

# 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.



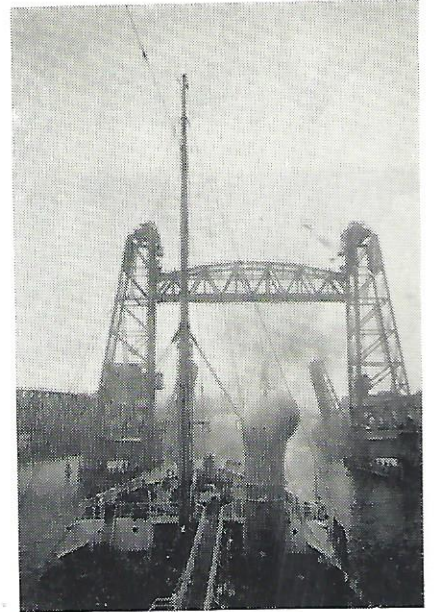
*Op de Nieuwe Maas*

Foto Rotgans.



m.s. „Cinulia“.

## DE KONINGSHAVENBRUG



m.s. „Cinulia“.

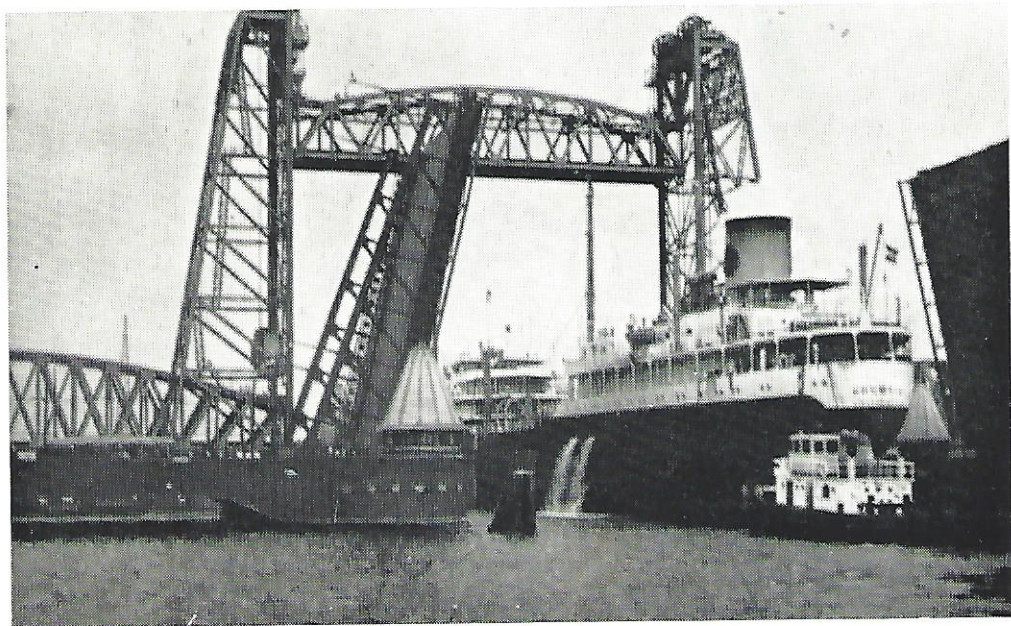
Hoeveel malen zijn we reeds met de trein over de Koningshavenbrug, de hefbrug over de Maas, gereden. In onze jeugd was die brug er al en hoeveel malen hebben we toen ook niet gedacht, als de brug nu eens naar boven is, dan rijden we zó het water in. Dat was een gedachte uit onze kinderjaren.

Nu is het anders, wij worden geacht heel verstandige mensen te zijn, maar hoe dat met die brug allemaal in zijn werk gaat, weten we nog niet. Het enige wat we doen is mopperen wanneer „buurman“ Koninginnebrug, de verkeersbrug naast de hefbrug, geopend is en we juist hier of daar te laat dreigen te komen.

Om eens wat meer te weten te komen over de Koningshavenbrug zijn we een babbeltje gaan maken met de brugwachter, de heer V. van Passel en zijn assistent seinhuiswachter Ab Nöllen.

Maar voordat men daar boven op die brug is, komt er nog heel wat kijken. Het is namelijk uiterst gevaarlijk om op eigen gelegenheid bij deze hooggelegen post te komen want er is een druk treinverkeer op deze brug. Vanuit het politiebureau aan de Nassaukade werden wij tussen twee treinen door afgehaald en langs een smal paadje en trapje naar boven gevoerd.

En daar konden we op de seinpost genieten van een prach-



s.t.s. „Krebsia“.

tig uitzicht over de Rotterdamse haven. Links en rechts, tot waar de rivier in een bocht achter de huizen en fabrieken verdwijnt, heeft men een voortreffelijk overzicht over de bedrijvigheid op het water. Doch dat uitzicht is er niet alleen om de heer Van Passel een genotvolle verpozing te schenken. De brugwachter heeft een belangrijke taak, of liever taken. Hij moet zowel de scheepvaart als het treinverkeer nauwkeurig in de gaten houden.

En dat in het bijzonder juist voor de openingen. Dertien maal per dag gaat de brug omhoog, waarbij de langste en kortste openingstijd tijdens de nachturen valt wanneer er niet zo'n grote spoorfrequentie is.

„Hoeveel treinen passeren er per dag?” vragen wij. Brugwachter Van Passel trekt een peinzend gezicht doch voor hij antwoord kan geven, vertelt Ab Nöllen ons dat het er ruim 200 zijn.

Wij zijn moeilijk tevreden te stellen en stellen dezelfde vraag voor het scheepvaartverkeer. „Dat is erg ongelijk”, krijgen we ten antwoord. „De weersomstandigheden spreken een woordje mee”.

We krijgen een aantal staten voorgelegd over de maand december. Het waren er ruim 400, keurig gesplitst in S, R of B-schepen. Een onderscheiding welke dient om Rijks-waterstaat aan gegevens te helpen voor een eventuele tunnelbouw. S betekent n.l. sleepschip, R is rivierschip en B is een bok of ander drijvend aannemersmateriaal.

„Voor elke opening draai ik eerst deze knop om, dan wordt het treinverkeer stilgelegd en daarna schakel ik de stroom uit van de spoorwegbovenleiding” vervolgt Van Passel.

Een sirene waarschuwt de schepen, die de brug tot 200 meter mogen naderen, dat binnen drie minuten doorvaart verleend wordt. Ook drie minuten voor het sluiten geeft de sirene weer het sein dat gesloten wordt, dit om te voorkomen dat 560 ton staal de masten op het bovendeck zal kraken.

„Ja 560 ton staal worden dertien maal per dag door 48 kabels omhoog getrokken”, zegt de heer Van Passel. „Ik trek deze handle over en met een snelheid van 90 meter per minuut komt de brug omhoog tot 37½ meter boven de spoorstaven. Kijkt U maar op die kleine schaalverdeling voor U”. En voor ons zien we alles gebeuren. Een groot geopend gat wijst waar eerst nog treinen overheen daverden en waar we nu een tanker zien naderen.

