

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.



MARKTTAFEREEL IN HONGKONG.

(foto T. Oosterom).

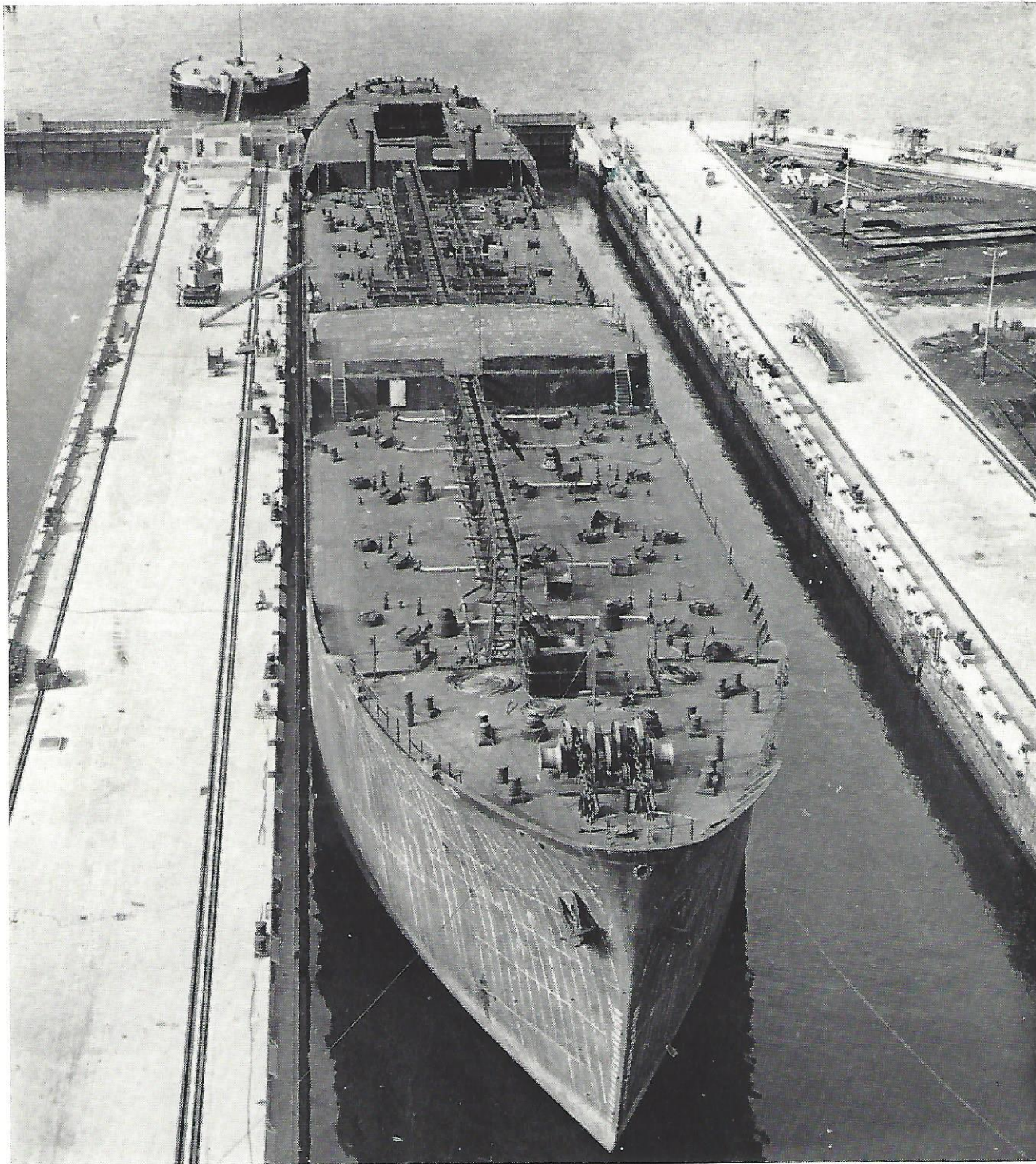
VAN DE NIEUWBOUW

Wanneer in twee achtereenvolgende nummers van ons blad niets wordt gerept over de nieuwbouw, dan vindt dat zijn reden in het feit dat het eerste nieuwbouwprogramma ten einde begint te lopen terwijl het tweede zich nog in het stadium bevindt waarin er niets over te schrijven valt.

Thans hebben wij echter weer gelegenheid om u iets te melden omtrent het hierboven genoemde onderwerp en dat

Teneinde u in te lichten over hetgeen zal volgen, willen wij dan eerst gewag maken van het feit dat door Wilton-Fijenoord, met toestemming van de opdrachtgevers, de bouw van het casco van bouwnummer 744, werd uitbesteed aan de firma Cockerill — bij Antwerpen.

Voor de verdere afbouw te Rotterdam moest het casco dus naar zijn bestemming worden gesleept. Het casco werd



Bouwnummer „744” gemeerd na de sleepris.

(Foto WF).

betreft dan Wilton-Fijenoord's Bouwnummer 744, welk bouwnummer straks als het s.t.s. „Koscia” de 7 zeeën zal bevaren.

op 10 juli jl. in het bijzijn van slechts enkele, direct bij de bouw betrokken personen, met goed gevolg tewatergelaten. Daar er nog wel het een en ander moest gebeuren om het

schip zee- en sleepklaar te maken, werd het vertrek bepaald op vrijdag 27 juli 1956. De uitvoering van deze sleepreis over de moeilijk te bevaren Schelde en langs de dreigende banken voor de Hollandse kust, werd opgedragen aan L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst. De reis begon, in verband met de weersomstandigheden, in de nacht van vrijdag op zaterdag en werd zondagmorgen tot een goed einde gebracht. Een nieuwe zege in een reeks overwinningen, die onze Nederlandse zee-slepers op alle wereldzeeën hebben bevochten.

De sleepboten die deze reis volbrachten waren de „Oceaan” en de „Tyne”. Van de reis zelf kunnen wij u het volgende vertellen.

Om 05.40 (27/7) was het „los voor en achter” op de sleepboot en vijf minuten later werd het casco van de „Koscicia” ontmeeerd. Vier havensleepboten uit Antwerpen namen het vrachtje in de trossen om het voorbij Antwerpen te brengen waar de zee-slepers de sleep over zouden nemen om het logge gevaarte — dat als een ballon op het water lag — naar Rotterdam te brengen.

Twee havenslepers voor en twee achter het stuurloze casco; daarachter varen rustig de „Oceaan” en de „Tyne”, klaar voor de strijd om de a.s. tanker naar Wilton-Fijenoord te brengen. De Schelde is nimmer een gemakkelijk vaarwater en zeker niet wanneer achter de trossen een onbestuurbare 18.000 tonner drijft. Maar de havenslepers weten wat zij moeten doen en ongeveer 3 uur na vertrek arriveert het hele escorte ter hoogte van de Boudewijnsluis, bij de Kruisschans, waar het vaarwater breed genoeg is om zonder onnodig risico de trossen over te laten nemen. Als een dreigend, voorwereldlijk, stompzinig monster giert de „Koscicia” over een groot gedeelte van het vaarwater. Gelukkig is het stil ter plaatse en de weinige passerende schepen en een paar „achteroplopers” blijven, gewaarschuwd door de twee zwarte ballen aan het geïmproviseerde mastje op de sleep, op veilige afstand.

Het overbrengen van de sleepkabels verloopt zeer voor-

spoedig en na een kwartiertje werpen de twee sterke zee-slepers zich, als echte trekpaarden, in het gareel. De twee voorste sleepboten draaien bij en zetten koers naar Antwerpen terwijl de twee achterste blijven. Zij drukken zich tegen de hoge bakboord- en stuurboordwanden van het achterschip van de „Koscicia” en slepen dapper mee; op deze wijze doen zij nog zo goed en zo kwaad als het kan, dienst als roer voor het onbestuurbare casco. Zo wordt rustig met de zwaaiende „tanker” koers gezet naar de pas van Terneuzen. Tegen half een komt de sleep dwars van Vlissingen en worden de loods op de „Oceaan” en het casco ontscheept. De runners hebben het rijk alleen en hebben zich zo goed mogelijk geïnstalleerd.

Het nauwe vaarwater langs Walcheren's kust is te gevaarlijk voor dit werk en met een zevenmijlsvaartje loopt de sleep de Wielingen in. De zeeloods, die in Vlissingen aan boord is gekomen, wordt bij de Al boei ontscheept. Eenmaal buiten de banken koerst het escorte op 45° recht toe recht aan naar de Hoek. Er wordt nu op de lange tros gesleept en bijna 200 meter achter de sleepboten zwaait de „Koscicia”, die, nu het donker is geworden, drie rode lichten voert.

Laag aan de nachtelijke hemel hangt tussen wolkenflarden als een Chinese lampion een oranjeleuige maan; witgekuifde golven breken tegen de sleepboten op, die al zwoegend hun drijvende lading naar de Waterweg slepen. Zo nu en dan wisselt men signalen of praten de Gezagvoerders van brug tot brug met elkaar door de luidsprekers.

Zo wordt langzamerhand de Hoek genaderd; de wind laat nog niet af en ook de barometer voorspelt weinig goeds. Buiten de Hoek wordt op doodtij gewacht en in de prille ochtend van zondag schuift de sleep, met de hulp van 2 kustsleepboten van Smit, de Waterweg binnen. Tegen 6 uur wordt de sleep overgegeven aan de havensleepboten en heel voorzichtig wordt het kostbare casco naar één der dokken gesleept.

