

# 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.



*Straatgezicht te Durban*

(foto J. K. van der Lee).



Kapitein N. H. L. VAN DER HARST.

Nico van der Harst is niet meer.

Op zondagmorgen 1 september werd de oliegemeenschap te Curaçao opgeschrikt door de droevige tijding dat in de ochtenduren Nico van der Harst was overleden. Welk een verlies dit onverwachte verscheiden voor onze oliegemeenschap betekent, valt moeilijk onder woorden te brengen.

Van der Harst werd op 25 maart 1905 te Den Haag geboren en na zijn opleiding aan de Zeevaarschool te hebben volbracht, trad hij op 11 december 1925 als 3de stuurman in dienst van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij.

Na het doorlopen van de diverse rangen werd hij in 1943 assistent nautisch adviseur en in 1947 nautisch adviseur van deze maatschappij.

Veelzijdig waren de verdiensten van Van der Harst.

Naast het bekleden van diverse functies, zoals lid van de Commissie van onderzoek naar scheepsrampen te Curaçao en lid van de Examencommissie ter verkrijging van het sloepgastendiploma, heeft Van der Harst vele werkzaamheden verricht i.v.m. de stroommetingen bij de ingang van de haven.

Voorts nam Van der Harst geregeld deel aan Marineconferenties in Venezuela, als adviseur van de Marine Superintendent waarbij hij vele adviezen en raad heeft kunnen geven bij nautische problemen de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij betreffend.

Zijn gedegen kennis van onze haven en de havenfaciliteiten bracht vele contacten met zich mede met de havenmeester en loodsen, alsmede Nederlandse Marine autoriteiten.

Zijn verdiensten werden in 1945 reeds erkend, toen namens de Minister van Scheepvaart en Visserij hem het „Oorlogsherinneringskruis”, alsmede de gesp „Oorlogsdienst Koopvaardij 1940-1944” werden uitgereikt, als erkenning voor gedurende de oorlogsjaren aan de Nederlandse Koopvaardij bewezen diensten.

Naast zijn uitstekende staat van dienst, kende een ieder hem als een gevoelig mens, die steeds voor een ieder klaar stond, daarbij een grote interesse voor zijn ondergeschikt personeel betonend.

Ook in het sociale leven heeft Van der Harst een belangrijke positie bekleed. Hij is dan ook gedurende tal van jaren in diverse functies lid geweest van het bestuur van Sociëteit „Asiento”. Met zijn grote plaatselijke kennis en helder inzicht, gepaard aan zijn aangeboren drang om zijn medemens te dienen, heeft hij veel bijgedragen tot de ontwikkeling van het sociale en culturele leven van de grote Shell-familie te Curaçao.

Zijn sympathie ging vooral uit naar de zeeman en hij heeft geen gelegenheid voorbij laten gaan om hun belang aan de wal te behartigen, waar dit maar enigszins mogelijk was.

Hij was ook een groot kindervriend en er bestond voor hem geen gelukkiger moment dan het zien van een groot aantal glunderende kindergezichten in de Sociëteit bij traditionele kinderfeesten, zoals Sint Nicolaas e.d., aan de organisatie waarvan hij steeds met hart en ziel medewerkte.

Het verscheiden van Nico, zoals hij door zijn vele vrienden werd genoemd, heeft in het Olie-leven te Curaçao een leemte achtergelaten, welke zich nog lang zal doen gevoelen.

Tallose vrienden deden hem op 2 september 1957 uitgeleide naar zijn laatste rustplaats waar het woord werd gevoerd door de Marine Superintendent Kapt. Zimmerman en Ds. Jongbloed.

Onze deelneming gaat uit naar de achtergebleven familieleden met dit gevoelige verlies.

Hij ruste in vrede.



J. SMIT - matroos ex s.t.s. „Kylix”.

Ons bereikte het droeve bericht dat Jacob Smit, die als matroos op het s.t.s. „Kylix” dienst deed, op 26 augustus jl. door een noodlottig ongeval op Curaçao het leven liet.

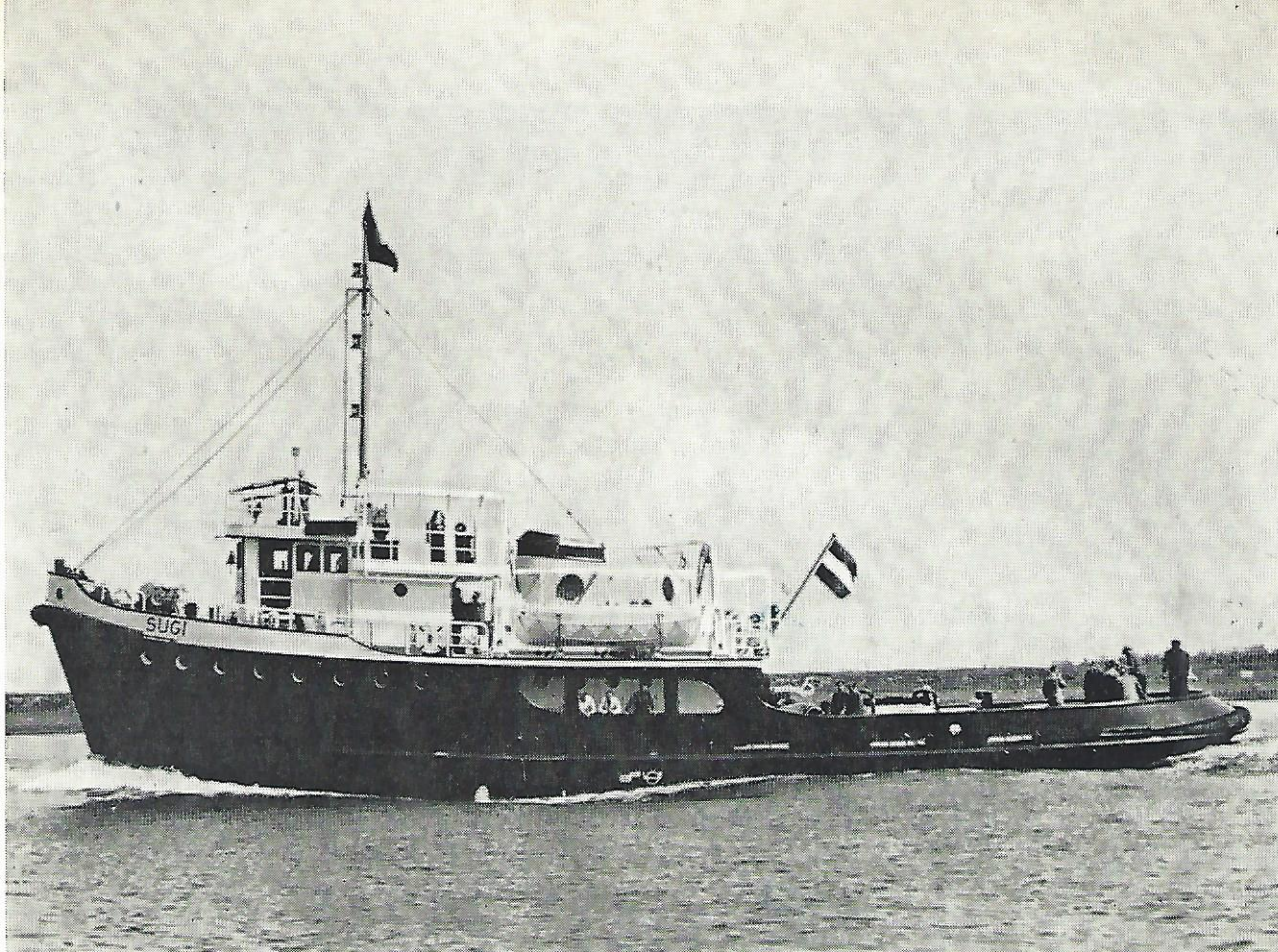
Hoewel hij eerst sedert 19 mei 1957 op de „Kylix” werkzaam was, had hij zich in de korte tijd dat hij aan boord was doen kennen als een actieve, veelbelovende jongeman, en bovenal als een goed kameraad wiens zo tragisch verscheiden bij alle opvarenden grote verslagenheid wekte.

