

van en voor de VLOOT

Redactie: W. B. Kruysmulder en W. H. P. Feenstra.

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

REDACTIONEEL

Het spijt de redactie van „Olie”, de lezers te moeten mededelen dat de heer B. J. Jaquet, die de laatste tijd met zoveel animo de bijlage „Van en voor de Vloot” heeft verzorgd, zijn functie heeft moeten neerleggen. De afgetreden redacteur is er steeds op uit geweest zijn blad aantrekkelijker te maken en uit tal van reacties is gebleken dat hij hierin is geslaagd. De redactie betreurt zijn aftreden, maar moet daarin berusten.

Gelukkig heeft zij de heer W. B. Kruysmulder bereid gevonden, het roer over te nemen. Door zijn werk komt deze nieuwe redacteur geregeld met het varend personeel in aanraking: een belangrijke voorwaarde om deze taak te kunnen vervullen.

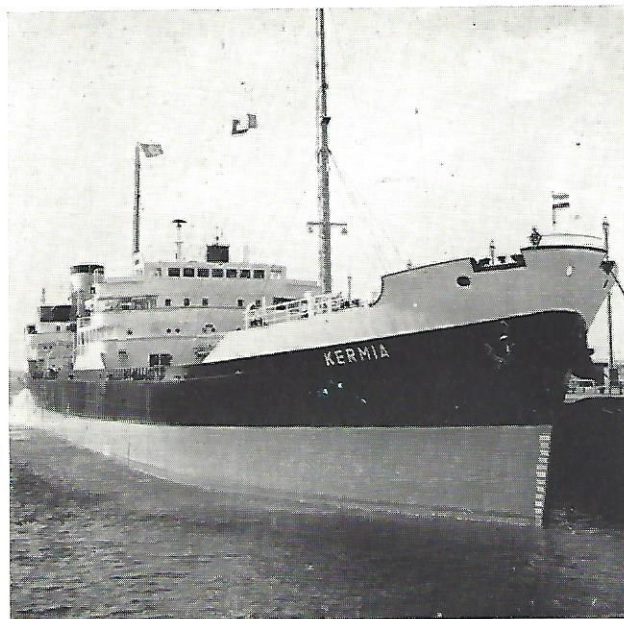
De redactie vraagt de abonné's, de nieuwe redacteur te steunen met artikelen en foto's en wenst hem „goede reis en behouden vaart”.



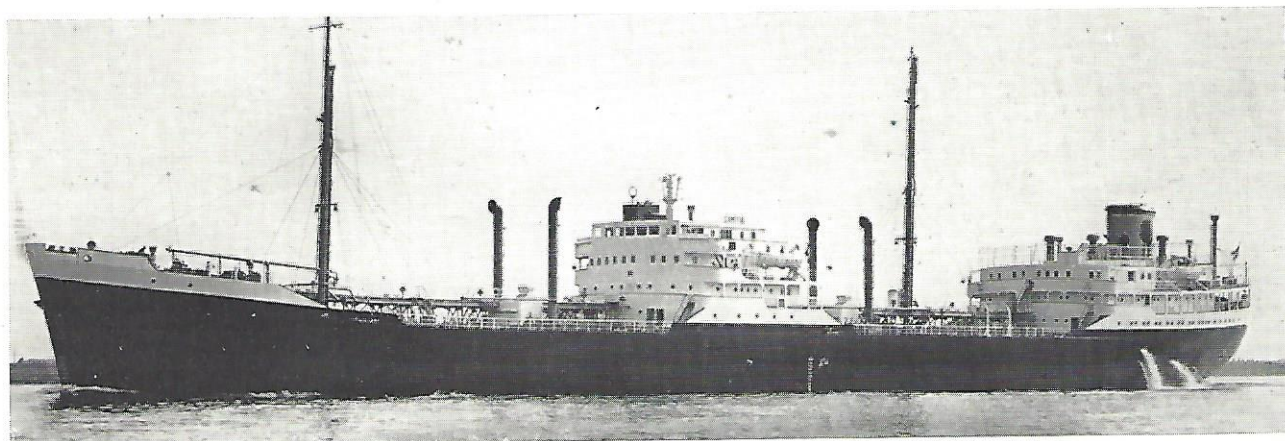
GEBOUW U.N.O. TE NEW YORK GEZIEN VANAF S.T.S. „KATELYSIA”.

Photo N. A. Jager

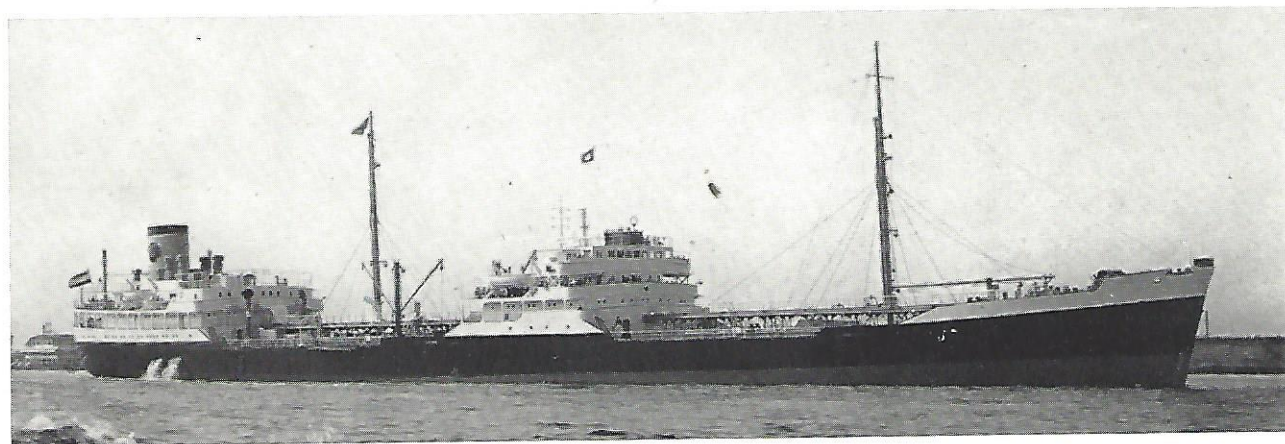
VAN DE NIEUWBOUW



S.T.S. „KERMIA” TERUG IN DE SLUIZEN VAN IJMUIDEN NA DE OVERNAME.



M.S. „CAMITA” VARENDE OP DE NIEUWE WATERWEG.



S.T.S. „KRYPTOS” KEERT TERUG VAN DE OFFICIËLE PROEFTOCHT.

OVERNAME S.T.S. „KERMIA”

Na haar technische proeftocht van 24 tot 26 Augustus 1955 en na te zijn bezocht door haar belangstellende doopmoeder, mevrouw A. W. Chr. d'Ailly-Fritz, echtgenote van de burgemeester van Amsterdam, vertrok de „Kermia” ten tweede male naar zee op 2 September 1955.

De inscheping van genodigden zou plaats vinden van 09.15 uur tot 09.45 uur in de grote sluisen te IJmuiden. Toen het schip dan ook om 09.20 uur lag afgemeerd, gingen de wachtenden onmiddellijk aan boord.

Er stond een flinke bries en hoewel het droog weer was, wilde de zon zich nog niet laten zien. Zij liet nog even op zich wachten, doch gelukkig trachtte zij op het moment van de officiële overdracht haar schade in te halen, zodat op dit plechtige moment alles met zon was overgoten. Maar zon of geen zon, om 10.02 uur werd ontmeerd en slechts enkele ogenblikken later hadden wij de sluisen verlaten. Om 10.28 waren wij buiten de pieren en toen bleek, dat het op zee toch harder woei dan aan de wal. Een en ander veroorzaakte later nog een ongevraagd zoutwaterbad voor enige genodigden die zich gedurende het officiële gedeelte van de dag te dicht bij de railing hadden gewaagd.