Het karwei voor de zee-slepers zit erop en het zo juist afgeleverde casco zal binnen afzienbare tijd aan de eigenaren als „volwaardige” tanker worden afgeleverd.

DE NEDERLANDSE TANKVAART IN 1955

Aan het begin van 1955 namen 92 tankers, met een draagvermogen van meer dan 2000 ton, en een totaal draagvermogen van 965.949 ton, deel aan de wereld tankvaart.

Aan het einde van hetzelfde jaar waren deze cijfers respectievelijk opgelopen tot 111 tankers met een totaal draagvermogen van 1.357.612 ton.

De netto vermeerdering bedroeg dus 19 schepen met een totaal draagvermogen van 391.663 ton.

De bedrijvigheid van de Nederlandse tankervloot in 1955 mag zeer zeker tot voldoening stemmen voorzover betreft het feit dat geen Nederlandse tankers waren opgelegd bij gebrek aan emplot, en slechts enkele zeer oude uit de vaart werden genomen om naar de sloep te gaan.

Alhoewel het aandeel van de Nederlandse tankervloot, in vergelijking met de wereld tankervloot vrij bescheiden is, mogen wij met genoegen constateren dat, gezien het bovenstaande, de kwaliteit van de Nederlandse tankers het in alle opzichten kan opnemen tegen de buitenlandse tankers.

Om u een indruk te geven van de plaats die de Nederlandse tankervloot innam in de wereld scheepvaart in het midden van 1955 dienen de hieronder vermelde getallen:

B.R.T.		
Totale wereld tonnage	100.569.000	
Wereld tanker tonnage	26.455.000	= 26,4 % der totale wereldtonnage
Totale Nederlandse tonnage	3.696.000	= 3,5 % der totale wereldtonnage
Nederlandse tanker tonnage	893.000	= 3,4 % der wereld tanker tonnage

Nederlandse tanker tonnage is 24,4 % van de totale Nederlandse tonnage.

Deze cijfers bevestigen dat, zoals reeds gezegd, het Nederlandse aandeel in de wereld tankervloot slechts bescheiden is en in de wereld tanker vloot de negende plaats inneemt, zoals uit onderstaande tabel blijkt:

	000 draagvermogen
De Verenigde Staten van Amerika (incl. de Amerikaanse regeringsvloot)	8.283
Engeland	7.284
Noorwegen	6.009
Liberia	3.662
Panama	3.280
Italië	1.794
Frankrijk	1.790
Zweden	1.210
Nederland	1.148
Japan	966
Sowjet Rusland	341
Duitsland	334

Interessant is ook de leeftijd van de Nederlandse tankervloot aan het einde van 1955 die onderstaand is vermeld:

	Tankers	Tonnen	%
Ouder dan 20 jaar	18	173.072	12,7
Tussen 15 en 20 jaar	19	214.742	15,9
In de oorlog gebouwd	22	246.115	18,1
Na de oorlog gebouwd	52	723.683	53,3

De in de 2e Wereldoorlog gebouwde tankers zijn de welbekende „T.2-tankers”, die een geschatte levensduur van 16 jaar hebben. Dit zou betekenen dat deze schepen in de jaren 1959-1962 moeten worden vervangen. Hun geschiktheid blijkt echter nog steeds goed te zijn en zonder twijfel zal de vraag naar tankertonnage in de nabije toekomst invloed uitoefenen op hun levensduur.

De hierboven genoemde „leeftijd”-percentages voor de wereldtankervloot in het midden van 1955 waren respectievelijk: 9%, 5%, 33% en 53%, terwijl deze cijfers voor de gehele Nederlandse koopvaardijvloot aan het einde van 1955 17%, 15%, 27% en 41% waren.

De hierboven genoemde cijfers betreffende Nederlandse tankertonnage geven echter een enigszins bedrieglijk beeld

van de invloed van de Nederlandse tankscheepvaart op de wereld tankersituatie wanneer men het grote percentage van deze tonnages die in handen is van de oliemaatschappijen en het relatief kleine percentage dat eigendom is van zelfstandige eigenaren en hetwelk op de „charter“-markt beschikbaar is, in aanmerking neemt.

In vóóroorlogse jaren hadden, met uitzondering van Phs. van Ommeren, die reeds een eigen tankervloot had, bijna geen zelfstandige scheepvaartmaatschappijen enige interesse in tankers. De tankers van Van Ommeren en de onder Nederlandse vlag varende tankers der olie-maatschappijen waren toendertijd de enige Nederlandse tankers die deelnamen aan de wereld tankvaart. Na de oorlog werd het tankerbedrijf, tengevolge van de hoge charter-prijzen door gebrek

aan tankerruimte buitengewoon aantrekkelijk maar de directies der diverse scheepvaartmaatschappijen namen niet het risico om met 2de hands-schepen aan de tankvaart deel te nemen daar zij allen te zeer gebrand waren op het wederom op peil brengen van hun vrachtvlooten. Het duurde nog ruim 5 jaar na de oorlog dat enige scheepvaartmaatschappijen interesse in de tankvaart gingen tonen en gedeeltelijk samen- gingen bij het oprichten van nieuwe tankvaartmaatschappijen.

In verband met het bovenstaande is het begrijpelijk dat de onder Nederlandse vlag varende tankers die eigendom zijn van de olie-maatschappijen voorheen en thans een veel belangrijker aandeel hadden en hebben in de Nederlandse tankvloot dan de tankers der andere scheepvaartmaatschappijen. Dit zal u aan de hand van onderstaande tabel zonder meer duidelijk zijn:

	Tankers	Ton draag- vermogen
Totaal	111	1.357.612
waarvan:		
Oliemaatschappijen:		
Shell Tankers N.V.	66	840.100
Nederlandsche Pacific Tankvaart Mij. (Caltex)	12	113.156
Petroleum Industrie Mij. (Esso)	3	49.209
Standaard Vacuum Tankvaart Mij. (Stanvac)	6	18.853
Purфина Nederland N.V.	1	13.570
Andere scheepvaartmaatschappijen:		
N.V. Phs. van Ommeren	10	159.235
Van Nievelt, Goudriaan & Co's Stoomvaart Mij.	2	37.220
Stoomvaart Mij. „Oostzee“ (Vinke & Co.)	2	35.393
Verenigde Nederlandse Tankvaart Mij. (S.M.N. and Nigoco)	1	18.480
Amsterdamse Olietransport Mij. (V.C.K.)	1	18.403
Stoomvaart Mij. „Oisterwijk“ (Erhardt & Dekkers)	1	18.200
Nederlandse Tank- en Paketvaart Mij. (K.P.M.)	1	18.158
Gebr. Van Uden's Scheepvaart Mij.	3	12.330
Gebroeders Broere N.V.	1	2.830
Verenigde Tankkustvaart N.V.	1	2.475
N.V. Amsterdamse Maritiem Transport Mij. (V.C.K.)	—	—
N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd	—	—
Nederlandse Erts Tanker Mij. (Vinke & Co.)	—	—
Nederlandse Normess Scheepvaart Mij. (N.D.S.M.)	—	—
N.V. Stoomvaart Mij. „Nederland“	—	—
Thalatta N.V. (V.C.K., N.D.S.M. en Nederlandse Participatie Mij.)	—	—

Hier dient te worden opgemerkt dat de tankers van de Nederlandse Erts Tanker Maatschappij, welke thans nog alle in aanbouw zijn, in het begin alleen ertsladingen zullen vervoeren.

Hieruit mag de gevolgtrekking gemaakt worden dat de vrachtschepenvaart de Nederlandse reders meer aantrekt dan de verscheping van vloeibare ladingen, d.i. aardolie en aardolieproducten.

Wat betreft het beheer van de tankers in eigendom van de oliemaatschappijen is het begrijpelijk dat deze schepen bijna uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van olieproducten van de dochtermaatschappijen, terwijl de tankers der andere scheepvaartmaatschappijen in twee categoriën kunnen worden verdeeld:

- Maatschappijen die hun schepen in tijdcharter of reischarter exploiteren en
- Maatschappijen die hun schepen op demise- of bareboat charter aan de oliemaatschappijen verhuren.

De laatstgenoemde maatschappijen zijn voornamelijk de maatschappijen die recent aan de tankvaart zijn gaan deelnemen. Een groot aantal van deze maatschappijen exploiteren hun eigen schepen onder een „demise-management“ kontract met een oliemaatschappij die het schip op „demise-management“-basis huurt en het schip daarna weer aan de eigenaren teruggeeft, welke laatste het schip bemant en volledig exploiteert, met dien verstande dat het schip te allen tijde en geheel ter beschikking staat van de huurder.

Deze wijze van werken is eigenlijk in het leven geroepen door de oliemaatschappijen teneinde te bereiken dat voor- aanstaande scheepvaartmaatschappijen en eigenaars aan de tankvaart deelnemen zonder dat aan die deelname onnodig grote risico's zijn verbonden, terwijl de oliemaatschappijen hun kennis en ervaring voor de zo speciale tankvaart ter beschikking stellen van de nieuwe eigenaren.

Tankerbouw.

