

van voor de vloot

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

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



Rickshaw-rijder te Durban

foto N. A. Jager

Ons nieuw kantoorgebouw te Rotterdam

Wanneer er iets te schrijven viel over NIEUWBOUW verscheen dit steeds op deze pagina en wij hebben generlei reden om hier ditmaal van af te wijken, ondanks het feit dat de nieuwbouw die in dit artikeltje wordt besproken geen schip betreft, doch een nieuw kantoorgebouw. De steeds groeiende werkzaamheden, welke verbonden zijn aan het beheer van het onder Nederlandse vlag varende deel van de vloot der Koninklijke/Shell Groep heeft ons reeds lang doen uitzien naar een ruimere behuizing in Rotterdam.

Dat voor ons hoofdkantoor een permanente zetel in Rotterdam is gekozen behoeft geen verwondering te wekken. Met de verhuizing van de toenmalige afdeling „Rederij” van den Haag naar Rotterdam is men zeker niet over één nacht ijs gegaan en de thans opgedane ervaring heeft geleerd dat Rotterdam, vooral voor een rederij als de onze toch wel merkbare voordelen heeft te bieden.

De op nevenstaande pagina afgedrukte situatie schets toont U de ligging van het nieuw te bouwen kantoor, nl. aan de Schiekade-hoek Hofplein, ten noorden begrensd door het spoorwegviaduct en ten oosten door het voorplein van het nieuwe Hofpleinstation; het bouwterrein wordt doorsneden door de Delftsestraat. Dit laatste maakte het ontwerpen van een gebouw op dit terrein zeker niet eenvoudig.

Doordat in het nieuwe kantoorgebouw echter ook het bijkantoor Rotterdam van Shell Nederland N.V. moet worden ondergebracht en daarom besloten is, onder het gebouw een tankstation te projecteren, zal van de Delftsestraat gebruik

kunnen worden gemaakt als toegangsweg naar het tankstation van de Schiekade af.

Het terrein leent zich in het bijzonder tot een zodanige oriëntering van het gebouw, dat een oost-west-bezinning van alle kantoorvertrekken verzekerd is.

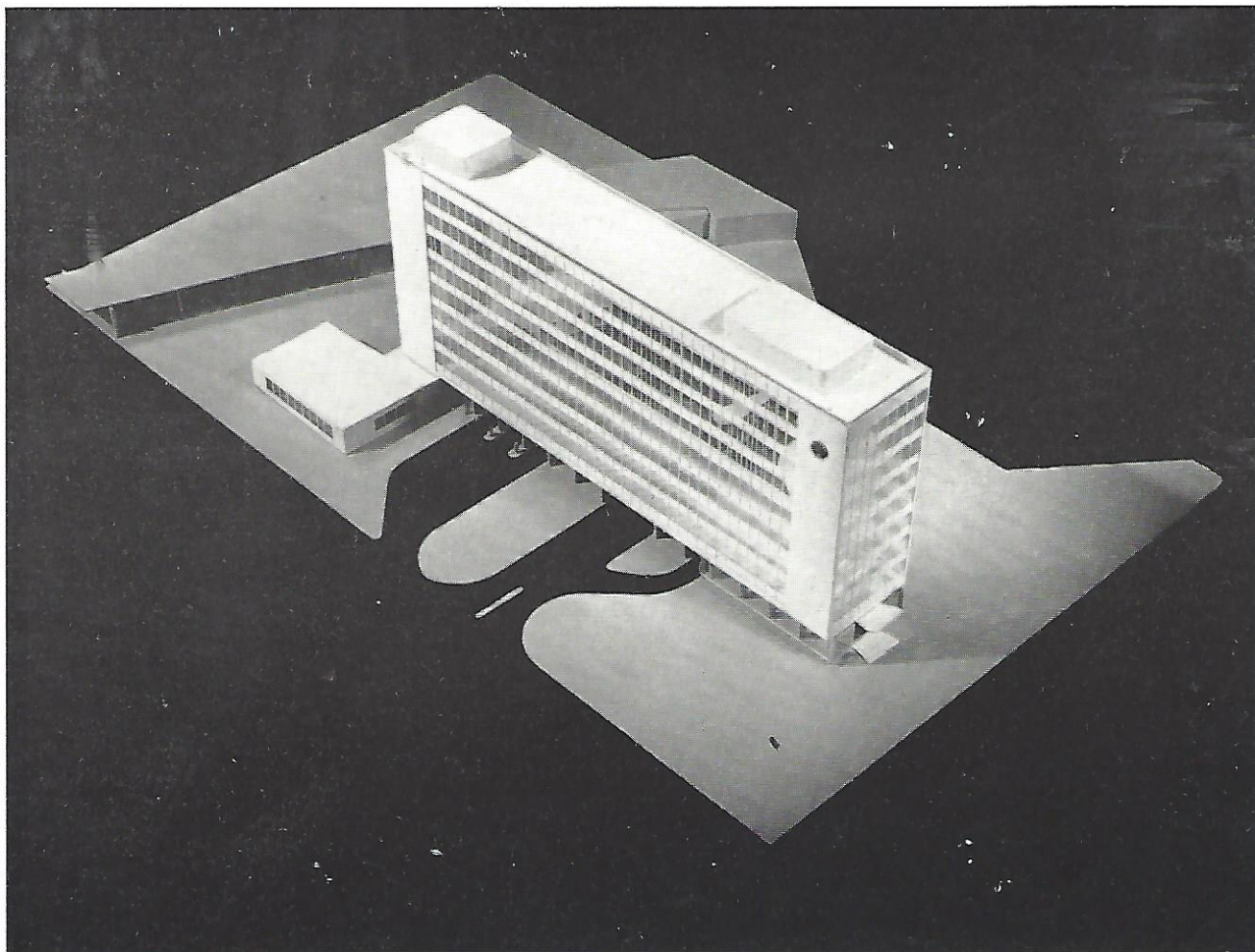
Ontwerp en constructie.

Het lag voor de hand het eigenlijke kantoorgebouw op pilaren te zetten, zodat de Delftsestraat vrij kon worden overspannen met een doorrijhoogte van 5 m. Voor het Shell-tankstation moest een aantal pompeilanden worden geprojecteerd benevens ruimten voor het wassen en doorsmeren van auto's. Het G.E.B. van Rotterdam wenste een van de openbare straat bereikbare transformatorruimte.

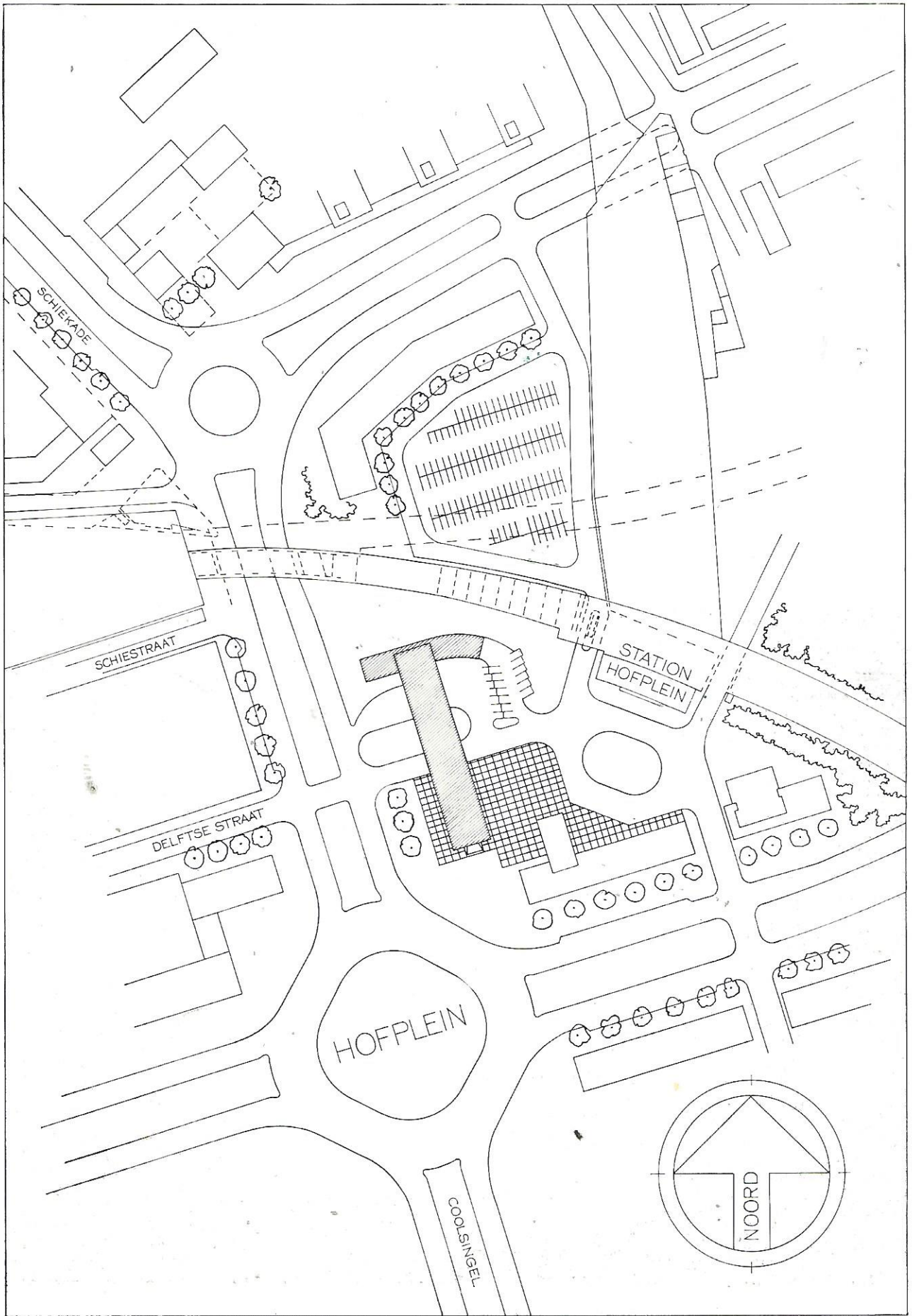
In verband met onze interne organisatie moesten twee ingangen worden geprojecteerd. Het gebouw zal daarom één ingang in het zuid-cinde ervan (Hofplein-zijde) en één aan de noordzijde (viaduct) hebben.

