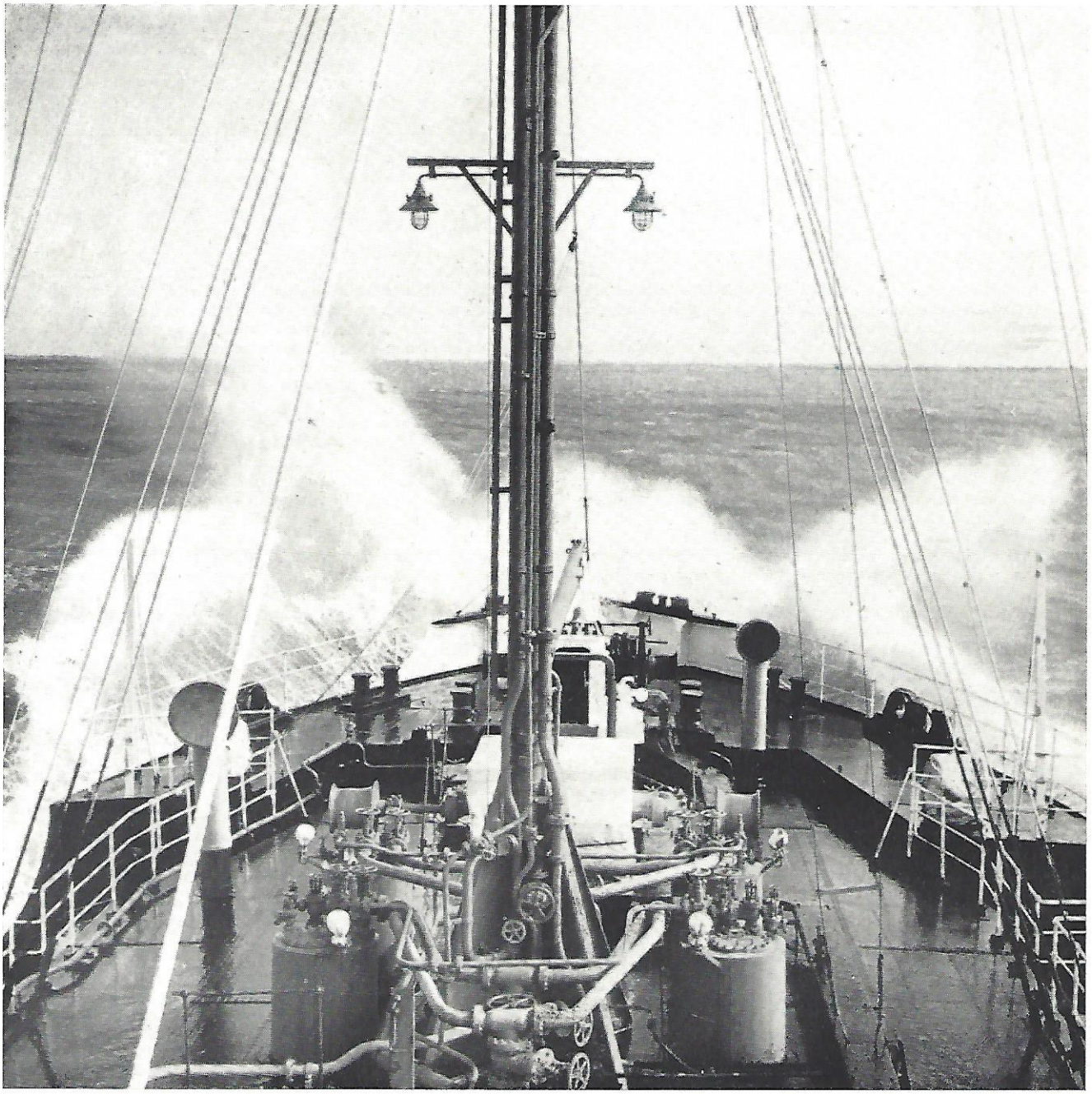
VERSCHIJNT MAANDELIJKS. Nr. 5 - MEI 1956

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.



„An old lady running home" Foto: A. Wormgoor.

„An old lady"

De front-pagina foto, welke U deze maand aantreft, mag inderdaad als onderschrift wel de woorden „Old Lady" dragen. Het is een foto van het trouwe s.s. „Manuela", dat nu bijna 32 dienstjaren „erop" heeft zitten. Dit blijk van trouw inspireerde de Gezagvoerder en Etat Major tot het maken van een gedicht, hetwelk wij hierbij, met dank aan de inzenders, publiceren.

Onze trouwe „Manuela", die oude schuit,
houdt het nu al 32 jaren uit.
En haast al die tijd vaart ze heen en weer
tussen Curaçao en 't Maracaibo-meer.

Leeg er naar toe en geladen terug
heeft ze ruim drie duizend reizen achter de rug.
Eerst bracht ze alleen ruwe olie van de velden aan,
maar thans draagt ze ook nat.gas en vloeibaar butaan.

Twee en dertig jaar trouwe dienst in de tropen!
En nog gaat ze niet met pensioen, laat ons hopen.
De schoorsteen draagt een schelp aan iedere kant,
maar wanneer krijgt „Old Lady" daarin een briljant?

Hoeveel tonnen olie zijn er in en uit haar gespoten?
Hoeveel dividend is eruit voort gesproten?
Op de foto ziet men 't wel; stug gaat ze er nog door.
Maar wanneer krijgt ze daar het „Shell"-eerbetoon voor?

Kapitein en
alle Officieren.

Op zee, februari 1956.

Een blik achter de schermen

Dit artikel is ontleend aan **The Shell Magazine** en geeft een beschrijving van de belangrijke rol van het „Distribution & Supply Department" te Londen in de gehele wereldomvattende activiteit van de Koninklijke/Shell Groep.

De primaire functies van de Koninklijke/Shell Groep (en van elke „van-put-tot-pomp" oliemaatschappij) zijn: het vinden en produceren van ruwe olie, het verkrijgen van produkten uit de ruwe olie, het vervoeren van de ruwe olie en de olieprodukten naar de plaatsen waar ze nodig zijn en het verkopen van de ruwe olie en de olieprodukten.

Distribution & Supply Department te Londen is bij al deze functies in zoverre betrokken dat ze het algehele beeld van vraag en aanbod voor de voornaamste produkten beïnvloedt. De voornaamste taak van deze afdeling is evenwel een groot aandeel te hebben bij het opstellen, en daarna bij de uitvoering, van aanvoerprogramma's. Het doel dezer programma's is, te waarborgen dat de juiste hoeveelheid olie te juister tijd op de juiste plaats aanwezig is en er voor te zorgen dat deze olie op de meest economische wijze over de wijde wereldzeeën wordt vervoerd.

Omdat de taak van Distribution and Supply Department in zo grote mate samenhangt met het vaarprogramma voor de tankers, lijkt het nuttig, het (zeer nauwe) verband weer te geven tussen D. & S. (de gebruikelijke afkorting voor Distribution & Supply Department) en Shell Tankers Ltd.

Het behoort tot het werk van D. & S. het aantal tankers (van standaard-grootte en snelheid) te berekenen dat voor de aanvoer van olie nodig zal zijn. Type en grootte der benodigde schepen worden dan aan Shell Tankers opgegeven, waarna het hun taak is, er voor te zorgen dat de vereiste tonnage aan, hetzij eigen of gecharterde, schepen van juiste grootte en type beschikbaar komt. De Groepmaatschappijen verwachten van Shell Tankers dat zij er voor zorgt dat het vervoer zo economisch mogelijk plaats vindt en van D. & S. dat de schepen zo economisch mogelijk worden gerouteerd.

De over de gehele wereld verspreide verkoopmaatschappijen van de „Koninklijke/Shell"-Groep houden het Londense kantoor geregeld op de hoogte van hun geschatte toekomstige behoefte aan olieprodukten. Op grond van deze schattingen pleegt D. & S. met de diverse afdelingen in Den Haag en Londen overleg omtrent het te volgen programma voor de produktie, de verwerking en de verdeling over de gehele wereld. Bij het bepalen van dit programma moet met velerlei factoren rekening worden gehouden en, om al deze factoren te kennen, is het vanzelfsprekend nodig dat tussen de olie-producerende, -verwerkende, -vervoerende en -verkopende Groep-organisaties voortdurend contact wordt onderhouden en gegevens worden uitgewisseld.

„Forward Planning".

Vooral in een onderneming zo groot als de Groep is het voor de vlotte verwezenlijking van het aanvoerprogramma een eerste vereiste dat vooraf plannen worden gemaakt. D. & S. stelt dan ook lange tijd tevoren, in samenwerking met de betrokken afdelingen in Den Haag en Londen, aanvoerprogramma's op, welke zij baseert op een grote verscheidenheid van uit velerlei bronnen verkregen gegevens en verwachtingen. Programma's vooraf maken vindt plaats in twee fasen. In de eerste plaats worden geregeld overzichten opgesteld en bijgehouden van de vermoedelijke behoeften en de beschikbare hoeveelheden in de eerstvolgende jaren, aan de hand waarvan wordt beoordeeld of en zo ja, waar de raffinage-capaciteit moet worden opgevoerd om met de toeneming van de afzet gelijke tred te kunnen houden.

Deze toeneming bedraagt thans enige miljoenen tonnen per jaar; de hoeveelheid olie in 1955 door Groepmaatschappijen afgezet is dan ook drie maal zo groot als in 1946. Deze overzichten „op lange termijn" zijn noodzakelijk, omdat het ontwerpen en bouwen van een moderne raffinaderij, om van de geweldige kapitaalsuitgave niet te spreken, wel vier jaren vergt. Vanzelfsprekend moet ook tijdig worden gezorgd voor grotere produktie van ruwe olie of voor meer aanvoer van ruwe olie uit andere gebieden. De verschepings- en opslagcapaciteit moet mede worden vergroot opdat zij aangepast is aan het grotere volume dat moet worden verwerkt; nog afgezien van de enorme kapitaalsuitgaven die hiervoor nodig zijn, vergt ook de bouw van tankers en opslagtanks veel tijd.

De tweede fase begint wanneer, ongeveer een jaar voordat de olie moet worden verscheept, deze lange-termijn overzichten kunnen worden aangevuld met meer gedetailleerde programma's voor de verwerking van de tegen die tijd ter beschikking staande ruwe olie tot juist die hoeveelheden en soorten die de verkoopmaatschappijen dan nodig zullen hebben. Natuurlijk moet, opdat „optimum dispositie" wordt bereikt, rekening worden gehouden met de geogra-

fische ligging van de oliebronnen, de raffinaderijen en de verbruikscentra.

