VERSCHIJNT MAANDELIJKS

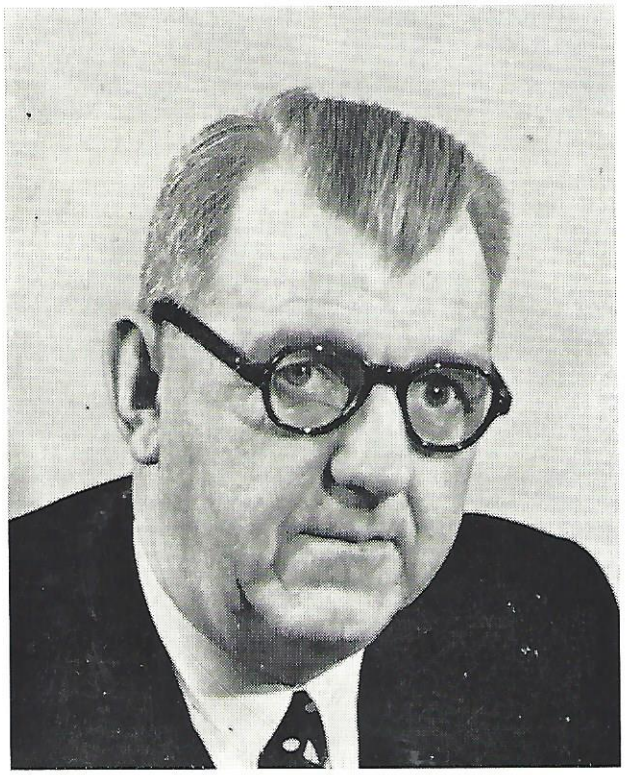
No 10 - OKTOBER 1958

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.

Bij het oplopen van Het Oudenhof

IN MEMORIAM



Met diep leedwezen stellen wij u in kennis van het overlijden van de heer John Lamb op 12 augustus jl.

Van hem kan inderdaad gezegd worden dat zijn werk hem lang zal overleven, al ware het slechts om zijn baanbrekend werk op het gebied van de gasturbine als enig voortstuwingsmiddel in een koopvaardijschip, nl. de „Auris". Aan de ontwikkeling hiervan heeft de overledene de laatste jaren van zijn leven vrijwel geheel gewijd. Alhoewel dit zijn laatste en misschien grootste werk was, hebben zijn kundigheden zich niet hiertoe beperkt.

Hij is zonder twijfel de man geweest die de grote stoot heeft gegeven om dieselmotoren en gasturbines op stookolie te doen lopen en twee schepen van de onder Engelse vlag varende tankschepen van de Groep zijn in dit verband onverbrekelijk met zijn naam verbonden, n.l. de „Auricula" en de „Auris". Het eerstgenoemde schip heeft de periode ingeluid voor het gebruik van „High Viscosity Fuel" in dieselmotoren en de „Auris" de periode van een geheel nieuw scheepsvoortstuwingsmechanisme. In 1951 werd in genoemd schip een der dieselmotoren vervangen door een gasturbine van 1200 pk en een jaar later maakte het schip, als eerste, op alleen deze gasturbine zijn historische reis over de Atlantische Oceaan.

Tenslotte is zijn naam verbonden aan de twee zusterschepen „Helicina" en „Hyalina", welke schepen met hun turboelektrische installatie de eerste waren welke door de Groep ontworpen en gebouwd werden onder zijn leiding.

Gedurende de tweede Wereldoorlog heeft hij zich vooral beziggehouden met het ombouwen van tankschepen tot z.g. „Merchant Aircraft Carriers" — de bekende Mac's — met behulp van welke schepen het verlies van tankschepen op de gevaarlijke Atlantische route tot een minimum is teruggebracht. In feite zijn er geen tankschepen verloren gegaan in de konvooien die door „Mac's" werden begeleid. Ook aan hem hebben wij de onbrandbare sloep te danken die de opvarenden een kans gaf door brandende olie heen hun leven te redden.

De overledene trad in 1919 in dienst van de Maatschappij en met een korte onderbreking van 1938 tot 1940 bleef hij in dienst tot januari 1955, na welk tijdstip hij nog als adviseur aanbleef.

Een groot man op scheepvaart-technisch gebied is met hem heengegaan.

A. DE BOER, COMMODORE

Kapitein A. de Boer die thans het commando voert op het s.t.s. „Vivipara", werd op 1 augustus j.l. benoemd tot commodore in opvolging van Kapitein I. Roos, die, zoals de lezers bekend, de dienst der Maatschappij met pensioen heeft verlaten.

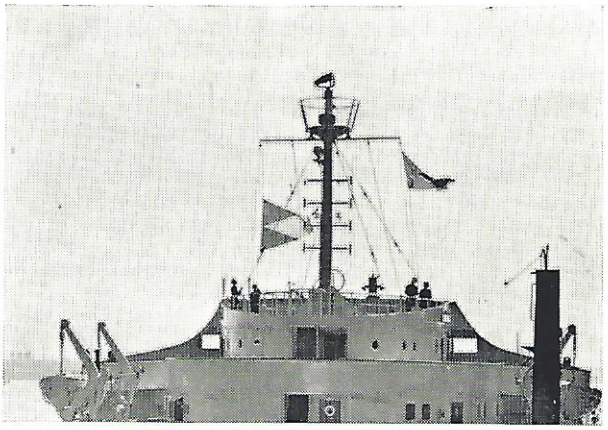
Om U hier de ruim 30-jarige carrière van Kapitein de Boer voor te schotelen, zou ons te ver voeren. Te vermelden zij dat hij zijn eerste commando verwierf gedurende de oorlogsjaren toen hij aan boord van het m.s. „Armilla" werd geplaatst.

Met het overhandigen van de commodore-vlag werd gewacht totdat zijn schip in Amsterdam lag te dokken. Deze overhandiging vond plaats in het kantoor te Rotterdam op 20 augustus 1958. Nevenstaande foto toont u het moment van de overhandiging door Kapitein F. Edens.

Wij zijn ervan overtuigd namens allen aan boord van onze schepen te spreken wanneer wij onze nieuwe commodore van harte gelukwensen met zijn benoeming en hem nog vele goede reizen toewensen.

VAN DE NIEUWBOUW

m.s. „Acila" in de vaart



Het op 1 maart j.l. op de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. tewatergelaten m.s. „Acila" werd, na een geslaagde proeftocht, die van 12 tot 14 augustus 1958 plaatsvond, op 27 augustus d.a.v. van de bouwers overgenomen.

