

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.



m.s. „Malea” in het dok te Yokohama

Foto J. J. Engelsman.

EUROPOORT

De laatste tijd verschijnen in de dagbladen artikelen over de uitbreidingsplannen van de havengebieden rond de Nieuwe Waterweg enerzijds en het Noordzeekanaal anderzijds. Er schijnt hieromtrent zelfs een belangenstrijd te zijn tussen Rotterdam en Amsterdam. Zonder hierin partij te kiezen lijkt het ons goed de lezers van ons blad van deze plannen op de hoogte te stellen door het plaatsen van een desbetreffend artikel van de heer J. A. Schaap, overgenomen uit het „Nautisch en Technisch Tijdschrift” (Maandblad voor Kapiteins en Officieren ter koopvaardij).

Bij het maken van dergelijke gigantische plannen moet steeds met het oog op de toekomst worden gewerkt. Toen na de vorige wereldoorlog (1914—1918) het Waalhavenplan in uitvoering kwam, waren er velen die vonden dat de Nederlanders toch maar rare lui waren: „Aan de ene kant besteden ze miljoenen om meer land te krijgen (Zuiderzeewerken) en aan de andere kant graven ze er een nieuwe binnenzee bij (Waalhaven).” De ontwikkeling van de situatie in het Rotterdamse havengebied heeft deze lieden in het ongelijk gesteld. De Waalhaven bleek niet te hoog gegrepen te zijn en zelfs met de nieuwe havens aan de andere kant van de Waterweg erbij is de kaderuimte nog maar nauwelijks voldoende om het scheepvaartverkeer te kunnen opvangen. De Waalhaven is wat de kademuuren en pieren betreft nog niet geheel klaar. De pieren 1, 2, 6 en 7 zijn in aanbouw. Pier 5 wordt verlengd. Door de grote vlucht die de aardolie-industrie heeft genomen, moesten de oliehavens steeds verder worden uitgebreid. De vraag naar haventerreinen en steigers was hierbij zo groot, dat moest worden overgegaan tot het z.g. Botlekplan. Zelfs toen dit nog maar slechts in studie was, waren er reeds vele gegadigden voor dit gebied, o.a. een grote scheepsbouwonderneming (Verolme), opslag en raffinage van aardoliën (Esso en Shell), opslag van erts. Wat dit laatste betreft, is de bodem zeer geschikt, daar het voormalige eiland Rozenburg, een zeer harde ondergrond heeft, die de grote druk door ertsopslag veroorzaakt, zonder veel extra kosten gemakkelijk kan opnemen.

Het verder doorgaan met het maken van havens vanuit het Botlekplan in Westelijke richting heeft het grote nadeel dat de grote hoeveelheid zeewater, die bij elk tij binnenkomt, vergroot wordt, terwijl aan de andere kant, alles in het werk moet worden gesteld om de grens zoute en zoete water zeewaarts te verschuiven.

Dit zou al direct een aanwijzing kunnen zijn om nu maar sluizen te gaan bouwen, doch dit is nu juist iets wat iedereen die belang heeft bij de vaart op de Waterweg, niet wil. In dit verband is het niet onaardig een citaat uit het maandblad „Cargohandling” aan te halen:

„It is impossible to be long in Rotterdam without being impressed both with the number of floating grain elevators available for work and the huge 1000 ton Rhine barges into which the grain is continually pouring. At the same time one cannot but envy the wide waterspaces and the absence of locks and cuttings which give complete freedom for the outsized craft to manoeuvre.”

(De „Grotius”, sleepschip van de S.H.V., is n.b. 4200 ton, dit scheelt nog al iets met de 1000 ton waarover werd gesproken).

Bij het maken van al deze plannen heeft men niet de

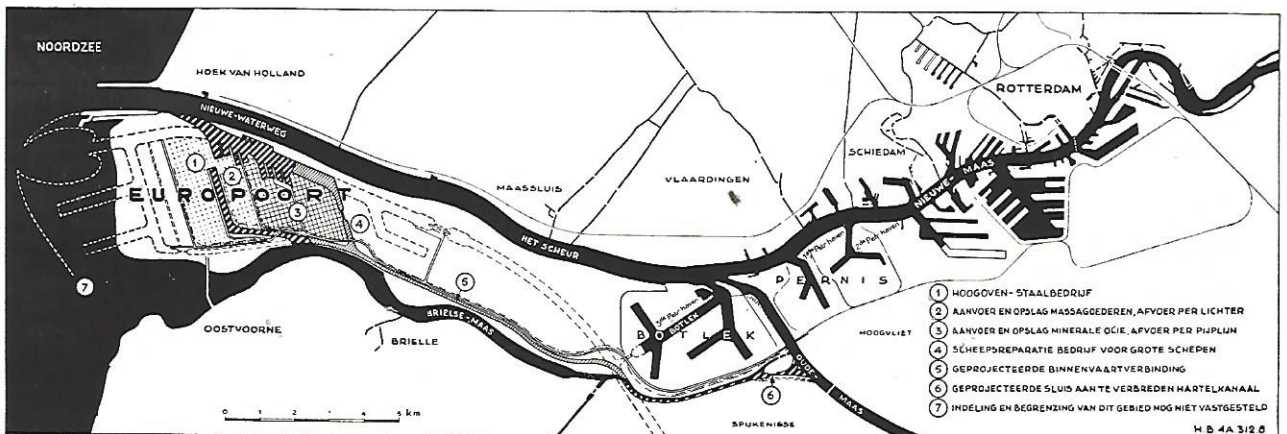
enorme toename van de grootte der tankers en ertschepen kunnen voorzien, laat staan deze hierin kunnen verwerken. Een 18.000 tonner was voor de tweede wereldoorlog al een groot schip. Na de oorlog zijn de afmetingen met sprongen omhoog gegaan. 30.000—45.000 ton (Botlekplan) 60.000—100.000 ton en nog steeds kan men niet zeggen dat het einde van deze toename bereikt is. We weten allen dat dit type schepen grote moeilijkheden geeft. Enige tijd geleden werd zelfs voorgesteld schepen boven een bepaalde grootte in drukke wateren (Engels Kanaal, Noordzee, Straat van Gibraltar e.d.) te verplichten zich te laten assisteren door een aantal sleepboten van het type „Zwarte Zee”. De logheid van deze monsterschepen is niet de enige belemmering. Een economisch nadeel is, dat ze afgeladen op het ogenblik vrijwel geen enkele haven kunnen binnenlopen (deze schepen steken ± 45 voet = ± 14 m) zonder eerst een flink gedeelte van hun lading in tenders over te pompen. Hiermede zijn grote kosten en oponthoud gemoeid, zodat het economisch voordeel hierdoor ernstig wordt geschaad.

Toen in 1956 het plan werd gemaakt om het Roergebied d.m.v. een pijpleiding met een Noordzeehaven te verbinden, deed Rotterdam direct een aanbod om een haven te bouwen die de mammothtankers zou kunnen waarnemen. Van Duitse zijde werd Wilhelmshaven gepousseerd welke haven uiteindelijk het pleit won. Een grote oliemaatschappij trad uit de combinatie en ging verder praten met Rotterdam over de oorspronkelijke plannen, n.l. een haven voor zeer grote schepen met een olieleiding naar het achterland. Deze havenplannen zijn gepubliceerd onder de naam Europoort.

Zoals ook reeds hierboven is gezegd, hebben ook ertschepen belang bij een haven met zeer grote diepte en ook vanuit deze richting heeft men reeds aanvragen ontvangen voor het huren van terreinen die aan deze haven zijn gelegen. De haven werd gepland even beoosten „De Beer”. De plaats waar nu de woning van de opzichter staat, bij de toegang tot het reservaat, wordt de ingang tot het havencomplex. („De Beer” is het natuurreservaat gelegen tegenover Hoek van Holland. Liefhebbers van de natuur vinden hier een prachtig duinlandschap met een mooie flora en fauna, vooral vogels. Toegangskarten verkrijgbaar bij de opzichter.) Hetgeen in bijgaand plan gearceerd is aangegeven zal in de naaste toekomst worden aangelegd.

De streefdatum hiervoor is 1960.

Bij het beschouwen van het plan zien we dat de ingang gunstig ligt voor het binnenvaren. De minimum diepte, die in de mond van de Waterweg op het ogenblik 12 m — N.A.P. *) bedraagt, moet gebracht worden op 13,65 m — N.A.P. n.l. voor schepen tot 65.000 ton draagvermogen. Ook moet buitengaats een geul tot deze diepte worden gebaggerd en ... gehouden.



De schepen die binnenkomen houden de stuurboordswal en lopen nu zonder moeite de nieuwe haven binnen, al dan niet geassisteerd door sleepboten. De proeven, die naar aanleiding van het plan in de Noordoostpolder genomen zijn moeten ook nautisch als geslaagd worden beschouwd.

Het uitvaren zal moeilijkheden kunnen opleveren daar de schepen uit het Europoort-havenbekken naar zee bestemd, dwars door de binnenkomende vaart moeten om hun goede wal te kunnen bereiken.

