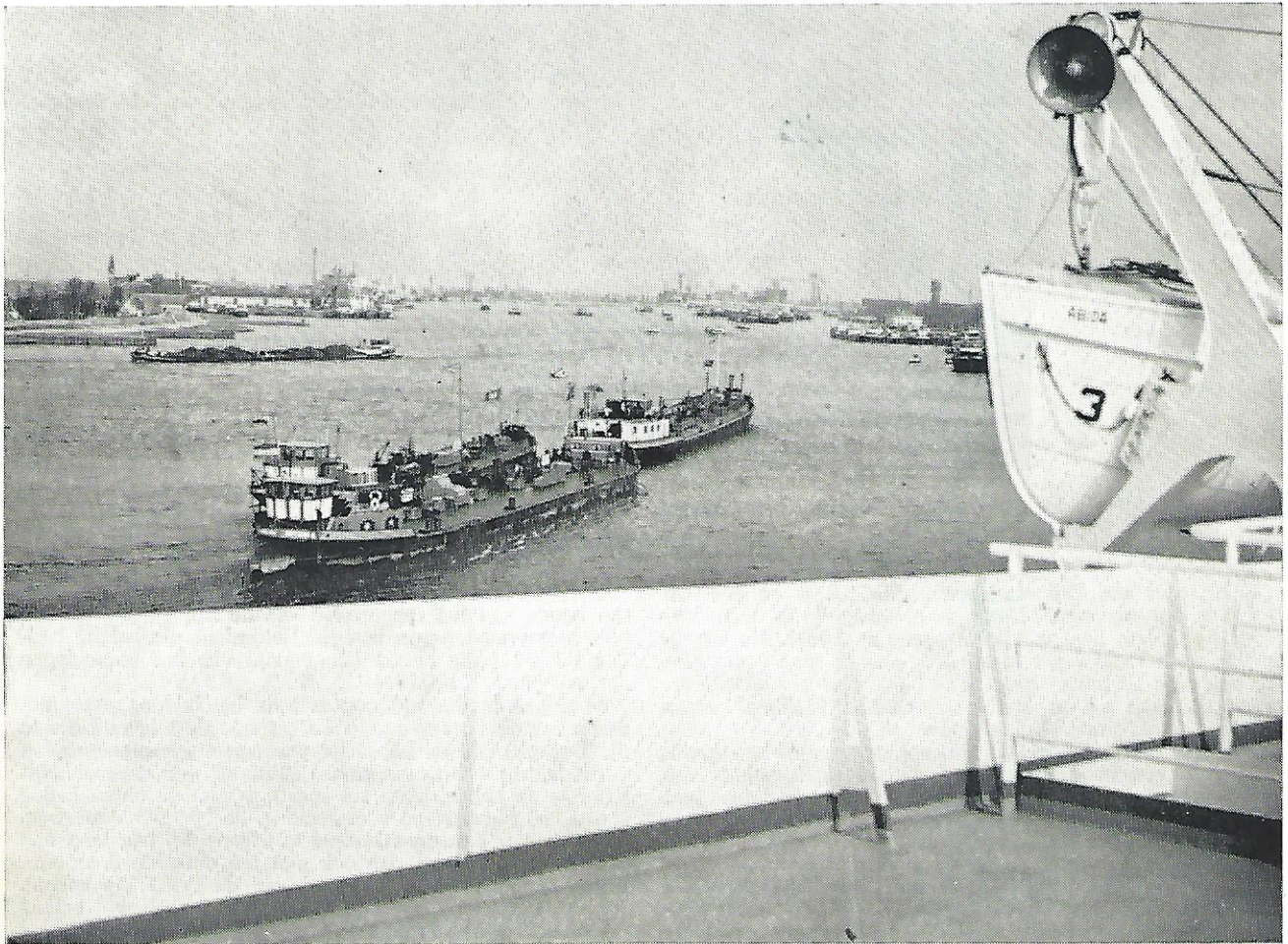


# van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.

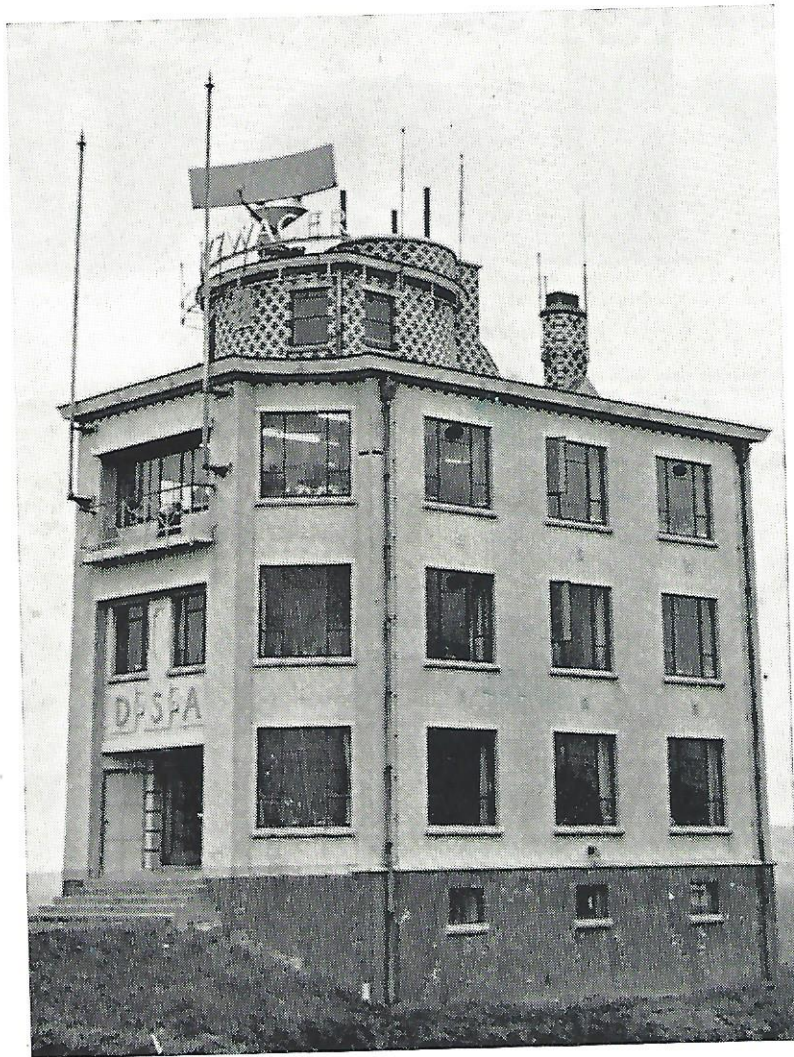
Administratie: Mej. N. Gerstel.

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



*De Nieuwe Maas gezien vanaf een nieuw schip*

## „Dirkzwager” . . . . . Tempo en Service



Het Hoofdkantoor te Maassluis

„Vraag eens aan Dirkzwager waar de . . . is en hoe laat hij hier kan arriveren.” Dat is zo'n vraag die in de havenstad Rotterdam heel wat keren per dag klinkt. En begrijpelijk, want Dirkzwager is het „oog en het oor van de Waterweg”. Bij Dirkzwager weten ze bijna alles van de scheepvaart die naar en van Rotterdam gaat. Dat „bijna” zetten we er echter voorzichtigheidshalve bij . . .

Als men bij de Koninklijke Scheepsagentuur Dirkzwager in Maassluis een poosje praat met diverse medewerkers van dit bedrijf dan vraag je je af: is er nu nog iets dat zij niet weten.

Het rapporteren van zeeschepen is niet iets van de laatste jaren. Reeds in 1633 toen de schepen voor Rotterdam nog via de wijde Maasmond binnenzeilden, zag de postmeester van Rotterdam, Jacob Quack, het belang in van scheepsreportage. De kooplieden werden door hem op een andere wijze ingelicht dan tegenwoordig. De postmeester stationeerde in Den Briel een postjacht en huurde een postiljon die in de nabijheid van Maassluis zijn standplaats kreeg.

Het postjacht bevond zich overdag in de wijde Maasmond, bracht boodschappen naar de schepen over en trachtte door een nauwe samenwerking met de loodsboot de namen te weten te komen van de schepen welke zich buitengaats bevonden. De post, vrachtbrieven en dikwijls ook monsters van de lading werden door het postjacht overgenomen, naar de wal gebracht waar zij met de postiljon uit Maassluis naar Rotterdam werden vervoerd.