Aan de hand van deze dispositieplannen — berekent D. & S. dan de totale tonnage nodig om de olie te vervoeren, waarna het resultaat aan Shell Tankers wordt doorgegeven.

Maar behalve de totaal benodigde tonnage, moet, wat misschien nog belangrijker is, worden vastgesteld hoeveel tankers er van een bepaalde tonnage nodig zijn. Hoeveel supertankers (het meest economisch bij vervoer van grote hoeveelheden over lange afstanden), waarbij rekening moet worden gehouden met de havens welke deze reuzen kunnen binnenlopen? Hoeveel kleine tankers voor die havens die niet in aanmerking komen voor een supertanker? En hoeveel speciale tankers om onverpakte bitumen of smeeroliën te vervoeren? Ook deze aparte schattingen moeten tijdig worden ingediend, opdat Shell Tankers kan beslissen hoe het voordeligst in de behoefte aan tonnage kan worden voorzien.

„Forward planning" is, zoals uit het voorgaande blijkt, onontbeerlijk voor de vooruitgang van de Groep en is een taak die ononderbroken arbeid en samenwerking vereist van een groot aantal employé's uit velerlei geledingen der Groepmaatschappijen.

Distributie.

Naarmate hetgeen toekomst was heden wordt, moet D. & S. er voor gaan zorgen dat in de op handen zijnde behoeften der diverse olie-afnemers wordt voorzien.

Ruim 95 % van de door de Groepmaatschappijen geleverde olie wordt volgens het vooraf opgestelde plan geproduceerd, geraffineerd, verscheept en afgeleverd; alles verloopt dan precies zoals voorzien. Het zijn juist de laatste miljoenen tonnen, die jaarlijks problemen met zich brengen, zowel wat betreft produktie en raffinage als wat betreft tankertonnage.

Het is in een zo wijdvertakte internationale organisatie als de „Koninklijke/Shell" natuurlijk onvermijdelijk dat de hoeveelheid beschikbare olie en de vraag naar olie om vele redenen voortdurend veranderen en het is juist de taak van D. & S. er voor te zorgen dat, ondanks onverwachte veranderingen, de gestadige stroom van olie op peil wordt gehouden en de eindprodukten te juister tijd ter beschikking staan. Dat dit geen gemakkelijke taak is, wordt duidelijk wanneer men bedenkt dat de ruwe olie wordt verwerkt in ongeveer 30 raffinaderijen en dat de produkten vanuit 50 voor zeeschepen toegankelijke olie-laadhavens moeten worden gedistribueerd over ongeveer 300 loshavens in 70 verschillende landen. (deze cijfers en de taakomschrijving van D. & S. omvatten niet hetgeen wordt verricht door de Groepmaatschappijen in Noord-Amerika, die hun eigen „supply" organisatie hebben).

Soepelheid in het bedrijf is daarom een eerste vereiste en wordt mogelijk gemaakt door de hoge graad van aanpassingsvermogen der grote export-raffinaderijen van de Groep — niet alleen wat betreft hoeveelheid en kwaliteit van de te verwerken ruwe olie, maar ook ten aanzien van de te verkrijgen variëteit aan produkten door wijzigingen in het raffinage-proces. Zoals reeds opgemerkt, moet de situatie dus van een de gehele wereld omvattend standpunt worden bekeken, en dit weer maakt het voor „D. & S." nodig ook met de producerende en raffinerende organisaties van de Groep voortdurend contact te onderhouden.

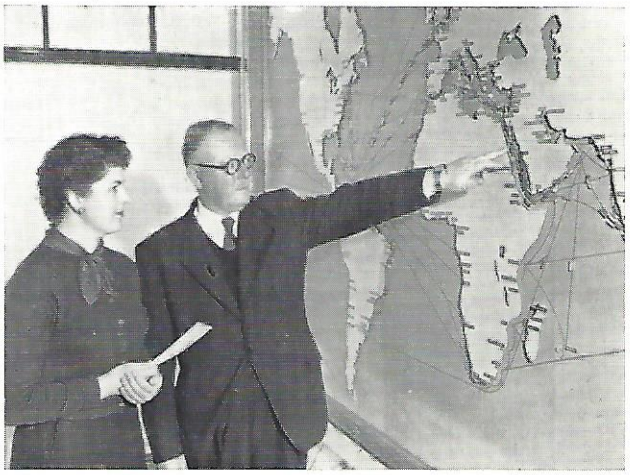
Verscheping.

Zoals wij reeds hiervoren hebben gezegd, is nauwkeurige „forward planning" noodzakelijk om de toekomstige behoefte aan tankertonnage te kunnen bepalen. De tankervloot van de „Koninklijke/Shell" bestaat uit eigen en gecharterde schepen en is verreweg de grootste die van één centraal punt uit wordt gedirigeerd. Door de steeds wisselende verhouding tussen vraag en aanbod, kan men nooit met een nauwkeurigheid van circa 20 schepen meer of minder (op zichzelf is een vloot van 20 schepen al heel wat!) vooruit weten hoeveel tankers over een paar maanden nodig zullen zijn. Dit is een van de redenen waarom een deel van de tankervloot wordt verkregen door reischarters, waarin op korte termijn kan worden voorzien, hetgeen de mogelijkheid biedt om op het laatste ogenblik (dus wanneer meer definitieve gegevens beschikbaar zijn) te beslissen of al dan niet tankers moeten worden bij-gecharterd.

In 1956 zal op ieder uur van de 366 etmalen een lading van ongeveer 10.000 ton olie door een in dienst van de Groep varende tanker uit een haven worden weggevoerd en tevens ongeveer 10.000 ton olie per Groep-tanker in een haven ergens in de wereld worden aangevoerd, opdat de diverse Groepmaatschappijen aan hun verplichtingen kunnen voldoen. Om een indruk te verkrijgen van de omvang van de daaraan verbonden werkzaamheden kunnen wij het best een kijkje nemen in de „Operations Map Room" van „D. & S". Op de grote kaart die daar aan de muur hangt zien wij figuurtjes, ongeveer 450 schepen voorstellend die door Londen her- en derwaarts worden gedirigeerd (variërend in tonnage van 9.000 tot 43.000). Deze figuurtjes worden iedere dag verschoven en geven de plaats aan waar de schepen zich volgens de laatst ontvangen gegevens bevinden. Op deze kaart worden nog niet eens alle scheepsbewegingen bijgehouden; er zijn namelijk verschillende, zij het betrekkelijk kleine doch niettemin belangrijke, tankervloten — zoals die bestaande uit speciale tankers voor het vervoer van ruwe olie van het Meer van Maracaibo naar de raffinaderijen op Curaçao en Cardon — wier bewegingen niet door Londen worden geleid.

D. & S. heeft de wereld verdeeld in vijf hoofdzones: het Westelijk halfrond West-Afrika, Noord-West Europa, de Middellandse Zee, de Indische Oceaan en het Verre Oosten. Deze hoofdzones zijn onderverdeeld in gebieden en voor elk gebied worden aanvoerprogramma's opgesteld. Het streven is, voor elke zich in een bepaald gebied bevindende tanker een zo economisch mogelijk reisschema voor de eerstkomende twee à drie maanden op te stellen. Om hiertoe in staat te zijn wordt met de verkoopmaatschappijen en raffi-

Overzicht van de z.g. „Marine Liaison Section", waar, zoals de naam reeds aangeeft, nauw contact wordt onderhouden met Shell Tankers, Ltd.



Een gedeelte van de wereldkaart in de „Operation Maproom".

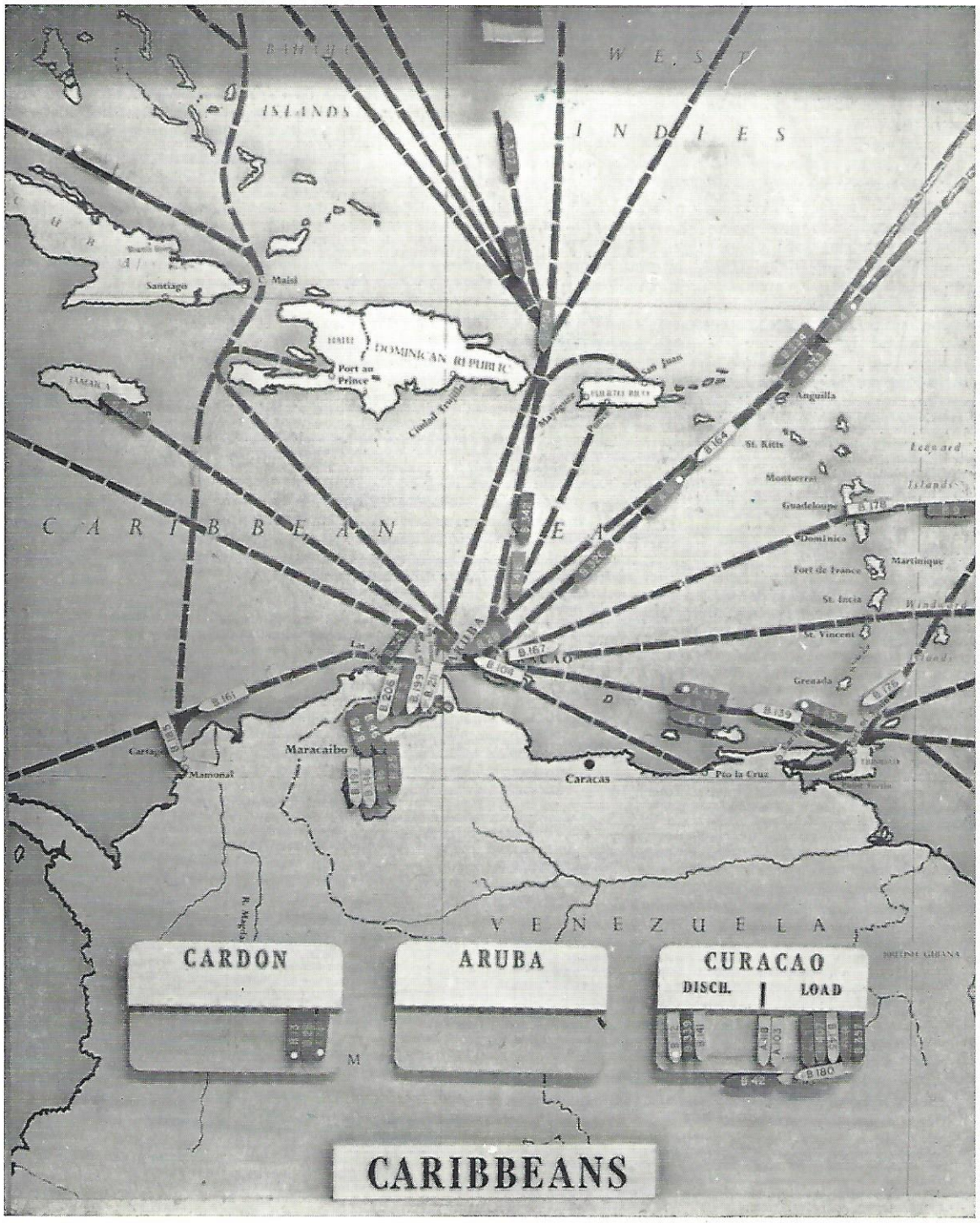
(Zie ook de volgende bladzijde).

naderijen contact onderhouden omtrent de hoeveelheid prodrukten en ruwe olie benodigd voor de eerstkomende tijd. Het moeilijkste van de taak der programma-opstellers is een evenwicht te behouden tussen type en tonnage der beschikbare tankers en de behoefte aan olie en olieprodukten in het gebied. Dit evenwicht moet zeer nauwkeurig worden uitgewerkt, opdat niet onnodig tankers worden gecharterd.

