

# van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.

Administratie: Mevr. S. van Geest.

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



m.s. „ABIDA” in volle zee



## Van ketelbikken tot classificeren...



Het vuil wordt omhoog gehaald.



De emmertjes met afval worden leeggestort.



„Wheeler boat” langsij voor levering van stoom, lucht en licht.

Het gonst in de Rotterdamse haven van bedrijvigheid. Pontjes varen heen en weer, sleepbootjes blazen, de proviandvaarder „entert” een aak en aan de kade horen we de pneumatische boren van de werven en van de classificeerders.

Het beroep classificerder heeft bij de goegemeente niet altijd een gunstige naam. Wij zijn voor onze lezers eens een kijkje gaan nemen bij een van de grootste classificatiebedrijven in Rotterdam, waar we terecht kwamen bij een van de oudste firma's — zo niet de oudste —, J. W. Junius en Zoon N.V.

Zij had juist een aardige „job” van de „Shell” onder handen. Het was de onder Engelse vlag varende asfalttanker „Plagiola”, die op dat ogenblik in Schiedam bij Wilton lag, om na behandeling door de classificeerders naar Hamburg te vertrekken voor eerste survey.

Bedrijfsleider Cor Mulder bracht ons in contact met kapitein A. Hill en de eerste stuurman R. E. Jenkins, die hun hut voor Uw medewerker van „Van en voor de Vloot” wijd openstelden. In dit artikel hopen wij U dan ook een indruk te geven hoe men een vijftienduizend-tonner aanpakt.

Toen de „Plagiola” haar vanuit Trinidad meegenomen kostbare lading in Liverpool had gelost en in ballast naar Schiedam kwam, stonden daar de experts van Junius klaar om te controleren wat er zo allemaal aan het schip moest gebeuren.

Een van de belangrijkste onderdelen van het schoonmaken is in eerste instantie het „butterworthen”, d.w.z. de lading die zich nog langs de wanden van de tanks bevindt, losmaken. Het buizenstelsel in de tank wordt onder stoom gezet, waardoor zich in de tank een temperatuur van ongeveer 180° C ontwikkelt. Het vrijmaken van een tank met stoom en warm water duurt ongeveer drie tot vier uur.

Na de butterworth-behandeling kan men niet onmiddellijk in de tank afdalen. Dat duurt nog altijd drie uur en dan begint het eigenlijke werk voor de classificerder. Een ploeg van ongeveer acht man daalt in de tank af met een grote hoeveelheid materiaal, zoals beitels, pikhouwelen, stalen stootijzers en hamers. Zij gaan de bodem te lijf en langzaam aan wordt alles losgebikt. Boven op dek bevinden zich enkele arbeiders die door de mangaten de emmertjes met afvalstoffen ophalen en op dek leegstorten. Dit vuil wordt door middel van vuilschuiten afgevoerd en dient dan als versteviging van wegen en dijken.

Wij troffen het bijzonder dat de lading van het schip asfalt was geweest, daar voor het schoonmaken van het schip dan een



Het kantineschip bij de „Plagiola” langsij.



bijzondere behandeling vereist is. Zodra een halve meter oppervlakte is losgestoten, wordt er namelijk zaagsel aan het taaie afval toegevoegd, omdat men het anders weer vast zou lopen. Voor het reinigen van de „Plagiola” waren niet minder dan 1000 zakken zaagsel van ongeveer 35 kg nodig.

Asfalt wordt vervoerd in de centertanks. Het wordt geladen met een temperatuur van 290° C. Om nu deze warmte te handhaven, wordt in de wingtanks water ingenomen.

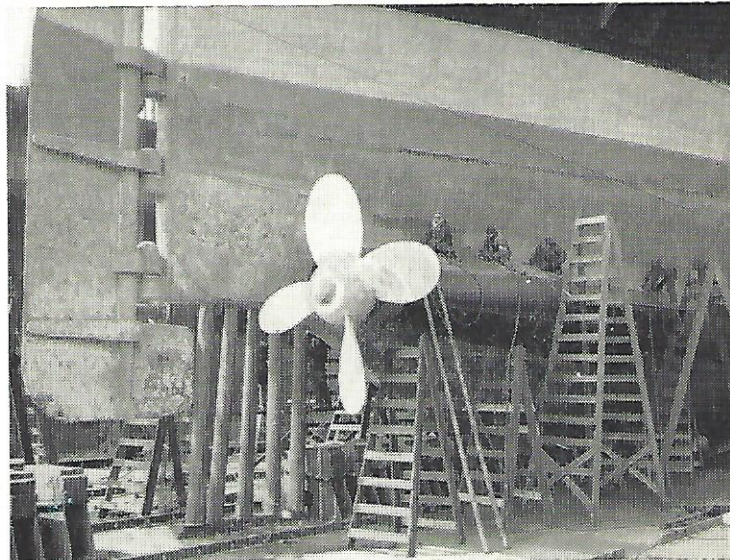
We zijn even een kijkje gaan nemen in deze tanks. Onze haren rezen te berge. Het was er één grote roestmassa, hetgeen een heel verschil is met de asfalttanks die blank onder classificeerdershanden vandaan komen. Om echter in dok te gaan, moeten ook de wingtanks zo goed mogelijk schoon zijn. Met een staalborstel wordt het roest van de wanden geveegd. Dit vergemakkelijkt het werk op de werf waar het schip moet dokken. Op onze vraag of er niets aan gedaan kon worden om roestvorming tegen te gaan, gaf de heer Jenkins ons ten antwoord dat de reizen te kort duren om de „cathodic protection” volledig tot zijn recht te doen komen.

„Als het schip in Hamburg gaat dokken, waarom wordt ze dan niet in Hamburg geclassificeerd ook?”, vroegen wij ons af. Want wanneer de ballasttanks keurig schoongemaakt zijn, wordt er weer water ingepompt, zodat men in Hamburg weer met roest zit.

Het bleek de redenering van een leek te zijn. De heer Mulder vertelde ons dat men in Duitsland het classificeren niet op zo'n grondige wijze kon doen en in zo'n tempo als dat in Rotterdam kan geschieden. Een antwoord dat ons als rasechte Hollanders goed deed.

Het classificeerbedrijf in Rotterdam is een hard en zenuwlopend bedrijf. Tot die ontdekking kwamen we wel toen we een uurtje doorbrachten bij de bedrijfsleiding. De drie telefoons stonden roodgloeiend en tussen de vele telefoontjes door vertelde men ons dat Junius ongeveer 550 man vast personeel in dienst heeft. Het bedrijf is afgestemd op tempo en de eisen zijn veel hoger dan vroeger.

Zo'n goede dertig jaar geleden zag de stichter van het bedrijf, Jan Willem Junius, zijn kans schoon voor zichzelf te beginnen. Het was een begin van onderaf aan, waarbij hij de schepen langs ging met een roeibootje om te vragen of er nog iets te ketelbikken was. Enkele hamers en het



Pneumatisch schoonbikken van de scheepswand.

roeibootje stonden hem slechts ten dienste, en omdat ketelbikken een vertrouwenswerk was in de Rotterdamse haven, kunt U begrijpen dat zijn werk goed moest zijn, wilde hij vaste klandizie krijgen in een concurrentiestrijd die heden ten dage onvoorstelbaar is. Dag en nacht moest er gewerkt worden en naast het bikken van ketels werd ook het opknappen van het gehele schip — dus ook van ruimen en scheepswanden — ter hand genomen, het tegenwoordige begrip: classificeren.

