

van en voor de Vloot

Redactie: B. J. Jaquet en W. H. P. Feenstra.
 Kopij in te zenden aan: de Vlootredactie van „Olie” p/a N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, Postbus 874, Rotterdam-C.

REDACTIEWISSELING

Tot haar spijt moet de redactie bekend maken dat de heer E. van 't Slot, doordat hij naar Singapore is overgeplaatst, zijn functie van redacteur van „Van en voor de Vloot” heeft moeten neerleggen. De heer Van 't Slot heeft dit werk steeds met veel ambitie en nauwgezetheid vervuld, hoewel zijn drukke werkzaamheden hem daartoe eigenlijk geen tijd lieten. Temeer verdient hij daarom de waardering van lezers en mede-redacteuren voor wat hij heeft weten te bereiken.

Van ganser harte hoopt de redactie dat het hem in zijn nieuwe werkkring in Singapore in alle opzichten naar wens moge gaan.

De opvolger van de afgetreden redacteur is de heer B. J. Jaquet. Het doet de redactie van „Olie” groot genoegen dat zij de heer Jaquet bereid heeft gevonden deze functie te aanvaarden, temeer daar zij hem nog kent uit de tijd dat hij redacteur was van het maandblad „De Bron”, een der bladen waaruit „Olie” is voortgekomen.

BEROEP OP DE OPVARENDEN

Als nieuw-bakken redacteur van „Van en voor de Vloot” moge ik u aller hulp inroepen om het mij mogelijk te maken, het vlootnieuws interessant en — voor de jongeren — leerzaam te maken. Ik moge u daarom opwekken tot het inzenden van kopij. Ongetwijfeld zijn er onder de opvarenden van de Nederlandse Shell-tankers verscheidenen die met vaardigheid de pen kunnen voeren en goede opmerkers en vertellers zijn. Een bijdrage over een serieus en leerzaam onderwerp zal even welkom zijn als een onopgesmukt verhaal over een aardig voorval. En mocht u niet onder uw eigen naam wensen te schrijven, dan zal de redactie uw bijdrage met de nodige discretie behandelen en haar zonder naamsvermelding plaatsen.

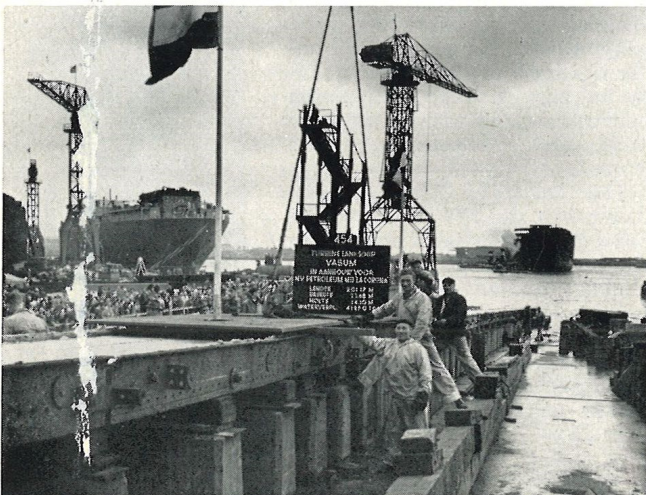
Uw assistentie zou mijn taak als redacteur zeer vergemakkelijken, en per slot van rekening is toch „Van en voor de Vloot” van en voor de vloot en uw redacteur slechts de man die de bijdragen sorteert, zift en naar de drukker zendt om in drukvorm onder u allen te doen circuleren. Jaq.

Hoe „bouwnummer 454” groeit (I)

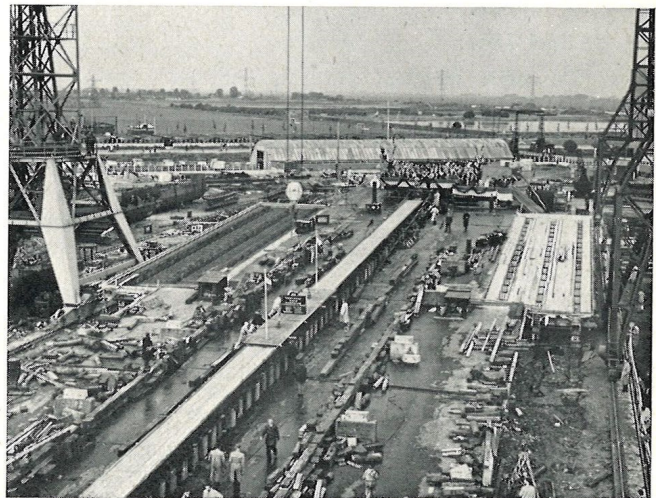
Op 22 Mei 1954, onmiddellijk nadat de helling was vrijgekomen door de tewaterlating van de „Sylvan Arrow”, gebouwd voor Rispond Tankers Ltd. te Edinburgh, werd bij de N.D.S.M. te Amsterdam de kiel gelegd voor een 31.000-tonns tanker die het eerste Groeps-tankschip van deze tonnage zal zijn dat de Nederlandse vlag zal voeren.