Op 28 augustus werd zijn stoffelijk overschot op de Protestantse begraafplaats op Curaçao ter aarde besteld.

Onze welgemeende deelneming gaat uit naar Jacob's moeder. Moge haar de innerlijke kracht gegeven worden dit zo zware verlies te dragen.

De wetenschap dat de nagedachtenis van haar zoon bij allen die het voorrecht hadden hem te kennen, in hoge ere zal worden gehouden moge haar verdriet enigszins verzachten.

Hij ruste in vrede.



## Nieuwe sleepboot voor B.P.M., Pladju

Kort geleden werd de enkelschroefsleepboot „Sugi” overgenomen van N.V. Scheepswerf „Alphen” van P. de Vries Lentsch, te Alphen a/d Rijn.

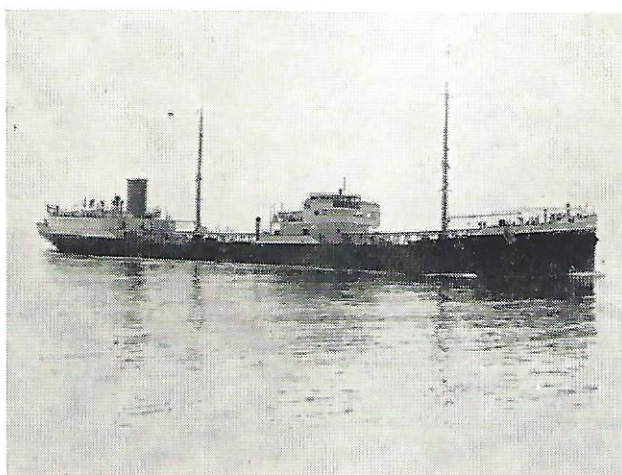
Deze nieuwe aanwinst is thans gestationeerd te Pladju en is op eigen kracht naar genoemde haven gevaren.

Deze sleepboot, die tevens als brandboot zal dienst doen, heeft een lengte o.a. van 31,50 m, een breedte van 7,50 m, een holte van 3,60 m, terwijl de diepgang 3,20 m bedraagt. Het schip is geheel gelast en gebouwd volgens klasse 100 A 1 van Lloyd's. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een Werkspoor Dieselmotor met een vermogen van 750 pk bij 300 omwentelingen per minuut.

Aan bakboordzijde is in de motorkamer een aggregaat opgesteld bestemd voor de brandblusinstallatie welke bestaat uit een Kromhout Dieselmotor van 120 pk gekoppeld aan een Stork Brandbluspomp, met een capaciteit van 2½ ton/min met een opvoerhoogte van 100 m.

Het schip is tevens voorzien van een schuimblusinstallatie met een capaciteit van 45.00 liter.

Deze sleepboot dient ter vervanging van de „Sukalanting”, welk schip enige tijd geleden te Sorong (N.N.G.P.M.) werd gestationeerd.



Wij strijken voor het laatst de vlag voor m.s. „Macuba”.

# Van latten en lijnen



Plotseling stuiven ze voor mijn verraste blikken van achter een in zee vooruit-springende rotspunt vandaan: twee waterskiërs achter een kleine felle raceboot.

Soepel snellen zij, gedragen door de lange latten, over het wateroppervlak, de lichamen volkomen in balans rechtop achter de strak gespannen lijnen.

Dan opeens duiken de twee figuren iets in elkaar; zij schieten zijdelings ver uit over de hekgolven van de motorboot om vervolgens razendsnel weer naar binnen te zwenken en elkaar — de een diep bukkend, de ander zijn lijn hoog ophoudend — op topsnelheid te kruisen.

Eén hand wordt triomfantelijk geheven en zo stormen zij in de richting van een uit het water oprijzende spring-schans. Ik zie gespannen toe. Daar

schuimt de raceboot 'er al langs. Eén van de twee gebronsde atleten trekt zich met alle kracht voorwaarts naast de boot, tegen de plank op... en daar zweeft hij al in de lucht! Hij maakt een snelle draai om zijn lengte-as en met ingehouden adem zie ik hem keurig op het water neerkomen.

„Bravo! Fraai werk!” roep ik en ik applaudisseer in mijn enthousiasme.

Ongetwijfeld hebt U wel eens waterskiërs in actie gezien, in werkelijkheid of op het witte doek. Meestal vormen de mangroven van Florida, het witte strand van Californië of de rotsen van Zuid-Frankrijk de passende achtergrond van deze taferelen.

