

# van voor de vloot

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.

Administratie: Mej. E. R. Vomberg



Het vlaggeschip van Shell Tankers Ltd., het ca. 67000 ton metende s.s. „Serenia”, liep op 24 juli jl. „Europoort” binnen.

## Overdenking bij het laatste nummer van „Van en Voor de Vloot”

Het laatste nummer van „Van en Voor de Vloot” . . .

Onze gedachten gaan onwillekeurig terug naar het schuchtere begin van de rubriek van die naam. Dat was in het oktobernummer 1948 van het maandblad „Olie”, waarin we van de hand van de toenmalige redacteur W. H. P. Feenstra o.m. lezen:

„Ten einde aan de vele wensen tegemoet te komen die in de laatste tijd — vooral van de zijde der zeevarenden — zijn geuit, heeft de redactie besloten om te beginnen met dit eerste nummer van de 2e jaargang aan de zeelieden onder onze lezers „hun eigen hoekje” te geven.”

Hij wees er vervolgens op dat, zoals de naam aangeeft, de rubriek in de eerste plaats „van” en pas in de tweede plaats „voor” de vloot bedoeld was. De praktijk zou uitwijzen dat deze volgorde iets te optimistisch gezien was!

Het „vloothoekje” met de redactie waarvan de heer J. Benne werd belast, besloeg toen drie bladzijden.

Onder redactie van de opvolger van de heer Benne, de heer E. van 't Slot, verscheen „Van en Voor de Vloot” in februari 1953 voor het eerst als een afzonderlijke, uit vier pagina's bestaande, bijlage van het maandblad „Olie”. Dit zou zo blijven tot onder redactie van de heer B. J. Jaquet, aan wie de heer Van 't Slot, in verband met zijn vertrek naar Singapore, in september 1954 de pen overdroeg, ons maandblad in december d.o.v. voor het eerst met twaalf pagina's verscheen, wat, enkele „uitschieters” daargelaten, de omvang van ons blad tot en met dit laatste nummer gebleven is. Na de heer Jaquet volgde de heer W. B. Kruysmulder (oktober 1955/oktober 1959) die op zijn beurt plaats maakte voor de huidige redacteur.

Wanneer wij de jaargangen van „Van en Voor de Vloot” doorbladeren, beleven wij weer het wel en wee van onze vloot in de circa 13 jaar die achter ons liggen. Schip voor schip zien wij, van de „Mitra” af, het tonnage van onze vloot groeien van 37 schepen (exclusief de C.S.M.-vloot) met een totaal draagvermogen van 329.158 ton op 1 januari 1949 (gemiddeld 8.896 ton per schip) tot 37 schepen met een totaal draagvermogen van 864.806 ton op 1 augustus van dit jaar (gemiddeld 23.373 ton per schip), een gemiddelde stijging per schip van ca. 14.500 ton.

Waren in de eerste jaren na de oorlog de beide 15.000 tonners „Taria” en „Tibia” de grootste schepen van onze vloot, allengs werd het tonnage opgevoerd via 18, 33, 39 en 49.000 tot 65.000 ton, en onlangs werd reeds door de heer Wilkinson, een der directeurs van de Koninklijke/Shell Groep aangekondigd dat door de Groep een aantal 80.000 tons tankschepen op lange termijn gecharterd zal worden.

In het februari-nummer 1955 lezen wij het verslag van de door H.K.H. Prinses Beatrix verrichte doop en tewaterlating van ons vorige vlaggeschip, het s.s. „Vasum”, dat inmiddels, zoals ons nog vers in het geheugen ligt, werd opgevolgd door de „Ondina”, waarvan H.K.H. Prinses Irene doopmoeder is. Vele namen komen wij tegen van oude schepen die uit de vaart genomen moesten worden, namen waaraan voor onze zeevarenden zo vele herinneringen verbonden zijn.

Vertrouwde Maatschappij-namen als N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” en N.V. Nederlands-Indonesische Tankvaart Maatschappij verdwenen, en als nieuwe ster aan het firmament verscheen op 14 december 1954 Shell Tankers N.V., eerst slechts als reder van de Nederlandse Groepsvloot, later (m.i.v. 1 januari 1960) ook als eigenaar van de oorspronkelijke „Corona”-schepen, met daarnaast als eigenaar van de schepen van ons tweede en — voorlopig tevens — laatste nieuwbouwprogramma de Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen N.V.

Shell Tankers (Verre Oosten) N.V. die op 31 december 1959 werd opgericht zou slechts een kort bestaan beschoren zijn.

Tussen dit zakelijk nieuws door lezen wij namen van mannen die nauw bij onze vloot betrokken waren en die inmiddels gepensioneerd werden of ons, soms in de kracht van hun leven, zijn ontvallen.

Wij staan even stil bij namen als Commodore J. J. Duinker, Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford, Kapt. N. H. L. v. d. Harst, Tj. van der Kuip, Kapt. A. B. Schinkel, om er slechts enkele te noemen.

Ons kantoor dat in 1949 tijdelijk was ondergebracht in het hoofdkantoor van de K.L.M. te Den Haag, verhuisde in juni 1952 naar het Groothandelsgebouw, om uiteindelijk zijn naoorlogse zwerftocht in juli 1960 te beëindigen in het Shell-Gebouw te Rotterdam.

Alvorens dit afscheidswoord te besluiten, willen wij niet nalaten onze vloot- en walcollega's, die ons nu en dan van kopij voorzagen, dank te brengen voor hun medewerking, in de hoop dat ook de redactie van „Tussen Schip en Ka” bij voorkomende gelegenheden op hun kopij zal mogen rekenen.

Tenslotte willen wij dank brengen aan de heer Abbenes van Drukkerij De Boer te Hilversum voor de medewerking die hij in de afgelopen jaren aan de achtereenvolgende redacteurs van „Van en Voor de Vloot” heeft verleend.

Red.

DERDE JUNIOR-  
VLOOTSTAFCURSUS  
IN HET SHELL-GEBOUW  
TE ROTTERDAM  
26-30 JUNI 1961

De deelnemers aan de cursus met Kapt. J. Boersma (cursusleider) en de heer W. B. Kruysmulder (sectie R.C.).



## Shell vinding voor het reinhouden van openbare wateren

Een der bijzonderheden van de Shell-stand op de chemische tentoonstelling „Achema” die onlangs in Frankfurt werd gehouden, was een verbeterde afscheider voor olie uit afvalwater van raffinaderijen volgens het zwaartekracht principe.

Deze nieuwe vinding zal, tezamen met de talrijke andere door de Koninklijke/Shell Groep op dit gebied getroffen maatregelen en voorzieningen, ongetwijfeld bijdragen tot een vermindering van de verontreiniging van water en lucht.