12 uur was vastgesteld voor de officiële overdracht en om even vóór 12 klónken dan ook 3 stoten van de stoomfluit over het water, waarna de vlag van de werf werd gestreken en plechtig, onder de tonen van het Wilhelmus, de Maatschappijvlag in top ging.



4e wtk. G. Heslinga aan het manoeuvreerbord van het s.t.s. „Kermia” gedurende de proeftocht.



Kapt. F. Edens wenst kapt. J. Boersma geluk met het hem opgedragen commando.

Namens de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij werd het woord gevoerd door Ir. A. P. Adama van Scheltema, die, na alle officiële instanties die bij de bouw van het schip betrokken waren geweest, te hebben bedankt, Kapitein Edens verzocht het schip te willen aanvaarden namens de Directie van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”. Dit verzoek werd zonder schroom ingewilligd en, na zich aangesloten te hebben bij de woorden van waardering zojuist gesproken door de heer Adama van Scheltema, richtte Kapitein Edens zich tot Kapitein J. Boersma, die hij geluk wenste met het nieuwe aan hem toevertrouwde commando. Kapitein Edens maakte nog melding van het grote aanpassingsvermogen waarvan zowel onze officieren als werktuigkundigen blijk hadden gegeven, nu zij dienst deden op onze nieuwe schepen, die alle met de nieuwste navigatie- en voortstuwingsmiddelen waren uitgerust. Hij wenste Kapitein Boersma, zijn officieren en bemanningsleden „Goede en behouden vaart”.

Na nog wat te hebben rondgekruist en te hebben „genoten” van de frisse zeewind, werd koers gezet naar IJmuiden, waar om bijna kwart over twee werd vastgemaakt in de grote sluisen.

Kort na de ontscheping vertrok de „Kermia” naar Amsterdam om water te laden voor Curaçao en hiermede was de elfde 18000-tonner aan de vloot toegevoegd.



M.S. „CAMITIA” IN DE VAART

Nadat bovengenoemd motorschip op 18 Augustus 1955 haar technische proefvaart had gehouden, werd het schip op 19 Augustus officieel door de heer E. H. Larive, namens N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”, overgenomen.

Met het in de vaart brengen van dit schip zijn de 3 „C” schepen thans opgeleverd; zij vormen een fraaie aanwinst voor de tankervloot.

Zoals de lezers bekend, werd dit schip op 21 April jl. bij C. v. d. Giessen en Zonen's Scheepswerf tewater gelaten

door mevrouw A. C. de Haart-Zijp, echtgenote van de Inspecteur-Generaal der Mijnen.

Op de dag van de overdracht van de „Camitia” gaf mevrouw De Haart blijk van haar interesse in het door haar gedoopte schip, door in gezelschap van haar echtgenoot en dochter een bezoek aan boord te brengen. Zodoende had zij gelegenheid het schip in afgebouwde toestand te zien.

Wij wensen Kapitein N. P. J. van Doorn, zijn officieren en bemanningsleden „Goede en behouden vaart”.

S.T.S. „KRYPTOS” VAN DE WERF OVERGENOMEN

Nadat op 23, 24 en 25 Augustus 1955 de technische proeftocht van het s.t.s. „Kryptos” had plaats gevonden, werd op 31 Augustus d.a.v. het schip officieel van de werf overgenomen.

Doordat aan de kade geen ruimte was, had de „Kryptos” ligplaats gekozen aan boei 5, tegenover Schiemond. Van daar af had de firma P. Smit Jr. N.V. een bootdienst geregeld, die de genodigden aan boord bracht. Om ongeveer half negen verzamelden de eerste gasten zich reeds op Schiemond en niet lang daarna vertrok het eerste bootje. Tegen tien waren alle genodigden aan boord en wachtte men ook niet langer om alles voor vertrek in gereedheid te brengen. Spoedig hadden de sleepboten voor en achter vastgemaakt en werden de meertrossen ingehaald. Om 10.35 kreeg de machinekamer de order „zeer langzaam vooruit” en gleed de nieuwe aanwinst de Waterweg af.

Begunstigd door prachtig weer, was de goede stemming er bij de genodigden al meteen in. Vooral voor hen, die de Waterweg nog nooit waren afgevaren, was er veel interessants te zien. Ongemerkt bereikte men de Hoek van Holland. Om 12.40 uur was het schip buiten de pieren en was dus het moment van de overname door de opdrachtgevers niet verre meer. Om 12.52 uur werden de niet-ingewijden — en misschien de ingewijden ook wel een beetje — opgeschrikt door het loeien van de scheepsfluit. Het moment der overname was aangebroken en als eerste spreker trad de heer J. B. Giljam, Directeur van de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V., naar voren om het woord te richten tot Kapitein Edens. Alvorens het schip over te dragen, bracht de heer Giljam dank aan allen die hadden meegewerkt om de bouw van dit schip te voltooien. Met zeer veel genoegen had men aan dit bouwnummer gewerkt

en gedurende de technische proefvaart was gebleken, dat de „Kryptos” aan alle door de opdrachtgevers gestelde eisen voldeed. Hij verzocht Kapitein Edens dan ook het schip, namens N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” te willen aanvaarden.

In zijn antwoord bracht Kapitein Edens de heer Giljam dank voor de buitengewoon goede zorgen, waarmede de opdracht tot de bouw van dit schip was uitgevoerd. Hij maakte gewag van het feit dat de bouw van 4 schepen, alsmede de bouw van de hoofdmotoren voor 3 schepen tot nu toe waren uitgevoerd door de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. en dat de samenwerking steeds even aangenaam was geweest. Ook betuigde Kapitein Edens dank aan alle officiële instanties, die — als steeds — grote samenwerking hadden verleend bij de diverse fasen van de opbouw. Het was hem dan ook een genoegen om de „Kryptos” namens de Directie van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” te aanvaarden.

Zich daarna tot Kapitein J. I. Meyer wendend, wenste hij deze geluk met zijn nieuwe commando en sprak de hoop uit dat de „Kryptos” voor hem, zijn officieren en alle andere opvarenden een goed en gelukkig schip mocht zijn. Hierna verzocht hij Kapitein Meyer de vlag van de werf te strijken en de Maatschappijvlag te hissen.

Hiermede was het officiële gedeelte van deze dag afgelopen en kort daarop werd wederom koers gezet naar Hoek van Holland. Om even 2 uur werden de pieren gepasseerd en om ongeveer 4.00 uur werd wederom aan boei 5 gemeerd. Kort daarna werd een aanvang gemaakt met de ontschepping van de genodigden, die met de herinnering aan een interessante en prettige dag huiswaarts keerden.



De overdracht.

V.l.n.r. kapt. F. Edens, kapt. J. I. Meyer, 1e stm. W. Kuyper en de heer J. B. Giljam, Directeur P. Smit Jr. N.V.



Mevrouw Schokking, doopmoeder van het s.t.s. „Kryptos”, gedurende haar bezoek aan genoemd schip, met kapit. Meyer en Hfdwtk. Dijkstra bij de door haar aan de „Kryptos” geschonken gravure van oud Den Haag. (Zie ook ons Febr. 1955 nummer blz. 7).
(foto Copyright: Centraal Fotopersbureau, Rotterdam)

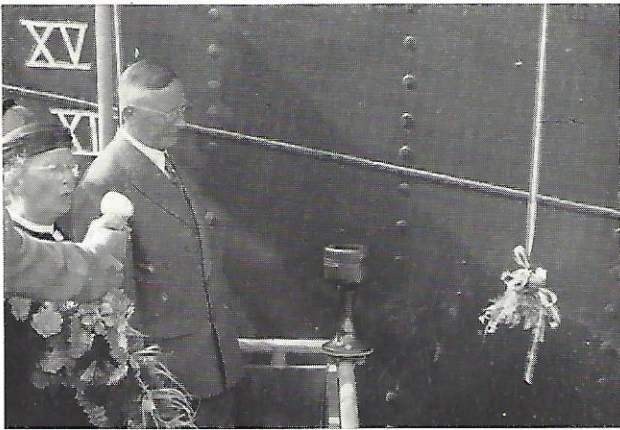


TEWATERLATING S.T.S. „KRAUSSINA”

29 Augustus 1955 werd wederom een 18000-ton tanker te water gelaten, en wel het s.t.s. „Kraussina”, van een der hellingen van de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam. Het fraaie weer lijkt meer en meer traditie te worden bij tewaterlatingen van nieuwe „Shell”-tankers. De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw C. Ringers-Mann, echtgenote van Dr. Ir. J. A. Ringers. Precies op de vastgestelde tijd — en zoals de heer J. B. Giljam later in zijn toespraak vermeldde, met een snelheid van 5 à 6 meter per seconde — gleed de „Kraussina”, vergezeld van de goede wensen van de doopster, de

helling af. De genodigden bleven nog enige tijd op de officiële tribune, teneinde de gelegenheid te hebben de nieuwe aanwinst, dwars voor de helling liggend, te bewonderen.