Bovendien is het nodig, de situatie nauwlettend in 't oog te houden, omdat ze nooit constant blijft.

Zo kan een koud week-end aan de Oostelijke kust van de Verenigde Staten oorzaak zijn van een telegrafisch verzoek om extra ladingen huisbrandolie; een verandering in de vliegroute van een luchtvaartmaatschappij kan het noodzakelijk maken nieuwe routes te bepalen voor de schepen die de luchtvaartbenzine aanvoeren en een produktiewijziging van een raffinaderij zal invloed uitoefenen op het aantal schepen dat daar beladen kan worden. Ten slotte is er altijd de kans dat een schip vertraging ondervindt door weersomstandigheden of (gelukkig zeer zelden) door machinestoring. Wij kunnen het gehele scheepvaartprogramma van de „Groep" het best vergelijken met een legpuzzle waarvan de in elkander te passen stukken voortdurend een andere vorm aannemen, want wanneer de route van een tanker moet worden gewijzigd, kan een kettingreactie ontstaan, waardoor ook de routes van een aantal andere schepen wijziging moeten ondergaan.

Het is daarom een regelmatig voorkomend verschijnsel dat de programma-opstellers op grond van een ontvangen telegram onmiddellijk via Shell Tankers instructies aan de schepen uitzenden.



EEN DETAIL VAN DE WERELDKAART.

Zou niet onmiddellijk op zo'n telegram gereageerd worden dan zou een schip — of misschien wel schepen — worden opgehouden, en oponthoud voor een schip, zelfs van enkele uren, kost geld.

In zo'n geval is het de programma-opsteller natuurlijk niet altijd mogelijk, het vereiste evenwicht tussen behoefte aan olie en beschikbare tankers binnen het betrokken gebied te bewaren, zodat vaak verder reikende coördinatie nodig is. Indien bij dit in evenwicht brengen van behoefte aan olie en beschikbare tonnage blijkt dat meer tankers nodig zijn dan uit eigen vloot kan worden verkregen, moeten op de Londense tankermarkt schepen worden gecharterd.

Tot de taak van de programma-opstellers in Londen behoort ook de zoetwater-voorziening van de raffinaderij op Curaçao. Ongeveer 50.000 ton water per week moet daar worden aangevoerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van tankers die naar Curaçao moeten om olie te laden; in een daartoe geschikte tussenhaven wordt het water in deze schepen geladen.

Ook de menselijke factor beïnvloedt het vaarprogramma van een tanker: schepen met een bemanning van een bepaalde nationaliteit, bij voorbeeld een Chinese bemanning die in Singapore is aangemonsterd, moeten na een zeker tijdsverloop weer worden gedirigeerd naar de haven van aanmonstering of een nabij gelegen haven waar de bemanning zonder al te veel bezwaar kan worden afgemonsterd.

Als „schrijfster" aan boord van een tanker

Toen mijn man met bestemming s.s. „Saidja" naar Singapore vertrok begrepen wij wel, dat het een afscheid voor minstens een jaar zou worden. Toen zich dan ook een goede oplossing voordeed voor de verzorging van onze beide zoons, werd besloten dat ik hem zou volgen. Na verkregen toestemming van Shell Tankers N.V. kon ik, dank zij de heer Van Harten spoedig passage boeken op het m.s. „Wonosobo" van de Kon. Rott. Lloyd, een vrachtschip met beperkte passagiers-accommodatie, dat zijn eerste reis ging maken. En met dit schip begon mijn vacantie van zes maanden. De heenreis naar Singapore was op zichzelf al een openbaring. Behalve enige kustreizen met een tanker en een reis naar Zweden, was ik met een schip nog nooit zo ver van huis gegaan. De „service" aan boord was af, wat een genot om nu zelf eens bediend te worden en eens niet voor een huishouden te hoeven zorgen! Ik had de beschikking over een twee-persoonshut, geheel voor mij alleen en met mijn acht mede-passagiers genoten we van de reis met haar vele bezienswaardigheden. Ik behoefde slechts één dag in Singapore te verblijven, want daags na mijn aankomst kon ik al op de „Saidja" stappen en vertrok ik als „schrijfster" met dit schip naar Saigon. Gelukkig was de „Saidja" juist in de z.g. buitendienst gekomen en maakte, na vele maanden Pladju—Pierhead v.v. te hebben dienst gedaan, haar eerste „buitenlandse" reis. Iedereen aan boord was dan ook erg ingenomen met deze wel zeer welkome verandering. In Saigon keek ik mijn ogen uit naar al het vreemde wat ik daar te zien kreeg. Veel militairen wegens de aldaar heersende toestanden, zeer veel vluchtelingen o.a. ondergebracht in de Opera, terwijl de Vietnamese klederdrachten natuurlijk ook mijn volle aandacht hadden. Het was verder een wat vreemd aandoend gezicht om honderden vrouwen op de installatie aan het werk te zien, bezig met het verwerken van de vaten olie. We maakten de nodige film opnamen, o.a. van een zeer armoedige buitenwijk. We waren echter door het oog van de naald gekropen want de volgende dag vertelde de radio dat juist in deze wijk ruim duizend doden waren gevallen tengevolge van onlusten! De terugreis ging naar Pladju en na de loods bij Kaap Sint Jaques te hebben afgegeven begonnen we flink te slingeren. Het opstomen van de Moesi was voor mij natuurlijk weer interessant doch Pladju zelf kon mij niet erg bekoren vanwege de drukkende wamte. Pladju deed zich aan mij voor als een aardig villa-dorp met gezellige huizen, geplaatst langs brede lanen. De volgende reis ging naar Bangkok en tijdens ons verblijf aldaar heb ik genoten van deze wel zeer Oosterse stad. Gezien het korte verblijf kon natuurlijk niet alles worden bezichtigd doch ik kreeg toch gelegenheid om samen met mijn man, enige stuurlieden en werktuigkundigen, een en ander van deze stad te zien en noem ik dan het Pasteur Instituut, Marmeren tempel (waar we onze schoenen moesten uittrekken), liggende gouden Boedha, diverse andere tempels, de z.g. drijvende markt en de vele bedelmonniken, allen gehuld in een gele pij. Alles dankbare objecten voor het maken van kleurenfilms. De terugreis ging weder naar onze „thuishaven" Pladju om aldaar weder voor Saigon te gaan laden. Na deze, voor de „Saidja"-opvarenden „lange" reis kwamen we, weder via Pladju, in Tandjong Priok terecht. Onder deskundig geleide van de familie Tangel (B.P.M. Hzn) werd een tocht gemaakt naar de Pundjak via de oude weg naar Bandung. Ook hier werden weder onvergetelijke natuurindrukken opgedaan en weet ik nu tenminste hoe de rijst wordt verbouwd en op welke wijze de rubber wordt afgetapt. Het was wonderlijk te zien hoe hele kudden buffels gehoorzaamden aan de bevelen van hun kleine hoeders. Als ik echter mijn kennissen in Holland vertel dat ik heb gesmuld van de kikkerbilletjes dan word ik wel even vreemd aangekeken. Het zou te veel worden om van iedere reis een beschrijving te geven, doch ik wil nog wel even vertellen dat ik met genoegen gewinkeld heb op Pasar Baru en alleen het afdingen al een sensatie op zichzelf was. Jammer was dat de verbinding met de wal te Surabaya zo lastig was. Met een zeilprauw moest van de oliesteiger naar de binnenhaven worden gevaren, doch dit weerhield me niet om dat „hachelijk" avontuur mede te maken. Het verkrijgen van een goede Balinesche pop, houtsnijwerk en diverse artikelen in Djokja-zilver waren deze moeite ruimschoots waard. Een gezellige avond op Pulo Sambu maakten we nog mede. Op uitnodiging van de kleine Hollandse gemeenschap aldaar werden we uitgenodigd om aan een bridgedrive deel te nemen. Ondanks het feit dat mijn man en ik in jaren niet meer als partners met elkander gespeeld hadden, plaatste het echtpaar Peeters zich als winnaars in de N.Z.-lijn. Als prijs was echter voor de aanvang medegedeeld dat de winnaars een rondje aan het gehele gezelschap dienden te geven.

Na alzo ruim drie maanden op de „Saidja" te hebben doorgebracht, werd het tijd weder over de terugreis naar Holland te gaan denken. Een woord van dank is hier dan ook zeker op zijn plaats aan het adres van de heer Van 't Slot voor de moeite die hij zich getroostte in verband met plaatsing op een tanker met Europa-bestemming. Doordat de „Saidja" niet naar Singapore kwam, vertrok ik per vliegtuig van Palembang naar deze stad. Het vliegen over de Riouw Archipel met zijn onnoemelijk aantal eilandjes was buitengewoon indrukwekkend. In Singapore logeerde ik ruim een week bij kennissen doch over deze stad wil ik niet verder schrijven, aangezien de bezienswaardigheden reeds eerder in „Van en Voor de Vloot" zijn gepubliceerd.