Na 12 minuten is de scheepvaart de beide bruggen gepasseerd en „gaan we weer zakken” zoals seinhuiswachter Ab Nöllen zegt. Maar dat gaat niet zo vlug. Het grootste gedeelte van de 37½ meter gaat in hoog tempo, maar zodra de brug binnen de laatste metergrens komt zakt hij slechts centimetersgewijs. Van Passel regelt dat door middel van enkele remmen en daarmee is dan de gehele handeling rond de brugopening volbracht.

Brugwachter Van Passel neemt ons daarna mee naar de machinekamer en dat was iets wat we niet verwacht hadden. Een ruime machinekamer met een aantal electro-motoren die de hele breedte van de brug beslaat en waar om twee mansgrote trommels de op- en neerhaalkabels worden gewonden. Ook het controleren en het onderhoud van deze machines behoort tot de taak van Van Passel en zijn collega-brugwachters. Dat zij dat met plezier doen kunnen wij U met de hand op het hart verzekeren.

Toen we weer op de seinpost waren teruggekeerd hebben we nog gezellig een poosje gepraat over het leven van brugwachter Van Passel die al sedert 1934 zijn „hoge post” bekleedt, over de oorlog, de spoorwegstaking en over de alom bekende koetjes en kalpjes. Een kopje koffie en een cigaretje doen ons het slechte weer vergeten. We staan van onze stoel op en kijken uit het raam naar het verkeer op de Koninginbrug en naar een gezapig, neervallend Hollands regentje.....

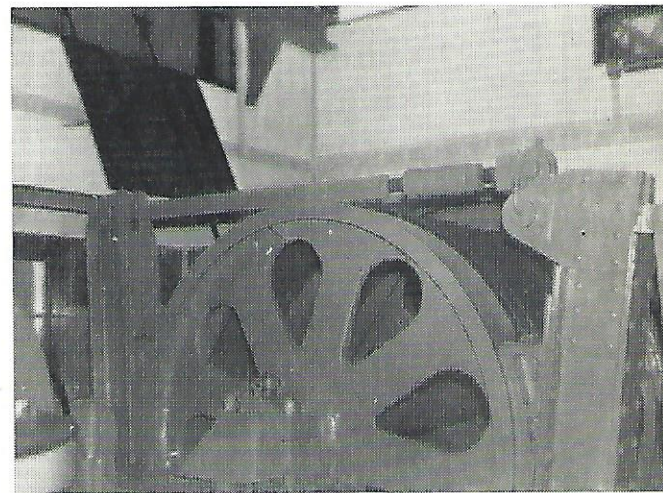
A. B. de Wit.



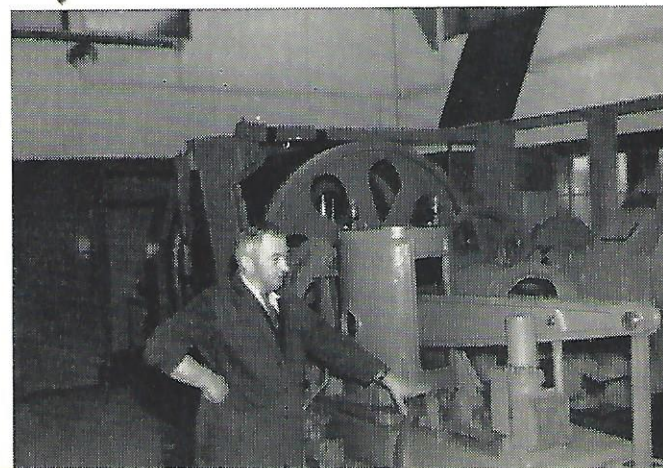
Brugwachter van Passel bij het schakelbord.



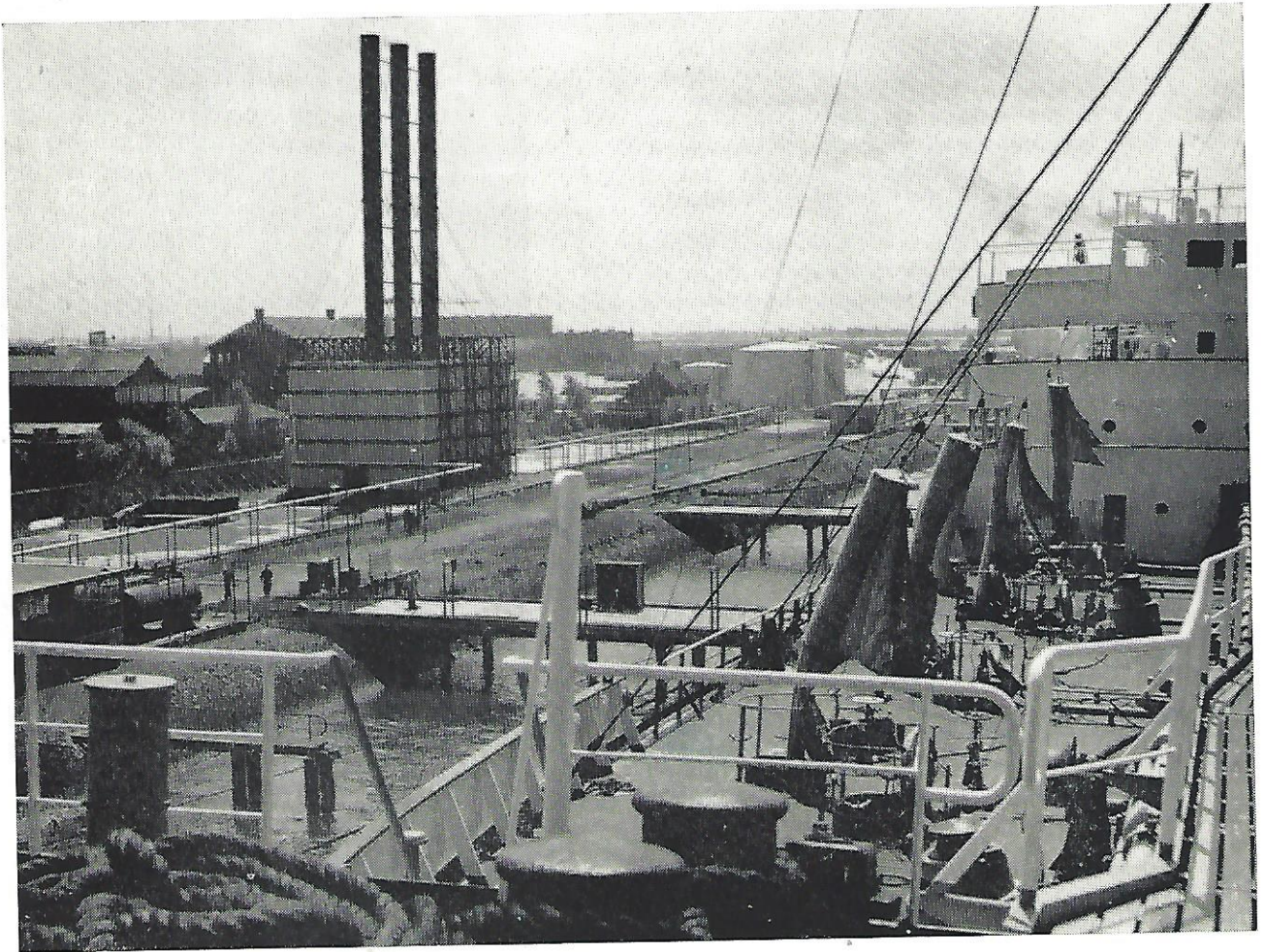
Bloktoestel voor treinverkeer.