Zoals u bekend is de „Acila" het tweede onder Nederlandse vlag varende schip van het gestroomlijnde type, met een draagvermogen van ca. 18.000 ton. Daar deze nieuwe aanwinst een zusterschip van de „Abida" is, zullen wij U niet lastig vallen met een herhaling van de diverse afmetingen en technische gegevens, die reeds waren opgenomen in ons April 1958-nummer.

De overdracht vond plaats terwijl het schip ligplaats had langszij de Parkkade. Namens de bouwers werd het woord gevoerd door Ir. J. Parrée, die dank bracht aan allen die aan de bouw hadden bijgedragen en gewerkt.

Onze directeur, de heer E. H. Larive, zei, met het volste vertrouwen dit schip te accepteren en maakte gewag van de met deze oplevering door de werf van P. Smit Jr. bereikte mijlpaal. Het totale draagvermogen van de door de werf aan de Koninklijke/Shell Groep opgeleverde oceaanschepen, heeft met de „Acila", n.l. de 100.000 ton overschreden.

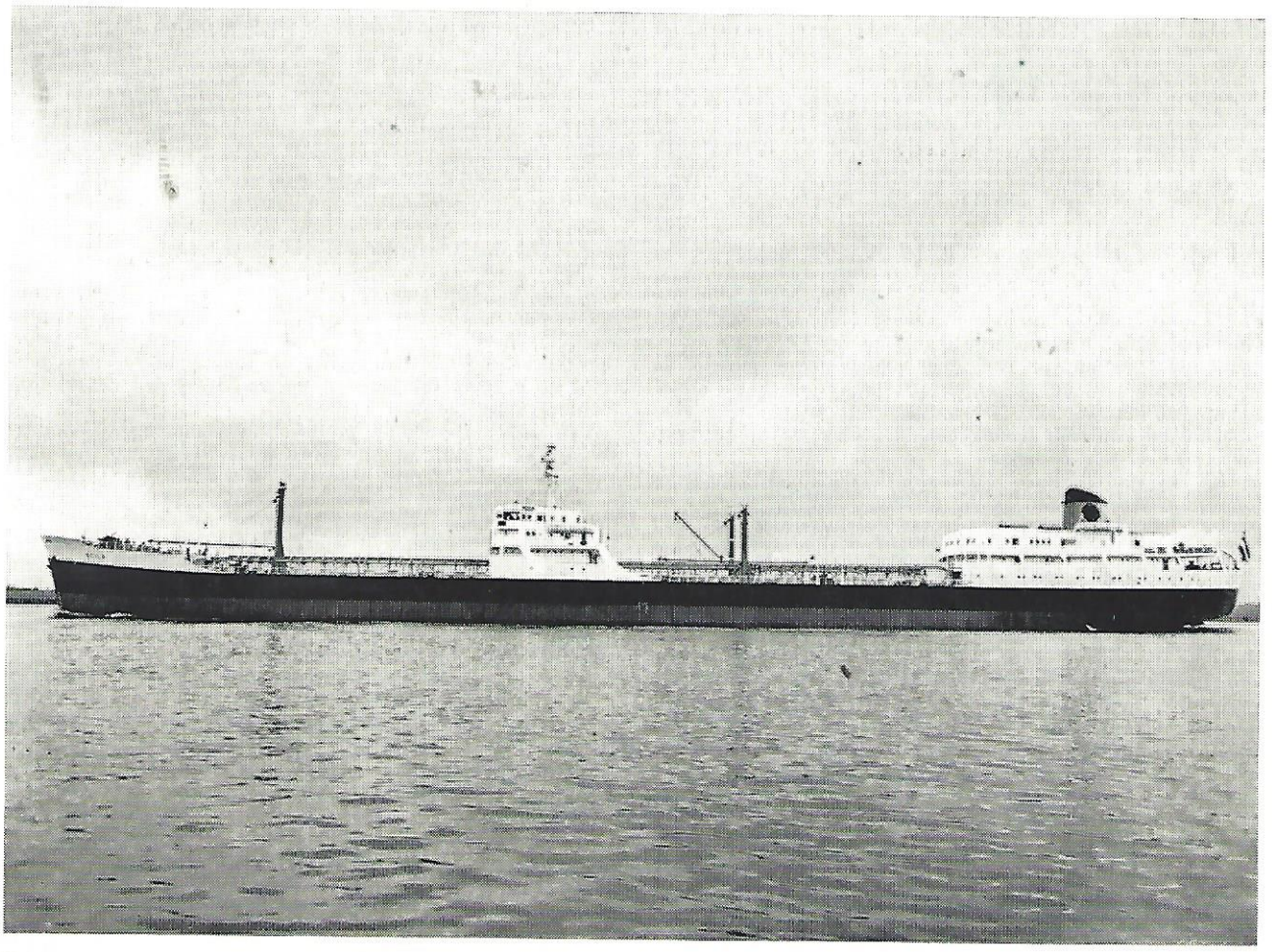
Na hiertoe aan kapitein M. J. Melief opdracht te hebben gegeven werd de werfvlag voor onze vlag verwisseld.

Op 28 augustus werd een korte tocht met genodigden op de Noordzee gemaakt onder ideale weersomstandigheden. Moge het nieuwe schip merendeels zulk fraai weer beschoren zijn.

Van deze tocht valt niet zo bar veel te vertellen daar het officiële gedeelte van zo'n tocht, n.l. de overdracht, reeds de vorige dag had plaatsgevonden. De enige officiële gebeurtenis die plaatsvond, stond in het teken van de gemoedelijkheid die deze hele tocht kenmerkte. Eenmaal op de Noordzee gekomen bood de doopmoeder van het schip, mevrouw H. W. IJzerman-van Bemmelen, kapitein Melief een foto van een beeldje aan dat zijzelf voor „haar" schip vervaardigd heeft. Het is geïnspireerd op de vroegere schegbeelden en stelt een jonge vrouw voor die, als symbool van de „Koninklijke", een kroontje draagt. Ook de motieven schelp en zee zijn in het beeld verwerkt. Bij terugkomst van de „Acila" in Holland, zal dit geschenk een waardige plaats op het schip krijgen.

Om ongeveer 4 uur 's middags meerde de „Acila" weer aan de Parkkade en gingen de gasten wederom huns weegs.

Wij wensen van deze plaats alle opvarenden behouden vaart.