Het was de heer G. Dirkzwager Mzn. die in 1872 definitief begon met het rapporteren van de aankomst van schepen voor vrienden van hem in Rotterdam die belang hadden bij het tijdig op de hoogte zijn van het binnenlopen der schepen.

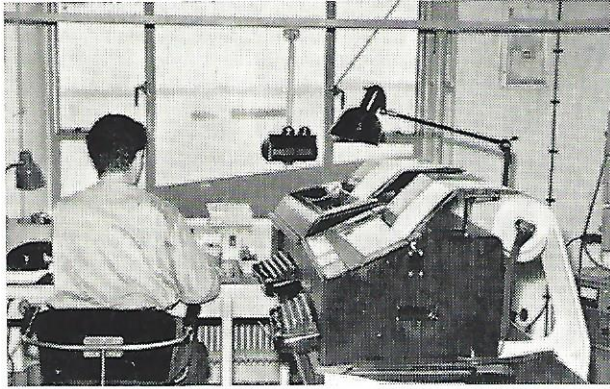
Men had in die tijd nog niet de beschikking over moderne technische apparatuur en het was de telegraaf die in die beginperiode de boodschappen moest overbrengen.

Dit bedrijf waarin het woord „Tempo” — met een hoofdletter — de belangrijkste rol speelt, is met de ontwikkeling van de scheepvaart en vooral die in de Nieuwe Waterweg, meegegroeid. Een ontwikkeling overigens die nog lang niet stilstaat en het werd dan ook niet ten onrechte door onze woordvoerder „het troetelkindje van de P.T.T.” genoemd.

Men vraagt zich wel eens af wie er nu toch wel belang bij hebben tijdig ingelicht te worden dat een schip vertrekt of in aantocht is. Dat zijn natuurlijk allereerst de reders en cargadoors. Maar daarnaast zijn talrijke bedrijven er in geïnteresseerd zoals de Havendienst, de sleepdienst, bootslieden, stuwadoors, rivierpolitie, waterklerken, shipchandlers en nog veel meer andere belanghebbenden bij de scheepvaart.

Een uitkijkpost in Hoek van Holland geeft in nauwe samenwerking met het loodswezen de berichten door aan het Hoofdkantoor in Maassluis waar de „waarschuwmolen” in beweging komt. Na de tijd van de telegrafische mededelingen geschiedde de berichtgeving per telefoon die momen-

teel aangesloten is op een hypermoderne Philipscentrale, type TEKA-F. Toch is deze installatie al weer op de achtergrond gedrukt door talrijke telex-verbindingen die de berichten zwart op wit aan de belanghebbenden doorgeven.



Die telex-verbindingen zullen binnenkort nog een belangrijke uitbreiding ondergaan wanneer een groot aantal bedrijven aangesloten zullen zijn op een telexdistributienet door middel waarvan alle schepen gerapporteerd worden en iedere belanghebbende op hetzelfde ogenblik het bericht van binnenkomst van een schip doorkrijgt.

De radiokamer is ook al een belangrijke inlichtingsbron waar enkele marconisten de gehele dag naar scheepsberichten luisteren. Daarnaast beschikt Dirkzwager over een directe lijnverbinding met Scheveningen-Radio te IJmuiden. Zodoende kan een telegram dat aan Dirkzwager telefonisch wordt opgegeven onmiddellijk doorgezonden worden, hetzij per telex hetzij per telefoon, naar dit kuststation waardoor veel tijd gewonnen wordt. Dit kan omdat Dirkzwager een officieel Rijkstelegraafkantoor is.

Sedert oktober van het vorige jaar is het aantal communicatie-middelen bij Dirkzwager vermeerderd met een bij-

zonder snuffe van de hedendaagse, steeds weer voortschrijdende, techniek. Toen werd ten behoeve van de Nederlandse scheepvaart een geheel nieuw kortegolfsysteem voor het verkeer op korte afstanden in gebruik genomen. Deze mobilfoon op zee, de VHF-installatie, kan een rechtstreeks radio-telefonisch contact tussen schepen op zee onderling en met de wal tot stand brengen. Daarmee zijn de bemoeiingen van Dirkzwager nog niet ten einde. Het bedrijf verricht tal van nevendiensten.

Een ervan is Dirkzwager's Coastal Pilotage, die, de naam zegt het reeds, een soort kust-loodsdiens vormt. Sinds eeuwen hebben zeelieden gebruik gemaakt van de diensten van vissers en zeelui die hen door de gevaren van een onbekende kust moesten voeren, die aan deze mensen goed bekend was. Toen de schepen dan ook steeds groter werden en de scheepvaart regelmatig toenam, getuigde het van inzicht dat Dirkzwager zich ook op dit gebied ging toeleggen en uit oud-kapiteins die de Noordzee en Oostzee maar al te goed kennen, een staf van loodsdiens-verlenende zeelui creëerde.

Tot de nevenbedrijven behoort voorts de stuwadoorsonderneming welke in Maassluis vooral werkzaam is bij het laden en lossen van coasters welke groenten uit het Westland naar Engeland vervoeren. Ook het overladen van ontplofbare stoffen, waarmee men de Nieuwe Waterweg niet mag opvaren, is in handen van Dirkzwager en dat heeft plaats in Poortershaven.

In Hoek van Holland heeft zij een snelvarende boot tot haar beschikking die ervoor zorgt dat berichten met zo weinig mogelijk vertraging overgebracht kunnen worden naar binnenkomende of uitgaande schepen.

De gemeente Rotterdam heeft een van de zeven radarposten welke zij langs de Nieuwe Waterweg heeft geplaatst, ondergebracht bij Dirkzwager zodat ook dit communicatiemiddel aan de talrijke andere is toegevoegd.

Schreven wij in het begin dat Dirkzwager „bijna" alles wist dan kunnen wij nu aan het slot nog schrijven dat men ook nog voor het weerbericht en weersvoorspelling bij Dirkzwager terecht kan.

A. B. de Wit.

## Praktische wenken voor het bestrijden van ongedierte op schepen

Alhoewel tankers niet vaak uitgassen, althans niet geheel, omdat er zich op deze schepen betrekkelijk weinig ongedierte voordoet, is het toch mijns inziens niet onverdienlijk om enige wenken betreffende dit uiterst gevaarlijke werk in dit blad op te nemen, temeer daar tankerpersoneel hierin weinig ervaring heeft.

Als uitgassingsmiddel voor schepen zowel als voor pakhuizen, spoorwagens enz. gebruikt men

### AERO H.C.N. DISCOIDS

Dit gas is dodelijk voor ratten, muizen, kakkerlakken, wandluizen, motten, verschillende soorten torren en talrijke andere insecten die op de schepen kunnen voorkomen.

De analyse van dit uitgasmiddel is:

Hydro cyanic acid	91 %
Chloropierin	5 %
Bindmiddel	4 %
	100 %

Het dodende gas is geabsorbeerd in ongeveer 9 oz. (260 gram) bindmiddel genaamd „discoids".

De betreffende „discoids" zitten in blikken verpakt, die nimmer door onervaren personen mogen worden geopend. De blikken bevatten „hydro-cyanic acid" (H.C.N.) dat ontsnapt aan de „discoids" indien het blik wordt geopend.

Het personeel dat het werk gaat uitvoeren moet zijn uitgerust met beproefde en goedgekeurde gasmaskers, welke voorzien zijn van H.C.N.-filters. Het inademen der gassen is uiterst gevaarlijk. Alleen een speciaal soort blikopeners mag voor het openen der blikken worden gebruikt. Als de

blikken geopend zijn moet ook de totale inhoud gebruikt worden.

### Voorzorgsmaatregelen.

Het gehele schip dient door de bemanning te worden ontrend en vergeet vooral niet de huisdieren zoals katten, honden, vogels etc., die als eigendom van de bemanning soms aan boord zijn, te verwijderen.

Plaats een wacht aan de loopplank die onbevoegden verhindert aan boord te komen. Er dient tevens tegen gewaakt te worden dat eventuele andere toegangen worden afgesloten. Bij de toegang van het schip dient een plakkaat, waarop een doodskop in rood, te worden geplakt met de volgende waarschuwing:

„POISON GAS" FUMIGATION IN PROGRESS.  
DO NOT ENTER.

De persoon belast met het uitgassen van het schip moet tezamen met de verantwoordelijke scheepsofficier een ronde over het schip maken om zich te vergewissen dat alle personen en hun huisdieren het schip hebben verlaten en dat alles voor de uitgassing in gereedheid is gebracht. De scheepsofficier dient schriftelijk te bevestigen dat alle onder zijn bevel staande personen het schip hebben verlaten.

