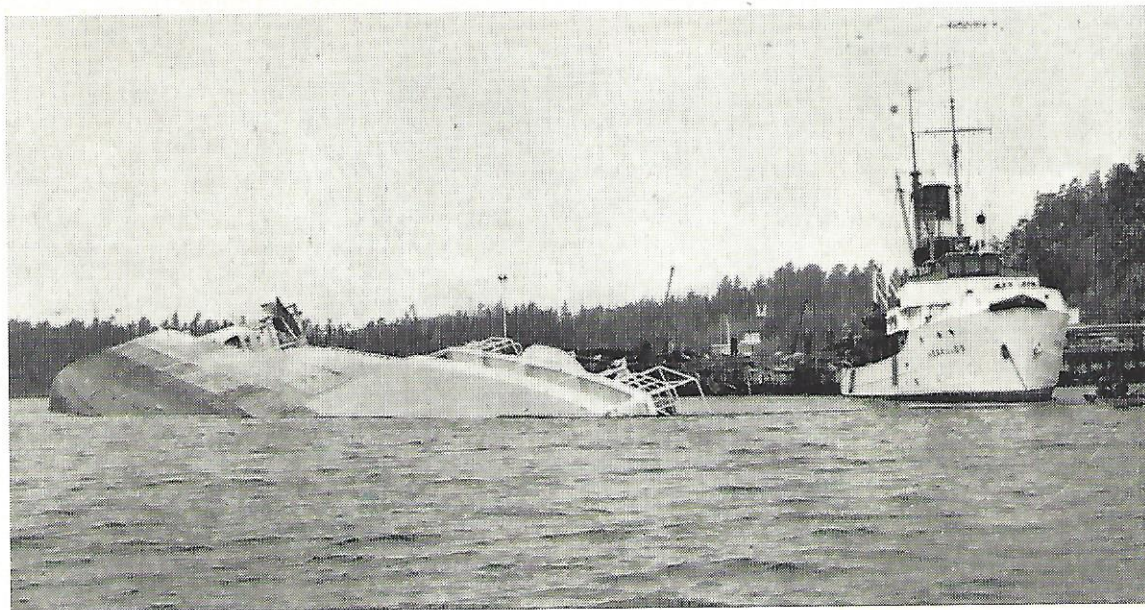
De Finse regering heeft haar dankbaarheid betuigd door de toekenning van de „medaille voor het redden van mensenlevens” aan 6 opvarenden van het s.t.s. Kalydon”, te weten:

Kapitein: W. Buninga,  
3e stuurman: P. M. Coté,  
Bootsman: G. F. Veth,  
Matroos: N. van de Bent,  
Kabelgast: M. Voois,  
Matroos: J. P. Quak,

Dat ten tijde van de uitreiking niet alle hiergenoemde opvarenden aanwezig konden zijn ligt voor de hand. Twee der onderscheidingen zijn persoonlijk door de heer P. Vasara, Chargé d'Affaires van de Finse Ambassade overhandigd op 22 januari 1959 te onze kantore. Alvorens tot uitreiking van de medailles en bijbehorende oorkonden over te gaan sprak de heer Vasara de twee aanwezige bemanningsleden, bootsman Veth en matroos Van de Bent toe, waarbij hij gewag maakte van het feit dat men in Finland steeds overtuigd was geweest dat de Nederlanders een dapper volk waren, hetgeen men thans wederom bevestigd had gezien. Namens de President van de Finse Republiek spelde hij de heren Veth en Van de Bent de eretekenen op. Namens hen sprak Kapitein Edens een woord van dank.

De overige onderscheidingen werden Kapitein Edens ter uitreiking ter hand gesteld. Op 27 januari 1959 vond de uitreiking plaats aan kabelgast Voois en matroos Quak. De resterende onderscheidingen zullen worden uitgereikt zodra zich hiervoor een geschikte gelegenheid voordoet.

Wij zijn er van overtuigd namens allen op de vloot te spreken, wanneer wij langs deze weg onze gelukwensen aan de betrokkenen aanbieden. De goede naam van ons land werd ver buiten onze grenzen wederom hooggehouden.



De „Tupavuori” na de ontploffing.