Zoals u heeft gezien in het begin van dit artikel is gedurende 1955 de Nederlandse tankvloot vermeerderd met 19 schepen met een totaal draagvermogen van 319.663 ton.

Daar 8 tankers met een totaal draagvermogen van 62.081 ton gedurende het jaar uit de vaart werden genomen betekent dit dat 27 schepen met een totaal draagvermogen van 453.744 ton in de vaart moesten worden gebracht om de bovengenoemde toename te verkrijgen.

Van dit totaal werden 2 schepen met een totaal van 6.200 ton draagvermogen, 6 schepen met een gezamenlijk draagvermogen van 99.242 ton in het buitenland aangekocht, terwijl 19 schepen met een totaal draagvermogen van 348.302 ton door Nederlandse werven werden opgeleverd. Dit houdt in dat 45,9 % van de door de Nederlandse werven opgeleverde tonnage aan zeeschepen tankers waren.

De Koninklijke/Shell Groep heeft in deze periode 13 tankers, met een totaal draagvermogen van 234.669 ton, van Nederlandse werven overgenomen. Nog 4 tankers met een gezamenlijk draagvermogen van 85.000 ton zullen in 1956 en 1957 als laatsten van het eerste na-oorlogse bouwprogramma worden overgenomen, terwijl de Groepsmaatschappijen thans aan een tweede nieuwbouwprogramma zijn begonnen welk programma bestaat uit 43 tankers met totaal 1.080.000 ton draagvermogen, waarvan er 14 met totaal 350.000 ton draagvermogen op Nederlandse werven zullen worden gebouwd en deze zullen bij oplevering onder Nederlandse vlag komen te varen. Oplevering van dit tweede nieuwbouwprogramma zal plaatsvinden in de jaren 1957-1960. Naast de aanzienlijke tankerbouwactiviteit van de Koninklijke/Shell Groep hebben de hieronder staande Nederlandse tankvaartrederijen tankers overgenomen of hebben bouworders voor tankers lopen:

Oliemaatschappijen:	Overgenomen in 1955		In bestelling	
	tankers	draagverm.	tankers	draagverm.
Petroleum Industrie Mij. (Esso)	—	—	2	63.000
Nederlandse Pacific Tankvaart Mij. (Caltex)	2	6.200	1	32.000
Standard Vacuum Tankvaart Mij. (Stanvac)	—	—	—	—
Purфина Nederland N.V.	—	—	—	—
Andere Scheepvaartmaatschappijen:				
Nederlandse Norness Scheepvaart Mij. (N.D.S.M.)	—	—	4	87.300
Nederlandse Erts Tankers Mij. (Vinke & Co.)	—	—	3	78.000
N.V. Amsterdamse Maritiem Transport Mij. (V.C.K.)	—	—	2	36.000
Thalatta N.V. (V.C.K., N.D.S.M. and Nederl. Participatie Mij.)	—	—	1	18.250
Nederlandse Tank- en Paketvaart Mij. (K.P.M.)	—	—	1	18.200
N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd	—	—	1	18.000
N.V. Stoomvaart Mij. „Nederland”	—	—	1	18.000
Verenigde Nederlandse Tankvaart Mij. (S.M.N. en Nigoco)	1	18.480	1	18.000
N.V. Phs. van Ommeren	2	40.550	—	—
N.V. Amsterdamse Olietransport Mij. (V.C.K.)	1	18.403	—	—
Stoomvaart Mij. „Oisterwijk” (Erhardt & Dekkers)	1	18.200	—	—
Stoomvaart Mij. „Oostzee” (Vinke & Co.)	1	18.000	—	—
Gebr. Broere N.V.	—	—	—	—
Gebr. van Uden's Scheepvaart Mij.	—	—	—	—
Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Mij.	—	—	—	—
Verenigde Tankkustvaart N.V.	—	—	—	—

Opvallend is wel dat, in tegenstelling met buitenlandse zelfstandige tankereigenaren, de Nederlandse vrachtvaart-rederijen, in deze periode van het bouwen van „supertankers”, geen „supertankers” in bestelling hebben.

Tewaterlating door H.K.H. Prinses Beatrix.

Het is buitengewoon op prijs gesteld dat het Koninklijk Huis van zijn grote belangstelling in de tankvaart heeft blijk gegeven toen de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij en Shell Tankers N.V. de eer te beurt viel dat H.K.H. Prinses Beatrix de „Vasum”; het huidige vlaggeschip van de Nederlandse Shell Tanker-vloot, te water liet. Wat wel spreekt voor de enorme bedrijvigheid in het scheepsbouwbedrijf en de grote uitbreiding van de Shell Tanker-vloot is het feit dat H.K.H. op diezelfde dag het aanbrengen van een rompsectie zowel van de „Kermia” als van de „Kylis” medemaakte. Zoals bekend zijn sindsdien beide schepen aan onze vloot toegevoegd.

Het bemannen van tankers.

Een ander en ernstig gezichtspunt van de tankvaart is het probleem om de schepen te bemannen. Dit probleem is in 1955 niet beter geworden doch integendeel nog moeilijker. Het treft echter alle scheepvaartmaatschappijen en de tankers moeten het opnemen tegen passagiers- en vrachtschepen voor de diensten van zeevarend personeel. Men zou kunnen denken dat de werving voor tankerpersoneel moeilijker is dan voor de geregelde passagiers- en vrachtvaartlijnen daar de tankers over alle wereldzeeën zwerven terwijl zij bovendien meestentijds slechts kort in de haven vertoeven. Zulke bedenkingen maakt het varen op een tanker misschien minder aantrekkelijk maar tankereigenaren laten geen middelen onbeproefd om met moderne schepen met geriefelijke accom-

modatie- en dienstvoorwaarden mogelijke nadelen te over-

vangen. In het algemeen heeft ieder bemanningslid een eigen hut aan boord van de moderne tankers en steeds meer tankers zijn tegenwoordig voorzien van ontspanningsgelegenheid die enige jaren geleden alleen maar in de fantasie bestond zoals: zwembad, geluidsfilms en hobby-kamers.

De zee mag dan een deel van haar aantrekkingskracht voor de op avontuur beluste jongelui die graag de wereld willen zien, verloren hebben, maar misschien is het normaal dat de huidige generatie met een hogere levensstandaard en meer algemene ontwikkeling een andere houding tegenover dit alles aanneemt. Hoewel er zonder twijfel mensen zijn die deze gang van zaken betreuren, beseffen de tankereigenaren dat niets ongedaan mag worden gelaten om het leven aan boord van hun schepen zo aangenaam mogelijk te maken. Niettegenstaande het hierbovenvermelde moet niet vergeten worden dat niet alleen de tankvaartmaatschappijen, doch ook de andere scheepvaartmaatschappijen net zo goed als de grote industrieën op het ogenblik een belangrijk tekort aan werkkrachten ondervinden. Hoe dit tekort uiteindelijk zich zal ontwikkelen kan niet worden voorzien doch de tankereigenaren zullen dit probleem steeds de volle aandacht blijven geven.

Tankvaart te Rotterdam.

Het is algemeen bekend dat het aantal inkomende en uitgaande schepen op de Nieuwe Waterweg elk jaar nog toeneemt en men kan zich voorstellen dat deze gestadige toename mede te danken is aan het zich steeds uitbreidende aantal tankers dat Rotterdam aanloopt. De groei van dit verkeer wordt duidelijk aangetoond in bijgaande tabel:

Nieuwe Waterweg (de hoeveelheden olie zijn uitgedrukt in tonnen van 1000 kg).

	Aantal binnen-gekomen geladen tankers	Aangevoerde hoeveelheid olie	Aantal vertrokken geladen tankers	Uitgevoerde hoeveelheid olie	Doorvoer naar het binnenland
1954	1.721	12.688.665	1.431	5.454.968	1.102.323
1953	1.471	10.156.209	1.135	3.373.259	1.197.684
1952	1.275	8.925.335	1.035	2.592.469	893.253
1951		8.346.320		1.833.878	789.336
1950		6.138.991		1.929.984	779.450
1949		3.876.056		686.046	240.500
1948		2.737.945		92.324	78.811
1947		2.503.193		12.801	21.761
1946		2.126.200		13.409	27.647

Wanneer wij deze tabel nauwkeurig bekijken vallen ons 2 dingen onmiddellijk op:

- De toename van de hoeveelheid aangevoerde en afgevoerde olie is groter dan de toename van het aantal tankers. Dit is een natuurlijk gevolg van het toenemende gebruik van „supertankers”.
- De toename van de aangevoerde en afgevoerde hoeveelheden olie wijzen op een belangrijke toename van opslag en verwerkingscapaciteit langs de Nieuwe Waterweg.