De kabeltrommel.



In de motorkamer.



## Tankercleaning N.V.

Op 22 mei 1956 werd het in hoofde dezes genoemde schoonmaakbedrijf officieel in gebruik gesteld en velen van onze lezers zullen er sindsdien wel eens voor schoonmaken en/of gasvrijmaken langs zij hebben gelegen.

Van het moment van de ingebruikstelling sprak men reeds over een derde ligplaats doch om dit te verwezenlijken moesten in de allereerste plaats het ter plaatse bestaande zwembad en de jachthaven worden verwijderd en moest de haven op de geprojecteerde plaats van de nieuwe steiger op een diepte van 9.60 meter N.A.P. worden gebracht. Men kan zich gemakkelijk voorstellen dat er wel het een en ander geregeld en besproken moest worden voordat de werkzaamheden een aanvang konden nemen.

In mei 1957 was men zover gevorderd dat met de bouw kon worden begonnen. Op 17 december 1957 — dus 7

maanden later — was de nieuwe steiger gereed en kon het eerste schip er ligplaats vinden. Met de ingebruikname van deze steiger zijn de mogelijkheden van Tankercleaning N.V. vergroot en de behoefte hieraan is in het achter ons liggende jaar reeds bewezen door het feit dat ruim 40 tankers op de rivierboeien of elders moesten worden behandeld, terwijl vele aanvragen wegens ruimtegebrek moesten worden afgewezen. Van de in 1957 door Tankercleaning N.V. schoongemaakte schepen was 70 % bestemd voor de dokken of reparatie, terwijl 30 % tankers waren die hier kwamen schoonmaken om elders te dokken of te repareren.

Door ingebruikname van deze 3e aanlegsteiger is de totale meerlengte ruim  $\frac{3}{4}$  km en de outillage biedt gelegenheid drie tankers tegelijk te behandelen.

## Kerstfeestviering op de „Vasum“

Onmiddellijk na vertrek van Mena al Ahmadi begonnen wij te rekenen waar we met de „Vasum“ zouden zijn op Kerstfeest. En zoals het was uitgerekend, klopte het ook: 1e Kerstdag ten anker in de Baai van Suez, wachtend op het Noordgaande convooi.

De gehele bemanning was uitgenodigd om 's ochtends in de eetsalon van de officieren een „staand“ borreltje, resp. glaasje limonade voor de jongeren, te komen drinken. Hier zouden dan de cadeaux uit de meegegeven kerstkist worden uitgereikt.

Vele Hollandse schepen krijgen van het Comité „Kerstfeest op Zee“ zo'n kerstkist mee, maar het bijzondere van „onze“ kist was, dat zich hierin een persoonlijke groet van onze Koningin bevond, nl. een door H.M. geschonken pakje.

In de feestelijk versierde eetsalon troonde onze gezagvoerder achter de tafel met keurig ingepakte geschenken.



Tijdens de kersttoespraak van de gezagvoerder.

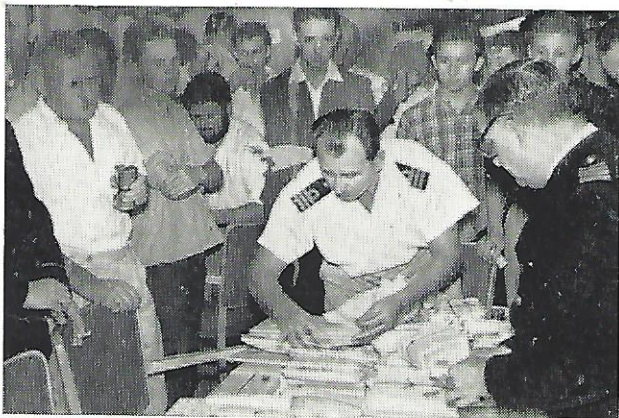


De Gezagvoerder opent het door H.M. de Koningin geschonken pakket.

Nadat er besloten was wat met deze cadeautjes zou gebeuren, kon ieder tegen inlevering van een tevoren getrokken lootje zijn kerstkist-pakje in ontvangst nemen.

Terwijl de tinnettes bier en de glaasjes Blankenheim (voor limonade bleek geen belangstelling te zijn) „gedraind“ werden, besloot de gezagvoerder het gezellig samenzijn met een uitnodiging om 's avonds gezamenlijk het feestmaal in de eetsalon-officieren te gebruiken. En ieder zou zoveel mogen eten als zijn maag toe zou laten; maar, zo waarschuwde de gezagvoerder, vetvrij papier om na afloop iets mee te nemen, zou niet worden verstrekt!

(zie vervolg op pag. 8)



Uitdelen van de Kerstpakketjes.



Tijdens het Kerstdiner.

Af en toe werd een Arabierenneus platgedrukt tegen een der ramen van de eetsalon. Trouwens, hierin stonden die Arabieren niet alleen, want reeds de vorige avond, tijdens het optuigen van de kerstboom en het aankleden van de salon konden diverse jongere leden van de bemanning hun nieuwsgierigheid niet bedwingen en gluurden naar binnen om te genieten van dit optuigen — of was het omdat zij zich afvroegen wanneer de boom zou worden „afgetuigd“ en of zij dan in aanmerking zouden mogen komen voor dit aftuigen?