Maar tegenwoordig kan men ook — tegen een decor van windmolens en riet — op de vele plassen en meren die ons

land rijk is de waterskisport zien beoefenen. Enige jaren geleden verscheen de eerste officiële waterskischool te Loosdrecht en thans zijn er in Nederland een stuk of acht, o.a. twee op de Loosdrechtse plassen, één op de Kaag, één op de Brielse Maas bij Vlaardingen, en één op het Brasemermeer. Aan deze laatste school bracht ik onlangs een bezoek. Daar trof ik de directeur, de heer Brouwer, aan. De heer Brouwer is een stevig gebouwde dertiger, en toen ik met hem kennismaakte was hij gekleed in „werktenue”; lichtblauw sporthemd, grijze broek en tennisschoenen.

**Van knutsel-hobby tot waterskisport**  
„Ja, hoe begint zoiets?” herhaalt de heer

foto's Nationaal Foto Persbureau.





Brouwer mijn eerste vraag als we achter een koel glas bier op het terras van Paviljoen „De Braassem” zitten. „Bij ons is het een en ander eigenlijk gegroeid uit een knutsel-hobby. Mijn neef en ik zijn verwoede knutselaars en zo kwamen we tot het bouwen van een raceboot. Mijn neef, Kapitein Berg van de Luchtmacht, maakte tijdens zijn vliegeropleiding in de Verenigde Staten kennis met de watersport en hiermee is de volgende fase, het gebruiken van onze motorboot voor waterskiën, verklaard. Een aantal kennissen en familieleden liepen warm voor onze plannen, knutselden mee en in mei 1956 konden we hier met onze school beginnen”.

#### Alles voor de liefhebberij

Het is allemaal eenvoudig gezegd, maar als u weet dat er reeds acht boten en vele paren waterski's werden geknutseld dan is het toch even hoeden af voor dit enthousiaste groepje jonge mensen, waarvan de leden — en dit is het bijzondere kenmerk waardoor de waterskischool „Brasemermeer” zich van de andere waterskischolen in Nederland onderscheidt — allen amateurs zijn.

Het geld dat wordt verkregen met lesgeven en het geven van demonstraties door „de ploeg”, dient namelijk alleen ter dekking van de (hoge) kosten die de handhaving en uitbreiding van de school vereisen. Nieuwe ski's, onderhoud en af-

schrijving van boten en motoren, benzineverbruik — op een drukke zondagmiddag gaat er wel 150 liter benzine door”, lacht de heer Brouwer — nieuwe aanschaffingen, enfin, U kent dat wel.

Dit seizoen hebben de leerlingen van de school een verstelbare springschans ter beschikking. Ook deze werd geheel zelf gebouwd. Dit is tevens de eerste springschans van officiële internationale afmetingen in Nederland (7½ meter lang, 3½ meter breed, maximum hoogte 2,10 meter).

De lessen worden, behalve in de vakantiemaanden juli en augustus, in de week-ends gegeven, daar de leden van „de groep” de overige dagen van de week hun gewone werk hebben.

#### De Groep

„De Groep” bestaat behalve uit de heer Brouwer uit zes echtparen. De leden hebben van begin af aan meegewerkt aan het tot stand brengen van de school, zingend, hamerend, schavend en vervend aan de motorboten ergens op een zolder-tje in de Piet Heinstraat in Den Haag.

Gezamenlijk werken zij thans in de steeds drukker wordende week-ends; zij geven les, besturen de boten en verzorgen het materiaal en de administratie. Hiertegenover staat dat zij — als het even kan — gratis mogen oefenen. En dat doen zij, zowel de heren als de dames, met volledige overgave en grote liefde voor hun fascinerende sport.

#### Prestaties

„Kijk, de waterskisport in Nederland is nog erg jong”, zegt de heer Brouwer. „In Loosdrecht is men een jaar of vier bezig en wij zijn hier dus vorig jaar begonnen. De meeste van mijn jongens en meisjes hadden nog nooit op waterski's gestaan. Maar zij zijn enthousiast en jong, de gemiddelde leeftijd ligt tussen de twintig en dertig jaar.

Zodoende hebben wij dit jaar kans gezien op de nationale kampioenschappen, die in mei jl. op de Loosdrechtse plassen werden gehouden, als team op de eerste plaats beslag te leggen, terwijl een van onze heren de tweede prijs in de individuele wedstrijden wist te veroveren. En dit terwijl we zonder enige voorbereiding, zonder enige verwachtingen ook, zo maar op de bonnefooi naar Loosdrecht waren gekomen. Ja, wat kunnen ze zo al. Twee van onze heren springen al heel aardig, de slalom — die op één speciale ski wordt gedaan — beginnen ze ook al aardig onder de knie te krijgen. Dan zijn er allerlei posities, zoals die met het stokje achter in de nek, handen los, en het stokje in de knieholte. Het meeste succes hebben we met onze piramide van vijf, drie man naast elkaar op ski's en twee dames op de schouders van de drie heren en dan met ontplooid vlaggen. Deze stunt heeft ons dan ook de teamprijs op de nationale kampioenschappen te Loos-

Vervolg pag. 8.

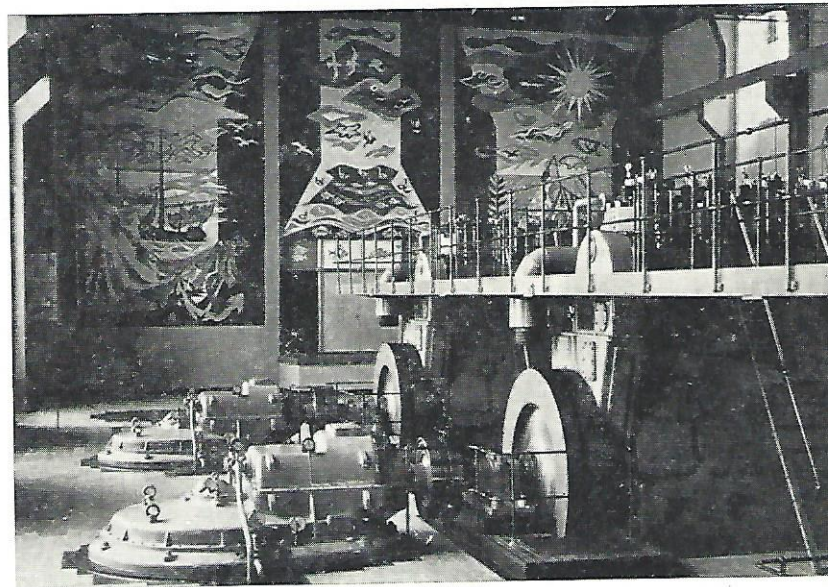
# NIEUW



De polder is op verschillende plaatsen reeds drooggevallen, zoals hier achter de asfaltdijk bij Roggebot.