De ingang aan het Hofplein is, uit architectonisch standpunt gezien, voor de hand liggend. Aangezien het rijverkeer aan het Hofplein niet mag stoppen, werd nog een ingang onder het gebouw ontworpen, bereikbaar voor bezoekers met auto's van de Delftsestraat af, waarvoor een aftakking van deze straat werd geprojecteerd.

De verschillende ruimten welke op straathoogte nodig zijn, worden in een smalle vleugel samengebracht, die aan de westzijde loodrecht op de Schiekade is geprojecteerd en naar



Het nieuwe kantoorgebouw gezien vanaf Hofplein



het oosten toe evenwijdig loopt met het bestaande viaduct. Voor de daarboven gelegen verdiepingen moest rekening worden gehouden met de in de spoorwegwet vastgelegde voorschriften ten aanzien van de afstand tussen gebouwen en de spoorbaan.

De onderhandelingen met de gemeente Rotterdam, reeds begonnen in December 1954 met de Directie van de Dienst van Stadsontwikkeling en Wederopbouw, betroffen in de eerste plaats de wijze van bebouwing van het beschikbare terrein; met de verkeerspolitie werden besprekingen gehouden over de directe bereikbaarheid van het tankstation van de openbare weg af.

Als constructie-systeem voor het gebouw werd een skelet van gewapend beton gekozen, waarbij zoveel mogelijk geprefabriceerde constructies zullen worden toegepast.

Ten einde van het begin af de zo gewenste samenwerking te hebben tussen aannemer en architect, de heer C. A. Abspoel, werd aan de N.V. Amsterdamsche Aanneming Maatschappij de uitvoering van het werk opgedragen. Deze firma heeft met de bouw van het nieuwe, thans bijna voltooide, kantoorgebouw voor de Shell Installaties en Fabrieken „Pernis”, dat 44 meters hoog wordt, de nodige ervaring in de uitvoering van hoge gebouwen opgedaan.

Als adviseur voor de elektrische installaties en de liften zal het adviesbureau P. Deerns optreden.

In verband met de wens van de Minister van Wederopbouw om zoveel mogelijk constructies en materialen te gebruiken die niet voor de woningbouw van belang zijn, wordt overwogen om voor de gevels een zogenaamde „curtain wall”

toe te passen van geanodiseerd aluminium. Voor het vervaardigen in de fabriek en het monteren op de bouwplaats zijn namelijk geen bouwvakarbeiders nodig.

Men vertrouwt dat hierdoor op korte termijn de goedkeuring voor de bouw zal worden verkregen.

Acht verdiepingen.

Het gebouw zal bestaan uit acht verdiepingen, enige ruimten op de begane grond en een kelder onder het gehele pand.

De verdiepingen zullen onderling verbonden worden door 4 snelle liften en de nodige trappen.

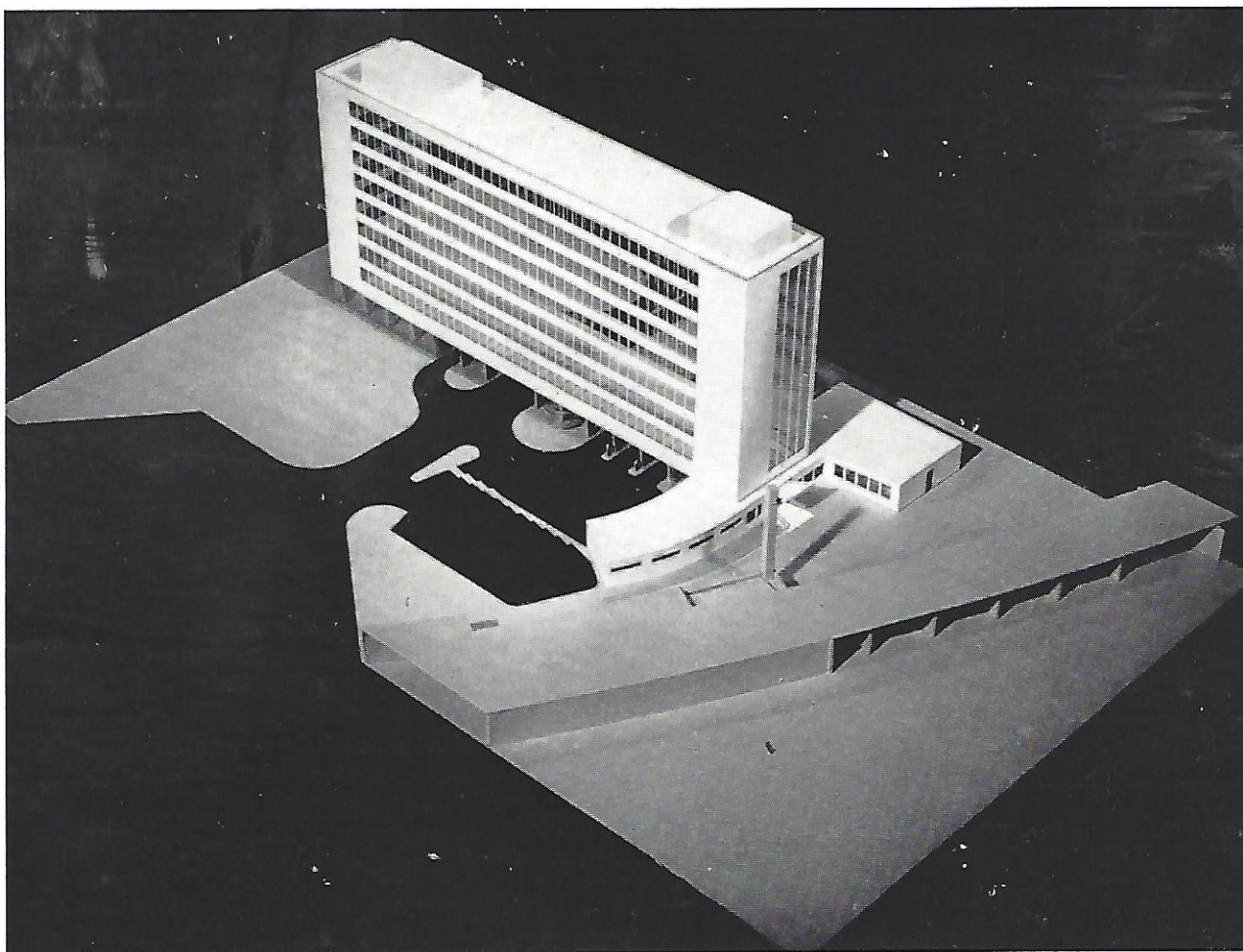
Op de bovenste verdieping is een cantine ontworpen voor het personeel en bezoekers, benevens een dakterras. Op dezelfde verdieping komt een kleine filmzaal, welke ten behoeve van de opleiding van personeel voor het vertonen van instructieve films gebruikt zal worden.

Om zo weinig mogelijk last te hebben van stadslawaai, zal een airconditioning-installatie worden aangebracht, waardoor de ramen gesloten kunnen blijven. Waar nodig zal een kleine ventilatieklep in de ramen kunnen worden geopend.

Voor vloerbedekking, afvoerleidingen, waterleidingbuizen en buizen voor de elektrische installaties, enz., zal plastic op polyvinylchloridebasis worden toegepast.

De inhoud van het gebouw bedraagt 56.325 m³.

Wanneer eenmaal met de bouw een aanvang zal zijn gemaakt hopen wij U door middel van foto's op de hoogte te houden van de vorderingen.



Het nieuwe kantoorgebouw gezien vanaf Station Hofplein

Haven-organisatie op een Raffinaderij

Wanneer een schip in één van de twee petroleumhavens van Pernis is aangekomen en afgemeerd, dan wordt het contact met de wal tot stand gebracht en onderhouden door de walkapitein en zijn assistenten. De afdeling van de walkapitein onderhoudt op haar beurt weer een intensief contact met de afdeling „Ontvangen en Verladen”, kortweg OV genoemd. En deze twee afdelingen nu bepalen de ligplaats van de schepen en de aard van de laad- en losmanipulaties. Op elke raffinaderij, waar tankschepen komen lossen en laden, zullen zich soortgelijke afdelingen bevinden.

De walkapitein, waarmee we hierna de desbetreffende afdeling zullen aanduiden, zowel als OV krijgen van te voren opgave uit Londen welke schepen er verwacht kunnen worden, welke ruwe olie of olieproducten ze zullen aanvoeren en welke producten ze zullen moeten laden. Vóór aankomst zal de walkapitein zich op de hoogte stellen van de bijzonderheden van het schip wat betreft lengte en geladen diepgang en eventueel de pompcapaciteit. Is het schip reeds eerder in de haven geweest, dan haalt men deze gegevens uit het kaartsysteem, waarin ook staat vermeld waar de ladingaansluitingen zich aan dek bevinden. Komt het schip voor de eerste maal in de haven dan kan men enige gegevens in het Lloyd's Register of Shipping opzoeken. Al deze bijzonderheden van een te verwachten schip zijn voor de walkapitein van groot belang om in overleg met OV de ligplaats te bepalen, welke ligplaats in de regel niet eerder dan een dag voor aankomst definitief kan worden vastgesteld.

Op het bepalen van de ligplaats kunnen tal van onaangename factoren van invloed zijn. Zo kunnen steigers in reparatie zijn, er kan net voor een steiger gebaggerd worden, een leiding die op een bepaalde steiger gebruikt zou moeten worden is in reparatie. Is dus, soms ook door grote drukte, geen steigerruimte vrij, dan zal een schip eerst op de boeien moeten worden gelegd alvorens het aan een steiger kan worden gemeerd. In het ongunstigste geval zijn ook alle boeien bezet en blijft er niets anders over dan het op de ankerplaats voor Hoek van Holland op te houden. Voor de opvarenden is dit natuurlijk een zeer onwelkome maatregel, welke echter onder die omstandigheden onvermijdelijk is daar schepen met een bulkolielading alleen in de Petroleumhavens mogen worden gelost en geladen of ligplaats mogen nemen. Zoals reeds gezegd heeft ook de aard van de lading invloed op het bepalen van de ligplaats. De diverse soorten ruwe olie zullen gewoonlijk wel aan elke steiger kunnen worden gelost maar de grote verscheidenheid van producten die gelost en vooral ook geladen moeten worden brengt problemen met zich mede. En daarbij raakt men aan de verantwoordelijkheid van de afdeling OV. Deze problemen kunnen echter voor de walkapitein tot gevolg hebben dat een schip een enkele keer zal moeten verhalen.