In de receptiezaal trad de heer J. B. Giljam als eerste spreker naar voren om mevrouw Ringers te bedanken voor de hulp door haar verleend bij deze tewaterlating en de aanwezigen te bedanken voor de getoonde belangstelling op deze voor de scheepswerf zo belangrijke dag. Als een goede oude gewoonte werd de doopster een aandenken, in de vorm van een armband, aangeboden. Als een goed voorteken voor



De doop is verricht.

het welzijn van het zo juist door mevrouw Ringers gedoopte kind, beschouwde de heer Giljam de aanwezigheid van mevrouw Schepers en mevrouw Schokking, die van dezelfde werf respectievelijk de „Krebsia” en „Kryptos” te water hadden gelaten.

Na de heer Giljam nam Ir. L. Schepers, een der Directeuren van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij het woord. Allereerst dankte de heer Schepers de doopster voor de stijlvolle wijze waarop zij dit fraaie schip ten doop had gehouden en aan het element water had toevertrouwd. Hij memoreerde de grote verdiensten van Dr. Ir. J. A. Ringers op allerlei gebied verband houdend met water zoals drooglegging van vele gebieden, sluizenbouw, enz. Ook zijn waardevolle adviezen waren het, die o.a. de scheepvaart naar en van de Golf van Maracaibo met steeds grotere tankers hebben mogelijk gemaakt. De goede traditie bij de „Koninklijke/Shell” getrouw, werd mevrouw Ringers een



s.t.s. „Kraussina” te water.

exemplaar van de schelp, waarnaar de dopeling genoemd is, overhandigd.

Hierna nam Dr. Ir. Ringers het woord en bedankte namens zijn echtgenote voor het haar aangeboden aandenken, waarna de aanwezigen langzamerhand weer huiswaarts keerden.

Tweede Nieuwbouw Programma

Beschouwen wij het thans in uitvoering zijnde nieuwbouw programma als het eerste na-oorlogse, dan mogen wij ten aanzien van het komende nieuwbouw-programma van het tweede spreken.

Zonder twijfel heeft u reeds het een en ander vernomen betreffende dit nieuwbouw-programma, maar wij stellen het op prijs u thans de globale feiten mede te delen.

In de eerste plaats zult u willen weten uit hoeveel schepen dit, voor de Koninklijke/Shell groep uit te voeren programma, zal bestaan. Voor aflevering eind 1957/eind 1960 zijn 34 schepen besteld, waarvan er 20 op 9 verschillende Engelse werven — en straks onder Engelse vlag varende — zullen worden gebouwd, terwijl de bouw van 14 onder Nederlandse vlag komende schepen is toevertrouwd aan 5 verschillende Nederlandse werven. De mogelijkheid, dat voornoemd, onder Engelse vlag komende, aantal schepen nog zal worden uitgebreid, is niet uitgesloten.

Het totale aantal van 34 schepen zal gelijkelijk verdeeld worden over 18000 en 32000 ton schepen. Voor de onder Nederlandse vlag komende schepen, dus: 7 „general purpose” tankers en 7 „supertankers”.

De voortstuwing van deze schepen zal — evenals de

schepen van het huidige programma — waarschijnlijk bestaan uit een stoomturbine met directe aandrijving door middel van een reductie-tandwielkast.

Uw vraag: „Wanneer komen ze in de vaart” is hierboven reeds beantwoord.

De 5 Nederlandse werven, die de opdracht zullen uitvoeren, zijn, met vermelding van aantal en type schip, als volgt:

„De Schelde”	1 — 18000 tonner.
„Wilton”	3 — 32000 tonners.
„R.D.M.”	2 — 18000 tonners.
	2 — 32000 tonners.
„P. Smit Jr. N.V.”	3 — 18000 tonners.
„N.D.S.M.”	1 — 18000 tonner.
	2 — 32000 tonners.

Daar het huidige nieuwbouw programma van de Koninklijke/Shell Groep, bestaande uit 70 schepen, vermoedelijk in 1957 gereed zal zijn, blijkt dat de nieuwbouw tot eind 1960 practisch ononderbroken voortgang zal vinden.

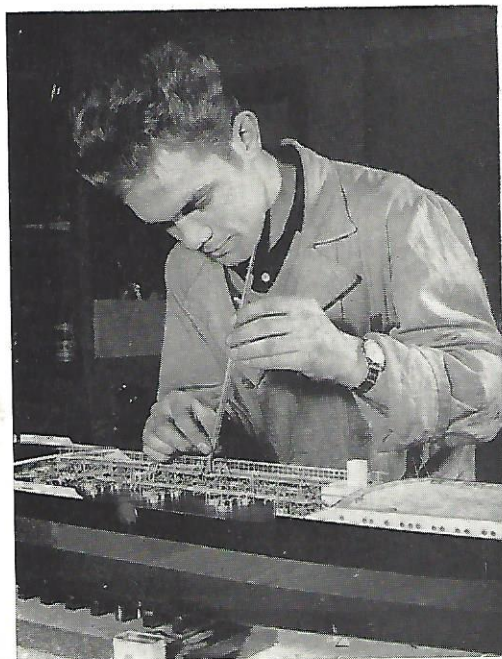


Ook bij modelbouw zijn tekeningen onontbeerlijk.

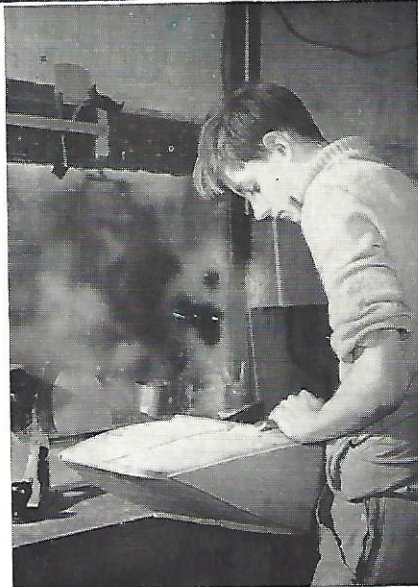


„KALYDON”