Nog staat deze pomp eenzaam in het pas veroverde gebied.



Kunst en techniek. Fraaie wandschilderingen, die de winning van het land uit zee voorstellen, zijn in alle drie de gemalen aangebracht.

Op de dijk is „Shell Service” reeds van toepassing.

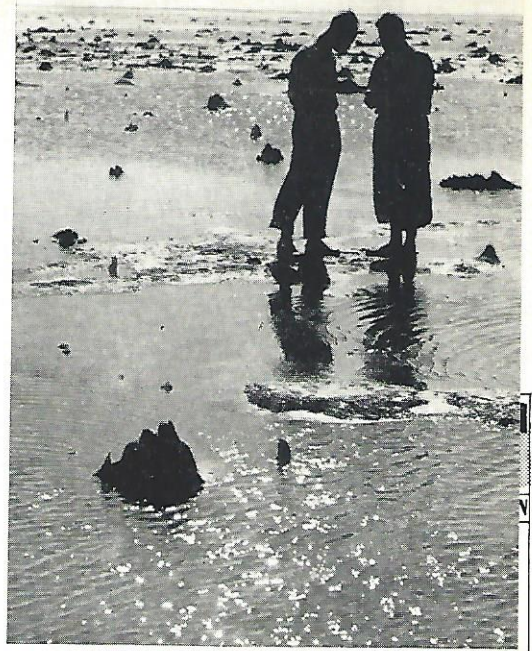


Draineerbuizen worden gelost. Men is reeds bezig deze buizen aan te brengen ter ontwatering van de grond.

# N E D E R L A N D

*In zijn voortdurende strijd tegen het water heeft Nederland een nieuwe overwinning geboekt: in de zomer van dit jaar viel de polder Oostelijk Flevoland in het IJsselmeer droog. Of beter nog: het poldereiland Oostelijk Flevoland, want het grenst nergens aan het „vasteland” van Nederland.*

*In september 1956 werd de ruim 90 kilometer lange Meerdijk — een gedeelte van de beschermende ringdijk — gesloten. Nu de polder is drooggelegd, is er ongeveer 1,5 miljard kubieke meter water buiten de ringdijk gepompt. Van deze ringdijk zijn ongeveer 220.000 m<sup>2</sup> met asfaltbitumen bekleed.*



Oud land wordt nieuw. De boomstronken van een bos, dat 500 jaar geleden werd overspoeld, komen te voorschijn.



Een gedeelte van het gemaal „Colijn”. Op de voorgrond de zuigkanalen, waardoor het water naar de pompen wordt gevoerd. De capaciteit van het gemaal, dat over drie elektrische pompen beschikt, bedraagt 1580 m<sup>3</sup>/min.



Een oud scheepswrak op wat eens de zeebodem was. Op de achtergrond is een dragline aan het werk voor het in cultuur brengen van een nieuw gebied.



Vissers van nu varen op land van morgen. De Knardijk scheidt Oostelijk Flevoland van het toekomstige Zuid-Flevoland.



drecht bezorgd”.

Dit verwondert me niets als ik zie en hoor hoe de teamgeest in de groep is.

De grootste idealen van de waterskiër zijn de volledige draai in de lucht bij de hoogste sprong van de schans, de perfecte beheersing van datzelfde in volle vaart op het water en het op één ski achteruit skiën met het stokje aan de voet van het achterwaarts uitgestoken been.

Als ik de heer Brouwer vraag of het moeilijk is om te leren waterskiën, hoor ik dat het uit het water komen bij de start voor de beginnening over het algemeen het moeilijkste is, het domweg op de ski's blijven niet al te veel inspanning kost, maar het „stunten” daarentegen zeer veel oefening vereist.

#### Op de ski's!

„Maar kom, laten we eens een ritje maken”, stelt hij me tot mijn grote ontsteltnis voor, „dan kunt u het zelf meemaken”. „M-m-maar, ik heb geen zwembroek bij me” probeer ik nog, maar deze moeilijkheid is gauw opgelost en voor ik het weet zit ik bibberend op de startplank, de voeten in de rubberschoenen van de onhandig in het water bungelende latten, het ronde stokje in mijn trillende handen.

De motor van de boot ronkt, ik hoor een van de meisjes die me helpt de lijn

te ontrollen nog zeggen „de armen gestrekt houden, achteruit hangen en de benen...”. Meer versta ik niet want onder het oorverdovend lawaai van de plotseling fel wegschietende motorboot plons ik als een potsierlijke marionet in het water. Opnieuw! Even later zit ik weer op de startplank, weer hoor ik het geronk van de motor tot geloei aanzwellen, de lijn spant zich met een ruk.

Ik word van het plankje afgetrokken, zak weg en voel de weerstand van de onder mij zwabberende latten in het water. Ik zet me schrap met mijn benen en ja! Ik sta! Bevend en krampachtig weliswaar, maar ik sta! De ski's klapperen onder me op de kabbelgolfjes, de wind botst tegen me op. Oeil een grote golf. Per ongeluk kom ik er goed overheen. Maar ik heb gevoeld dat ik nog iets meer door de knieën had moeten zakken. Het gaat goed! Nu pas begin ik bewust te kijken. De heer Brouwer achter het stuur van de motorboot kijkt om en steekt beemoedigend een duim op. Ik weet een wrange glimlach te produceren. Het gaat prachtig en ik begin mijn zelfvertrouwen te herwinnen en ontspan wat. Op dit moment dringt zich een verraderlijke roller onder mijn ski's en voor ik het weet, lig ik ten tweede male in het water. De boot draait bij en ik word door een lachende heer Brouwer uit het water gehesen. „Het ging prima”, zegt hij. „Ja?” vraag ik ongelovig en toch

voldaan. „Heus” verzekert hij mij en we snorren naar de steiger.