Komt het schip dan uiteindelijk voor de steiger in de Petroleumhaven, dan zal de walkapitein zijn assistentie bij het juiste afmeren verlenen, waarbij vooral van belang is dat de scheepsladingaansluitingen aan dek gunstig ten opzichte van het walmanifold komen te liggen. Is het schip afgemeerd, dan is het de taak van de steigerbaas, die ook onder de afdeling walkapitein valt, te zorgen dat de slangen snel en efficiënt worden aangekoppeld. De walkapitein zal er hierbij vooral goed op toezien dat de slangen vrij komen te hangen zodat geen schade door schavielen kan ontstaan. Inmiddels heeft de walkapitein zich met de gezgvoerder verstaan voor het afhandelen van administratieve bescheiden zoals een lijst met tank-ullages, origineel cognossement, temperatuurstaat, bemanningslijst e.d. De bemanningslijst wordt voorzien van de namen van de mensen die zich, voor zaken aan boord, aan de poort van de installatie zouden kunnen melden. Deze lijst wordt dus doorgegeven aan de portier van het terrein opdat deze weet wie hij wel en wie hij niet aan de poort mag doorlaten. De temperatuurstaat wordt natuurlijk alleen overhandigd indien de lading inderdaad volgens de voorschriften moet zijn verwarmd. Heeft de gezgvoerder een specificatie van de lading, dan wordt deze doorgezonden aan het controle-laboratorium. Voorts geeft de walkapitein een verklaring af dat het schip behoorlijk gemeerd ligt en gereed is om te laden of te lossen. Tenslotte neemt de walkapitein nog op, of het schip bunkers en/of zoetwater moet innemen. Dit laatste wordt weer doorgegeven aan de steiger-

baas en wat de bunkers betreft wordt ook Shell Nederland N.V. ingelicht. Zoetwater wordt geleverd uit het gemeentelijk waterleidingnet. Het kantoor in Londen wordt door de walkapitein regelmatig ingelicht omtrent de vorderingen die met lossen en laden van het schip worden gemaakt.

Om de situatie in de haven op het moment en de te verwachten situatie goed te kunnen overzien heeft de walkapitein op zijn kantoor een mededelingenbord waarop de in de eerstvolgende dagen te verwachten schepen vermeld staan, met enkele bijzonderheden omtrent lading en tijd van aankomst. Een dergelijk bord wordt bijgehouden voor de binnenliggende schepen terwijl bovendien op een plattegrond van de beide petroleumhavens de steigerbezetting wordt bijgehouden. Een bijzonderheid van deze plattegrond is, dat deze op een weekmetalen bord is bevestigd waardoor de scheepjes, die van magneten zijn voorzien, blijven vastzitten en makkelijk kunnen worden verschoven of verwijderd.

Vaart ons schip de petroleumhaven binnen en komen we langs zij van de steiger, dan zien we dat deze steiger is uitgerust met tal van aansluitingen op de walleidingen, vaak wel meer dan twintig stuks. De walaansluitingen kunnen nu echter niet zomaar willekeurig worden gebruikt, want elke aansluiting is bestemd voor het laden en lossen van bepaalde producten, dus naast enkele aansluitingen voor ruwe olie ook aansluitingen voor diverse soorten benzine, gasolie, kerosine, „white spirit” enz., terwijl er natuurlijk ook een leiding is voor afvoer van „sludge” e.d. en voor het laden van zoetwater. Voorts hebben de leidingen ook diverse diameters, variërend van 4" tot 24". Voor het laden en lossen moet dus eerst bekeken worden welke leidingen zullen worden gebruikt en in welke tanks de producten moeten worden opgeslagen of uit welke tanks producten moeten worden geladen en met welke snelheid dit kan gebeuren. De snelheid hangt af van de diameter van de leiding, de tegendruk, de pompcapaciteit en er moet rekening mede worden gehouden dat diverse producten aan een maximum stroomsnelheid zijn gebonden in verband met het gevaar van opwekking van statische elektriciteit. En dit alles zijn nu de problemen waarmee de afdeling OV zich bezighoudt. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat de verlading van asphalt, smeerolie, cokes en chemische producten niet tot de verantwoordelijkheid van OV behoort.

Reeds ruim vóór aankomst gaat OV dus al bekijken aan welke steiger het schip het beste kan liggen t.o.v. de te gebruiken leidingen en tanks. Er moet vanzelfsprekend rekening gehouden worden met alle andere schepen die liggen te lossen of te laden of die in de naaste toekomst verwacht worden. Bij de leidingmanipulaties dient uiteraard contaminatie van producten te allen tijde te worden vermeden. Tenslotte wordt dus, zoals reeds eerder gezegd, in overleg met de walkapitein uiteindelijk vastgesteld op welke steiger een schip zal komen te liggen.

Het zal ongetwijfeld iedereen bekend zijn, dat bij lossing van het schip de lading door de scheepspompen naar de wal worden gepompt. Bij het laden van een schip evenwel worden de producten door pompen aan de wal naar boord gepompt. De walpompen zijn ondergebracht in tal van pompkamers die ieder een bepaalde sectie van de tankopslag kunnen bedienen. Dergelijke pompkamers kunnen in grootte nogal verschillen en variëren in het aantal pompen van 4 tot ongeveer 20 pompen. Bij elke pompkamer of pompengroep, want tegenwoordig kunnen deze pompen zonder gevaar in de open lucht worden opgesteld, hoort een afsluiterrein. Met afsluiters op alle soorten leidingen, die onderling weer zijn verbonden, is een hoge mate van flexibiliteit bereikt en zijn vele manipulaties uit te voeren.

Ook de verwarming van de lading is hierbij een belangrijke aangelegenheid, vooral wanneer het b.v. Bachaquero crude betreft. Is een dergelijke crude niet op de juiste temperatuur dan wordt de lossnelheid belangrijk gereduceerd en zal de lading zo spoedig mogelijk op temperatuur moeten worden gebracht. De stoom voor deze verwarming wordt of door het schip zelf geleverd of door de wal. Voor de stoomlevering is de installatie met enige grote ketelhuizen uitgerust. De stoomcapaciteit wordt nog belangrijk vergroot wanneer het nieuwe ketelhuis op het tank-terrein aan de 2e Petroleumhaven gereed is gekomen.

Dat de puzzles van de afdeling OV niet eenvoudig zijn om het schip zijn ligplaats te geven en zijn lading op te vangen, zal uit het volgende blijken. OV heeft namelijk niet alleen de zorg van het opnemen en verladen ten behoeve van het vervoer over zee doch ook alles wat met manipulaties met ruwe olie, produkten enz. op de installaties intern heeft te maken. Zo zorgt OV er bijvoorbeeld voor dat een Crude Distilling Plant haar aanvoer van ruwe olie krijgt en dat de geproduceerde produkten weer worden afgevoerd en opgeslagen. Van dag tot dag moet OV op de hoogte zijn van de voorraden in de tanks. Zorgt de fabriek voor de verwerking zelf, OV beoordeelt welke opslag van produkten moet worden aangevuld om aan de vraag van de afnemers te kunnen voldoen en als gevolg daarvan welke en hoeveel voeding aan de fabrieken moet worden gegeven. Bedenkt men daarbij dat als regel één tank bestemd is voor opslag van één bepaald produkt, dat men herhaaldelijk produkten moet kunnen mengen (het z.g.n. blenden), dat ook kustvaartuigen, tankauto's, lichters en tankwagens onder hun werkzaamheden vallen, dat er momenteel 920 tanks zijn op de Installatie, dat deze tanks een totale opslagcapaciteit hebben van ongeveer 2.659.000 m³, dat de tanks bovendien i.v.m. invoerrechten e.d. door de douane zijn verdeeld, in z.g. fictief I, fictief III en vrije tanks, waarin zonder hun voorkennis geen veranderingen mogen worden gebracht terwijl ze van elke verpomping van de ene categorie naar de andere categorie op de hoogte moet worden gehouden, dat de tanks in diverse grootten voorkomen en dat er per maand ongeveer 1.000.000 ton ruwe olie tot produkt wordt verwerkt, dan zal men zich

kunnen indenken dat de planning, die voor elke maand wordt opgemaakt en die van dag tot dag door tal van onvoorziene omstandigheden verstoord kan worden, vele problemen met zich medebrengt doch dat deze het werk levendig en interessant maken.

In dit verband zullen we dan nog even nagaan, hoe de planning in het grote geheel loopt. De Shell verkoopmaatschappijen in de diverse landen geven aan Londen de geschatte behoefte in hun rayon voor een bepaalde periode op, aan de hand van deze gegevens gaat Londen bekijken hoe de produktie het meest economisch over de raffinaderijen is te verdelen en geeft vervolgens aan de raffinaderij een produktieschema – elke raffinaderij gaat haar behoefte aan ruwe olie en andere feedstock opstellen teneinde te kunnen voldoen aan dat produktieschema, welke behoefte weer aan Londen wordt doorgegeven. Londen gaat vervolgens de aanvoer van ruwe olie en andere feedstock regelen, aan de hand van de aanvoerregeling gaat de raffinaderij haar verwerkingsprogramma opstellen, rekening houdend met de prioriteitsleveringen. Voor de planning op de raffinaderij houdt de afdeling OV nauw contact met de afdeling „Economics en Scheduling” van de raffinaderij.

Is het aan- en afvoerprogramma dan eenmaal opgesteld, dan is het woord aan u, zeevarenden van de tankervloot, om uw steentje bij te dragen in het raderwerk van de olie-industrie en weest ervan overtuigd dat uw steentje bijzonder wordt gewaardeerd evenals u hopelijk de andere steentjes, door middel van dit en dergelijke artikelen, op haar juiste waarde zal weten te schatten.

G.W.B.