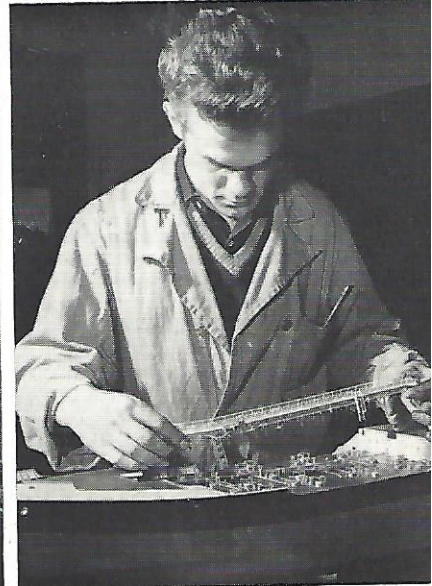
Scheepbouw



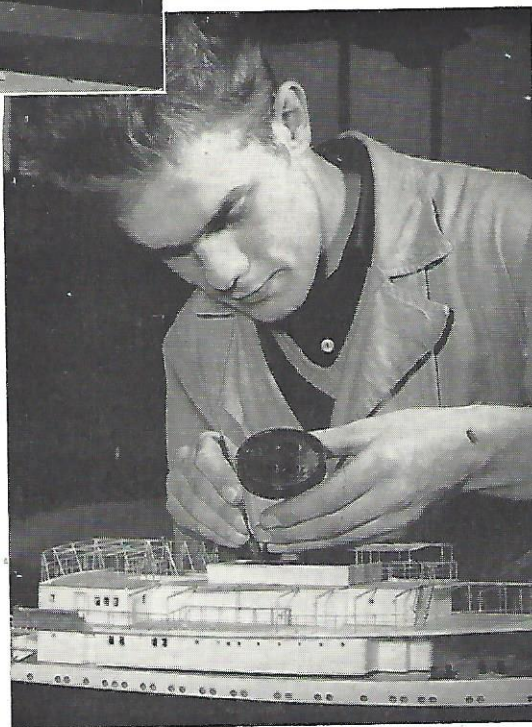
De mast wordt gemonteerd.



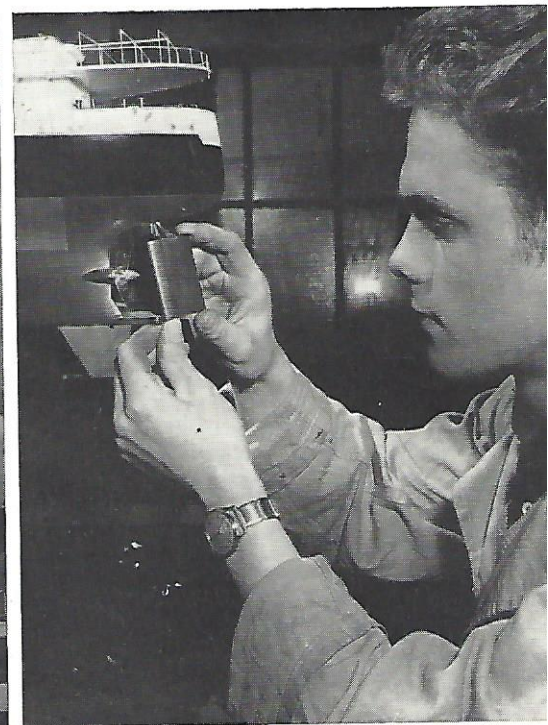
Het steken van de romp.



Het aanbrengen van de loopbrug.



De bekende gele pijp met rode schelp wordt opgezet.



Het model is gereed.

Op verschillende Nederlandse werven werkt men aan de bouw van zeetankers, bestemd voor de rederijen der Koninklijke/Shell Groep. De opmerkelijkste van deze werven vindt men bij de firma Brood te Haarlem. De totale oppervlakte is 30 m².

Bij deze firma, die zich gespecialiseerd heeft in het bouwen van scheepsmodellen, liggen enige tankers „op de helling”, welke een natuurgetrouwe weergave vormen van hun grote „zusters”. De modellen worden op schaal van 1 : 100 uitgevoerd.

Onlangs werd door genoemde werf de eerste van 3 18000-tonners afgeleverd, nl. het s.t.s. „Kalydon”.

Op bijgaande foto's kunt U enkele van de vele werkzaamheden zien, die het model moet ondergaan, alvorens het aan de opdrachtgever wordt overgedragen.

w op schaal



Het monteren van het ankerspil.



Het brughuis wordt gespoten.



Het bevestigen van het roer.

De „brug” wordt opgebouwd.



De Zeegangstank in aanbouw

bij het Nederlandsch scheepsbouwkundig proefstation
te Wageningen



De „Zeegangs-tank” in aanbouw.

Zoals de meeste lezers vermoedelijk wel bekend, heeft men enige tijd geleden een aanvang gemaakt met de constructie van een z.g. „zeegangs-tank” bij het N.S.P. te Wageningen. Op 28 Juli j.l. hield de Directeur van het N.S.P. een voordracht, waaraan wij het volgende ontleen.

Het onderzoek van scheepsmodellen in een sleeptank laat zich in het algemeen in twee delen splitsen, n.l.:

- a. Onderzoek dat ten doel heeft voor elk geval de meest gunstige vorm van de scheepsromp, de schroef en het roer vast te stellen.
- b. Onderzoek dat beoogt het gedrag van het schip onder bepaalde omstandigheden op zee of op binnenwateren te voorspellen met betrekking tot vaartverlies door ruwheid van de romp, wind en zeegang, beperkte waterdiepte enz. Ook de te verwachten bewegingen van het schip bij ruwe zee, dus slingeren, stampen, dompen enz. vormen een onderdeel van dit onderzoek.

Beide delen van het onderzoek hebben ten doel reder en scheepsbouwer in steeds toenemende mate van advies te kunnen dienen bij de hydrodynamische vormgeving van hun schepen.

Het eerstgenoemde onderzoek, dat tot dusverre vrijwel steeds in vlak water wordt uitgevoerd, heeft een hoge graad van perfectie bereikt. Men kan wel zeggen dat het voor elk schip in deze ideale toestand mogelijk is met behulp van tankproeven de optimale vorm van romp, schroef en roer met een grote nauwkeurigheid vast te stellen.

Voor ruw water is dit echter niet het geval. Wel beschikken de meeste proefstations over een apparatuur om enkelvoudige golven op te wekken, die in de langsrichting van de tank worden uitgezonden en het model dus juist op de kop of het achterschip raken, doch dit is een zeer geïdealiseerde toestand die in geen dele met die van het schip op zee overeenkomt. Het golfpatroon van de zee is veel ingewikkelder. Bovendien zal het zelden voorkomen dat het schip loodrecht op de golven vaart. In de meeste gevallen zal de

bewegingsrichting van de golven verschillen van de vaarrichting van het schip.

Met recht kan de vraag worden gesteld of de optimale scheepsvorm, ontwikkeld in een sleeptank in vlak water, of in de genoemde geïdealiseerde golven ook voor de vaart in complexe golven het beste zal zijn. Dit moet sterk worden betwijfeld.

Het sub b genoemde onderzoek, dat dus ten doel heeft de voorspelling van de vaarteigenschappen van het schip onder proeftocht — en bedrijfscondities, kan niet op bevredigende wijze worden gedaan, indien, zoals thans het geval is, de omstandigheden van de zee niet in voldoende mate worden gereproduceerd in de sleeptank.

Men behelpt zich op het ogenblik door het schatten van toeslagen op de tankgegevens, verkregen in vlak water, op grond van vergelijking van de resultaten van proeftocht en bedrijf met die, verkregen in de sleeptank. In de meeste gevallen zullen deze toeslagen echter pas kunnen worden vastgesteld na de proeftocht of nadat het schip enige tijd in bedrijf is geweest.

Grote voordelen zou het echter bieden indien men van te voren de toeslagen voor verschillende weersomstandigheden zou kunnen vaststellen en men het gedrag van het schip van te voren zou kunnen bepalen en dus beoordelen.

Gezien het grote belang van deze feiten heeft het N.S.P. het grootste gedeelte van haar research naar dit gebied verlegd en is tot het besluit gekomen het bestaande laboratorium uit te breiden met een z.g. „Zeegangs-tank”, d.i. een tank waarin het scheepsmodel kan worden onderzocht onder omstandigheden die identiek zijn met die waaronder het schip de zeeën bevaart.

Deze nieuwe zeegangstank, die door zijn opzet en constructie als een wereldprimeur dient te worden beschouwd, schept gelegenheid om allerlei invloeden, die de gedragingen van een schip op zee bepalen, nauwkeurig na te gaan.