Het is een werk vol afwisseling en vol onverwachte gebeurtenissen en in dit bedrijf voelt men zich zeeman ondanks het feit dat men niet vaart.

A. B. de Wit

## KAPITEIN

C. J. VAN MALLAND

## GERIDDERD

Ter gelegenheid van de verjaardag van H. M. Koningin Juliana is aan onze oud-Chef Nautische Dienst, kapitein C. J. van Malland, de eer te beurt gevallen, te zijn benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

Hij werd aldus onderscheiden wegens de vele belangrijke diensten die hij in zijn lange loopbaan op onze schepen zowel als aan de wal, aan de Nederlandse koopvaardij, in de ruimste zin van het woord, heeft bewezen.

De hierbij gereproduceerde foto toont U het moment dat hem de ridderorde door de Burgemeester van Rotterdam, Mr. G. E. van Walsum, wordt opgespeld.

De redactie is er van overtuigd te spreken uit naam van alle employés van het kantoor en alle zeevarenden van onze maatschappij wanneer zij kapitein Van Malland bij deze haar hartelijke gelukwensen met deze verdiende onderscheiding aanbiedt.







## Finse onderscheidingen

In ons maartnummer 1959 vermeldden wij reeds dat 6 opvarenden van het s.t.s. „Kalydon” een Finse onderscheiding was toegekend voor de door hen betoonde moed bij het redden van een aantal opvarenden van het tankschip „Tupavuori”, toen aan boord van dat schip een ontploffing plaatsvond.

Zoals bekend, konden deze onderscheidingen niet aan allen tegelijk worden uitgereikt, in verband met de afwezigheid van Kapitein W. Buninga en 3de stuurman P. M. Coté. De gelegenheid tot uitreiking aan hen deed zich voor op 6 mei jl. en vond plaats te onzen kantore.

De foto's tonen U het voorlezen van de bijbehorende oorkonden door onze Directeur de heer E. H. Larive en het opspelden van de onderscheidingen door de heer F. Edens. Na afloop van deze korte plechtigheid werd de heren Buninga en Coté, die vergezeld waren van hun echtgenoten, door de Directie een lunch aangeboden.

De lange reis van het s.t.s. „Kalydon” is in dit geval debet aan de wat verlate gelukwensen van collega's en redactie, maar beide heren weten wel dat deze hierdoor niet minder hartelijk en oprecht zijn.





# Feiten en wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

20 april 1959

Als de voortekenen niet bedriegen zullen misschien al begin mei de parterre, het restaurant, de dagwinkels en het service-station van het Hotel Europa op de hoek van de Gevers Deynootweg en de Zwolsestraat in gebruik worden genomen. Maar de vijf verdiepingen met de vijftig hotelflats en de dertig tweepersoonskamers zullen zeker niet voor het eind van het vakantie seizoen klaar zijn. Daardoor zal Scheveningen pas het volgend jaar kunnen profiteren van dit eerste hotel in het uitbreidingsplan.

Intussen hebben de autoriteiten ook toestemming gegeven voor het bouwen van een hotel met acht etages en een flatcomplex op de hoek van de Scheveningseweg en de Prof. Telderslaan. De Amsterdamse architecten Le Grand en Polak hebben het ontwerp al klaar. Het zal echter nog wel anderhalf jaar duren eer de eerste gasten hier de eerste van de honderdtwintig tweepersoonskamers zullen kunnen betrekken in de hotelvleugel; de twee andere vleugels van het grote stervormige complex zullen samen 40 service-flats bevatten. Overigens zal dit hotel, dat ongeveer zes miljoen gulden zal kosten, in hoofdzaak bestemd zijn voor leden van het corps diplomatique en hoge functionarissen uit handel en industrie, die hier een waardige logeeren- en ontvangstgelegenheid zullen vinden. In het hotel komen o.a. ook een vergaderzaal voor 300 à 400 personen en een ondergrondse garage.

## Dramatische comédie

Om ons niet al te weelderig en te uitbundig te stemmen over zoveel goede gaven, kwam vlak daarop de mededeling dat het bouwen van de Kleine Comédie nu toch weer niet door zal gaan. De „welstandscommissie” — overall elders spreekt men van „schoonheidscommissie”, maar dat was ons te gewoon — vindt, dat er een enigszins schuin dak en geen plat dak op dit als tijdelijk ontworpen gebouw moet komen. Intussen vraagt nu iedereen zich af of het grote drama van de Kleine Comédie nog ooit zal worden uitgespeeld en of het een blij einde zal worden of in tranen en geweeklaag zal worden gesmoord. Bob de Lange, die met een aantal artiesten van het Rotterdams Toneel in een eigen, nieuw gezelschap verenigd in het najaar het nieuwe theater zou gaan bespelen, heeft zijn plannen voorlopig opgeschort en tijdelijk onderdak gezocht bij de Haagse Comédie.

Gelukkig staat daar tegenover dat het verleden jaar zomer door brand verwoeste Kurhauscabaret in mei als Kurhaus Paviljoen zal worden geopend en ook 's winters in exploitatie zal blijven, hetgeen zeker een aanwinst voor Scheveningen mag worden genoemd. Als U

dit leest zal het cabaret De Vuurpijl er zijn eerste vurige pijlen van de humor hebben afgeschoten; het Oud-Leids-Studententoneel en het Leids Studentencabaret hebben al gesolliciteerd om ook te mogen optreden. Overigens herinnert de naam „paviljoen” aan de oorspronkelijke functie van deze vleugel van het Kurhaus; hier waren namelijk tot in het begin van deze eeuw de „binnenbaden” van de Maatschappij Zeebad gevestigd en zoals tegenwoordig alles een Engelse naam moet hebben, sprak men toen in de taal der elegante wereld van het „Pavillon des bains.”

## Politiefeest

Een politiebureau schijnt in de serie hier ter sprake gebrachte oorden des vermaaks slecht te passen, maar de opening van het nieuwe Haagse politiebureau op het voormalige Alexanderveld had twee feestelijke aspecten, die rechtvaardigen dat ik er over spreek. In feite gaat het nog maar over de eerste vleugel van het bureau en die heeft al bijna tien miljoen gekost, maar nu kunnen alvast vierhonderd van de negenhonderd politiemannen in een plezieriger omgeving hun dagelijkse plicht doen. Ik heb het oude politiebureau aan het Alexanderplein uit zijn behuizing zien groeien, want ik ben er vlak naast op de lagere school geweest bij wijlen de oude heer C. W. Valken. Van jaar tot jaar zag je aan het ene huis na het andere in dat grote blok tussen de Laan Copes van Cattenburgh en de Javastraat een ominous bord spijkeren, want dan had de politie er bezit van genomen. Het was zo langzamerhand een onhanteerbaar samenstel van ongelijksoortige huizen geworden en daarmee ook eigenlijk een schandvlek voor onze goede stad. Het is een goed ding, dat deze huizen voor zover ze nog bewoonbaar te maken zijn, weer tot hun oorspronkelijke bestemming zullen terugkeren dan wel kunnen worden afgebroken om plaats te maken voor moderne flatwoningen. Het zou een bescheiden bedrag zijn voor de oplossing van het woningtekort, waarvan het eind (volgens de minister van Volkshuisvesting en Bouwnijverheid) niet binnen vier jaar mag worden verwacht.

## Licht en geluid

Van het nieuwe politiebureau naar het aloude Binnenhof is voor mij maar een stap, die U met mij mee moet doen om daar in juli en augustus te kunnen genieten van het „Lichtspel Den Haag”. Als dit wordt wat men ervan verwacht, kan het meer toeristen trekken dan (wijlen) de Bloemenweek. „Glorie van het Binnenhof”, zoals de ondertitel van dit lichtspel luidt, is bedoeld om op den duur een trekpleister te worden voor binnen- en buitenlands toerisme.