Om deze moeilijkheid te voorkomen is voor de toekomst een nieuwe uitmonding naar zee van dit havencomplex gedacht zoals dit nu op het plan door stippellijnen is aangegeven. Er moet dan een pier in zee op de Maasvlakte worden aangebracht terwijl de bestaande Zuiderpier moet worden verlengd. Daar binnen wordt een voorhaven gemaakt, terwijl de overblijvende ruimte zal worden opgespoten met specie (bagger) uit de Waterweg en aanliggende havens. Als dit beklonken (bezonken) is, worden de havens aangebracht zoals is aangegeven. Dit plan is in studie. In het laboratorium in Delft is reeds een „pilot model” in werking. Aan de hand van de gegevens die met dit model verkregen worden, bouwt men later in de Noordoostpolder een model op grotere schaal. De gedachten gaan er nu reeds naar uit om deze nieuwe toegang een nog grotere diepte te geven zodat schepen met een draagvermogen tot max. 100.000 ton hiervan gebruik zullen kunnen maken.

Een verdere mogelijkheid tot uitbreiding is er verder oostwaarts (dus beoosten 4, zie plan). Daar hierdoor meer vloedwater binnenkomt, wat aanleiding zou kunnen zijn tot verzouting, zal men voor deze uitbreiding zijn toevlucht moeten nemen tot een sluiscomplex.

In het kort opsommende zien wij dus:

1. Dit groot opgezette plan bestrijkt de belangen van geheel West-Europa, al dan niet samenwerkend in de wordende Europese Gemeenschap.
2. Nationaal gezien wordt een direct aan zee gelegen gebied geschikt gemaakt voor de vestiging van grote industrieën, hetgeen een zeer belangrijke bron van inkomsten voor ons land zal zijn.
3. Er hebben zich reeds verschillende industrieën aangemeld, die gebruik willen maken van deze terreinen tot een totaal van 1500 ha.
4. De scheepvaart op de Waterweg wordt niet gehinderd door de binnenscheepvaart, die het al dan niet verwerkte materiaal moet vervoeren naar de bestemmingsplaats. Dit vervoer zal geschieden via een sluiscomplex naar Brielse Maas—Hartel kanaal—Oude Maas—Waal.
5. In de toekomst kan zonodig een 2e monding bezuiden de bestaande mond van de Waterweg worden gecreëerd.

Natuurlijk heeft dit plan zijn nadelen.

1. Een lange geul (tot de 15 m lijn) met een diepte van 15 m onder N.A.P. moet steeds op peil worden gehouden. Ditzelfde geldt overal op onze kust, uitgezonderd voor de kuststrook benoorden Bergen waar de 15 m lijn de kustlijn tot op $\pm 1'$ nadert.
2. De kosten. Deze bedragen voor het plan zoals dit met de betrokken lijnen is aangegeven f 150.000.000. Dit is het bedrag dat de overheid moet investeren. Als later de nieuwe monding moet worden gemaakt (met streep-lijnen aangegeven) zullen er veel grotere bedragen ter tafel moeten komen! Deze bedragen zullen in deze tijd van bestedingsbeperking nog wel niet zo zonder moeite worden gevoteerd.
3. Voor dit project, dat zich op het gebied van de gemeente Rozenburg bevindt, moet een overeenkomst worden getroffen tussen de beide belanghebbende ge-

meenten, nl. Rotterdam, die natuurlijk als deskundige op dit gebied de leiding in handen moet hebben en Rozenburg, die van een bij uitstek agrarische gemeenschap moet overschakelen op een haven- en industriebedrijf.

4. Verlies van het mooie natuurreservaat „De Beer”. Zolang echter het plan op de Maasvlakte niet verwezenlijkt wordt, blijft „De Beer” bestaan.
5. Verlies van goede landbouwgrond op Rozenburg die nu van 2 kanten wordt aangevallen, nl. door het Botlekplan in het oosten en Europoort in het westen.

Tot zover de plannen voor de toekomst. Afgescheiden van deze plannen is men nu reeds bezig om de diepte van de Waterweg te brengen op 11,60 m onder O.L.W. *) Als deze werken gereed zijn, kunnen schepen tot een draagvermogen van 45.000 ton opstomen naar Rotterdam.

Amsterdam.

Ook Amsterdam heeft grote plannen.

Het uitdiepen van een haven of havencomplex tot een diepte van 15 m is met de huidige stand van de techniek niet meer zulk een moeilijke opgave. Een haven valt of staat met haar toegang naar zee.

De grote sluis in IJmuiden is 400 m lang en 50 m breed, de slagdrempeldiepte bedraagt 15 m. Deze sluis is dus geschikt voor de grootste schepen van deze tijd.

Er bestaat reeds een plan om de pieren te verleggen en ze verder in zee uit te bouwen tot de 12,5 m lijn. Dit betekent een verlenging met 600 m. Hierdoor zou de toegang geschikt kunnen worden gemaakt voor schepen tot 60.000 ton draagvermogen.

Om de haventoeegang geschikt te maken voor 100.000 tonners zal een geul moeten worden gebaggerd tot de 15 m lijn.

Indien in de toekomst het scheepvaartverkeer zeer sterk zou toenemen, zou een tweede sluis nodig zijn bezuiden de bestaande. Deze moet dan bewesten de Velsertunnel op het bestaande tracé uitkomen.

Enige havens in het Amsterdamse havengebied, nl. de Jan van Riebeeckhaven en de Westhaven kunnen reeds schepen van 60.000 ton voor de kant hebben.

De plannen voor de Amsterdamse haven omvatten nog het volgende:

1. Z.W. van de Coenhaven zal een nieuwe stukgoedhaven worden gegraven. Hier zullen hypermoderne loods- en opslaggebouwen worden gebouwd. Aan de zuidzijde van de Westhaven komt een dergelijk loodscomplex. De totale nieuwbouwuimte is 1½ maal zo groot als de totale loodsruimte in het bestaande havengebied.
2. De Westhaven zal worden verlengd. De oostzijde van deze haven is bestemd voor stukgoed, terwijl de westzijde gebruikt zal worden voor bulkcladingen. Er wordt een zeer sterke uitbreiding van de bestaande overslagbedrijven verwacht. Sommige optimisten noemen hiervoor een toename tot maximaal 50.000.000 ton per jaar. Dit getal lijkt ons, gezien de totale havenomslag van 70.400.000 ton voor Rotterdam **) in 1956 wel wat hoog!

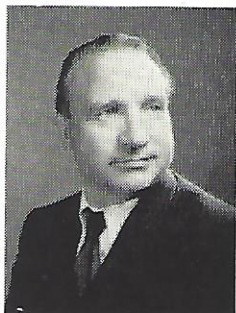
*) De Rijkswaterstaat gaat bij haar gegevens uit van N.A.P. (Nieuw Amsterdams Peil). In de getijtafels wordt bij de verschillende havens opgegeven hoeveel dit N.A.P. ligt boven het kaartniveau.

Verder gebruikt men wel: O.L.W. = overeengekomen laagwater. Dit niveau ligt voor Hoek van Holland plm. 1 m beneden N.A.P.

Ook gebruikt men: gewoon H.W. Dit niveau ligt voor H.v.H. plm 1 m boven N.A.P.

Aangezien de minste diepte in de vaargeul van de Waterweg bij H.v.H. nu -12 m bedraagt, moet er nog 1.65 m uit om de gewenste diepte van 13,65 m—N.A.P. te krijgen.

**) droog massagoed	33.400.000 ton
stukgoed	9.600.000 „
aardoliën	27.400.000 „
Totaal	70.400.000 ton



D. G. C. Schalker

10 JAAR DIENST

D. G. C. Schalker, thans dienstdoend aan boord van het m.s. „Abida” als voorman, zal op 22 november 1958 10 jaar onafgebroken dienst op onze schepen hebben volbracht.

J. T. Rood, eveneens voorman en thans in deze rang dienstdoend aan boord van het s.t.s. „Kelletia” maakte een gelijke diensttijd vol op 25 oktober j.l.

Wij wensen beiden van harte geluk met het bereiken van deze mijlpaal.



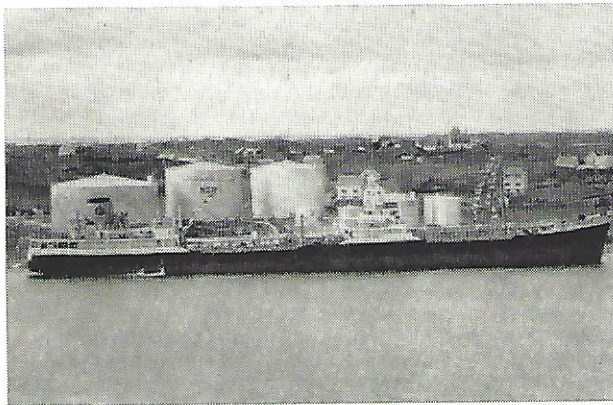
J. T. Rood

EEN GROTE DAG VOOR HAUGESUND

Sinds kort is men met de bouw van een tankinstallatie te Haugesund gereed gekomen en viel de „Korenia” de eer te beurt de eerste lading bunkerolie aldaar te lossen. Hiermede werd in feite dit bunkerstation officieel in gebruik genomen.