Het is bekend dat wind en zeegang het gedrag van het schip in sterke mate beïnvloeden. Het zal duidelijk zijn dat men naar een zo hoog mogelijke gemiddelde dienstnelheid moet streven, d.w.z. dat men moet trachten de reductie in snelheid, als gevolg van de weerstandsverhoging veroorzaakt door wind en zeegang, zo klein mogelijk te houden. Bij golf lengten, die overeenkomen met de lengte van het schip, is een snelheidsreductie van 25 procent van de normale dienstnelheid, zeer normaal.

De koersstabiliteit van schepen in zeegang is eveneens van zeer groot belang. Het is zonder twijfel van onschatbare waarde indien men, de diverse verschijnselen die van invloed zijn op de economische exploitatie van een schip, onder de juiste omstandigheden aan schaalmodellen kan bestuderen.

Het is dan ook duidelijk, dat het nut van proefnemingen met schaalmodellen in bewogen water direct afhankelijk is van de mate waarin men de werkelijke zee kan nabootsen.

De gebruikelijke methode waarbij een enkelvoudige golf-trein van trochoidale vorm in de bewegingsrichting van het model of tegengesteld eraan wordt uitgezonden, leidt slechts tot een povere imitatie van de zee. Zij is natuurlijk wel van waarde voor het bestuderen van het gedrag van het schip onder geïdealiseerde omstandigheden, doch mag niet als representatief voor het gedrag van het schip in zeegang worden beschouwd.

De moderne oceanographie is er in de laatste 10 jaar in geslaagd een goed beeld van de werkelijke zee te geven, afhankelijk van de plaats en het jaargetijde. Met behulp van moderne statistische methoden kan men orde brengen in de

schijnbare chaotische vormen van de zeegang. Het blijkt nl. dat men de zeegang in het algemeen kan splitsen in een aantal componenten van verschillende lengte, hoogte en richting. Voor een natuurgetrouwe nabootsing van de zee zullen al deze componenten gereproduceerd moeten worden en dit nu zal mogelijk zijn in het nieuwe zeegangslaboratorium van het N.S.P.

De huidige ontwikkeling van het modelonderzoek, zoals die door het N.S.P. wordt gezien, heeft automatisch geleid tot de bouw van een zeegangstank. De directe aanleiding tot de bouw waren een aantal vragen uit de praktijk, waarop wij het antwoord schuldig moesten blijven.

Het N.S.P. is nimmer overgegaan tot het installeren van een golfopwekker in het bestaande sleepbasin, enerzijds omdat de bezetting van de sleeptank het doen van tijdrovende golfproeven ten eenmale onmogelijk maakte en anderzijds omdat de toestand in enkelvoudige golven zo geïdealiseerd is, dat de waarde voor de praktijk gering moet worden geacht.

Deze overwegingen leidden tot het besluit om in principe tot de bouw van een zeegangs-tank over te gaan. Daarbij ging men van de gedachte uit dat het geen zin had bestaande tanks te kopiëren met de onvolkomenheden daaraan verbonden, doch dat men zo mogelijk een meer universele tank moest construeren, waarin proeven in complexe golven zouden kunnen worden uitgevoerd.

Een studie van de bestaande faciliteiten bracht aan het licht, dat er elders wel plannen waren om in de toekomst tot het onderzoek van modellen in schuin invallende golven over te gaan, doch dat er ter zake nog geen inrichtingen bestonden. Het N.S.P. wilde een tank bouwen, waarin het mogelijk zou zijn proefnemingen uit te voeren tegen een redelijke vergoeding. De proefnemingen zijn uiteraard veel meer tijdrovend dan die in vlak water. Men zal de proeven moeten uitvoeren bij een gamma van golflengten, golfhoogten en richtingen. In het hydraulisch laboratorium van de bekende turbinefabriek Neyrpic in Grenoble vond men wat men zocht, nl. een vast opgestelde golfopwekker waarmee het mogelijk is golven in elke gewenste richting uit te zenden. Hiermede was het probleem in principe opgelost en kon een plan worden opgemaakt, dat aan redelijk te stellen eisen voldeed. Na enige ontwerpen kwam men tenslotte tot een plan waarvan de stichtingskosten verantwoord bleken.

De afmetingen van het bassin hangen ten nauwste samen met de grootte en snelheid van de te onderzoeken modellen. Teneinde de kosten van bouw en exploitatie binnen aanvaardbare grenzen te houden, werd besloten de modellenlengte te beperken tot ca. 3 meter. Uit vroegere proefnemingen kon worden vastgesteld dat de voortstuwingsproeven met modellen van deze afmeting nog voldoende nauwkeurig zijn, althans t.a.v. de eisen die men aan het zeegangsonderzoek kan stellen. De benodigde lengte van het bassin hangt voornamelijk af van de maximum snelheid van de modellen. De voornaamste vraag is hoeveel slingeringen er nodig zijn alvorens het model een eenparige harmonische beweging aanneemt, d.w.z. hoe groot de aanlooplengte is. Benaderende berekeningen hebben aangetoond dat een lengte van 100 meter aanvaardbaar is. De breedte is veel groter dan bij een stilwaterbassin. Enerzijds moet de afstand van golfopwekkers tot model voldoende zijn om te voorkomen dat de golven, opgewekt door het model, worden teruggekaatst op de golfopwekkers en zodoende het golfbeeld verstoren, anderzijds moet aan de zijden van de tank tegenover de golfopwekker een strand worden aangebracht dat als golfdemper dienst doet. Op grond van uitvoerige proefnemingen werd de huidige vorm bepaald. De totale breedte van het bassin bedraagt 24,5 meter.

De waterdiepte bedraagt normaliter 2,5 meter. Bij de maximale golflengte van 4,5 meter (variërend van 1,5 tot 4,5 meter) betekent dit een vrijwel onbeperkte waterdiepte.

Met de golfopwekker is het mogelijk golven te produceren waarvan de toppen een zekere, willekeurig te kiezen hoek maken met de heen en weer bewegende platen, waaruit de golfopwekker bestaat. Het faseverschil tussen de platen bepaalt de hoek waaronder de golven worden uitgezonden. De amplitude van de platen bepaalt de golfhoogte, de frequentie is een maat voor de golflengte.

De golfopwekker, die zich aan twee zijden van het bassin bevindt, bestaat dus in principe uit een groot aantal kleine naast elkaar gelegen golfopwekkers van het bekende type,

dat men ook wel in golfbaden aantreft. Elke golfopwekker wordt via een verticale stang en een wormwiel-overbrenging aangedreven door een secundaire as — elke secundaire as bedient 8 elementen — die op zijn beurt via een tandwiel-overbrenging door een doorlopende hoofdas wordt bewogen. De hoofdas, die men in het midden kan ontkoppelen, wordt door 2 electromotoren, van elk 75 pk, aangedreven. In normale gevallen zijn de beide motoren in serie geschakeld door een Ward-Leonard systeem. Zij kunnen echter ook afzonderlijk werken. Het is duidelijk, dat beide delen dan golven van verschillende richting, hoogte en lengte kunnen opwekken en dat men zodoende een complexe zee kan nabootsen.

Aan de achterzijde van de golfopwekkers ontstaan eveneens golven. Deze moeten, zoals reeds vermeld, worden gedempt door een strand, dat van poreus materiaal wordt vervaardigd.

Bij de metingen in de zeegangs-tank moet onderscheid worden gemaakt tussen twee verschillende methoden.

In het ene geval interesseert men zich voor de *bewegingen* van het model onder invloed van uitwendige, door de experimentator voorgeschreven krachten; in het andere geval wil men de *krachten* meten, die door bepaalde voorgeschreven bewegingen van het model worden opgewekt. Allebei tegelijk meten gaat niet.

Welke meting zal de meest natuurgetrouwe zijn? Dit is niet eenvoudig te beantwoorden, maar omdat de golven krachten op het model uitoefenen, is het het eenvoudigst om zelf ook krachten op het model aan te brengen (bijv. een trekkracht) en te meten wat de resulterende beweging van het model is. Bij de nu gebruikelijke vlakwaterproeven gaat het juist andersom: men dwingt het model een bepaalde beweging te volgen (snelheid) en meet de noodzakelijke kracht (weerstand).