Het spel zal in scène worden gezet door Pierre Arnaud, een van de grondleggers van deze nieuwe kunstvorm met licht en geluid, waarmee in Frankrijk, Italië, België en Griekenland reeds successen zijn behaald. Arnaud gaat er van uit dat de „hoofdrol” wordt „gespeeld” door het historisch monument — hier het Binnenhof, dat lang vóór het koninkrijk al het middelpunt was van ons staatkundige leven. Grepen uit de geschiedenis van het monument worden de toeschouwers via luidsprekers bekend gemaakt en aansluitend worden een of meer onderdelen van het bouwwerk in zogenaamd levend licht gezet. Vooral door de stereofonische geluidseffecten wordt de toeschouwers de suggestie bijgebracht, dat zij bij een historisch tafereel tegenwoordig zijn. Het draaiboek voor dit lichtklankspel is samengesteld door de heer en mevrouw Galjaard-Hofker, die daarbij de typische moeilijkheden als gevolg van de constructie van het Binnenhof hadden te overwinnen en daarbij uiteraard bepaalde concessies moesten doen. Zo zullen het mooie middeleeuwse gedeelte aan de kant van het Mauritshuis met de kelderzaal en de Lairessezaal buiten het spel moeten blijven, omdat men in verband met de „ruimterwerking” de toeschouwers — per voorstelling van een half uur hoogstens 1200 — in de hoek bij de Eerste Kamer moet plaatsen. Een half uur is de uiterste tijdslimiet, omdat anders de suggestieve kracht verslapt en bovendien kan men de mensen niet langer laten staan; zittribunes zijn namelijk uitgesloten, omdat het Binnenhof een integrerend deel uitmaakt van het Haagse verkeersleven.

Er is een scherpe selectie gemaakt uit de vele spectaculaire feiten die zich op en om het Binnenhof hebben afgespeeld en wel: de stichter Willem II, de bouwster Floris V, Jacoba van Beieren die er in stilte huwde (in 1432 met Frank van Borselen), prins Maurits die er een legerkamp van maakte, Oldenbarneveldt die er in het torentje gevangen zat, Willem III die er zijn tocht naar Engeland voorbereidde en Willem V die er Mozart hoorde musiceren.

De verzorging van de stereofonische geluidseffecten is in handen van de heer Chr. van Lummel, van Philips, die in het buitenland — o.a. op de Akropolis bij Athene — reeds veel ervaring heeft opgedaan. Men hoopt in de eerste dagen van juli te kunnen beginnen en naarmate de avonden gaan lengten twee uitvoeringen per dag te geven. Het ligt in de bedoeling ook een Engelse versie te maken en deze enkele avonden speciaal voor buitenlanders op te voeren.

Het Algemeen Haags Comité, dat samen met de afdeling publiciteit van



de gemeente, het Gem. Elektrisch Bedrijf en de V.V.V. het evenement organiseert, zal voor de muziek, die in Frankrijk door de bekende filmcomponist Georges van Parys wordt geschreven, de medewerking van het Residentieorkest vragen. Men hoopt met de voorstellingen te kunnen doorgaan tot 15 september — Prinsjesdag — waardoor de laatste voorstelling een bijzonder cachet zou kunnen krijgen.

#### Euromast

In Rotterdam wordt met man en macht gewerkt aan de Floriade 1960. In het Park is een wedstrijd gaande tussen mens en natuur, want door het onverwacht vroeg intreden van zacht voorjaarsweer, is de natuur een week voor op ons aanplant-schema, zodat nu alles ineens tegelijk de grond in moet om wortel

te kunnen zetten en op tijd in bloei te schieten. En vlak naast het Park is de hoge „trekpleister” voor de landbouwtentoonstelling, de 103 m hoge Euromast in 23 dagen onafgebroken werken opgetrokken; 560 uur aan een stuk om 1400 m<sup>3</sup> beton te gieten. Half juni wordt het 240 ton wegende stalen geraamte voor het cirkelvormige restaurant, dat bij Werkspoor in Utrecht is gemaakt en in delen naar Rotterdam verscheept, als een manchete om de toren opgetakeld. Het is een spectaculair werk, dat de aandacht gevangen houdt — ook op de Floriade 1960. Hetgeen uiteraard mede de bedoeling is.

Natuurlijk is niet iedereen het met die Euromast eens en de burgemeester van Zevenhuizen noemde het zelfs een „onding”, toen hij de raad moest vertellen, dat „Den Haag” geen toestemming had gegeven voor het bouwen van

een gymnastieklokaal; het staat wel op de urgentielijst maar de minister zegt „geen materiaal en geen werkers”. Wat in deze recht en onrecht is, kan ik niet beoordelen, maar ter gelegenheid van de 70e verjaardag van de Eiffeltoren is er nog eens aan herinnerd, dat de Parijzenaars van toen er ook schande van spraken, dat er zo'n „onding” midden in de stad zou komen. Nu is diezelfde Eiffeltoren een soort nationaal symbool en iemand die zou durven voorstellen hem nu maar op te ruimen zou een storm van verontwaardiging in Frankrijk ontketenen. Met die Rotterdamse Euromast is het net zo. Er zijn wel meer mensen, die het een „onding” vinden, maar de Rotterdammers zien er wat in en het is me bekend, dat men in onze nationale haven voor dergelijke zaken een fijne neus pleegt te hebben.



....ook het kantoorgebouw  
van Shell Tankers Ltd.,  
Singapore groeit....