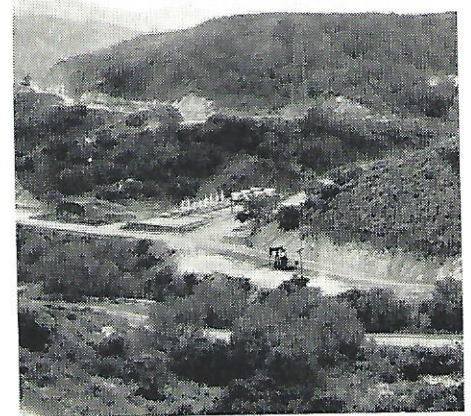
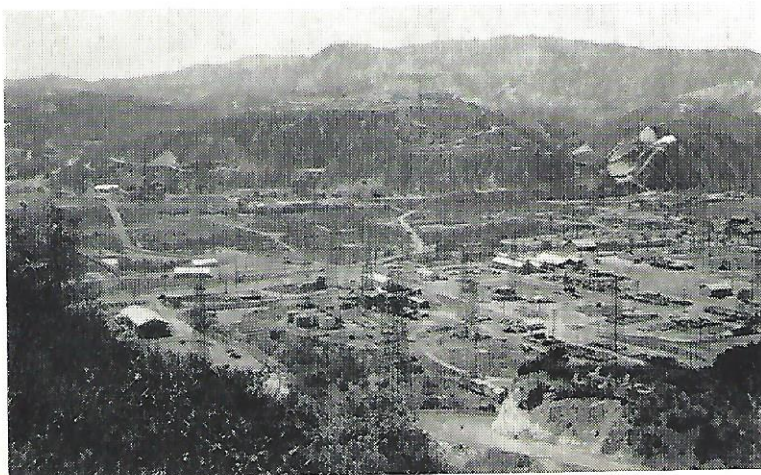
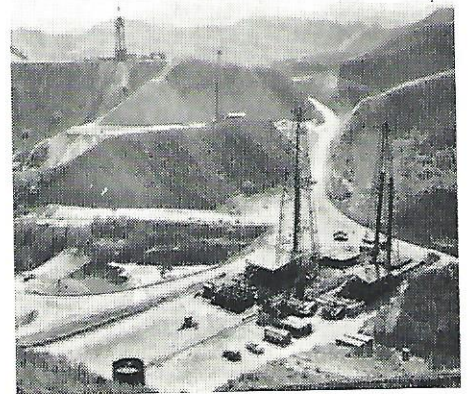
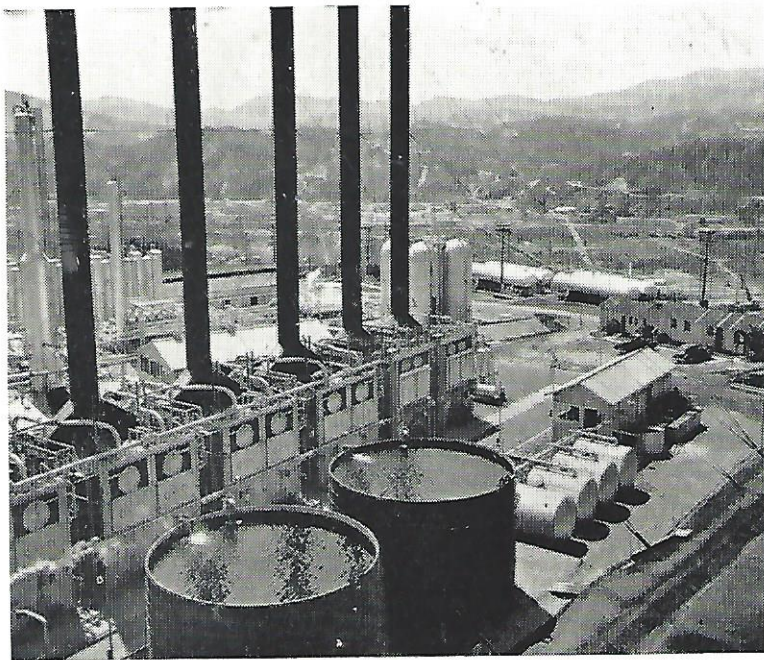
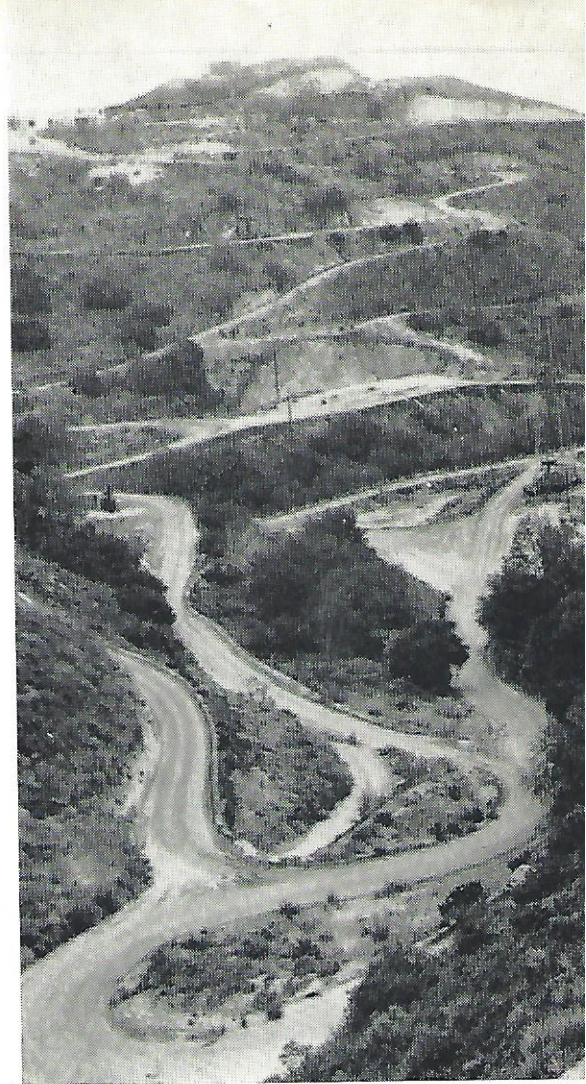
Na een inleidend speechje door de gezagvoerder werd het eerste pakje opengemaakt, namelijk dat van H.M. de Koningin. Tevoorschijn kwam allereerst een flinke doos sigaretten, hieruit werd natuurlijk meteen opgestoken, een gecombineerd dam/schaakspelletje was het volgende, verder nog een Prinsessenkalender en een doos postpapier.