Laat ons eerst de „weerstandsproof” met golven recht op de kop bezien. Oefenen wij een constante trekkracht op het model uit, dan kunnen wij de resulterende beweging van het model meten, d.w.z. de gemiddelde snelheid en de snelheidsvariëaties van het model en ook de stamphoek en het dompen.

Men zal zich afvragen of een constante trekkracht een natuurgetrouwe conditie is. Waarschijnlijk niet, maar een constante snelheid is het zeker niet. Men gaat dus op een voortstuwingsproef over, waar dus de werking van de schroef in golvend water in rekening kan worden gebracht. In eerste benadering zal men bij constant askoppel varen, en dan kan men, naast de bij de weerstandsproof genoemde grootheden, de toerentalvariëaties en de stuwkrachtvariëaties meten.

Is dit constant askoppel een natuurgetrouwe conditie? Dat zal afhangen van het voortstuwingswerktuig dat in het werkelijke schip gebruikt wordt. Voor een Dieselmotor gaat het misschien op, voor een turbine-installatie misschien niet.

Gaat men nog verder in de complicaties van de proefomstandigheden en voert men een experiment met schuin invallende golven uit, dan kan men de slingerbewegingen, het gieren en het verzetten gaan meten. In dat stadium komen ook de noodzakelijke roerbewegingen een rol spelen, en kan het onderzoek naar de koersstabiliteit in zeegang aangevat worden. Dit vereist een vergevorderde experimenteertechniek, waarin het niet onwaarschijnlijk is, dat gebruik gemaakt zal moeten worden van een automatische piloot, omdat bij dit modelonderzoek niet alleen de lengteschaal een rol speelt, maar ook de tijdschaal. Doet men bijv. proeven met een model waarvan de afmetingen 1/50 van die van het schip zijn, dan spelen de verschijnselen op modelschaal zich $\sqrt{50} = \pm 7$ maal zo vlug af als op het schip en het zal moeilijk zijn dit met de hand nog te regelen.

Aan de hand van de proefnemingen zal men zich een oordeel kunnen vormen omtrent de kwaliteit van de scheepsvorm en de voortstuwcr in zeegang en op den duur zal men, met behulp van de op statistische wijze verwerkte gegevens van model en schip, ongetwijfeld tot verbeteringsvoorstellen kunnen komen, zowel wat betreft het vaartverlies als de beweging in zeegang.

Men heeft het volste vertrouwen dat de in aanbouw zijnde zeegangs-tank van de nieuwste constructie, een grote stap voorwaarts zal zijn bij het einddoel dat de reder, de scheepsbouwer en de wetenschappelijke werker op het gebied van de hydrodynamica van het schip zich sedert jaren voor ogen hebben gesteld, nl. „De verbetering van het gedrag van het schip op zee in al haar aspecten”.

Studiebeurzen

Enkele maanden geleden maakte de Directie van de B.P.M. bekend, dat zij besloten had een twintigtal studiebeurzen beschikbaar te stellen voor zoons van employé's of oud-employé's, die aan een Nederlandse Universiteit of Hogeschool wilden gaan studeren of met deze studie reeds waren begonnen.

De zeker niet gemakkelijke taak deze twintig beurswinnaars aan te wijzen werd opgedragen aan een commissie van drie buitenstaanders. De Directie was zo gelukkig de volgende heren bereid te vinden in deze Commissie zitting te nemen: Prof. Ir. D. Dresden, oud-hoogleraar aan de Technische Hogeschool te Delft, Ir. W. H. Veldhuis, oud-connector aan het Ned. Lyceum te 's-Gravenhage en Dr. J. Kiers, die aan de T.H. te Delft belast is met het onderhouden van het contact tussen de studenten en de Hogeschool. Aan de Commissie werd als secretaris toegevoegd Ir. M. J. B. de Blank, Secretaris van de Directie der B.P.M.

Na uitvoerige besprekingen heeft deze Commissie uit de ruim 100 kandidaten, die zij alle stuk voor stuk aan de tand heeft gevoeld, het twintigtal aangewezen, dat naar haar oordeel in aanmerking kwam voor het toekennen van de beschikbaar gestelde beurzen. Overeenkomstig het oordeel der Commissie heeft de Directie vervolgens de beurzen toegekend. In een korte bijeenkomst op Vrijdag 9 September in het Hoofdgebouw te Den Haag werden de schriftelijke bewijzen hiervan in de vorm van brieven van de Commissie en van de Directie aan de gelukkige winnaars uitgereikt. Bij de uitreiking, welke namens de Directie werd verricht door Jhr. Ir. A. C. D. de Graeff, Chef van de Afd. Personeels-relaties, hield Prof. Dresden als Voorzitter der Commissie een korte toespraak.

Hieruit willen wij het volgende aanhalen:

„De commissie heeft een grote en meerszijdige verantwoordelijkheid aanvaard om u voor de toekenning van de twintig beurzen aan te wijzen.

Wij voelen ons in de eerste plaats verantwoordelijk

tegenover de geldgeefster, de Directie van de Bataafsche. Tegenover de Directie, omdat zij zo goed mogelijk beschermd moest worden tegen het gevaar, dat iemand een beurs zou worden gegeven, die hiervoor niet in aanmerking kwam.

Verder voelen wij ons verantwoordelijk tegenover de tallozen, die bij U ten achter zijn gesteld. Wij voelen deze verantwoordelijkheid zeer goed, doch willen deze gaarne dragen en kunnen dat, omdat wij naar beste weten hebben geselecteerd. Velen hebben een zeer goede indruk gemaakt maar wij menen ze toch achter te moeten stellen bij het groepje dat hier voor ons zit.

Maar ook tegenover U hebben wij een verantwoordelijkheid genomen, indien U deze beurs aanvaardt. Want wanneer U die aanneemt en wanneer wij het oordeel van U goed voor ogen hebben gesteld, wanneer ons oordeel juist is geweest, dan zult U, door het aanvaarden van deze beurs, een verplichting op U nemen en wel de zedelijke verplichting van de U geschonken gaven een zo goed mogelijk gebruik te maken. Indien onze commissie zich een goed oordeel van U heeft gevormd, zult U dit zeker doen.

Ik moge eindigen met U geluk te wensen met het behaalde resultaat, en wel in dubbele zin:

door te constateren dat U gelukkig bent geweest, en te hopen dat U ook verder gelukkig zult zijn.”

Ook de Redactie van „Olie” wenst de winnaars van de beurzen en hun ouders van harte geluk en hoopt dat de twintig winnaars van de hun toegekende beurzen een goed gebruik zullen maken, om zodoende het tweeledig doel te verwezenlijken dat de Directie bij het instellen dezer beurzen heeft voorgezet: het vergroten van het aantal Nederlandse academici dat door karaktereigenschappen en kennis de naam van ons land in de wereld moet hoog houden en daarnaast het helpen van employé's en oud-employé's in de moeilijke taak hun kinderen een passende opleiding te geven.

Wij nemen afscheid van...



A. J. Evers

De heer A. J. Evers, die op 17 December 1924 als 5e werktuigkundige bij de Maatschappij in dienst trad. Zijn eerste schip was het m.s. „Hera”.

Na de verschillende rangen doorlopen te hebben werd de heer Evers op 1 Juli 1937 bevorderd tot Hoofdwerktuigkundige. Op 1 Juli 1952 volgde zijn aanstelling tot Senior Hoofdwerktuigkundige. In Juli jl. arriveerde de heer Evers laatstelijk in Nederland. Na ommekomst van zijn verlof werd hij met ingang van 1 September 1955 in het genot van pensioen gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

De heer A. Konijnendijk, die op 5 Juli 1927 in dienst trad bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij als 4e werktuigkundige. Op 1 April 1930 werd hij bevorderd tot 3e werktuigkundige, op 15 Januari 1937 tot 2e werktuigkundige en op 1 Juli 1942 volgde zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige. Per 1 Juli 1952 werd hij aangesteld tot Senior Hoofdwerktuigkundige.