De persoon belast met het uitgassen, geeft daarna de benodigde instructies aan zijn helpers betreffende het plaatsen van de „discoids" en ziet toe dat de maskers worden opgezet.

Het is ook van belang zich ervan te vergewissen dat zich in de nabijheid een telefooncel of -verbinding bevindt voor het oproepen van hulp in geval van ongelukken.

Alhoewel de gas-concentratie bijna nooit binnen de ontplofbare grenzen ligt, dienen alle mogelijke voorzorgen te worden genomen om te verhinderen dat het gas ontvlamt in de uit te gassen ruimte. Derhalve dient men ervoor te waken dat er geen automatische elektrische schakelaars in werking zijn en de beste beveiliging is alle stroomvoorziening uit te schakelen.

De temperatuur van de uit te gassen ruimten dient, indien mogelijk, boven de 65 °F te liggen. Ondervinding heeft aangetoond dat beneden deze temperatuur de insecten min of meer inslapen en de effectiviteit van het gas hierdoor zeer sterk verminderd wordt.

De „discoids” moeten liefst worden uitgestrooid door slechts één persoon die bijgestaan wordt door een of twee helpers voor het openen der blikken. Allen dragen natuurlijk gasmaskers.

Elke uitgasser dient voorts één capsule „amoniumcarbonate” bij zich te dragen om te inhaleren in geval een kleine hoeveelheid gas door hen wordt ingeademd. Hij dient dan natuurlijk eerst de buitenlucht in te gaan.

#### Werkwijze.

Verzegel alle poorten en andere openingen van de te ontgassen ruimte, behalve van die waardoor de uitgasser op de beste manier het vertrek kan verlaten. Werk altijd van de meest afgelegen plaats naar de open gelaten uitgang, die dan direct na het plaatsen van de laatste „discoids” dient te worden gesloten en verzegeld.

Droge voedingsmiddelen behoeven niet te worden verwijderd uit de uit te gassen ruimte indien de uitgassing geschiedt met H.C.N., aangezien deze artikelen het gas direct afstaan bij ontluchting. Alle vloeibare voedingsstoffen moeten wel verwijderd worden.

Het gas heeft geen nadelige invloed op kledingstukken en stoffering van hutten etc. en deze artikelen behoeven dus niet apart te worden behandeld. Wel dienen kledingstukken en laden te worden geopend. Kledingstukken en stoffering dienen zeer goed te worden uitgelucht na de uitgassing. Ter voorkoming van schade aan tapijten en stoffering moeten deze worden afgedekt met papier (oude kranten etc.) waarop de „discoids” kunnen worden uitgestrooid.

Indien meer dan één dek b.v. in de midscheeps of achteraccommodatie worden uitgast, moet een deur op het onderdek worden opengelaten als laatste uitgang. Het uitgassen begint op de verst gelegen plaats op het bovenste dek en werkt men gestadig naar de trap van dit dek. Deze werkwijze herhaalt zich op ieder dek tot men bij de uiteindelijke uitgang komt op het benedendek.

De helpers die de „uitgasser” assisteren met het openen der bussen dienen zich achter de persoon te bevinden die de „discoids” plaats. De „discoids” moeten direct uit de bus worden uitgestrooid en mogen nimmer met de hand worden beetgepakt, aangezien het H.C.N. gas door de huid kan worden geabsorbeerd met min of meer hetzelfde resultaat als wanneer het wordt ingeademd door de longen.

Het is daarom noodzakelijk zo vlug mogelijk te werken doch overhaast is gevaarlijk en heeft soms tot gevolg dat de „discoids” niet effectief worden geplaatst. „Discoids” moeten n.l. zo worden verspreid, dat ze de uiterste hoeken van de hutten tenvolle met gas vullen.

Treedt nimmer een ruimte binnen voor het herplaatsen van „discoids”, tenzij de ruimte eerst is gelucht. Sluit en verzegel tot slot de laatste uitgang en zorg ervoor dat deze uitgang is bewaakt en onbevoegden verhindert binnen te treden.

#### Het ventileren na het uitgassen.

Alle deuren, poorten en andere openingen dienen te worden geopend door één of meerdere personen die allen gasmaskers moeten dragen. Het verdient soms aanbeveling om eerst alle deuren te openen en de ruimte pas te betreden na ± ½ uur om de verdere poorten etc. te openen. Ook bij deze werkwijze altijd een gasmasker dragen!

Het schip mag nimmer worden betreden tot het absoluut zeker is dat alle gas uit stoffering, kleding etc. is verdwenen. Bij koud weer verdient het soms aanbeveling om de poorten en deuren na ongeveer 1 uur ventilatie weer te sluiten en de verwarming bij te zetten (geen vuur of vonken!) tot de temperatuur tot 70 °F is gestegen, waarna de ventilatie weer kon worden hervat door alle poorten en deuren te openen.

Deze werkwijze dient te worden herhaald tot alles gasvrij is. De controle hiervan geschiedt door middel van een H.C.N.-gastest. Deze test wordt gedaan door het plaatsen van testpapier, dat oranje gekleurd is en dat met methyl bewerkt is. Bij aanraking met H.C.N.-gas verkleurt het en wordt paars.

Het is betrekkelijk gemakkelijk vast te stellen of er nog gas aanwezig is in de betreffende hutten, aangezien het gas een bepaald onaangename reuk heeft, die duidelijk met de neus waarneembaar is. Het testpapier moet echter worden gebruikt om tussen matrassen, kussens, dekens en kleuren te worden geplaatst om aldaar aanwezig gas te ontdekken.

Er dient verder op te worden gewezen dat op de werking van dit methyl-papier niet mag worden vertrouwd indien de temperatuur om de betreffende ruimte onder de 50 °F ligt.

Indien het papier niet binnen 2 minuten verkleurt, mag men aannemen dat de ruimte gasvrij is als de temperatuur boven de 50 °F ligt. De verbruikte „discoids” dienen direct na het gasvrij verklaren te worden opgeveegd en moeten, indien mogelijk, verbrand worden.

#### Brand- en ontploffingsgrenzen.

De ontploffingsgrenzen voor lucht en H.C.N.-gasmengsels zijn door diverse autoriteiten bestudeerd. De volgende explosieve grenzen zijn als gevolg hiervan gepubliceerd: laagste explosiegrens 5.6% tot 12.8% gasvolume. Normale gasconcentraties liggen onder deze grenzen maar uit voorzorg dient men ervoor te waken dat geen ontsteking kan plaats vinden.

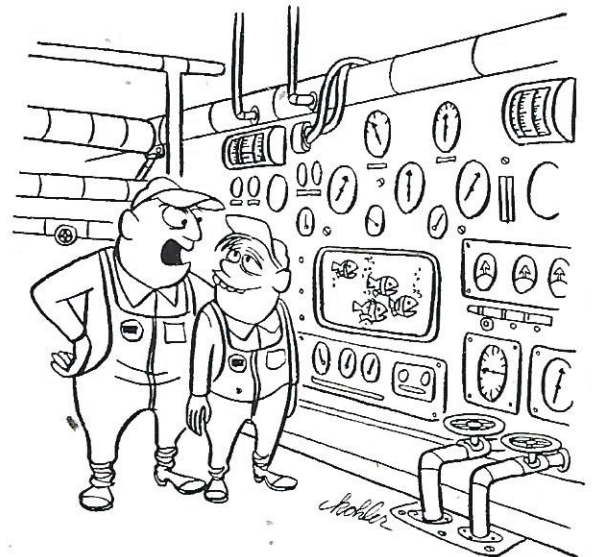
#### Tegengif en Eerst Hulp.

Wanneer iemand getroffen is door H.C.N.-vergiftiging is het 't beste de patiënt in de buitenlucht te dragen. Neem alle gas geabsorbeerde kledingstukken van de patient af, doch zorg ervoor dat deze warm blijft door middel van een deken of jas.

Breek een Amyl nitrite capsule in een doek en houdt deze onder de neus van de patiënt gedurende ongeveer 15 seconden. Herhaal dit ongeveer 5 maal met tussenpozen van 15 seconden. Pas kunstmatige ademhaling toe indien de natuurlijke ademhaling gestaakt is.

Geef nimmer iets te drinken indien de getroffene buiten kennis is.