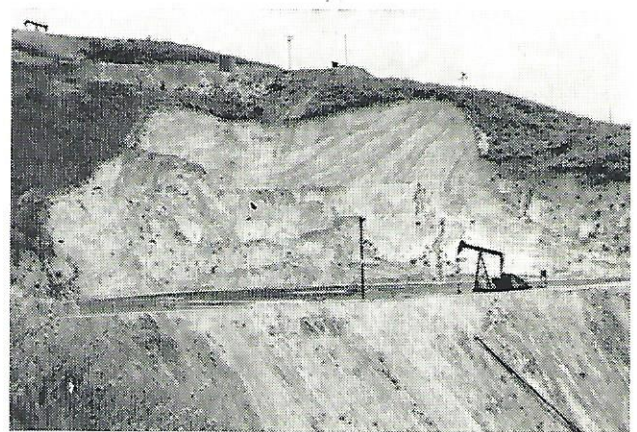
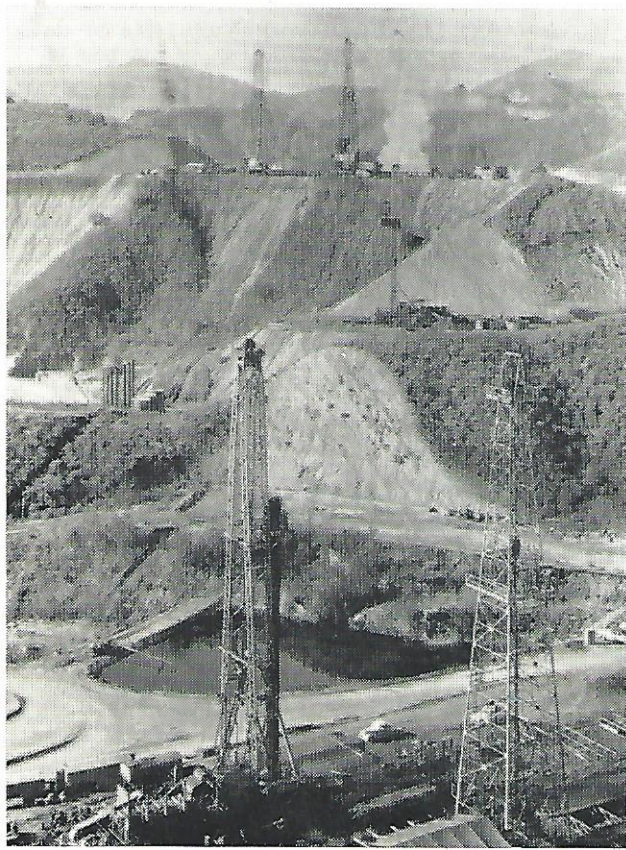
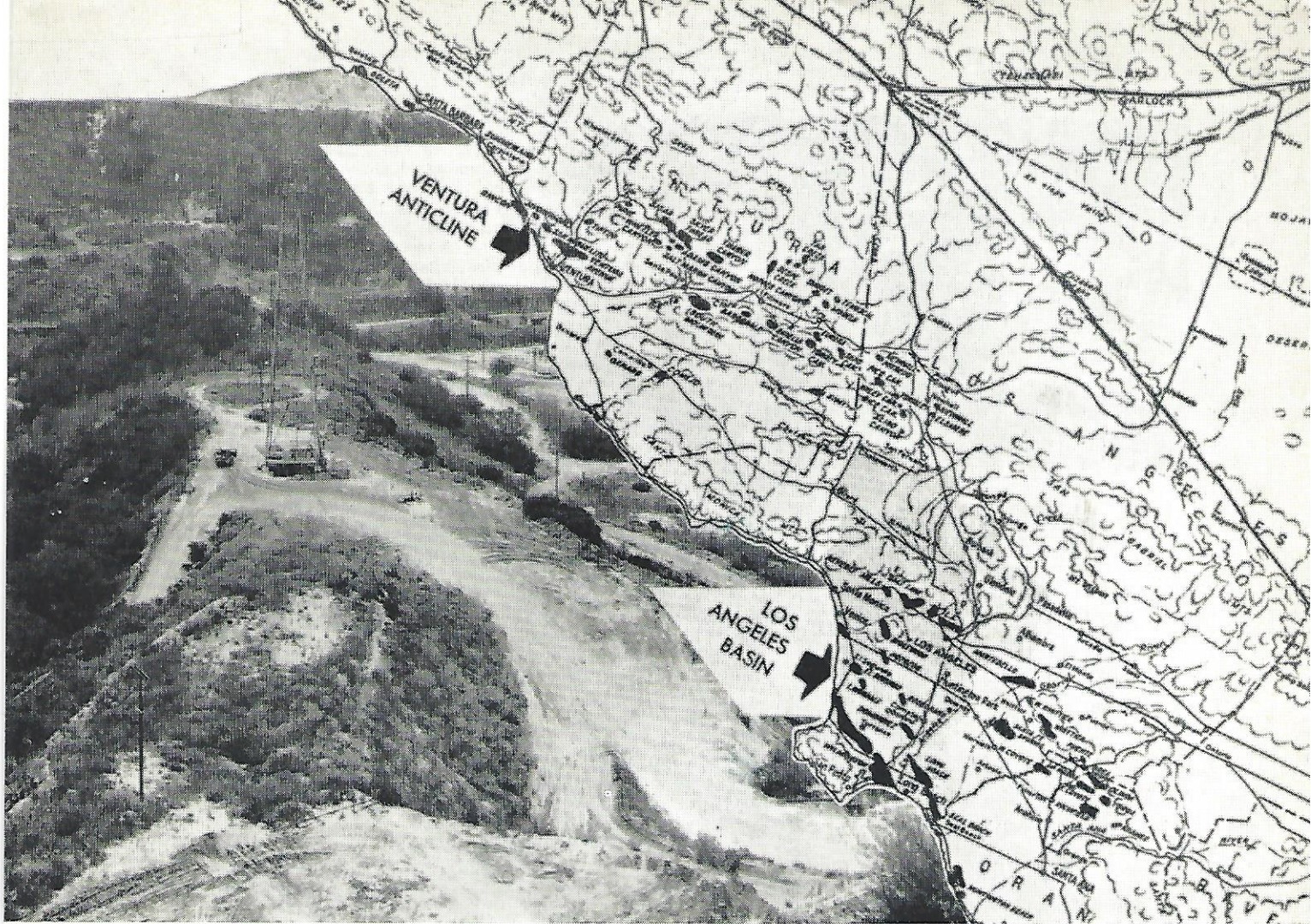


# **B**oortorens en

# **H**aarspeldbochten

Het Ventura-veld en het South Mountain-veld in Zuid-Californië behoren tot Shell Oil Company's merkwaardigste olievelden, liggend in een grillig berglandschap, waaronder zich op verschillende diepten olievoerende lagen bevinden. De Ventura-anticlinaal - waardoor het gebied wordt beheerst - doorloopt vier velden met in totaal ongeveer 1.000 putten en een jaarproductie van 4.300.000 ton aardolie. Daar de boorplaatsen niet bepaald kunnen worden door de topografische mogelijkheden bovengronds, doch afhankelijk zijn van het verloop der ondergrondse lagen, was het soms nodig putten te boren op zeer moeilijk bereikbare plaatsen. De wegen naar deze boorplaatsen slingeren zich grillig door het landschap en zijn kilometers lang, terwijl hemelsbreed de afstand tussen twee boorplaatsen slechts enkele honderden meters bedraagt. Op in de berghellingen „uitgeschaafde" plateaux bouwde men de boortorens en door middel van georiënteerd boren bestond de mogelijkheid om op een beperkt plateau verschillende boringen te verrichten naar afzonderlijke lagen.







Het feestdiner werd een reusachtig succes. De tafels, het waren er twee, duurden van 's avonds half 6 tot na middernacht. Een opsomming te geven van alles wat er op tafel tevoorschijn werd getoverd zou vermoedelijk niet door de redactie van „Van en voor de Vloot” gewaardeerd worden, aangezien zij dan ruimte tekort zou komen!