#### Voor iedereen bereikbaar

Weer aan de wal praat ik, na me te hebben verkleed, nog even met de heer Brouwer. „En, is het bevallen?” vraagt hij. „Uitmuntend” antwoord ik en dat meen ik, want ik ben vast van plan dit meer en beter te gaan doen.

Ook de heer Brouwer heeft zijn plannen en een hiervan staat reeds vast. Hij wil met drie man een prestatietocht gaan houden.

„Van Zaandam over het Noordzeekanaal naar Velzen en terug, ongeveer veertig kilometer in totaal. Dat moet kunnen. Het is een voorbereiding voor een tocht over het Kanaal van Calais naar Dover”, vertrouwt hij me toe.

Op dit moment wordt hij weggeroepen. „Ik moet weer aan het werk”, zegt de heer Brouwer met een verontschuldigend gebaar, „er staat een klant te wachten”.

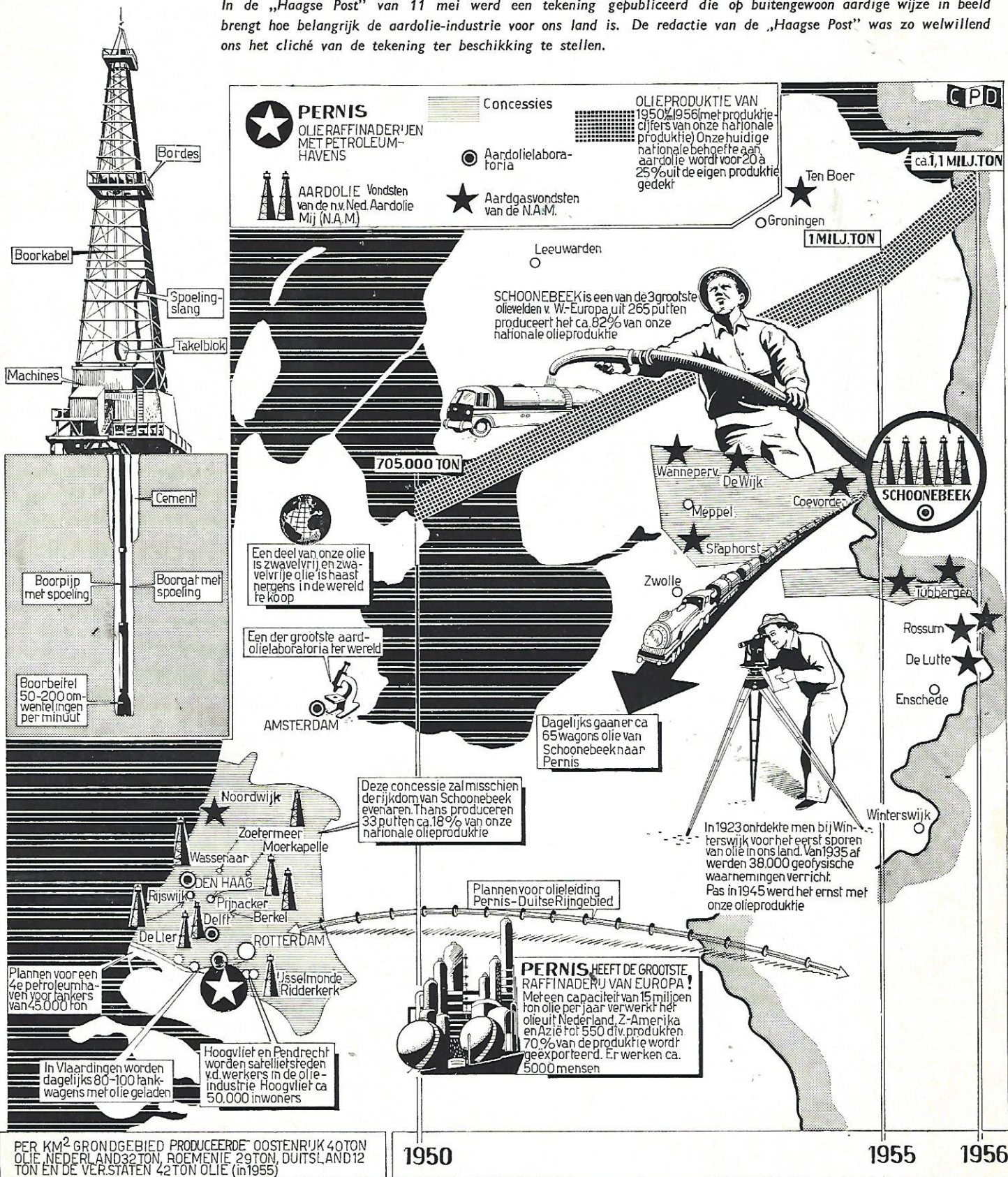
En zo neem ik afscheid van hem en de waterskisschool „Brasernermeer”, maar dan een afscheid met een „tot ziens!” Want ik weet nu dat de beoefening van de waterskisport zowel technisch als financieel voor iedereen mogelijk is en waarom zou ik hier dan geen gebruik van maken?