C. J. Wennink.

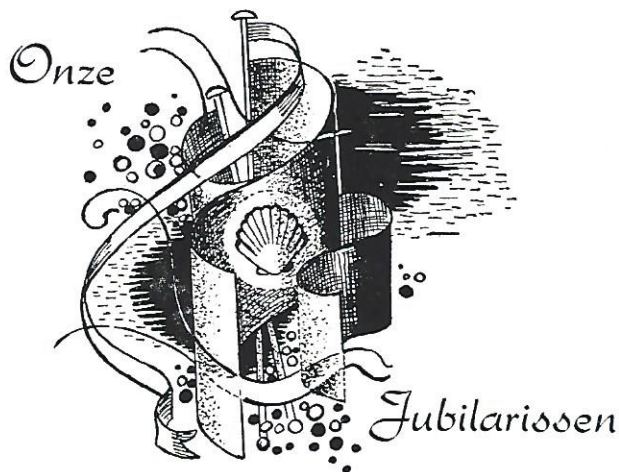


„t Kan me niet schelen dat je er zo rustig van wordt...  
Weg ermee!”

(Uit The Oil and Gas Journal)



G. C. H. Dijkstra  
Hoofdwerktuigkundige  
1928 - 4-4 - 1958



L. Polderman  
Gezagvoerder  
1938 - 2-4 - 1958



F. J. Nieuwenhuis  
Gezagvoerder  
1938 - 2-4 - 1958



F. van Tongeren  
1ste stuurman  
1938 - 1-4 - 1958



P. M. Overschie  
1ste stuurman  
1948 - 19-4 - 1958



P. G. C. M. Passieux  
1ste stuurman  
1948 - 19-4 - 1958



W. Th. Spier  
2de stuurman  
1948 - 8-4 - 1958



J. P. Braat  
1ste stuurman  
1938 - 26-4 - 1958



A. van der Burg  
2de stuurman  
1948 - 20-4 - 1958



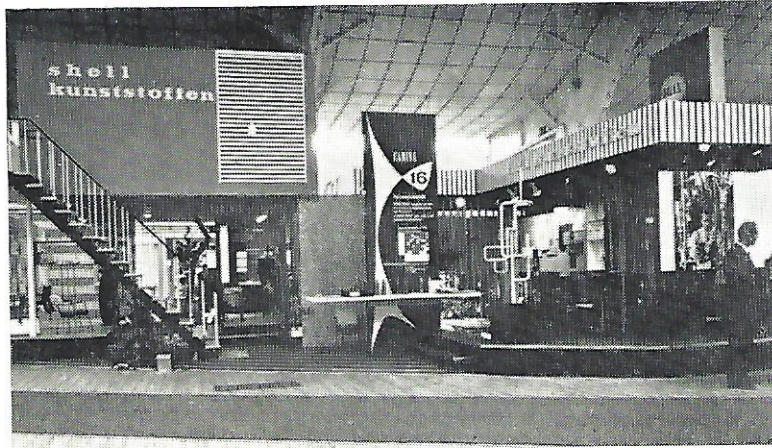
P. van der Peyl  
1ste stuurman  
1938 - 26-4 - 1958



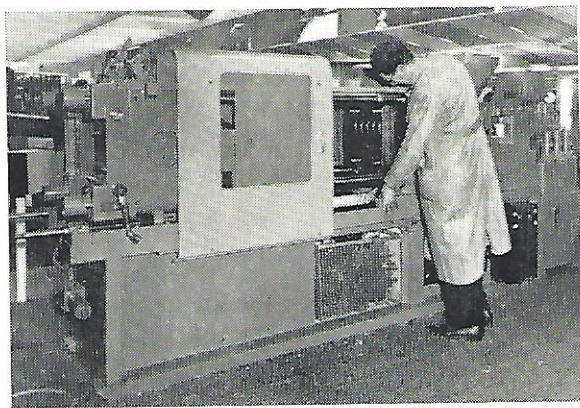
#### 10 JAAR DIENST.

B. H. Nakken, thans chef hofmeester aan boord van het s.t.s. „Vasum”, had op 24 maart jl. 10 jaar onafgebroken dienst bij onze maatschappij. Zijn eerste schip was het thans opgelegde m.s. „Gadila”, waarop hij als bediende in dienst trad. Na nog op de „Macoma” en „Coryda” te hebben dienstgedaan kwam hij in 1949 op de „Mitra”, waarop hij bijna 5 jaar dienst deed, waarvan vanaf maart 1950 als chef-hofmeester.

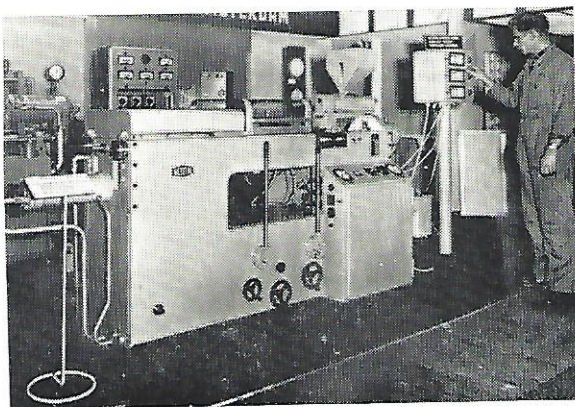
Met het bereiken van deze mijlpaal bieden wij hem onze gelukwensen aan.



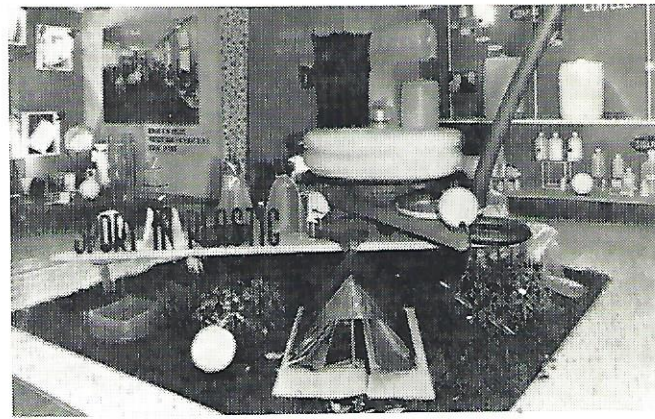
De stand van Shell Nederland N.V.



Door het Delftse Plastics Laboratorium is tevens een „Ankerwerk“ spruitgietmachine besteld (type V 24-400).



„Nestal“ spruit-gietmachine SM 60/40 voor de vervaardiging van afwasbakken, schalen, emmers, bекers, buisstukken, schroefdooppen enz. Het Koninklijke/Shell-Laboratorium beschikt over één machine van dit type.



Sport in plastic.  
Tent, wasbak, zwembanden en matras zijn van geplastificeerd polyvinyl-chloride (PVC) vervaardigd, flessen en vaten van polyethyleen.

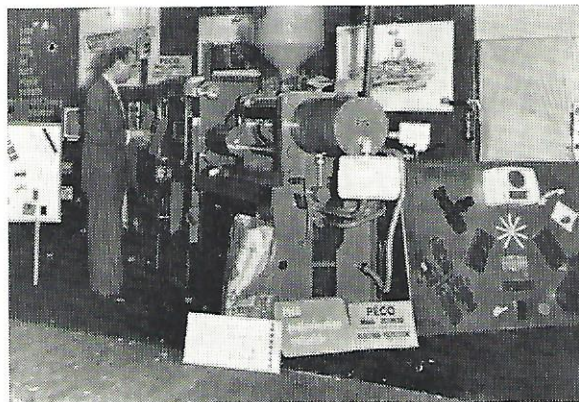
Van 13 tot en met 20 november 1957 werd in het RAI-gebouw te Amsterdam de tentoonstelling „Macroplastic“ gehouden. Op deze show kon men zien wat er zo al met het moderne wonderprodukt plastic kan worden gedaan, of beter: hoeveel soorten plastic er bestaan en hoeveel toepassingen ervan reeds mogelijk zijn.

Aardolie levert belangrijke grondstoffen voor vele chemische produkten. Voor de vervaardiging van plastics levert zij als uitgangsmateriaal etheen, polyetheen en styreen. Propaan is een aardolieprodukt dat dient als grondstof voor de bereiding van o.a. epoxy-harsen.