„Bouwnummer 454” (zo zullen wij het bouwwerk, dat officieel de naam „Vasum” nog niet draagt, voorlopig noemen) zal deel uitmaken van een serie van acht 31.000-tonners (de zogenaamde „V-klasse”-schepen) van het grote nieuwbouwprogramma van de Koninklijke/Shell Groep.

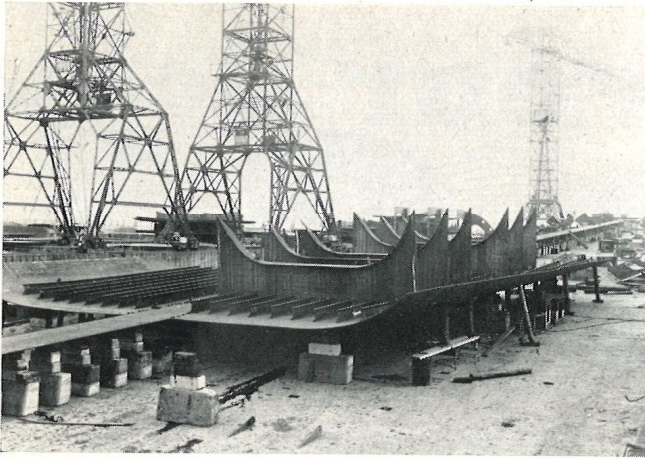
Tot de V-klasse behoren ook de reeds onder Engelse vlag



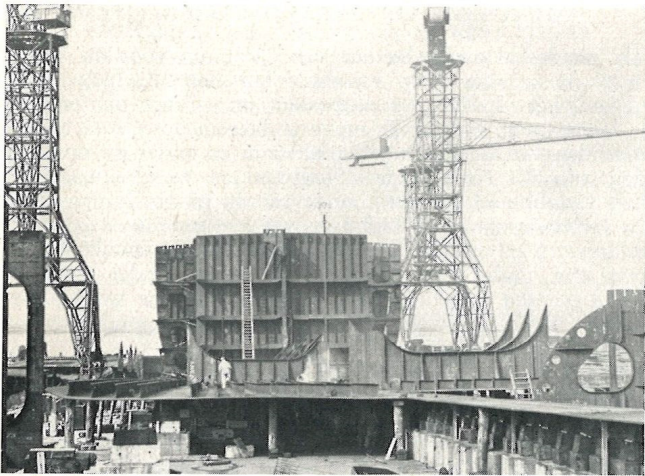
1a



1b



2



3

in dienst zijnde „Velutina”, „Verena”, „Volsella” en „Velletia”, die echter een laadvermogen van 28.000 ton hebben. Het eerste V-klasse-schip dat zee koos, de „Velutina”, werd te Wallsend door Swan, Hunter & Wigham Richardson gebouwd en is op 4 April 1950 door H.K.H. Prinses Margaret tewatergelaten.

Het is de bedoeling de lezers van „Van en voor de Vloot” geregeld op de hoogte te houden van de gestadige groei van het bouwsel dat uiteindelijk de eerste 31.000-tonner van de Nederlandse vloot zal worden; de foto's hierboven illustreren de eerste drie fasen:

- (1) 22 Mei 1954:
 - a. De eerste kielplaat wordt gelegd.
 - b. De kiellegging van de waterkant af genomen. De vele toeschouwers en de genodigden op de tribune voor de tewaterlating van de „Sylvan Arrow” zijn allen nog op het terrein.
- (2) 15 Juli 1954:

Een stuk van de bodem met wrangen wordt opgebouwd.
- (3) 15 Augustus 1954:

Het eerste compartiment, de middentank achter, is geplaatst; schotten van de zijtanks achter zijn ook reeds te zien.