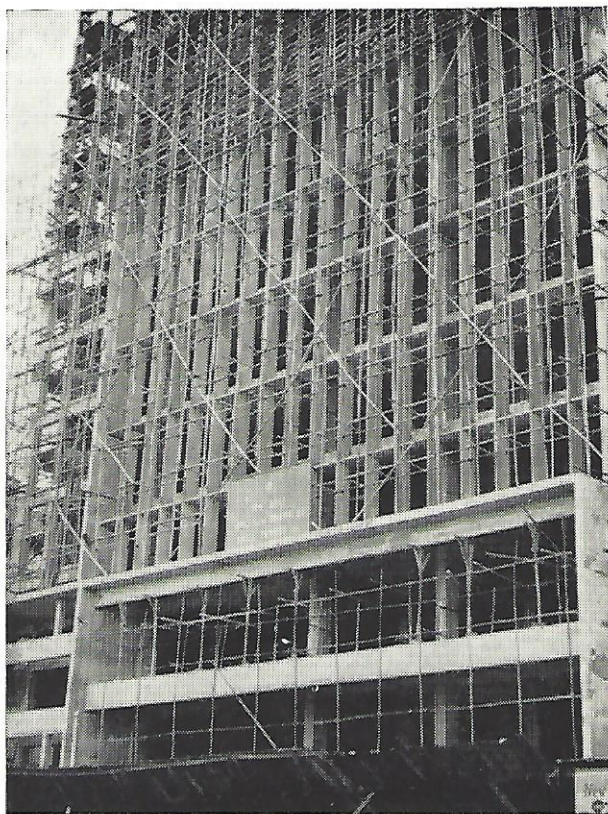
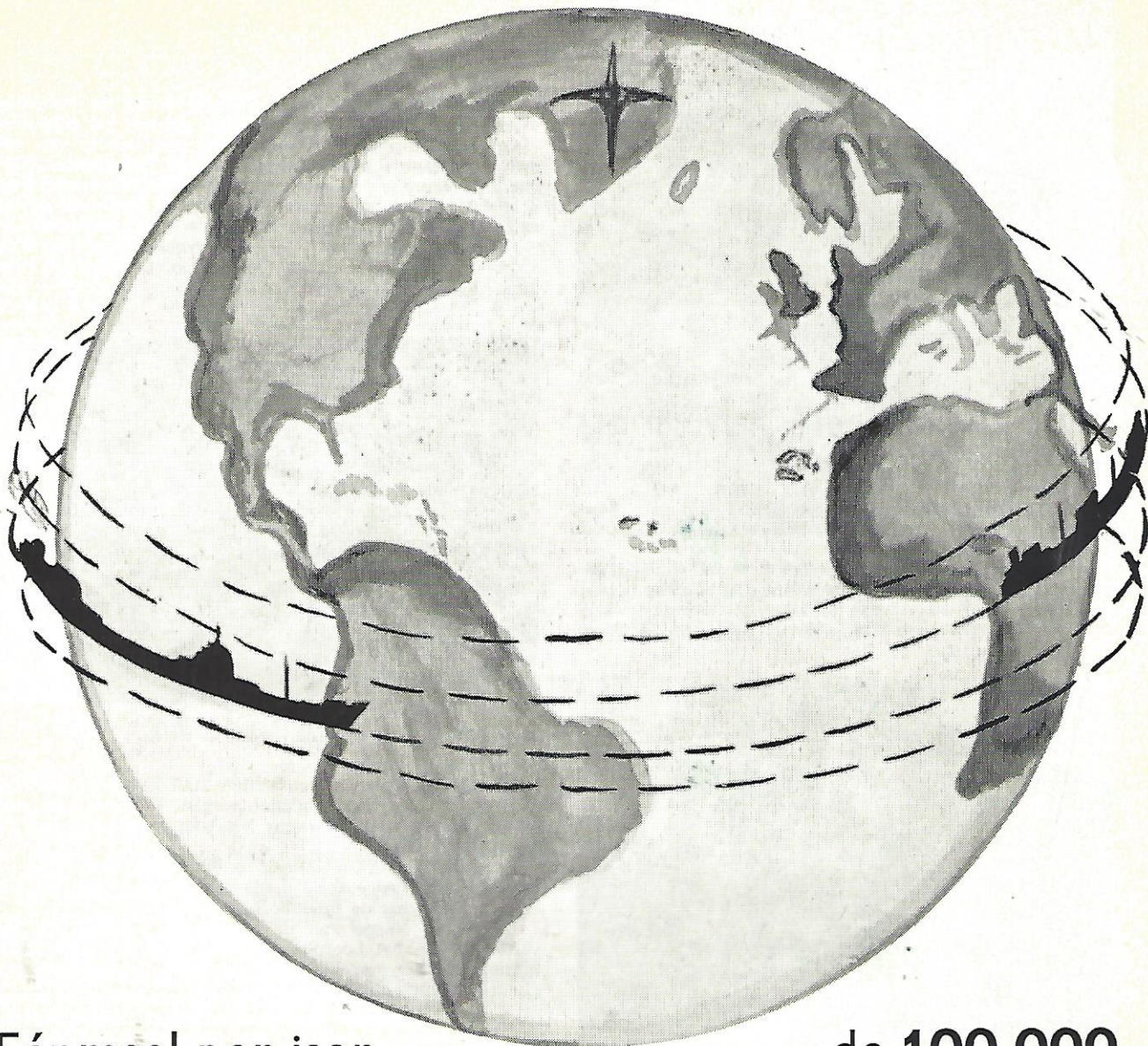


Foto A. G. Kallensee.





Eénmaal per jaar

de 100.000

Wie zou zo'n buitenkansje niet eens willen meemaken?

Hier is het echter enigszins anders bedoeld en dit aanzienlijke getal betreft het aantal zeemijlen dat door de meeste Shell-tankschepen per jaar wordt afgelegd. Van Oost naar West, van Noord naar Zuid en alle mogelijke variaties daartussen in worden door onze schepen met haar bemanningen een honderdduizend zeemijlen per jaar afgelegd of als U dat misschien meer zegt: Vijf torntjes rond de aardbol ter plaatse van de evenaar!

Dit is dan wanneer men rekent op 300 zeedagen; het restant van 65 dagen blijft dan over voor de zeeman om een voet aan wal te zetten gedurende laden, lossen of dokken. Soms is het laatstgenoemde aantal dagen nog kleiner en worden dientengevolge nog méér mijlen gemaakt.

Wat gebeurt er nu allemaal in zo'n „tanker-jaar“?

In de eerste plaats wordt er een 250.000 ton aan aardolie of aardolieprodukten vervoerd. Als men zich deze hoeveelheid „ruimtelijk“ voorstelt is het voldoende om er een olieplas van te maken met een oppervlakte van de voormalige Zuiderzee en daar zou dan nog een centimetertje of 10 olie staan om eens „lekker“ te kunnen pootje-baden. Ik vermoed dat er weinig enthousiasme voor dit soort recreatie zal bestaan. In ieder geval is het oliegebruik in Nederland voor een halve maand met deze hoeveelheid gedekt. En als het allemaal benzine was zou men er met een auto 50.000 maal mee rond de evenaar kunnen tuffen.

Een legertje van 3775 man, aan de wal en op zee, draagt er zorg voor dat de onder Nederlandse vlag varende schepen van de Shell-vloot dit ieder jaar kunnen volbrengen.

Onderwijl moet er natuurlijk ook voor worden gezorgd dat

de opvarenden op hun tijd hun natje en hun droogje krijgen. In één jaar wordt door de opvarenden heel wat verwerkt.

Een veestapel van zo'n 500 koeien en 600 varkens verwisselt te hunnen behoefte het tijdelijke met het eeuwige. Daar komt dan nog zo'n ton of 30 vis bij, die op die wijze dan ook eens de kans krijgen een tanker van een andere kant te bekijken dan alleen maar van de buitenzijde. Jammer voor de arme dieren, maar zij beseffen het tragische van deze procedure niet.

Voor één zo'n gemiddelde tanker zijn ondertussen 50 vrolijk kakelende kippen — dus een aardig rennetje vol — bezig om in 1 jaar 15.000 eieren bij elkaar te leggen en... die dan grif opgaan.

Het „natje“ geeft over één jaar ook nog een aardige hoeveelheid te zien. De Perzische Golf in de zomer doet aardig z'n best een niet onaardig handje mee te helpen het bierverbruik niet te laag te houden. Er gaat per jaar 3½ ton door de dorstige, zo niet verdroogde kelen waaruit natuurlijk onmiddellijk de zeer logische gevolgtrekking kan worden gemaakt dat ook aan boord het BIER weer BEST is.

Het drink- en ketelwaterverbruik aan boord is voldoende om er een stuk of vier flinke zwembaden mee te vullen.

Zo zouden er nog vele, vele zaken genoemd kunnen worden om een idee te geven van wat er zich in een „tanker-jaar“ aan boord afspeelt, maar dat zou mij te ver voeren en dit relaas is alleen maar bedoeld een indruk te geven van een gedeelte hiervan. Maar laten wij alvorens te besluiten, de schroef niet vergeten die het schip gedurende een jaar met zijn 40.000.000 omwentelingen tot dit alles in staat stelt . . .