Natuurlijk werd er niet aan één stuk door gegeten, maar verrees ook zo tussendoor af en toe de een of ander van zijn zetel om, met een glas wijn in de hand, het woord te richten tot de goê-gemeente.

Dit is, hoewel in de diverse redevoeringen reeds de civiele dienst werd bedankt, toch zeker wel de plaats om hulde te brengen aan chef hofmeester en chef kok met hun mensen. Dan zou ik dit verslagje willen besluiten met een woord van dank aan allen die eraan hebben medegewerkt dat deze Kerstdag op onze „Vasum” een succes is geworden.

L. H. de Vries,  
1e stuurman s.t.s. „Vasum”  
Suezkanaal, december 1957.

## Wist U dat...

.... het eerste Westduitse schip met atoomvoortstuwing waarschijnlijk in 1961 in dienst zal worden gesteld? Het wordt een vrachtschip van 28.000 ton.

.... de totale wereldtonnage aan tankschepen sedert 1956 met 1.727.000 ton is toegenomen? Van de totale tonnage ad 29.938.000 ton zijn 27 % van alle stoom- en motorschepen tankers. Vlak vóór de tweede wereldoorlog was dit percentage 16,9.

.... van alle schepen die minder dan 5 jaar oud zijn en groter dan 15.000 ton 84 % tankers zijn? De meeste naoorlogse schepen behoren tot de 10 tot 15 duizend ton klasse en hiervan zijn 75 % tankers.

.... de sleepboot „Thames” van de N.V. Internationale Sleepdienstmaatschappij te Rotterdam weer een zeer succesvolle sleepreis heeft volbracht? Het betrof hier de met ruwe olie geladen 18.000 ton metende tanker „O. B. Sørensen”, die in 4 weken tijd van de Golf van Aden naar Engeland werd gesleept. De „O. B. Sørensen” had in de Golf van Aden zware en aan boord niet te herstellen machineschade opgelopen.

.... dat het aantal in 1957 binnengelopen schepen op de Nieuw Waterweg de 25000 te boven is gegaan? Zes en twintig uur vóór de jaarwisseling ontbraken er nog 63 schepen om het ronde getal te bereiken. Het uiteindelijke juiste getal is echter 25015 geworden.

.... in 1957 de langste sleepreis in de geschiedenis werd toegevoegd aan de erelijst van bijzondere prestaties van onze vaderlandse sleepers? Een voor de sloop bestemd slagschip werd van Argentinië naar Japan gesleept, een afstand van 14.500 mijl. Dit karwei werd opgeknapt door de nieuwe 4000 pk sleepboot „Clyde” geassisteerd door de „Oceaan”.

.... volgens de per 1 december jl. gepubliceerde cijfers van het Centraal Bureau van de Statistiek in de eerste 11 maanden van het thans achter ons liggende jaar de Nederlandse Koopvaardijvloot is toegenomen met 140 schepen en 406.541 brt? In dezelfde periode van 1956 waren deze getallen respectievelijk 87 schepen en 290.294 brt.

.... per dezelfde datum het aantal onder Nederlandse vlag varende en in Nederland geregistreerde tankschepen 117 schepen bedraagt met een totaal draagvermogen van 1.624.792 ton?

## DE REDDINGBOOT

Het nieuwe jaar is een tijd van goede voornemens; jammer dat die in den regel zo gauw vergeten worden. Zo dachten wij toen op onze redactietafel het jaarverslag van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij, „De Reddingboot”, verzeild raakte. Het reddingswezen is een zaak ons aller steun waardig en met een gift in klinke munt is het bestuur zeer gediend. Dat is wat wij, mensen aan de wal kunnen — en eigenlijk móeten — doen. Dus een girotje schrijven. Pas op, hier is een goed voornemen, dat o zo gemakkelijk in het vergeetboek geraakt. Het nummer is 26363, en het adres: Herengracht 545, Amsterdam-C.; eenvoudiger kan het al niet.

Wie met deze spontane daad nog niet tevreden is, kan meer doen. Het eenvoudigste is, anderen op te wekken ook een gift over te maken, maar wie nog iets meer wil doen, kan bij de Maatschappij een spaarpotje aanvragen in de vorm van een reddingboot. Die zet hij dan in zijn huis of bedrijf op een goed zichtbare plaats en vestigt er op gepaste wijze de aandacht op.

Wij zouden dit artikel niet met een gerust geweten naar de drukkerij hebben kunnen laten gaan, als wij ook niet de andere reddingmaatschappij genoemd hadden, wier werkterrein het deel van onze kust ten zuiden van Loosduinen omvat. Dat is de Koninklijke Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, Blaak 10, Rotterdam. Giro no. 149170.

Beide Maatschappijen hebben evenveel recht op onze steun; voorkeur hebben wij niet, maar mocht u na lezing van dit stukje iets willen doen, doe het nú, want van uitsstel komt zo gauw afstel en de reddingboot stelt nooit uit, maar vaart direct uit als het nodig is.

W. F.

### Wie kent haar nog?

Voor de lezers die de op pagina 4 van het januari-nummer 1958 gereproduceerde foto van een der eerste tankers in het Caraïbisch gebied nog niet hebben herkend, zij vermeld dat dit het s.s. „President Gomez” was.