Het is thans het grootste bunkerstation tussen de Oslofjord en Bergen en kan de schepen langs de Noorse kust varende, van de nodige bunkeroliën voorzien.

Zoals U op de afbeelding ziet lag de „Korenia” gepa-voiseerd langs de nieuwe stei-



t.e.s. „Korenia” te Haugesund.

ger en een groot aantal plaatselijke autoriteiten maakten gebruik van de gelegenheid om van de officiële indienststelling getuige te zijn en het schip te bezichtigen.

Als blijvende herinnering aan de aanvoer van deze eerste lading bood de bedrijfsleider van de installatie de Gezagvoerder van de „Korenia” een fraaie geëmailleerde zilveren schaal aan.

De opening van dit bunkercomplex zal Haugesund zeker een nog belangrijker plaats doen innemen tussen de havens op de Noorse kust.



De gasten komen aan boord.

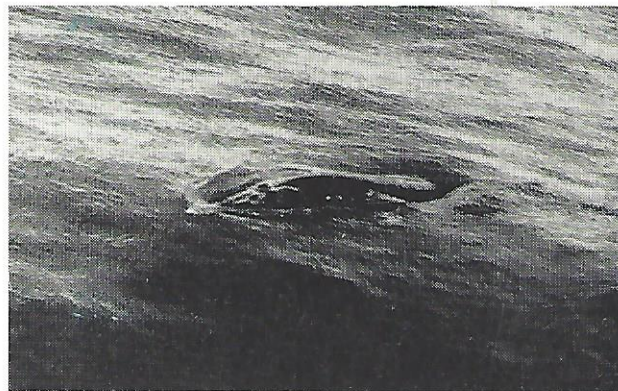
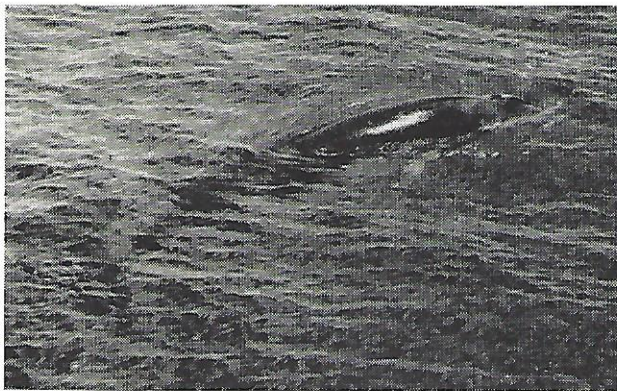
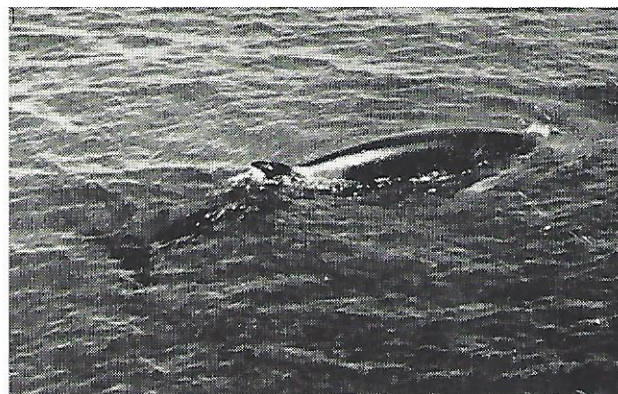
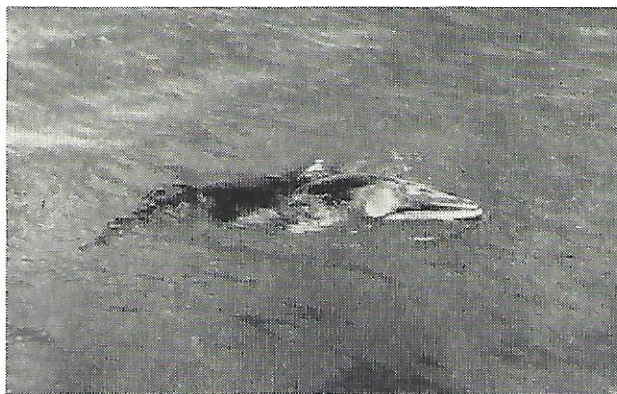


Overhandiging van de zilveren schaal.



V.l.n.r.: 2e wtk. J. Prins Jr., Hfdwtk. C. Krijger, Gezagv. P. J. Nielen Groen, 1e stm. P. C. Hoek.

HET WAARNEMEN VAN WALVISSEN



Voor bovenstaande foto's zijn wij dank verschuldigd aan Kapitein W. Peeters, die ten tijde van zijn commando op de „Cistula” kans zag deze dwergvinvis in de zoeker te krijgen in de omgeving van de haven van Reunion. Het enthousiasme waarmede door velen op Nederlandse koop-

vaardijsschepen, materiaal en foto's zijn verzameld, ten behoeve van de „Werkgroep Walvisonderzoek T.N.O.” blijkt wel uit het feit dat na 3 jaren ca. 4500 rapporten met naar schatting 3500 waarnemingen zijn binnengekomen.

Feiten en Wetenswaardigheden in Nederland

Van onze correspondent in Den Haag

22 september 1958.

Als bescheiden Hagenaar was ik er de laatste jaren steeds meer van overtuigd geraakt, dat Rotterdam met zijn fenomenale wederopbouw, op het gebied van de stedenbouwkunde toch wel de toon moest aangeven en eerlijk gezegd kom ik nog iedere keer, dat ik op het Stationsplein tussen het Groothandelsgebouw en het in aanbouw zijnde reusachtige Stationspostkantoor sta en kijk in de richting van de Lijnbaan, weer onder de indruk van het machtige lijnenspel van de hoog- en laagbouw. „Zo iets hebben wij in Den Haag toch maar niet”, denk ik dan en ik ben me bewust, dat dit niet helemaal eerlijk is, omdat Rotterdam een nieuw centrum moest stichten en het in Den Haag om een nevenwijk (ik bedoel het Bezuidenhout) en nieuwe buitenwijken gaat. Bovendien heeft Den Haag wat zijn recreatiemogelijkheden betreft zóveel voor op Rotterdam (en vrijwel alle andere grote steden) dat dit ruimschoots tegen elkaar kan opwegen.

Maar tijdens het „Meet the press-hour” dat er ondanks het overladen programma van de studieweek voor stedenbouwkundigen toch nog op kon overschieten, heb ik zoveel moois en vrien-

delijks over dit, ons goede Den Haag gehoord, dat ik er weer helemaal mee verzoend ben dat we geen wolkenkrabbers in het centrum hebben en zelfs met het feit — Oslo's bouwmeester, Erik Rolfsen, maakte de opmerking — dat wij het zonder één echte hoofdstraat moeten stellen. Maar voor de nieuwe wijken van Den Haag had Rolfsen geen goed woord; hij noemde ze monotoon en zonder fantasie.

Vladimir Nenadovic uit Joegoslavië zou uitbreiding en sanering willen combineren en — net als in Rotterdam — torenflats willen bouwen. Hetgeen Rolfsen bestreed: met een economisch berekende, lage bebouwing kan men evenveel mensen onderbrengen als in flatblokken en men scheidt een veel menselijker omgeving. Maar de Pool Jankowski, die meehelpt om Warschau opnieuw op te bouwen, was helemaal wég van Rotterdam en gaat al zijn Poolse collegae op Rotterdams bouwmeester Van Traa loslaten. Stedenbouwkunde bleek me nog veel moeilijker dan ik dacht... Alleen over het Binnenhof en omgeving en onze Haagse parken en plantsoenen was iedereen vol lof. Overigens krijgen wij — als bouwmeester Oud's plannen doorgaan — tóch een torenflat.

Congrescentrum.

Binnen twee weken na de stedenbouwkundige discussies in het Oude Hof (het voormalige paleis Noordeinde) onthulde burgemeester Kolfshoten namelijk het door Oud ontworpen plan voor een congrescentrum in Zorgvliet met als blikvanger een driehoekig hotelgebouw van zeventien verdiepingen. Het centrum zal omvatten een rechthoekig hoofdgebouw van 180 x 70 meter rond een grote congreszaal voor 3000 personen op de eerste en enige verdieping van dit gebouw; verder een zaal voor kamermuziek, een voor amateurtoneel of cabaret en een aantal kleinere zalen voor vergaderingen e.d. Beneden komt een grote ontvangstzaal, tevens foyer, balzaal enz. Er komt een café-restaurant met uitzicht op de tuinen en waterpartijen tussen het congresgebouw en het gemeentemuseum. Onder de centrale zaal — die ook voor tentoonstellingen kan worden gebruikt — komt een souterrain voor alle binnenhuissporten. In de zijvleugel aan de Stadhouderslaan komt een wijkbioscoop met 400 plaatsen en daarnaast een parkeerterrein voor 850 auto's. Kosten van het geheel... 35 miljoen en het zal dus nog wel even duren eer met bouwen wordt (vervolg op pag. 8)

Piloot gevraagd

„Piloot gevraagd voor de vliegdienst van een onzer overzeese bedrijven” ... en dan volgt de naam van een oliemaatschappij.