A. B.



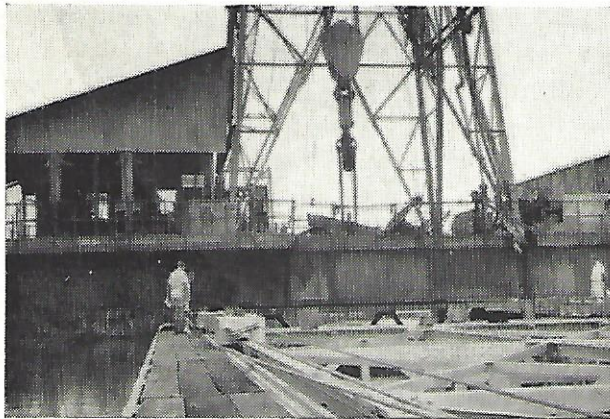


De „Sukamandi” langsij Rig Unit Mover.

## De „Sukamandi” in Nigeria

In Nigeria wordt door de Shell-BP intensief naar aardolie gezocht. Zo verricht men ook een aantal boringen in het krekengebied dat zich uitstrekt van de stad Lagos tot aan de Kameroen.

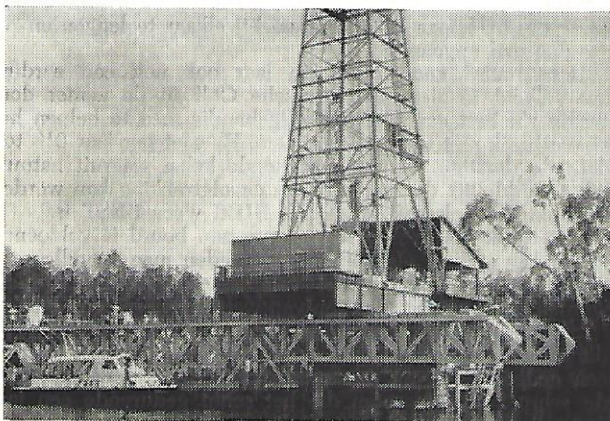
In deze moerassige streek is vervoer over land welhaast niet mogelijk. Het transport te water neemt dan ook een belangrijke plaats in.



De vork gaat onder de toren.

Shell Tankers N.V. heeft als bijdrage voor dit vervoer de zeesleepboot „Sukamandi” beschikbaar gesteld, waarmee zwaar materiaal getransporteerd kan worden.

De „Sukamandi” meet 260 ton en wordt voortgestuwd door een viertaktmotor van Werkspoor, die een vermogen heeft van 972 ipk. Het te verslepen materiaal bestaat uit een boorplatform, boortorens, drijvende kranen, lichters met boomateriaal, enz.



Klaar voor vervoer.

Wanneer een boring bijna voltooid is en de installatie weldra verplaatst zal moeten worden, gebeurt het volgende:

Op de nieuwe locatie wordt eerst met behulp van een drijvende kraan een torenfundatie geheid. Vervolgens sleept men de kraan en de bijbehorende lichters van de locatie weg. Ze moeten plaats maken voor de boortoren die in zijn geheel van de oude naar de nieuwe locatie wordt getransporteerd.

Dit laatste geschiedt met de zogenaamde „Rig Unit Mover,” een staalconstructie die gemonteerd is op twee grote lichters.



Op weg naar een nieuwe lokatie.

Het is als het ware een reusachtige stalen vork die hydraulisch op en neer kan worden bewogen. Daarmee kan men de gehele boortoren benevens het boorgereedschap van de fundatie lichten.

Het geheel („Rig Unit Mover” en boortoren) wordt door de „Sukamandi” verslept. Bij de nieuwe lokatie wordt de toren op de daar gemaakte fundatie neergelaten.

De laatste etappe van de „verhuizing” bestaat uit het verslepen van het boorplatform, een soort drijvende boorfabriek, die het mogelijk maakt boringen te verrichten van circa 4000 meter diep.



Aankomst bij een nieuwe lokatie.

Kleinere sleepboten hebben inmiddels de huisboten naar hun nieuwe bestemming gebracht. Hierop woont het boorpersoneel.

Dan kan de boring beginnen. Ze zal twee tot drie maanden in beslag nemen. Gedurende deze tijd voert de „Sukamandi” van allerlei materiaal aan, zoals cement, boorpijpen, enz. Bovendien verricht het schip nog kleinere werkzaamheden, zoals waarnemingen en het in kaart brengen van nog onbekende krekken.

Messelaar  
Blom



## De „Koratia” nam tankschip op sleeptouw

Met bestemming Curaçao voer onlangs de „Koratia”, ten noorden van het eiland Margarita, toen omstreeks 20.45 uur telegrafisch een noodbericht binnenkwam van de „Richard Kaselowsky”. Dit 20.000 metende tankschip van de Oetker Rederij te Hamburg had twaalf mijl ten oosten van het eiland La Orchilla — ten noorden van de kust van Venezuela — met machineschade te kampen. Met een gebroken krukas dreef de „Richard Kaselowsky” af, met het gevaar op het eiland te stranden. Na een telegramwisseling zette de „Koratia” koers naar het in nood verkerende schip, dat 120 mijl van haar was verwijderd.

Onder zeer moeilijke omstandigheden gelukte het de „Koratia”, de „Richard Kaselowsky” tegen vijf uur 's morgens op sleeptouw te nemen en naar een veiliger plaats — 80 mijl ten oosten van Curaçao — te brengen, waar de inmiddels te hulp gekomen sleepboot „Tyne” van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst, de „Richard Kaselowsky” overnam en naar de Curaçaose haven sleepte.

De volgende dag voer de „Koratia” de St.-Annabaai binnen. Direct na het meren aan de Julianapier begaf de Marine Superintendent van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, de heer L. F. van den Belt zich aan boord om zijn gelukwensen met deze succesvolle hulpverlening aan te bieden. Kapitein Kruijswijk zwaaide lof toe aan zijn



Kapitein Kruijswijk ontvangt de gelukwensen van de heer Van den Belt.

bemanning voor de verrichte arbeid, die voor velen de offering van menig rustuur had betekend.

## Club van Nederlandse oud-Gezagvoerders en oud-Hoofdwerktuigkundige der „Koninklijke/Shell”

Op woensdag 22 april 1959 vond in Restaurant „Esplanade” te Utrecht de 18de ledenvergadering van de C.N.O.O.K.S. plaats.

De opkomst was, in vergelijking met vorige bijeenkomsten, zeer goed te noemen en wij vertrouwen dat deze stijgende lijn zal worden volgehouden.

Om 12.10 uur opent de voorzitter de vergadering en bezoekt de aanwezigen hen die de club ontvallen zijn door het in acht nemen van 1 minuut stilte te herdenken.