A. Konijnendijk

Het laatste schip waarop de heer Konijnendijk dienst deed was het t.e.s. „Thelidomus”. Hij arriveerde in Juni jl. hier te lande; na zijn verlof zal hij met ingang van 1 October 1955 in het genot van pensioen worden gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

De heer P. C. Kuitert, die op 19 Januari 1927 als 3e stuurman bij de Maatschappij in dienst trad. Het eerste schip waarop hij dienstdeed was de „Lampas”. Op 1 Maart 1935 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, per 2 Juni 1939 tot 1e stuurman en op 1 Januari 1950 volgde zijn aanstelling tot Gezagvoerder.

Laatstelijk was de heer Kuitert belast met het commando over het m.s. „Gadila”. In Juli jl. arriveerde hij met verlof hier te lande. Na ommekomst van zijn verlof zal de heer Kuitert met ingang van 1 November 1955 in het genot van pensioen worden gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



P. C. Kuitert

maar... wij stellen U voor aan...

De volgende leerling-werktuigkundigen, die voor rekening van Shell Tankers N.V. hun opleiding genoten aan de „De Ruyterschool” te Vlissingen, zagen hun studie bekroond met het behalen van het getuigschrift BM. Binnenkort zullen zij actief aan boord van de schepen der Koninklijke/Shell Groep in dienst treden en wij wensen hun ter gelegenheid hiervan veel succes en een voorspoedige carrière toe.

Geslaagd voor het getuigschrift BM:

N. Apeldoorn, A. J. Baerveldt, R. C. Bey, A. J. Dekker, Th. J. G. Dünnwald, A. van Dijk, L. Haas, J. Huisman, J. B. Jonker, H. Lopes Dias, A. M. Messing, C. J. Moors, W. A. M. van Riet, J. de Ruiter, D. Schot, J. L. Straatman, C. de Witte.

IN MEMORIAM.



J. M. Bachman †

Op 25 Augustus 1955 bereikte ons het ontstellende bericht, dat op dien dag de heren **J. M. Bachman**, hoofdwerktuigkundige en **H. A. van Kruiningen**, 2e werktuigkundige, beiden werkzaam aan boord van het s.s. „Gaza”, ten gevolge van een auto-ongeluk te Curaçao om het leven waren gekomen.

In hen verliest de Maatschappij twee zeer bekwame en toegewijde employé's.

De teraardebestelling vond op 26 Augustus 1955, onder grote belangstelling van vrienden en collega's plaats. De rouwdienst werd geleid door Ds. Mietes.

Wij betuigen bij deze ons medeleven aan mevrouw Bachman en kinderen, alsook aan mevrouw Van Kruiningen en kinderen, de hoop uitsprekend, dat hun de berusting gegeven moge worden om deze slag te dragen.



H. A. van Kruiningen †

De droeve tijding bereikte ons van het overlijden op 29 Augustus 1955 van onze oud-gezagvoerder **Johannes Roorda**.

De heer Roorda was op 26 September 1901 te Amsterdam geboren. Op 25 November 1925 trad hij in dienst als 3e stuurman bij de N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij. Na achtereenvolgens de diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 Augustus 1934 aangesteld als permanent Gezagvoerder. Zijn benoeming tot Sr. Gezagvoerder volgde op 1 Januari 1948.

Met ingang van 1 December 1951 werd hem op de meest eervolle wijze ontslag verleend, in verband met het



J. Roorda †

bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

De crematie vond plaats in het Crematorium te Velsen op 1 September 1955, waar zowel een vertegenwoordiger der Maatschappij als van de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen Koninklijke/Shell” aanwezig was. Verder waren vele vrienden aanwezig om hem de laatste eer te bewijzen.

Ook uit naam van zijn oud-collega's en allen die de heer Roorda hebben gekend, betuigen wij mevrouw Roorda en haar twee zoons onze innige deelneming in het door hen geleden zo zware verlies.

Op 18 Augustus 1955 bereikte ons het droevige bericht van het overlijden van de matroos o./g. **A. Zeeman**, tengevolge van een noodlottig ongeval aan boord van het t.e.s. „Korenia” te Curaçao. Tijdens het verrichten van werkzaamheden viel hij uit het want. Gedurende het transport naar het ziekenhuis overleed hij. Zeeman trad op 5 April 1955 in



A. Zeeman †

dienst der Maatschappij. De begrafenis vond plaats op de Protestantse begraafplaats te Curaçao.

Mede namens de Kapitein, Officieren en manschappen van het t.e.s. „Korenia” betuigen wij zijn ouders onze gevoelens van medeleven met het door hen geleden verlies.

Personalia

Gehuwd:

- 11-8-'55: L. Prins, 5e wtk., met mej. M. v. d. Sterren;
 25-8-'55: P. J. A. Wibier, 5e wtk., met mej. T. J. L. M. Wibier;
 31-8-'55: H. J. Bakhuys, 3e stm., met mej. H. Teunissen.

Geboren:

- 19-6-'55: Ann Marie, dochter van G. Boer, 2e wtk., en mevr. K. de Boer-Mc. Cracken
 3-8-'55: Johanna Aleida Bernardina, dochter van B. A. Grashof, 3e wtk. en mevr. B. H. J. Grashof-Haarman.
 17-8-'55: Gerwin, zoon van P. J. Jongens, 4e wtk., en mevr. C. H. Jongens-v. Waas.
 25-8-'55: Mariëtte Francina, dochter van J. W. Pieters, 1e stm., en mevr. J. Pieters-Schipper.
 5-9-'55: Renée, dochter van H. den Ouden, 1e stm., en mevr. J. den Ouden-Harent.

Wij feliciteren

- W. K. van Houten, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 22-9-'55;
 H. J. Roncken, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 23-9-'55;
 J. D. Sparling, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 28-9-'55.

MUTATIES.

gedurende de maand Augustus 1955.

In Nederland gearriveerd:

Gezagnv.: M. J. Melief, A. J. v. Oudvorst; 1e stl.: L. Brink, K. Drent, F. v. Tongeren; 2e stl.: H. Barth, E. F. Beuerle, E. H. Brameijer, W. Haeck, J. L. J. Kiebert, M. A. Riteco, A. W. C. v. Schendel; 3e stl.: N. A. Jager, D. J. v. Mourik, J. J. Osinga, H. Unger, Th. W. v. Velzen, J. Verhoeven; stp.ll.: M. Hus; Hfdwtk.: L. Meijer, P. Scherpenzeel, H. Visser; 2e wtk.: F. A. C. M. v. Beek, J. v. d. Berg, J. Best, G. M. Braams, A. J. v. d. Broek, L. J. Marico; 3e wtk.: C. Heeres, P. v. d. Hout, K. Mostert, E. Rouw; 4e wtk.: N. Coors, R. Z. Cymerman, H. W. v. Diepen, C. L. Fehrmann, J. H. Fraikin, J. A. Klem, A. C. van Spijk; 5e wtk.: D. Bakker, K. P. Bezemer, P. C. Carelse, B. A. Holmersma, H. de Jong, J. de Jong, L. J. A. Kieven, J. H. Kranen, J. Lokman, P. J. Pouw, B. J. v. d. Spek, J. W. v. d. Veen, J. W. van Wegen, P. J. A. Wibier, Th. J. Wouters, J. v. Zuylen; ll.wtk. A. N. Tuijp.