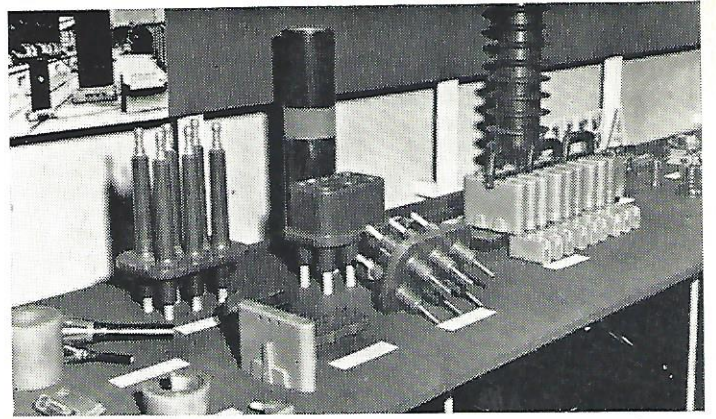
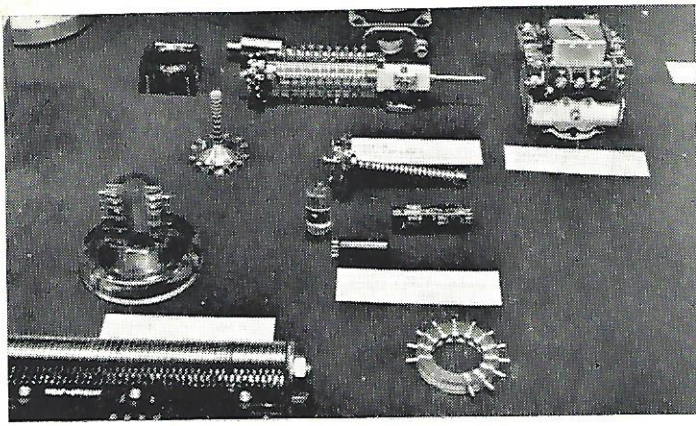
De Koninklijke/Shell Groep, die een leidende rol speelt in de research, de produktie en de verkoop van chemische produkten op aardoliebasis, was op „Macroplastic“ vertegenwoordigd door haar verkoopmaatschappij Shell Nederland N.V.

De Groep heeft in Nederland drie research-centra, één in Amsterdam en twee in Delft. Eén van de Delftse laboratoria houdt zich uitsluitend bezig met onderzoekingen op het gebied van de toepassingen van plastics.

Op de tentoonstelling werden ook verschillende typen verwerkingsmachines voor de vervaardiging van plastic artikelen getoond. Enige van deze machines zijn in gebruik bij het Plastics Laboratorium te Delft en het Laboratorium te Amsterdam.

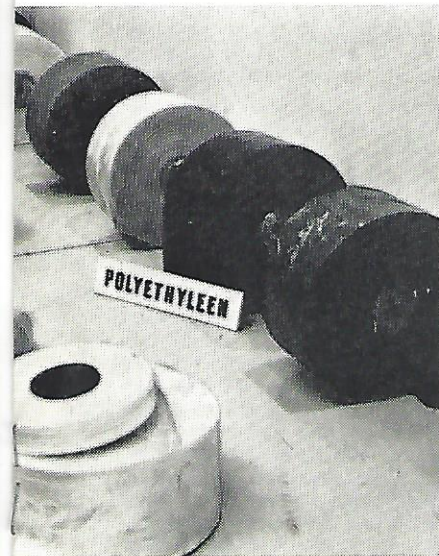


Een ander merk spruit-gietmachine is de „Peco“ (type 30 MS 30). Eén exemplaar hiervan staat in het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium, Delft.

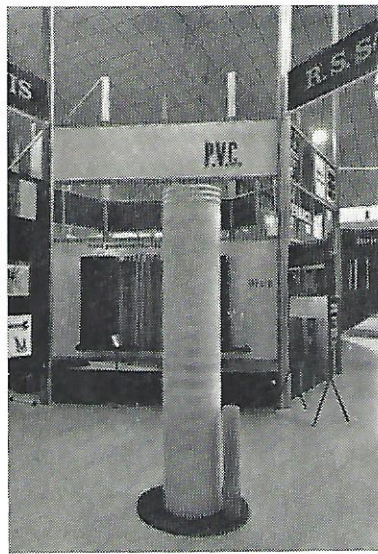


Enige toepassingen van epoxy-gietharsen (gietstukken) en van perspoeder (onderdelen voor radio's, zenders enz.)

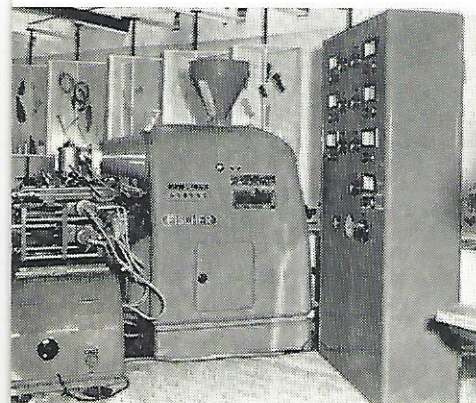
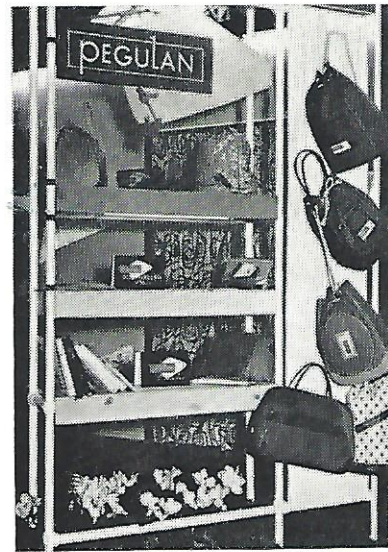
## OLIEPLASTICS OP "MACROPLASTIC"



Verpakkingsfoelie van polyethyleen voor de ver-  
vaardiging van plastic zakjes.



Draineerbuis van hard PVC (links)  
Tassen, theemutsen en gordijnen van geplastificeerd PVC (rechts)



"Fischer" extruder voor het blazen van plastic flessen.  
Dit type extruder bevindt zich in het chemisch bedrijfs-  
laboratorium van de raffinaderij te Pernis.



Een sprookje van duizend en één olieplastics.



De bakken en emmers zijn van polyethyleen, de radiokasten,  
het stofzuigerhuis en de autosturen van polystyreen.

# Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent)

Misschien het belangrijkste, en zeker het verrassendste nieuws van deze maand was de bekendmaking van het American European Tourist Project, een plan om de vijftien procent van de Amerikaanse staatsburgers, die nu niet in staat zijn een vakantie naar de Oude Wereld te ondernemen, de gelegenheid te bieden voor honderdvijftig dollars van New York naar Lissabon of een Britse haven en terug te reizen en van daaruit — maar dan verder natuurlijk voor eigen rekening — West-Europa te gaan verkennen. Dit is voor ons land — afgezien van het aandeel dat wij van deze toeristenstroom mogen verwachten — ook daarom belangrijk, omdat de voor de uitvoering van dit plan nodige schepen waarschijnlijk in Nederland zullen worden gebouwd. Een opdracht waarmee een bedrag van bijna 1300 miljoen gulden zal zijn gemoeid, welke voor het leeuwendeel onze industrie ten goede zullen komen, in de eerste plaats natuurlijk aan Verolme Verenigde Scheepswerven.

Aangezien de schepen ongeveer 108.000 bruto registerton groot zullen worden — dat is ongeveer de helft groter dan de beide „Queens” van de Cunard Line — en de in het achterschip geprojecteerde turbine-installatie een vermogen zal moeten hebben van 300 à 40.000 pk op vier schroeven om de vereiste snelheid van 35 mijlen per uur te halen, is de gehele scheepsbouwwereld nieuwsgierig hoe men de problemen, welke zich hierbij zullen voordien, zal oplossen.

Een ander probleem is, dat West-Europa en dus ook ons land zich nu al duchtig dient te gaan voorbereiden op het bezoek van ongeveer een miljoen Amerikaanse toeristen méér per jaar, die telkens in zendingen van 8000 in 3½ dag uit New York zullen worden aangevoerd met deze hotelschepen. Het zal niet alleen nodig zijn, dat men zich van Europese zijde in de Verenigde Staten op de hoogte gaat stellen van hetgeen de gemiddelde Amerikaan voor zijn recreatie in zijn vakantie verlangt, maar tevens zal de Westeuropese hotelaccommodatie aanzienlijk moeten worden uitgebreid. In dit verband was het prettig uit Amsterdam te vernemen, dat de financiering van de bouw van het Hilton-hotel aan het Allebéplein nu is verzekerd.