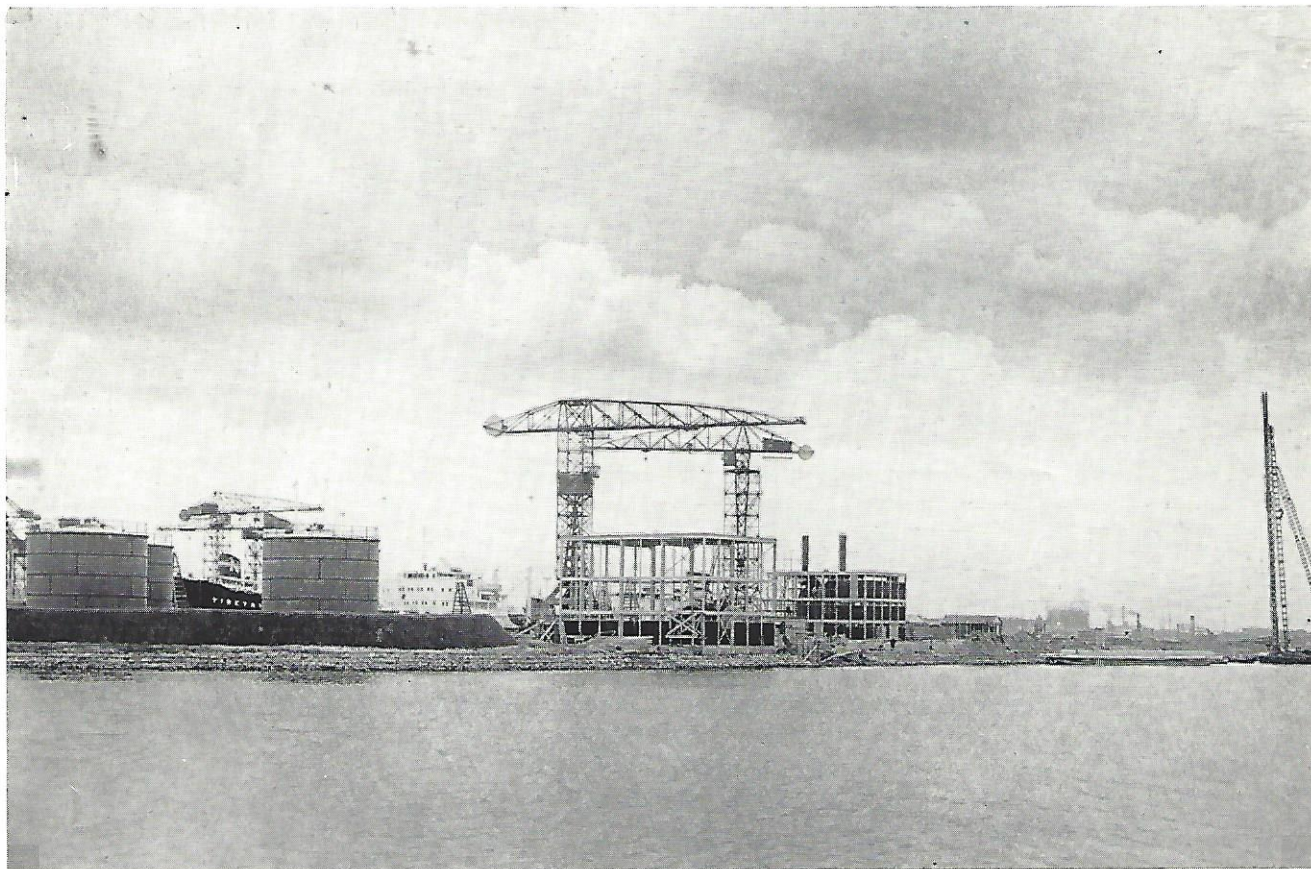
N.D.S.M. OLIESEPARATOR-INSTALLATIE

Westelijk van het nieuwe Dok IV van de N.D.S.M. kan men het begin zien van het nieuwe olieseperatorbedrijf, dat naar men hoopt, aan het einde van het lopende jaar in werking zal worden gebracht.

Zoals velen onder u bekend, zal binnenkort een overeen-

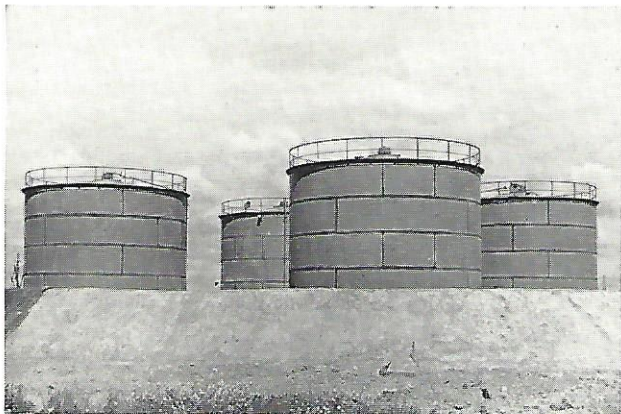
komst tot stand komen, waarbij het internationaal zal worden verboden om binnen een strook van 50 mijl buiten de kust oliehoudend water van tanks over boord te pompen, aangezien daardoor stranden worden bevuild en vogels gedood.

Het wordt derhalve noodzakelijk om na aankomst van



Overzicht van de in aanbouw zijnde Installatie - Rechts: Het ketelhuis. Links: De opslagtanks.

een tanker aan een reparatiebedrijf, het aan boord aanwezige vuile ballastwater, voor zover nodig voor het dokken, over te pompen naar daarvoor bestemde tanks. Bij de N.D.S.M. zal dit kunnen geschieden naar de A.P.I. (American Petroleum



De opslagtanks met aardenwal

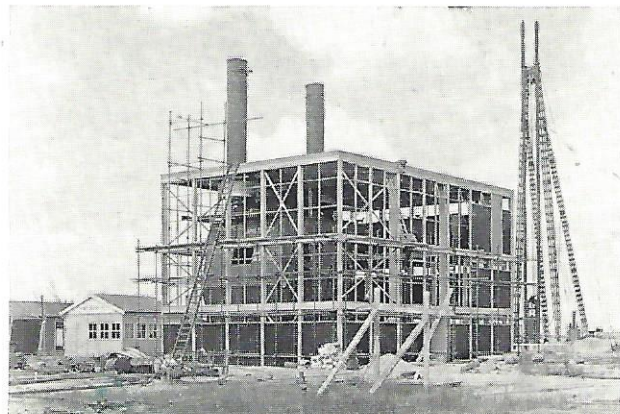
Institute) olieseperator, welke in overleg met ingenieurs van de Shell is ontworpen. Deze olieseperator bestaat uit een betonnen bak, lang 75 meter, breed 10 meter en diep 1 meter, van boven gesloten met een licht betonnen dek, zodat het doorstromende oliehoudende water geen hinder ondervindt van wind, regen of sneeuw.

Wanneer het ballastwater van het schip met 1200 ton per uur door deze bak wordt geperst, kunnen door de betrekkelijk geringe snelheid van het water in deze lange bak alle olieresten naar de oppervlakte drijven en aan het einde van de bak worden afgeroomd door middel van een kantelbare pijp met sleuf, die de afgeroomde olie naar de zij afvoert in een breinbak.

Het olievrije water loopt aan het einde van de bak onder een vertikaal schot naar een overvloed-inrichting en een afvoergoot, die weer uitmondt in het Y.

Vanaf de breinbak wordt de afgeroomde olie met nog een zeker hoeveelheid water geperst door een „Coastguard“-separator, welke in het pomphuis staat opgesteld. Deze „Coastguard“-separator geeft met een doorstroming van maximaal 100 ton per uur een goede afscheiding tussen water en olie. De olie gaat via een pijpleiding naar de olie-opslagtank, terwijl het water wordt afgevoerd naar voornoemde aflopgoot.

Verder is er een ketelhuis met een H.D.-waterpijpketel, een L.D.-stoomomvormer en een stel warmtewisselaars met bijbehorende H.D.-pompen. Hierdoor is het mogelijk om heet water met een temperatuur van 85° C te leveren aan



Het ketelhuis

boord voor het afspreken van de ladingtanks met tankwasmachines van het „Victor Pirate“-systeem. Het mengsel van water en olie, dat zich hierbij op de bodem van de ladingtanks verzamelt — de „slobs“ dus — wordt door een van de scheepsleidingpompen naar de wal gepompt naar een „slob“ tank (inhoud 500 ton). Het heeft dan gelegenheid af te koelen; wordt dan hiervandaan door de „Coastguard“-separator geperst, waarbij water en olie worden gescheiden en ook deze olie kan in de opslagtank worden vergaard.

Het ligt in de bedoeling, dat deze olie wederom wordt gebruikt voor het stoken van de ketel in het ketelhuis.

Verder vindt men in het tankenpark nog 2 tanks van 500 ton elk, welke zijn bestemd om eventuele bunkers van het schip op te slaan, indien bunkers of dieptanks voor het uitvoeren van reparaties vooraf dienen te zijn geleegd.

In de nieuwe olieseperator haven werd voorts een betonnen steiger gebouwd waarop zich, de leidingen van de nieuwe installatie bevinden.

De ingebruikstelling van deze installatie, welke zoals gezegd aan het einde van dit jaar zal geschieden, betekent een waardevolle aanwinst voor de uitrusting van de werf en zal zonder twijfel in een dringend gevoelde behoefte voorzien.

Vrij uit „De Werfbode“. Foto's N.D.S.M.

DOOFHEID

De Redactie van uw blad heeft ons in de gelegenheid gesteld een en ander mee te delen omtrent een nijpend probleem dat algemene aandacht vereist.

Gij, geachte lezer, zult waarschijnlijk wel eens, hetzij rechtstreeks of zijdelings, te maken hebben gehad met slechthorenden en doven. Dan werd gij vaak onverwachts voor een raadsel geplaatst, waarvan ge niet wist hoe ge er mee aan moest.

Wat te denken en hoe te handelen ten opzichte van een medemens die lijdt aan een gehoordefect? Dat is niet alleen een vraag doch tevens een maatschappelijk probleem waarvoor de leek, zo hij er al niet voor gesteld is, vroeg of laat gesteld kan worden. En het is de taak van de deskundigen dat probleem met alle hun ten dienste staande middelen tot een bevredigende oplossing te brengen. Daaraan wordt in ons land hard gewerkt. Medisch en psychologisch onderzoek hebben aangetoond dat een uitgebreid opsporingswerk noodzakelijk is om het kwaad in de kiem te smoren, hetgeen wil zeggen, dat de behandeling van het slechthorende kind als het meest urgent is te beschouwen.