Ofschoon de afmetingen van de nieuwe afscheider aanzienlijk kleiner zijn, werkt hij veel beter dan de gebruikelijke olievangers, terwijl de olie wordt opgevangen in een gesloten systeem, hetgeen van belang is met het oog op brandgevaar en luchtverontreiniging.

De nieuwe afscheider is ontworpen door technici van Nederlandse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep.

De betere werking van de Shell olie-afscheider wordt be-

werkstelligd door in de afscheider evenwijdige platen aan te brengen die als verzamelvlakken dienen voor de zich afscheidende oliedruppeltjes. Bij vergelijkende proeven in raffinaderijen van de Koninklijke/Shell Groep bleek het afvoerwater van de nieuwe afscheider, onder vergelijkbare omstandigheden, van 40 tot 75% minder olie te bevatten dan het afvoerwater van een conventionele olievanger. Daarbij werd vastgesteld dat door de werking van de platen pas druppeltjes met een kleinere diameter dan 70 micron (1 micron =  $\frac{1}{1000}$  mm) werden doorgelaten, terwijl de conventionele afscheider nog druppeltjes van 150 micron doorliet.

Daar de platen olievanger reeds meer dan een jaar met succes in twee raffinaderijen van de Koninklijke/Shell Groep wordt toegepast, heeft de Groep besloten al haar nieuwe olievangers volgens dit principe te bouwen ten einde waterverontreiniging tot een minimum terug te brengen.



*Het personeel werkzaam in het Shell-Gebouw te Rotterdam is dinsdag 11 juli jl. getuige geweest van demonstraties met een nieuw type helikopter, de „Vertol-107“.*

*Op de helihaven te Rotterdam liet de piloot William Coffee zien, welke revolutionaire mogelijkheden dit helikoptertype heeft.*

*De brandstofvoorziening van de „Vertol-107“ werd verzorgd door Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.*

#### **PRIJSUITREIKING OP DE HOGERE ZEEVAART-SCHOOL TE ROTTERDAM**

Op 12 juli jl. vond op de Hogere Zeevaartschool aan de Pieter de Hoochweg te Rotterdam de jaarlijkse uitreiking plaats van de door de Stichting Nationaal Koopvaardijfonds 1948 beschikbaar gestelde prijzen voor de twee beste leerlingen die het B.S.-diploma hadden behaald en wier vorderingen en houding tijdens de cursus deze beloning alleszins wettigden. De uitreiking werd verricht door de heer D. Rodenburg, hoofd van de afdeling Personeelsbeheer van Shell Tankers N.V., die naar hij vertelde, 30 jaar geleden in dezelfde banken had gezeten. Hij besloot zijn korte toespraak met de woorden: „Wees een goed mens, werk hard en wees tolerant voor je medemens.“

Daarna reikte hij de prijzen uit aan G. Lock uit Hardinxveld (1e prijs — een sextant) en P. van Drimmelen uit Tilburg (2e prijs — een zeekijker).

#### **NIEUWS VAN DE VIJF AZEN CLUB**

**Nauwelijks is het tweede lid geregistreerd of no. 3 heeft zich geschaard in de rij van vijf azen-gooiers. Het is de 4e wtk. H. J. Muijskens, die op 29 juni jl. aan boord van de „PHILIDORA“ zijn geluks-worp deed tijdens het poken om een rondje bier in de hut van 2e sm. H. A. Schelvis, waarbij behalve de 2e stuurman ook de 3e stuurman en de radio-telegrafist tegenwoordig waren.**

**Mede namens de heer L. F. van den Belt feliciteren wij de heer Muijskens, wien bij eerste aankomst in Nederland een boekenbonb van f 25,— wacht.**

#### **N.A.M. NEEMT ZICH VOOR TE GAAN BOREN IN NOORDZEE**

De N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij maakt bekend, dat zij besloten heeft een ernstige poging te wagen om in de maand september een exploratieboring te verrichten in de Noordzee binnen de territoriale wateren op een punt, gelegen circa 3,8 km uit de kust bij Kijkduin, met de door die maatschappij verworven boorponton „Triton“. De diepte van de voorgenomen boring bedraagt omstreeks 2000 meter.

Hoewel er nog enige onzekere factoren zijn, met name het tijdig gereedkomen van enkele vitale onderdelen op scheepswerven te Amsterdam en vanzelfsprekend de weersgesteldheid in augustus, die zodanig moet zijn dat het tijdig slepen en plaatsen van de ponton onder gunstige omstandigheden moet kunnen geschieden, is dit besluit genomen ten einde zo dicht mogelijk onder de kust ervaring op te doen voor latere boringen.

De boorponton „Triton“ zal zich op vier stalen poten van 2,5 m diameter ongeveer 14 m boven zee verheffen, de lengte is 42 m en de breedte 21 m. De ponton zelf heeft, exclusief de poten, een totaalgewicht van 2400 ton, inclusief de daarop gebouwde boorinstallatie.

De ponton zal naar de boorplaats worden gesleept door de firma Smit, terwijl de plaatsing zal geschieden in samenwerking met de firma Delong, de ontwerpers van dit meest gangbare type boorponton. De boorponton is verbouwd bij de werf Van Niehuis en v. d. Berg en aldaar voorzien van een helikopterdek. Gedurende de boring zal een sleepboot

van de firma Smit zich bij voortdurend in de nabijheid bevinden, terwijl „World Wide Helicopters“ met drie vliegtuigen voortdurend op het vliegveld Zestienhoven gereed zal zijn om de aan- en afvoer van personeel en materiaal te verzorgen.

Ook overzee zal materiaal worden aangevoerd met het vaartuig „Dolphine“ van de Koninklijke/Shell Groep, welk vaartuig bediend wordt door Van der Tak's Bergingsbedrijf.

Uitgebreide voorzorgen zijn genomen in overleg met alle daarvoor in aanmerking komende autoriteiten, met name de inspecteur-generaal der mijnen te Heerlen, de inspecteur-generaal van Scheepvaart te Den Haag, de directeur-generaal van de Rijksluchtvaartdienst alsmede de chef van het Loodswezen.

De boorplaats is omgeven door een viertal door het Loodswezen geplaatste boeien, welke des nachts verlicht zullen zijn. Ook de ponton zelf is voorzien van verlichting en misthoorns.

Een constante radio-telefonische verbinding met de ponton is verzorgd, terwijl het K.N.M.I. zich bereid heeft verklaard de maatschappij adviezen te verschaffen ten aanzien van de te verwachten weersomstandigheden. Indien onverhoopt de weersomstandigheden tijdelijk zo ongunstig zouden zijn, dat de boorwerkzaamheden zouden moeten worden gestopt, zal het personeel per helikopter tijdelijk worden teruggenomen.

Na eventuele succesvolle beëindiging van de boring zal de boorponton worden weggenomen en de putmond worden beveiligd middels een daaromheen aan te brengen stelling.