## Toeristendollars

Over de achtergrond van de American European Tourist Project heeft de heer Edgar Dettwyler — ondanks zijn ongetwijfeld oorspronkelijk Zwitserse naam, het type van de moderne Amerikaanse zakenman — ons op de persconferentie ten huize van de heer Verolme in Ridderkerk ook nog het een en ander verteld. West-Europa heeft door de Tweede Wereldoorlog een ontzagwekkende dollarschuld aan Amerika; aangezien de Verenigde Staten op het gebied van landbouw- en industriële producten vrijwel in hun eigen behoeften kunnen voorzien, zal West-Europa nimmer door export van wat dan ook deze

schuld kunnen delgen. Daarom is men aan de overzijde op de idee gekomen West-Europa zelf de dollars te laten verdienen (tussen de 500 en 1000 miljoen gulden ieder jaar!) en daarom — zo vertelde de heer Dettwyler — heeft „Washington” zijn medewerking toegezegd. Overigens is nog niet bekend welke vorm deze medewerking heeft en evenmin is nog ontsluitend wie in feite achter deze plannen staan.

Intussen mogen we bij deze ouverture van toekomstmuziek niet vergeten, dat ook het heden en de allernaaste toekomst allerlei aantrekkelijkheden hebben te bieden voor hen die vertier zoeken. Natuurlijk zal de wereldtentoonstelling in Brussel de grote trekpleister zijn, maar de activiteit die daar door ons aller ANVV wordt ontplooid, zal zeker niet zonder resultaten blijven voor de Nederlandse „toeristen-industrie”.



Nederlandse „Fair-hostesses”  
Expo 1958

## Beelden en Muziek

De naam van Arnhem zal alleen al op de lippen zijn van twintigduizend turnsters en turners uit allerlei landen wegens het gouden jubileum festijn dat het Koninklijk Nederlandsch Gymnastiek Verbond tijdens de Pinksterdagen in „Sonsbeek” zal organiseren. Verder is de zo langzamerhand wereldbekend geworden openlucht tentoonstelling van beeldhouwwerken — ook in „Sonsbeek” — in volle voorbereiding. Er komen werken uit België, Denemarken, Frankrijk, West-Duitsland, Engeland, Italië, Oostenrijk en Zwitserland en naar men hoopt ook uit de Verenigde Staten en Polen. U zult er onder andere enkele pas ontdekte plastieken van Rodin kunnen zien, werk van „de vier M's” — Martini, Marini, Manzu en Minguzzi —

uit Italië en uit Zwitserland nog niet eerder in Nederland geëxposeerd werk van de pas overleden beeldhouwer Geiser.

Van geheel ander karakter zal de internationale taptoe in Arnhem zijn, het vermelden waarvan mij er aan herinnert, dat deze maand is opgericht de Stichting Taptoes, die o.a. ten doel heeft de vernieuwing en het jaarlijks onderhoud van de ceremoniële tenues te financieren. Deze uniformen van Koninklijke Militaire Kapel, Mariniers Kapel, Luchtmacht Kapel en een aantal tamboer- en pijperkorpsen, vertegenwoordigen een waarde van ruim een miljoen gulden. Voor onderhoud en vernieuwing is jaarlijks f 100.000 nodig en de stichting stelt zich voor deze uit schenkingen, legaten e.d. bijeen te brengen. Verder is de Stichting van plan naast de Taptoe Delft en de internationale taptoe in Arnhem jaarlijks in vier andere plaatsen in ons land taptoes te organiseren.

## Méér muziek

Ik heb zo'n idee, dat Kerkrade dit jaar niet tot de vier uitverkoren plaatsen zal behoren, omdat ze daar al muziek genoeg krijgen. Daar wordt namelijk het derde wereldmuziekconcorso gehouden in de maand augustus. Tweehonderd muziekkorpsen in totaal vijfduizend man sterk worden uit de gehele wereld verwacht en daaronder de beroemde „Garde Républicain” uit Parijs en — met speciale toestemming van Koningin Elizabeth — de niet minder beroemde Royal Horse Guards. Verder een aantal symfonie-orkesten en organisten. Een van de hoogtepunten wordt de uitvoering van Beethoven's Missa Solemnis door koorverenigingen uit Berlijn, Hamburg, Keulen en Trier, samen een vijfhonderdtal zangers en solisten.

Waar dit alles zich moet afspelen? O, U kent Kerkrade niet? U moet dan weten, dat U in Kerkrade vindt wat U in Amsterdam, Den Haag en Rotterdam vergeefs zult zoeken: een concertaal met achtduizend vaste zitplaatsen. O ja, er zullen ook nog folkloristische dansgroepen optreden.

Van het Horeca-front heb ik ook nog goed nieuws te melden. Allereerst uit onze eigen goede stad Den Haag, waar in de Papestraat de eerste eenvoudige expressobar is geopend. Of wij het ooit, zoals in Londen, tot duizend van deze etablissementen zullen brengen, waag ik te betwijfelen, maar voorlopig heeft Amsterdam nog een voorsprong van een dozijn en Rotterdam heeft er al tenminste twee.

Voorts heb ik, een sedert enige maanden voorgenomen ontdekking gedaan. Het was mij namelijk ter ore gekomen, dat Kinderdijk een nieuwe en voortreffelijke eetgelegenheden rijk is geworden, maar mijn weg leidt 's winters zelden — en hoe ten onrechte! — naar dit prachtige hoekje van onze lage landen. Maar de vorige week is het er dan van gekomen en mijn verwachtingen zijn niet beschaamd, hetgeen U begrijpen zult als



U weet, dat achter dit „Huize Kinderdijk” dezelfde figuur de scepter zwaait, die in Wassenaar „Bijhorst”, in Leid-schendam „De Gouden Leeuw” en nog een half dozijn gerenommeerde „eethuysen” exploiteert. Waarbij „Huize Kinderdijk” dan nog het voordeel heeft dat U naar keuze het uitzicht kunt hebben op het steeds wisselend beeld van de door allerlei zee- en binnenschepen druk-bevaren Noord of op het mooiste polderlandschap met het grootste aantal windmolens binnen de gezichtskring ter wereld.

#### Kastelen

Als U op Uw vakantie-omzwervingen door ons land eens iets anders wilt zien

dan anders, dan moet U bij een reisbureau of plaatselijke VVV eens vragen naar de folder van de Nederlandse Kastelenstichting, waarin U aantreft een kaartje met de plaatsen waar zich kastelen of ruïnes bevinden en een lijst van de 59 kastelen, die te bezichtigen zijn alsmede de aanwijzingen hoe men toegang kan verkrijgen tot de soms zeer merkwaardige verzamelingen welke zich in enkele kastelen bevinden.

Tenslotte neem ik U nog even mee naar Rotterdam, waar het avond- en nachtleven zich langzaam maar gestadig ontwikkelt. Behalve de Beursfoyer op de Coolsingel, de Wiener Grinzing (met strip tease) in Het Park en het befaamde trio Ambassadeur, Cascade en Ha-

banera (speciaal door buitenlandse zee-lieden bezocht) kunt U in de Aert van Nesstraat, Oldenbarneveltstraat, Karel Doormanstraat en Witte de Withstraat best een nacht zoek brengen in tal van gezellige bars. In de vooravond is vooral Belmont aan de Coolsingel gezocht, waar Leo Hesse een doorlopend college Italiaans heeft georganiseerd achtereenvolgens door Bruno Biachi, Cesare Galli, Pietro Podelli en Bruno Stella. A propos, Heineken's Hoek, om de hoek van Belmont, heeft er een hoekje bij gekregen: vijftien tredjes af en U staat in Taveerne 't Roefje. Het is er rustig-gezellig en dus uitermate geschikt voor een vertrouwelijk gesprek... met wie dan ook.

## JUBILEUM P. VIS VAN HEEMST

Op 29 maart 1933 trad de heer P. Vis van Heemst in actieve dienst bij de Maatschappij; dit was namelijk de datum, waarop hij met het m.s. „Christiaan Huygens” naar Singapore vertrok, teneinde aldaar op de vloot te worden tewerkgesteld. Daar hij 25 jaar later op die datum voor werkzaamheden buitenslands vertoefde, werd de dag van zijn jubileum op 1 april d.a.v. herdacht. Na eerst door de Directie te zijn ontvangen, begaf de jubilaris zich, vergezeld van zijn echtgenote en dochter, naar de tot feestlokaliteit herschapen hal op de 8ste verdieping van het Groothandelsgebouw, waar de heer Olie hem to-sprak. Spreker releveerde, hoe hij in 1934 voor het eerst kennis maakte met de jubilaris n.l. aan boord van het m.s. „Murena”, waarop zij respectievelijk als 2e en 5e werktuigkundige werkzaam waren. Deze jonge 5e werktuigkundige had, zo zei de heer Olie, zich toen reeds een bekwaam en ijverig man getoond, met een goed ontwikkeld verantwoordelijkheidsgevoel. Alhoewel persoonlijk contact, na deze periode aan boord van de „Murena”, slechts sporadisch is geweest, is de indruk van zijn persoon en bekwaamheid altijd bevestigd gebleven en zijn rijke en waardevolle ervaring spruit voort uit het feit, dat hij op zo'n groot aantal schepen, van verschillend type, heeft dienstgedaan. In november 1957 werd de heer Vis van Heemst aan de wal te Rotterdam tewerkgesteld. Daar zijn onverminderde liefde voor de zee algemeen bekend is, werd hem ter gelegenheid van het bereiken van deze mijlpaal in zijn carrière een schilderij aangeboden, een zeegezicht voorstellend.