Ouders van kinderen met een gehoorafwijking weten beter dan wie ook welk een deerniswekkende kwestie hier wordt aangeroerd. Zij weten uit droeve ervaring hoe moeilijk het is, zelfs in de intieme huiselijke kring, ondanks alle liefde en toewijding, tot een juist begrip te komen van het lijden en de geestelijke nood van hun kind.

Hier rijst de vraag: — hoe de opvoeding van dat kind in goede banen te leiden. Want juist door zijn onopvallendheid is het gehoorgebrek in feite veel deerniswekkender dan bijvoorbeeld blindheid, die terstond ieders medelijden opwekt.

Doofheid maakt de patient bedeesd en wantrouwend; hij gevoeld zich de „displaced person“ van het gezelschap. Hoeveel te meer geldt dit voor het zo ontvankelijke kind!

Een onderzoek dat op lagere scholen werd ingesteld heeft aan het licht gebracht dat ongeveer 10% van de kinderen (in Nederland rond 250.000!) niet normaal hoort en dat ruim 1% van hen hardhorend of doof blijft en dus een aparte behandeling en buitengewoon onderwijs behoeft.

Indien wij nu onze aandacht richten op a. het individueel belang van het in zijn gehoor gestoorde kind; b. het belang van het milieu waarin het kind opgroeit; c. het maatschappelijk belang, hetwelk gebiedt het kind zich tot zijn volle waarde te doen ontplooiën —, zo zult u begrijpen hoe noodzakelijk het is de gewenste behandeling en opvoeding van dat kind zo vroeg mogelijk te regelen, op grond van de bevindingen over gehoor en intellect, karakter en andere bepaaldheden.

Ten einde dit kernvraagstuk vanuit een centraal punt op verantwoorde wijze te kunnen bestuderen en tot oplossing te brengen is op 9 juli 1953 te Amsterdam de „Nederlandse Stichting voor het Dove en

Slechthorende Kind" opgericht. De stoot daartoe werd gegeven door een Nederlander die onbekend wenst te blijven. Begaan met het lot van het dove meisje „Marianne", maakte hij door een belangrijke gift de oprichting mogelijk.

De organisaties en instellingen welke zich al op enige wijze met het vraagstuk der hoortoornissen bezig houden, hebben zich zonder uitzondering achter de doelstelling van de stichting geschaard, t.w. alles wat werkt ten bate van kinderen met een gestoord gehoor samen te brengen en dussdoende de zorg voor deze kinderen uit te breiden.

De opsporing der patientjes zal slechts mogelijk zijn in samenwerking met schoolartsen, consultatiebureaus voor kleuters, medisch-opvoedkundige bureaus, huisartsen, keel-, neus- en oorartsen. Behalve het geven van voorlichting aan deze groepen is er nog een kwestie van het allergrootste belang, waarvoor wij hier uw speciale aandacht vragen: — Het is niet zelden het geval dat achter een afwijking, die naar buiten geheel anders verschijnt, een gehoorstoornis schuil gaat! — Daarom zal grondige en regelmatige voorlichting van ouders en onderwijzend personeel nodig zijn en dat vereist zeer veel werk en . . . geld.

Werk ten bate van de Stichting wordt verricht door een bekwame staf in een doelmatig ingericht huis aan de Oranje Nassaulaan 49 te Amsterdam. Dit pand kon worden aangekocht en naar de eisen worden ingericht door giften van een klein aantal bedrijven en sociaalvoelende instellingen. Onze apparatuur is in goede vorm, doch om te werken is

geld nodig, meer geld dan de overheid in de vorm van subsidies toekennen kan, meer geld dan uit enkele grote giften kan worden verkregen. Dat geld behoort door het gehele Nederlandse volk bijeengebracht te worden als dit volk zich zijn plicht jegens zijn gehandicapte landgenoten bewust is.

Indien wij in dit korte bestek uw belangstelling hebben mogen wekken, rest ons nog de praktische vraag te stellen: — Hoe kunt u eraan meewerken dat de Stichting haar taak volgens de plannen ten uitvoer kan brengen? —

1e. door u, indien daar aanleiding toe bestaat, van haar diensten te verzekeren. U kunt zich het beste en ten allen tijde wenden tot huisarts of maatschappelijk werker van uw bedrijf.

2e. door u, indien u zich daartoe geroepen voelt, hetzij rechtstreeks, hetzij bij de maatschappelijk werker, aan te melden als lid van onze Stichting. Minimum contributie f 2,50 per jaar. Storting kan geschieden op postgiro „Fonds" Nr. 497495, ten name van het Fonds voor onze stichting of op de bankrekening van dit Fonds bij Labouchère & Co. N.V., Amsterdam.

Indien allen bereid zijn met een klein bedrag per jaar te steunen, dan kunnen alle kinderen met hoortoornissen worden geholpen.

Helpt ons te helpen! De horenden voor hen die niet zo gelukkig zijn het volle leven te genieten!

De Nederlandse Stichting voor het Dove en Slechthorende Kind.

B.P.M.-STUDIEBEURZEN

Ook dit jaar zijn door de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij een aantal beurzen beschikbaar gesteld aan employés of oud-employés ten behoeve van hun zoons die in 1956 aan een Nederlandse universiteit of hogeschool willen gaan studeren of met deze studie reeds zijn aangevangen.

De Commissie van drie deskundigen, die buiten de B.P.M. staan en tot taak hadden de beurswinnaars aan te wijzen, bestond wederom uit: Prof. Ir. D. Dresden, oud-hoogleraar aan de Technische Hogeschool te Delft, Dr. J. Kiers, studentendecaan aan de Technische Hogeschool te Delft, en Ir. W. H. Veldhuis, oud-conrector aan het Nederlands Lyceum te 's-Gravenhage. Aan de Commissie was als niet-stemhebbend secretaris toegevoegd Ir. M. J. B. de Blank.

De Commissie heeft de lang niet gemakkelijke taak vervuld de ruim 100 kandidaten door een onderzoek van vergelijkende aard, behalve op hun intelligentie en karaktereigenschappen ook op hun ontwikkelingsmogelijkheden te beoordelen. Overeenkomstig het advies der Commissie heeft het Bestuur van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij vervolgens de beurzen toegekend.

In een korte bijeenkomst op woensdag 5 september 1956 in het kantoor te 's-Gravenhage, waarbij ditmaal ook de ouders of andere familieleden van de gelukkige winnaars aanwezig waren, werden de beurzen uitgereikt. Hierbij hielden Jhr. Ir. A. C. D. de Graeff, Chef van de afdeling Personnel Relations, namens de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, en Prof. Ir. D. Dresden, als Voorzitter der Commissie, een korte toespraak, waarin o.a. de reden waarom de B.P.M. deze beurzen heeft ingesteld en de wijze waarop zij hoopt dat zij zullen worden bestemd, werden vermeld.

De heer De Graeff wenste degenen voor wie de studiebeurzen bestemd zijn en hun ouders geluk, en wees erop, dat gezien het grote aantal kandidaten en het beperkte aantal beurzen, er nu eenmaal ergens een streep moest worden getrokken en dat er dus onder degenen die deze keer geen beurs hebben gekregen een aantal zullen zijn die juist onder die streep lagen en van wie men zeker niet zou mogen zeggen, dat zij „afgewezen" of „gezakt" zijn. Het is nu eenmaal een wedstrijd, waarbij dus niet iedereen winnaar kan zijn.

Uit de toespraak van Prof. Dresden willen wij het volgende aanhalen:

„De bedoeling van de Bataafsche bij het instellen van de beurzen is zeker niet alleen het tot ontwikkeling brengen van uw intellectuele gaven, maar is minstens zo zeer het tot ontwikkeling brengen van de rest van uw persoonlijkheid op zo harmonisch mogelijke wijze.

De taak die aan onze Commissie was opgedragen was dus niet alleen een keuze te doen uit de knapste, in de zin van de intelligentste of bekwaamste. De taak was moeilijker; wij moesten een oordeel trachten te krijgen over de totale persoonlijkheid, waarbij een heel belangrijk stuk niet gemeten kan worden door een examen, doch alleen door een andere vorm van onderzoek. Een heel belangrijk gedeelte, dat in vele gevallen zijn bestaan danken moet aan de opvoedende invloed van de ouders. De persoonlijkheid die natuurlijk weer uiteengerafeld kan worden in elementen, maar die uiteindelijk in haar geheel van importantie is. Een belangrijk stuk van die persoonlijkheid wordt gevormd door wat men met een woord „geweten" noemt. Ik kies dit woord, omdat het zo'n prettige tegenstelling mogelijk maakt tussen het weten en het geweten. Het is niet genoeg, dat studenten en academici veel weten. Rabelais heeft gezegd, dat weten zonder geweten — toevallig komt het in het Frans ook zo mooi uit: science sans conscience — leidt tot de vernietiging van de ziel.

Wij hebben getracht bij de gesprekken met de kandidaten een indruk van hun totale persoonlijkheid te krijgen. Die persoonlijkheid is natuurlijk bij de meesten nog niet ten volle uitgegroeid en dat maakte ons onderzoek niet gemakkelijk. Wij moesten niet alleen proberen een oordeel te krijgen omtrent het heden aanwezige, doch ook omtrent de potentiële mogelijkheden daarin, indien die persoonlijkheid uitgroeit.

De Bataafsche verwacht niet van u, dat u uitsluitend zal werken aan uw studie, maar zij verwacht wel dat u uitsluitend zult werken aan uzelf. Dat is het doel waarmede de Bataafsche de beurs gaf en het zal de Commissie verheugen wanneer het in de loop der jaren die nog voor u liggen blijkt, dat deze ontwikkeling heeft plaatsgevonden".

Ook onze Redactie wenst de winnaars en hun ouders van harte geluk en hoopt, dat de winnaars van de hun toegekende beurzen een goed gebruik zullen maken.

Dieptanks van „Batjan” worden met colturiet behandeld

Conservering tegen corrosie in tanks met afwisselende lading

De intrede van „Epikote” harsen in de verf- en lakindustrie heeft in deze industrie grote verandering teweeg gebracht. „Epikote”-harsen zijn, zoals bekend, een produkt van de olie-industrie, sinds 1953 worden zij ook vervaardigd door de Shell te Pernis. Het is mogelijk geworden te conserveren oppervlakken met op „epikote”-basis gefabriceerde lakken en verven een grotere bescherming te geven dan tot voor kort met de oude klassieke verven bereikt werd.