Overzichtsfoto tijdens zang van Jetty Cantor

**Foto's van de opname der groetenprogramma's voor opvarenden van het s.s. „Kalydon” (Westschip-etat-major) en s.s. „Krebsia” (Oostschip-scheepsgezellen), welke op 29 juni jl. in Hotel Gooiland te Hilversum plaats vond.**

*Gastvrouw Ageeth Scherphuis aan het tafeltje van v.l.n.r.: Edith Ruyg, Mevrouw L. Ruyg-Ijle en Joyce Ruyg die een groet uitspraken voor gezagvoerder J. Ruyg. Voorts v.l.n.r. Mevrouw W. van der Steen-Stolk met dochtertje Wilma, die een groet uitspraken aan hoofdwerktuigkundige H. M. van der Steen en Mevrouw A. M. J. Schoenmakers-Boeije en Mejuffrouw C. Verheijen, die een groet brachten aan wnd. 2e stuurman C. P. Schoenmakers.*



*Ageeth Scherphuis aan het tafeltje van Hr. en Mevrouw Dekkers en zusje Anita, die een groet uitspraken aan hun zoon/broer koksjongen N. A. M. Dekkers. Links van hen Hr. en Mevrouw v. d. Werf, rechts Hr. en Mevrouw Koegler die een groet uitspraken aan resp. chefkok C. N. M. van der Werf en pantryjongen H. Koegler.*



## Zeilwedstrijden voor koopvaardij- sloepen op het Marsdiep

Voor de vierde achtereenvolgende maal gaven wij op 8 en 9 juli jl. gehoor aan de jaarlijkse uitnodiging van de Koninklijke Marine Jachtclub te Den Helder om op de Rede van Texel onze krachten te komen meten met die van andere rederijen.

Wij hadden de beschikking over twee met gespleten emmerzeil getuigde aluminium reddingboten bestemd voor het s.s. „Vitrea” en bemand met vloot- en walpersoneel.

Alvorens in het strijdperk te treden hadden wij terdege geoefend op de Westeinder Plassen, waar we dan ook met alle verschijningsvormen van weer, wind en water (uitgezonderd eb en vloed) kennis maakten.

Aldus voorbereid kwamen wij blakend van strijd lust vrijdagavond 7 juli in de Marineclub te Den Helder bijeen om de laatste instructies in ontvangst te nemen, alvorens in het Koninklijk Instituut voor de Marine (het internaat voor de adelborsten) de wacht te kooft te betrekken.

De volgende morgen liet zich niet van zijn aangenaamste zijde zien: koel weer, stijve westen bries en lichte regen. Overigens verhinderde dit ons niet om vrijwel op het startschot over de lijn te gaan, onze concurrenten („Bennekom” — K.N.S.M.; „Tabian” — St. Mij. Nederland; „Servaaskerk” — V.N.S.; „Aardijk” en „Kloosterdijk” — H.A.L.) reeds bij het begin van de wedstrijd achter ons te laten en onze voorsprong gestadig te vergroten. Onze boten bereikten vrijwel gelijktijdig de finish, waar zij een voorsprong op de „Bennekom” bleken te hebben van circa 10 minuten. De spanning bleef echter nog enkele uren, totdat de jury aan de hand van de vrij ingewikkelde handicapformule had uitgerekend, dat de „Vitrea” 3 en 4 met de eerste en tweede prijs waren gaan strijken.

De zondagmorgen bracht schitterend zeilweer: een vrij harde westnoordwesten wind, zonnig weer met helder zicht en een aangename temperatuur. De deelnemers aan de Grote Haaksrace verschenen vrijwel zonder uitzondering gereefd aan de start; voor de koopvaardij sloepen echter was er geen vuiltje aan de lucht. De „Vitrea” 3 en 4 namen de vrij hoge, witgekopte deining (wind tegen stroom) met het grootste gemak en behoudens een enkel overkomend zeetje, dat de man voor de mast ondanks zijn oliepak wist te bereiken, hielden we de voeten droog. Om U een indruk te geven van de zeilcapaciteiten van onze sloepen: de 9-mijls wedstrijd baan werd afgelegd in precies 1 uur 45 min. tegen een ebstroom van 3 à 4 mijl/uur: naar schatting liepen onze boten dus gemiddeld 7 à 8 knopen!

Bij de finish behoefden we ons ditmaal geen zorgen te maken over de uiteindelijke uitslag: „Vitrea” 3 en 4 finishten 15 resp. 10 minuten vóór de „Bennekom”.

v.l.n.r. L. J. van Onselen, P. R. Brunet de Rochebrune, J.W. v. d. Berg Jr. en J. H. B. Jongen.



*De „2e Farmsumbeker”, in 1955 door de K.N.S.M. beschikbaar gesteld, ontleent zijn naam aan het s.s. „FARMSUM”, dat onder commando van kapt. Jansma op 7 december 1940 werd getorpedeerd, waarop de in stormweer zwaar beschadigde en provisorisch gerepareerde sloep te water werd gelaten en de overlevenden hierin een heenkomen zochten. Het is bijna onbegrijpelijk hoe men het 10 dagen onder verschrikkelijke omstandigheden heeft uitgehouden. Aan het meer dan gewone zeemanschap van kapt. Jansma en zijn bemanning is het te danken geweest, dat men na 400 mijl in slecht weer op de Noord-Atlantische Oceaan te hebben afgelegd, ten slotte 80 mijl N.W. van Ierland werd opgepikt!*

*(Passage uit „Varen in Oorlogstijd”)*

De prijsuitreiking op zondagavond werd, wat de koopvaardij sloepen betreft, een eentonige geschiedenis: 6 maal klonk de naam van Shell Tankers voor het in ontvangst nemen van twee eerste, twee tweede prijzen, de hoofdprijs en de wisselprijs, de zgn. 2e Farmsumbeker. Deze laatste werd voor de derde maal in successie gewonnen en krijgt nu definitief een ereplaats op kantoor.

Wij kunnen terugzien op een succesvol en zeer genoegelijk weekeinde, waarvoor wij de Directie zeer erkentelijk zijn.

v.l.n.r. L. J. van Onselen, B. Langendoen, J. V. Kruit en J. W. v. d. Berg Jr.



Helaas zullen wij volgend jaar niet meer kunnen beschikken over sloepen bestemd voor nieuwbouwschepen, maar laat ons hopen, dat de Directie een oplossing vindt om ons in staat te stellen ook dan de Shell Tankers-kleuren hoog te houden.

De boten waren als volgt bemand:

Vitrea 3: J. W. v. d. Berg Jr. (stuurman); 1e Stm. G. F. de Boer; 3e Stm. B. Langendoen; D. de Lelij; 3e Wtk. L. J. van Onselen en Btsm. K. Watz.