Nadat de heer Vis van Heemst een kort dankwoord had gesproken, werd gelegenheid geboden hem en zijn gezin geluk te wensen.



## WIJ NEMEN AFSCHEID VAN...

### KAPITEIN P. A. KOOPS.

Kapitein P. A. Koops, die in 1926 in dienst der Maatschappij trad, heeft met ingang van 1 mei j.l. onze dienst verlaten. De jaren vóór de Tweede Wereldoorlog werden hoofdzakelijk in Oosterse wateren doorgebracht en de namen van de schepen, waarop hij toen dienst deed, zijn alleen nog maar bekend onder de ouderen onder onze lezers. Toen de „Ondina” na haar strijd met de Japanners, in maart 1943 gerepareerd was, werd hij met het commando van dit schip belast. Aan boord van dit schip zag kapitein Koops ook het einde van de vijandelikheden. Na de oorlog is zijn dienst over Oost en West verdeeld geweest. In begin 1955 bracht hij het nieuwe s.t.s. „Kenia” uit. Het laatste schip, waarop hij het commando voerde, was het s.t.s. „Vasum”.

Van deze plaats wensen wij hem nog vele jaren in goede gezondheid toe temidden van zijn gezin.

### KAPITEIN G. BLOK.

Kapitein G. Blok zal, na ruim 30 dienstjaren, de dienst der Maatschappij met ingang van 1 juni a.s. verlaten. In 1927 kwam hij als 3e stuurman bij de C.S.M. in dienst en steeds is hij de vaart in de „West” trouw gebleven. Een opsomming van alle schepen, waarop hij heeft dienstgedaan is, althans in deze rubriek, onmogelijk, maar reeds lang vergeten namen vermeld op zijn staat van dienst. In 1947 werd hij tot Gezagvoerder aangesteld en gedurende de laatste jaren was zijn naam bijna onverbreekelijk verbonden met de „Sandpiper”. Dat hij ook de bemanning van dit schip een warm hart toedroeg, werd bewezen, toen hij in augustus 1956 in IJmuiden in het ziekenhuis liggend, zijn bemanning via de Wereldomroep speciaal toesprak. Wij wensen hem vanaf deze plaats nog vele gelukkige jaren toe temidden van zijn gezin en ongetwijfeld mooie herinneringen aan het zonnige Curaçao.



# Kerstviering a.b. o.t.o. „Kryptos”

Wij zouden zelfs niet verbaasd zijn, wanneer de lezers de mening zouden lanceren, dat een verslagje van een kerstviering in ons mei-nummer niet helemaal op zijn plaats ware, maar hier protesteren wij sterk tegen, want ten eerste is het niet altijd mogelijk om foto's linea recta in Holland te doen aankomen en in de tweede plaats is het zulk ijsig koud weer hier in Holland, dat men er eerder toe komt om in



Chef-kok Terpstra compleet met kalkoen.



Bootsman Hoogendijk en zijn gasten.



Tijdens het officieren diner.

vorige reis, ontvangen waren. Hierna werd een koude lunch geserveerd en om 4 uur 'smiddags was er een gezellige bijeenkomst in de rooksalon. Het diner voor de bemanning vond plaats in de stemmig versierde eetsalon van de officieren. De telegrafist en de timmerman hadden een prima muziekprogramma op de „band” samengesteld. Voor het „cu-



De Chefhofmeester en zijn staf worden bediend.

april aan Kerstmis te denken dan in de decembermaand. Het enige wat het vermoeden doet ontstaan, dat wij niet meer in de winter zitten, is het lengen van de dagen (de zon schijnt zich in tegenstelling met de atmosfeer rondom ons heen, niets aan te trekken van A- en H-bommen en raketten, en blijft normaal rond de aarde draaien), maar met Pasen „smaakten” wij hier het genoeg sneeuw en hagel mede te maken. In Engeland werd door de sneeuwval zelfs het treinverkeer gedeeltelijk lamgelegd en moesten er sneeuwruimers aan te pas komen. Dat hier dus een aantal foto's en een kort verslagje volgt van de kerstviering op de „Kryptos”, ligt eigenlijk in de lijn der verwachting. Wij brengen hier dank aan Kapitein Kasten voor de tekst en de fotografen E. B. Landman en J. H. Heuser voor het plaatjesmateriaal.

Voorman van den Akker en tafelmanen.



Stoker/olieman C. Pop en gasten.

linaire” gedeelte niets dan lof voor de chef-hofmeester en zijn staf. Na afloop vond het diner voor de officieren plaats, hetgeen ook klonk als een kerstklok. Na afloop was er nog een gezellig samenzijn met de leden van de civiele dienst en allen, die zo ijverig hadden geholpen om de festiviteiten te doen slagen.

Tweede Kerstdag was gereserveerd voor de civiele dienst en de rollen waren toen omgekeerd. De telegrafist en 5e Wtk. van Dijk verzorgden de bediening, terwijl in de kombuis de bootsman en voorman „heer en meester” speelden.

De pantry was het domein van de timmerman, pompman en kabelgast, later bijbestaan door de stuurman en 2e werktuigkundige. De opperste leiding berustte bij de Gezagvoerder.”

De telegrafist als „beul”.



Kapitein Kasten schreef ons ongeveer als volgt:

„Op reis van Buenos Aires naar Curaçao werd het Kerstfeest in zeer gezonde en geanimeerde stemming gevierd. Op 1e Kerstdag werd op de onderbrug een kerstreceptie gehouden, waar een tafel stond opgesteld met diverse dranken en niet te vergeten de Kerstcadeautjes, die te Curaçao, op de

## Commodore J. Roos met pensioen

Zoals wij reeds in het aprilnummer 1958 vermeldden heeft kapitein I. Roos de dienst der Maatschappij per 1 april 1958 met pensioen verlaten.

Op woensdag 19 maart vond het officiële afscheid plaats te onzen kantore bij welke gelegenheid kapitein F. Edens de scheidende commodore toesprak en zijn lange carrière bij de Maatschappij de revue liet passeren.

Voorts werd kapitein Roos een commodore wimpel op standaard aangeboden. Kapitein Roos sprak hierna zijn dank uit voor de steeds zo prettige samenwerking.

Na afloop werd een gezamenlijke lunch gebruikt.



Het aanbieden van de commodore's wimpel.



Zittend Commodore en mevrouw Roos.  
Staande v.l.n.r. J. A. Hagedoorn, C. J. van Malland, A. D. Olie, F. Edens en A. H. W. Karelse.

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 21-3-'58 E. Q. Abbas, 3e stm., met mej. J. H. Gunst;  
24-3-'58 J. J. Elich, 5e wtk., met mej. M. C. Wielemaker;  
24-3-'58 S. Harders, 2e stm., met mej. M. Y. Douma.

### Geboren:

- 23-2-'58 Maria Catharina, dochter van J. W. Jansen, gezagv., en mevr. K. Jansen-Stam;  
5-3-'58 Wilhelmus Hermanus Maria, zoon van H. A. Schelvis, 2e stm., en mevr. P. J. E. Schelvis-Heemskerck;  
5-3-'58 Henricus Johannes Andreas, zoon van J. Verhoeven, 2e stm., en mevr. A. P. E. Verhoeven-van Soest;  
6-3-'58 Erik Gerhardus, zoon van C. C. Bicker, 4e stm., en mevr. G. H. Bicker-Kruse;  
8-3-'58 Rob, zoon van W. Welbie, 2e stm., en mevr. W. E. Welbie-Krijnen;  
9-3-'58 Robert Age, zoon van G. Leijenaar, 3e wtk. en mevr. M. J. H. Leijenaar-Koelée;  
10-3-'58 Elisabeth Cornelia, dochter van S. G. Tieleman, 3e wtk., en mevr. W. Tieleman-van Ham;  
14-3-'58 Margaretha Jannetje, dochter van D. J. van Mourik, 2e stm., en mevr. E. van Mourik-Braakensiek.