Met deze moderne verven worden de laatste jaren op verschillende tankers proeven genomen, welke proeven over het algemeen geslaagd genoemd mogen worden.

Het is in scheepvaartkringen algemeen bekend dat het probleem van een afdoende bescherming van het inwendige der tanks aan boord van tankschepen tot voor kort als zeer moeilijk werd beschouwd, doch ook voor de niet-tankvaartmaatschappijen bestaat een dergelijk probleem in de vorm van het conserveren van dieptanks aan boord van de lijnschepen.

Het probleem van het conserveren van deze dieptanks, waarin afwisselend vele soorten vloeibare, maar ook droge lading verpakt en in bulk vervoerd worden, afhankelijk van de dienst waarin deze schepen varen, is in feite ingewikkelder dan de conservering van de tanks aan boord van een tanker, waarin uitsluitend vloeibare lading gevaren wordt en wel steeds minerale oliën.

Wat de dieptanks aan boord van vrachtschepen betreft zij opgemerkt dat de reders, vanaf de tijd dat dieptanks, voor vloeibare bulkclading gebruikt worden, getracht hebben deze ruimten steeds zo goed mogelijk voor het vervoer van een bepaald produkt te conserveren.

Het is duidelijk dat deze tanks, bij het afwisselend vervoer van stukgoed, droge en vloeibare lading in bulk en daar tussendoor ballasten, resp. vullen met water met het oog op het noodzakelijk persen vóór een te vervoeren vloeibare bulkclading, veel van corrosie te lijden hebben, meer dan de compartimenten waar alleen stukgoed en droge lading vervoerd worden.

Proefnemingen.

De N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland” heeft de laatste drie jaar uitgebreide proeven genomen, waarbij verschillende coatings op „epikote”-basis op hun waarde als dieptankcoating werden getest. Hiertoe werden van heinde en verre monsters naar Amsterdam opgezonden van ladingen, welke door de „Nederland” tot nu toe in haar verschillende routes over de gehele wereld in bulk in dieptanks werden vervoerd.

Inclusief de schoonmaakmiddelen, welke bij het schoonmaken van dieptanks gebruikt worden, en monsters zoetwater, IJ-water en zeewater, want ook hier moet de coating tegen kunnen, bedroeg het aantal monsters ruim twintig.

Bij deze proefnemingen is gebleken, dat colturiet,

een door de firma H. Vettewinkel & Zonen te Amsterdam vervaardigd produkt op „epikote”-basis, op den duur volkomen resistent is tegen alle tot nu toe door de „Nederland” gevaren bulk-artikelen.

Behalve de proefnemingen door de „Nederland” gedaan, werden op verzoek van deze Maatschappij, na de door haar bereikte gunstige resultaten, verdere proeven met colturiet genomen door het Chemisch-Technisch Laboratorium Dr. Lobby de Bruyn te Amsterdam, het Rubber Instituut T.N.O. te Delft en het Proefstation van de A.V.R.O.S. in Medan. Laatstgenoemd proefstation, een stichting van de Vereniging van Rubberproducenten ter Oostkust Sumatra, heeft een van de best uitgeruste laboratoria in het Verre Oosten. De onderzoekingen in deze laboratoria, waar verschillende produkten, zoals latex, palmolie, klapperolie, batching oil en tallow, in contact met colturiet behandelde stalen proefplaatjes aan langdurige en nauwkeurige onderzoekingen werden onderworpen, hebben aangetoond dat de coating van alle gebruikte proefplaatjes volkomen onveranderd was gebleven en dat ook de gebruikte ladingmonsters geen veranderingen in de chemische en fysieke eigenschappen vertoonden in vergelijking met overeenkomstige monsters, die niet met colturiet in aanraking waren geweest.

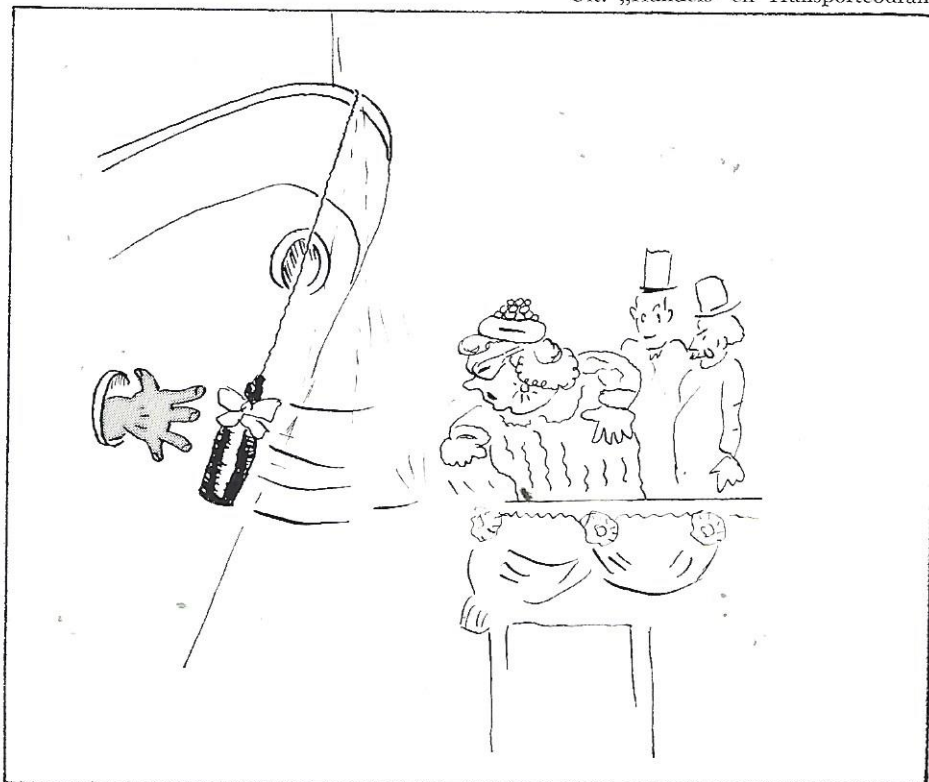
Het is uiteraard van primair belang, dat lading, vervoerd in een dieptank, niet de minste invloed ondervindt van het conserveringsmiddel.

De gunstige resultaten welke bij de verschillende proefnemingen, ook van de genoemde laboratoria, bereikt werden, geven de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederland” de overtuiging, dat colturiet als coating voor dieptanks in aanmerking komt, een overtuiging die reeds door enige afschepers en andere belanghebbenden gedeeld wordt.

Aangezien ook hier geldt dat „the proof of the pudding is the eating”, heeft de S.M.N. besloten op een van haar schepen, namelijk het bij Piet Smit Jr. te Rotterdam in aanbouw zijnde m.s. „Batjan”, dat eind september zal worden opgeleverd, een dieptank met colturiet te laten behandelen. Deze tank zal de eerste thuisreis van dit schip van Indonesië naar Europa met latex gevuld worden.

Dat ook andere rederijen met belangstelling de proefnemingen van de S.M.N. hebben gevolgd is uiteraard vanzelfsprekend.

Uit: „Handels- en Transportcourant”.



Nog meer van de
nieuwbouw

„DE RUYTERSCHOOL”

Wie over deze school spreekt of hoort spreken, associeert dit onmiddellijk met de naam van de Directeur, de heer P. Vijn.

Wegens overschrijding van de pensioengerechtigde leeftijd heeft de heer Vijn met ingang van 1 september jl. zijn betrekking neergelegd als Directeur, eerst van de „De Ruyterschool” en sinds recente datum van de afdeling Zeevaartschool en School voor Scheepswerktuigkundigen ter Koopvaardij van deze school.

De heer Vijn werd geboren op 8 januari 1889 en op 14-jarige leeftijd begon deze jonge Fries zijn opleiding aan de kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. In 1906 trad hij als stuurmansleerling in dienst bij de Stoomvaart Maatschappij „Nederland”. Na 13 dienstjaren, waarin hij diverse rangen bekleedde en die van eerste stuurman gedurende de laatste 5 jaren, zei hij de zee vaarwel, om een betrekking als leraar aan de Zeevaartschool te Texel te aanvaarden. In de vele jaren dat hij als leraar werkzaam was, is zonneklaar gebleken dat de heer Vijn over bijzondere paedagogische eigenschappen beschikte. Tot 1924 bleef hij op Texel werkzaam om de hierop volgende 3 jaren les te geven in Wis- en Zeevaartkunde aan de Visserijschool te IJmuiden en de Zeevaartschool te Den Helder. Alhoewel het heen en weer reizen vanuit Heemstede, waar hij woonachtig was, op zijn

minst gesproken tijdrovend en vermoeiend was, zag de heer Vijn kans om in die 3 jaar de hem nog ontbrekende aktes te behalen, welke vereist waren om een betrekking als Directeur aan één der Zeevaartscholen in Nederland te kunnen aanvaarden.

In 1927 keerde hij naar zijn oude school op Texel terug, doch nu als Directeur. Op 1 september 1931 volgde zijn aanstelling tot Directeur van de „De Ruyterschool”, zodat zijn 25-jarig jubileum samenviel met het neerleggen van deze hoge post.

Gedurende deze 25 jaren is onder zijn bekwame leiding de „De Ruyterschool” geworden tot één der beste instellingen op het gebied van zeevaartkundig en scheepstechnisch onderwijs.

Mede namens de zeer vele oud-leerlingen, die op schepen van onze maatschappij werkzaam zijn of geweest zijn, wensen wij de heer Vijn nog vele gelukkige en rustige jaren in goede gezondheid toe.

Teneinde oud-leerlingen, vrienden en relaties in de gelegenheid te stellen persoonlijk, of op andere wijze afscheid te nemen van de scheidende directeur, zal de heer Vijn recipiëren in Hotel „Brittania”, Boulevard Evertsen te Vlissingen op 13 oktober a.s. van 16.30 tot 18.00 uur.