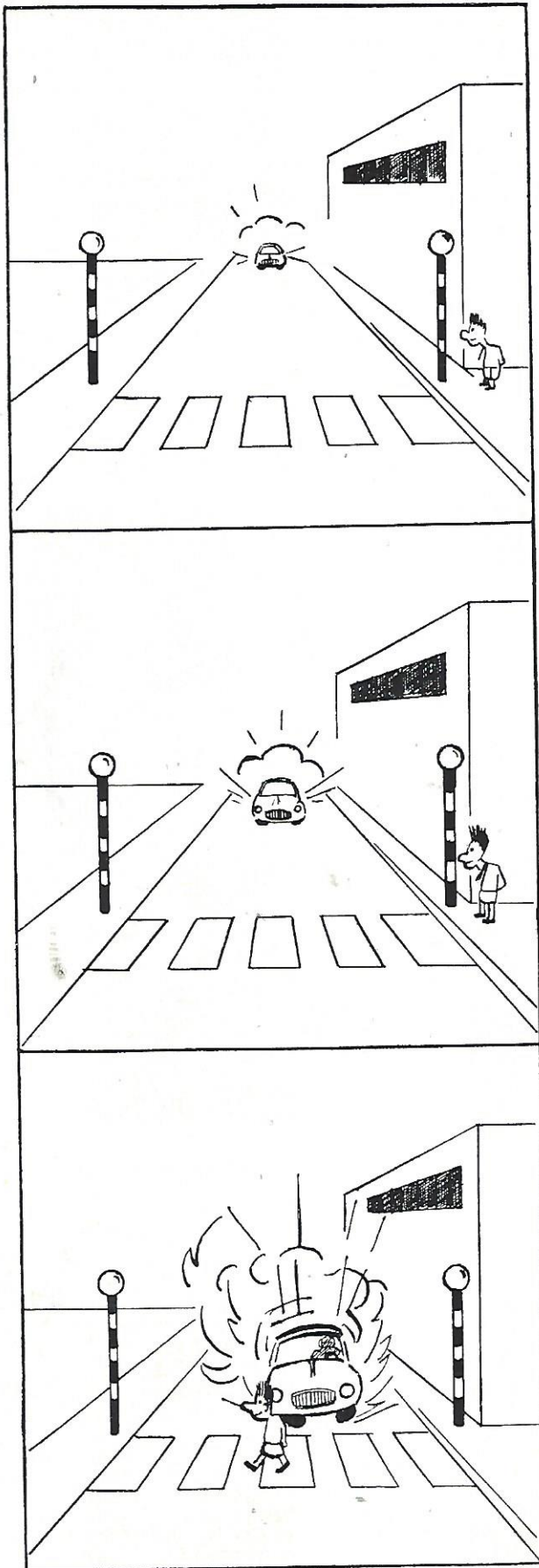
J. M. van der Ent.



# NEDERLAND - OLIELAND

In de „Haagse Post“ van 11 mei werd een tekening gepubliceerd die op buitengewoon aardige wijze in beeld brengt hoe belangrijk de aardolie-industrie voor ons land is. De redactie van de „Haagse Post“ was zo welwillend ons het cliché van de tekening ter beschikking te stellen.





In navolging van enkele andere West-Europese landen zijn thans in verschillende steden in Nederland beveiligde voetgangersoversteekplaatsen geschapen. Wat de jeugd hiervoor reeds bedacht heeft ziet u bovenstaand afgebeeld.

### WIST U DAT...

... Engeland thans ook een onderzeeboot heeft besteld, die door atoomenergie zal worden voortgestuwd? Het schip zal worden gebouwd door Vickers-Armstrong (Shipbuilders) Ltd. De reactor en bijbehorende installatie is ontworpen door de Rolls Royce fabrieken. Het schip zal de historische naam „Dreadnought” dragen.

... er ook serieuze plannen bestaan het probleem van atoomaandrijving voor de grootste typen koopvaardij schepen op te gaan lossen? Er werd echter onmiddellijk bijgezegd dat in verband met de benodigde ruimte voor een kerninstallatie van voldoende capaciteit, men voorlopig zijn gedachten maar moest bepalen tot schepen van 100.000 ton.

... men een aanvang heeft gemaakt met het verrichten van een aantal stroommetingen in het Kielerkanaal nabij Rendsburg? Bij wijze van proefneming zal het kanaal in die omgeving worden uitgebaggerd tot 13 meter. Indien zulks mogelijk blijkt, zal men overgaan tot het uitbaggeren van het gehele kanaal tot deze diepte teneinde schepen tot 45.000 ton doorgang te verlenen. Een verbreding van het kanaal denkt men te bewerkstelligen door een geleidelijke verlenging van de bestaande uitwijkplaatsen.

... de schroef voor één van de in Japan in aanbouw zijnde „mammoet”-tankers is geleverd door Lips Schroevengietery N.V. te Drunen? De schroef heeft een gewicht van 25½ ton met een diameter van 7.01 meter, is vijfbladig en gemaakt van cunialbrons. Het vervoer hier te lande kon in verband met de enorme grootte niet over de weg plaatsvinden. De schroef werd per zolderschuit van de fabriek naar Rotterdam vervoerd, waar de schroef werd overgenomen door het m.s. „Black Eagle” voor verscheping naar Amerika. Het aansluitend vervoer naar Japan wordt door de toekomstige eigenaren geregeld.

... men thans ook de romp van een schip door kathodische bescherming tegen roestvorming kan vrijwaren? De eerste proeven hiermede werden genomen op de „Willem Ruys” van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en thans is ook de zojuist in de vaart gebrachte „Musi Lloyd” met een dergelijke installatie uitgerust. Bij het dokken behoeft thans alleen de aangroei onder de kiel te worden verwijderd.

... op 23 juni jl. te Genua de kiel werd gelegd van de „Leonardo da Vinci”, 32.000 b.r.t. Dit schip zal t.z.t. de vergane „Andrea Doria” vervangen.

... bij Punta Gorda in de ingang van het meer van Maracaibo een haven zal worden aangelegd voor super tankers? De grootste thans in aanbouw zijnde tankers zullen er ligplaats kunnen vinden.

... ook te Mena-al-Ahmadi een nieuwe laadsteiger zal worden gebouwd. Deze pier komt ongeveer 4 mijl ten noorden van de bestaande pier te liggen en zal dan ook t.z.t. bekend staan als „North Pier”. De diepte langs zij deze steiger zal 55 tot 60 voet bedragen.

### WIJ NEMEN AFSCHEID VAN....



De heer J. A. W. Bunders trad op 28 maart 1929 als 3e stuurman in dienst van onze Maatschappij.

Op 1 juli 1935 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 juli 1938 tot 1e stuurman, en op 1 januari 1950 volgde zijn aanstelling tot Gezagvoerder.

Het eerste schip, waarop hij dienst deed, was het m.s. „Vulcanus”, waarop hij in Pladju aan boord kwam.

Het laatste schip, waarover Kapitein Bunders het commando voerde, was het s.t.s. „Kenia”, waarmee hij in april van dit jaar in Nederland arriveerde.

Na afloop van zijn verlof is hij met ingang van 1 september 1957 in het genot van pensioen gesteld.