De kunst van het aanleggen van pijpleidingen

Het vervoer per pijpleiding is de laatste jaren zo snel toegenomen dat men het overwinnen van de vele technische en economische problemen welke met de aanleg en exploitatie daarvan gepaard gaan, tegenwoordig als iets vanzelfsprekends beschouwt. Toch moeten al deze moeilijkheden bij elk nieuw project opnieuw worden bestudeerd en opgelost, hetgeen duidelijk naar voren kwam bij een onlangs over dit onderwerp door de heer A. C. Hartley gehouden lezing, die op dit gebied als een vooraanstaande expert kan worden beschouwd. Zijn lezing, die vele en ver uiteenlopende facetten belichtte en waarop onderstaand artikel is gebaseerd, bracht speciaal naar voren hoe belangrijk het is dat de vorderingen welke zijn gemaakt in werktuigkunde, waterbouwkunde, elektro-techniek en metallurgie, in elkander grijpen opdat de hedendaagse grote pijpleiding-projecten economisch uitvoerbaar zijn.

Het gebruik van pijpleidingen voor het transport van olie is bijna even oud als de olie-industrie zelf. Slechts luttele jaren na de ontdekking van aardolie in Amerika door Drake in 1859, hadden Amerikaanse ingenieurs reeds gietijzeren 2-duims bovengrondse pijpleiding geconstrueerd, waardoor dagelijks 70.000 gallon aardolie over een afstand van 6 mijl werd vervoerd.

In 1879 werd een 6-duims ingegraven leiding aangelegd over een afstand van 125 mijl en 8 jaar later was in de verlenging van deze leiding een stuk van 5 mijl begrepen, dat onder de bodem van de baai van Newark doorliep.

In 1910 was reeds een totaal van 20.000 mijl pijpleiding in gebruik in Noord- en Zuid-Amerika, Rusland, Roemenië, Borneo en Perzië.

De totale lengte van het hedendaagse wereldpijpleidingnet voor het vervoer van olie en gas, is meer dan 300.000 mijl, waarvan sommige leidingen een lengte van meer dan 1000 mijl hebben. En er zijn plannen om nog meer pijpleidingen in verscheidene delen van de wereld aan te leggen.

De aanleg en het exploiteren van deze reusachtige leidingen lijkt thans iets heel alledaags, maar de uitvoering van elk groot project brengt weer speciale problemen met zich, waarvoor dan ook weer een speciale oplossing moet worden gevonden. Hoe ingewikkeld deze vraagstukken zijn, is kort geleden duidelijk uiteengezet op een vergadering van het Genootschap van Werktuigkundige Ingenieurs in Londen, door de heer A. C. Hartley, die zelf een belangrijk aandeel heeft gehad in het ontwerpen van verscheidene grote pijpleiding-projecten in het Midden-Oosten. Hij is o.a. ook belast geweest met een van de meest ongewone en gewaagde militaire ondernemingen op dit gebied, het aanleggen van de beroemde „P(ipe) L(ine) U(nder) T(he) O(cean)" onder het Kanaal, waardoor in het laatste jaar van de oorlog per dag 1½ miljoen gallon benzine werd verpompt van Zuid-Engeland naar de geallieerde legers op het vasteland.

Bij het opzetten van een groot pijpleidingnet moeten de technische details en mogelijkheden natuurlijk in de eerste plaats worden bekeken; vanzelfsprekend zullen deze zeer verschillend zijn naar gelang van de streek waarin de pijpleiding zal komen te liggen.

Het ligt voor de hand dat zowel de wijze van aanleg als de exploitatie van een leiding afhangen van het feit of de leiding door woestijngebied of oerwoud loopt dan wel over bergen, over zeebodem of rivierbedding dan wel door bewoonde of onbewoonde streken, over rotsbodem of over zachte grond. Bij een enkele leiding over een lange afstand is het heel goed mogelijk dat met alle zojuist genoemde omstandigheden op het traject rekening moet worden gehouden, die dan technisch wel zijn te overwinnen, doch die de economische mogelijkheden nadelig beïnvloeden. Daar een pijpleiding niet zonder meer verplaatsbaar of buigbaar is, zijn de kapitaalsuitgaven van een lang pijpleidingnet zeer hoog, in sommige gevallen wel een miljard gulden of meer. Om zulk een investering te rechtvaardigen moet de leiding een lange levensduur hebben en men moet zeker zijn van een permanent gebruik tot bijna volle capaciteit gedurende minstens 20 jaar. Alvorens dus aan een groot project te beginnen dient men de economische aspecten wel degelijk af te wegen tegen andere methoden van vervoer in bulk, van olie of olieprodukten, zoals trein- of wegtransporten of vervoer per zee- of binnenvaartschip.

Bij vervoer in bulk variëren de kosten van de vervoerde hoeveelheden lang niet zo sterk als bij transport door pijpleidingen, daar een vermeerdering in vervoerscapaciteit eigenlijk alleen maar vermeerdering van het aantal gebruikte vervoerseenheden inhoudt. In tegenstelling hiermede dalen de transportkosten bij vervoer per pijpleiding zeer snel wanneer er grotere hoeveelheden doorheen worden gepompt, daar door het vergroten van de pijpleiding-diameter de capaciteit naar verhouding veel sneller toeneemt dan de kosten van constructie en exploitatie. Met uitzondering van de kosten van brandstof voor de pompen zijn de meeste exploitatiekosten van een pijpleiding, zoals arbeidskrachten, onderhoud en verschuldigde rechten voor de grond waarover de leiding is aangelegd, onafhankelijk van de hoeveelheid vervoerde olie.

Dientengevolge kunnen de meest economische bedrijfsresultaten slechts worden verkregen door de leiding het gehele etmaal op volle capaciteit te gebruiken; bij geringere capaciteit stijgen de kosten scherp. Hoewel globaal genomen de kosten van transport via een pijpleiding per ton/mijl lager zijn dan die per trein of tankauto, liggen zij altijd hoger dan de vervoerskosten per tanker over dezelfde afstand, zelfs met een leiding met de grootst mogelijke diameter zoals wij die heden ten dage kennen. De pijpleiding is echter economischer wanneer die de afstand van plaats tot plaats belangrijk verkort vergeleken bij de zeeroute. Een van de beste voorbeelden hiervan is de 1068 mijl lange leiding van Saoedi Arabië naar Libanon, waardoor een 6000 mijl lange zeereis wordt vermeden en bovendien nog de Suezkanaalrechten voor een tanker worden uitgespaard.

Het verpompen van een zekere hoeveelheid olie over een bepaalde afstand kan geschieden door een leiding van grote diameter met gering drukverschil: hoge kapitaalsuitgaven doch lage exploitatiekosten; dan wel door een nauwere leiding met groot drukverschil: lagere kapitaalsuitgaven doch hogere exploitatiekosten.