Van tijd tot tijd kan men wervingsadvertenties van deze strekking in de dagbladen aantreffen.

Evenals de luchtvaart het niet kan stellen zonder de olie-industrie, heeft de olie-industrie de luchtvaart nodig: voor het transport van personen en materiaal, het controleren van pijpleidingen, voor luchtkartering en seismisch bodemonderzoek, ja soms zelfs voor het opbouwen van boortorens.

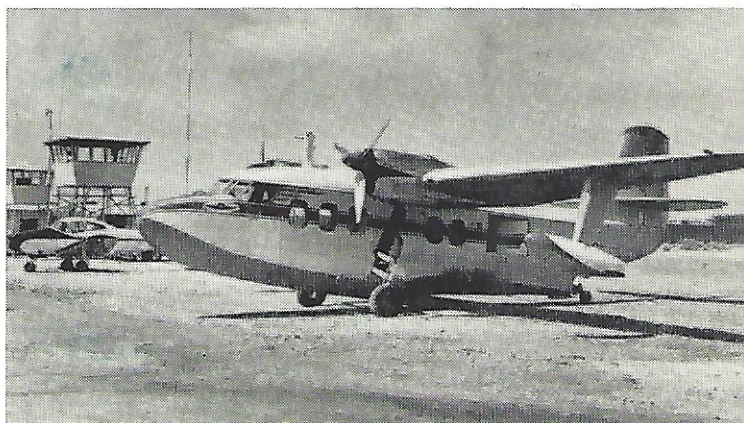
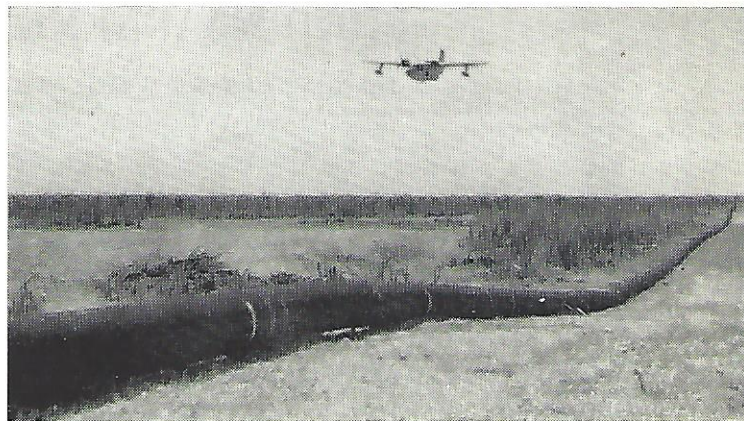
De Koninklijke/Shell Groep heeft 25 toestellen in eigendom, van grote passagiersvliegtuigen en vliegboten tot eenpersoonskistjes en helikopters. Bovendien heeft de Groep de beschikking over 34 gehuurde vliegtuigen. Als adviserende instantie is te Londen onlangs de Shell Aircraft Limited opgericht waarvan de bekende Group Captain Douglas Bader directeur is.

Venezuela, Nigeria, Brits-Borneo, kortom alle gebieden waar de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep werkzaam zijn, kunnen het werkterrein voor deze luchtvaart vormen. De meeste toestellen worden gebruikt als transportmiddel bij de opsporing van aardolie in moeilijk toegankelijke gebieden, o.a. bij het seismisch onderzoek en bij exploratie-boringen in oerwouden, in moerassen en op zee.



Een Williamson-camera voor luchtfotografie wordt in een Grumman Goose amfibievliegtuig getild. Op de inzet een Grumman Goose.

Een experiment op het eiland Salawati (Nederlands Nieuw-Guinea), waarbij twee Westland Sikorsky S. 55 helikopters zwaar materiaal voor het bouwen van een boortoren midden in het oerwoud van de kust aanvoerden, bleek een succes.



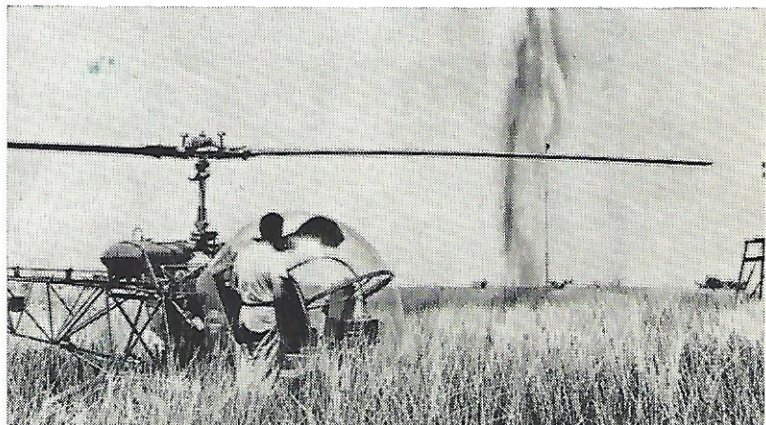
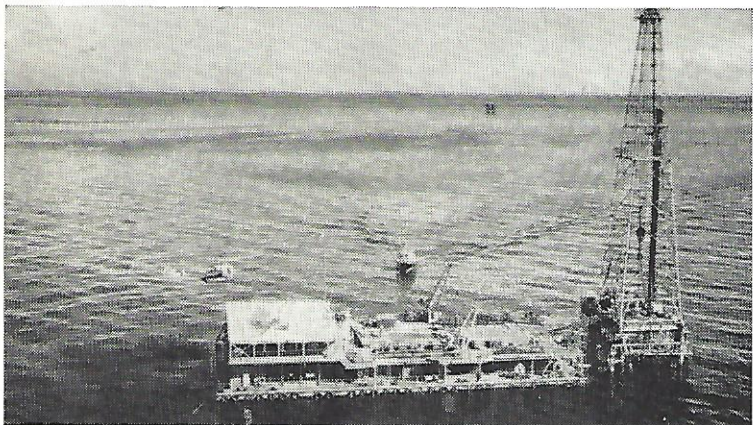
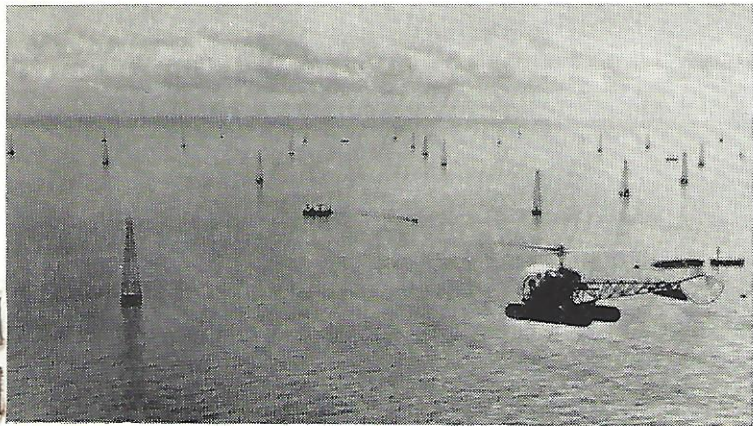
Boven: een Short Sealand amfibievliegtuig inspecteert een pijpleiding. Eventuele lekken in de leiding zijn vanuit de lucht duidelijk waar te nemen. Beneden: een Short Sealand te Cardón (Venezuela).



Een van de twee Westland Sikorsky S. 55 helikopters die zijn gestationeerd te Doha, de hoofdstad van het Sheikdom Qatar aan de Perzische Golf.

Materiaal en levensmiddelen voor een exploratiegroep worden per parachute uit een Dakota DC-3 afgeworpen boven het oerwoud. Het afwerppunt is bijna bereikt (links). De Dakota is boven het afwerppunt. Eén voor één openen zich de parachutes (rechts).





Helikopters worden o.a. gebruikt voor het onderhouden van de verbindingen tussen boorplatforms op zee en het vaste land. De meeste boorplatforms — zoals dit in het Meer van Maracaïbo in Venezuela — zijn voorzien van een landingsdek voor helikopters. In Venezuela vliegen vier Bell 47G helikopters in huur voor de Koninklijke/Shell Groep.

Helikopters met bestuurders worden in het moerassige gebied van Louisiana (V.S.) gebruikt voor het transport van mensen en materiaal voor het seismisch onderzoek. Boven: een seismische kabel wordt gelegd. Beneden: een seismisch schot wordt afgevuurd.



Een Grumman Mallard.



Een helikopter op weg naar een seismische groep met levensmiddelen, springstof, brandstof en boormateriaal boven het heuvellandschap van Colombia (Zuid-Amerika).



Eén van de drie Percival Prince toestellen van de Koninklijke/Shell Groep boven Groenland. Deze vliegtuigen zijn bestemd voor passagiersvervoer.