# ONZE KANTOOR-NIEUWBOUW

*De eerste (mijl)paal*



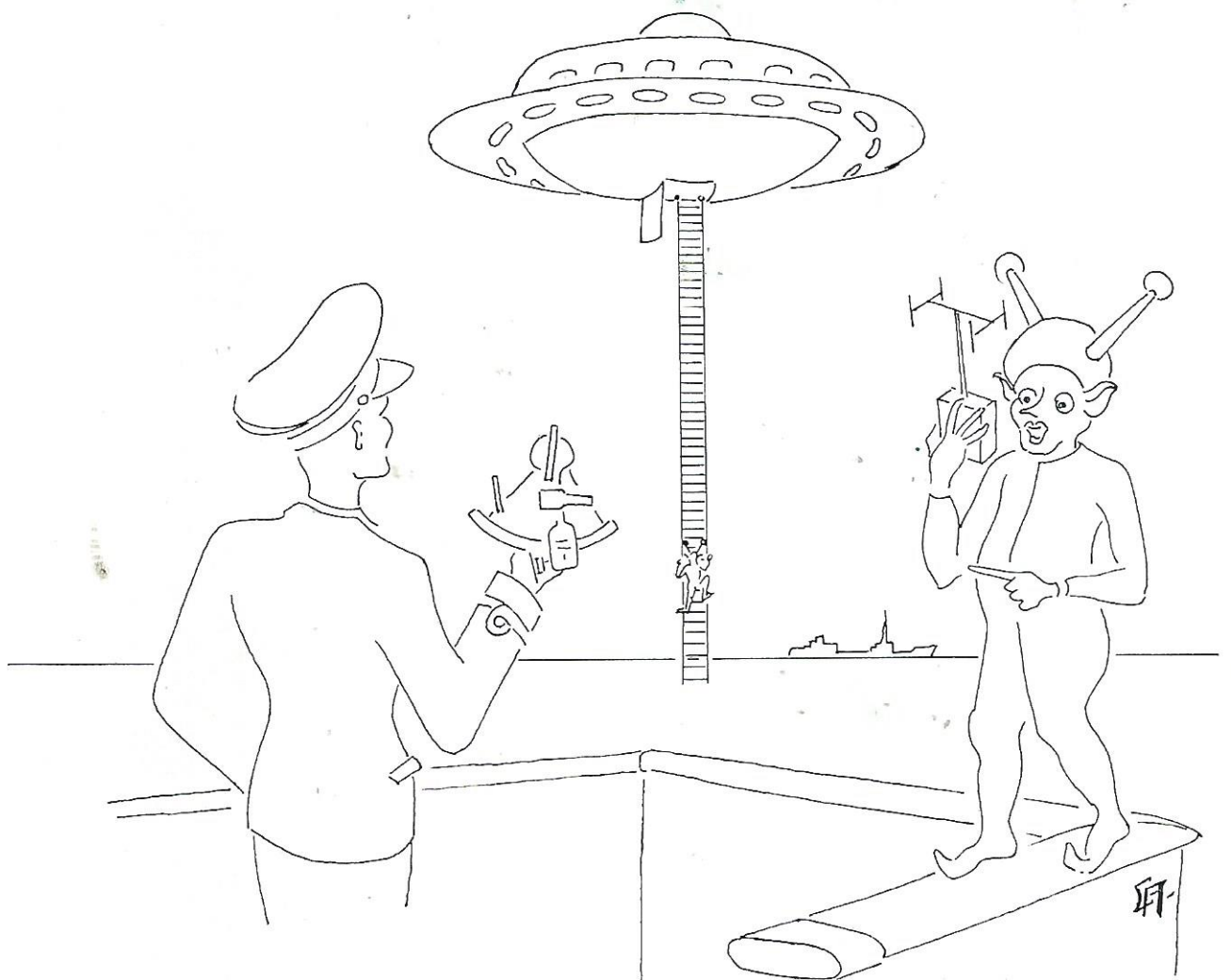
Zoals de heer Larive in zijn nieuwjaarstoespraak reeds mededeelde, ging op 16 december 1957 in de bouwput voor ons nieuwe kantoorgebouw te Rotterdam de eerste paal de grond in.

Deze ceremonie werd door de heer Larive verricht, waarbij o.m. tegenwoordig waren de Directeur van Shell Pernis

Raffinaderij N.V. Ir. J. W. Ernste, de architect C. A. Abspoel en de Directeuren van de Amsterdamsche Aanneming Maatschappij N.V. Ir. A. J. van Westenbrugge en J. van Kampen.

Na afloop werden in de bouwkeet door de Directie van de A.A.M. verversingen aangeboden.

# *Spoetnik No. ???*



MAG IK EVEN UW SEXTANT GEBRUIKEN, WANT DE MIJNE IS STUK



J. Kwaadgras  
Gezagvoerder  
1933 - 4-1 - 1958



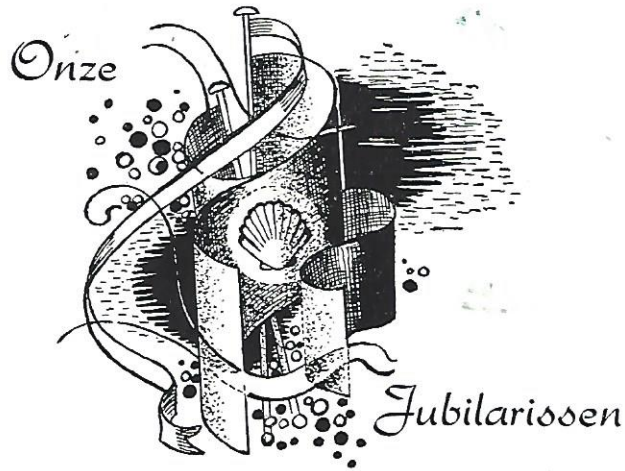
A. Westerduin  
Gezagvoerder  
1933 - 4-1 - 1958



J. B. v. Heutz  
Gezagvoerder  
1933 - 16-1 - 1958



C. G. L. Groosman  
Gezagvoerder  
1933 - 25-1 - 1958



J. H. v. Engelshoven  
Hoofdwerktuigkundige  
1933 - 25-1 - 1958



K. Kroon  
Hoofdwerktuigkundige  
1938 - 27-1 - 1958



A. de Visser  
1e Stuurman  
1948 - 18-1 - 1958



A. de Ligt  
1e Stuurman  
1948 - 30-1 - 1958



J. H. M. Hanssen  
2e Werktuigkundige  
1948 - 2-1 - 1958



D. A. C. Vermeulen  
2e Stuurman  
1948 - 6-1 - 1958



W. C. v. d. Megen  
3e Werktuigkundige  
1948 - 10-1 - 1958

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 19-12-'57 K. F. Neher, 3e wtk., met mej. E. Smith;  
 20-12-'57 A. J. Schumm, 2e stn., met mej. N. A. P.  
 Doornebos;  
 20-12-'57 A. Maasland, 3e wtk., met mej. A. J. Posthumus.

### Geboren:

- 18-11-'57 Cornelia Christina, dochter van A. C. Weide, 3e stn., en mevr. F. C. Weide-Mooi;  
 26-12-'57 Marinus Jorden, zoon van F. de Bouvé, 3e wtk., en mevr. T. de Bouvé-Verver.