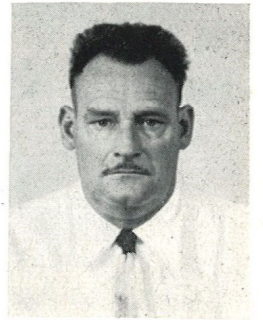
De N.D.S.M. beschikt over kranen met groot hefvermogen; het is haar daarom mogelijk, elementen van meer dan 50 ton eerst in de werkplaats kant en klaar te maken en dan naar de helling te transporteren.

2

Wij nemen afscheid van...

J. GROENEWOLD – Gezagvoerder.

De heer Groenewold trad op 7 Juli 1930 als derde stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, op welke datum hij als supernumerary per m.s. „Megara” naar de West werd uitgezonden. Na de verschillende stuurmansrangen te hebben doorlopen werd hij medio 1947 met het commando over een der C.S.M.tankers belast. Zijn permanente aanstelling als gezagvoerder volgde op 1 Januari 1950. Het laatste schip waarover hij het commando voerde was het s.s. „Glessula”.

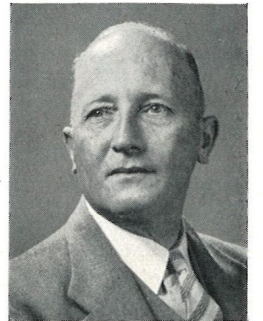


Begin Augustus jl. arriveerde Kapitein Groenewold vergezeld van zijn echtgenote met verlof hier te lande. Na ommeekomst hiervan zal hij de dienst der Maatschappij met ingang van 1 Januari 1955 in het genot van pensioen verlaten.

A. WAFELAAR – Gezagvoerder.

Met ingang van 1 December 1954 zal aan Kapitein Wafelaar op de meest eervolle wijze ontslag uit de dienst der Maatschappij worden verleend onder gelijktijdige toekenning van pensioen.

De heer Wafelaar trad op 17 Aug. 1926 als derde stuurman in dienst van de „Koninklijke/Shell” Groep. Diezelfde dag werd hij als passagier per s.s. „Prins der Nederlanden” naar de Oost uitgezonden. Na zijn aankomst aldaar werd hij op 25 November 1926 als derde stuurman op het s.s. „Ranella” geplaatst. Ten tijde van de capitulatie van Java deed kapitein Wafelaar in de Oosterse wateren dienst en hij deelde het harde lot van zo vele landgenoten in de Japanse gevangenenkampen. Na zijn bevrijding vernam hij, dat hij sedert 1 Juli 1944 tot het permanente gezagvoerders-corps behoorde.



Op 22 Augustus 1954 droeg hij te Singapore het commando over het m.s. „Malvina” aan zijn opvolger over en op 29 Augustus arriveerde hij per K.L.M. met verlof in Nederland. Na afloop van dit verlof zal Kapitein Wafelaar, na ruim 28 jaar dienst, de Maatschappij verlaten.

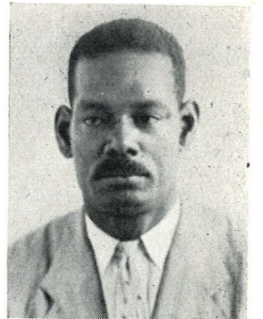
W. J. C. DOEST – 2e werktuigkundige.

De heer Doest is in Januari 1954 op medisch advies van Curaçao via Paramaribo naar Nederland gerepatriëerd. Na geruime tijd onder medische controle hier te lande te zijn geweest, is besloten hem met ingang van 1 December 1955 vervroegd pensioen toe te kennen.

Hij trad op 6 April 1936 in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en werd aangewezen om als vijfde werktuigkundige het nieuw-gebouwde s.s. „Ramona” van Nederland naar Curaçao uit te brengen. Op 28 April arriveerde hij met dit schip in de West.

Zijn bevordering tot permanent tweede werktuigkundige dateert van 1 Januari 1948. Het laatste schip waarop de heer Doest op Curaçao dienst deed was het s.s. „Julietta”.

Wij hopen dat voor de heren Groenewold, Wafelaar en Doest nog vele gelukkige jaren temidden van gezins- en familieleden zijn weggelegd.



IN MEMORIAM.



Begin September jl. werden wij opgeschrikt door het bericht over het plotselinge verscheiden van twee onzer stuurlieden.

Op 1 September overleed vrij onverwacht in het Academisch Ziekenhuis te Groningen de eerste stuurman H. J. Heethuis op de leeftijd van bijna 39 jaar.

Sedert het begin van dit jaar was hij reeds onder medische behandeling geweest en had hij twee operaties ondergaan. Deze waren met succes uitgevoerd, zodat hoop op herstel groeide. Het heeft echter niet zo mogen zijn.