Door het verscheiden van de heer Ricardo dient een nieuwe Secretaris/Penningmeester te worden gekozen. Door het Bestuur is, met toestemming van onze Directie, de heer W. B. Kruysmulder voor deze vacature kandidaat gesteld. Van de zijde van de leden zijn geen tegenkandidaten ge-

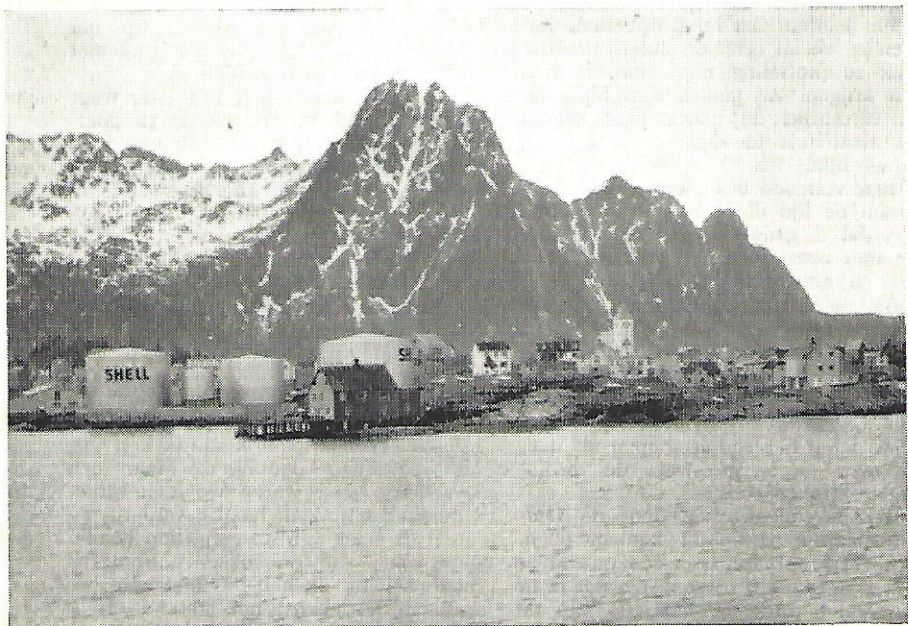
steld en bij acclamatie wordt de door het Bestuur gestelde kandidaat gekozen.

De Voorzitter deelt voorts mede dat er getracht is in Amsterdam of Rotterdam een goede gelegenheid te vinden om de reünie te houden, doch het is duidelijk gebleken dat Utrecht, buiten zijn centrale ligging, ook wat accommodatie betreft de voorkeur verdient. De vergadering gaat akkoord de komende reünies voorsnog in Utrecht te doen plaatsvinden. Mocht te zijner tijd elders goede accommodatie beschikbaar komen dan zal deze aangelegenheid opnieuw worden bekeken.

Het borreluurtje, alsmede de daarop volgende lunch hadden een zeer vlot en geanimeerd verloop en toen om even 4 uur de voorzitter de vergadering sloot, kon op een uiterst geanimeerde bijeenkomst worden teruggezien.

## Installatie te Svolvaer

Nevenstaande foto, die wij mochten ontvangen van de echtgenote van Kapitein A. Verkerk, ex ons m.s. „Oma-la”, geeft een zeer goede indruk van het prachtige Noorse landschap en tevens van het feit dat de Maatschappij kans ziet een olieopslagplaats te doen bouwen op de meest onherbergzaam schijnende plaatsen ter wereld.





## BATAAFSE BABELS

Voor de zoveelste maal die dag rinkelde de telefoon. Nadat ik braaf mijn naam genoemd had, barstte de man aan de andere kant van de lijn los: „Goeie morgen mijnheer. Toen u gisteren bij ons was, hebben we het over die heat-exchangers gehad, maar nu wilde ik nog wat vragen over de rotating disc contactor en...”

Ik zette een dam in z'n woorden-vloed door te bekennen dat ik geen technische knobbel had en hij dus wel de verkeerde voor zou hebben.

„Och geef me dan even de goeie vent!” riep de man op een vlot aanemerstoontje. „Het is een lange met een dik gezicht en een i in z'n naam.”

In gedachten bladerde ik snel door de ruim 3300 werknemers die ons kantoor rijk is, maar daar er veel lange met dikke gezichten bij zijn, meldde ik de man dat ik hem aan de telefoniste zou teruggeven. „Hij is een beetje kalg opzij!” riep hij nog, maar ik drukte hem al de witte knop in.

Telefoons zijn verschrikkingen, vrienden. Zij sleuren ons telkens wreed uit het werk of uit de dommel. Met bezoekers een goed gesprek voeren, is haast niet mogelijk, want om de paar minuten laat de telefoonbel z'n hatelijk geluid horen.

U gaat bijvoorbeeld naar uw chef voor een persoonlijke kwestie. In subtiële bewoordingen schildert u hem uw moeilijkheden. Maar als u het zorgvuldig voorbereide hoogtepunt van uw betoog nadert, zal tien tegen één de telefoon rinkelen. De chef neemt de hoorn op, luistert, wordt vuurrood, roept een paar krachttermen en praat er dan boos op los. Als hij tien minuten later de hoorn heeft neergelegd, zegt hij, nog nagloeiend: „Wat vertelde u ook weer?”

Ik heb zelf een toestelnummer, dat de begincijfers vormt van het telefoonnummer van een bekend hotel waarin velen van onze bezoekers worden ondergebracht. Als deze goede lieden vanuit ons kantoor het hotel opbellen, vergeten ze veelal eerst de nul te draaien, zodat ze plotseling mijn stem in hun oren krijgen. Ze gooien dan bijna altijd verschrikt de hoorn neer zonder ook maar iets te zeggen dat op een excuus lijkt.

Maar verleden week kreeg ik er een-tje aan de lijn die verwonderd uitriep: „Hé, dat is gauw! Ik heb het nummer nog niet eens helemaal gedraaid en u geeft al antwoord!”

„Ja mijnheer”, antwoordde ik met een chef de réception-stem, „dat is een speciale service van ons hotel. Wij doen alles vlugger dan anderen. Uw bed wordt afgehaald terwijl u slaapt, de tafel leeggeruimd terwijl u nog ontbijt en we laten het bad leeglopen als u er nog inzit.” Toen pas werd de verbinding verbroken.

Er zijn collega's die door de telefoon heerlijk gewichtig kunnen doen. Mijnheer Wobbelaar is er één van. Maar ik heb 'm door! U moet weten dat ik in een kamer werk die aan een van de

binnenplaatsen van het hoofdgebouw ligt. Kort geleden kwam ik tot de ontdekking dat ik vanuit mijn raam zó op het bureau van de heer Wobbelaar kijk.

Gisteren belde ik hem voor een dringende kwestie. „Het spijt me”, toeterde zijn geaffecteerde stem, „maar ik heb 't op 't ogenblik veel te druk.” Uit het raam kijkend, zag ik hoe hij de

van een twintigtal telefoontjes nam het weinige dat hij me te vertellen had, zeker een half uur in beslag.

Daarna snelde ik naar de lift. Ik moest weliswaar slechts één etage lager, maar uit principe loop ik nooit trappen wanneer dit niet absoluut nodig is.

Halverwege de twee etages liet de lift het met een schok en een zucht afweten. Ik drukte op het alarmknopje.



hoorn neerlegde, z'n voeten op het bureau deponeerde en verder ging met het lezen van het ochtendblad.

Toen ik het een half uur later weer probeerde, zat hij z'n nagels te poetsen. „Nee, het spijt me, mijnheer Jike, ik ben op het ogenblik in conferentie”, sprak hij gewichtig. Het leek alsof ik over televisiefoon beschikte. Ik zag hoe hij zich al pratend uitrekte en gezellig op het hoofd krabde.

„Nou heb ik je vader!” dacht ik triomfantelijk. Met het dossier onder de arm snelde ik m'n kamer uit om de heer Wobbelaar op heterdaad in z'n rust te gaan betrappen.

„In conferentie, de schurk!” mompelde ik en botste tegen Miepje op. Nu is Miepje een charmant kind. Ik kon dus niet zó maar doorlopen. Maar een kwartiertje later waren we toch uitgebabbeld en ging ik haastig verder.

Op de hoek van de gang liep ik m'n chef bijna van de sokken. „Kom 'ns mee”, zei hij, „ik heb iets met u te bespreken.” Dank zij het storend effect

Terwijl ergens in het gebouw een leertje monteurs aan onze bevrijding werkte, begon mijn enige mede-passagier rood aan te lopen van benauwdheid.