Bij een keuze uit deze twee mogelijkheden zal men zich meestal laten leiden door de kosten van de verpompingsinstallaties, die op hun beurt weer afhankelijk zijn van de geografische omstandigheden. Een pompstation in een dichtbevolkte streek zal vermoedelijk niet veel meer nodig hebben dan een aantal elektrische pompen die stroom van dichtbij gelegen krachtbronnen kunnen krijgen, maar in de woestijn zullen de noodzakelijke installaties voor het in bedrijf houden van een pompstation met bediening, de aanwezigheid van een kleine op zichzelf staande gemeenschap vereisen, met eigen krachtinstallatie en watervoorziening.

Toch werd, niet zo heel lang geleden, bij het bouwen van vier pompstations in een woestijngebied, besloten om onbemande stations te bouwen, uitgerust met een volautomatische installatie voor het aan- en afzetten van de pompen en waarbij alle belangrijke en benodigde gegevens omtrent druk, temperaturen enz. per radio aan het basisstation worden doorgegeven.

Een veel voorkomend probleem is wanneer het noodzakelijk is een leiding te ontwerpen waarvan de capaciteit aanvankelijk slechts gering behoeft te zijn doch later groter.

Men kan dan òf in het beginstadium met verminderde druk pompen, òf later meer pompstations inlassen.

De gulden middenweg wordt in de meeste gevallen gevonden door de verschillende mogelijkheden welke men heeft ten aanzien van pijpdiameters, de dikte en de kwaliteit van het buizenmateriaal (die onderling de maximaal veilige pompdruk bepalen) alsmede ten aanzien van de onderlinge afstand van de pompstations en hun aantal.

De economische capaciteit van een ruwe-olieleiding van 6 tot 8 duim diameter varieert van 400.000 tot 1.300.000 ton per jaar, met een gebruikelijke afstand tussen de pompstations van 30 tot 80 mijl; voor leidingen van 10 tot 16 duim zijn de respectieve cijfers van 1,3 tot 8 miljoen ton per jaar en 40 tot 100 mijl; voor 24-duims leidingen van 12 tot 18 miljoen ton per jaar en voor 36-duims leidingen tussen 20 en 40 miljoen ton per jaar, in de beide laatste gevallen ligt de afstand tussen de pompstations tussen de 60 en 200 mijl.

Bij het aanleggen van een pijpleiding voor produkten komen nog geheel andere problemen kijken dan bij ruwe-

olieleidingen. Leidingen voor produkten moeten de verbinding vormen tussen raffinaderij of losplaats enerzijds en een groot aantal verbruikscentra anderzijds. Zij beslaan in de regel een groot gebied en hebben een groter aantal aftappunten. Het is thans technisch mogelijk om bijna alle soorten geraffineerde produkten, van gasolie tot vliegbenzine en zelfs vloeibaar gas, door één en dezelfde pijpleiding te verpompen zonder groot gevaar voor vermenging. Uit economisch standpunt bezien is het niet aan te bevelen om pijpleidingen voor produkten te gebruiken voor het verpompen van zwarte zowel als witte oliën, wegens verkleuring en het teruglopen van de pompcapaciteit van de gehele lijn wanneer zich een hoeveelheid zwarte olie in een leidinggedeelte bevindt.

De zwarte oliën, welke het moeilijkst zijn te verpompen, zijn de zware en zeer viscose residuen uit de katalytische kraakinstallaties.

Het stolpunt van sommige van deze residuen ligt n.l. hoger dan de temperaturen tot welke de leiding zou mogen afkoelen wanneer het pompen wordt onderbroken.

Bij niet gestadig pompen zijn speciale voorzorgsmaatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld het inwendig verwarmen van de leiding door middel van geïsoleerd elektrische verwarmingskabels, waardoor wordt voorkomen dat de leiding verstopt raakt door gestolde olie die men niet kan wegpompen.

Gasleidingen bieden minder moeilijkheden. Allereerst is de beslissing om tot het aanleggen van een gasleiding over te gaan vrij gemakkelijk wanneer de noodzakelijkheid van vervoer over grote afstand aanwezig is, daar er praktisch geen andere middelen bestaan om gas op een andere wijze in grote hoeveelheden te vervoeren. Er is de laatste tijd veel gesproken over de mogelijkheid van vervoer van gas door het in diepvries toestand te brengen, waardoor het vloeibaar wordt en het vervolgens met speciaal geïsoleerde tankers te vervoeren, maar deze plannen verkeren nog in het stadium van proefneming.

De huidige wijze van het vervoer van gas is in principe gelijk aan de bestaande wijze van vervoer van steenkolengas, met dien verstande dat de hoeveelheden en de afstand waarover het vervoerd wordt, aanmerkelijk groter zijn. In één opzicht is het vervoer via een pijpleiding van gas gemakkelijker dan dat van olie of olieprodukten, daar het gewicht van gas verwaarloosd kan worden en de druk in de leiding dus niet afhankelijk is van verhogingen in het terrein. Aan de andere kant zal, daar gas zeer samendrukbaar is, de dichtheid afnemen in de richting waarin het stroomt, zodat de druk in de leiding na een bepaalde afstand veel sneller afneemt dan in een leiding waardoor olie wordt verpompt. Deze eigenschap, tezamen met de essentiële verschillen in de werking van gascompressoren en oliepompen, stelt strengere eisen aan onderlinge afstanden tussen de gascompressorstations dan aan die tussen oliepompstations. Wanneer men een vergelijking treft tussen de capaciteit — uitgedrukt in calorieën — van een gasleiding en een olieleiding, dan heeft eerstgenoemde verreweg de kleinste. Door een 16-duims leiding kan per dag, over een afstand van 100 mijl, ongeveer 100 miljoen kubieke voet gas stromen, hetgeen gelijk staat met ongeveer 1.000.000 ton olie per jaar; wanneer olie wordt verpompt kan diezelfde leiding vier maal zoveel verwerken.