Vitrea 4: L. F. v. d. Belt (stuurman); J. W. v. d. Berg Sr.; 3e Stm. P. R. Brunet de Rochebrune; 4e Stm. J. H. B. Jongen; 3e Stm. J. V. Kruit; 3e Wtk. R. Praasterink en Matr. o/g A. A. van Hemert.

Tot slot nog een overzicht van de sedert 1958 bij de K.M.J.C.-wedstrijden behaalde prijzen:

Jaar	1e prijs	2e prijs	3e prijs	Hoofdprijs	Wisselprijs
1958	—	—	1	—	—
1959	2	2	—	1	1
1960	2	1	—	1	1
1961	2	2	—	1	1



De „VITREA” 4 op de Westeinder

## NIEUWE PIJPLEIDINGMAATSCHAPPIJ

Op 7 juli jl. werd in West-Duitsland een nieuwe pijpleiding-maatschappij opgericht, de Rhein-Donau Oelleitung G.m.b.H., gevestigd te Karlsruhe.

In deze nieuwe maatschappij participeren negen aardolie-maatschappijen, w.o. Deutsche Shell A.G. te Hamburg.

Deze maatschappijen nemen deel in het aanvangskapitaal van dertig miljoen D.M. naar rato van hun verwachte behoefte aan ruwe olie in het gebied dat door de pijpleiding wordt verzorgd.

De Rhein-Donau Oelleitung zal de geplande pijpleiding van Karlsruhe naar Ingolstadt in Beieren bouwen en exploiteren.

Deze leiding zal de Zuid-Europese ruwe olie pijpleiding, die van het Middellandse Zee-gebied komt en in 1963 klaar

moet zijn, verbinden met de raffinaderijen die in Beieren worden gebouwd. Deutsche Shell en Esso A.G. zullen in de omgeving van Ingolstadt raffinaderijen bouwen. De plannen voor de bouw van raffinaderijen en hun locaties door de andere deelnemers bevinden zich nog in het stadium van voorbereiding.

Gegevens betreffende de nieuwe pijpleiding:

lengte:	300 km
diameter:	60-66 cm
aanvangscapaciteit:	8 miljoen ton ruwe olie per jaar, oplopend tot 15 miljoen ton per jaar geschat op 140 miljoen D.M.
kosten:	eind 1963
gereed:	

Op 22 en 23 juni jl. was ten behoeve van het personeel werkzaam in het Shell-Gebouw te Rotterdam, in de vergaderzaal op de 1e verdieping een tentoonstelling ingericht van de schilderijen en reproducties welke voor onze nieuwbouwschepen „SEPIA”, „VITREA” en „ONOPA” werden aangekocht. De tentoonstelling mocht zich in een grote belangstelling — ook van de zijde van de pers — verheugen.



# Feiten en cijfers uit scheepsbouw en scheepvaart

(van onze correspondent te Rotterdam)

20 Juli

Het gaat in de scheepsbouw in het algemeen en in de Nederlandse scheepsbouw in het bijzonder nog altijd niet zo erg goed. Dat is nog eens duidelijk gebleken uit de cijfers, die deze maand door het Centraal Bureau voor de Statistiek zijn gepubliceerd en waarvoor 1953 als basisjaar = 100 is aangenomen. Eind maart 1961 was de waarde van de nog openstaande orders bij de machinefabrieken en constructiewerkplaatsen gestegen van 156 een jaar tevoren, via 158 op eind december 1960 tot 181. De binnenlandse opdrachten zijn hier gestegen van 146 tot 162 (tegen 144 een jaar geleden) en de openstaande exportorders van 181 tot 218, tegen 182 een jaar geleden.

Voor de gehele metaalindustrie is de waarde van de openstaande opdrachten aan het eind van het eerste kwartaal gestegen tot 152 tegenover 149 eind 1960 en 138 een jaar tevoren.

## Malaise

In schrille tegenstelling daartegenover staan de cijfers van onze scheepsbouw-industrie. Daar is de waarde van de openstaande opdrachten in het eerste kwartaal van dit jaar verder gedaald van 93 tot 91, tegenover 103 op het eind van maart 1960. De waarde van de binnenlandse orders is met enkele punten opgelopen van 72 tot 75, maar is toch nog minder dan een jaar tevoren, nl. 82; de waarde van de openstaande exportopdrachten is gedaald van 122 tot 114, tegenover 131 een jaar tevoren.

Kort nadat deze cijfers waren gepubliceerd, werden wij nog eens vrij onzacht met onze neus gedrukt op enkele oorzaken van deze zeer betreurenswaardige toestand in een industrie, die de trots en glorie van de Nederlandse ondernemingen placht te zijn.

Ter gelegenheid van de tewaterlating van de „Katsedyk” — het eerste schip dat de werf Gusto in Schiedam voor de Holland-Amerika Lijn bouwt en het zesde van de nieuwe serie „K”-schepen — heeft de heer P. van Houten, een van de directeurs van de HAL, er op gewezen, dat de wereldvloot nog steeds te groot is in verhouding tot de wereldhandel. Wel is er in het afgelopen jaar vrij veel tonnage gesloopt en opgelegde tonnage weer in de vaart gebracht, maar er ligt nog altijd zo'n 700.000 ton aan schepen voor droge lading en ongeveer 2,3 miljoen ton aan tankschepen op. Dit overschot drukt de vrachtenmarkt en dus de inkomsten en dus de winsten (waaruit o.a. nieuwe schepen moeten worden gefinancierd) van de reders.

Een andere, belangrijke en zuiver nationale oorzaak is de revaluatie van de gulden, die de Nederlandse scheepvaart — wier inkomsten vrijwel geheel zijn gebaseerd op de dollar en het pond sterling — een gevoelige klap geeft van ongeveer 60 miljoen gulden per jaar. Ook dat is niet bepaald animerend om schepen te bestellen.

## Onvrije scheepvaart

Als derde oorzaak voor de algemene malaise in de scheepvaart noemde de heer Van Houten de toenemende inmenging van buitenlandse regeringen in de „vrije” scheepvaart. „Van het woord vrij is helaas niet veel meer over” — zo vervolgde de heer Van Houten. „Wij worden thans onder meer geconfronteerd met een herziening van de scheepvaartwetgeving in Amerika, de zogenaamde Bonner Bill, die ons met grote zorg vervult. Dit wetsontwerp is — ondanks sterke protesten van twaalf zeevarende naties (onder welke Nederland) — het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden gepasseerd en is thans in behandeling bij de Senaat.

„In dit wetsvoorstel worden door Amerika eenzijdig zulke stringente bepalingen voor de scheepvaart, in het bijzonder voor de conferenties, voorgesteld, dat wanneer deze wet zonder belangrijke wijzigingen zou worden aangenomen, het varen in conferentieverband op praktische gronden niet goed meer mogelijk is en een grote chaos in de scheepvaart dreigt te ontstaan.”