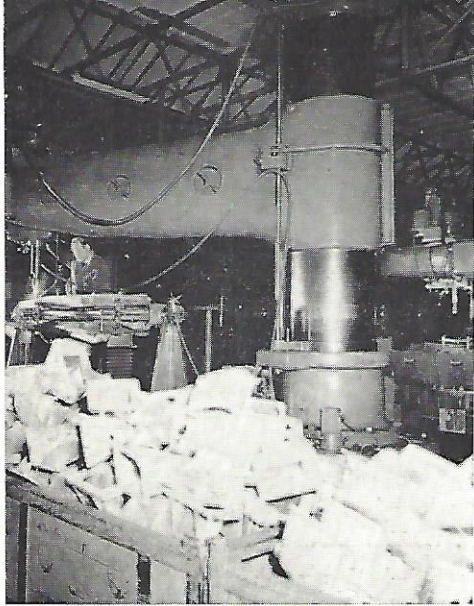
Alhoewel op het moment dat dit artikel werd geschreven

de cijfers over 1955 nog niet beschikbaar waren mag worden aangenomen dat de toename voor 1955 op zijn minst gelijk zal zijn aan die voor 1954 en deze misschien nog zal overtreffen, als wij de steeds doorgaande uitbreiding van de betrokken raffinaderijen in beschouwing nemen.

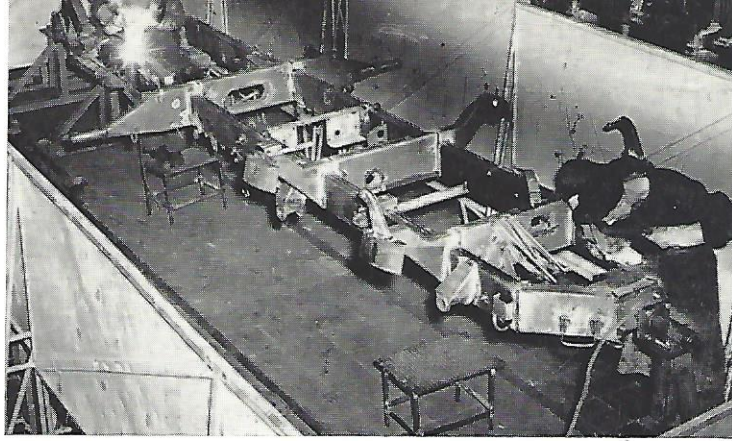
Tankvaart te Amsterdam.

De op één na grootste Nederlandse haven, Amsterdam, met de aangrenzende kleinere havens langs het Noordzeekanaal, is vooral belangrijk voor de handel van vrachtgoederen. Olietransport speelt slechts een zeer bescheiden rol hetgeen wordt bevestigd door onderstaande getallen:

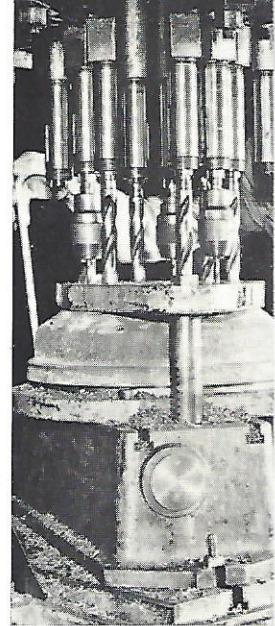
vervolg op pag. 8.



Dit is een reus van een radiaal-boormachine. Deze kan gaten maken met een diameter van 100 mm in staal, in gietijzer met een diameter van 140 mm. De arm van de boorkap is 2,5 meter

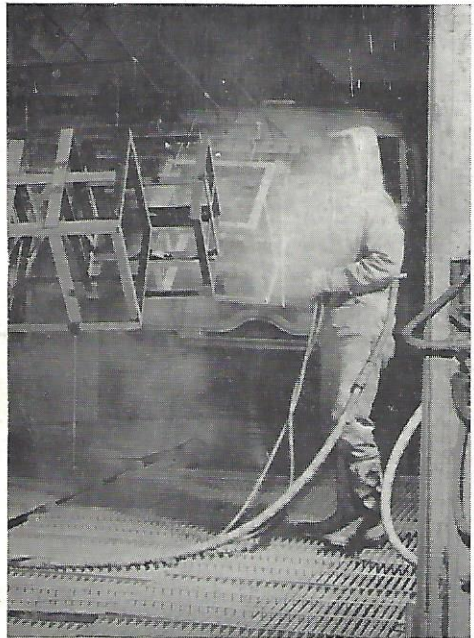


Het chassis wordt ineengelast.

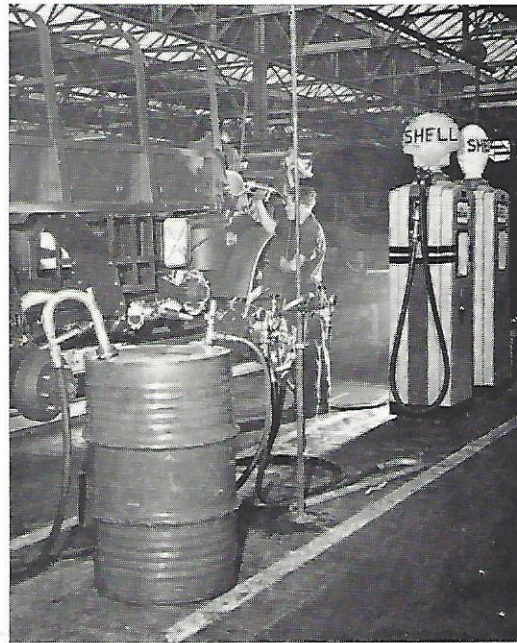


Meerspillig boren van worden tegelijkertijd

DAF



„Maanmensen” bespuiten apparatuur.



Een truck is gereed. De tanks van de wagens worden voorzien van 100 liter brandstof en het proefrijden kan beginnen.

Achtentwintig jaar geleden begonnen de geb vervaardiging van hun eerste auto-aanhang werkplaatsje van slechts vier bij vier meter. het grote fabriekscomplex van tegenwoordig leggers, maar ook automobielen worden ge werden reeds vóór de oorlog gezet.

In april van het jaar 1950 werd een mijlpa Aanhangwagen Fabriek bereikt: de automob van DAF kreeg een dubbele betekenis!

Voortbouwend op de idee van de aanhang toe op de constructie van bedrijfsauto's: tr trekkers, enz.

Behalve allerlei nieuwe vindingen op het de automatische koppeling tussen oplegger werden ook verrassende vondsten op autog DAF op de RAI-autotentoonstelling de „ti voor autobussen, waarbij de motor in een p of leiding behoeft te worden losgeschroef getrokken. Deze vinding wordt tegenwoord

In 1948 kreeg de fabriek grote opdrachter van tankopleggers. Uit de samenwerking m en van de Nederlandse Luchtstrijdkrachten zogenaamde sneltanker voor straalvliegtuige Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek een be Dit is thans nog een toekomstdroom, maar b



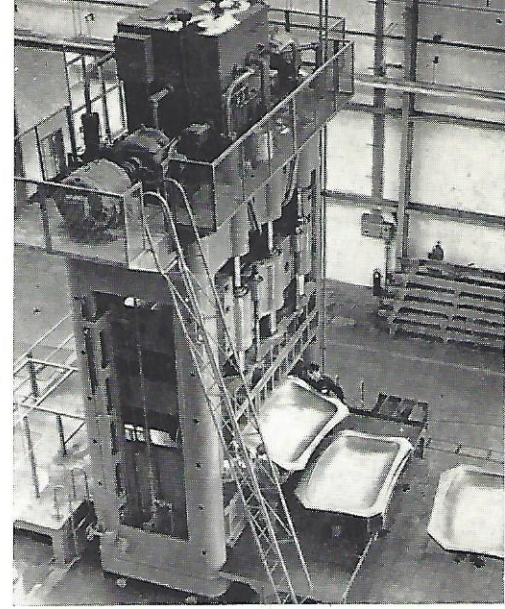
De voorkant van een nieuwe „Pick-up”, bestemd voor de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, wordt bevestigd.



Model 1956, vierwiel-aandrijving



Een gedeelte van de chassis-montageband.



Een hydraulische pers met een capaciteit van 350 ton bespaart enorm veel uitklopwerk.

dromen

een remtrommel. Hier
legen gaten geboord.

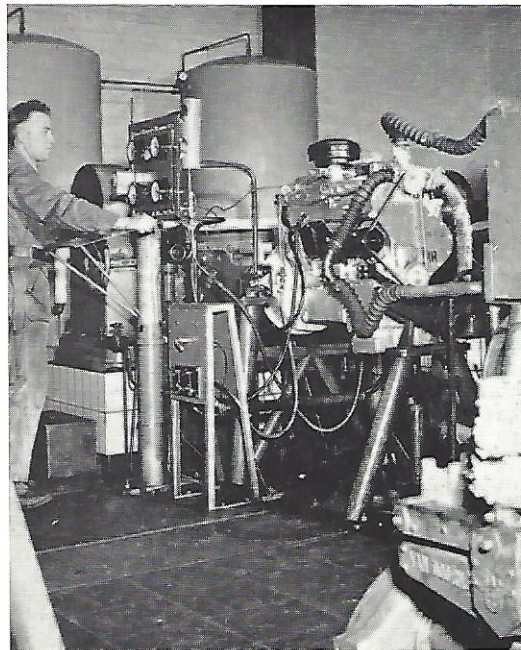
roeders Van Doorne te Eindhoven met de
gwagen. Dit gebeurde in een eenvoudig
In de loop der jaren is dit uitgegroeid tot
, waar niet alleen aanhangwagens en op-
maakt. De eerste stappen op dit gebied

al in de geschiedenis van de Van Doorne's
tiefabriek werd officieel geopend. De „A”