Op het vliegveld Croydon bij Londen staan de „Europe-toestellen” van de Groep. Op de achterste rij drie De Havilland Herons, middenvoor een De Havilland Dove en op de voorgrond een Miles Gemini.

begonnen. Is het eenmaal zover, dan kan alles in vier jaar klaar zijn.

Het is natuurlijk mogelijk, dat Minister Hofstra in zijn miljoenennota met een tekort van anderhalf miljard al rekening heeft gehouden met die Haagse 35 miljoen, maar erg waarschijnlijk lijkt het mij niet. De kans is groter, dat wij binnen afzienbare tijd weer een Kleine Comedie zullen hebben aan de Driehoekjes. Na al het gesol met de plannen, zou dit bepaald een verademing zijn en een aanzienlijke verlichting in het schreeuwend gebrek aan zalen.

Schoolfilm.

Het zal speciaal mijn lezers in Curaçao genoeg doen als zij horen, dat Madurodam het onderwerp is van een nieuwe filmpje van de Stichting Nederlandse Onderwijs Film „Hansje en de Madurodamers”, in de serie der zogenaamde stelfilms.

De bedoeling is, dat kinderen van 7-10 jaar na het zien van zo'n filmpje zonder gesproken of geprojecteerde tekst, met eigen woorden het verhaal vertellen, van gebeurtenissen waarin zij niet zelf de centrale figuur zijn; dus geen „en toen gingen we... en toen zag ik... en toen stond er.” Ik kan U zeggen dat alle volwassenen zich bij de eerste openbare vertoning van dit filmpje kostelijk hebben geamuseerd met deze verfilmde kinderdroom. Wanneer U nu nog weet dat van de ruim 10.000 Nederlandse scholen (van lagere tot voorbereidend hoger en middelbaar onderwijs) er ruim 4400 lid zijn van de stichting NOF en dat er in 1957 ruim 34.500 aanvragen om films en filmstrips voor in totaal 124.897 kopieën zijn afgehaald, dan heeft U een indruk van de omvang van het werk van de NOF. Het nut ervan kan nog nauwelijks in twijfel worden getrokken. Op een internationaal congres deze zomer in Den Haag gehouden, kregen wij trouwens ook een idee van de wereldwijde betekenis van film en televisie als educatiemiddel.

Eén uit velen.

Van congressen gesproken... weet U

dat U er één bent uit vele honderden miljoenen? Ik bedoel, U bent één van de vele honderden miljoenen lezers van personeelsorganen. Ik heb dat ook nooit geweten en deze wijsheid heb ik dan ook opgedaan op het onlangs gehouden congres van de FEIEA (Federation of European Industrial Editors Association) waar ruim driehonderd redacteuren van personeelsorganen uit de gehele wereld vijf dagen bijeen waren. Zij hebben gediscussieerd over het nut, de betekenis, het hoe en waarom van de bedrijfsjournalistiek. De indrukwekkendste cijfers kwamen van de Amerikanen. In de Verenigde Staten en Canada zijn meer dan 9.000 personeelsorganen en de gezamenlijke oplage bedraagt meer dan 300 miljoen exemplaren; de produktie kost per oplage meer dan 172 miljoen dollar en er zijn bedrijven, die al meer dan 500 miljoen dollar in hun bedrijfspublicaties hebben gestoken. Europa kwam natuurlijk niet met zulke cijfers uit de bus.

Ik kreeg de indruk dat de redacteuren zich ernstig bezighouden met de sociaal-economische voorlichting over de grote veranderingen, die bezig zijn zich in Europa te voltrekken en die juist voor de industrie van zo ingrijpende betekenis zullen zijn.

Studie-balans.

Zoals gebruikelijk hebben op de derde maandag van september de rectores magnifici van onze instellingen voor hoger onderwijs hun conclusies getrokken uit de balans over het afgelopen studiejaar. In Leiden heeft Professor De Jongh er op gewezen, dat de universiteiten in hun huidige constellatie de komende stroom van studenten niet kunnen opvangen. Hij waarschuwde niettemin tegen uitbreiding van het aantal universiteiten en acht uitbreiding van de bestaande doelmatiger. In Leiden heerst nog een noodtoestand en indien er niet afdoend wordt ingegrepen, zal de zich snel ontplooiende wetenschap onherstelbaar achtergeraken bij het buitenland.

In Delft heeft Professor Bottema zijn ernstige ongerustheid uitgesproken over het jaarlijks dalend aantal ingenieursdiploma's; van de generatie 1950 - 870

ingeschrevenen - heeft nu na acht jaar 39% het ingenieursdiploma behaald; van de overigen vertrok 27% zonder enig voldoende examen en 6% na de eerste propaedeuse; 10% heeft het nog niet verder gebracht dan de tweede propaedeuse. Professor Seekles in Utrecht roerde het kamerprobleem aan, dat vooral voor meisjes-studenten benauwend is.

In Rotterdam heeft Professor Glasz zich zeer positief uitgelaten over de plannen voor een universiteit, waarover ik U in deze brieven al eerder heb geschreven. In Groningen heeft Professor Koster zijn bezorgdheid uitgesproken over het voornemen om de eind-exameneisen te verlagen, waardoor de Universiteit voor de taak komt te staan de tekorten in de kennis aan te vullen, waardoor het verkorten van de studieduur in het gedrang komt. (Ik neem aan dat Professor Koster - en met hem nog vele anderen - dus wel voorstander zal zijn van een verdere *werkelijke* splitsing tussen voorbereidend hoger- en middelbaar onderwijs, waarover we van tijd tot tijd horen spreken sedert hbs-B en lyceum in feite ook zijn geworden: opleidingen voor een universitaire studie, en niet - wat de hbs oorspronkelijk beoogde te zijn - eindstation.)

C. WELBOREN †

Tot ons diep leedwezen moeten wij U in kennis stellen van het overlijden van Kapitein C. Welboren te Singapore op 29 oktober 1958. Tot op het laatste heeft hij met volle toewijding zijn taak verricht en zijn sympathieke persoonlijkheid, die hem overal vele vrienden verwierf, zal node worden gemist.

Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn echtgenote en kinderen.

VAAR-WEL!

Eindelijk is het zo ver. Nu ben ik heus weg en alle verhalen die me het laatste halfjaar bereikten dat ik al lang getrouwd zou zijn enz. kunnen nu doorverteld worden. Jarenlang heb ik geprobeerd u van dienst te zijn, getracht het wachten in de wachtkamer te verkorten door middel van koffie (sommigen wisten precies de tijd daarvoor) en uw ongezellige injecties in boekjes getypt. Met veel genoegen heb ik u altijd geholpen, maar nu hebt u allemaal plaats moeten maken voor één man, en 'k heb er beslist geen spijt van.

Ik ontvang nog steeds mensen met koffie, laat ze ook wel eens wachten, de schrijfmachine heeft plaatsgemaakt voor de stofzuiger en de dossiers zijn verdrongen door het kookboek.

In onze kamer prijkt een heel gezellig elektrisch klokje. We hebben dit gekocht voor het door ons zeer gewaardeerde geschenk dat ik uit

Singapore van de opvarenden van de „Cistula” mocht ontvangen. Ik vond dit een reuze aardige geste en mede namens mijn man wilde ik u hiervoor onze dank overbrengen.