De heer Van Houten noemde dit unilateraal vaststellen van gedragsregels voor de scheepvaart door één mogendheid onaanvaardbaar en volledig indruisend tegen het internationale karakter van de scheepvaart. Tegen deze vlagdiscriminatie, die ook en speciaal in de zogenaamde „jonge scheepvaartlanden” schering en inslag is, past slechts een eensgezind front van Nederlandse reders en een goede samenwerking tussen Amsterdam en Rotterdam om het vervoer van lading via Nederlandse havens te behouden en zo mogelijk uit te breiden. Aldus de heer Van Houten, die met dit laatste doelde op de edele — maar niet altijd met even edele wapenen gestreden — concurrentiestrijd tussen de steden aan het IJ en aan de Maas.

## Revaluatie-wee

Wat de schaduwzijde van de revaluatie betreft, had enkele dagen tevoren de heer Sigurd Skaugen, directeur van de grote Noorse rederij I. M. Skaugen in Oslo, eveneens zeer duidelijke taal gesproken. Bij gelegenheid van de overdracht van de bij Verolme Alblasserdam gebouwde bulkcarrier „Skauvann” van 24.000 ton zei hij „De Noorse reders zijn zó weinig gesticht over de gevolgen van de revaluatie van de gulden, waardoor hun bij Nederlandse werven lopende contracten en hun bij Nederlandse financiers lopende kredieten van de ene dag op de andere vijf procent duurder zijn geworden, dat zij ernstig overwegen geen aanvragen om prijsopgaven meer tot Nederlandse werven te richten. De „Skauvann” kost de rederij nu ongeveer 500.000 gulden méér dan bij de bestelling was overeengekomen”.

„Als de Nederlandse scheepsbouw-in-

dustrie prijs stelt op de relatie met de Noorse reders, dan zal uw regering hieraan iets moeten doen”, zo zei de heer Skaugen, die in dit verband nog opmerkte, dat de Noorse reders op het ogenblik ongeveer 350 miljoen aan guldenskredieten hebben lopen, die alleen al een verlies van zeven miljoen gulden per jaar opleveren.

## Plusen en minnen

Ik heb niet de indruk gekregen, dat diezelfde avond de ministerraad in Den Haag in geheime spoedzitting bijeen is geweest, om nieuwe monetaire maatregelen te beramen en ik geloof — maar ik ben op financieel-economisch gebied maar een leek — dat als over een jaar (of misschien al eerder) de gevolgen van de revaluatie volledig zijn doorgewerkt, er zoveel plusen en minnen tegen elkaar zullen wegvallen, dat er nog nauwelijks van voor- of nadeel sprake zal zijn.

Overigens moet u nu niet denken dat men in onze scheepvaartwereld bij de pakken neerzit. Er spreekt uit de jaarverslagen enig optimisme, ook al is daar door de revaluatie wel enigszins een domper op gezet. In de trampvaart spreekt men over een gunstiger ontwikkeling, over een verhoging van de vrachten sinds het begin van het jaar en over betere vooruitzichten op een herstel van het evenwicht tussen vraag naar en aanbod van scheepsruimte. In het lijnvrachtbedrijf is het herstel zelfs krachtiger dan in de algemene vrachtvaart, doordat de concurrentie van outsiders minder is geworden.

## Blijven varen

De VNS heeft door het aanbieden van een groter aantal afvaarten met succes getracht de totale vervoerde lading te vergroten. De KNSM gaat door met het uitbreiden en moderniseren van de vloot. De Stoomv. Mij. „Nederland” en de Kon. Rotterdamsche Lloyd hebben, na het verlies van de vaart op Indonesië, samen nieuwe diensten opgebouwd van de Grote Meren naar de Perzische Golf, Pakistan en India, van Singapore, Malakka, Thailand en Colombo naar Montreal, Canadese en Amerikaanse Meren en ook naar Zuid-Amerika, de Caraïbische Zee en de Golf van Mexico. De KJCPPL heeft de schok van het stopzetten van de vaart op Indonesië opgevangen en heeft nu achttien schepen van de KPM in zijn lijndiensten.

De KPM heeft zich met succes opnieuw geïnteresseerd en zich bovendien met een dochtermaatschappij, de Hollandse Vrachtvaart Maatschappij, in de trampvaart begeven en daarvoor meteen drie schepen besteld. De „Hollands Diep” is daarvan als eerste bij de werf „De Biesbosch” in Dordrecht deze maand tewatergelaten; nu volgen nog de „Hollands Duin” bij Van der Giessen en de „Hollands Dreef” bij Boele. Het zijn 14.000 tonners.

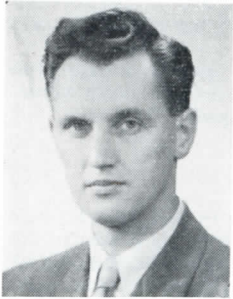


Tot slot vestig ik uw aandacht op het resultaat van de studie van een werkgroep van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO), overigens in de hoop dat u het nooit nodig zult hebben. Het is namelijk het advies aan schipbreukelingen om nooit zee-water te drinken.

U herinnert zich misschien nog wel het experiment van de Franse dokter Bombard, die in een rubberboot de oceaan is overgestoken en uitsluitend heeft geleefd op zee-water en plankton. Alles goed en wel, hebben de deskundigen gezegd; onder bijzondere omstandigheden mag dat dan eens een keer gelukken,

maar in het algemeen zijn er aan het drinken van zee-water gevaren verbonden die de dood tot gevolg kunnen hebben. Wie er meer van weten wil, verdiepe zich in „Bekendmaking aan de Scheepvaart no. 41/1961”, Staatscourant 15 juni no. 114.

## Onze Jubilarissen



*H. Th. de Zwart*  
2e werktuigkundige  
1946—2-8—1961



*W. A. Kleine*  
1e stuurman  
1946—6-8—1961



*J. van der Meyde*  
2e werktuigkundige  
1946—9-8—1961



*H. van Klaveren*  
3e werktuigkundige  
1946—20-8—1961



*W. van Brakel*  
1e stuurman  
1946—22-8—1961



*Th. H. J. Feldberg*  
2e werktuigkundige  
1946—22-8—1961



*C. L. H. Stocking Korzen*  
3e werktuigkundige  
1951—2-8—1961



*R. Praasterink*  
3e werktuigkundige  
1951—6-8—1961



*B. Bijl*  
3e werktuigkundige  
1951—15-8—1961



*P. Stachelhausen*  
3e werktuigkundige  
1951—16-8—1961



*H. Blaauw*  
3e werktuigkundige  
1951—20-8—1961

## MET PENSIOEN



C. G. L. Groosman  
Gezagvoerder  
20-1-1933 — 31-7-1961



A. van der Kroef  
Gezagvoerder  
1-7-1936 — 31-7-1961



A. Kievit  
Hoofdwerktuigkundige  
16-6-1936 — 31-7-1961

### Kapitein C. G. L. Groosman:

Kapitein Groosman trad op 20 januari 1933 bij onze Maatschappij in dienst en zijn eerste schip was de „Mirza”. Hij maakte hierop echter als passagier de reis mee, en wel naar Curaçao.