Alhoewel over het algemeen, uit economisch oogpunt bekeken, vervoer via een pijpleiding nadeliger is dan vervoer over zee over gelijke afstand, nemen pijpleidingen toch een steeds belangrijker plaats in bij het bulkvervoer. Supertankers van meer dan 40.000 ton draagvermogen en een diepgang van meer dan 32 voet kunnen slechts aan enkele der bestaande steigers worden gemeerd. In vele gevallen moeten zij op zee een gedeelte van hun lading in kleinere schepen lossen. Teneinde deze ongunstige werkwijze te ondervangen, worden thans plannen gemaakt en uitgevoerd om nieuwe steigers te bouwen, terwijl men tevens veilige ankerplaatsen met meerboeien — met onderwater-leidingen naar de wal — zal aanleggen om de veel grotere schepen die thans in aanbouw en bestelling zijn, te kunnen lossen. De grootste tankschepen zullen minstens 60 voet water bij L.W.S. nodig hebben. De kosten van aanleg van ankerplaatsen met de nodige meerboeien zouden slechts een tiende zijn van de bouwkosten van een steiger, maar de lossnelheid zal met deze onderwater-leidingen ook slechts een fractie bedragen van de lossnelheid die mogelijk is langs een steiger. De reden hiervan is hoofdzakelijk het gevolg van het feit dat het tot dusverre niet mogelijk is om meer dan één slang tegelijk te gebruiken wegens gevaar van beschadiging wanneer de slangen in elkander verward zouden raken.

Om de diameter meer dan 10 duim te maken is evenmin uitvoerbaar gebleken, daar men dan moeilijkheden ondervindt om de slang aan boord te hijsen door het veel grotere gewicht van de slang. De thans bestaande beperkingen zullen in de toekomst echter kunnen worden verholpen door gebruik te maken van een nieuw hulpmiddel, de z.g. „hoister", waarbij het grootste gedeelte van de buigzame leiding wordt vervangen door een vaste buisleiding waarvan het uiteinde uit het water wordt gelicht door een met lucht gevulde tank. Wanneer deze tank met water wordt gevuld, houdt deze de vaste buisleiding op de zeebodem; de leiding komt tot aan het dek van de tanker naar boven wanneer het water uit de tank wordt weggepompt. Men kan een groot aantal van deze „hoisters" aanbrengen en de diameter van de slang groter maken teneinde de land- en lossnelheid op te voeren. Het zal dan tevens, door meer dan één leiding te gebruiken, mogelijk zijn om verschillende ladingen tegelijk te laden of te lossen.

Een eerste vereiste om vordering te maken bij het aanleggen van zeeleidingen is dat men de technieken der corrosiebestrijding meester wordt, waarbij de kathodische bescherming een vooraanstaande plaats inneemt bij zowel land- als zeeleidingen.

Daar roesten het gevolg is van de activiteit van uiterst kleine elektrische cellen op metalen oppervlakken op plaatsen waar deze in rechtstreeks contact komen met lucht, aarde, water, stoom of zuren, blijkt het doen ontstaan van een elektrisch veld om het contact van de cellen met de omgeving te verbreken, een afdoend middel.

Zo zal bijvoorbeeld de stroom van een blootliggend stuk ingegraven pijpleiding worden verbroken door stroom te voeren door een in de grond op enige afstand van de leiding aangebrachte anode; daar vandaan gaat deze stroom, door de grond, naar zwakke punten in de leiding-isolatie. Men heeft thans voldoende ervaring opgedaan om te kunnen bepalen hoe groot deze anoden dienen te zijn en hoe groot de afstanden moeten zijn ten opzichte van elkander en van de leiding, zulks met het oog op de bodemgesteldheid, om tegen betrekkelijk lage kosten volledige bescherming en lange levensduur te verkrijgen van voldoende beklede pijpen.

Ook heeft men bij de aanleg en het onderhoud van pijpleidingen zeer veel profijt getrokken van de vooruitgang op het gebied van telecommunicatie, waaronder begrepen telefonie, telegrafie, afstandmeters en „remote-control"-installaties, om berichten over te brengen langs de gehele lengte van de pijpleiding. De benodigde gegevens voor het controleren van de oliestroom en dat wat men moet doen in verband met behuizing en medische diensten, personeelsbewegingen, het wagenpark en materiaalleveringen, verkrijgt men meestentijds door een uitgebreid telefoon- en telegraafsysteem, waarmede verbinding wordt verkregen tussen de beide eindpunten en de pompstations.

Afstandmeters en „remote-control" staan nog in de kinderschoenen voorzover het pijpleidingen betreft, maar hun groei is niet tegen te houden. Verscheidene communicatiemiddelen, telegraaf, telefoon en/of radio, zijn thans beschikbaar en de keuze van de meest geschikte en voordeligste is vanzelfsprekend van groot belang wanneer men een pijpleiding gaat aanleggen.

Blanke telefoon/telegraafdraden en ondergrondse kabels waarborgen goede verbinding en hoge capaciteit; zij zijn echter duur en vereisen veel tijd van aanleg, bovendien zijn zij nog gevoelig voor storingen van buiten af. Radio kan sneller geïnstalleerd worden, is bovendien gemakkelijker hanteerbaar en vereist minder onderhoud, maar met atmosferische storingen moet dan rekening worden gehouden en de afstanden spelen tevens een belangrijke rol. Een V.H.F.-radiostation kan zeer betrouwbare verbindingen geven over een afstand van maximaal 40—50 mijl, zodat voor een pijpleiding onbemande overdraagstations tussen de pompstations nodig zijn. De brandstofvoorziening daarvan kan uiteindelijk grotere kosten met zich brengen dan het aanleggen en onderhouden van een telefoonkabel.

Zo ziet men dus dat naast alle hinderlijke politieke moeilijkheden er nog veel meer komt kijken bij het aanleggen van een pijpleiding dan alleen maar pijpen en pompen.

Vrij uit: Petroleum Press Service.

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

Van onze correspondent

Den Haag, 20 Augustus 1958.

Wanneer u in Londen nooit de zeepkistredenaars in Hyde Park Corner heeft gehoord, dan behoeft u daarvoor niet meer speciaal een reis naar Engeland te maken; u kunt nu ook in Zeist terecht. Een zekere heer Van Oosten heeft daar van Burgemeester Korthals Altes en zijn Wethouders vergunning gekregen tot het organiseren van een soortgelijke „spraakwaterval". Ik heb bij de eerste gelegenheid niet de indruk gekregen, dat de Zeistenaren overlopen van enthousiasme en in het algemeen geloof ik, dat zo iets meer kans van slagen zou hebben bijvoorbeeld in Amsterdam. Maar de ongeveer vijfhonderd nieuwsgierigen hebben waar voor hun moeite gekregen. Er is gesproken over een internationaal leger en internationale ontwapening, over bakkerswagens en fietsen, die beter moeten worden bestuurd, vóór een partij voor rust en vrede en tégen toeters, hanen, sportvelden en bromfietsen, er is gepleit voor een drie-urige werkweek en voor wederinvoering van de doodstraf. Zelfs de op een relletje belusten kwamen aan hun trek, toen een bejaarde juffrouw van leer trok tegen een Zeister gemeenteraadslid dat de autotochtjes voor ouden van dagen zou hebben gesaboteerd. Deze spreekster was zo wel van de tongriem gesneden, dat haar betoog werd opgenomen en door de radio uitgezonden. Het was dus wel tragisch dat achteraf moest blijken, dat het agressieve oude dametje thuishoort in een inrichting voor geesteszieken. Commentaar van het „beledigde" gemeenteraadslid:

„Ik zal er geen uur minder lekker om slapen."