„Als er maar zuurstof genoeg is”, hijgde hij. Met zijn zakmes probeerde hij een gat in de liftwand te snijden, wat hem niet lukte. Hij werd steeds wilder en ik vreesde al dat hij mij met z'n zakmes zou doden om mijn portie zuurstof voor zichzelf te kunnen gebruiken, toen er eindelijk weer beweging in de lift kwam.

Ongeveer een uur nadat ik mijn eigen kamer had verlaten, kwam ik bij het werkvertrek van de heer Wobbelaar aan. Tot het uiterste geprikkeld door alle tegenslag, smeed ik de deur open terwijl ik schreeuwde: „Zo, dat noemt u een conferentie, hè!”

Acht verbaasde gezichten keken vanuit een dikke sigarenwalm naar me op. „Hoe wilt u het anders noemen?” sprak de heer Wobbelaar ijzig!

Het woord dat ik toen zei, vrienden, heeft m'n carrière geen goed gedaan.

Mr. Jike



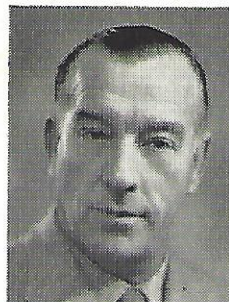
## ONZE JUBILARISSEN



**M. J. Melief**  
Gezagvoerder  
1929 - 7-5 - 1959



**M. J. Rehwinkel**  
Gezagvoerder  
1929 - 24-5 - 1959



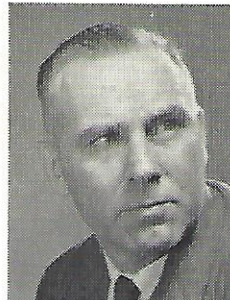
**P. C. Bastiaanse**  
Hoofdwerktuigkundige  
1929 - 11-5 - 1959



**A. W. H. Lamberty**  
Gezagvoerder  
1934 - 26-5 - 1959



**H. J. C. Bosselaar**  
Hoofdwerktuigkundige  
1934 - 24-5 - 1959



**H. Jongepier**  
2e werktuigkundige  
1934 - 26-5 - 1959



**K. J. van Noortwijk**  
1e stuurman  
1939 - 15-5 - 1959



**J. F. van den Bogaard**  
3e werktuigkundige  
1949 - 14-5 - 1959

### Personalia

#### Gehuwd:

- 7-4-'59: C. Wortel, 1e stm., met mej. W. C. Sandel;
- 8-4-'59: J. Wagemaker, 5e wtk., met mej. P. Kerremans;
- 9-4-'59: M. W. D. Meyer, 5e wtk., met mej. E. A. Ziemer;
- 10-4-'59: A. Admiraal, 3e stm., met mej. L. Pool;
- 11-4-'59: J. Vaandrager, 3e stm., met mej. M. van der Waal;
- 14-4-'59: C. W. P. Ploeg, 5e wtk., met mej. T. de Laat;
- 18-4-'59: C. Vlas, 3e stm., met mej. T. C. van der Vlies.

#### Geboren:

- 2-4-'59: Dick Theodorus, zoon van Th. Bakker, 5e wtk., en mevr. G. Bakker-Tesselaar;
- 14-4-'59: Erika, dochter van P. M. de Graaf, 3e stm., en mevr. M. C. J. de Graaf-de Gruil;
- 17-4-'59: Charles Jan, zoon van J. Rijkmans, 2e stm., en mevr. C. Rijkmans-Martens;
- 17-4-'59: Janneke, dochter van K. Toereppel, 2e wtk., en mevr. J. Toereppel-Koster;
- 22-4-'59: Robbert Olivier, zoon van R. O. Koop, 5e wtk., en mevr. H. J. W. Koop-van Ouwerkerk;
- 23-4-'59: Anja Caroline, dochter van C. D. Mastenbroek, 2e stm., en mevr. N. Mastenbroek-Stello.

#### VLOOTMUTATIES

gedurende de maand april 1959

**In Nederland gearriveerd:** Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis, J. Niessink, H. A. H. Hylkema, J. L. Leyerweert, H. C. C. van der Veer, A. Westerduin; 1e stl.: F. ten Brug, J. P. Braat, Th. G. J. Roeten, D. P. Klip, R.-E. van der Miesen, D. Jongeneel; 2e stm.: J. Spruytenburg; 3e stl.: J. H. S. van Ruiten, J. L. A. Plasman, J. Renssen, R. Verhoef, W. Bosma; 4e stl.: C. Swart, W. Schmidt, E. J. F. Douw van der Krap, J. Verbeek; Hfdwtk.: J. van der Hoek, W. Levy, C. de Gast, W. J. Urban, K. G. Visser, A. Pauw, H. M. van der Steen; 2e wtk.:

J. W. van Dam, W. C. van Megen, W. P. van der Pijl, P. Taconis; 3e wtk.: A. W. Brakel, H. Stobbe, P. H. Hulsmann, P. Driessen, J. Vrijheid; 4e wtk.: A. Tempelaar, H. de Jong, R. M. F. van den Berg, J. M. van der Linden, D. Tolsma, T. A. van den Kroonenberg, J. Groen, A. Modderman, F. M. Christiaans, C. Balk; 5e wtk.: A. van der Zwaan, G. J. A. M. Siegmund, A. P. van Burgh, G. G. Wolsink, G. Rietdijk, T. J. Damoiseaux, J. C. Handgraaf, H. G. J. Zoun, M. W. D. Meyer; J. B. Mensert, J. W. C. Willemsen, C. J. Moors, A. R. Dedert, T. C. J. Beentjes, C. J. den Hollander, J. P. L. Marcussen; 11.wtk.: P. W. Gerz; Bootslieden: H. J. A. Savonije, P. Bothoff, J. R. Elsinga, M. Hoogendijk, J. H. Roos, A. Heydens, P. C. Arts; Timmerlieden: D. Franken, R. A. Brand, J. P. L. Wezepoel, A. F. v. d. Knaap, C. Molendijk, A. Dropert, A. Lankhorst; Voorlieden: D. G. C. Schalker, J. Brobbel, Th. de Vrij, C. Noordijk, W. Vink, J. J. Koop; Pomplieden: E. J. Simons, P. M. van Rixtel, J. I. van Iwaarden, A. G. Freeth, P. M. Boender, J. Naber; Chef Hofm.: J. J. Peeters, K. Stigter, H. Scharloo, M. C. Bruggeman, H. S. Severijnen, H. J. Nuis, M. van Hagen; Chef Koks: J. A. Priemus, G. M. J. v. d. Burg, A. H. Siemerink, W. J. Berning, A. de Hooge, J. H. Limonard.

#### TEWERKSTELLINGEN

**m.s. „Abida”:** Gezagv.: A. J. van Oudvorst; 2e stm.: J. H. A. Budding; 3e stm.: T. van Heuveln; 4e stm.: W. B. Pronk van Hoogeveen; 5e wtk.: C. P. de Waard, L. G. van der Meer, J. A. Bieze; Bootsman: J. C. v. d. Loos; Timmerm.: B. Noordijk; Voorm.: K. H. Woltring; Pompm.: P. v. d. Zalm; Ch. Hofm.: G. A. Haasbroek; Ch. kok: J. A. Priemus.