In Engeland gearriveerd:

1e stm.: J. M. Hulskan.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia“:

Gezagnv.: N. P. J. v. Doorn; 1e stm.: H. A. H. Hijlkema; 3e stm.: P. G. G. Rietmeijer; 3e wtk.: J. Korevaar; 5e wtk.: P. G. Pisters, B. Veldhuis; ll.wtk.: J. B. v. Dorsten, H. Kingma.

m.s. „Cinulia“:

5e wtk.: N. P. Dekker.

m.s. „Cistula“:

1e stm.: P. v. Hassel; Hfdwtk.: K. G. Visser; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): F. Krabben; ll.wtk.: J. R. v. Dalfsen, F. H. Dümpel, H. B. F. v. Laar.

m.s. „Coryda“:

2e stm.: B. C. Visser; 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.): F. Engels; 5e wtk.: C. v. Esseveld.

m.s. „Ena“:

2e stm. (als wnd. 1e stm.): J. v. d. Velden.

s.t.s. „Katelsia“:

1e stm.: L. v. d. Ende; 2e stm.: R. E. v. d. Miesen; 4e stm.: A. A. C. v. Dalen; Extra hfdwtk.: Th. Groos (voor training); ll.wtk.: J. H. v. Dillewijn.

s.t.s. „Kermia“:

Gezagnv. J. Boersma; 1e stm.: P. Schaap; 2e stm.: J. C. de Groot; 3e stm.: T. Borsboom; 4e stm.: P. M. de Graaf; stp.ll.: J. N. Bolten, L. M. de Keyzer; 4e wtk.: G. Heslinga; 5e wtk.: F. L. Alexandre; ll.wtk.: E. R. Ashof, W. C. v. Brummelen.

s.t.s. „Kopionella“:

Hfdwtk.: P. de Geus; 2e wtk.: P. J. v. d. Waals.

s.t.s. „Kryptos“:

Gezagnv.: J. I. Meyer; 1e stm.: W. Kuyper; 2e stm.: C. Vessies; 3e stm.: H. Edens Jr.; 4e stm.: H. A. Kuling; stp.ll.: P. C. Baijs, M. de Graaf; 3e wtk.: W. L. v. d. Klip; 4e wtk.: T. M. Klunder; 5e wtk.: J. Groen, H. G. A. C. Sloesen, G. P. Zwier; ll.wtk.: R. de Beer, J. Garsijn.

m.s. „Macoma“:

2e stm.: C. Wolse.

m.s. „Macuba“:

ll.wtk.: B. H. Cornelisse, J. W. C. Willemsen.

m.s. „Marpessa“:

1e stm.: P. C. Hoek; 2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): K. Kroon; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): L. E. Oppel; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. v. Zuylen; 5e wtk.: J. H. Janssen, R. de Ruiter, H. G. P. Rijntjes; ll.wtk.: A. de Boer, J. G. Kuit, S. A. Verhage, A. Vermerris.

m.s. „Mitra“:

Gezagnv.: F. F. Sundquest; 1e stm.: B. v. Bon; 4e stm.: M. Snoek; Hfdwtk.: P. Marcus; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): H. E. Nijzink; ll.wtk.: S. Rol.

m.s. „Myonia“:

stp.ll.: M. Hus; ll.wtk.: A. J. Klappe, J. W. v. Leijden, C. Rietdijk.

m.s. „Omala“:

Gezagnv.: G. Kruijswijk; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): A. Solleveld; 3e stm.: P. Adema; 2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): J. Best; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): J. E. Weidema; 4e wtk.: A. A. Klein; ll.wtk.: W. A. v. d. Burg, C. Schornagel.

m.s. „Sunetta“:

ll.wtk. (als wnd. 5e wtk.): A. N. Tuijp; ll.wtk.: J. Reichman, H. Zander.

m.s. „Taria“:

ll.wtk.: C. L. Bakker, J. v. d. Schee, A. N. Top, W. Veerman, G. G. Wolsink.

m.s. „Tibia“:

Gezagnv.: J. Kwaadgras; 1e stm.: L. H. de

Vries; 2e stm.: J. H. Korsen; 2e wtk.: I. J. Vreke; 4e wtk.: L. M. de Leeuw; 5e wtk.: J. F. H. Grüter; ll.wtk.: G. de Geeter.

Op Curaçao tewerkgesteld:

Gezagnv.: W. C. v. d. Wagt (ex „Ena“); 3e stm.: G. G. J. Alfrink (ex „Mitra“); 4e stm.: M. Snoek (ex „Mitra“), G. Verbrugh (ex „Clavella“); 2e wtk.: H. J. Melse (ex „Ena“).

Naar de Oost vertrokken:

1e stm.: C. Ansingh; 2e stm.: J. de Graaf; 4e stm.: A. v. Dam; 2e wtk.: G. C. Lucassen; ll.wtk.: R. C. Bey, A. J. Bitterling, J. W. Cadovius, A. de Haan, R. O. Koop, C. J. Moors, C. W. P. Ploeg, W. Poede, J. Polling, J. L. v. d. Rijst, A. M. Vonkeman, C. Witteman.

Naar de West vertrokken:

1e stm.: G. Hoving; 2e stm.: J. P. C. Hellen; Hfdwtk. I. S. Wijnngaarde; 2e wtk.: Z. Hoek; 5e wtk.: A. Tempelaar.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: J. de Graaf, dipl. 1stm. G.H.V.; 3e stm.: H. Edens Jr., dipl. 2e stm. G.H.V.; ll.wtk.: N. P. Dekker, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

5e wtk.: N. P. Dekker.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: A. v. Dam, H. A. Kuling, M. Snoek; stp.ll.: P. C. Baijs, J. N. Bolten, M. de Graaf, L. M. de Keijzer; 5e wtk.: H. Beentjes, C. v. Esseveld, W. F. H. Grüter, L. Haas, H. J. Heupink, J. H. Janssen, R. A. C. v. d. Kolk, H. Lopes Dias, W. L. E. Magener, P. G. Pisters, J. de Ruiter, R. de Ruiter, H. G. P. Rijntjes, C. J. v. Tuyl, G. P. Zwier; ll.wtk.: N. Apeldoorn, E. R. Ashof, A. J. Baerveldt, C. L. Bakker, R. de Beer, R. C. Bey, A. J. Bitterling, A. de Boer, W. C. v. Brummelen, W. A. v. d. Burg, J. W. Cadovius, B. H. Cornelisse, J. R. v. Dalfsen, A. J. Dekker, J. H. v. Dillewijn, J. B. v. Dorsten, F. H. Dümpel, T. J. G. Dünnwald, A. van Dijk, D. L. Exoo, J. Garsijn, G. de Geeter, A. de Haan, J. Huisman, J. B. J. Jonker, H. Kingma, A. J. Klappe, R. O. Koop, J. G. Kuit, H. B. F. v. Laar, J. W. v. Leijden, A. M. Messing, M. W. D. Meijer, C. J. Moors, C. W. P. Ploeg, W. Poede, J. Polling, J. Reichman, W. A. M. v. Riet, P. Rietdijk, S. Rol, J. L. v. d. Rijst, J. v. d. Schee, C. Schornagel, D. Schot, J. L. Straatman, J. v. d. Tempel, A. N. Top, W. Veerman, S. A. Verhage, A. Vermerris, A. M. Vonkeman, A. H. Vroom, J. W. C. Willemsen, C. de Witte, C. Wittman, G. G. Wolsink.

Met pensioen:

Gezagnv.: P. Buisman Sr., J. A. Stoppelsteen; Hfdwtk.: F. H. van Kuik.

De dienst der Maatschappij verlaten:

1e stl.: P. Hopman, W. Latenstein; 2e stm. J. L. J. Kiebert; 3e wtk.: H. F. Sommer, W. Toet; 4e wtk.: W. H. Noordhoek; 5e wtk.: B. A. Holmersma, B. J. v. d. Spek, A. F. v. d. Steenhoven, A. v. 't Veer.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

In Nederland gearriveerd:

Walempl. D. Bunk.



UITZENDING
 GROETENPROGRAMMA
 s.s. „SAROENA“ en m.s. „ANTONIA“
 25-8-1955.

(foto welwillend afgestaan door
 J. H. C. Vermeulen, Omroep-
 fotograaf.)