De heer Heethuis was sedert 27 December 1938

in dienst van de Maatschappij en behoorde vanaf 1 Januari 1951 tot onze permanente eerste stuurlieden.

De crematie had plaats op 6 September jl. in het Crematorium te Driehuis-Westerveld. In de aula werd namens de Maatschappij een kort woord van afscheid gesproken door Kapitein E. C. van Eerde.

De tweede stuurman J. van Wiltenburg van het s.s. „Lucita” moest op 4 September jl. te Morecambe (Engeland) in het ziekenhuis worden opgenomen. Operatief ingrijpen werd noodzakelijk geoordeeld, doch mocht helaas niet meer baten. Op 5 September overleed hij op 32-jarige leeftijd. Zijn stoffelijk overschot werd op verzoek van zijn ouders naar Nederland overgebracht en op Dinsdag, 15 September in zijn geboorteplaats Broek in Waterland ten grave gedragen.

De heer Van Wiltenburg trad op 2 Mei 1947 als derde stuurman in onze dienst en voer reeds na 15 maanden als wnd. 2e stuurman. Per 1 Juli 1950 werd hij permanent tot deze rang bevorderd.

Wij betuigen, ook namens onze lezers, zowel mevrouw Heethuis en haar beide kinderen als de ouders van de heer Van Wiltenburg ons medeleven in hun verlies en spreken de hoop uit dat hun de kracht gegeven moge worden deze zware slag te dragen.

„Nevas”

Hoewel het werk van de „Stichting Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen” bij de meeste uwer voldoende bekend is, zal het ongetwijfeld zijn nut hebben daaraan nog eens enige aandacht te schenken. Wanneer wij de vragen die met betrekking tot deze organisatie rijzen, in het kort samenvatten, komen we tot het volgende overzicht.

Wat is het doel van de „Nevas”?

In brede lagen der bevolking bestond en bestaat helaas soms nog een ontstellende onkunde en misvatting over de betekenis van de Koopvaardij. Gelukkig is door vele publicaties in kranten en tijdschriften, en niet in de laatste plaats door hetgeen de zeevarenden voor het algemeen belang in de oorlog hebben gepresteerd, veel misverstand uit de weg geruimd.

Het doel van de „Nevas” is de bevordering van het contact in de ruimste zin, tussen leerkrachten en leerlingen van scholen enerzijds en Nederlandse schepen en hen die daarop varen anderzijds, en zodoende de jeugd in de gelegenheid te stellen kennis te vergaren omtrent deze schepen, vreemde landen en de overzeese handel. Door het nauwe contact gaat de schooljeugd zich interesseren voor het werk van de Koopvaardij, terwijl dit de zeevarenden de voldoening schenkt niet alleen een nuttige taak te verrichten van niet te onderschatten opvoedkundige waarde, doch tevens te weten dat een steeds groeiend aantal landgenoten kennis krijgt van het leven en de belevenissen op zee en in vreemde havens.

Zeer zeker is het niet de bedoeling,

zoals velen nog menen, om de jongelui er toe te bewegen een zeemansloopbaan te kiezen. Dit moge reeds blijken uit het feit dat ook meisjesscholen schepen hebben geadopteerd en dat ook veelvuldig de moeilijkheden en bezwaren van het leven op zee in de brieven naar voren worden gebracht.

Op welke wijze dient men te werk te gaan?

Sommige zeevarenden verkeren in de veronderstelling dat de adoptie van hun schip een steeds toenemende hoeveelheid „werk” betekent. Zulks behoeft echter in het geheel niet het geval te zijn wanneer een groepje aan boord samenwerkt en de adviezen van de „Nevas” opvolgt. Om verklaarbare redenen zal de „Nevas” in eerste instantie in contact treden met de gezagvoerder, teneinde zijn toestemming te verkrijgen zijn schip te doen adopteren, maar het uiteindelijke doel is vriendschap en wederzijds begrip op te wekken. Het contact beantwoordt het meest aan zijn doel wanneer velen aan boord daaraan deelnemen. De ondervinding heeft geleerd dat dergelijke contacten voldoening aan vele zeevarenden schenken.

Natuurlijk zijn de leerlingen er trots op wanneer door de leraar hun brieven worden gekozen om naar „hun” schip te worden verzonden, doch dat wil niet zeggen, dat elke brief afzonderlijk behoeft te worden beantwoord, ook niet als door vele scholieren wordt geschreven. Een algemene beantwoording zal niet alleen een ieder bevredigen en niemand teleurstellen, doch zal wat leerzaamheid betreft groter waarde hebben.