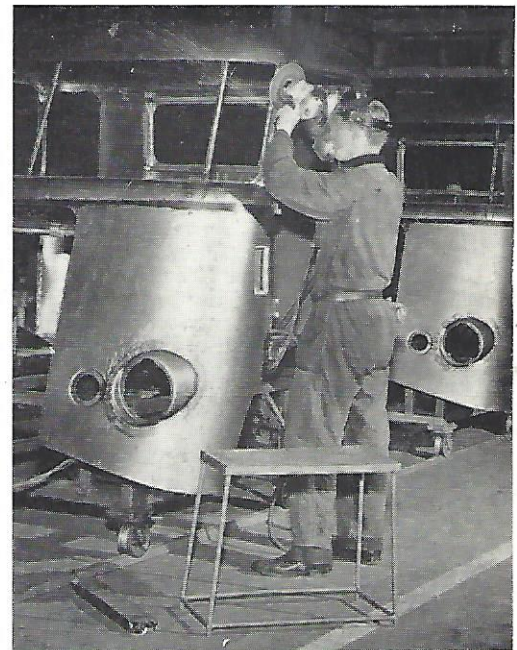
wagen legt men zich tegenwoordig speciaal
cks, tankwagens, bestelauto's, touringcars,

gebied van de aanhangwagenbouw, zoals
en trekker alsmede de vacuümremmen,
bied gedaan. In 1947 demonstreerde de
schuifbare motor”. Dit is een constructie
aar seconden, zonder dat een enkele bout
, op een slede naar buiten kan worden
g veelvuldig toegepast.

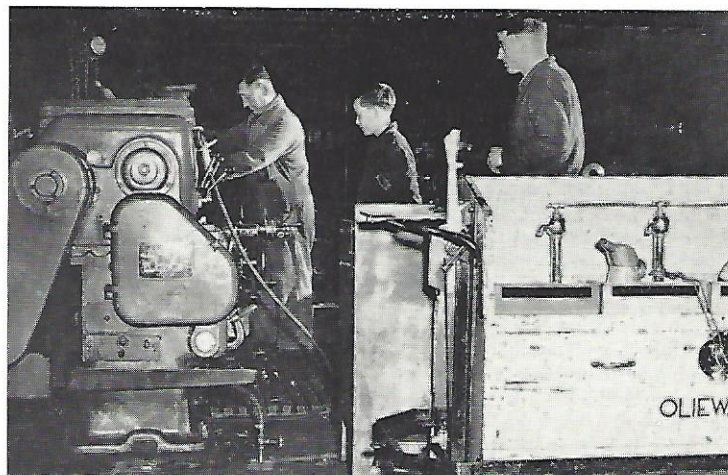
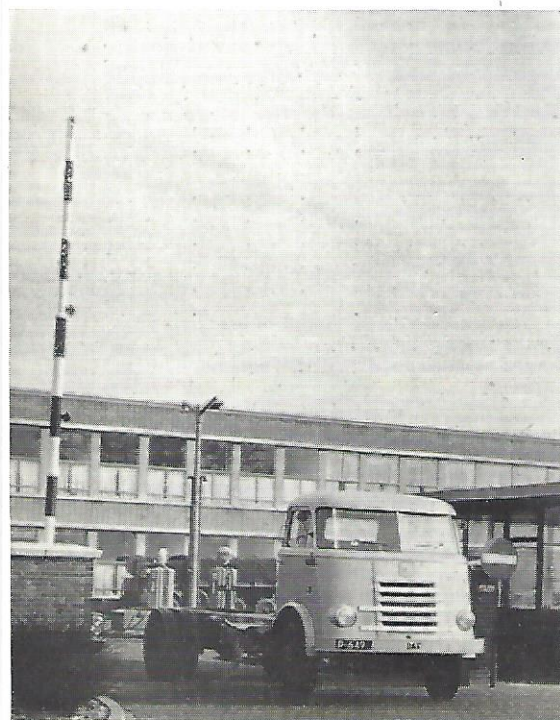
n van Shell Nederland N.V. voor de bouw
et deskundigen van Shell Nederland N.V.
n werd een nieuw produkt geboren, de
a. Uit het bovenstaande blijkt wel dat de
drijf is waar muziek in zit. Personenauto's?
edenk: DAF-dromen zijn zelden bedrog!



Een gedeelte van de motoren-inloophal; motoren
worden hier met behulp van de waterrem
getest op vermogen en brandstofverbruik.



Een cabine wordt bijgewerkt.



Het doorsmeerwagentje vervult een onmisbare functie in de fabriek.

Een oplegger verlaat de fabriek.

Noordzeekanaal. (De hoeveelheden olie zijn uitgedrukt in tonnen van 1000 kg).

		Aantal binnen- gekomen ge- laden tankers	Aangevoerde hoeveelheid olie	Aantal vertrok- geladen tankers	Uitgevoerde hoeveelheid olie	Doorvoer naar het binnen- land
1955	Jan./Juni	32	172.339	13	26.012	29.786
1954	Jan./Juni	59	116.860	25	27.340	17.560
1954		99	159.701	38	30.654	44.142
1953		59	56.874	47	19.104	5.230
1952		31	67.345	29	16.151	8.554
1951		57	376.333	36	1.782	37.637
1950		42	403.785	11	2.398	21.753
1949		40	132.037	20	9.121	1.625
1948			344.972		52	—
1947			300.207		668	4.556
1946			96.378		209	4.019

Vrij vertaald uit: Wyt's Digest.

Ten gerieve van die leden van ons zeevarend personeel die tijdens de tweede wereldoorlog in Azië geïnterneerd zijn geweest, laten wij onderstaand de officiële publikatie, die in de nederlandse dagbladen is verschenen, volgen:

OFFICIËLE PUBLIKATIE.

Bekendmaking van het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

De tussen Japan en Nederland onlangs gesloten overeenkomst krachtens welke door de Japanse regering gelden ter beschikking zullen worden gesteld voor het doen van een uitkering aan burgerpersonen-Nederlanders, die — ongeacht leeftijd — tijdens de oorlog door de Japanners in Azië geïnterneerd zijn, is thans van kracht geworden. Tot het doen van bedoelde uitkeringen kunnen derhalve thans de nodige maatregelen worden genomen. Degenen, die tijdens hun internering Nederlander waren, doch nadien een andere nationaliteit hebben verworven, zijn ook deelgerechtigd. Degenen, die tijdens de internering Nederlandse onderdanen waren, en thans het Nederlanderschap bezitten, zullen eveneens als deelgerechtigd worden aangemerkt. Naar schatting zal de uitkering, waarvan door Nederland geen belasting zal worden geheven, per persoon ongeveer f 300,— bedragen. Het juiste aantal ex-geïnterneerden is niet bekend. Derhalve kan het bedrag, waarop ieder belanghebbende recht kan doen gelden, niet reeds thans worden vastgesteld.

Voor de uitkering komen in aanmerking:

1. Zij, die vóór 15 augustus 1945 gedurende tenminste in totaal zes maanden door de Japanners in Azië geïnterneerd zijn geweest. Met internering wordt gelijkgesteld, de aanhouding in gevangenissen of andere als zodanig gebezigde gebouwen, anders dan terzake van strafbare feiten vallende onder het gewone strafrecht. Onder strafbare feiten worden niet verstaan zodanige, welke kennelijk zijn begaan met het doel daarmede de bezetter afbreuk te doen.
2. Zij, die ten aanzien van de duur van internering of aanhouding niet aan het vereiste onder 1. voldoen, doch die ten gevolge van mishandeling door, of op last van de Japanners gepleegd, blijvend in hun gezondheid werden geschaad.
3. de gezamenlijke erfgenamen(n) en rechtverkrijgende(n) van allen die in Japanse internering c.q. aanhouding zijn overleden.
 - a. Personen, die bij de aanvang der internering meerderjarig waren en tijdens de internering geen kinderen te hunnen laste hadden;
 - b. Personen, die tijdens de internering wettige, gewetigde of wettelijk erkende natuurlijke kinderen, pleegkinderen en/of stiefkinderen te hunnen laste hadden;
 - c. Personen, die bij de aanvang der internering minderjarig waren, doch geboren zijn voor 1 juni 1935.
4. de gezamenlijke erfgenamen(n) en rechtverkrijgende(n) van de onder 1 en 2 bedoelde personen.

Het ministerie van Buitenlandse Zaken verzoekt alle belanghebbenden zich per briefkaart te melden bij de Directie Overgangszaken Indonesië (Bureau Japanse Uitkeringen aan Ex-geïnterneerden), Hooftskade 1, 's-Gravenhage.

Door of voor iedere ex-geïnterneerde die voor 1 juni 1935 geboren is dient een afzonderlijke briefkaart te worden in-

gezonden. **Dringend** wordt verzocht op de achterzijde van de briefkaart **uitsluitend** te vermelden (in blokletters):

Naam en voornamen van de ex-geïnterneerde;
geboortedatum en -plaats;
huidige adres (volledig);
een der letters a, b of c als bovenvermeld.

(Om vertraging te voorkomen wordt verzocht nauwkeurig na te gaan tot welke der groepen a, b of c men meent te behoren).

Ingeval de briefkaart wordt ingezonden door een nabestaande, dient te worden vermeld tot welke groep de overledene heeft behoord en aan de adreszijde bovendien te worden vermeld: naam, voornamen en adres van de afzender. Na ontvangst van de briefkaart zal aan belanghebbende, een op zijn/haar groep betrekking hebbende vragenlijst worden toegezonden. Met aanmeldingen, welke ingezonden werden voor het verschijnen van deze publikatie, kan om administratieve redenen geen rekening worden gehouden.