Vanaf zijn aankomst aldaar is Curaçao steeds zijn „thuis-haven” geweest. Kapitein Groosman heeft dan ook alle rangen aan boord van C.S.M.-schepen doorlopen en werd op 1 juli 1949 als Gezagvoerder aangesteld.

Hoewel zijn arbeidsveld in hoofdzaak het Caraïbische gebied is geweest, waarbij o.a. op de „Sandpiper” en „Geopotes V” werd dienstgedaan, heeft hij ook nog geruime tijd het m.s. „Patella” onder zijn bevel gehad, welk schip vanuit Curaçao de havens aan Amerika's Oostkust van bitumen voorzag.

Wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd heeft kapitein Groosman op 1 augustus 1961 de dienst verlaten en wij weten zeker mede namens zijn vele vrienden op de vloot en in Curaçao te spreken als wij hem nog vele jaren in goede gezondheid toewensen.

### Kapitein A. van der Kroef:

Ook kapitein Van der Kroef heeft, evenals kapitein Groosman, het grootste deel van zijn loopbaan op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij doorgebracht.

Na op 1 juli 1936 als derde stuurman te zijn begonnen en de rangen van tweede en eerste stuurman te hebben doorlopen, volgde op 1 april 1954 zijn aanstelling als gezagvoerder.

Ten tijde van deze benoeming deed kapitein Van der

Kroef echter dienst in de Singapore-area op de „Rita” en hoewel hij daarna nog diverse schepen van de „Mosquito-fleet” onder zijn commando heeft gehad, was het grootste deel van zijn tijd sindsdien toch gewijd aan de diepzeevloot.

Zijn laatste schip was het s.s. „Atys”, hetwelk hij 8 maart jl. te l'Avéra verliet.

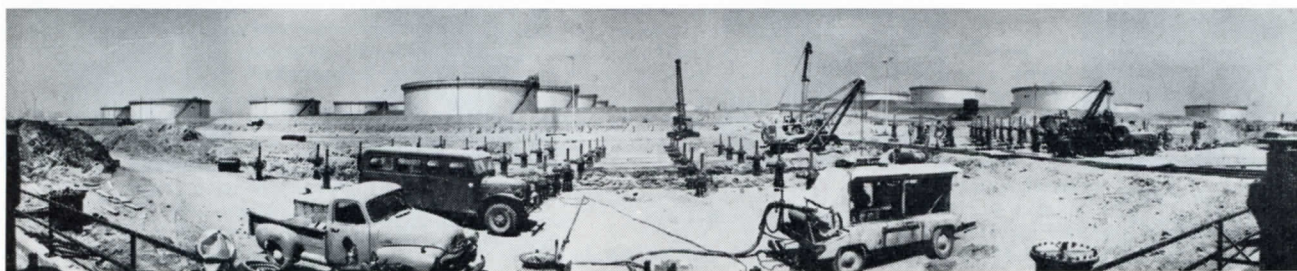
Ook kapitein Van der Kroef heeft de Maatschappij per 1 augustus 1961 met pensioen verlaten en onze beste wensen verzegelen hem op zijn verdere levenspad.

### Hoofdwerktuigkundige A. Kievit:

Hoofdwerktuigkundige Kievit trad op 16 juni 1936 bij onze Maatschappij in dienst en ook hij vertrok als passagier met de „Mirza” naar Curaçao. Na gedurende vele jaren in de verschillende rangen op de schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij te hebben dienstgedaan, werd hij met ingang van 21 juni 1958 tot Hoofdwerktuigkundige aangesteld.

De heer Kievit vertoefde ten tijde van deze benoeming in Nederland en vertrok kort daarna per vliegtuig naar de Oost, waar hij tot 23 maart 1961 op diverse schepen het hoogste gezag in de machinekamer vertegenwoordigde. Zijn laatste schip was de „Taria”, hetwelk hij op laatstgenoemde datum in Hongkong verliet.

Na het hem competerende verlot te hebben opgenomen, heeft hij met ingang van 1 augustus 1961 de Maatschappij met pensioen verlaten. Wij hopen dat de heer Kievit nog vele jaren van een welverdiende rust mag genieten.



*Te Puerto Miranda, aan de oostelijke kust van de ingang naar het meer van Maracaibo, Venezuela — het op één na grootste olie-producerend land ter wereld — nadert een nieuw laadstation zijn voltooiing.*

*Dit laadstation, dat tijdens de constructie reeds langer dan een jaar gedeeltelijk in gebruik is geweest, is door de Compania Shell de Venezuela Ltd. gebouwd om de in de olievelden in en rondom het meer gewonnen ruwe olie te verschepen. Het is speciaal ontworpen om het laden, dat tot nu toe aan verschillende, rondom het meer gelegen, kleinere laadstations plaatsvond, te centraliseren.*

*In mei jl. werd de laatste van de twee 1100-voet lange steigers in gebruik genomen. Er is nu ligplaats voor zes tankschepen, waaronder van 65.000 ton, met ruimte voor verdere uitbreiding.*

*Uiteindelijk zullen aan dit laadstation dagelijks ruim 500.000 barrels olie kunnen worden verwerkt. Voor opslagdoeleinden zijn er o.a. 25 zgn. „floating roof” tanks, elk met een capaciteit van 23.000 ton; er zijn voorzieningen getroffen om in de toekomst de opslagcapaciteit nog uit te breiden.*

*Het laadstation is zodanig ontworpen, dat 13 verschillende soorten ruwe olie, waarvan sommige van hoge viscositeit en daarom moeilijk te verpompen bij normale temperatuur, kunnen worden ontvangen. Speciale verwarmingsinstallaties zijn aangebracht om aan dit probleem het hoofd te bieden.*

## ONDER DE DIERENRIEM

### DE KONTRAKRAAI

Noem jij iets wit,  
dan zegt hij „Dit  
heeft veel meer weg van grijs.”  
Vind jij iets duur,  
geeft hij vol vuur  
van 't tegendeel bewijs.  
Vierkant is rond.  
Ziek zijn gezond.  
Een kilogram, een meter.  
Gek is normaal.  
Het Fries geen taal.  
Hij weet het altijd beter.  
't Is een genie.  
De evenknie  
van Einstein en Pascal.  
De inhoud van  
zijn hersenpan  
brengt Newton zelfs ten val.