Tenslotte stapte ik met een wel wat bezwaard hart, voornamelijk vanwege de taalmoeilijkheid, op de Oostelijke ankerplaats op de „Mosborg", een Noorse tanker van 18000 ton welke de vroegere Nederlandse tanker „Thalatta" bleek te zijn. Op de „Saidja" hadden ze me wijs gemaakt dat de Noren hoofdzakelijk van vis leefden, doch dit viel erg mede en hoewel niet zo overvloedig als op de Wonosobo, was het eten toch zeer smakelijk. De reis ging echter niet regelrecht naar Holland doch eerst nog even naar Hongkong om daarna te Miri voor Pernis te laden. Het verblijf te Hongkong was echter veel te kort naar mijn zin want in deze stad, op een eiland gebouwd, raakt men niet gauw uitgekeken, vooral niet als men er kennissen heeft die alle bijzonderheden weten te vinden. Een onvergetelijk gezicht levert een tocht per auto of kabelbaan naar de Victoria Piek waar men dan een schitterend vergezicht heeft over de baai en aan de overkant daarvan het eigenlijke China ziet liggen. Ook een tocht over en tussen de bergen door naar het Lido aan de Repulse baai is erg interessant. Met de Noorse officieren dineerde ik in het drijvende restaurant waar men de verlangde vis kan aanwijzen die in aquaria rondzwemmen. Verser kan men ze wel nooit geserveerd krijgen. Na

Hongkong verlaten te hebben maakte ik nog een flinke storm mede doordat we onder invloed van een nabij razende typhoon waren geraakt. Zelden heb ik zo met een schip geslingerd. Onder normale omstandigheden is een bezoek aan Miri niet mogelijk, doch doordat een van de vrouwelijke opvarenden van de Mosborg zich onder dokters behandeling moest stellen kreeg ik gelegenheid deze tocht mede te maken alhoewel dit lang geen plezierig reisje bleek te zijn, maar ik zag Miri met zijn aardige bungalows en dat was heel wat waard. Tenslotte begon dan de eigenlijke thuisreis, waarbij het in de Golf van Bengalen, tengevolge van de zeer zwaar doorstaande moeson, erg spookte. Tijdens deze stormperiode maakte ik kennis met de z.g. „stormsoep", een dikke brei bestaande uit een compleet menu, welke niet, tengevolge van de scheepsbewegingen, uit de borden vloog. Doch ook daar kwam weder een eind aan en kon ik „genieten" van de Rode Zee.

Blij verrast was ik toen op de dag van mijn verjaardag als attentie de Hollandse vlag bij mijn ontbijt stond en dien avond een speciaal diner werd geserveerd. Alhoewel niet in het vaarplan opgenomen, zag ik toch nog even een glimp van Algiers want deze haven moest worden aangelopen om een gewonde matroos aan land te zetten. Na zes maanden kreeg ik tenslotte de pieren van Hoek van Holland weder te zien en was het speciaal voor mij als Hollandse een gevoelig moment toen de Hollandse vlag in de voortop werd gehesen. Bij het opvaren van de Waterweg maakte de Hollandse loods mij er op attent dat er blijkbaar bekenden naar het schip stonden te zwaaien en toen bleek, dat dit onze zoons waren die ter verwelkoming naar de Hoek waren gekomen. Zo erg als ik eerst tegen deze terugreis had opgezien, zo erg is hij me medegevallen. Kapitein en officieren waren buitengewoon hartelijk en voorkomend, „Captain's dinner" en Afscheidsdiner ontbraken zelfs niet, de onderbrug leende zich uitstekend voor shuffle-board en de filmvoorstellingen werden ook zeer op prijs gesteld. Ik wil mijn reisbeschrijving besluiten met nogmaals iedereen mijn dank te betuigen voor hun medewerking welke mij in staat stelde deze vakantie van een half jaar te hebben kunnen genieten.

Mevr. N. Peeters-Vos.

De haai in de tank

De over het algemeen vreedzame sfeer die tot dusver had gehangen op en over onze basis in N.W. Australië werd plotseling verbroken door een geweldig kabaal op het achterschip. Het was niet moeilijk uit te maken dat de oorzaak van de consternatie zich bevond bij tank 7 SB, en ik vernam, na niet al te lange tijd en na nauwkeurige instelling op de duidelijkste zender, dat er in tank 7 een „kokker van een haai van wel 12′6″ was gevangen"! En inderdaad, zich heftig verzettend tegen het verlaten van zijn element, maar noodgedwongen toegevend aan de krachten die door middel van een stevig stuk touw rond zijn lichaam werden uitgeoefend, kwam, langzaam maar zeker, een grote vis, kennelijk een haai, uit het tankhoofd te voorschijn.

Het verhaal zal de lezer zover wel wat onwaarschijnlijk voorkomen, en ik haast mij dan ook te vertellen dat de opgegeven lengte mij ook wel iets overdreven voorkwam. Ik heb dan ook niet geaarzeld mij, voorzien van een „tapeline" naar de betreffende tank te begeven, en deze aan een der dapperen te overhandigen, om de ware lengte op te meten. De „kokker van 12′6″ lang" werd dan ook gereduceerd tot een gewoon haaitje van 10′9″, en een duidelijk merk werd aangebracht bij deze maat op de „tapeline".

Nu ben ik me ervan bewust dat „visserslatijn" nog wel eens in twijfel wordt getrokken; vermoedelijk omdat gevangen aantal, afmetingen en gewicht bij elke reproductie der toedracht van zaken toeneemt. Vooral de afmeting hangt uiteindelijk alleen maar af van de armlengte van de verteller, of van de beschikbare ruimte. Ter voorkoming van te veel overdrijving heb ik die „tapeline" toen laten merken, maar aangezien ik niet weet waar die lijn beland is, zult u mij op mijn woord moeten geloven.

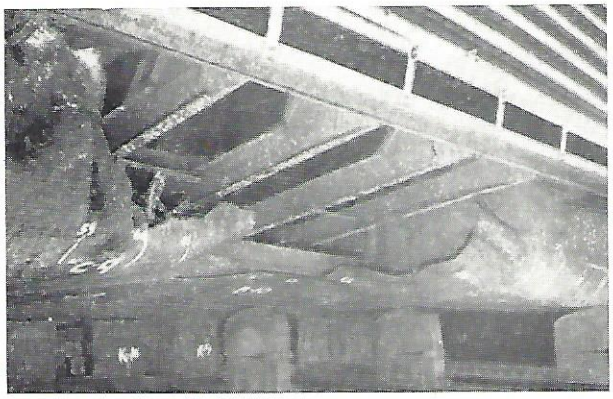
Het lijkt mij wenselijk u eerst even op de hoogte te brengen met de situatie: Het jaar was 1943, het schip was de „Ondina", één van de vele schepen die zich in het laatste wereld-conflict hebben onderscheiden door, bij uitwisseling van explosieve argumenten met enige vertegenwoordigers van de „andere" zijde, op onvergetelijke wijze de eer van de Nederlandse vlag hoog te houden.

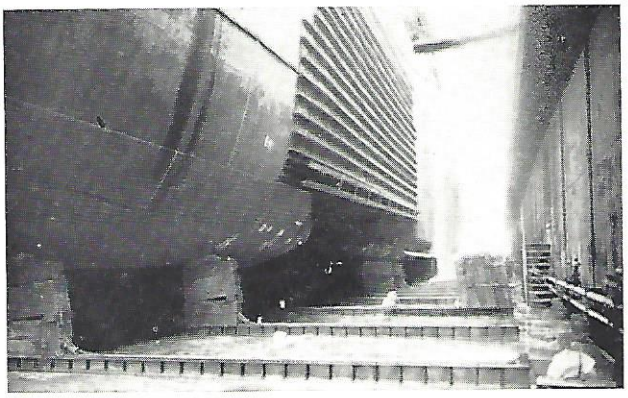
Het is volkomen begrijpelijk dat men bij het oplossen van een dergelijk meningsverschil er zelf niet zonder kleurscheuren afkomt, en dit was ook met de „Ondina" het geval. Tijdelijke reparaties waren uitgevoerd in een plaats op de Westkust van Australië, en daar zag de „United States Navy" de gelegenheid de „Ondina" te gebruiken voor haar doeleinden, d.w.z. zij werd gepromoveerd tot „Fuel-supplyship for all units of the U.S. Navy", wat inhield dat, na voltooiing van de tijdelijke reparaties en uitgebreide veranderingen aan leidingen enz. de „Ondina", geladen met brandstof voor gevechtseenheden in de ruimste zin, gestationneerd werd op een z.g. „advance-base" in de buurt van de Noord-West kust van Australië.

Maar om thans weer met de „haaien-geschiedenis" door te gaan. Zoals gezegd was de haai ongeveer halverwege het tankhoofd en dankzij herhaalde en nauwkeurige metingen was de lengte inmiddels ook reeds tot 11′1″ gegroeid.

Er waren reeds jongelui bezig met het nemen van foto's, anderen renden weg om de „kiekkastjes" te halen.

Foto's, gemaakt gedurende de „operatie" van het „landen" van de haai, heb ik nog steeds niet gezien. Indien deze opmerking aan de waarheid van dit verhaal, voor eventuele twijfelaars een reden mocht zijn om te gaan gnuiven: „Shame on You". Ik spreek echter de hoop uit, dat ontnuchterende opmerkingen van mijn kant de fotografen niet hebben ontmoedigd en hen ervan weerhouden hun opnamen te ontwikkelen. Ik herinner mij nl. hen te hebben gevraagd van wie zij eigenlijk verwachtten een dergelijke foto te „geloven". „Wel", merkte een enthousiasteling op, „dat kan men toch zien, hij komt eruit!" Maar de aanblik van de vis, hangend in het tankhoofd, was zó dwaas, dat ik mij liet ontvallen: „Als ik het zelf niet gezien had zou ik zeggen, dat jullie dat ding buiten boord hebben gevangen en het





nu in de tank laat zakken!" Dat zou, neem ik aan, iedereen zeggen, indien hij een dergelijke foto onder ogen zou krijgen.

Indien echter één of meerdere van onze fotografen zo doortastend zijn geweest om hun „foto's" toch te hebben ontwikkeld, dan zou ik met „maagdelijke schroom" (die sinds ons „herhaald beroep op de opvarenden" in ons maartnummer van 1955 om „**Voor** de Vloot" met een dosis „**Van** de Vloot" te compenseren — blijkbaar langzamerhand wordt overwonnen, red.) willen veronderstellen, dat de redactie t.z.t. wel een plaats voor zo'n afdruk zou kunnen vinden.

Zoals tevoren reeds opgemerkt, was de „Ondina" zwaar gehavend uit de schermutseling met de Jappen tevoorschijn gekomen en de torpedisten van de Japanse hulpkruisers hadden omvangrijke gaten in de romp van de „Ondina" geboord met het gevolg, dat de tank bodemloos was.