Wij wensen hem, temidden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



G. Blok  
Gezagveerder  
1927 - 26-9 - 1957



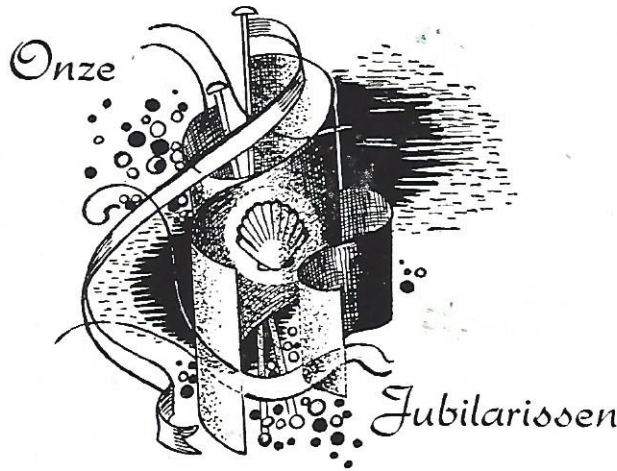
Th. Groos  
Hoofdwerktuigkundige  
1927 - 8-9 - 1957



T. v. d. Gaast  
Hoofdwerktuigkundige  
1932 - 21-9 - 1957



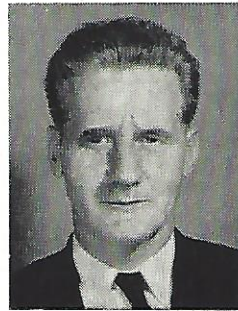
P. Roeleveld  
Hoofdwerktuigkundige  
1937 - 26-9 - 1957



A. Buren  
3e werktuigkundige  
1937 - 21-9 - 1957



G. F. de Boer  
1e stuurman  
1947 - 15-9 - 1957



J. Volpp  
Hoofdwerktuigkundige  
1927 - 31-8 - 1957



J. J. Binkhorst  
2e werktuigkundige  
1947 - 15-9 - 1957



M. G. C. Geerarts  
2e stuurman  
1947 - 5-9 - 1957



J. M. Nobels  
2e werktuigkundige  
1947 - 22-9 - 1957



M. A. v. Oostveen  
3e werktuigkundige  
1947 - 15-9 - 1957

## PERSONALIA

### Gehuwd:

6-8-'57: W. Welbie, 3e stm., met mej. W. E. Krijnen;  
16-8-'57: J. J. F. Reitsma, 5e wtk., met mej. L. Schoon;  
10-9-'57: N. J. Steens, 3e stm., met mej. W. Jonkman.

### Geboren:

6-7-'57: Leendert, zoon van L. Dijkgraaff, 5e wtk., en mevr. A. G. Dijkgraaff-de Wit;  
4-8-'57: Nicolaas Arnold, zoon van P. C. Hoek, 1e stm., en mevr. J. A. Hoek-Kal;  
17-8-'57: Tom, zoon van H. Barth, 1e stm., en mevr. B. C. Barth-Kelder;  
21-8-'57: Jacob Pieter, zoon van J. Broersen, 2e wtk., en mevr. N. Broersen-Woudenberg;  
21-8-'57: Rolanda Nella Petra, dochter van P. J. v. d. Waals, 2e wtk., en mevr. N. J. v. d. Waals-Elenbaas;  
27-8-'57: Gerardus Hermanus Bernardus, zoon van B. A. Grashof, 3e wtk., en mevr. B. H. J. Grashof-Haarman;  
28-8-'57: Cornelis Leendert Jan, zoon van J. Slot, 2e stm., en mevr. P. Slot-v. Tongerloo;  
29-8-'57: Henricus Mathieu Paulus, zoon van P. A. H. M. Verreyt, 2e stm., en mevr. E. M. M. Verreyt-Schreurs;  
3-9-'57: Ikeliëna Marjan, dochter van G. Arkema, 2e stm., en mevr. J. A. Arkema-de Blécourt.

### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand augustus 1957

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: P. J. Boudier, J. Swart, C. A. B. v. Santvoord, J. Kanaar, W. A. Spoel; 1e stl.: P. A. Kooloos, C. Vriend, J. Koning, W. A. Kleine, J. Grilk, J. I. Boer; 2e stl.: R. J. Wyrdeeman, B. C. den Exter v. d. Brink, H. H. J. Drost; 3e stl.: W. O. Kooi, H. Kamphuis, G. de Niet, N. J. Steens, P. J. Bakker, N. A. Jager, J. Post, J. B. v. Meygaarden, C. Haas; stm.ll.: J. v. Malland, C. N. P. M. v. Koningsbruggen, L. B. A. v. Bruinisse; Hfdwtk.: K. Kroon, J. J. Hester Sr., B. J. Schoonheydt, P. Vis v. Heemst, H. J. Hiemstra, L. J. Marico, J. H. H. v. Maastrigt; 2e wtk.: C. Veenstra, J. A. v. Trierum; 3e wtk.: W. Groenendijk, W. C. v. Megen, A. Buis, J. v. Duuren, H. E. Nijzink, W. H. Schermer; 4e wtk.: J. D. Nijholt, H. J. Balk; 5e wtk.: R. Kortelink, W. Satijn, B. H. Cornelisse, J. Reichman, A. N. Top; ll.wtk.: J. Prins; bootslieden: J. H. A. Elbers, C. de Vet, R. W. v. d. Jagt, A. Reekers; timmerlieden: P. F. Futselaar, H. Verhoeven, A. F. v. d. Knaap, D. C. Rietkerk; voorlieden: M. Addeson, C. Brandenburg, J. A. van Altena, A. Hake, J. Rood; pomplieden: C. Norbart, H. N. J. Breeker, A. Ouwens, J. H. Schout, N. Bosman, P. J. Waasdorp; chef hofmeesters: J. Priejs, S. Schifferstein, L. H. H. L. Leit-huysen, H. T. Wigmans; chef kok: J. J. de Ruyter, A. C. Thürkow, K. H. Nanninga, J. H. Limonard.