### DE MORSETEEK

Om vijf voor acht  
komt hij op wacht  
en vraagt „Zijn er nog schepen?”  
Zeg je, „Jawel”.  
dan volgen snel  
de punten en de strepen.  
Where from? Where to?  
Hij wordt niet moe  
dit keer op keer te vragen.  
Geen schip krijgt rust.  
Het is zijn lust  
elkeen hiermee te plagen.  
Vier uren lang  
gaat hij z'n gang.  
Zingt steeds het zelfde lied.  
Als 't antwoord komt,  
dan zwijgt hij prompt,  
want nemen kan hij niet.

Scheldvis

## Oplossing van Shell-kruiswoordpuzzel in het juni 1961-nummer

P	H	I	L	I	N	E		K	A	L	I	N	G	A			
A		K	E	R	E	L		B	R	O	N	S		N			
T	E		S	A	P			E	L	K		R	T				
E	G	A		N	A	T	I	C	I	N	A		B	E	O		
L	A	A	G		L	A		R	A		G	E	E	N			
L	A	K	E	N		A	R	C	A		P	A	D	D	I		
A	L		L	O	O	K		K	E	R	N		S	A			
						E	V				T	G					
						V	E				N	B					
S	S		E	T	N	A		P	A	P	A		P	I			
U	L	T	R	A		T	O	G	A		C	A	K	E	S		
N	E	E	F		B	Y		P	P		R	O	T	I			
E	E	R		T	A	S	T	B	A	A	R		E	E	D		
T	T		D	O	M						T	O	B		R	O	
T			T	U	R	B	O				K	R	E	E	T	R	
A	N	T	O	N	I	A					K	O	R	A	T	I	A

## Personalia

(gedurende de periode 16-6-'61—15-7-'61)

### Gehuwd:

- 29-6-'61: F. F. Ozinga, 5e wtk., met mej. T. Keuning;  
4-7-'61: J. B. van Haaster, 4e wtk., met mej. W. H. M. van de Weijden;  
4-7-'61: G. Veldt, 4e wtk., met mej. R. Duysen.

### Geboren:

- 19-6-'61: Victor Renée, zoon van H. Bax, 2e wtk., en mevr. M. L. Bax-van Leeuwen;  
24-6-'61: Sander Jasper, zoon van J. W. van Leyden, 4e wtk., en mevr. Th. M. van Leyden-Zwanink;  
26-6-'61: Margriet Clemence, dochter van C. G. L. Groosman, gezagv., en mevr. A. Groosman-Jurg;  
26-6-'61: Jacqueline Brigita, dochter van H. H. Apfel, 4e wtk., en mevr. A. Apfel-van der Wouden;  
28-6-'61: Anna Wilhelmina, dochter van J. H. Korsen, 2e stm., en mevr. W. J. Korsen-Dekker;  
4-7-'61: Paul, zoon van J. W. Cadovius, 4e wtk., en mevr. S. L. M. Cadovius-Struijke;  
6-7-'61: Annette Victorine, dochter van A. J. Baerveldt, 4e wtk., en mevr. H. E. Baerveldt-Meij;  
6-7-'61: Frank, zoon van H. Blaauw, 3e wtk., en mevr. C. D. Blaauw-van der Gulik;  
10-7-'61: Jeroen, zoon van L. van den Ende, gezagv., en mevr. C. M. van den Ende-Snayer;  
11-7-'61: Nicolaas, zoon van G. Verbrugh, 3e stm., en mevr. W. A. H. Verbrugh-Leferink.

## Mutaties

### Met verlof:

- Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis, R. India, Th. J. van de Vrie, B. van den Born, J. Koning;  
1e stl.: J. Kramer, W. Th. Spier, J. D. Sparling, H. E. Glansbeek, G. F. de Boer;  
2e stl.: A. J. de Ronde, P. J. Hoekstra, A. J. Schumm, J. W. Rutten;  
3e stl.: P. Ouwens, W. Kruse, H. A. Kuling, C. Swart, P. M. de Graaf;  
4e stl.: J. C. Tot, J. Baard, J. M. Huygens, W. Roselaar;  
Hfd.wtk.: P. Roeleveld, G. J. Logeman, P. J. Smit, A. Bollen, J. D. Viergever, J. M. C. Jonkheid, W. Beets;  
2e wtk.: H. Th. de Zwart, P. C. van den Dood;  
3e wtk.: W. A. M. Bouma, N. P. Dekker, F. J. van der Velden, A. Spuybroek, P. A. Groenenberg;  
4e wtk.: A. van Vliet, G. P. Zwier, W. F. A. Grütter, A. de Coninck, J. L. van der Rijnst, P. L. Bessem, B. H. Cornelisse, W. J. Quirijs, S. A. Verhage, C. de Witte;  
5e wtk.: H. A. Hutters, R. Huisman, L. P. G. Frissen, A. A. Daal, Th. J. Veldman, M. van Uffelen, F. A. van Rooijen, H. Sukkel, H. van Buel.

### In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: J. A. v. d. Lans, P. de Vries, H. L. Klop;  
Voorlieden: A. H. J. Breeman, A. Hake;  
1e pomplieden/  
bankwerker: W. H. v. Ewijck, C. J. Meloen;  
2e pomplieden/  
bankwerker: W. C. M. Prein, C. v. Brakel, A. Poot, A. A. v. Ginkel;

Bankwerkers: J. C. Vorster, B. v. Loo, A. C. v. d. Gaarden, A. Kwaytaal, A. Barzilay;  
Chef-hofmeesters: P. S. L. Donders, H. Scharloo, J. J. Pronk;  
Chef-koks: J. Th. Brugmans, J. C. A. Monkel, P. C. Bergmans.

#### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. „Acila“:** gezagv. J. Roos, 1e stm. F. Fekkes, 2e stm. J. H. A. Budding, 3e wtk. H. A. Kerkhof, 3e wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 2e pompman/bankwerker A. F. v. d. Knaap.  
**m.s. „Acteon“:** wnd. 2e wtk. J. Meenderink, 4e wtk. C. H. de Koning.  
**s.s. „Arca“:** 3e stm. H. Kamphuis, wnd. 3e wtk. A. O. A. Blom, 5e wtk. E. de Haan, bootsman M. Hoogendijk, voorman W. Smelt, 1e pompman/bankwerker P. M. A. Bierman, 2e pompman/bankwerker P. J. Temmerman, bankwerker C. C. Karels, chef-hofmeester M. L. Verschoor, chef-kok H. B. Hulspas.  
**s.s. „Kalydon“:** wnd. 2e wtk. H. Stobbe, 5e wtk. C. J. van de Ent, 5e wtk. L. J. P. Smit, chef-kok W. F. v. Valen.  
**s.s. „Kara“:** gezagv. A. A. van Ingen.  
**s.s. „Katelaysia“:** 1e stm. D. A. C. Vermeulen, 4e wtk. R. de Beer, bootsman P. Sloover, voorman M. Addeson, 1e pompman/bankwerker R. W. H. Tadema, 2e pompman/bankwerker J. M. Mes, bankwerker L. A. T. Blankemeyer, chef-hofmeester C. Weyers, chef-kok D. v. d. Lugt.  
**s.s. „Kelletia“:** 2e wtk. T. E. Timmermans.  
**s.s. „Kenia“:** hfd.wtk. J. L. H. van Manen, wnd. 3e wtk. J. Visser, 4e wtk. F. C. de Winter, chef-hofmeester P. L. den Breejen.  
**s.s. „Kopionella“:** 4e stm. P. J. M. Arts, wnd. 3e wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. H. J. van Santen, 5e wtk. A. J. Hulzebos, bootsman J. H. A. Helbers.  
**s.s. „Korovina“:** 2e stm. H. Edens Jr., 3e stm. E. Q. Abbas, 3e stm. F. W. H. Hussem, 4e wtk. J. P. Hendrikse, 4e wtk. H. M. Reine, 5e wtk. L. A. J. W. Bink.  
**s.s. „Kosicia“:** 3e wtk. K. E. Kuiper, wnd. 3e wtk. J. Reeders, bootsman J. H. Kolk, voorman J. C. Marckelbach, 1e pompman/bankwerker H. E. Tjon a Tjauw, 2e pompman/bankwerker H. Gelderblom, chef-hofmeester H. Verdoold, chef-kok R. W. Roza.  
**s.s. „Krebsia“:** gezagv. J. Grillk, 4e wtk. J. B. J. Jonker.  
**s.s. „Kylix“:** gezagv. H. A. Muis.  
**m.s. „Mitra“:** 4e stm. C. van Helden, 4e wtk. A. J. Bitterling.  
**s.s. „Philidora“:** 5e wtk. J. Matser.  
**ss. „Philippia“:** 1e stm. Tj. Kuyper, 3e stm. C. C. Bicker, 2e wtk. A. Buren, 4e wtk. C. Kloosterboer, 4e wtk. S. Rol.  
**s.s. „Sepia“:** 2e stm. B. C. den Exter van den Brink, 3e wtk. M. C. Laban, 4e wtk. C. P. de Waard.  
**m.s. „Sunetta“:** 3e stm. G. Verbrugh, hfd.wtk. A. J. van der Broek.  
**s.s. „Vasum“:** 1e stm. N. H. van der Heiden, 2e stm. J. L. Muyskens, 4e stm. J. H. B. Jongen, 3e wtk. E. Jousma, 3e wtk. J. Mostert, 4e wtk. J. Quak, bootsman J. R. Elsinga, voorman D. G. C. Schalker, 1e pompman/bankwerker P. J. Timmers, 2e pompman/bankwerker A. Lankhorst, bankwerker P. de Bruyn, chef-hofmeester A. Zoutewelle, chef-kok A. de Hooge.  
**s.s. „Vivipara“:** 3e stm. M. C. Verhage.  
**s.s. „Zaria“:** hfd.wtk. G. Houwer.

#### Met pensioen:

Gezagv.: C. G. L. Groosman, A. van der Kroef;  
Hfd.wtk.: A. Kievit.

#### In dienst getreden:

Ll.wtk.: J. W. Plugge.

#### De dienst verlaten:

3e stm.: J. P. Witsen, H. J. Jorna;  
5e wtk: H. A. Hutters.  
Bootslieden: H. Jonkman, A. Nuys;

Voorman: A. E. Boels;  
1e pomplieden/  
bankwerker: T. Hagedoorn, W. B. F. Montenarie, G. P. I. B. Spruyt;  
2e pomplieden/  
bankwerker: R. A. Brand, J. J. van den Dolder;  
Bankwerkers: J. M. W. Vrijs, G. J. v. Vogelpoel, A. Daman;  
Chef-hofmeesters: R. de Jager, J. J. Pronk.

#### Over in permanente waldienst Shell Tankers N.V.:

2e wtk: F. Engels.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.-  
Pr.: 2e stm. J. W. Bakker;  
1e stm. G.H.V.-  
Th.: 2e stm. H. G. Willemsen, 3e stl. M. de Graaf, M. A. Busker, T. van Heuveln, F. A. Visser;  
2e stm. G.H.V.: 3e stl. E. Q. Abbas, F. G. Hitzert, M. C. Verhage, P. E. van der Veld, C. C. Bicker, R. Jousma, H. J. Jorna, R. Knol;  
2e stm. G.H.V.-  
Th.: 3e stm. P. F. L. Schölvinck;  
B. Th.: 3e wtk. J. G. Bron.

#### Geslaagd voor het Getuigschrift Radarwaarnemer en Radar Navigator:

##### Getuigschrift Radarwaarnemer:

16 juni 1961: J. L. Muyskens 2e stuurman  
G. W. Verboom 1e stuurman  
23 juni 1961: A. Visser 2e stuurman

##### Getuigschrift Radarnavigator:

23 juni 1961: W. de Beer 1e stuurman  
30 juni 1961: J. J. Engelsman gezagvoerder  
7 juli 1961: J. Wielsma 1e stuurman  
14 juli 1961: G. W. Verboom 1e stuurman

#### Gepromoveerd tot:

2e pompman/  
bankwerker: H. Gelderblom.

#### MUTATIES WALPERSONEEL

(gedurende de periode 16-6-'61—15-7-'61)

#### In dienst:

21-6-'61: mej. W. v. d. Graaf - sectie CC;  
1-7-'61: mej. L. Kooyman - sectie CC.

#### Tewerkgesteld:

19-6-'61: J. W. Paans (ex Venezuela) - sectie SG;  
20-6-'61: F. Engels (ex vloot) - sectie RP.

#### Pensioen:

1-7-'61: G. Klem - sectie NB.

#### Uit dienst:

16-6-'61: mej. A. C. de Jong - sectie CC;  
1-7-'61: mej. M. Starrenburg - sectie CC;  
1-7-'61: mej. I. Sonneveld - sectie CC;  
1-7-'61: mej. E. C. de Roo - sectie BH;  
1-7-'61: H. M. Bruning - sectie SL - (overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij N.V., Pernis);  
7-7-'61: P. Boogerman (overgeplaatst naar B.I.P.M., Den Haag);  
11-7-'61: G. M. Keukens - sectie CC - (overgeplaatst naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

#### Overgeplaatst:

20-6-'61: mej. H. ter Horst van sectie BH naar sectie CC.

#### Jubilea:

17-6-'61: G. H. van Leeuwen - sectie SO - 15 jaar.

#### Geboren:

18-5-'61: Tjerk Felix, zoon van E. K. van der Kuip.  
10-7-'61: Eric Huibertus, zoon van H. A. v. Kooy - sectie NB.

#### SHELL (EASTERN) LTD. SINGAPORE

#### In Nederland gearriveerd:

J. G. Holtrop.