De bijgaande foto's verklaren de mogelijkheid van de „haai in de tank". De dwarsscheeps lopende T-balken en het vreemd aandoende stel U-balken, boven en gedeeltelijk over het gat, waren aangebracht door duikers in Fremantle, Z.W. Australië. Dit was allemaal bedoeld als een tijdelijke reparatie en moest de „Ondina in staat stellen om op eigen kracht naar een plaats te stomen waar permanente reparaties konden worden uitgevoerd. Materiaalgebrek maakte het in die tijd onmogelijk dit in Australië te doen. Het schip moest hiervoor naar Amerika. Het seizoen was echter niet gunstig en de noodgedwongen wachtperiode opende voor het „U.S.-command" gelegenheid de „Ondina" te benutten voor het bovenomschreven doel.

De versterkingen in de open tankbodem van het in tropische wateren stilliggende schip oefenden grote aantrekkingskracht uit op de vele zwemmende bewoners ter plaatse. De grootste vissen behoorden, tengevolge van een pas later blijkende oorzaak al spoedig tot het blijvende decorum van dit „SHELL-aquarium". En onder deze grootsten was de prominente figuur: „Onze haai".

Onze haai had zich opgesteld naast één van de dwarsscheeps lopende versterkingen en wachtte daar kalmpjes op zijn maaltijd, die niets vermoedend even kwam rondneuzen. De vele bezoekers in de tank hadden reeds lang de aandacht getrokken van de schepelingen en dit was de reden dat zij niet meer buiten boord, maar **in** het openstaande tankhoofd „beet trachtten te krijgen".

Blijkbaar heeft het onooglijk stukje vlees, zwevend voor zijn neus en bedoeld als lokaas de haai getroffen als onedele concurrentie en heeft hij, om zich hiervan te ontdoen, het in het voorbijgaan opgeslokt.

Maar er zat een vrij grote haak aan en de lijn was sterk. Hoe lang de haai heeft rondgezwommen met de pijnlijke versnapering in zijn maag is moeilijk te zeggen.

In ieder geval, toen de eigenaar van de vislijn merkte dat hij „beet" had, kostte het niet veel moeite de haai tot dicht aan het wateroppervlak van de tank te brengen. Het aanbrengen van he harnas om hem uit de tank te halen is niet in een paar woorden beschreven maar wel dient te worden gememoreerd, dat hierbij enige staaltjes van durf werden gedemonstreerd. Na niet te lange tijd was een stevig manillatouw onder de frontvinnen van de haai „gezwommen" en onder luid gejuich van Staf, Australische „Gunners" en Aziatische bemanning kwam de „haai **uit** de tank".

P. A. K.

Vereniging van geëmployeerden der Koninklijke/Shell te Curaçao N.A.

Geachte Lezer,

Onderstaand treft u een circulaire die ontstaan is naar aanleiding van de ervaringen van de zich in Nederland vestigenden. Mogelijk kunt u er ook enige richtlijnen in vinden.

Daar er onder u lezers zijn, die in Curaçao bij de C.S.M. gevaren hebbend, lid waren van de Vereniging van Geëmployeerden der Koninklijke/Shell (de V.G.K.S.) en die er voor voelen Buitenlid te blijven van de Vereniging, dan kunnen zij zich met mij in verbinding stellen en wil ik hun gaarne nadere inlichtingen verstrekken over het Buitenlidmaatschap van de V.G.K.S.

Met vriendelijke groeten,

G. ten Brummeler-Altorf,
Vertegenwoordigster in Nederland van de V.G.K.S.

Alkmaarsestraat 29, Scheveningen.
Telefoon 01700 — 558275.

Aan allen die zich in Nederland vestigen en een huis willen kopen.

Als men met „Pensioen" komt, of „Overgeplaatst" wordt, dan is een van de grootste zorgen „de Huisvesting". Het is een droevige toestand, dat nu, bijna 11 jaar na de bezetting, er nog een enorm tekort aan huizen is, en het nog jaren zal duren, voor er verandering in deze toestand is gekomen.

Voor diegenen, die overplaatsing hebben gekregen, is er, maar dan ook altijd na lang wachten, wel eens kans een huis te huren.

Als men gepensioneerd is, is men **economisch** in geen enkele plaats in Nederland onmisbaar en krijgt men geen huurhuis. Men moet dan proberen een huis te kopen.

Over dit „Kopen" wil ik u het een en ander vertellen. In de loop der jaren hebben wij het wel en wee van zovelen aangehoord, dat ook ik mij een beeld heb kunnen vormen van het Goede en Verkeerde, in verband met het kopen van een huis.

Waarover dus het volgende:

Het kopen van een bestaand huis.

Het kopen van een bestaand huis is in een grote stad zeer moeilijk. Men vraagt dan al bijvoorbaat: Heeft u wel een vestigingsvergunning in deze stad? Men krijgt echter meestal een tijdelijke vestiging en heeft dan zeer weinig kans, een bestaand huis, dat men zou kopen, te mogen bewonen. In enkele gevallen, met zeer veel moeite,, als men in de stad geboren is, krijgt men wel eens een vestigingsvergunning.

Wordt u dus een bestaand huis aangeboden, begin dan eerst bij het Gemeentelijke Bureau voor de Huisvesting te onderzoeken, of er een kans bestaat dat men het zou mogen bewonen. Laat u nooit door een Verkoper (Makelaar of Eigenaar) vertellen dat ze er zeker van zijn, dat u vestiging zult krijgen. Onderzoek dit zelf.

Ditzelfde geldt ook voor kleinere plaatsen, maar daar heeft men wel meer kans dat vestiging wordt toegestaan.

Dan is een zeer voorname factor, dat men bij een Notaris een **Voorlopig koopcontract** laat maken, met de clausule **„Behoudens Vestigingsvergunning en leeg opleveren"**. Voor dit leeg opleveren wordt dan een datum gesteld. Het komt immers wel voor dat de bewoners, vooral als het huis verhuurd was, weigeren te vertrekken. Heeft men dan het huis gekocht, zonder deze clausule, dan kan men gaan procederen, wat soms drie jaar duurt en men in sommige gevallen nog verliest. Men kan dan proberen het huis te verkopen, maar men begrijpt dat het zeer moeilijk is een bewoond huis te verkopen. Vooral mensen, die lange tijd uit Nederland weg waren, weten dit niet altijd.

Ook moet men bij het kopen van een bestaand huis er vooral op passen, een niet te groot huis te kopen. Wij zijn in de tropen allen verwend met grote huizen. En het is natuurlijk erg gezellig veel kamers te hebben, heerlijk veel ruimte, maar men vergeet al gauw, dat dit alles schoon gehouden moet worden, verwarmd en goed onderhouden. Dat alles kost veel geld, en hulp is niet gemakkelijk te krijgen. De kinderen gaan het huis uit, en men blijft dan met teveel ruimte over, men krijgt bovendien inwoning als het huis te groot voor het gezin is. Koop dus met verstand, niet te groot.

U begrijpt, dat het wonen buiten heel mooi is, maar als men werkelijk ver van een grote stad gaat wonen, is dit vooral in de winter nogal eenzaam. In de mooie maanden komt men vaak slaapruimte te kort, maar in de donkere maanden ziet men niemand. Het sprookje, dat het buiten wonen, zoveel goedkoper is, bestaat niet. Want men mag wel eens een eigen groententuin hebben, of kippen houden. de gewone levensmiddelen zijn alle dezelfde prijs, ook soms duurder, zoals vlees. De concurrentie is er niet zo groot. Ook de vervoerskosten maken het duur.

Het kopen van een nieuw huis.

Nieuwbouw kopen, waarborgt, voor de duurdere huizen, zo goed als zeker vestiging. Maar ook hier een voorlopig koopcontract opgemaakt, men kan nooit weten.

Over het algemeen is de nieuwbouw niet groot, maar toch zou ik u aanraden, koop ook in dit geval niet groter dan nodig.

De bouwers zullen u allen op hun beurt trachten te overtuigen van de deugdelijkheid van hun bouwsels, maar probeer altijd de raad in te winnen van een expert, want men ziet zo gauw iets over het hoofd, en de huizen worden meestal, gezien de omstandigheden uit de grond gestampt. Let ook vooral op de ligging ten opzichte van de zon. Ook zal een voorname factor zijn, of het niet te ver van het winkelcentrum ligt, en als men nog schoolgaande kinderen heeft, vooral jonge kinderen, niet te ver van scholen. Het kopen van flats is weer heel anders. Men koopt dan een verdieping, maar men betaalt mee in de kosten van het onderhoud van het hele portiek. Dit is niet altijd ideaal. Wel is een flat zeer gemakkelijk te bewonen, vooral bij het ouder worden, daar het alles op een verdieping hebben wel zeer gemakkelijk is.

Bij nieuwbouw speelt de tijd van oplevering een grote rol. Is het huis bijna geheel klaar, dan is het mogelijk dat men u de juiste tijd van oplevering kan zeggen. Is men pas met de bouw begonnen, rekent u dan in de meeste gevallen, enige maanden later. Is er alleen nog maar een plan, dan is het helemaal moeilijk een datum te bepalen, en komen er zeker maanden bij. Dit later gereed komen, hangt van vele factoren af, vorst, gebrek aan bouwmaterialen, enz.

Uit het bovenstaande zult u wel begrepen hebben, dat in beide gevallen allerlei moeilijkheden aan het kopen van een huis kleven. Maar laat het u niet afschrikken. Alleen deze raad: **Neem de tijd.** Beslis niet in een dag of enkele dagen. Bestudeer alle omstandigheden terdege. Om een geval te noemen: Voorkom het wonen in de buurt van een militair- of ander vliegveld. In deze tijd van straaljagers is uw leed niet te overzien. Overtuigt u dus eerst daarvan, alvorens te beslissen.

U begrijpt dat de bouwers erg graag verkopen en u zullen trachten te bewegen, zo spoedig mogelijk een beslissing te nemen. Maar u gaat iets kopen, dat een groot gedeelte van uw kapitaal vergt, dat u voor uw leven hoopt te bezitten en bewonen. **Een overhaaste koop geeft dikwijls vele zorgen.** U kunt veel beter rustig uitkijken en enige maanden langer gemeubileerd wonen, dan tot een overhaaste koop over te gaan waarvan u misschien veel spijt zult hebben.

Is u van plan nog te gaan werken? Ook dit speelt een grote rol. Wil men dit gaan doen, dan is het heus aan te raden, eerst werk te zoeken, en dan pas een huis. Het komt veelvuldig voor, dat men al rustig ergens woont en dan werk krijgt, in het gunstigste geval, in de plaats waar men woont.