### VLOOTMUTATIES

#### gedurende de maand december 1957

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: L. Polderman, F. J. Nieuwenhuis, J. van Westerhoven, A. A. Oepkes, J. L. Leyerweert, W. Buninga, W. F. Gerdingh; 1e stl.: F. ten Brug, B. van Bon, J. P. Braat, H. Faber, W. C. M. Immink; 2e stl.: J. L. Muyskens, J. Piest, A. J. Schumm, D. Rijk, J. P. de Kat Angelino, J. C. van Houtrijve, M. G. C. Geerarts; 3e stl.: R. Verhoef, J. Mulder, W. Bosma, J. H. Spoelstra, H. Romkes, M. J. L. Monsjou, D. W. P. van Burken, A. A. C. van Dalen, R. A. Kattenburg Schüler, L. M. de Keyzer, J. Simons; stn.ll.: J. H. K. van Eck; Hfdwtk.: W. Levy, H. I. Clowting, J. A. Goedhart, K. G. Visser, J. C. Veldhoen, G. J. Logeman, A. Pauw; 2e wtk.: P. Naber, J. van der Meyde, H. J. Borkent, S. Bais, J. H. M. Hanssen; 3e wtk.: C. J. Bokma, P. Driessen, D. de Lely, F. Krabben, A. Maasland, P. Ester, A. J. Verkerk, D. Lagarde, K. F. Neher, R. de Priem, A. Buren, T. C. F. Bijkerk, W. A. van Rooyen, L. de Blicke; 4e wtk.: J. M. van der Linden, T. E. Knijff, C. Balk, D. Pleysier, P. Stachelhausen, J. G. Bron, B. Veldhuis; 5e wtk.: R. Wiepkens, A. J. Klappe, H. T. Nobels, A. P. de Groot, H. Gravenhorst, H. Neervoort, J. F. de Gruiter, J. Willemse, J. P. Botman, G. Braak, A. de Haan, A. v. d. Zwaan, J. C. Handgraaf, A. J. Dekker, T. J. Damoiseaux, H. A. Groeneveld, D. J. Wieringa, J. Wagemaker, C. L. v. d. Wekken, J. L. v. d. Rijst, A. J. Bitterling, P. M. Haas, J. v. d. Tempel, J. P. Hendrikse, H. H. Apfel, J. W. Cadovius, J. A. Kentin, R. Groeneveld, R. O. Koop, A. M. Vonkeman, J. Polling, K. G. Kossen; bootslieden: P. de Maat, M. Bol, J. Hoogendam, G. F. Veth; timmerlieden: M. Zuiderwijk, G. Z. Spaans, K. Vrolijk, W. van Leeuwen, D. Franken; voorlieden: F. de Vrij, C. M. P. Verbeek, B. Verburg, K. H. Woldring; pomp-lieden: H. E. Tjon a Tjauw, P. Reid, J. Muilwijk; ch. hofmeesters: D. Veltman, H. Verdoold, P. W. Bruijne; chef koks: J. C. van Oeveren, W. J. F. Janse, P. Smit, C. A. Verhulp, F. C. A. Monkel, G. van Spijkeren.

In Engeland gearriveerd: Gezagv.: L. Tibbe.

### TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Crania”: bootsman P. G. Hoogendijk, timmerman M. van Vessen, voorman P. Th. Benningshoff, chef kok T. G. van 't Hooft.  
 s.t.s. „Kabylia”: Gezagv.: C. v. d. Toorn; 4e stn.: W. B. Pronk van Hoogeveen; chef kok: B. v. Bennekum.  
 s.t.s. „Kalinga”: 5e wtk.: L. Brakel; ll.wtk.: J. A. Krebbers.  
 s.t.s. „Kellia”: 3e stn.: H. Kamphuis; chef kok: J. Maan.  
 s.t.s. „Kopionella”: Hfdwtk.: G. Houwer.  
 t.e.s. „Koratia”: 5e wtk.: J. B. J. Jonker.  
 t.e.s. „Korenia”: 3e stn.: T. de Lijster.  
 s.t.s. „Koscia”: Hfdwtk.: M. H. Holtslag; 4e wtk.: J. Swagers, 5e wtk.: W. van Kemp.  
 s.t.s. „Krebsia”: 1e stn.: J. Kramer; 3e stn.: A. P. J. Ham; 4e stn.: C. N. P. M. v. Koningsbruggen; Hfdwtk.: J. H. H. v. Maastrigt; 2e wtk.: J. Broersen; 3e wtk.: W. Groenendijk; 4e wtk.: H. P. C. de Geeter.

m.s. „Omala”: Gezagv.: R. India; 2e stn.: B. C. den Exter v. d. Brink.

s.s. „Saidja”: Hfdwtk.: H. Steenstra.

m.s. „Taria”: 3e stn.: C. Haas.

t.e.s. „Thelidomus”: 3e stn.: A. J. Bloem; bootsman: P. Bot-hoff; timmerman: C. Molendijk; voorman: P. A. Stolk; pompman: T. J. Raimond; ch. hofmeester: A. C. Thür-kow; chef kok: A. A. Obma.

s.t.s. „Vivipara”: Gezagv.: J. Unkel.

Naar de West vertrokken: 1e stn.: J. I. Boer; 3e stl. J. B. P. Imming, D. van Heel; 2e wtk.: T. Swiers, C. W. Stolk; 3e wtk.: W. H. Schermer, J. Meenderink; 4e wtk.: P. C. Menting.

Geslaagd voor een hoger diploma: stn.ll.: C. N. P. M. v. Koningsbruggen, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. Broersen, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: J. Meen-derink, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; F. van den Berg, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheeps-wtk.; C. W. Stolk, dipl. „B” als Scheepswtk; ll.wtk.: K. Laarkamp, C. H. J. van Dijk, L. H. Klippel, C. de Witte, J. N. de Boer, A. J. Bakker, S. A. Broek, dipl. Ass. Scheepswtk., J. J. Rood, M. J. de Jong, C. J. J. de Lijster, S. Neeleman, J. P. Bol, D. J. v. d. Scheur, C. A. de Weerd, J. H. Appel, P. H. M. v. d. Veen, B. H. Ahlers, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stn.: C. N. P. M. v. Koningsbruggen; 2e wtk.: C. W. Stolk; 5e wtk.: E. van Oldenbarneveld genaamd Tullingh, J. W. van den Berg, B. M. van Rooy, W. N. Kous, L. G. van der Meer, K. Laarskamp, C. H. J. van Dijk, J. J. Rood, M. J. de Jong, C. J. J. de Lijster, S. Neeleman, C. A. de Weerd, bootsman: P. Bothoff, P. G. Hoogendijk; timmerman: H. Speijer; voorman: P. A. Stolk; pompman: T. J. Raimond; chef hofmeester: G. A. Haasbroek, R. de Jager, A. C. Thürkow.

Nieuw aangekomen: ll.wtk.: J. A. Krebbers.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e wtk.: D. Lagarde; 4e wtk.: R. E. C. F. Verhoeff; 5e wtk.: H. Gravenhorst, A. J. Dekker, C. Woittiez.

In dienst getreden: chef kok: A. A. Obma.

De dienst verlaten: bootsman: P. de Maat; ch. hofmeester: P. W. Bruijne; chef kok: J. C. van Oeveren, W. J. F. Janse.

### SHELL TANKERS N.V. WALPERSONEEL

In dienst getreden: L. M. Spruyt - sectie I.D.

Overgeplaatst: E. H. Simons van sectie B.H. naar Sectie S.G.

Uitgezonden: P. van der Stijl, ex sectie C.D. naar Shell Tan- kers Ltd., Singapore.



### 10 JAAR DIENST.

J. A. van der Lans, die mo- menteel als timmerman dienst doet aan boord van het m.s. „Camitia”, was op 19 januari jl. 10 jaar onaf- gebroken in onze dienst.

Wij bieden hem ter gele- genheid van dit feit onze hartelijke gelukwensen aan.