Ministerie van Buitenlandse Zaken, afdeling Rehabilitatie Indische Oorlogsslachtoffers, Nobelstraat 10, 's-Gravenhage

Wijziging uren van openstelling.

Met ingang van 15 juli 1956 worden de uren van openstelling voor het publiek als volgt gewijzigd: maandag, woensdag en vrijdag des voormiddags van 9 tot 12 uur. Bezoeken buiten deze uren alleen na persoonlijke oproeping.

* * *

Aan alle oud-leerlingen van de heer V. Bakker

Op 20 juni 1956 nam de heer Bakker afscheid van de R.Z.V.S. Door een samenloop van omstandigheden was dit bij weinigen van zijn oud-leerlingen bekend geworden. Desondanks gingen er toch stemmen op om onze heer Bakker alsnog een stoffelijk blijk van onze waardering en dankbaarheid te geven.

Hoewel de tijd zeer kort is meenden enigen zijner oud-leerlingen het initiatief te moeten nemen en een klein Comité te moeten oprichten om tot bovengenoemd doel te geraken. De Directeur van de R.Z.V.S. is zo welwillend ons op 24 november 1956, des Zaterdagmiddags te 15.00 uur, de school ter beschikking te stellen, ten einde ons de gelegenheid te geven de heer Bakker een huldeblijk aan te bieden. Daarom roepen wij allen, die er precies zo over denken, op om ten spoedigste een geldelijke bijdrage te zenden aan ons Comité, onder gironummer 619034 ten name van de Directeur der Rotterdamse Zeevaartschool, met vermelding: „Huldiging Hr. Bakker”. Vergeet U deze vermelding vooral niet, ter voorkoming van verwarring. Gaarne zien wij tegen 1 november een lijstje met de namen der gevers tegemoet, alsmede een berichtje of U al dan niet op genoemde dag aanwezig zult zijn; (ook de dames zijn welkom!). Correspondentieadres: D. J. Gorseman, Hoflaan 86, Rotterdam. Maar doe het, zoals de heer Bakker ons leerde: doe het vlug en goed, want de tijd dringt. Zeevarenden op zee, machtigt Uw rederij; zeevarenden aan de wal en oud-zeevarenden, vult Uw girobiljet in. Ook aange tekende brieven zijn welkom. Wij geven U de verzekering, dat wij er hard voor willen werken. Bij voorbaat hartelijk dank.

COMITÉ HULDIGING HEER BAKKER.

Uit de „Brainbox”

1. In een kast liggen 12 paar bruine en 12 paar zwarte sokken los door elkaar. Hoeveel sokken zou men uit de kast moeten pakken, om zeker te zijn dat men tenminste een paar daaronder heeft?
2. Nu het visseizoen weer in volle gang is, is het volgende raadsel actueel. Een roeiboot drijft in een vijver en de hengelaar die erin zit heeft daar als anker een grote steen in liggen. Als de hengelaar de steen overboord gooit, wat gebeurt er dan: stijgt het peil van het water, zakt het peil van het water, of blijft het gelijk?
3. Drie jongelui hebben samen een flat gehuurd voor f 30,- per week. Iedere week geven zij de liftbediende f 10,- per persoon, waarna deze zorgt voor afdoening bij de huisbaas. Met Kerstmis is de huisbaas in een extra goede bui en bij het innen van de huur voor die week geeft hij de liftbediende f 5,- terug, met het verzoek die aan de 3 jongelui terug te geven. De liftbediende ziet geen kans deze f 5,- in drie gelijke delen te verdelen en besluit iedere huurder f 1,- terug te geven en steekt de resterende f 2,- in zijn zak. Als de huurders dus elk f 1,- terug krijgen, hebben zij in feite betaald f 9,- huur voor die week. (f 10,- min f 1,- = f 9,-). Een rekensommetje geeft dus het volgende beeld:

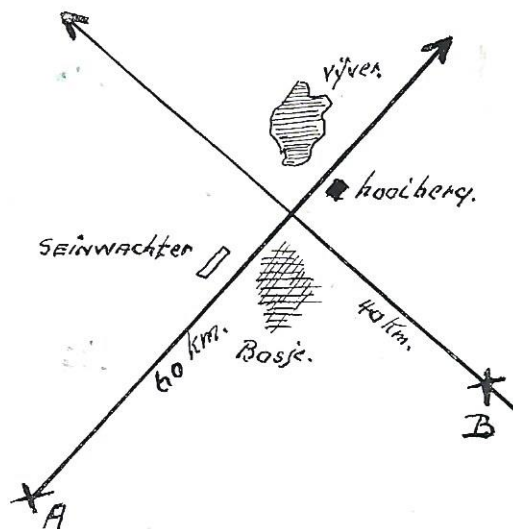
Huurders $3 \times f$ 9,-	f 27,-
Liftbediende	f 2,-
Totaal	f 29,-

Waar is de 30ste gulden gebleven?

4. Hoeveel groeven zitten er op een langspeelplaat van 30 cm diameter?
Gegevens: Het speelgedeelte begint 4 mm van de buitenzijde van de plaat.
Het speelgedeelte eindigt 7 cm van het middelpunt.
De draaisnelheid is $33 \frac{1}{3}$ per minuut.
De speelduur van de plaat is 28 minuten.
5. Op een kruispunt van twee spoorlijnen woont een seinwachter op 50 meter van het kruispunt, terwijl zich aan

de andere kant van dit kruispunt op 10 meter afstand een hooiberg bevindt. Uit plaats A, 60 km van het kruispunt gelegen, vertrekt een trein met een snelheid van 60 km per uur, terwijl op het zelfde ogenblik uit plaats B, 40 km van het kruispunt gelegen, een trein vertrekt met een snelheid van 40 km per uur. Het behoort tot de taak van de seinwachter om vlak voor het moment dat de treinen het kruispunt naderen, de trein uit B, die het langzaamst rijdt, te doen stoppen totdat de trein uit A voorbij is. Op een gegeven dag bemerkt de seinwachter dat juist op het moment dat de treinen de kruising naderen en hij het sein op onveilig moet zetten voor de trein uit B, de installatie weigert.

Wat voor maatregelen neemt de seinwachter?



*) Voor de antwoorden, zie elders in dit blad.

Autorijles

Alhoewel het opschrift van dit artikel u vermoedelijk doet uitroepen: „Wat heb ik daar nu mee te maken” wil ik u toch de volgende regelen niet onthouden, want men kan nooit weten hoe één en ander nog eens te pas kan komen in de toekomst en een gewaarschuwd man telt voor twee.

Sinds enige jaren verheug ik mij in het bezit van een vierwielig motorvoertuig. Wanneer mijn echtgenote en ik uit rijden gingen bestond haar werkzame aandeel uit: het plaatsnemen, het tevreden bekijken van het landschap dat achter de ruitjes aan haar oog voorbijtrok en het van tijd tot tijd lelijke — en meestal niet herhaalbare — dingen zeggen over mede-weggebruikers.

Ik deed volgens haar mening ongeveer hetzelfde, alleen wat eenzijdiger wat het kijker betreft, nl. meestentijds recht vooruit op de weg en misschien nog een tikkeltje kernachtiger wat het mompelen van on-oirbare verwensingen aanging. Verder was het enige verschil dat ik ondertussen nog wat aan knopjes morrelde en aan het stuurkje draaide. Zo dacht zij het altijd, maar o... wat bleek zij zich te hebben vergist toen ik het op me had genomen om haar de rijkunst bij te brengen.

Er bestaat nl. een enorm verschil tussen het zitten achter het stuur en zitten op het stoeltje ernaast. Het grootste verschil is wel dat je het op die chauffeurs-plaats zo móórdend druk hebt. Zoals mijn echtgenote het beschreef is het zoiets als wanneer je in de keuken bezig bent met het bereiden van een lekkernij die 100 % zorg en toewijding nodig heeft, terwijl dan tegelijkertijd de telefoon gaat, de melkboer aan de deur staat en de jongste spruit hardnekkige pogingen doet om heel even van de trap te vallen. Dan krijg je hetzelfde gevoel van: wat doe ik nu het eerst, dit kan niet in de steek worden gelaten, maar dát moet ook gebeuren en je belandt in het stadium van met je armen zwaaien en hard gillen. Dit moet men natuurlijk net niet doen in een zich

voortbewegend motorvoertuig.

Er is behalve die hoogfrequentie nog iets naars en dat is, het feit dat ik, die gewoon ben om achter het stuur te zitten, er nu letterlijk en figuurlijk naast zit. (Je voelt je op die andere stoel werkelijk soms opgelaten!)

Normaal ben ik geen ongeschikte knaap, in ieder geval werd ik lange jaren geleden uitverkoren boven andere niet ongeschikte knaapjes, om de rest van mijn leven naast haar te slijten. En nu moest u me horen: „Mens, haal dat been van die koppeling weg”. Mijn vrouw schrikt en zegt deemoedig: „Maar waarom nou, straks moet ik er tóch immers weer op duwen, dan kan ik hem er beter oplaten”. „Néé!, je molt mijn koppelingsplaten. Gas geven!! Zit niet midden op de weg, er zijn toevallig nog een paar meer auto's op de weg. In de vierde schakelen!”