Maar vaak is dit niet het geval. Dan moet men heen en weer reizen, hetgeen zeer onaangenaam is, zeer speciaal in de winter. Heeft men een auto, dan heeft men veel last van mist en ijzel. Met de trein heeft men in de winter ook vaak langdurige vertraging. U begrijpt dat dit reizen erg veel tijd neemt en deze tijd heeft men minder in het gezin. Ook komt het wel voor, dat men dan maar zijn huis verkoopt en in de plaats van de werkkring gaat wonen. Dat een en ander grote kosten met zich meebrengt spreekt vanzelf.

Ook wil ik er u op wijzen, een **mondelinge toezegging** tot kopen, ook **geldig** is. Men past dus op zijn woorden.

Nu iets over de **kosten** bij de aankoop van een huis.

De kosten bedragen een maximum van 7 %, zijnde 5 % Registratiekosten en ongeveer 2 % Notariskosten. Dit is in geval van „Kosten Koper". Soms komt het voor dat de verkoper de kosten of een gedeelte daarvan betaalt.

Hypotheek. Men kan altijd een hypotheek krijgen van 50 à 60 %, ook wel hoger maar dan moet men rekening houden met periodieke aflossingen.

U begrijpt, dat het niet mogelijk is ieder geval afzonderlijk te beschrijven, maar ik hoop u op deze wijze toch op bescheiden schaal van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groeten,

G. ten Brummeler-Altorf.

Alkmaarsestraat 29, Scheveningen.

Oproep

Wie klimt in z'n (maritieme) pen?

Wij werden verzocht het volgende door te praaien aan het varend (en gevaren hebbend) personeel van Shell Tankers N.V., en voldoen gaarne aan dat verzoek.

Bij de bekende uitgeverij van maritieme boeken, C. de Boer Jr., Den Helder—Amsterdam (waar o.m. ook iedere maand „Van en Voor de Vloot" en „De Blauwe Wimpel" van de helling gaan), verscheen enkele jaren geleden een tweetal uitgaven, die in zeemanskringen aanzienlijk de aandacht trokken. Het waren de boeken „Scheepsverklaring" en „Boek der Zeven Zeeën". Deze boeken werden samengesteld door Anthony van Kampen, auteur van zeemansboeken en redacteur van „De Blauwe Wimpel", met medewerking van tal van varende vrienden van Van Kampen.

Uitgeverij De Boer heeft het plan wederom een soortgelijk werk uit te brengen en verzocht Anthony van Kampen de redactie opnieuw op zich te nemen. In verband met dit voornemen verzoekt Van Kampen ons dat plan onder de aandacht van onze lezers te brengen en diegenen, die bereid zijn eraan mede te werken, op te wekken die bereidheid te verwezenlijken.

De bedoeling is dat zeevarenden datgene op schrift stellen, wat men zo ongeveer zou kunnen noemen: „hun meest merkwaardige, interessante belevenis op zee". Het hoeft geen lang verhaal te zijn. Het mag ook kort uitvallen. Op taal- en stijlfouten wordt niet gelet. Het mag getypt of geschreven worden. De schrijver mag kapitein zijn of werktuigkundige, kok of stoker. Het maakt niets uit. Het gaat om het beschreven feit.

Het boek heeft als voornaamste doel: het meer bekendmaken van de zeevaart in Nederland. Een streven, dat wij gaarne ondersteunen. En dat menig lid van de Shell Tankers-gemeenschap ongetwijfeld ook zal willen steunen.

Wie sympathie voor het plan koestert (en dat zullen er velen zijn, veronderstellen wij) gelieven het stukje, de schets of het artikel op te zenden aan:

ANTHONY VAN KAMPEN,
Kerkedijk 25, Bergen (N.H.).

De inzendingen zo mogelijk tussen eind augustus en oktober a.s. opsturen. Dit in verband met het feit, dat Van Kampen plotseling voor enkele maanden naar Zuid Nieuw Guinea moest vertrekken.

Voor uw medewerking bij voorbaat onze dank.

Boekbespreking

„Zeeaanvarings- en Binnenaanvaringsreglement" door S. P. de Boer en A. I. J. Hilckmann. Uitgave J. F. Duwaer & Zonen, Amsterdam. Prijs *f* 24,90.

In de inleiding geven de schrijvers een kort overzicht van het ontstaan van de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, resulterende in de in 1948 te Londen opgestelde nieuwe bepalingen, welke 1 januari 1954 in werking traden.

Het boek licht deze nieuwe bepalingen uitvoerig toe.

Daarnaast wordt de nodige aandacht geschonken aan het Binnenaanvaringsreglement voor zover dit voor zeeschepen van belang is en het examenprogramma voor eerste stuurman daarvan kennis eist.

Het geheel is geïllustreerd met verklarende situatieschetsen, waarop de navigatielichten in kleuren zijn weergegeven.

Hoewel het werkje voornamelijk is bestemd als leidraad voor hen die zich bekwamen voor een der stuurlieden diploma's, zal het zeker ook zijn nut blijken te hebben als naslagwerk voor de reeds afgestudeerden. Bijzondere aandacht verdient de bijgevoegde, 72 pagina's tellende, toetsnaald, waarin een menigte vragen met de daarop betrekking hebbende antwoorden zijn vervat; speciaal de zelfstudie zal hierdoor aanzienlijk worden vergemakkelijkt.

Gelden ten bate van het „Koningin Wilhelmina Fonds" voor de Kankerbestrijding

Konden wij in het Kerstmis-nummer 1955 gewag maken van het gedurende de technische proeftocht van het s.t.s. „Kara" gerezen idee om een „sweepstake" te organiseren, waarvan de opbrengst ten bate van het „Koningin Wilhelmina Fonds" voor de kankerbestrijding was, thans ontvingen wij van de Etat-Major van het s.s. „Gomphina" een bedrag van *f* 40,— voor genoemd fonds.

Deze gelden vertegenwoordigden de opbrengst van de aan boord bij opbod verkochte menukaarten tijdens het l.l. Kerstdiner.

Een dankbetuiging van de Directeur van het Fonds werd inmiddels aan het schip verzonden.

AMBACHTSCHOOL EN MACHINISTENSCHOOL TE MIDDELBURG.

De Commissie OUD-LEERLINGEN van bovengenoemde school heeft ons verzocht het volgende onder de aandacht van onze lezers te willen brengen:

„In 1956 zal het 75-jarig bestaan der Ambacht-"
„school, waaraan verbonden een Machinisten-"
„school, te Middelburg worden herdacht. Ter ge-"
„legenheid hiervan is gevormd een Commissie uit"
„oud-leerlingen welke zich ten doel heeft gesteld,"
„de oud-leerlingen en leerlingen in de gelegenheid"
„te stellen hun dank aan de school daadwerkelijk"
„tot uiting te brengen."
„Gedacht is aan een huldeblijk, hetwelk aan het"
„Schoolbestuur zal worden aangeboden."
„Wij twijfelen er niet aan of vele oud-leerlingen"
„zullen hiermede sympathiseren."
„Allen die deel wensen te nemen aan voornoemd"
„huldeblijk worden verzocht zich in verbinding te"
„stellen met de Commissie. Correspondentie-adres:"

„DOORNLAAN 7, MIDDELBURG."

HET EEUWFEEST VAN DE DELFZIJLSE ZEEVAARTSCHOOL.

Ten gerieve van de leden van ons varend personeel, die oud-leerling zijn van bovengenoemde school, laten wij hieronder enige gegevens over de viering van het eeuwfeest volgen, die wij aan het „Dagblad Scheepvaart" ontleenden:

„Het comité, dat gevormd is met het oog op de herdenking van het 100-jarig bestaan van de Zeevaartschool te Delfzijl, heeft besloten deze herdenking te doen plaats vinden op 15 en 17 november a.s. De school werd op 17 november 1856 opgericht.

Het monument voor de gevallen oud-leerlingen, waarvoor velen reeds hun bijdrage hebben gestort bij de Twentsche Bank te Delfzijl, zal in de middag van de 15e november worden onthuld, nadat in de ochtenduren de officiële ontvangst van genodigden en nabestaanden der gevallenen in de schouwburg heeft plaats gevonden. Des avonds bestaat de gelegenheid voor een reunie der oud-leerlingen.

Het eigenlijke herdenkingsfeest zal op 16 november worden gehouden. Een soortgelijk feest zal een dag later aan de Delfzijlse bevolking worden aangeboden, daar de school in de Delfzijlse samenleving altijd een vooraanstaande plaats heeft ingenomen. Ook op andere wijze zal de bevolking in de jubileumfeesten worden ingeschakeld.

Het huisvestingscomité beschikt over de middelen om honderden bezoekers onder dak te brengen. Het medeleven van overheid en bedrijfsleven voor dit eeuwfeest is groot. Een moeilijkheid blijft echter om alle oud-leerlingen te bereiken. Zij, die nog geen contact hebben opgenomen kunnen zich in verbinding stellen met het contact-adres: **W. Post**, oud-gezagvoerder ter koopvaardij, **Rijksweg 19, Delfzijl.**

Wist U dat...

. . . Fruit Industries Inc. te Bradenton, Fla, U.S.A. bezig is een vrachtschip van 7500 ton draagvermogen uit te rusten met vlekvrij stalen tanks en koelinstallaties voor het vervoer van sinaasappelsap in bulk rechtstreeks van Florida naar elders. De eerste „sinaasappeltanker"!

. . . een grote franse maatschappij van havenwerken een contract heeft afgesloten voor de aanleg en verbetering van 5 havens in Indonesië, voor een totaal bedrag van 325 miljoen rupiah. Het zijn de havens van Tandjong Priok, Balikpapan, Belawan, Bandjermasin en Makassar, die zullen worden vergroot of vernieuwd.

. . . de „Ferncrest" waarvan wij gewag maakten in het januari-nummer 1956, als de grootste dieseltanker ter wereld, de grootste al niet meer is. In opdracht van een Noorse rederij is thans een order geplaatst voor een dieseltanker van 39000 ton draagvermogen.

. . . dat het Griekse s.s. „Germania", dat sinds 1944 bij Beachy Head op de rotsen heeft gezeten, kortgeleden na omvangrijke werkzaamheden vlot is gekomen en naar Bremen wordt gesleept. (De aanhouder wint! Red.).