Commentaar van mij: als iets u benart, ga naar Zeist en stort uit uw hart. Misschien mag u dan nog eens model staan voor het onpersoonlijk monument „De Spreker", dat ongetwijfeld te eniger tijd in Zeist zal worden onthuld.

Monumentenzorg

Ik houd van die onpersoonlijke monumenten. Ik juich het natuurlijk bijzonder toe, dat ons aller aartsharingkaker Willem Beukelszoon na vijf eeuwen eindelijk erkenning zal krijgen in de vorm van een standbeeld van een moderne haringvisser met het befaamde kaakmesje in de rechter- en een haring in de linkerhand. En waar anders dan in Biervliet zou dat monument moeten komen? Maar mij zeggen die onpersoonlijke gedenktekenen toch altijd meer. Zadkine's „Verwoeste Stad" in Rotterdam ontroert mij telkens weer. Ot en Sien in het Haagse Zuiderpark herinneren mij aan de onbezorgde dagen toen de jongenskiel mij om de toen nog tengere schouders gleed. Groningen's „Peerd van Ome Loeks" zal mij altijd weer doen denken aan de eerste kennismaking met deze „provincie"-stad, die een openbaring voor mij was en die ik dan ook nooit meer met het denigrerende „provincie" zal betitelen.

Ik kan me begrijpen, dat het de Bossenaren al jaren lang moet hebben dwars gezeten, dat zij maar geen beeld hadden van „Zoete Lieve Gerretje" en het is dan ook een hele opluchting voor hen, dat aan deze onverdraaglijke toestand, door Zoete Lieve Gerretje zelf samen met „de eerste boer de beste" en met een daverend feest compleet met brandewijn-met-suiker een einde is gemaakt. Zoetelief's conterfeitsel is door Leo Geurtjes uit steen gehouwen en het heeft een plaats gevonden aan de Binnen-Dieze.

Na het monument voor de Camera Obscura in Haarlem en dat voor het aan de fantasie van de Amerikaanse schrijfster Mary Mapes Dodge ontsproten Hansje Brinker — het jongetje dat zijn vingertjes in een gaatje van een dijk stopte en Haarlem voor de verdrinkingsdood behoedde — is het wachten nu nog op Dik Trom, Pietje Bel en 't karretje op de zandweg met de rustende voerman. Ik houd u op de hoogte.

Saneren

Als u van Alkmaar, behalve de om wille van de toeristen in stand gehouden wekelijkse kaasmarkt, ook de mooie, stemmige grachtjes kent en u wilt nog eens van dit typisch Hollands stedenschoon genieten, dan zult U zich enigszins moeten haasten. Want niet afgeschrikt door de stormen van verontwaardiging over de plannen tot het dempen van de Amsterdamse stadsgrachten heeft Professor Doctor Wieger Bruin op verzoek van Alkmaars vroede vaderen een saneringsplan voor de binnenstad ontworpen. Daarin stelt de hooggeleerde stedebouwkundige adviseur voor: zeven van de acht Alkmaarse grachten dicht te gooien en er verkeerswegen van te maken. Aangezien ijverige ambtenaren van gemeentewerken al hebben becijferd, dat dit twee miljoen driehonderdduizend gulden goedkoper uitkomt, dan het vernieuwen van kademuren, bruggen enz. zal men waarschijnlijk welwillend een traan wegpinken om het verlies van het oude stadsschoon en het plan aannemen.

Pater

Overigens moet u niet denken dat ze daar in Noordhollands Noorderkwartier geen begrip hebben voor tradities. Schagen, even benoorden Alkmaar, is er de laatste jaren helemaal van opgebloeid, dank zij Gert Pater.

Toen Gert Pater in 1945 werd benoemd tot markt- en waagmeester, gemeentebode en controleur van de gemeentelijke belastingen, had hij al heel wat baantjes achter de rug en heel wat mensenkennis opgedaan. Van „Public Relations" had hij toen misschien nog nooit gehoord, maar wel zag hij dat Schagen hard op weg was een „dode stad" te worden. Het zilveren jubileum van enige vaste marktkooplieden gaf hem een kans. Hij organiseerde een marktfeest dat klonk als een klok en sedertdien kon hij bij de Schager middenstand een potje breken, ook al hadden ze hem eerst voor „niet goed snik" gehouden.

„Wat in Alkmaar, Marken, Volendam en zoveel andere plaatsen kan, moet hier ook kunnen. De streek hier is rijk aan klederdrachten (ook al zitten die voor een groot deel in mottenkisten), aan folkloristische dansen en andere gebruiken. De donderdagse Schagermarkt moet een Westfriese markt worden," zei Gert Pater en hij kreeg zijn zin.

Geen „Commercie"

Tien donderdagen in juni, juli en augustus treedt hijzelf op als gastheer in zwart laken pak met bolhoed en een nikkelen brilletje met vensterglas. Dit jaar voor het eerst hebben de spoorwegen een speciale Schager Marktexpres vanuit Amsterdam ingelegd en als de passagiers na aankomst wat overdonderd door de muzikale welkomstgroet van de boerenkapel „De Uienhoop" op de markt zijn aangekomen, stelt „Ome Gert" iedereen weer op z'n gemak: „We speule het spelletje met mekaar; boeren, burgers, buitenlui en toeristen, harteluk welkom in Skagen". En dan begint het. Boerendansen, een optocht van Westfriese sjezen en speelwagens (er zijn museumstukken bij!), en niet te vergeten de markt zelf, want om de verdiensten is het tenslotte begonnen. Prettig, dat de Westfriezen op dit gebied uitstekend maat weten te houden, want nergens ligt de „commercie" er dik boven op; dat heb ik elders wel anders gezien! De koeien, varkens en schapen zijn er natuurlijk niet om als souveniers te worden gekocht, maar wel de spouwers (een soort dubbele beschuit met kaneel en suiker) en andere, bestendiger herinneringen. Het traditionele middagmaal is (schrikt u niet, het valt erg mee!): greeuwe erte met rezoine en butter, soep met kluif en pudding met bessepent toe. Het bal 's avonds is goed voor de spijsvertering.