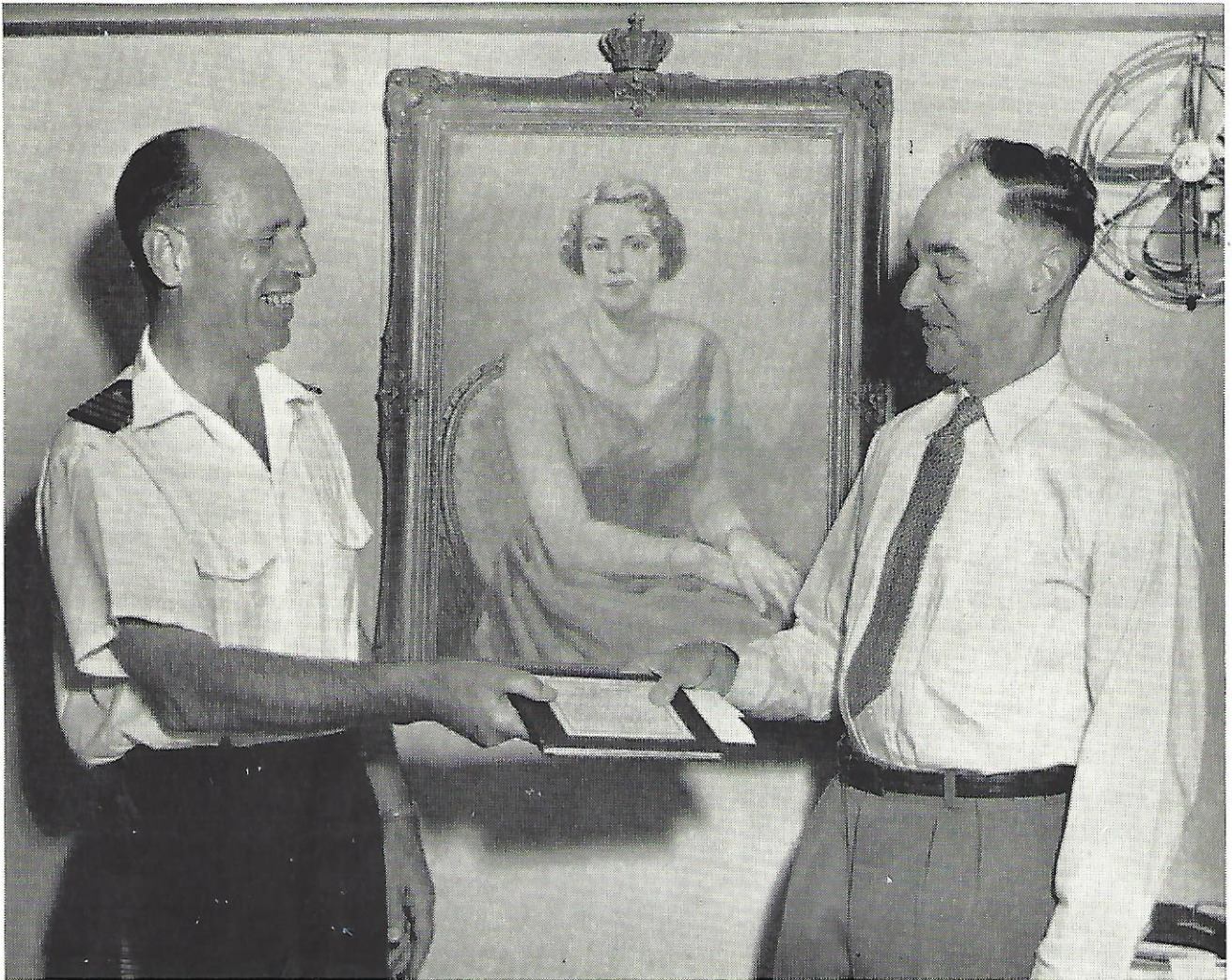
Velen van u wonen ook in het midden van het land en zelf woon ik nu in Driebergen. Injecties kunt u bij mij niet meer krijgen, maar koffie wel. Mocht een van u eens in de buurt komen, kom gerust langs. Ik zou het erg leuk vinden om oude bekenden nog eens te ontmoeten. Dus hopelijk tot ziens.

Ik wens u allen veel geluk en een behouden vaart.

„De. Zuster”

M. J. de Roos-Nijpjes,
Rosariumlaan 3,
Driebergen.

Commando overdracht s.t.s. „Vasum”



Kapt. W. C. van der Wagt (r.) overhandigt de zee- en meetbrief te Montreal aan zijn opvolger kapt. J. J. C. de Kraker (l.).

RADIO NEDERLAND WERELDOMROEP.

Wij vernamen van Radio Nederland Wereldomroep dat per 1 november 1958 wederom een nieuw zendschema zal ingaan.

Voor wat betreft het programma „Het Schip van de Week” zal dit voor de uitzending voor het z.g. Westschip (Atlantische zone) een vervroeging betekenen.

Ten gerieve van onze lezers laten wij hieronder de zendtijden van de koopvaardijprogramma's volgen zoals die vanaf 1 november a.s. zullen zijn:

- 11.10 uur G.M.T. Oostschip of Vlaggeschip (N. Guinea richting)
- 14.25 uur G.M.T. Oostschip of Vlaggeschip (Singapore richting)
- 19.25 uur G.M.T. Westschip of Vlaggeschip (Zuid-Afrika richting)
- 00.30 uur G.M.T. Westschip of Vlaggeschip (Antillen richting)

De uitzendingen zijn op de hierboven genoemde zones gericht en duren 25 minuten.

Radio Nederland Wereldomroep berichtte ons tevens dat wijzigingen in deze tijden per PDRH via Scheveningenradio tijdig zullen worden bekendgemaakt.

RECTIFICATIE.

Tot onze spijt heeft in het augustus 1958 nummer van ons „Vloot”-blad het zetduiveltje ons parten gespeeld. In de rubriek „Vlootmutaties — In Nederland gearriveerd” werd abusievelijk de heer P. Maarleveld vermeld onder 2de stuurlieden.

Ten rechte had deze naam vermeld dienen te worden onder de 1ste stuurlieden.

De redactie biedt de betrokkene gaarne zijn verontschuldigen aan voor de gemaakte fout.

EXAMENS VOOR SCHEEPSWERKTUIGKUNDIGEN.

De inschrijving voor de examens voor Scheepswerktuigkundigen gedurende 1959 zal gedurende de navolgende perioden zijn opengesteld:

- van 10 t/m 20 november 1958 voor het 1e examen in 1959 (januari/februari)
- van 10 t/m 20 januari 1959 voor het 2e examen in 1959 (maart/april)
- van 10 t/m 20 maart 1959 voor het 3e examen in 1959 (mei/juni)
- van 1 t/m 10 juli 1959 voor het 4e examen in 1959 (september/oktober)
- van 10 t/m 20 september 1959 voor het 5e examen in 1959 (november/december).

Reisindrukken uit Zuid-Thailand (1)

Voor menig lezer die Bangkok vroeger wel eens bezocht, zal bovengenoemde titel geen aansporing zijn door te lezen. Wellicht zal hij zich de warme, kronkelende en zandkleurige Chay Phaya-rivier herinneren en zich misschien afvragen welke noemenswaardige indrukken men op een tocht door dit langgerekte schiereiland kan opdoen.

Inderdaad is Zuid-Thailand niet een land dat ontspanning zoekende toeristen zal aantrekken. Bij ons was het dan ook niet zo zeer te doen om het natuur- of stedenschoon, maar om te onderzoeken of de oostkust van dit merkwaardige schiereiland mogelijkheden bood tot verdere ontwikkeling van waterbulttransport. Uiteraard leidde deze tocht ons door vele weinig bezochte gebieden en enkele van de opgedane reisindrukken zijn misschien toch wel in staat de geïnteresseerde lezer voor enkele ogenblikken te boeien.

Onze reis, die een aanvang nam te Penang, werd voor de eerste etappe naar Betong, gelegen aan de Thai-grens, afgelegd in een voor zo'n tocht zeer comfortabele Amerikaanse „Ford”. Onze verwachtingen betreffende de heersende toestanden in Zuid-Thailand waren niet hoog gespannen en de getoonde interesse (geveinsd of waar) van de zijde van de Penang-staf, inzake onze voedsel- en eerste-hulp-voorziening, droeg weinig bij tot een optimistische stemming.

Dergelijk pessimisme deed ons echter niet minder genieten van dit eerste deel, dat over prachtige, zij het smalle, wegen leidde die zich door schaduwrijke rubberplantages kronkelden. De eindeloze rechte rijen rubberbomen met de witgekleurde visgraatvormige kerven vormen een werkelijk fascinerend beeld. Hier en daar ziet men soms een glimp van een eenzame rubbertapper, bezig met het verzamelen van de kostbare „latex” uit de kleine bakjes die onder de centrale kerf zijn opgehangen, of met het her-

kerven van de bomen waaronder men in feite verstaat het verbreden van de bestaande kerven.

Een goede rubberboom, werd ons verteld, levert gedurende dertig jaar ongeveer 5 tot 6 lbs rubber per jaar, waarna de bomen worden geveld en verbrand om ruimte te maken voor de nieuwe aanplant. Hier en daar kunnen de zwartgebrande stronken nog tussen de nieuwe jonge bomen worden waargenomen. Een rubberboom moet 5 tot 7 jaar oud zijn alvorens in „tap” te gaan.

Persoonlijk vond ik de vreedvolle plantages verreweg het plezierigste gedeelte van de gehele rubberindustrie. De rubberfabriek die wij later bezochten en waar de 35% rubber uit de latex wordt gedistilleerd, rook naar mijn mening te sterk om nog aangenaam aan te doen.

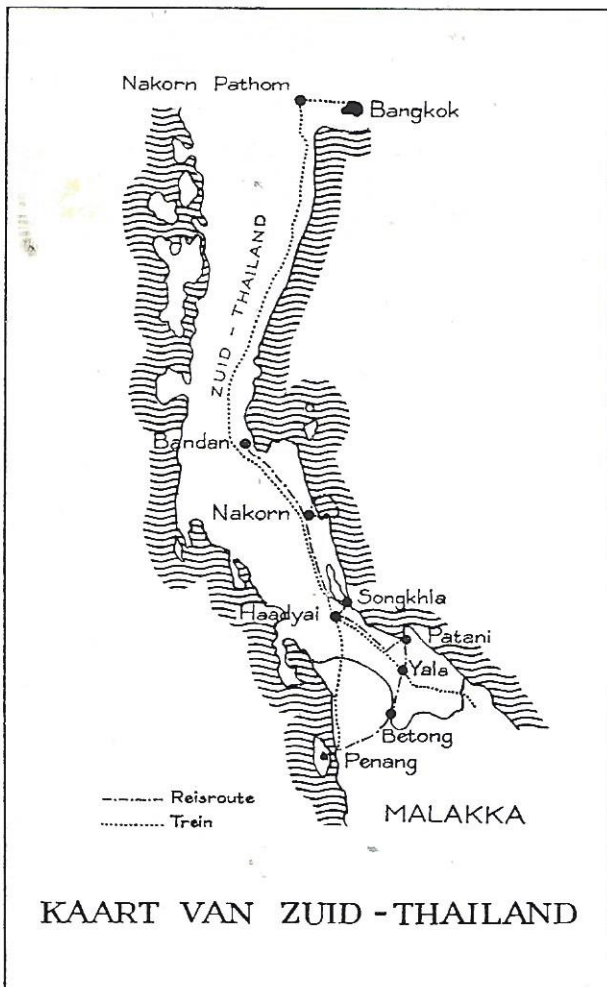
Al kronkelend en klimmend leidde de route naar Betong ons weg van de lage warme kuststrook. De koele temperatuur op de eerste heuvelrug deed weldadig aan en was een aangename afwisseling van de vochtige warmte in de lage gebieden aan de kust.