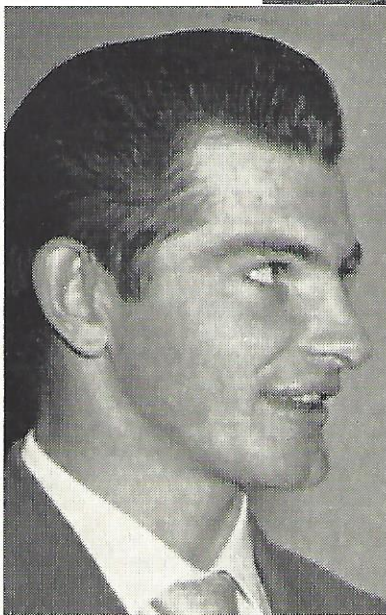
G. F. VETH



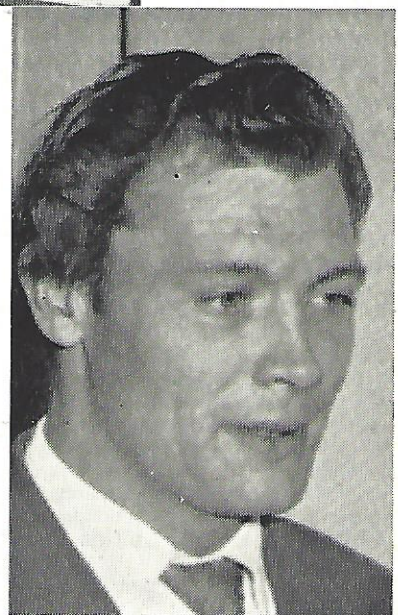
N. v. d. BENT



UITREIKING VAN DE  
OORKONDEN

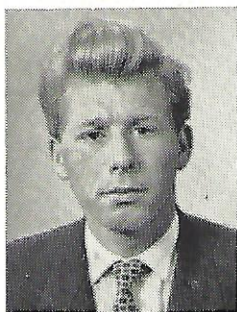


J. P. QUAK



M. VOOS

## Ere wie ere toekomt



Op 22 december j.l. lag het s.t.s. „Kryptos” te lossen op de rede van Gibraltar. Een plotseling opstekende storm sloeg het schip los van zijn trossen en bij het manoeuvreren raakte er een in de schroef. Bij het daglicht worden werd onverwijld een onderzoek ingesteld en bleek het noodzakelijk een onderzoek onder water in te stellen teneinde vast te stellen hoe de tros kon worden geklaard.

Matroos L. T. van der Giessen stelde zich, ondanks het nog zeer ruwe weer — en lage temperatuur — onmiddellijk beschikbaar om dit onderzoek te verrichten. Bij het eerste onderzoek bleek op welke wijze de tros kon worden geklaard en na het schip te hebben gekropt ging hij ten tweede male te water om de tros los te snijden.

Met het behaalde succes wensen wij hem gaarne geluk.



A. van Santen  
Chef Hofmeester  
op 22 febr. 1959

## 10 jaar dienst



N. van der Steen  
Voorman  
op 5 febr. 1959

### HET INBINDEN VAN DE ELFDE JAARGANG

Tot 22 maart 1959 worden onze abonnees in de gelegenheid gesteld hun jaargang te laten inbinden.

Voor het inbinden van het hoofdnummer met één bijlage zijn de kosten:

In geheel linnen band zonder opdruk	f 3,50
In geheel linnen band met goud opdruk op de rug en op de voorkant	f 4,25

De kleur van de band is blauw of groen.

De abonnees die tot het laten inbinden van hun jaargang willen overgaan, worden verzocht hun jaargang bijeengebonden en voorzien van naam en adres, benevens een duidelijke omschrijving van de gewenste uitvoering, in te leveren bij de administratie ter plaatse of op te zenden aan de hoofdadministratie, p/a N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage.

Ter vermijding van onnodige correspondentie zij hier nog vermeld, dat de administratie beschikt over enkele reserve-exemplaren, doch zij kan niet garanderen dat zij iedere haar aangeboden onvolledige jaargang compleet zal kunnen afleveren.

Er is een inhoudsopgave samengesteld, die bij de toegezonden jaargangen wordt ingebonden. Losse exemplaren van deze inhoudsopgave kunnen bij de hoofdadministratie schriftelijk worden aangevraagd.

Ook voorafgaande jaargangen kunnen nog worden ingebonden.

### IN MEMORIAM

P. van WINGERDEN



Op 2 februari j.l. overleed plotseling te Rotterdam, op 29 jarige leeftijd, de voorman P. van Wingerden. Na in 1955 als handlanger op één der schepen van de Maatschappij in dienst te zijn getreden, volgde in 1957 zijn bevordering tot voorman in welke rang hij op diverse schepen werkzaam was. Zijn nagedachtenis zal door ons steeds in ere worden gehouden.