„Vier? Waar zit die nou ook weer? O, ja, rechts beneden. Zit je nou wel dat ik toch die koppeling weer moet indrukken!”

Er klinkt iets triomferends in haar stem. Toch gelijk! Krek, krek, zegt de versnelling en ze kijkt me schuldig aan als ze ziet dat ik erbij zit alsof mij zonder verdoving een arm wordt afgezet. Onderwijl legt zij een nieuwe koers voor, recht op de berm af. Met een snauw trek ik het stuur weer recht en vertel haar dat ze beslist afstand van een bekend soort herkauwende viervoeter. Het liefste zou ze nu één van de twee volgende dingen doen: die auto met een flinke klap tegen de eerste de beste dikke boom plaatsen, zodat rijlessen voorlopig van de baan zijn of in tranen uitbarsten en naar haar moeder verlangen. (Plotseling dringt het tot haar door dat, toen ze beloofde mij te volgen „for better and for worse”, ze nooit geweten had dat het „worse” zó „worse” kon zijn). Maar wat kon ze doen, geen van beide, ze moest door gaan...

Toen het dan eindelijk lekker ging, zo'n 70 km op een

rechte door andere automobilisten nog niet ontdekte weg, zei ik plotseling: „Richtingaanwijzer uit. Remmen. Stoppen. Overnieuw, starten, koppeling in, zet 'm in zijn achterruit en rij dat weggetje in”.

„Waar is de achterruit ook weer?” „Helemaal links en naar je toe trekken”. Langzaam op laten komen, beetje gas... ja, doe maar, hij bijt niet”.

Om beter door de achterruit te kunnen zien ging ze een beetje verzitten en steunde flink op haar rechtervoet...

Gevolg: met een moordgang schoten we dwars over het „rustieke” weggetje heen en kwamen met een flinke klap in de struiken terecht. Wij stonden als in een loofhut en ik geloof werkelijk dat mijn vrouw nog het idee had om te gaan denken dat dit eigenlijk de beste plaats was om haar gebroken zenuwen te stillen met een piratje.

Hier kwam echter niets van, want ook mijn spreekwoordelijk geduld was naar de haaien. Richtingaanwijzer leek meer op kerstboomversiering en hoe die wagen weer op de weg te krijgen?

Ik heb na deze les maar een knipkaart bij een autorij-school genomen en één voor de tram in geval zij niet mocht slagen, maar een ding kan ik u raden, leer zelf je echtgenote niet autorijden en zeker niet in je eigen wagen. Het is ruïneus voor je huwelijksgeluk en je auto — alhoewel je de laatste meestentijds nog wel kan laten repareren.



Nu wij in de voorgaande regelen hebben getracht u wegwijs te maken in het geven van autorijles, willen wij u het volgende — waar gebeurde — verhaal niet onthouden.

Een kleine Fiat 500 — alias „Wegluis” — staat wegens benzinegebrek langs de kant van een autoweg. Een grote zware Mercedes — 300 SL — passeert, stopt en vraagt of hij kan helpen. Het resultaat is dat de Mercedes de kleine Fiat op sleeptouw neemt naar het eerstvolgende benzinstation.

Terwijl de Mercedes met een rustig gangetje over de weg rijdt met de kleine Fiat achter hem aan, passeert een Ferrari en dat kan de Mercedes niet op zich laten zitten. Hij geeft dus vol gas en al spoedig ontspant zich een geweldige race tussen de Mercedes en de Ferrari.

In de hitte van de race vergeet de Mercedes helemaal dat hij de kleine Fiat achter zich aan heeft en vliegt het benzinstation voorbij. Juist op dat moment kijkt de bediende van het benzinstation naar buiten en ziet in razende vaart voorbij gaan: een Ferrari, dan een Mercedes, gevolgd door een kleine Fiat.

Hij belt onmiddellijk zijn collega van het volgende benzinstation op en vertelt wat hij zo juist heeft gezien, met het verzoek om bij het passeren van de racewagens hem direct op de hoogte te brengen van de stand van de race op dat moment.

Enige minuten later belt zijn wild enthousiaste collega hem op en zegt dat hij nog nooit zo'n race in zijn leven

gezien heeft. Hij vertelt hem: „Toen zij hier voorbij kwamen lag de Mercedes aan de kop, op de tweede plaats lag de Fiat en op de derde plaats de Ferrari, maar de stand zou wel spoedig veranderen, want de Fiat toeterde als een gek om er voorbij te komen”.

WIST U DAT . . .

... de *Esso Standard* (België) S.A. een tanker van 40.000 ton draagvermogen heeft besteld in Zweden. Dit schip zal een lengte van 213 meter krijgen en een dienstnelheid van 17 mijl. Het zal het grootste schip van de Belgische koopvaardijvloot worden.

... het m.s. „*Andrapoera*” van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd na ruim 30 jaar trouwe dienst verkocht is aan een Italiaanse koper. Het schip is inmiddels uit Rotterdam vertrokken teneinde elders in de wereld, onder een andere naam, een nieuwe thuishaven te vinden.

... het haven radar-systeem voor Rotterdam en de Nieuwe Waterweg in de komende herfst in gebruik zal worden genomen. Drie stations zijn reeds voltooid.

... dat Vlissingen sinds kort weer is opgenomen in het transatlantische verkeer naar Venezuela en Midden-Amerika. Passagiers kunnen daar thans weer embarqueren, er wordt geen lading verwerkt.

... een der in Japan in aanbouw zijnde mammoettankers, waarvan wij gewag maakten in ons maart-1956-nummer, op 8 augustus is tewater gelaten. Het draagvermogen bedraagt 84.730 ton en de lengte o.a. is 235 meter. Bij de doop ontving het schip de naam: „*Universe Leader*”.

In verband met de grote diepgang — 55 voet — is gebruik van het Suez- en Panamakanaal voor dit schip uitgesloten. Vermoedelijk zal het worden ingezet op het traject Perzische Golf—Oostkust van Noord-Amerika.

4. Een groep.
5. Hij haalt zijn oude vader, zet die boven op de hooiberg en zegt: „Nu zul je een ongeluk zien, zoals je nog nooit van je leven hebt gezien”.

Huisbaas ontvangt
Lifbediende
Huiders $3 \times f 1,-$
f 3,-
f 2,-
f 25,-
Totaal f 30,-

3. Dit is heel eenvoudig indien men het rekensommetje anders opzet:

1. Indien men 3 sokken pakt, heeft men altijd een paar.
2. Het peil van het water zakt, omdat de steen in de boot door zijn gewicht een grotere waterverplaatsing veroorzaakt dan in het water, waar hij uitsluitend zijn volume verplaatst.

Antwoorden.
UIT DE „BRAINBOX”.

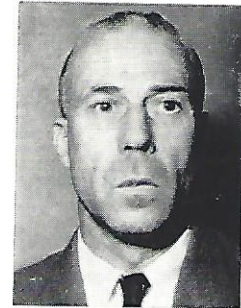


De bouw van de motorstrandreddingsloep „*Willem Horsman*”, die, zoals wij in het januari 1956 nummer vermeldden, aan de K.N.Z.H.R.M. ter gelegenheid van de dienstdienststelling van het s.t.s. „*Vasum*” werd aangeboden, vordert gestadig. Hierboven en hiernaast ziet u hoever men met de bouw was gevorderd — in juli. De officiële overdracht zal in september 1956 plaatsvinden.



I. Roos
Gezagvoerder
1926-3.8-1956

Onze Jubilarissen



B. J. Schoonheydt
Hoofdwtk.
1926-30.8-1956



J. Rijkeboer
1e Stuurman
1946-2.8-1956



W. A. Spoel
Gezagvoerder
1936-1.8-1956



C. A. B. v. Santvoord
Gezagvoerder
1936-26.8-1956



H. Th. de Zwart
3e Wtk.
1946-2.8-1956



W. A. Kleine
1e Stuurman
1946-6.8-1956



J. Mos
1e Stuurman
1946-8.8-1956



J. v. d. Meyde
2e Wtk.
1946-9.8-1956



H. v. Klaveren
3e Wtk.
1946-20.8-1956



T. H. J. Feldberg
2e Wtk.
1946-22.8-1956



W. v. Brakel
1e Stuurman
1946-22.8-1956



E. F. Beuerle
2e Stuurman
1946-30.8-1956



H. Th. Wigmans
Chef Hofmeester
1946-31.8-1956

Wij nemen afscheid van....



A. Penning.



C. Willijns.

Kapitein A. Penning verliet de dienst der Maatschappij per 1 september 1956. Op 22 juni 1925 trad hij in dienst en zijn eerste schip was het s.s. „Scopas”, op welk schip hij te Southampton monsterde op 8 juli 1925. Op 1 januari 1941 werd hij tot permanent Gezagvoerder aangesteld, na sinds 6 maart 1939 in die rang te hebben gevaren. Gedurende de oorlogsjaren was hij in Java geïnterneerd. Zijn laatste schip was het s.t.s. „Kabylija” van welk schip hij het commando overdroeg op 31 mei 1956 te Rotterdam.