In plaats van vele vriendelijke persoonlijke briefjes, zal één algemene brief met leerzame beschrijvingen de voorkeur verdienen. Bedenkt steeds dat het niet de kwantiteit doch de kwaliteit van de brieven is welke een adoptie zal doen slagen.

Het verdient aanbeveling de brieven te adresseren: p/a „Nevas”, Lange Kerkstraat 36, Schiedam; deze vereniging is dan in staat op de hoogte te blijven van het verloop der adoptie en kan, waar nodig, haar bemiddeling verlenen. Voorts worden door de „Nevas” de data geregistreerd waarop post wordt ontvangen en doorgezonden, zulks ter voorkoming van zoekraken. Voor dit doel worden aan scholen en schepen code-letters gegeven en de zeevarenden worden verzocht ter vereenvoudiging van de registratie deze code-letters ook op hun enveloppe te vermelden.

Wellicht zal voor velen nog de vraag rijzen:

Waarover zal men schrijven?

Een getekende kaart van het traject dat bevaren wordt, een ladingplan, een uittreksel uit het journaal, enz., geven reeds een overvloed van studiemateriaal voor scholen. Vergeet u niet, dat het dagelijks routinewerk van allen aan boord voor wal-mensen zeer interessant is, omdat voor hen een schip, het leven aan boord en de scheepswerkzaamheden in vele opzichten een mysterie zijn. Misschien heeft u iets aan de volgende opsomming van onderwerpen waarover geschreven zou kunnen worden en die voor onderwijsoepleinden van grote waarde zijn:

„Het schip”. Afmetingen; wanneer en

waar gebouwd; indeling; machines; voortstuwingsvermogen; brandstofverbruik; snelheid; namen en rangen van staf en bemanning en hun dagelijkse werkzaamheden; brand- en sloepenrol; veiligheidsmiddelen; radiotelegrafie en -telefonie; radar en andere navigatiemiddelen; uitleg van nautische benamingen, b.v. bakboord en stuurboord, bruto-registerton enz.; wetten en besluiten op de zeevaart van toepassing.

„De reis”. Klimaat; weersomstandigheden; uittreksel uit het jaarnaal met posities; barometerstanden en de betekenis daarvan; temperaturen van zeewater en lucht; afgelegde verheid; ontmoetingen onderweg; vissen; vogels; havens; landen; bezienswaardigheden; bevolking; producten; enz.

In vele havens zullen de havenautoriteiten gaarne foto's, brochures, mappen, plattegronden en bijzonderheden van haven en achterland geven.

„Laden en lossen”. Soorten lading; pompkamer; leidingsysteem; laad-/lossnelheden; nemen van ullages; enz.

Wij laten hieronder de namen volgen

van de schepen welke reeds zijn geadopteerd en roepen een ieder aan boord van deze schepen op eens in de pen te klimmen en te schrijven aan „hun” school:

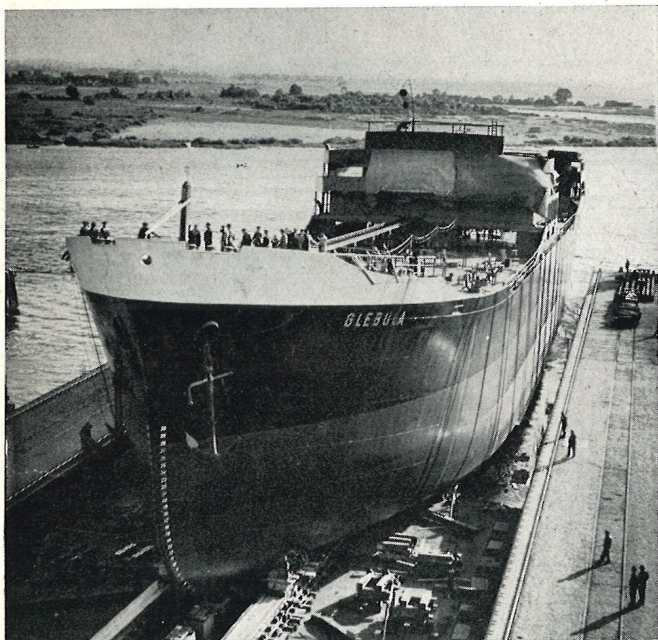
- m.s. „Aldegonda” — Julianaschool, Amstelveen.
- m.s. „Chama” — Chr. ULO-school, Almelo.
- m.s. „Cleodora” — Rijksleerschool, Haarlem.
- m.s. „Corilla” — Chr. MULO-school, Geleen.
- m.s. „Coryda” — Kweekschool voor onderwijzers v/h Haags Genootschap, 's-Gravenhage.
- m.s. „Ena” — Bronstee ULO-school, Heemstede.
- m.s. „Erinna” — Marten Dijkhuisschool, Rotterdam.
- m.s. „Macuba” — Meisjespensionaat St. Elizabeth, Heythuizen.
- m.s. „Mitra” — De Ruyterschool, Vlissingen.
- m.s. „Ondina” — Rijks-H.B.S., Vlissingen.
- m.s. „Sunetta” — Machinistenschool, Scheveningen.