Rijksleerschool te Haarlem bezocht m.s. „Kryptos”

De Rijksleerschool te Haarlem was een der eerste scholen die een tanker adopteerde en jarenlang vond een zeer levendige correspondentie plaats, welke nog werd gestimuleerd door diverse bezoeken aan de school door de respectieve Gezagvoerders van het geadopteerde schip en omgekeerd van de leerlingen aan „hun schip”.

Dat zulk een contact zeer hecht is laat zich niet moeilijk raden en toen dan ook in 1955 de adoptie van scheepszijde werd beëindigd, lieten de betrokken partijen er geen gras over groeien om de school opnieuw in het adoptieverband op te nemen.

Nog voor het in 1955 in de vaart gekomen s.t.s. „Kryptos” zijn eerste reis aanvang waren de banden tussen school en schip weer gelegd en het gehele jaar door werd een regelmatige correspondentie gevoerd. Dat deze correspondentie zo goed verliep moet zonder twijfel worden toegeschreven aan de omstandigheid dat diverse leden van de etat-major en bemanning hun „eigen” correspondent of correspondentie erop na hielden en op die manier ontvingen beide partijen regelmatig post van elkaar.

Bovendien hebben enige opvarenden nog buiten de adoptie-correspondentie talloze brieven aan de leerlingen geschreven. Een verder bewijs van dit zo prima lopende contact werd geleverd door het zenden van gelukstelegrammen en surprises via Radio Holland met verjaardagen wanneer deze bekend waren.

Toen dan ook de „Kryptos” haar steven naar de thuishaven wendde verzocht de Gezagvoerder onmiddellijk een bezoek aan boord te Rotterdam te regelen. Door het systeem van eigen correspondenten was hier natuurlijk een persoonlijke ontmoeting tussen „partijen” voor de hand liggend. Dat deze persoonlijke ontmoeting zulk een succes werd is te danken aan het initiatief van kapitein Meyer om de correspondenten van scheepszijde tijdig op de hoogte te stellen van het bezoek en een woord van dank aan die leden van de bemanning, die na afmonstering, toch de tijd hebben kunnen en willen vinden om die middag aan boord te komen is hier ongetwijfeld op zijn plaats. Ook een woord van dank aan het Hoofd der Rijksleerschool, die geen moeite heeft gespaard om een aantal leerlingen, die in juli de school hadden verlaten, weer op te sporen en mede naar Rotterdam te nemen, mag hier niet worden vergeten.

Het in het vooruitzicht gestelde bezoek vond plaats op vrijdag 14 september jl. en om prompt 2 uur in de namiddag kwam de bus uit Haarlem langs de werf van P. Smit Jr.

Ter verwelkoming hadden de Gezagvoerder, Officieren en

bemanningsleden zich verzameld in de eetsalon, waar meteen maar een „zoete inval” was georganiseerd met limonade en gebak. Na een ieder welkom te hebben geheten ging de Gezagvoerder over tot het voorstellen van de diverse correspondenten aan de betrokken leerlingen. Van de zijde van de leerlingen was in het begin misschien een vleugje verlegenheid merkbaar, doch na een paar woorden te hebben gewisseld met „hun” Arie of Bertus of met „dat is nou de eerste stuurman” was het ijs spoedig gebroken.

Speciaal willen wij hier gewag maken van de aanwezigheid van de heer J. van Dulken, Voorzitter van het Dageelijks Bestuur van de „NEVAS”, die gedurende het gehele bezoek mede aanwezig was en voor alles een grote belangstelling aan de dag legde. Hartelijk dank voor uw zeer gewaardeerde aanwezigheid, heer Van Dulken.

Buiten de leerlingen was de school ook niet vergeten en namens het schip werden achtereenvolgens een „tam-tam” uit Zuid-Afrika, een Koala-beer en een boemerang uit Australië aangeboden. Genoemde attributen zullen zeer zeker een ereplaats in het scheepshoekje krijgen.

Daar in totaal een 10-tal correspondenten aanwezig waren, werden aan elk hunner buiten hun persoonlijke „penfriends” nog 3 leerlingen toegevoegd en vingen dus 10 rondgangen van 5 leerlingen plus leider tegelijk aan. Opmerkelijk snel had men zich over het gehele schip verspreid en in de eerstvolgende uren kon men dan hier, dan daar groepjes zeer belangstellende bezoekers waar nemen.

Om bij zo’n heerlijke middag aan boord doorgebracht nu maar niet te spreken van „het klokje van gehoorzaamheid” was er tenslotte toch nog wel „een tijd van gaan”.

Om ongeveer half 5 waren alle bezoekers — met uitzondering van 3 verdwaalden — en begeleiders verzameld op het onderbrugdek waar ten afscheid de uitgedroogde kelen opnieuw werden gesmeerd en een kleine maagvulling voor de terugreis werd rondgedeeld.

Zonder twijfel mogen de opvarenden van de „Kryptos” terugzien op een buitengewoon prettig contact in de afgelopen 12 maanden en als bekroning voor de door hun genomen moeite mag voor hen de overtuiging gelden dat zij de leerlingen een onvergetelijke dag hebben bezorgd.

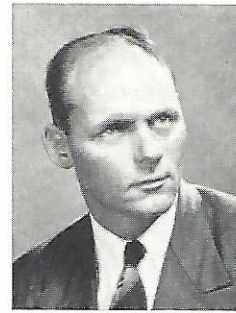
En nu is dan het woord aan de nieuwe Gezagvoerder van het s.t.s. „Kryptos” en wij zijn ervan overtuigd dat hij, evenals zijn voorganger, kans zal zien een prettig contact met de school, die reeds zo vele jaren enthousiast aan de adoptie deelneemt, te onderhouden.

Namens alle deelnemers aan de adoptie „Behouden Vaart” voor s.t.s. „Kryptos”.



J. Roos
Gezagvoerder
1936 - 9-9 - 1956

Onze Jubilarissen



H. van Manen
2e Wtk.
1936 - 12-9 - 1956



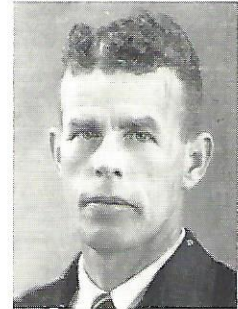
P. Taconis
2e Wtk.
1936 - 13-9 - 1956



P. J. H. Etmans
2e Wtk.
1936 - 28-9 - 1956



J. Lous
Gezagvoerder
1936 - 30-9 - 1956



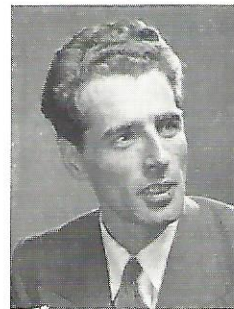
A. v. d. Wolf
Gezagvoerder
1936 - 30-9 - 1956



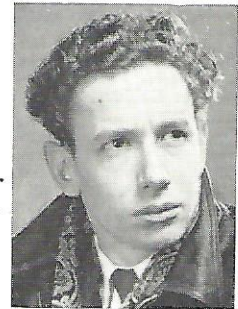
M. C. den Dulk
3e Wtk.
1946 - 6-9 - 1956



J. Coudriaan
1e Stuurman
1946 - 20-9 - 1956



W. L. van der Klip
2e Wtk.
1946 - 21-9 - 1956



J. B. Biondina
3e Wtk.
1946 - 21-9 - 1956

WIJ NEMEN AFSCHIED VAN ...



De heer D. Quartel trad op 21 januari 1935 als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 juli 1938 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 juli 1946 tot 1e stuurman, terwijl op 1 juli 1950 zijn aanstelling volgde tot Gezagvoerder.

Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Quartel op Curaçao doorgebracht. In juli 1956 is hij met zijn gezin naar Canada vertrokken, alwaar hij zich permanent wil gaan vestigen.

Met ingang van 1 november 1956 wordt de heer Quartel in het genot van pensioen gesteld.

Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

ERE WIE ERE TOEKOMT.



Op 26 juli jl. bij vertrek van de „Korovina” van Thameshaven geraakte door de sterke ebstroom een tros in de schroef. Het schip werd door enige sleepboten verhaald en ging ten anker. Tijdens stil water begonnen de pogingen om de tros te klaren.

Matroos P. de Maat stelde voor om dit varkentje even onder water te wassen. De ideeënbus kwam er niet aan te pas; wel een gashelm. Na zekerheidshalve in het zwembad met dit apparaat te hebben proef gedoken gelukte het matroos de Maat — op een diepte van ongeveer 5 voet — geruime tijd onder water te blijven (in de goede zin van het woord) en de tros van de schroefas te verwijderen.

Wij feliciteren hem met het behaalde succes.

In Memoriam



H. Velthuis

Met leedwezen stellen wij u in kennis van het plotseling overlijden op 14 september 1956 van onze oud-commodore, kapitein H. Velthuis.

De heer Velthuis trad in dienst der maatschappij op 19 augustus 1911. Op 1 augustus 1916 volgde zijn bevordering tot permanent Gezagvoerder, terwijl hij op 1 oktober 1940 commodore werd. Op 14 juli 1949 verliet hij onze dienst, na bijna 38 dienstjaren. Gedurende de gehele oorlog heeft hij gevaren. Nog vóór Nederland in de oorlog was betrokken kreeg het m.s. „Ceronia”, op welk schip kapitein Velthuis het commando voerde, in februari 1940 zijn eerste vuurproef te doorstaan toen het schip in het Engelse kanaal werd getorpedeerd, maar door kapitein Velthuis veilig werd binnengebracht.

In juni 1941 slaagde kapitein Velthuis erin om het m.s. „Tibia”, hetwelk door een torpedoaanval zwaar was gehavend, veilig in de haven terug te brengen. In maart 1943 was het wederom de „Tibia” die na een vijandelijke aanval door kapitein Velthuis werd binnengebracht.

Zijn moedig gedrag werd beloofd met zijn benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau, terwijl hem tweemaal het Kruis van Verdienste werd toegekend. De Engelse regering gaf blijk van haar dank door het verlenen van een eervolle vermelding.

Mede namens allen die hem hebben gekend, betuigen wij zijn achtergebleven familieleden onze gevoelens van medeleven met het door hen geleden verlies.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 5-9-'56: M. Huis, 3e stm., met mej. W. S. Gelijnse;
6-9-'56: R. M. F. v. d. Berg, 4e wtk., met mej. D. N. v. Noorden;
6-9-'56: N. W. Groen, 3e wtk., met mej. G. Lensen;
15-9-'56: A. de Jong, 3e wtk., met mej. C. v. Delden.