Expo-succes

En mag ik nu nog even met u naar de Expo? Nee, alleen in overdrachtelijke zin. Er wordt nog al eens — en dat zijn dan natuurlijk altijd de Nurksen in de samenleving, maar dat zijn er meer dan u denkt! — gevraagd wat nu eigenlijk het nut is van zo'n wereldtentoonstelling.

Dat het Nederlandse paviljoen in karakter met hoofd en schouders uitsteekt boven heel veel andere inzendingen, behoeft u van mij niet aan te nemen; maar het is wel merkwaardig, dat ongeveer een kwart van alle bezoekers aan de Expo naar het Nederlandse paviljoen komt, dat dan ook verreweg het drukst bezocht wordt. Misschien omdat het bier weer zo

best is in Leo Hesse's Heineken's Hoek en omdat ook andere dan Nederlandse dames (en de mannen niet te vergeten), onze oer-Hollandse advokaat zo lekker vinden; misschien ook omdat de Nederlandse keuken en de „Hollandse Nieuwe" zo in de smaak vallen. In ieder geval zijn dit alvast winstpunten, die ook later nog rente kunnen afwerpen.

Maar er is ook echte zakelijke belangstelling. Uit andere paviljoens — zo vertelde de Nederlandse Commissaris-Generaal Mr. H. F. van Walsem — worden herhaaldelijk belangrijke bezoekers naar onze afdeling verwezen. Een Amerikaan, die een jacht wilde laten bouwen is na zijn bezoek direct naar ons land doorgereisd; het loopt storm bij het inlichtingenbureau van de Algemene Nederlandse Vereniging voor Vreemdelingenverkeer; er is grote belangstelling voor onze inzending van dieselmotoren en zo mogelijk nog meer voor de door T.N.O. ontworpen en door Bronswerk gemaakte installatie om van zout water, zoet water te maken (door elektrodialyse); en bepaald een verrassing was het dat het bestuur van een Westduitse gemeente zó onder de indruk kwam van ons carillon, dat er een bestelling op volgde.

Het gieten van een der klokken voor de Cuneratoren

Leesbaar schrijven

Nu mijn jongste telg zo juist de eerste schreden heeft gezet op het pad der zo geheten „algemene ontwikkeling" en met zijn eerste schrijfproeven is thuisgekomen, herinner ik mij plotseling, dat ook ik eenmaal met de punt van de tong tussen de tanden moeizaam „dun op, dik neer" heb zitten oefenen; hoeveel anders en gemakkelijker is dat tegenwoordig met blokschrift en verbonden blokschrift. Ik vraag me af of het nu opgroeiende geslacht later net zó onleesbaar zal schrijven als de meeste van ons (mede door de schuld van schrijfmachine en dictafoon). Maar hebt *u* er wel eens over nagedacht, hoeveel schade er wordt aangericht door onduidelijk schrift; misverstanden en fouten kosten tijd, geld en ergernis bij onderwijs, bedrijfsleven, posterijen en waar eigenlijk niet. *Ik* niet.

Tot ik — en met mij vele andere mislukte schoonschrijvers — bij de oren werd getrokken door de heren Dortmond, Ewoudt Vermeulen, Van Woensel Kooy, De Jong en Van Krimpen, die samen de Stichting ter Verbetering van het Handschrift hebben opgericht. Deze stelt zich ten doel belangstelling te wekken voor het handschrift en zijn functie als communicatiemiddel, het aangeven van wegen en middelen om een beter leesbaar handschrift te produceren en de schrijf-activiteit te stimuleren, vooral op het terrein van de correspondentie.

A. G. Bosma
Hoofdwerktuigkundige
1933-14.9-1958

Onze Jubilarissen

H. Faber
1e Stuurman
1938-16.9-1958

WIJ NEMEN AFSCHEID VAN ....

Bij het verschijnen van dit nummer hebben wederom 3 „oude getrouwen" de dienst der Maatschappij verlaten en dat zijn ditmaal:

Kapitein W. C. van der Wagt. Op de dag van Sinterklaas in het jaar 1927 trad hij als 3de stuurman in dienst en maakte dat jaar tengevolge van „wachtend op plaatsing" ook Kerstmis nog bijna mee in Holland. Op dat moment was hij echter al op weg naar Curaçao, waar hij met onderbrekingen voor verlof, tot midden 1954 zou blijven.

Op 1 januari 1947 werd hij tot Gezagvoerder bevorderd, na voordien reeds enige tijd als zodanig dienst te hebben gedaan. Zijn laatste schip was het s.t.s. „Vasum" waarvan hij op 6 augustus 1958 het commando overdroeg.

Mede namens de leden van ons varend personeel en zijn ongetwijfeld vele vrienden in de West, wensen wij hem nog vele jaren van verdiende rust in goede gezondheid.

A. Mooy — Hoofdwerktuigkundige. Op 15 mei 1925 indiensttredende vertrok hij spoedig daarop als 5e werktuigkundige met de „Silvanus" (die slechts weinigen onder u zich nog zullen herinneren) naar Singapore.

Tot juist vóór de tweede wereldoorlog voer hij steeds in Oosterse wateren. Na 1945 deed hij dienst aan boord van verscheidene schepen die niet zo permanent ten oosten van Suez zaten en zijn eerste kennismaking met de huidige turbineschepen dateert van begin 1954. Van oktober 1955 tot februari 1957 was hij Hoofdwerktuigkundige aan boord van de „Vasum" en reeds vóór het in de vaart komen van de „Vivipara" werd hij aan boord van genoemd schip geplaatst, dat tevens zijn laatste schip in zijn ruim 33 jaar lange carrière was.

Onze wens is dat hij nog lang in goede gezondheid mag genieten van zijn pensioen.

J. M. Tazelaar — Hoofdwerktuigkundige. Op 30 september 1929 als 5e werktuigkundige in dienst getreden. Was bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog in Oosterse wateren en deed gedurende deze jaren dienst aan boord van diverse schepen zowel in de Middellandse Zee als op de Atlantische Oceaan.

Ook in de na-oorlogse jaren bracht hij het grootste gedeelte van zijn diensttijd in Oosterse wateren door. Zijn laatste schip was het s.s. „Rita" waarvan hij in juli j.l. werd afgelost.

Wij wensen de heer Tazelaar nog vele gelukkige jaren op zijn geboorte-eiland Walcheren.