Hij die denkt dat het passeren van de grens tussen Malakka en Thailand een eenvoudige zaak is, vergist zich. De autoriteiten, die meestal het struikelblok vormen, waren hier slechts indirect de oorzaak van een aanvankelijk onoverkomelijke moeilijkheid. Er bevindt zich namelijk een 2½ mijl wijde strook „niemandsland” tussen de twee grensposten en daar onze chauffeur niet in het bezit van een paspoort, werd hem door de Maleise douaneambtenaar niet toegestaan ons naar de Thai-grenspost te brengen, waar we twee Siamese reisgenoten zouden ontmoeten die ons wilden begeleiden tot Patani aan de oostkust van Thailand. Daar we veronderstelden dat ook moeilijkheden zouden ontstaan wanneer onze toekomstige reisgenoten ons kwamen ophalen, hetgeen wegens gebrek aan telefoonverbinding niet was uit te vinden, troffen wij de nodige voorbereidingen om deze tweeënehalve mijl te voet af te leggen, hetgeen ons ondanks de koelere temperatuur niet erg aantrok.

Toen alles uit de auto was geladen en naar gelang onze „fitheid” over ons drieën werd verdeeld, veranderde de jonge ambtenaar echter van opinie (vermoedelijk door de deerniswekkende indruk die we maakten), en hij stond plotseling toe dat onze chauffeur ons tot de Siamese post bracht, indien hij beloofde binnen twintig minuten terug te zijn. Aldus werd al onze bagage weer ingeladen en vertrokken we door „niemandsland” naar de Thai-grens. Het werd een uniek gedeelte van de reis, daar deze strook land geenszins onbewoond is. Vermoedelijk zijn deze mensen Maleise onderdanen. En de toestand van de weg deed ons, gezien de goede staat, vermoeden dat deze door de „Public Works Department” van Malakka werd onderhouden.

De Siamese grenspost aan de andere kant van „deze strook” bestond uit een aantal houten hutten, schilderachtig gelegen tegen een steile tropisch begroeide bergwand. Onze Siamese reisgenoten waren reeds ter plaatse gearriveerd en hadden het voorbeeld gevolgd van de douaneambtenaren en een enigszins rustende houding aangenomen op de koele veranda van de douanehut. Niets wees erop dat er een intens grensverkeer tussen de twee landen bestaat, althans niet langs de officiële weg. Overigens was het een aangename verrassing te zien dat het toekomstige vervoermiddel een „Pontiac” was in plaats van een jeep, hetgeen onze volgende etappe aanmerkelijk zou veraangename.

Wordt vervolgd.



De Siamese grenspost.

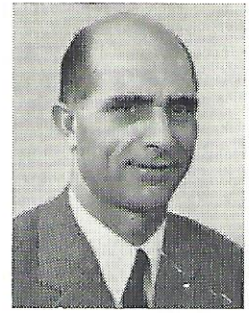




J. J. Engelsman
Gezagvoerder
1933 - 6-10 - 1958



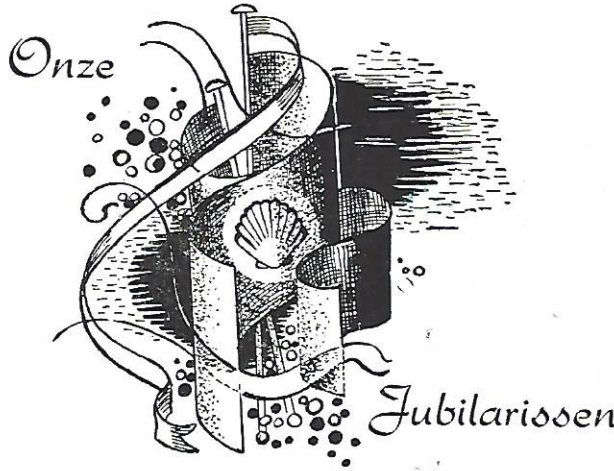
H. J. Hiemstra
Hoofdwerktuigkundige
1928 - 12-10 - 1958



J. van Velze
Gezagvoerder
1933 - 21-10 - 1958



J. W. C. van der Horst
Gezagvoerder
1933 - 30-10 - 1958



H. Edens Sr.
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 26-10 - 1958



G. Kruijswijk
Gezagvoerder
1938 - 9-10 - 1958



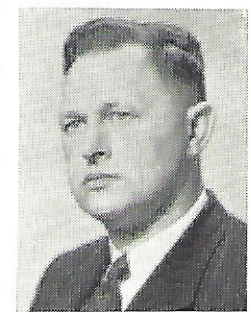
W. J. A. J. Peeters
Gezagvoerder
1938 - 22-10 - 1958



E. van Rossen
Gezagvoerder
1938 - 24-10 - 1958



P. J. Endenburg
Gezagvoerder
1938 - 26-10 - 1958



S. J. de Gens
1e Stuurman
1938 - 31-10 - 1958



G. Arkema
2e Stuurman
1948 - 12-10 - 1958



C. E. G. Hogendijk
3e Werktuigkundige
1948 - 26-10 - 1958

Wij stellen U voor...

De volgende stuurmansleerlingen, 5e werktuigkundigen en leerlingwerktuigkundigen, die hun opleiding geheel of gedeeltelijk voor Maatschappij-rekening genoten, zagen hun studie bekroond met het behalen van het eindgetuigschrift.

Zij zijn inmiddels actief aan boord van onze schepen in dienst getreden en wij wensen hen gaarne veel succes en een voorspoedige carrière toe.

H. P. Abrahamse, H. W. H. Angenent, J. Baard, P. Balt,

A. de Bats, P. R. Bender, A. L. Bouman, B. Bouwmeester, F. X. C. van Collenburg, A. van Dam, N. J. Doorn, W. Drost, O. A. van Druten, M. P. Eland, J. Gansevoort, P. W. Gerz, F. Goudart, M. P. J. Hage, C. van Helden, J. Hensbroek, H. van Hes, J. van Hoepen, A. van der Hooft, W. Hoogendijk, J. H. B. Jongen, A. C. Kampwart, J. W. Keesmaat, H. J. Kievit, R. D. Kuil, E. Kuijt, H. Looman, D. J. van der Mast, J. C. Nelisse, W. Roselaar, J. Schrale, J. Slot, F. Spoor, H. Sukkel, L. P. H. Teune, J. B. Verveer, J. G. de Vries, J. J. A. van de Vusse, J. Wildeboer, H. Willemsen, J. L. Zieck, L. D. J. van Zuilekom.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 2- 9-'58: W. Tavenier, 4e wtk., met mej. J. M. van der Rest;
 16- 9-'58: R. P. Veenstra, 5e wtk., met mej. C. Oomkes;
 17- 9-'58: L. J. van Onselen, 4e wtk., met mej. M. J. A. Huitenga;
 23- 9-'58: R. A. C. van den Kolk, 5e wtk., met mej. I. van der Veen;
 23- 9-'58: E. Moll, 3e stm., met mej. E. J. Heyberg;
 8-10-'58: O. K. Nicolai, 4e wtk., met mej. T. M. de Raadt;
 11-10-'58: B. J. van Hasselt, 4e wtk., met mej. L. de Jong.