Geboorn:

- 13-8-'56: Wilhelmus, zoon van P. J. Jongens, 3e wtk., en mevr. C. H. Jongens-v. Waas;
21-8-'56: Marike, dochter van J. A. Bonk, 3e wtk., en mevr. A. Bonk-Witkop;
24-8-'56: Tineke, dochter van W. Scheurkogel, 3e stm., en mevr. C. Scheurkogel-Looije;
28-8-'56: Vivian Engelbertha Francisca, dochter van D. de Lelij, 3e wtk., en mevr. T. E. A. M. de Lelij-Verhoeven.

VLOOTMUTATIES gedurende de maand augustus 1956.

In Nederland gearriveerd:

Gezagn.: G. Blok, P. J. Endenburg, L. v. Leeuwen, J. Niessink, M. Schouten, F. F. Sundquest; 1e stl.: J. P. Braat, J. H. R. Broersma, H. A. H. Hijlkema, P. Maarleveld; 2e stl.: J. P. Jongbloed, R. Kiviet, E. v. d. Pol, C. R. Smith, P. A. H. M. Verreyt; 3e stl.: R. H. Bausch, W. Borsje, J. E. Dekker, H. H. Hacken, M. Huis, F. J. de Jong, A. L. v. Schagen, R. Verhoef, J. M. Verver; 4e stm.: D. v. Heel; Hfdwtk.: A. A. Goethart, W. Levy, K. G. Visser; J. Volpp; 2e wtk.: H. J. Borkent, W. K. v. Houten, P. H. A. de Jong, J. J. de Jonge, T. Swiers; 3e wtk.: H. W. Bosman, P. Driessen, M. J. v. Essen, H. C. A. de Gelder, P. J. v. d. Hell; 4e wtk.: J. de Jong, A. N. Montijn; 5e wtk.: C. L. Bakker, Th. Bakker, J. L. Mannetje, W. Satijn, D. Tolsma, D. J. Wieringa; ll.wtk.: H. B. F. v. Laar; Bootslieden: Ph. de Vries, C. de Vet, M. Bol; Timmerlieden: J. J. P. Termaten, B. Silvis, G. J. J. Schaap; Voorlieden: N. van der Steen, J. T. Rood, A. H. J. Breeman, J. Brobbel; Pomp-lieden: J. J. J. Driessen, H. van Ommering, C. Jansen, L. C. G. van der Pluim, A. Ouwens, J. J. van der Kley; Chef Hofmeesters: L. H. H. L. Leithuyser, A. van Santen, D. Veltman; Chef Koks: G. C. A. Monkel, K. Bikker, M. G. Bruggeman, B. M. Reibestein.

In Engeland gearriveerd:

1e stm.: G. T. M. Lommerse.

TWERKSTELLINGEN.

m.s. „Camitia”:

Gezagn.: J. W. G. v. d. Horst; 1e stm.: C. Cupido; stm.ll. J. v. Malland; 4e wtk.: M. C. Laban; ll.wtk.: W. N. Kous, J. Prins; Bootsman: J. B. Huizer; timmerman: A. van Aperen; Voorman: M. P. Franken; Pompmann: J. J. J. Driessen; Chef Hofmeester: C. Rensink; Chef

Kok: A. C. Thürkow.

m.s. „Cistula”:
3e stm.: G. J. Masselman; ll.wtk.: H. A. Groeneveld, W. F. Roepers, H. J. van Santen.

m.s. „Cleodora”:
4e stm.: W. Bosma; ll.wtk.: J. N. de Boer, H. Gravenhorst, K. R. H. Hu-A-Ng.

m.s. „Ena”:
Gezagn.: J. Kanaar.

m.s. „Felipes”:
Gezagn.: W. A. Spoel.

s.t.s. „Katelsia”:
stm.ll.: R. H. Schiefflers; ll.wtk.: A. J. Bakker, J. Koorevaar; Voorman: D. G. C. Schalker, Chef Hofmeester: J. Brussé; Chef Kok: M. L. Verschoor.

s.t.s. „Kellia”:
stm.ll.: C. Swart; Bootsman: H. Baris.

s.t.s. „Kermia”:
4e stm.: H. J. Jorna.

s.t.s. „Kopionella”:
5e wtk.: W. v. Kemp; Bootsman: S. Visser; Timmerman: J. Verbaan.

t.e.s. „Korenia”:
Gezagn.: R. J. Datema; 2e stm.: J. E. W. Smith.

s.t.s. „Korovina”:
stm.ll.: L. B. A. v. Bruinisse; ll.wtk.: G. Lighthart.

m.s. „Macuba”:
Gezagn.: G. v. Bruinisse; C. v. d. Toorn; 3e stm.: J. Simons.

m.s. „Malvina”:
2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): P. D. J. H. Slegtenhorst.

m.s. „Mitra”:
Gezagn.: M. M. v. Vriesland; 3e stm.: J. Nagel; stm.ll.: M. A. Busker, W. Kalkman; 2e wtk.: I. de Jongh; Timmerman: H. J. Blaauw.

m.s. „Murena”:
2e wtk. (als wnd. hfdwtk.): P. G. Polman.

m.s. „Ondina”:
2e stm.: G. G. J. Alfrink; 3e stm.: A. E. Westerhout.

m.s. „Ovula”:
2e stm.: J. L. Muyskens.

m.s. „Sunetta”:
Hfdwtk.: H. J. W. Huisken.

m.s. „Taria”:
3e stm.: H. Pronk; Hfdwtk.: T. v. d. Berg; 5e wtk.: C. Huizer, A. v. d. Tempel; ll.wtk.: J. P. Bol, J. Brouwer, C. J. J. de Lijster.

t.e.s. „Thelidomus”:
Extra hfdwtk.: Z. Hoek.

t.e.s. „Theobaldius”:
Stm.ll.: C. R. Groen; ll.wtk.: E. v. Oldenbarneveld genaamd Tulligh, W. G. v. d. Velden.

s.t.s. „Vasum”:
stm.ll.: B. Ritman, W. Schmidt, B. F. Willems; 2e wtk.: F. F. Walthuis (voor training); 2e wtk.: D. P. de Ridder (voor training); ll.wtk.: H. M. Reine; Pomplieden: P. M. van Rixtel, P. Reid.

Op Curaçao tewerkgesteld:

4e stm.: A. P. J. Ham (ex KOROVINA); ll.wtk.: G. Lighthart (ex KOROVINA).

Naar de Oost vertrokken:

1e stl.: J. H. R. Beajon, J. G. C. de Man; 3e stl.: J. Rensen, P. J. B. Siebesma; 2e wtk.: G. C. L. v. Marsbergen, P. Naber; 3e wtk.: A. v. Emmerik; 4e wtk.: W. M. de Klein; 5e wtk.: M. P. Bekkens, H. Bont.

Naar de West vertrokken:

Gezagn.: B. J. Dammers; 1e stm.: J. Koning; 2e stl.: P. Buisman, W. Th. Spier, A. Visser; 2e wtk.: D. Bosman, M. J. Moerland, J. T. Renes; 3e wtk.: A. Erstfeld; 4e wtk.: H. Blaauw, H. A. Kerkhof, E. H. C. Mengerink; 5e wtk.: L. C. Spoon, J. v. d. Vlies.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stl.: A. W. C. v. Schendel, dipl. 1e stm. G.H.V., M. G. C. Geerarts, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V., J. C. v. Houtrijve, theor. ged. v. h. dipl. 1e stm. G.H.V. (verkl.); 3e stl.: P. J. P. Siebesma, A. Visser, dipl. 2e stm. G.H.V., P. de Regt, theor. ged. v. h. dipl. 2e stm. G.H.V., J. J. v. Schagen, dipl. 2e stm. G.H.V. (verkl.); 2e wtk.: D. Bosman, dipl. „C” als scheepswtk.; 3e wtk.: P. Naber, dipl. „B” als scheepswtk.; 5e wtk.: M. P. Bekkens, H. A. Kerkhof, W. M. de Klein, L. C. Spoon, dipl. „A” als scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

2e stm.: A. Visser; 2e wtk.: P. Naber; 4e wtk.: H. A. Kerkhof, W. M. de Klein. Chef Kok: A. C. Thürkow, M. L. Verschoor.

Terug uit militaire dienst: 5e wtk.: Th. E. Knijff.

In militaire dienst:

5e wtk.: P. v. d. Biggelaar.

Nieuw aangenomen employés:

Stl.: W. Bosma, H. J. Jorna, G. J. Masselman, J. A. Sarucco; stm.ll.: L. B. A. v. Bruinisse, C. R. Groen, W. Kalkman, G. C. v. Malland, J. v. Malland, J. W. Niessink, B. Ritman, R. H. Schiefflers, C. M. Schipper, W. Schmidt, M. J. Schop, C. Swart, J. C. T. Visser, B. F. Willems, A. H. Zuiderwijk; 5e wtk.: H. Bont, C. Huizer, A. v. d. Tempel, R. Wiepkes; ll.wtk.: J. W. v. d. Berg, J. N. de Boer, J. P. Bol, J. Brouwer, H. Gravenhorst, H. A. Groeneveld, M. C. v. Hout, K. R. H. Hu-A-Ng, W. N. Kous, G. Lighthart, C. J. J. de Lijster, W. J. Meuldijk, E. v. Oldenbarneveld genaamd Tulligh, J. Prins, W. F. Roepers, H. J. v. Santen, W. G. v. d. Velden.

In dienst getreden:

Pompmann: H. N. J. Breker.

Met pensioen:

Hfdwtk.: J. Heinsius.

De dienst der Maatschappij verlaten:

3e stl.: L. Cleveringa, F. J. Kilian, J. M. Verver; 2e wtk.: T. Schepenaar; 3e wtk.: J. P. Beets, J. H. Engelsingh; 4e wtk.: A. N. Montijn; 5e wtk.: J. Oosterom, H. Steenhuis; Bootsman: J. Roos; Timmerman: F. J. Geerdes; Pomplieden: C. W. van der Klooster en A. Ouwens; Chef Koks: L. F. Rose, B. M. Reibestein.