. . . de bemanning van het m.s. „Willem Ruys", ter gelegenheid van de „Jubileum"-reis, welke op 15 maart jl. aanving, een geldbedrag heeft geschonken aan het Koninklijk Nederlandsch Geleidehondenfonds, met de bedoeling dat aan een onbemiddelde blinde een geleidehond zal worden geschonken. De voorwaarde werd gesteld dat de hond een naam zou krijgen welke aan de scheepvaartwereld is ontleend. De thans in opleiding zijnde viervoeter zal met de naam „Radar" verder door het leven gaan.

. . . twee amerikaanse oliemaatschappijen hebben aangeboden twee tankschepen van 38.000 ton, die door kernenergie worden voortbewogen, te laten bouwen en te exploiteren, wanneer de amerikaanse regering de kosten wil dragen voor de machines. De kosten voor een atoominstallatie zou op 10 à 11 miljoen dollar per schip komen, terwijl stoomturbine voortstuwing op omstreeks 3 miljoen dollar per schip komt.

Rotterdam

Jij troosteloze stad, waarvan ze zeggen:
— je bent zo kaal, zo somber en zo grauw —
Met ja attracties: werken in „de bouw",
of op de Maas naar oude rommel dreggen.

Mismoedig trieste stad, waarvan ze zeggen:
— je stinkt altijd —. De waarheid is vaak rauw.
Men heeft gelijk maar dat ik van je hou,
is ook een feit dat niet valt te weerleggen.

Een vreemde liefde, niet om schoonheids wil,
want kleurloos blijf je, zelfs nú,
ondanks een lentezon op schaarse uren.

Meer het gevolg van een weemoedig stil
gevoel voor haar die in jou woont. Een gril?
Ach, grillen kunnen mensenlevens duren . . .

Ph. Boad.

Voetbalvereniging s.t.s. „Kryptos"

Wij mogen nauwelijks aannemen dat het oprichten van een voetbalvereniging aan boord van het s.t.s. „Kryptos" mag worden betiteld als: „in navolging van de „Kalydon", want alhoewel wij geen officiële berichten ontvangen, zijn wij ervan overtuigd dat reeds verscheidene voetballustigen onder ons vlootpersoneel de „stoute" voetbalschoenen hebben aangetrokken en — wanneer de gelegenheid zich hiertoe voordoet — een partijtje spelen.

In ieder geval is de animo aan boord van de „Kryptos" zodanig dat tot oprichting van een voetbalvereniging (en een daarmee gepaard gaand elftal, Red.) is overgegaan. De Kapitein verklaarde zich bereid het doel te steunen en nadat enige personen zich achter het inzamelen van de benodigde gelden hadden gespannen, kon worden overgegaan tot het aanschaffen van 2 voetballen met toebehoren en broekjes en „shirts" voor 13 spelers. (Zelfs hier blijkt het nodig te zijn een aantal invallers bij de hand te hebben ! ! Red.).

De eerste wedstrijd werd gespeeld door bemiddeling van de Kapitein, die zich er voorspande om een wedstrijd te organiseren op Pulo Bukom. Door medewerking van Kapitein en Chefs van Dienst — daar laatstgenoemden het personeel vrij gaven, voor zover de dienst het toeliet — kon er een elftal worden samengesteld. Een verslaggever voor deze eerste wedstrijd kon er niet af en daarom kan over deze wedstrijd niets worden verteld. De uitslag is het enige dat niet aan de vergetelheid wordt ontrukt: nl. een 5—0 nederlaag. De moed is er echter niet door ten gronde gericht en de Kapitein zorgde weer voor een tweede wedstrijd in Pulo Sambu. De spelers waren nog wel een beetje stijf van hun eerste optreden, doch trokken vol goede moed ten strijde. De Chef-Hofmeester was zo vriendelijk ons een verslag van deze wedstrijd te doen toekomen, hetwelk wij hieronder laten volgen:

Verslag van de tweede wedstrijd te Pulo Sambu tegen een aldaar gevestigd elftal op 10-3-'56.

Om 17.30 uur werd gefloten voor de „toss", die werd gewonnen door ons elftal, dat met de zon in de rug verkoos te spelen. De tijdelijke aanvoerder bracht de bal aan het rollen. Onmiddellijk kwam de tegenpartij verraderlijk op ons doel af. Een schot ! ! ! Tegen de lat ! ! ! (Ter geruststelling van het dappere elftal kan de Red. u mededelen dat latten kennelijk gemaakt zijn om „tegenaan" en „overheen" te schieten). De bal ging via voornoemde lat achter. Na de uittrap liepen onze jongens door tot het vijandelijke doel. Een schot van onze middenvoor, echter keurig gestopt door de keeper van de tegenpartij. Na 7 minuten spelen waren onze jongens nog steeds in de aanval en werd hun doortastendheid bekroond. Door snel open spel kreeg onze linksbinnen de bal, die hem naar de vleugelman speelde. Deze passeerde de backs en met een goed gericht schot bracht hij de stand op 1—0. Na de aftrap bleef het spel geruime tijd op en neer gaan. Na ongeveer 5 minuten kregen wij de eerste corner te nemen, welke werd genomen door onze rechtsbuiten. Helaas kwam de bal ver achter doel terecht. De tweede corner in deze wedstrijd werd door de Sambuclub genomen en prachtig weggewerkt door onze keeper. Toen trokken wij weer ten aanval en er werd aardig combinatie-spel ten beste gegeven. Onze linksbuiten zag opnieuw kans om langs de Sambu-back te „flitsen" en loste een onhoudbaar schot. Jammer, tegen de lat ! ! !, en een kans om de stand op 2—0 te brengen ging verloren. De scheidsrechter, ook een der onzen, blies spoedig hierna voor de rust.

17.55 uur: Aanvang tweede helft.

Na de aftrap kwam de Sambu-club onmiddellijk in de aanval. Een gevaarlijk moment voor ons doel, maar de backs wisten niet van wijken en expedieerden de bal weer naar het middenveld. Nu gingen onze jongens weer tot de aanval over. Er werd goed samengespeeld en onze middenvoor loste een fraai schot, hetwelk echter prima door de Sambukeeper werd gestopt en weggewerkt. Na over en weer gespeeld te hebben, volgde een aanval op ons doel. Een mooi staaltje van samenspel der Sambunezen. Een schot. Prachtig gehouden door onze keeper. Na 10 minuten spelen bouwden onze jongens een mooie aanval op en onze midvoor liet de hem geboden kans niet voorbijgaan. Onhoudbaar kogelde hij in. Stand: 2—0.

Onmiddellijk na de hervatting van het spel kwamen de Sambu-gemoederen los. Deze zagen kennelijk een nederlaag in het verschiet en zetten alles op alles om ten minste de eer te redden. Aanval op aanval op ons doel volgde, doch zij misten schotvaardigheid. Een der aanvallen leverde een corner op, maar de voorzet belandde achter het doel. Na de doelschop kwam de bal in het bezit van Sambu, die er snel mee vandoor gingen met prachtig kort samenspel. Zij passeerden onze backs en schoten hard in. Onhoudbaar voor onze keeper en de stand was 2—1. Voor de rest van de tijd bleven de onzen in de aanval en de middenvoor kogelde nog een keer hoog over. Kort hierna kondigde de scheidsrechter het einde aan. Wij hadden onze eerste overwinning behaald.

Nabeschouwing.

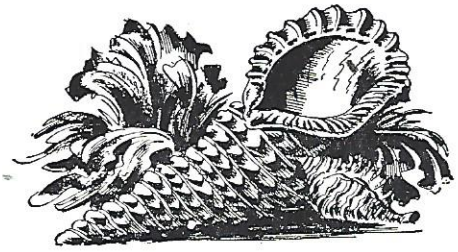
Aangezien onze jongens in 7 maanden niet gevoetbald hebben, kunnen wij gerust zeggen dat zij zich kranig hebben gehouden en prachtig spel hebben geleverd. Wij spreken de hoop uit dat zij nog menige mooie wedstrijd mogen leveren.

Een woord van dank komt ten volle toe aan de Kapitein, die deze twee wedstrijden organiseerde, blijk gaf van zijn belangstelling door de wedstrijden bij te wonen en onvermoeibaar langs de lijn te hollen om foto's te nemen. (Deze zullen hopelijk binnenkort ook in dit blad verschijnen. Red.).

Ook het keukenpersoneel mag niet worden vergeten, die lange arbeid moest verrichten, omdat het souper een uur later dan normaal moest worden opgediend.

Tenslotte ook alle Chefs van Dienst dank toegezegd voor hun volle medewerking.

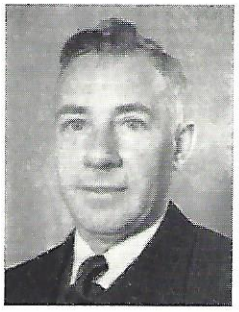
Ph. M. Laanen, Chef-Hofm.



Wij nemen afscheid van....

De heer C. J. M. Krijgsman trad op 24 december 1929 als 4e werktuigkundige in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 januari 1935 werd hij bevorderd tot 3e werktuigkundige, op 1 januari 1937 tot 2e werktuigkundige, terwijl zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige volgde op 1 januari 1947.

Van 5 september 1948 tot 17 januari 1949 is de heer Krijgsman in U.S.A. verbleven, waar hij belast werd met het toezicht op de verbouwing van de LST's, welke bestemd waren voor Shell Carribian Petroleum Company te Maracaibo. Zijn gehele verdere diensttijd heeft hij te Curaçao doorgebracht. In december 1955 ariveerde hij met verlof hier te lande, na afloop hiervan zal hem met ingang van 1 juni 1956 pensioen worden toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



De heer T. Rijkers trad op 25 mei 1934 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 juli 1936 werd hij bevorderd tot 4e werktuigkundige, op 1 januari 1938 tot 3e werktuigkundige, en op 1 juli 1946 tot 2e werktuigkundige.

Na ommekomst van zijn verlof in juli 1954 vertrok hij naar de Oost, alwaar hij belast werd met het beheer van de machinekamer van het s.s. „Rita", ook hier bleef hij dus de C.S.M. trouw! In november 1955 arriveerde hij met verlof in Nederland, na afloop hiervan zal hem met ingang van 1 maart 1956 pensioen worden toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

De heer H. J. Louiszoon trad op 24 maart 1933 als 5e werktuigkundige in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Op 1 juli 1935 werd hij bevorderd tot 4e werktuigkundige, op 1 juli 1938 tot 3e werktuigkundige, op 1 januari 1945 tot 2e werktuigkundige en zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige volgde op 1 juli 1951. Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Louiszoon te Curaçao doorgebracht. In december 1955 arriveerde hij met verlof in Nederland, na ommekomst hiervan zal hij per 1 april 1956 in het genot van pensioen worden gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

De heer J. W. J. van der Velden trad op 6 september 1927 als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 juni 1933 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 juli 1937 tot 1e stuurman, en zijn aanstelling tot gezagvoerder volgde op 1 januari 1947. Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Van der Velden op Curaçao doorgebracht. In november 1955 arriveerde hij met verlof hier te lande, na ommekomst hiervan zal hij met ingang van 1 april 1956 in het genot van pensioen worden gesteld. Wij wensen hem en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe.