m.s. „Taria” — Dr. Jacob Thijsse-school, 's-Gravenhage.

Diegenen die het „Nevas”-werk reeds als een hobby waren gaan beschouwen, doch door overplaatsing thans op een nog niet geadopteerd schip dienst doen, worden hierbij opgewekt tot het bespreken van deze kwestie met de gezagvoerder, opdat het schip alsnog wordt geadopteerd.

Voor hen, die zich nog niet aan de interessante hobby van het contact met de school hebben gewaagd, doch enig talent in vertellen en uitleggen in zich ontdekken, moge dit artikeltje zo uitwerken, dat ook zij de stoute schoenen aantrekken om adoptie van hun schip te verkrijgen of — als het schip al geadopteerd is — mede te werken aan het contact.

Wij zijn voornemens van tijd tot tijd bovenstaand lijstje opnieuw te plaatsen en hopen dat u er in zult slagen het aantal geadopteerde Shell-schepen uit te breiden.



TEWATERLATING S.S. „GLEBULA”.

Maandag 30 Augustus jl. werd bij de „Bremer Vulkan” het s.s. „Glebula” te water gelaten.

De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw E. Debrot-Reed, echtgenote van de heer mr. N. Debrot, vertegenwoordiger van de Nederlandse Antillen in Nederland.

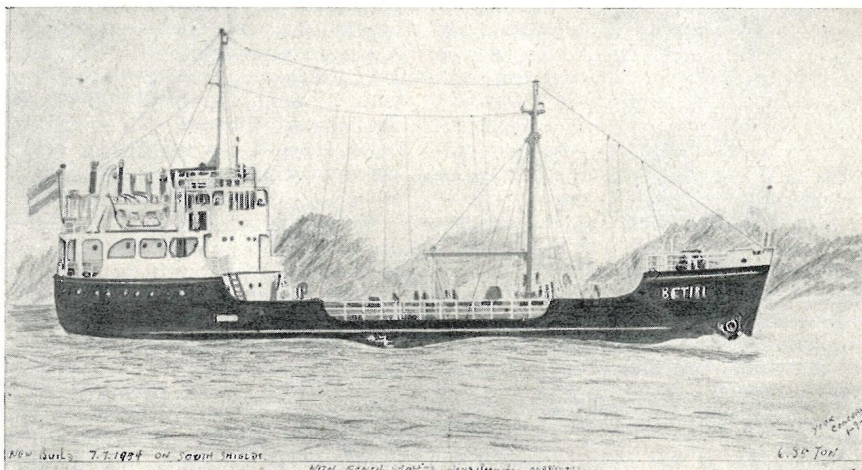
De „Glebula” is het zusterschip van het op 20 Juli jl. van dezelfde werf te water gelaten s.s. „Gaza”. Voor bijzonderheden wordt verwezen naar het Augustus nummer van „Van en Voor de Vloot”.

Zoals U zult hebben bemerkt, werd ook in „Olie” van de te waterlating van de „Glebula” melding gemaakt.

Beide schepen behoren tot de zgn. G4-klasse. De G-klasse van de C.S.M.-schepen is namelijk in groepen onderverdeeld. Het G1-type komt niet meer voor, aangezien deze „trunk deck”-schepen werden omgebouwd tot „flush deck”-schepen — het huidige G3-type. Door deze verbouwing werd het draagvermogen van 6300 op 8300 ton gebracht. Het G2-type wordt onder Nederlandse vlag alleen nog vertegenwoordigd door de „Gyrotoma” met een draagvermogen van ruim 7900 ton.

Wij ontvingen van een der Chinese zeevarenden de hierbij afgedrukte „artist impression” van de nieuwe tanklichter „Betiri”, waarvoor wij hem gaarne onze dank betuigen.