## VLOOTMUTATIES

### gedurende de maand maart 1958

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: J. Lous, G. Blok, M. J. Melief, L. van Leeuwen, A. D. G. Dros; 1e stl.: A. de Ligt, J. Vonk, P. M. Overschie, J. M. Hulskén; 2e stl.: E. H. Brameyer, J. W. M. Vollebregt, A. van der Burg, J. Westerduin, D. Jongeneel; 3e stl.: P. R. Brunet de Rochebrune, M. A. Messelaar, P. Adema, J. Bosman; 4e stm.: L. J. Hirs; Hfdwtk.: G. C. H. Dijkstra, F. H. C. Nauwelaerts de Agé, A. Balvers; 2e wtk.: L. Langendoen; 3e wtk.: H. de Hoog, H. P. Fraikin, W. van den Bosch, J. Scheltes, J. Tekelenburg, M. P. Scherp, Th. M. Klunder; 4e wtk.: A. Tempelaar, M. Leys, J. Poldervaart, D. Meurs, G. P. Maasland, C. C. Bartels, F. van Balen, A. Hasper; 5e wtk.: A. van Hekke, L. Dijkgraaff, R. Ouwehand, H. J. Muysken, J. H. Jansen, H. G. P. Rijntjes, A. van Bodegom, J. W. Wagenaar, J. K. van der Lee, H. L. van Amersfoorth, W. Satijn; bootslieden: G. F. Veth, B. Bothoff; timmerlieden: A. Lankhorst, C. Molendijk, A. Droppert; voorlieden: J. Brobbel, P. A. Stolk, J. Koolen; pomplieden: K. Grootendorst, W. F. v. d. Sman; ch.hofmeesters: C. Boogaarts, A. C. Thurkow; chef koks: J. J. Pronk, A. A. Obma, T. Terlouw.

## TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Abida”: Gezagv.: J. Sieben; 1e stm.: H. Aschmoneit; 2e stm.: M. G. C. Geerarts; 4e stm.: C. Swart; 3e wtk. H. Stobbe; 5e wtk.: G. G. Wolsink, J. P. Botman, W. F. A. van Mossevelde, G. Rietdijk; bootsman: I. Jacobs; timmerman: D. Franken; voorman: D. G. C. Schalker; pompman: H. E. Tjon à Tjauw; ch.hofmeester: J. J. Peeters; chef kok: Ph. Smit.
- m.s. „Crania”: 3e stm.: W. Bosma; Hfdwtk.: H. I. Clowting; 4e wtk. (als wnd. 3t wtk.) W. M. de Klein.
- m.s. „Etrema”: Gezagv.: L. Polderman; 4e wtk.: S. Beekman; 5e wtk.: J. W. van Leyden.
- s.t.s. „Kalydon”: Gezagv.: W. Buninga; 1e stm.: B. van Bon; 2e wtk.: F. Scherstra.
- s.t.s. „Kellia”: 5e wtk.: G. de Geeter.
- s.t.s. „Kermia”: Gezagv.: A. v. d. Wolf; Hfdwtk.: J. J. Hester Jr.; 4e wtk.: B. Veldhuis; 5e wtk.: H. A. Groeneveld, J. Wagemaker.
- s.t.s. „Khasiella”: 2e wtk.: G. Vis van Heemst.
- s.t.s. „Krebsia”: 3e wtk.: P. Ester.
- s.t.s. „Kryptos”: Hfdwtk.: J. A. Goedhart.
- s.t.s. „Kylis”: 2e stm.: A. Visser, 5e wtk.: J. F. J. Visser.

m.s. „Mitra”: 1e stm.: J. P. Braat; 4e wtk.: J. Groen; 5e wtk.: H. van Grieken; voorman: F. H. van Luyn, pompman: J. H. C. Keyzer, ch.kok: A. Lammens.

m.s. „Tibia”: 5e wtk.: J. van der Schee.

t.e.s. „Thelidomus”: bootsman: P. Bothoff, timmerman: C. Molendijk, voorman: P. A. Stolk; pompman: A. G. Freeth; ch.hofmeester: A. C. Thurkow; chef kok: J. C. A. Monkel.

t.e.s. „Tomocyclus”: 2e stm.: P. R. van Kranen; bootsman: G. Z. Spaans; timmerman: G. J. J. v. d. Stolpe; voorman: B. Verburgh; pompman: J. Mulwijk; ch. hofmeester: H. S. Severijnen; chef kok: H. G. Spoor.

s.t.s. „Vasum”: Hfdwtk.: Th. v. d. Gaast.

s.t.s. „Vivipara”: timmerman: K. Vrolijk.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: H. A. H. Hylkema, J. L. Leyerweert; 1e stl.: P. van Hassel, P. A. Kooloos, R. E. v. d. Miesen; 2e stm.: W. Welbie; 3e stm.: R. A. Kattenburg Schüler; Hfdwtk.: W. Levy, G. J. Logeman, J. Best; 2e wtk.: G. C. L. van Marsbergen, P. Taconis, A. Schoonfeld, P. Naber, J. H. M. Hanssen; 3e wtk.: C. J. Bokma; 4e wtk.: H. J. Nieuwenstein, L. J. Welling, E. Jousma, D. Pleysier, Th. E. Knijff, J. G. Bron, P. Stachelhausen; 5e wtk.: C. J. Moors, H. G. J. Zoun, R. Wiekpes.

Naar de West vertrokken: 2e wtk.: J. W. van Dam; 4e wtk.: C. Balk.

Geslaagd voor een hoger diploma: 3e stl.: H. J. Bakhuys, J. Nagel, theor. ged. v. h. dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm. ll.: C. Swart, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: P. Taconis, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: T. C. F. Bijkerk, J. F. van den Bogaard, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; W. C. van Megen en J. van den Berg, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: C. J. Moors, J. W. C. Willemsen, M. A. Romijn, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk., R. Wiekpes, J. B. Mensert, H. Th. Nobels, S. Beekman, Th. A. van den Kroonenberg, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: B. Strijbis, J. A. W. Nolde, B. Put, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.; M. de Niet, A. H. Boom, dipl. als Ass. Scheepwtk.

Gepromoveerd tot: 4e stm.: C. Swart; 2e wtk.: W. C. van Megen; 4e wtk.: H. Th. Nobels, S. Beekman, Th. A. van den Kroonenberg; 5e wtk.: R. Romeijn, J. Brouwer, M. de Niet, B. Put.

Bevorderd tot: bootsman: P. C. Arts; voorman: F. H. van Luyn; pompman: J. H. C. Keyzer.

Nieuw aangenomen: 5e wtk.: H. G. J. Zoun, H. van Grieken, J. F. J. Visser.

De dienst der Maatschappij verlaten: 1e stm.: J. Vonk; 2e stl.: F. J. de Jong, J. H. Heyblom; 3e wtk.: L. J. A. Kieven, H. P. Fraikin, A. Maasland, J. H. M. Schrijver; 4e wtk.: M. Leys; 5e wtk.: G. Langkamp.

De dienst verlaten: chef kok: C. A. Pieters, A. A. Obma.

Met pensioen: Gezagv.: G. Blok, P. A. Koops.

Met vervroegd pensioen: Gezagv.: J. Timmers.

## SHELL TANKERS N.V. — WALPERSONEEL

In dienst getreden: mej. G. Vitters, sectie B.H.; mej. M. A. G. van Helden, sectie B.H.

Tewerkgesteld: mej. E. van Kempen, ex B.P.M. Den Haag, sectie S.O.; J. M. Marée, ex Djakarta, sectie R.O.

Tijdelijk tewerkgesteld: J. Rijkeboer, ex Venezuela, Nautisch/Technische Afdeling; J. C. M. Jansen, ex Djakarta, Nautisch/Technische Afdeling.

Overgeplaatst: G. W. Bakker naar C.S.M. Curaçao, E. K. van der Kuip (sectie P.Z.) naar Shell Tankers Ltd. Londen.

De dienst verlaten: A. M. H. Verhoeven, sectie C.C.; mej. P. J. A. M. Lucas, sectie S.L.; E. H. Simons, sectie S.G.

Jubilea: J. Beekhuizen, sectie S.L. (10 jaar); A. van Bokum, sectie M.D. (25 jaar); P. Vis van Heemst, sectie R.O. (25 jaar).

Geboren: 19-3-'58 Peter Jan, zoon van J. Bomhoff, sectie B.H.