**In Engeland gearriveerd:** Gezagv.: P. A. Koops; 2e wtk.: G. Boer.

### TEWERKSTELLINGEN

m.s. „Camitia”: 1e stm.: J. Mos; stm.ll.: J. Verwoerd; 2e wtk.: N. J. S. Weel; 3e wtk.: H. Tukker; ll.wtk.: J. G. Corvers, H. v. Rossum, G. J. A. M. Siegmund; timmerman: J. A. v. d. Lans, voorman; P. A. Bogaarts; pompman: J. H. Schout; chef hofmeester: A. Timmermans; chef kok: G. A. Haasbroek.  
m.s. „Cistula”: Hfdwtk.: P. D. J. H. Slegtenhorst.  
m.s. „Clavella”: 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): P. J. v. d. Waals.  
m.s. „Corilla”: 3e stm.: K. Birza.  
m.s. „Crania”: stm.ll.: L. A. Groendijk; 3e wtk.: D. Koning.  
m.s. „Ena” Gezagv.: E. v. Rossen; 2e stm.: P. Cammel; Hfdwtk.: A. J. v. d. Broek; 3e wtk.: H. W. v. Diepen; 5e wtk.: T. J. G. Dünwald; ll.wtk.: A. v. Hoeke.  
s.t.s. „Kalydon”: stm.ll.: J. H. F. Franken; Hfdwtk.: C. de Gast; ll.wtk.: E. E. A. Guttentberg, C. H. H. Wisse.

s.t.s. „Kelletia”: 1e stm.: L. Brink; 4e stm.: P. C. Sajet; 2e wtk.: P. C. v. d. Dood; 3e wtk.: J. Vos; 5e wtk.: J. A. Bieze; ll.wtk.: P. v. d. Hoeven, J. Wielart.

s.t.s. „Kellia”: 1e stm.: N. H. v. d. Heiden; Hfdwtk.: P. J. H. Etmans; 5e wtk.: F. Dane; ll.wtk.: L. G. v. Donk, P. J. Ferwerda.

s.t.s. „Kermia”: Gezagv. A. de Boer.

s.t.s. „Khasiella”: stm.ll.: N. Venendaal, C. Hubbeling; 5e wtk.: H. Steenhuis; ll.wtk.: H. N. Berg, J. S. R. Mulder.

t.e.s. „Koratia”: 1e stm.: D. J. E. Boonstra; stm.ll.: C. Splinter; ll.wtk.: W. H. H. Niggebrugge, J. Wellen.

s.t.s. „Korovina”: Hfdwtk.: J. M. C. Jonkheid; ll.wtk.: H. M. Marsman, W. A. M. Werkhoven; bootsman: H. Buurman; voorman: A. de Roode; pompman: L. C. C. v. d. Pluim; chef kok: M. Mellaart.

s.t.s. „Kosicia”: pompman: G. Stuik.

s.t.s. „Kylux”: 3e wtk.: P. J. Engelsma.

m.s. „Macoma”: Gezagv.: H. O. W. Lotsy; 2e stm.: F. Minkels.

m.s. „Omala”: Gezagv. F. F. Sundquest; ll.wtk.: R. Heerkens.

m.s. „Tibia”: ll.wtk.: G. N. H. van Druten.

t.e.s. „Tomocyclus”: Gezagv.: L. Muyskens; stm.ll.: A. C. v. Rijn, P. de Haan; ll.wtk.: J. Rijkers; voorman: H. J. Suiskens.

s.t.s. „Vasum”: stm.ll.: H. H. v. Roest, J. C. Aartsen; ll.wtk.: R. Zijp, D. de Knecht; timmerman: C. Kat; pompman: C. Jansen.

s.t.s. „Vivipara”: stm.ll.: H. G. Potman, A. Verhagen; ll.wtk.: L. Buitenkant; J. H. J. M. Stinkens.

**Naar de Oost vertrokken:** 1e stm.: H. C. Mantel; 2e stm.: J. M. Hillen; 3e st.: M. Hus, A. W. Seelt, A. Bijl, J. de Jager; 2e wtk.: J. v. Essen; 4e wtk.: F. W. L. Bergman; 5e wtk.: P. L. Bessem, C. H. de Koning, C. G. A. Stelten, C. P. de Waard, A. H. L. v. Eijck, H. M. J. de Haan.

**Naar de West vertrokken:** Gezagv.: P. Nispel; 1e stl.: J. Vonk, M. A. Riteco; J. Bron; 3e stm.: J. A. Vette.

**Geslaagd voor een hoger diploma:** 2e stm.: A. Post, dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e wtk.: J. v. Essen, P. J. Engelsma dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk. W. F. Roepers, D. v. d. Hoek, J. I. Brangert, Voorl. Dipl. als Scheepswtk., J. B. J. Jonker, dipl. als Ass. Scheepswtk.

**Gepromoveerd tot:** 2e wtk.: J. v. Essen; 5e wtk.: W. F. Roepers, D. v. d. Hoek, J. I. Brangert, J. B. J. Jonker.

**In militaire dienst:** 5e wtk.: C. Kloosterboer, J. M. ten Haaf.

### Nieuw aangenomen:

4e stl.: F. W. v. Oerle; P. C. Sajet; stm.ll.: C. Splinter, A. C. v. Rijn, L. A. Groendijk, J. Verwoerd, J. H. F. Franken, P. de Haan; 5e wtk.: A. H. L. v. Eijck, G. J. Kusters, J. W. Langezaal, J. B. de Groot; ll.wtk.: G. N. H. v. Druten, G. J. A. M. Siegmund, F. G. Krijgsman, J. Pap.

**Met pensioen:** Gezagv. J. A. W. Bunders.

**De dienst der Maatschappij verlaten:** 2e stm.: W. v. Eijk; 3e wtk.: J. A. E. IJntema, R. Oosting, H. T. G. J. Nijenhuis; 5e wtk.: E. F. A. Heyt, G. Plantenga, J. D. Penning, J. v. d. Veen, A. N. Top.

**In dienst getreden:** chef koks: M. Mellaart, H. B. H. Smit, J. P. de Graaf, Ch. van Rooijen, W. de Vries.

**De dienst verlaten:** timmerman: P. F. Futselaar; pompman: A. Ouwens; chef koks: J. J. de Ruyter, H. B. H. Smit.

**Bevorderd tot:** bootsman: P. W. Wapstra; voorman: P. A. Bogaarts, H. J. Suiskens; pompman: A. G. Freet.

**Overgegaan in dienst van N.V. de Bataafsche Petroleum Maatschappij:** Hfdwtk.: J. C. Hubert.

**Shell Tanker N.V.-kantoor Rotterdam.**

**Tewerkgesteld:** 7-8-1957: J. C. Hubert (ex vloot).

**Overgeplaatst:** 23-8-1957: A. Molenaar naar C.S.M. Curaçao.