### Wij nemen afscheid van...

De heer D. S. Veenstra Hoofdwerktuigkundige, heeft de dienst der Maatschappij per 1 maart j.l. onder toekenning van pensioen verlaten. In 1932 in dienst gekomen, is hij ruim 26 jaar lang de C.S.M. trouw gebleven. Mede namens zijn vele vrienden op Curaçao en zijn collega's op de in de West gestationeerde vloot, wensen wij hem van deze plaats nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid.

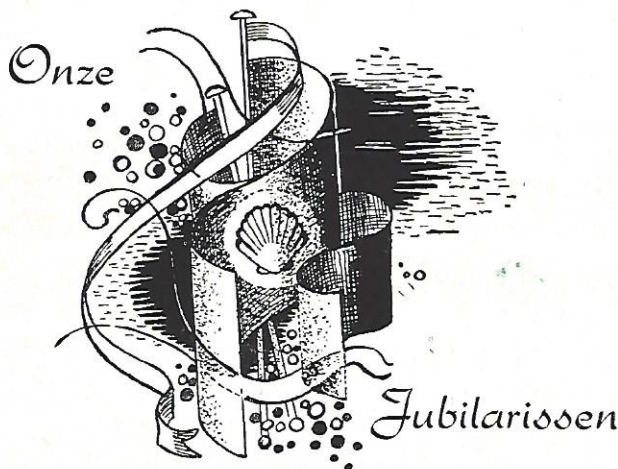




W. J. Urban  
Hoofdwerktuigkundige  
1929 - 5-2 - 1959



G. J. Logeman  
Hoofdwerktuigkundige  
1934 - 26-2 - 1959



A. A. van Ingen  
1e Stuurman  
1939 - 15-2 - 1959



J. P. M. de Leeuw  
2e Werktuigkundige  
1939 - 15-2 - 1959

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 19-12-'58: W. Poede, 5e wtk., met mej. H. C. M. Beek;
- 29-12-'58: J. v. d. Meyde, 2e wtk., met mej. E. Heymanns;
- 2- 1-'59: J. Post, 3e stm., met mej. A. Klugkist;
- 7- 1-'59: J. Swagers, 4e wtk., met mej. I. M. Zirkzee;
- 13- 1-'59: J. B. J. Jonker, 5e wtk., met mej. S. de Korte;
- 16- 1-'59: B. Put, 5e wtk., met mej. F. J. C. van Baaren;
- 24- 1-'59: L. Haas, 5e wtk., met mej. R. Poot.

### Geboren:

- 7-12-'58: Renee Theodorus Marie, zoon van A. L. A. M. Wilmering, 4e stm., en mevr. J. E. Wilmering-van Laarhoven;
- 8- 1-'59: Denise, dochter van M. Messelaar, 3e stm., en mevr. G. Messelaar-van Thiel;
- 14- 1-'59: Sophia Geeske, dochter van S. Harders, 2e stm., en mevr. M. Y. Harders-Douma;
- 15- 1-'59: Martine Akke, dochter van J. Simons, 3e stm., en mevr. K. T. Simons-Zijlema;
- 17- 1-'59: Dirk, zoon van A. Post, 2e stm., en mevr. R. Post-Siccama;
- 18- 1-'59: Marina Lucia, dochter van F. L. Alexandre, 4e wtk., en mevr. A. L. Alexandre-Eereveld;
- 24- 1-'59: Yvonne, dochter van W. J. J. van den Berg, 2e wtk., en mevr. D. van den Berg-Rodenberg;
- 31- 1-'59: Monique Charlotte, dochter van J. D. Donken, 3e wtk., en mevr. N. C. Donken-Hagenaar.

### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand januari 1959

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: J. G. C. de Man, A. Westerduin, L. van Leeuwen, W. A. Spoel; 1e stl.: G. F. de Boer, Th. J. van de Vrie, P. Schaap, H. Aschmoneit; 2e stm.: J. H. A. Budding; 3e stl.: T. de Lijster, A. E. Westerhout, A. P. J. Ham, J. van Malland, J. A. Sarucco, R. Jousma, J. G. de Ruiter; 4e stl.: W. B. Pronk, van Hoogeveen, B. Ritman, A. H. Zuiderwijk; stm.ll.: H. Willemsen; W. Bakker; Hfdwtk.: H. J. W. Huisken, G. J. Logeman, J. M. Hittenhausen, J. Best; 2e wtk.: J. J. Binkhorst, I. J. Vreke, J. Broersen; 3e wtk.: W. J. van der Hoek, H. Blaauw, H. E. Nijzink; 4e wtk.: D. Visscher, M. P. Bekkens; 5e wtk.: W. F. A. van Mossevelde, J. R. van Dalfsen, H. E. Daniëls, J. Brouwer, R. Romeyn, C. Schornagel, J. Reichman; ll.wtk.: J. J. Langendoen; Bootsman: H. L. Klop, S. Visser, R. W. v. d. Jagt, W. v. Dongen; Timmerman: T. A. Keukens, B. Noordijk, F. Hartman, P. v. Gijn, P. Kussendragter; Voorman: K. H. Woldring, G. H. Smit, P. v. Wingerden; Pompman: P. v. d. Zalm, J. J. v. d. Kley, J. Brokaar, K. Grootendorst; Ch. Hofm.: R. de Jager, A. Zoutewelle, G. Haasbroek; Ch. Kok: J. W. v. d. Weyde, G. v. Spijkeren, M. A. Swaalf, P. G. Terpsma, M. L. v. Oorschot, C. A. Verhulp.

## TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Acila”: 1e stm.: C. S. Duinker.  
 m.s. „Camitia”: 4e stm.: L. I. Noort, timmerman: C. A. Dingemans.  
 s.t.s. „Kabylia”: 3e stm.: K. J. Koen; 3e wtk.: J. E. Weidema; 5e wtk.: E. van Oldenbarneveld gen. Tullingh; timmerman: A. Lankhorst.  
 s.t.s. „Kalinga”: Gezagv.: H. J. A. Deymann; 1e stm.: J. Bron; 2e stm.: J. P. de Kat Angelino; 4e stm.: N. Venendaal; 3e wtk.: F. J. van der Velden; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): H. G. P. Rijntjes; 5e wtk.: S. Schoonbergen, H. Steenhuis; ll.wtk.: A. Ekkebus; bootzman: C. de Vet; timmerman: D. C. Rietkerk; voorman: W. Bakelaar; pompman: P. v. Oosten; ch. hofm.: C. v. Rooyen; ch. kok: H. J. L. Jansson.  
 s.t.s. „Kara”: 4e stm.: J. V. Kruit; Hfdwtk.: K. G. Visser; 2e wtk.: J. A. de Lange; 5e wtk.: G. Ligthart.  
 s.t.s. „Kermia”: 2e wtk.: B. C. Smit.  
 t.e.s. „Koratia”: 3e wtk.: A. Lobs.  
 t.e.s. „Korenia”: Gezagv.: J. W. Jansen; 3e stm.: J. de Jager; ll.wtk.: J. van Kooten.  
 s.t.s. „Kosicia”: 3e stm.: E. K. Grünwald; stm.ll. J. M. Huygens; 5e wtk.: J. N. de Boer, W. G. van der Velden; ch. hofm.: A. v. Santen; ch. kok: J. C. A. Monkel.  
 s.t.s. „Krebsia”: 3e stm.: A. Admiraal; 4e stm.: C. C. Bicker; 5e wtk.: J. H. Veen; ch. kok: M. L. v. Oorschot.  
 s.t.s. „Kryptos”: Gezagv. J. J. Engelsman.  
 s.t.s. „Philine”: Gezagv.: J. J. C. de Kraker; 1e stm.: K. J. van Noortwijk; 2e stm.: P. Buisman; 3e stm.: A. W. Seelt; 4e wtk.: J. van der Werff; 5e wtk.: J. Koorevaar, A. J. Bakker, S. A. Broek, C. H. de Koning.  
 t.e.s. „Thelidomus”: Gezagv.: R. India; timmerman: A. Dropert.  
 t.e.s. „Tomocyclus”: 3e stm.: P. Snel.  
 s.t.s. „Vasum”: 1e stm.: R. van der Vlucht; 3e stm.: C. P. Donken; 4e wtk.: P. A. Groenenberg; 5e wtk.: F. van Delft, K. Laarkamp; ll.wtk.: J. G. de Vries; bootzman: J. H. A. Elbers; timmerman: A. Pronk; voorman: G. H. Smit; pompman: J. J. v. d. Kley; ch. hofm.: Zoutewelle; ch. kok: J. A. Franken.  
 s.t.s. „Vivipara”: ch. kok: G. J. Bannink.  
 Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: R. J. Datema; 3e stl.: M. J. Honsbeek, P. C. Sajet, J. Luteyn; Hfdwtk.: J. van Bommel, T. van den Berg; 3e wtk.: L. F. Veldhuis, P. G. Eekman; 5e wtk.: W. Vroling, F. Dane, F. C. de Winter, M. de Niet.  
 Naar de West vertrokken: 1e stm.: N. H. van der Heiden; 2e stl.: B. R. Teuben, J. W. Sterringa, G. J. Pool, H. J. Allaart; 3e stl.: J. J. Runnenburg, H. van Slegtenhorst; 2e wtk.: P. C. van de Dood; 3e wtk.: G. W. van Essen; 4e wtk.: P. J. Pouw; 5e wtk.: J. R. Alsma, J. Boerstoel, J. B. de Groot, J. W. Langezaal.