**s.t.s. „Arca”:** 1e stm.: W. Kuyper; 4e stm.: W. Kalkman; Hfdwtk.: H. J. W. Huisken; 5e wtk.: C. Schornagel, J. Reichman, B. H. Ahlers.



m.s. „Cinulia”: Gezagv.: J. H. R. Broersma; 1e stm.: Th. J. van de Vrie; 4e stm.: B. Ritman; Hfdwtk.: J. C. van Dijk; 5e wtk.: J. Reeders, G. de Goede; Bootsman: P. Bothoff; Timmerm.: S. G. Dekker, Voorm.: P. D. Spaans; Pompm.: W. H. van Ewijck; Ch. Hofm.: J. M. Buurmans; Ch. kok: R. Otte.

m.s. „Clavella”: 4e stm.: P. de Haan.

m.s. „Crania”: 3e stm.: H. A. Kuling; Hfdwtk.: J. J. Hester Sr.

s.t.s. „Kabylia”: 3e wtk.: H. Tukker.

s.t.s. „Kalydon”: 2e wtk.: G. Bravenboer.

s.t.s. „Kenia”: 1e stm.: G. F. de Boer; Hfdwtk.: J. D. Viergever; 4e wtk.: R. H. Gijsberts; 5e wtk.: J. C. Zwart.

s.t.s. „Khasiella”: 5e wtk. Th. Bakker.

s.t.s. „Kopionella”: 5e wtk.: D. J. van de Scheur; Ch. Hofm.: A. A. Turkenburg.

t.e.s. „Korenia”: 1e stm.: P. A. Kooloos; 4e stm.: C. Splinter; 3e wtk.: B. Bijl; 5e wtk.: C. A. de Weerd.

s.t.s. „Kosicia”: Bootsman: P. de Vries; Timmerm.: H. Verhoeven; Voorm.: M. Brons; Pompm.: A. de Lig; Ch. Hofm.: A. v. Santen, Ch. Kok, J. C. A. Monkel.

s.t.s. „Kryptos”: 3e stm.: H. Kamphuis; 4e wtk.: D. Vischer; 5e wtk.: J. J. Rood.

s.t.s. „Kylix”: 5e wtk.: J. B. van Haaster, W. J. Meuldijk, G. P. Zwier; ll.wtk.: F. A. M. Bierings; Bootsman: H. L. Klop; Timmerm.: K. Vrolijk; Voorm.: P. Th. Benningshoff; Pompm.: L. Cramer; Ch. Hofm.: S. Koper; Ch. Kok: B. van Bennekum.

m.s. „Omala”: wnd. Gezagv.: G. P. Beekman; 5e wtk.: M. J. de Jong.

s.t.s. „Philine”: Gezagv.: M. J. Rehwinkel.

t.e.s. „Tomocyclus”: 3e stm.: A. P. J. Ham; Hfdwtk.: J. M. Hittenhausen; 3e wtk.: H. van Klaveren; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. Visser; Bootsman: J. Klerk; Timmerm.: J. van Roon; Voorm.: C. Hofman; Pompm.: R. Bruintjes; Ch. Hofm.: G. van Spijkeren; Ch. kok: H. Mooldijk.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: J. G. C. de Man; 2e stm.: E. F. Beuerle.

Naar de West vertrokken: 3e stl.: J. A. Sarucco, R. Jousma; Hfdwtk.: J. Best; 3e wtk.: D. J. H. de Haas.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: P. J. P. Siebesma, dipl. 1e Stm. G.H.V., W. Groes, J. J. van den Berg, P. Cammel, theor. ged. van het dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stl.: P. Snel, H. K. Paauw, J. Punt, dipl. 2e Stm. G.H.V., H. Kamphuis, theor. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V., M. Hus, pr. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm'll. H. G. Potman, H. Schikker, dipl. 3e stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. F. Schleicher, G. J. Uitdenbogaard, dipl. „C” als Scheepswtk., J. M. Nobels, theor. ged. van het dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: H. Tukker, dipl. „B” als Scheepswtk., H. W. van Diepen, theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk.; 4e wtk.: A. H. Schulpzand, L. C. Spoon, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: C. Witteman, B. Nederlof, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk., J. Visser, J. A. Bieze, D. J. van de Scheur, G. P. Zwier, C. A. de Weerd, Th. Bakker, J. W. van den Berg, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: P. R. Bender, dipl. als Ass. Scheepswtk., C. J. den Hollander, J. P. L. Marcussen, J. Walraven, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stm.: H. G. Potman, H. Schikker; 5e wtk.: E. Wouters, P. R. Bender, C. J. den Hollander.

Bevorderd tot: Bootsman: L. T. v. d. Giessen, J. Klerk, T. J. Wolthuis; Timmerman: J. van Roon; Voorman: C. Hofman; Pompm.: A. de Lig, W. H. v. Ewijck, R. Bruintjes; Ch. Hofm.: J. M. Buurmans; Ch. kok: H. Mooldijk.

Nieuw aangenomen: 5e wtk.: J. Blok, J. C. Zwart, G. de Goede; ll.wtk.: F. A. M. Bierings.

In dienst getreden: Bootsman: L. C. v. Oudenaarden; Timmerman: S. G. Dekker.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e stm.: J. H. S. van Ruiten; 4e stm.: J. Verbeek; 2e wtk.: I. de Jongh; 3e wtk.: C. J. Bokma; 5e wtk.: A. H. Booms, D. van der Neut; ll.wtk.: P. W. Gerz; Bootsman: C. v. d. Hoeven, M. Bol; Timmerm.: J. J. P. Termaten; Ch. hofm.: M. Boere.

Overgegaan in dienst van het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium in Delft: 5e wtk.: K. P. Bezemer.

Overgegaan in dienst van de Shell B. P. Petroleum Development Company of Nigeria Ltd.: 1e stm.: J. Rijkeboer.

Met pensioen: Gezagv.: J. Wever.

Met vervroegd pensioen: Gezagv.: M. J. Melief

## MUTATIES WALPERSONEEL SHELL TANKERS N.V.

In dienst getreden:

1-4-'59: C. J. Jeronimus - sectie BH

Tewerkgesteld:

1-4-'59: K. J. Heller (ex Nieuw Guinea) - sectie ND

Overgeplaatst:

1-4-'59: Mej. A. de Brabander van CC naar sectie SG

1-4-'59: J. L. P. v. d. Wiel van ID naar sectie SG

8-4-'59: J. H. Sierveld van SO naar sectie SG

Jubileea:

2-4-'59: C. L. Greshof sectie BH - 30 jaar

5-4-'59: J. C. Smits sectie MD - 20 jaar

13-4-'59: G. P. Beekman sectie ND - 25 jaar

Tijdelijke tewerkstelling vloot:

5-4-'59: G. P. Beekman

Terug van tijdelijke tewerkstelling vloot:

19-4-'59: J. Rijkeboer.

Uitgezonden:

19-4-'59: J. Rijkeboer naar Nigeria

Geboren:

12-4-'59: Johanna Maria Hermina Martha, dochter van H. M. Bruning - sectie SL.

28-4-'59: Cornelia Jacoba, dochter van N. Niezen - sectie CD.

De dienst verlaten:

11-4-'59: J. Smit.

## N.V. CURAÇOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

In Nederland gearriveerd:

J. P. Marcussen, H. H. v. d. Koogh

## SHELL TANKERS LIMITED SINGAPORE

In Nederland gearriveerd:

L. Meijer.

Terug naar Singapore:

L. Langendoen.

## RECTIFICATIE



C. Poot, bootsman

Door een misverstand tussen correctoren en redactie hebben wij bootsman C. Poot in ons vlootnummer van mei 1959 vijf dienstjaren te kort gedaan. „Boots” Poot had op de door ons genoemde datum 15 dienstjaren erop zitten. Voor het gemaakte abuis bieden wij gaarne onze oprechte verontschuldiging aan.