Zijn artistieke aanleg heeft onze volle waardering; interessant is hetgeen hij erbij schreef, namelijk „Please you recommend for me promotion”. Deze zinsnede doet ons twijfelen aan de amateurstatus van de kunstenaar.





Beachy Head

foto Shell Aviation News

Personalia

Geboren:

4-9-1954 Cornelia Janina Elisabeth, dochter van J. v. d. Velden, 2e stm. en mevr. A. v. d. Velden-Hamoen.

Wij feliciteren

R. India, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 1-9-1954.
C. J. Wennink, 1e stm., met zijn 15-jarig dienstjubiläum op 1-9-1954.
J. Timmers, 1e stm., met zijn 20-jarig dienstjubiläum op 9-9-1954.
C. Kooyman, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 19-9-1954.
C. v. d. Toorn, Gezagv., met zijn 25-jarig dienstjubiläum op 21-9-1954.

Vlootmutaties

GEDURENDE DE MAAND AUGUSTUS 1954 N.V. PETROLEUM MAATSCHAPPIJ „LA CORONA”

In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: H. J. A. Deymann, J. Groenewold, A. Wafelaar; 1e stl.: J. A. Bakker, H. O. W. Lotsy; 2e stl.: J. de Graaf, L. Plass, D. A. C. Vermeulen; 3e stl.: H. H. Hacken, J. P. de Kat Angelino, G. A. v. Lent, G. van Leunen; Hfdwtk.: J. Bernardus, H. A. List, J. Mackaij, P. Vis van Heemst; 2e wtk.: A. G. Bosma, P. S. Douglas, J. J. Hester Jr., J. v. d. Hoek Jr., J. A. Jacobs, G. C. L. v. Marsbergen, A. L. Moerland; 3e wtk.: P. F. Geel, W. K. van Houten, W. L. v. d. Klip, T. Swiers, G. Vis van Heemst; 4e wtk.: J. B. Biondina; 5e wtk.: Th. Abma, J. R. v. Beek, I. G. Jurjens, K. F. Neher, E. H. van 't Oost, J. v. d. Stel, A. W. J. Vrolijk.

In Engeland gearriveerd: 1e stm.: S. J. de Geus.

Tewerkstellingen:

m.s. „Etrema”: 3e stm.: A. Visser; 5e wtk.: N. v. d. Voren.
t.e.s. „Korafia”: 11.wtk.: E. J. Branger, J. J. F. Reitsma, A. J. G. Weitzel, J. Winder.
s.t.s. „Korovina”: 3e wtk.: H. J. Borkent.
s.s. „Lucita”: 2e stm.: J. van Wiltenburg.
m.s. „Marisa”: 2e stm.: L. Plass; 3e stm.: H. H. J. Drost; 3e wtk.: J. H. E. Möller; 5e wtk.: J. Vos; 11.wtk.: G. Veldt, O. A. v. d. Want.
m.s. „Mitra”: stm.ll.: J. Vaandrager.
m.s. „Omala”: 3e wtk.: P. C. Brink; 5e wtk.: J. Stapel; 11.wtk.: J. M. de Jong.
m.s. „Ovula”: 2e stm.: H. A. Bekker; stm.ll.: M. Hus.
s.t.s. „Plagiola”: 2e wtk.: P. J. H. Etmans.

Naar de Oost vertrokken:

1e stm.: H. A. v. Heukelem („Sunetta”); 3e stl.: J. F. Heyblom („Sunetta”), J. Westerduin („Marpessa”); Hfdwtk.: J. J. Hester Sr. („Cleodora”), B. J. Schoonheydt („Aldegonda”).

Naar de West vertrokken:

Hfdwtk.: C. W. Visser; 2e wtk.: P. Boerade, J. de Vries; 3e wtk.: J. F. Spiering; 5e wtk.: P. J. de Groot, P. C. Menting.

Geslaagd voor een hoger diploma:

3e wtk.: P. C. Brink, J. H. E. Möller, dipl. „B” als Scheepswtk.; 3e wtk.: H. J. Borkent, dipl. „C” als Scheepswtk.

In militaire dienst:

5e wtk.: H. J. Rutten, J. G. J. v. Ulzen.

Terug uit militaire dienst:

5e wtk.: H. v. Aelst, G. S. Brouwer, S. R. Elema.