Geslaagd voor een hoger diploma: 3e stl.: H. J. Allaart, E. J. Evenaar, J. A. van den Berg, dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm.ll. N. Venendaal, M. J. Schop, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 3e wtk.: A. Lobs, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: H. G. P. Rijntjes, R. A. C. van den Kolk, J. H. Veen, H. J. I. Slingerland, J. J. Neinhuis, J. R. Alsma, W. A. M. Bouma, dipl. „A” als Scheepswtk., H. Steenhuis, L. Haas, J. N. de Boer, F. Dane, W. G. van der Velden, C. H. J. van Dijk, H. J. van Santen, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk. ll.wtk. R. Zijp, R. Heerkens, dipl. als Ass. Scheepswtk. H. C. Heyen, J. P. Bes, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stm.: H. J. Allaart; 4e stm.: N. Venendaal, M. J. Schop; 4e wtk.: W. A. M. Bouma; 5e wtk.: J. C. Witlox, R. Heerkens, J. Pap.

Bevorderd tot: Chef hofmeester: Ch. v. Rooyen; Bootzman: J. Hogendoorn, J. Hukslot; ch. kok: A. de Hooge, G. J. Bannink.

Nieuw aangenomen: 4e stm.: L. I. Noort, J. V. Kruit; 5e wtk.: W. Vroling.

In dienst getreden: Timmerman: D. C. Rietkerk; Voorman: H. J. Suiskens; Chef hofmeester: B. M. v. Oorschot.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stm.: D. J. van Mourik; 3e stm.: A. E. Westerhout; stm.ll.: H. Willemsen, W. Bakker; 3e wtk.: J. T. Knopper; 5e wtk. K. Frankfort; Pompman: G. P. de Bruyn; Chef kok: P. G. Terpstra; Timmerman: P. v. Gijn.

Met pensioen: Hfdwtk.: D. S. Veenstra.

## SHELL TANKERS

In dienst getreden:

1-1-'59 Mej. A. M. Groenhuyzen sectie BH  
 1-1-'59 Mej. L. de Koning sectie BH

Uitgezonden:

24-1-'59 Kapitein J. C. M. Jansen (AFM) naar Curçao.

Gepensioneerd:

1-1-'59 Kapitein C. J. van Malland sectie ND

Geboren:

22-1-'59 Esther Martine, dochter van A. Slot sectie SL

Tewerkgesteld:

1-1-'59 C. A. Abspoel ex B.P.M. Den Haag.

Jubilea:

1-1-'59 C. W. de Boer sectie SG - 10 jaar  
 1-1-'59 C. van Steensel sectie SL - 10 jaar  
 4-1-'59 J. C. M. Jansen AFM - 25 jaar  
 14-1-'59 H. P. L. Beyerbergen van Henegouwen sectie SO - 15 jaar

Overgeplaatst:

2-1-'59 D. Kramers, van CC naar SO.

## SHELL TANKERS LTD. SINGAPORE

Aangekomen met verlof:

L. Langendoen.



## IN MEMORIAM A. WAFELAAR

Met leedwezen stellen wij u in kennis van het overlijden op 17 februari j.l. van oud-gezagvoerder A. Wafelaar.

De heer Wafelaar trad in dienst der Maatschappij op 17 augustus 1926 als 3e Stuurman. Na geruime tijd op onze schepen in de Westerse vaart dienst te hebben gedaan werd hij omstreeks 1939 op de vloot in Oosterse wateren tewerkgesteld. Ten tijde van de capitulatie van het voormalige Nederlands-Indië bevond hij zich in Soerabaya en deelde het harde lot van zovelen in de Japanse gevangenkampen. In januari 1947 trad hij wederom in actieve dienst als Gezagvoerder. In 1954 droeg hij het commando van zijn laatste schip onder onze vlag over en hij werd per 1 september 1955 gepensioneerd.

Mede namens allen die hem hebben gekend, betuigen wij mevrouw Wafelaar en haar beide kinderen onze gevoelens van medeleven in hun verlies en spreken de hoop uit dat haar de kracht gegeven moge worden deze slag te dragen.