Geboren:

- 9- 9-'58: Wilhelmina Cornelia, dochter van P. C. H. Sandee, 1e stm., en mevr. C. H. J. Sandee-de Leeuw;
 10- 9-'58: Marianne Alette Catharina, dochter van H. Neervoort, 5e wtk., en mevr. A. Neervoort-Bostelaar;
 11- 9-'58: Debora Nikolaja, dochter van P. H. Hulsmann, 3e wtk., en mevr. C. M. Hulsmann-Polet;
 15- 9-'58: Wilhelmina, dochter van G. Vis van Heemst, 2e wtk., en mevr. L. Vis van Heemst-Slegt;
 17- 9-'58: Peter, zoon van A. A. C. van Dalen, 3e stm., en mevr. G. H. van Dalen-Noordzij;
 18- 9-'58: Petrus Norbertus Josef en Martinus Maria Josef, zoons van W. Satijn, 4e wtk., en mevr. M. P. F. Satijn-Bierings;
 30- 9-'58: Caroline Ingrid, dochter van H. J. Bakhuys, 3e stm., en mevr. H. Bakhuys-Teunissen.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand september 1958

In Nederland gearriveerd: Gezag.: P. J. de Wijn, J. H. Kasten, N. P. J. van Doorn, H. J. A. Deymann, J. van Velze; 1e stl.: G. Hoving, J. Mos, H. R. van Sas, W. de Beer, W. Kuyper, J. de Graaf, J. Bron; 2e stl.: P. Cammel, L. v. d. Valk, A. Post; 3e stl.: G. Verbrugh, D. van Heel, F. A. Visser, P. D. v. d. Klei, K. Birza, H. Verbaas, P. Ouwens, J. de Jager; 4e stl.: H. Patje, F. W. van Oerle; stm.ll.: C. Splinter, H. H. van Roest, L. A. Groendijk, J. C. Aartsen, P. de Haan, G. H. L. M. van Mossevelde, A. C. van Rijn; Hfdwtk.: P. D. J. H. Slegtenhorst, A. J. van der Broek, C. Krijger, P. J. B. de Doelder, J. M. C. Jonkheid; 2e wtk.: P. C. van de Dood, J. de Bruyn, J. F. Schleicher, J. B. Biondina, B. C. Smit; 3e wtk.: S. G. Tieleman, H. Tukker, H. Bax, H. W. van Diepen, E. H. C. Mengerink; 4e wtk.: O. K. Nicolai, B. J. van Hasselt; 5e wtk.: S. A. Broek, E. van Oldenbarnevelt gen. Tullingh, A. J. Bakker, W. G. v. d. Velden, H. M. Reine, J. W. Langezaal, G. Ligthart, C. H. J. van Dijk, H. G. de Boer, H. L. de Koning, K. Laarkamp, H. Steenhuis, J. P. Bol, M. de Niet, B. M. van Rooy, F. Dane, L. Dijkgraaff; ll.wtk.: H. van Rossum, D. de Knecht, J. G. Corvers, R. Heerkens, J. S. R. Mulder, H. N. Berg, J. Rijkers, J. M. Heyer, L. G. van Donk; bootslieden: H. Buurman, I. Jacobs, J. Hofman, H. Baris, C. Vet, A. Boogers; Timmerlieden: A. Poot, F. Hartman, D. Franken, H. J. Blaauw, P. van Gijn; voorlieden: M. Addeson, J. C. van Noppen, F. H. v. Luyn, D. G. C. Schalker, H. J. Suiskens, J. L. Goumare; pomplieden: L. C. C. v. d. Pluim, K. Grootendorst, J. H. C. Keyzer, H. E. Tjon A Tjauw, P. Reid, P. v. Oosten; ch. hofmeesters: J. Brussé, J. Lalleman, J. J. Peeters, G. Modderkreeke; chef koks: C. A. Verhulp, H. T. Wigmans, P. Simt, A. Onderstal, A. Lammens, G. Bloem, J. Maan, K. Doelman.

TEWERKSTELLINGEN.

- m.s. „Abida”: 1e stm.: K. Drent; stm.ll.: O. A. van Druten; ll.wtk.: T. C. Evers; 5e wtk.: J. A. Cavé.
 m.s. „Camitia”: 1e stm.: C. J. J. Rozema; 3e stm.: A. C. Weide; stm.ll. J. Wildeboer; 2e wtk.: H. J. Borkent; 3e wtk.: F. Krabben; bootsman: A. Boogers; timmerman: F. Hartman; voorman: H. Blaauwikel; pompman: J. H. C. Keyzer; ch. hofmeester: L. Lalleman; ch. kok: W. F. H. v. d. Moezel.
 m.s. „Cinulia”: 4e wtk.: F. L. Alexandre; 5e wtk.: C. de

- Witte; bootsman: A. v. d. Linde; timmerman: R. A. Brand; ch. kok: R. Swaalf.
 m.s. „Ena”: 2e stm.: H. Edens Jr.; 4e stm. (als wnd. 3e stm.): H. Midderham; Hfdwtk.: Z. Hoek; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): J. L. 't Mannetje; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): R. Dikken.
 m.s. „Etrema”: 5e wtk.: J. Gansevoort.
 s.t.s. „Kalinga”: 2e wtk. J. P. Hasenack.
 s.t.s. „Kelletia”: 1e stm.: D. A. C. Vermeulen; 2e wtk.: D. P. de Ridder; 5e wtk.: D. van der Hoek; bootsman: B. Potters; timmerman: M. v. Vessem; voorman: J. Th. Rood; pompman: H. E. Tjon A Tjauw; ch. hofmeester: L. H. H. L. Leithuyser; ch. kok: T. J. Wagner.
 s.t.s. „Kellia”: Gezagv.: J. W. G. van der Horst; 1e stm.: K. van der Horst; ll.wtk.: H. W. A. de Jong, C. P. Kortekaas.
 s.t.s. „Kenia”: 2e stm.: J. W. Vissers; bootsman: M. Hoogendijk; voorman: Th. de Vrij.
 s.t.s. „Khasiella”: 4e wtk.: A. P. de Groot; 5e wtk.: W. F. Roepers; ll.wtk.: H. G. F. Heynen; pompman: P. Braat; ch. kok: C. H. v. Valen.
 s.t.s. „Kosicia”: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. de Ruiter; ll.wtk.: M. F. Koens; ch. kok: P. de Kluyver.
 s.t.s. „Korovina”: Gezagv.: J. T. Sonderman; 2e stm.: H. Hooyer; stm.ll.: H. van Hes; Hfdwtk.: J. V. Buil; bootsman: R. W. v. d. Jagt; timmerman: A. J. v. Giessen; voorman: M. Addeson; pompman: J. de Weyer; ch. hofmeester: E. E. Bestebroer; ch. kok: J. H. Scholten.
 m.s. „Taria”: 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): A. J. Verkerk.
 t.e.s. „Thelidomus”: 5e wtk.: W. J. Quirijns.
 s.t.s. „Vasum”: stm.ll.: H. Looman, H. Willemsen; voorman: G. H. Smit; ch. kok: G. v. Spijkeren.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: G. J. Spaan; 1e stl.: D. J. E. Boonstra, C. W. A. Snel; 2e stl.: H. Unger, H. A. Schelvis; 3e stl.: J. W. J. Corbee, W. O. Kooij; 2e wtk.: A. G. Kallansee; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): B. v. d. Velden; 5e wtk.: R. C. Bey, L. Veldhuyzen, H. van der Wal, M. van Leeuwen.

Naar de West vertrokken: Gezagv.: C. G. L. Groosman; 1e stm.: M. Zuilhof; 2e stm. (als wnd. 1e stm.): J. van Beele; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): H. G. Willemsen; Hfdwtk.: J. L. H. van Manen; 4e wtk.: W. F. J. Boussem.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: H. A. Schelvis, J. Piest, dipl. 1e Stm. G.H.V., M. de Jong, D. Rijk, theor. ged. van het dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stl.: H. G. Willemsen, dipl. 2e Stm. G.H.V., F. H. E. Edens, pr. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V., P. Hoogesteger, A. Stolk, theor. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm.ll.: H. H. van Roest, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 3e wtk.: A. J. Verkerk, J. Polet, F. Krabben, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: J. de Ruiter, R. Dikken, C. de Witte, J. L. Straatman, D. Schot, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk., A. P. de Groot, B. van der Velden, W. F. J. Boussem, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: E. E. A. Guttenberg, D. de Knecht, W. A. M. Werkhoven, H. van Rossum, J. G. Corvers, J. Welleman, J. S. R. Mulder, L. Buitenkant, W. H. H. Niggebrugge, H. M. Marsman, H. N. Berg, dipl. als Ass. Scheepswtk., A. van Hoeke, J. Wielart, H. de Vin, L. Noijons, W. C. van der Pluym, G. N. H. van Druten, voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stm.: H. H. van Roest; 4e wtk.: A. P. de Groot, W. F. J. Boussem; 5e wtk.: P. J. Ferwerda, G. N. H. van Druten, H. M. Marsman.

Bevorderd tot: chef kok: W. F. H. v. d. Moezel, P. de Kluyver, C. H. v. Valen, J. H. Scholten, D. v. d. Lugt; bootsman: A. v. d. Linde.

Nieuw aangenomen: 5e wtk.: H. van der Wal, S. Warmenhoven; ll.wtk.: T. C. Evers, C. P. Kortekaas, M. F. Koens, H. G. F. Heinen, H. W. A. de Jong.

In dienst getreden: timmerman: A. J. v. Giessen; ch. hofmeester: F. B. Wayers; ch. kok: M. A. Swaalf.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e stm.: J. H. Spoelstra; stm.ll.: C. Hubbeling; 4e wtk.: J. van der Vegt, J. G. J. van Ulsen; 5e wtk.: A. W. J. Vrolijk; ll.wtk.: J. Rijkers; ch. hofmeester: J. Brussé; voorman: A. de Roode, H. J. Suiskens; timmerman: M. Zuiderwijk, W. v. Leeuwen; ch. kok: A. Lammens; bootsman: H. Baris.