Nieuw-aangenomen employé's:

stm.ll.: M. Hus, J. Vaandrager; 5e wtk.: J. Stapel; 11.wtk.: H. J. Balk, E. J. Branger, H. Buiten, A. A. v. d. Cingel, J. W. den Engelsman, A. R. Ennema, P. A. Groenenberg, J. L. Th. Heijstraten, J. M. de Jong, E. B. Landman, J. B. Mensert, J. J. F. Reitsma, W. Tavernier, R. P. Veenstra, G. Veldt, O. A. v. d. Want, A. J. G. Weitzel, L. J. Welling, D. J. Wieringa, J. Winder.

Met pensioen:

Gezagv.: J. Groenewold; Hfdwtk.: H. A. List, J. Mackaij.

Overleden:

1e stm.: H. J. Heethuis; 2e stm.: J. v. Wiltenburg.

De dienst der Maatschappij verlaten:

1e stm.: J. A. Bakker; 3e stl.: P. Kooyman, G. A. v. Lent, K. Visser; 3e wtk.: C. J. v. d. Steen; 4e wtk.: P. G. Riepe; 5e wtk.: Th. Abma, J. R. van Beek.

SHELL TANKERS (EASTERN) LIMITED

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: A. H. W. Karelse.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

In Nederland gearriveerd:

Walempl.: H. v. Waasdijk, F. J. de Witte.

Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: A. B. Schinkel, F. R. v. Rosevelt.

Met pensioen:

Walempl.: P. v. Halewijn, F. J. de Witte.

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA LIMITED

Naar Venezuela vertrokken:

Hfdwtk.: P. Smit.

Interessante boeken

Wij ontvingen een exemplaar van de Engelse, geïllustreerde uitgave „Spare Time at Sea” door Dr. Ronald Hope, waarin in elf hoofdstukken alle mogelijkheden van de vrijetijdsbesteding aan boord worden behandeld.

Het boek geeft waardevolle adviezen op velerlei gebied, zoals sport, dekspelen, spelen binnenshuis, fotografie, vissen, schilderen, tekenen, huisvlijt, enz.

Het is voor sh. 12/6 verkrijgbaar bij The Maritime Press, Ltd., for the Seafarers' Education Service, Mansbridge House, 207 Balham High Street, London. De baten van het boek komen ten goede aan de Seafarers' Education Service.

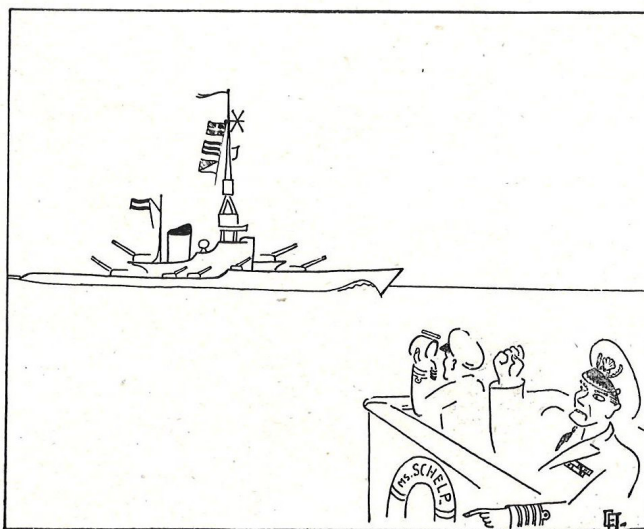
Vijftien jaar geleden gaf de Amsterdamsche Maatschappij van Levensverzekering een „Schepenboek” uit, waarvan de opbrengst bijdroeg tot de bouw van de strandreddingboot „Johan de Witt” van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij.

Thans is een tweede „Schepenboek” verschenen. Wederom zijn de opbrengsten bestemd voor de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, die daarmee een deel van de kosten van de bouw van een motorreddingvlet, de „Christiaan Huygens”, zal bestrijden.

Behalve 30 aquarellen in zes-kleurendruk en 14 pentekeningen, zijn 24 scheepsprofielen en 4 algemene plannen van verschillende scheepstypen in het nieuwe Schepenboek opgenomen. Het is voor slechts f 2,75 verkrijgbaar bij het Amstleven Schepenboekfonds te Amsterdam, postgiro-rekening no. 3390.

Overigens, nu we 't toch hebben over de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij... bij

een bezoek aan het kantoor te Rotterdam zal u zijn opgevallen dat er in de gang — zoals bij vele rederijen — een spaarpot in de vorm van een reddingboot hangt. Een fraaie versiering, inderdaad, maar er moet zo nu en dan eens wat ingeworpen worden. Een goed verstaander... nietwaar?



„Kapitein, hij noemt ons olielichter!” (vlaggesein RCO).
„Dat neem ik niet! Even mijn revolver halen”.