Kapitein G. Willijns zal met ingang van 1 oktober a.s. de dienst der Maatschappij met pensioen verlaten. Kapitein Willijns trad in dienst op 5 juli 1927 en zijn eerste schip was het s.s. „Liseta” aan boord van welk schip hij als 3de stuurman monsterde te Monfalcone. Na de diverse rangen te hebben doorlopen kreeg hij zijn eerste commando op de

„Lucita” op 24 augustus 1949. Op 1 januari d.a.v. volgde zijn aanstelling tot permanent Gezagvoerder. Op 29 december 1954 droeg hij te Singapore het commando van zijn laatste schip, de „Tibia”, over.

...maar wij stellen u voor aan...

De volgende 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 B.M. Zij werden inmiddels tewerkgesteld aan boord onzer schepen: A. J. Bakker, A. H. Booms, S. A. Broek, C. H. J. van Dijk, K. Frankfort, L. H. Klippel, J. Koorevaar, M. de Niet, H. M. Reine. De heren W. van Kemp en J. van der Vlies werd het diploma als Assistent-Scheepswerktuigkundige uitgereikt, terwijl door de heer D. J. van de Scheur, aan de academie „Minerva” te Groningen, het getuigschrift A.M. werd behaald.

Wij wensen hun ter gelegenheid hiervan veel succes en een voorspoedige carrière toe.

CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER „KONINKLIJKE/SHELL” (C.N.O.O.K.S.).

Thans kan worden medegedeeld dat de eerstvolgende reünie van de club zal plaatsvinden op woensdag 26 september 1956 in het Carlton Hotel te Amsterdam.

De leden zullen te zijner tijd de gebruikelijke convocatie ontvangen. secretaris/penningmeester.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 17-7-'56: A. de Coninck, 5e wtk. met Mej. M. J. v. 't Westeinde;
- 19-7-'56: F. J. Kilian, 3e stm. met Mej. C. E. M. Oomen;
- 24-7-'56: A. Spuybroek, 4e wtk. met Mej. A. v. d. Broek;
- 2-8-'56: G. J. van Hulst, 5e wtk. met Mej. R. van Drie;
- 7-8-'56: D. Meurs, 5e wtk. met Mej. H. J. Wimmers;
- 9-8-'56: J. E. Rakers, 3e stm. met Mej. A. Kaan;
- 10-8-'56: G. Arkema, 2e stm. met Mej. J. A. de Blécourt;
- 21-8-'56: B. van Hardeveld, 3e stm. met Mej. W. Hoeksema.

Geboren:

- 11-7-'56: Barend August, zoon van A. B. C. Verveer, 3e stm. en Mevr. M. G. C. Verveer-Jansen;
- 12-7-'56: Judy en Irene, dochters van H. E. Glansbeek, 1e stm. en Mevr. J. Glansbeek-Boden;
- 19-7-'56: Bastiaan Cornelis, zoon van B. C. den Exter v. d. Brink, 2e stm. en Mevr. C. L. den Exter v. d. Brink-v. d. Plas.
- 25-7-'56: Peter Ferdinand, zoon van G. F. de Boer, 2e stm. en Mevr. E. de Boer-Ruytenschildt.

VLOOTMUTATIES.

gedurende de maand juli 1956.

In Nederland gearriveerd:

Gezagn.: A. J. de Bruyn, R. J. Datema, N. P. J. van Doorn, J. J. Grootveld, C. W. van Hardeveld, J. Lous, W. C. v. d. Wagt, C. Welboren; 1e stl.: P. J. Kalkman, R. E. v. d. Miesen, F. J. Nieuwenhuis, H. den Ouden, J. van Westerhoven; 2e stl.: H. Hooijer, J. P. de Kat Angelino, A. Post, H. Verhoef; 3e stl.: E. J. Evenaar, P. Hoogesteger, E. Moll, H. K. Paauw, J. J. Runnenburg, A. Stolk, H. A. de Visser; 4e stm.: J. P. de Leeuw van Weenen; Hfdwtk.: H. I. Clowting, Th. v. d. Gaast, J. J. Hester Jr., J. v. d. Hoek, W. J. Urban; 2e wtk.: J. M. Hittenhausen, H. J. Melse, G. Vis van Heemst; 3e wtk.: J. H. Engelshoven; F. Krabben, D. C. Kramer, F. in 't Veld; 4e wtk.: R. M. F. v. d. Berg, J. H. M. Schrijver;

5e wtk.: W. A. M. Bouma, W. F. J. Bousen, J. Bunders, A. Hasper, B. Veldhuis, L. J. Welting; bootsman: Ph. de Vries; timmerlieden: W. J. van der Steenhoven en J. J. P. Termaten; voorman: N. van der Steen; pomplieden: C. W. v. d. Klooster en J. J. J. Driessen; chef hofmeester L. H. H. L. Leithuyser chef kok J. C. de Monkel.

TWERKSTELLINGEN.

m.s. „Clavella”: Gezagn.: P. J. Boudier; Hfdwtk.: J. H. H. van Maastrigt; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): A. H. Schulpzand; 5e wtk.: J. W. G. Goldman, W. C. H. M. de Kok.

m.s. „Coryda”: Hfdwtk.: H. J. Hiemstra.

m.s. „Crania”: 3e wtk.: W. H. Schermer; chef-kok: J. Vogelzang.

s.t.s. „Kellia”: Gezagn.: P. A. Koops; stm.ll.: C. N. P. M. van Koningsbruggen; Hfdwtk.: P. Vis van Heemst; extra 2e wtk.: J. Prins (voor training); bootsman: H. Baris, timmerman: M. van Vessem; voorman: M. van der Leek; pompman: B. de Kaste; chef hofmeester: J. Kooi; chef kok: C. van Eyk.

s.t.s. „Kenia”: 5e wtk.: P. J. de Lange; pompman: W. F. Neyts.

s.t.s. „Khasiella”: chef-kok: S. Koper.

s.t.s. „Kopionella”: 4e stm.: T. de Lijster.

t.e.s. „Korotia”: 1e stm.: W. A. Kleine.

s.t.s. „Korovina”: Hfdwtk.: J. J. Hester Sr.; timmerman: C. Molendijk.

m.s. „Sunetta”: 4e wtk.: P. C. Menting.

m.s. „Taria”: 4e stm.: L. Becker.

t.e.s. „Theobaldius”: bootsman: A. Vooy; timmerman: L. J. de Kok; voorman: B. Verburg; pompman: A. Ouwens; chef hofmeester: H. T. Wigman; chef kok: M. Blok.

s.t.s. „Vasum”:

3e stm.: H. N. A. Snel.

Op Curaçao tewerkgesteld:

2e stm.: A. de Visser (ex ENA); 3e stm.: P. G. G. Rietmeyer; 4e stm.: D. van Heel (ex Kalydon); 3e wtk.: A. Baljet (ex Rotula); 4e wtk.: J. van Duuren (ex Ondina); 11 wtk.: J. v. d. Tempel (ex Camitia).

Naar de Oost vertrokken:

Gezagn.: R. India; 2e stm.: D. Fransen; 4e stm.: R. Jousma; Hfdwtk.: A. A. Goedhart, B. J. Schoonheydt; 2e wtk.: A. Kievit, E. M. C. de Vries; 3e wtk.: C. E. G. Hogendijk; 4e wtk.: R. Priem, A. Spuybroek, C. L. H. Stocking Korzen; 5e wtk.: H. P. v. d. Bilt, J. H. G. Grummels.

Naar de West vertrokken:

1e stm.: J. Kramer; 2e stm.: G. F. de Boer; Hfdwtk.: B. Flenter; 3e wtk.: D. J. H. de Haas.

Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: G. F. de Boer, dipl. 1e stm. G.H.V.; 2e wtk.: F. F. Walthuis, theor. ged. v. h. dipl. „C” als scheepswtk.; 3e wtk.: J. B. M. Ouwens, theor. ged. v. h. dipl. „B” als scheepswtk.; 5e wtk.: A. Spuybroek, dipl. „A” als scheepswtk.; 11 wtk.: T. J. G. Dünnwald, dipl. als Ass. scheepswtk., H. Kingma, J. W. Wildschut, Voorl. Dipl. als scheepswtk.

Gepromoveerd tot:

4e wtk.: A. Spuybroek; 5e wtk.: T. J. G. Dünnwald, H. Kingma, J. W. Wildschut; timmerlieden: L. J. de Kok en C. Molendijk; pompman: H. J. Kuiper; chef hofmeester: H. T. Wigman.

Terug uit militaire dienst:

4e wtk.: R. Priem; 5e wtk.: M. P. Bekkens.

Nieuw aangenomen employé's:

4e stl.: L. Becker, T. de Lijster; stm.ll.: M. A. Busker, C. N. P. M. van Koningsbruggen; 5e wtk.: H. P. v. d. Bilt.

In dienst getreden:

timmerman: J. Verbaan; voorman: J. M. A. Verbruggen.

Met pensioen:

Gezagn.: D. Quartel.

De dienst der maatschappij verlaten:

2e stl.: J. P. C. Hillen, H. Verhoef; 4e stm.: J. P. de Leeuw van Weenen; 3e wtk.: J. A. Jansen; 4e wtk.: J. Th. N. Douwes; 5e wtk.: W. Peckes, W. P. C. v. d. Jeugd, R. G. W. Wilm; 11 wtk.: A. J. Albinus; pompman: N. M. J. Breeker; chef kok L. F. Rose.