---

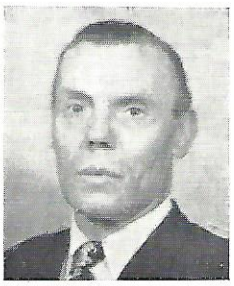
10 jaar diensttijd

J. de Jongste
Pompman
2-5
1946–1956

H. E. Tjon a Tjauw
Pompman
3-5
1946–1956

J. van Leeuwen
Pompman
28-5
1946–1956

K. de Jonge
Chef Hofmeester
21-5
1946–1956



A. H. J. Breeman
Voorman
28-5
1946–1956

Personalia

Gehuwd:

13-3-'56: J. v. Esssen, 3e wtk., met mej. P. N. Dubbeldam;

15-3-'56: B. A. Thedinga, 5e wtk., met mej. G. Kilday;

21-3-'56: P. Ester, 3e wtk., met mej. H. Korvezee;

23-3-'56: J. F. Heyblom, 3e stm., met mej. T. Jonkheer;

24-3-'56: H. A. Kerkhof, 5e wtk., met mej. N. v. d. Werf;

24-3-'56: J. D. Nijholt, 5e wtk., met mej. A. G. Nagelhout;

13-4-'56: H. Hooijer, 2e stm., met mej. L. Koch;

26-4-'56: Z. Oldenburger, 4e wtk., met mej. V. M. Brakel.

Geboren:

10-3-'56: Henry Hubertus Maria, zoon van J. F. v. d. Bogaard, 3e wtk., en mevr. J. T. v. d. Bogaard-Kremers;

21-3-'56: Leendert, zoon van L. v. d. Ende, 1e stm., en mevr. C. M. v. d. Ende-de Snayer;

27-3-'56: Pieter Johannes Jacobus, zoon van G. Verbrugh, 4e stm., en mevr. W A. H. Verbrugh-Leferink;

29-3-'56: Robert-Jan, zoon van W. J. J. v. d. Berg, 2e wtk., en mevr. D. v. d. Berg-Rodenberg;

31-3-'56: Ingrid Laura, dochter van M. A. v. Oostveen, 3e wtk., en mevr. F. v. Oostveen-Rosmuller;

1-4-'56: Ferdinand Emanuel, zoon van F. Smith, 4e wtk., en mevr. P. J. Smith-de Jager.

Wij feliciteren . . . .

C. Kroon, gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 1-4-'56;

J. D. Viergever, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 6-4-'56;

P. Roerade, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 8-4-'56;

J. Zaayer, hfdwtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 15-4-'56;

J. Visser Sr., gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 16-4-'56;

A. Bollen, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 23-4-'56:

P. C. v. d. Dood, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 23-4-'56;

M. H. Holtslag, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 23-4-'56;

W. Balvers, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 26-4-'56.

Vlootmutaties

gedurende de maand maart 1956.

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: J. H. Kasten J. Visser Sr., A. Westerduin; 1e stl.: W. A. Kleine, K. J. v. Noortwijk, H. den Ouden, H. J. Roncken, J. J. Schouten; 2e stl.: J. v. Beele, P. Buisman Jr., A. v. d. Burg, M. G. C. Geerarts, M. W. J. de Nobel, J. Rijkmans; 3e stl.: H. J. Bakhuys, D. de Boer, M. de Boer, W. Borsje, J. W. J. Corbee, J. L. A. Plasman, P. G. G. Rietmeyer; 4e stm.: J. B. West; Hfdwtk.: J. v. Bommel, P. Roeleveld, B. J. Schoonheyt, P. Vis, v. Heemst; 2e wtk.: A. W. v. Homoet, H. Lesuis, R. G. Pieters, J. Prins, P. D. J. H. Slegtenhorst; 3e wtk.: J. P. Beets, A. Erstfeld, G. Heslinga, D. Mier, P. Tuinman, J. aan de Wiel; 4e wtk.: J. v. Duuren, A. C. Jonkers, A. A. Klein, Z. Oldenburger, R. Praasterink, H. Stobbe; 5e wtk.: C. de Mey, D. Pleysier, L. C. Spoon, J. Stapel, G. N. M. Stok, J. Swagers, T. v. d. Veen, C. J. Vermeulen, G. J. Visscher, R. G. W. Wilm; ll.wtk.: C. Schornagel; pompman: J. de Jongste; chef kok: H. B. H. Smit.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Cinulia":

1e stm., A. G. v. Gent; 3e stm.: B. R. Teuben; Hfdwtk.: H. F. W. Windhorst; ll.wtk.: D. Schot.

m.s. „Etrema":

4e stm.: M. J. L. Monsjou; ll.wtk. F. C. de Vries.

s.t.s. „Kalinga":

3e stm.: E. W. Paarmann; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. H. de Koning.

s.t.s. „Kalydon":

Bootsman: J. Stolk; timmerman: A. Poot; voorman: A. Hake; pompman: B. de Kaste; chef hofmeester: C. A. Verhulp; chef kok: R. van Dijk.

s.t.s. „Katelysia":

Gezagv.: M. J. Rehwinkel.

s.t.s.: „Kenia":

4e stm.: K. Birza; 5e wtk.: J. D. Penning.

s.t.s. „Kermia":

2e stm.: P. B. Hibma; 3e wtk.: J. M. Nobels; pompman: C. Jansen

s.t.s. „Khasiella":

1e stm.: S. J. de Geus; 3e stm.: J. v. d. Zouwen; 4e stm.: H. Kamphuis; Hfdwtk.: J. C. Hubert; 2e wtk.: P. J. H. Etmans; 3e wtk.: J. P. Ferwerda; 4e wtk.: H. T. G. J. Nijenhuis; 5e wtk.: C. Keijzer, G. Plantenga; ll.wtk.: C. W. Herkemy.

s.t.s. „Kopionella":

4e stm.: H. W. Vermaas; 3e wtk.: L. F. Veldhuis.

s.t.s. „Korenia":

4e stm.: J. Punt; timmerman: A. van Aperen; pompman: W. F. Neyts; chef kok: H. B. H. Smit.

s.t.s. „Korovina":

2e stm.: T. W. Pals.

s.t.s. „Krebsia":

Pompman: B. J. v. d. Pas.

m.s. „Omalia":

5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. Smit Jr.

s.t.s. „Vasum":

Timmerman: H. Verhoeven.

Op Curaçao tewerkgesteld:

3e stm.: D. R. Teuben (ex „Cinulia"); 4e wtk.: D. Lagarde (ex „Camitia"); 5e wkt.: R. de Ruiter (ex „Marpessa"), J. v. Vegt (ex „Macoma"); ll.wtk.: F. Bergsma (ex „Macoma"), A. Vermerris (ex „Marpessa").

Naar de Oost vertrokken:

Gezagv.: R. J. Datema, W. J. A. J. Peeters; 1e stm.: J. I. Boer; 2e stl.: B. C. den Exter v. d. Brink, J. M. Hillen, R. Meijer, F. Minkels; 4e stm.: H. v. Slegtenhorst; Hfdwtk.: J. M. Tazelaar; 2e wkt.: W. Beets; 5e wtk.: D. Koning, A. Maasland, W. C. Planken; 5e wtk.: J. v. d. Veen.

Naar de West vertrokken:

3e stm.: J. M. Verver; 4e stm.: J. Moens; 2e wtk.: H. Hielkema; 4e wtk.: F. J. v. d. Velden.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: C. S. Duinker, pract. ged. v. d. dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e wtk.: A Buren, theor. ged. v. h. dipl. „B" als Scheepswtk., M. C. Verschuren, dipl. „B" als Scheepswtk.; 5e wtk.: F. J. v. d. Velden, dipl. „A" en het theor. ged. v. h. dipl. „B" als Scheepswtk.; ll.wtk.: J. A. Appel, A. de Boer, E. J. Branger, P. J. Ouwens, W. Tavenier, G. Veldt, A. J. G. Weitzel, dipl. als Ass. scheepswtk., A. V. R. Bodamer, J. Boerstoel, A. de Coninck, H. W. R. v. Deutekom, G. Gerritsen, A. v. Hekke, M. v. Leeuwen, F. B. Oexeman, J. Visser Jr., Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

2e wtk.: M. C. Verschuren; 4e wtk.: F. J. v. d. Velden; 5e wtk.: J. A. Appel, A. V. R. Bodamer, A. de Boer, J. Boerstoel, E. J. Branger, A. de Coninck, H. W. R. v. Deutekom, G. Gerritsen, A. v. Hekke, M. v. Leeuwen, F. B. Oexeman, P. J. Ouwens, W. Tavenier, G. Veldt, J. Visser Jr., A. J. G. Weitzel; bootsman: A. Spaans; timmerman: A. v. Aperen; voorman: A. Hake; pompman: W. F. Neyts en B. J. van der Pas.

In militaire dienst:

4e wtk.: R. Priem; 5e wtk.: T. A. v. d. Kroonenberg.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: K. Birza, H. Kamphuis, J. Moens, M. J. L. Monsjou, J. Punt; 5e wtk.: J. W. G. Goldman; ll.wtk.: C. W. Herkemy.

In dienst getreden:

Voorman: J. van Rijswoud; chef kok: J. A. Franken.

De dienst der maatschappij verlaten:

Gezagv.: A. Swaneveld; 2e stm.: D. Takes; 2e wtk.: H. G. Trouwborst; 4e wtk.: R. H. Goede, A. A. Klein, D. H. Knol, O. H. Kriekaart, L. Steeg; 5e wtk.: M. E. Bloem, E. H. v. 't Oost, J. Stapel; ll.wtk.: H. P. v. d. Bilt; bootsman: A. Spaans; timmerlieden: A. Hoogendam; H. de Graaf, A. Pronk, A. Noordsij; pompman: G. P. de Bruyn chef kok: J. P. de Graaf.

SHELL TANKERS (EASTERN) LTD.:

Naar Singapore vertrokken:

Walempl.: L. Langendoen.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ:

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: C. M. Vos.