PERSONALIA

Gehuwd:

19-7-'58 C. D. Mastenbroek, 2e stm., met mej. N. Stello;
30-7-'58 L. Cijsouw, 5e wtk., met mej. I. M. Meeuse;
5-8-'58 J. L. Th. Heystraten, 4e wtk., met mej. T. Sander;
11-8-'58 J. H. Janssen, 5e wtk., met mej. A. J. Bongaarts;
18-8-'58 W. A. M. Bouma, 5e wtk., met mej. I. Krol;
28-8-'58 W. Zwiers, 3e wtk., met mej. F. Cassée.

Geboren:

10-8-'58 Monica Maria, dochter van H. Blaauw, 3e wtk., en mevr. C. D. Blaauw-Van der Gulik;
12-8-'58 Agnes, dochter van J. Reichman, 5e wtk., en mevr. G. Reichman-Lapré;
15-8-'58 Elisabeth Maria, dochter van W. P. van der Pijl, 2e wtk., en mevr. C. van der Pijl-Van der Graaf;
25-8-'58 John, zoon van J. Prins, 2e wtk., en mevr. M. E. Prins-Ballast;
26-8-'58 Rafaëla Elisabeth Dominique Tamara, dochter van J. P. de Kat Angelino, 2e stm., en mevr. E. B. E. de Kat Angelino-Dommisse.

VLOOTMUTATIES
gedurende de maand augustus 1958.

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: W. C. v. d. Wagt, A. Westerduin; 1e stl.: H. C. Mantel, H. E. Glansbeek, Tj. Kuyper, G. Heising; 2e stl.: C. Vessies, J. J. van den Berg, Jolle de Jong, C. D. Mastenbroek, F. Minkels, G. H. Meyerink; 3e stl.: J. Punt, J. Audier, T. van Heuveln, M. J. Honsbeek, J. Klein Roseboom; 4e stl.: J. van Malland, P. E. van der Veld; stm.ll.: H. G. Potman, A. Verhagen, C. Hubbeling, N. Venendaal; Hfdwtk.: H. van Manen, B. Flenter, J. van Bommel, P. J. H. Etmans, C. de Gast, A. Bollen, D. S. Veenstra; 2e wtk.: P. F. Geel, E. Rouw, W. Beets; 3e wtk.: J. Vos, P. H. Hulsmann, P. J. Engelsma; 4e wtk.: W. Tavenier, C. Keyzer, J. van der Vegt, L. J. van Onselen, F. W. L. Bergman; 5e wtk.: J. Koorevaar, J. H. J. M. Stinkens, C. G. A. Stelten, H. J. Haarloo, A. van Bodegom, R. C. Bey, W. N. Kous, T. J. G. Dünnwald, J. N. de Boer, A. H. L. van Eijck, H. M. J. de Haan, R. P. Veenstra, C. P. de Waard, K. J. Faasse, J. A. Cavé; ll.wtk.: C. H. H. Wisse, G. N. H. van Druten, H. M. Marsman; bootslieden: A. Heydens, B. Potters, C. Poot, J. H. Roos; timmerlieden: J. P. L. Wezepoel, J. den Tuinder, K. Vrolijk, W. v. Leeuwen, M. Zuiderwijk, H. Verhoeven; voorlieden: C. Pop, W. Smelt, J. T. Rood, M. S. v. d. Akker, G. H. Smit; pomplieden: P. M. Boender, L. C. P. v. Dongen, H. N. J. Breeker, M. J. v. Hattem; ch. hofmeesters: C. E. Bestebroer, M. L. Verschoor, H. T. Kaale, H. S. Severijnen, H. J. Nuis; chef koks: C. W. C. M. de Koning, J. A. Priemus, P. L. de Willigen, J. A. Franken.

In Egypte gearriveerd: Gezagv.: E. van Rossen.

TEWERKSTELLINGEN.

m.s. „Abida": ll.wtk.: J. Hensbroek; pompman: K. Grootendorst.

m.s. „Acila": Gezagv.: M. J. Melief; 2e stm.: G. Arkema; 3e stm.: W. Harkink; 4e stm.: G. M. Schipper; stm.ll.: W. Hoogendijk; 4e wtk.: E. B. Landman; 5e wtk.: W. C. van Brummelen; ll.wtk.: R. D. Kuil, J. Slot; bootsman: C. J. de Fouw, timmerm.: J. A. v. d. Lans; voorman: A. Buys; pompman: W. J. A. A. Coppen, ch. hofm.: J. Baard; ch. kok: P. Suykerbuyk.

m.s. „Cinulia": stm.ll.: H. Steenstra Jr.

m.s. „Clavella": Gezagv.: W. J. A. J. Peeters; stm.ll. J. C. Tot; 2e wtk.: A. Klijn; ll.wtk.: N. J. Doorn.

m.s. „Crania": 2e stm.: D. de Boer; 4e stm.: J. W. Niessink; stm.ll.: J. C. Nelisse; ll.wtk.: P. F. Buil.

m.s. „Ena": Gezagv.: H. O. W. Lotsy; 5e wtk.: A. J. van Schaik.

m.s. „Etrema": Hfdwtk.: A. A. Goethart.

s.t.s. „Kalydon": stm.ll.: W. Roselaar; 4e wtk.: G. Veldt; ll.wtk.: P. R. Bender, H. J. Kievit; ch. hofm.: H. S. Severijnen; voorman: M. S. v. d. Akker.

s.t.s. „Kara": stm.ll.: D. J. van der Mast; ll.wtk.: J. B. Verveer, P. W. Gerz, A. de Bats, A. C. Kampwart; timmerm.: K. Vrolijk; ch. kok: J. P. de Graaf.

s.t.s. „Kelletia": Gezagv.: J. J. D. Bijlaard; stm.ll.: J. Baard Jr., F. X. C. van Collenburg; Hfdwtk.: H. Edens Sr.; 3e wtk.: C. F. de Jong; ll.wtk.: P. Balt Jr., L. P. H. Teune; pompman: M. J. v. Hattem; voorman: G. H. Smit.

s.t.s. „Kellia": Hfdwtk: P. Scherpenzeel.

s.t.s. „Kenia": stm.ll.: L. D. J. van Zuilekom.

s.t.s. „Kermia": ll.wtk.: H. Sukkel.

t.e.s. „Korenia": stm.ll.: C. van Helden; Hfdwtk.: A. A. Goedhart (voor training); ll.wtk.: J. Schrale.

s.t.s. „Kosicia": stm.ll.: W. Drost Jr., J. M. Huijgens; timmerm.: A. Pronk.

s.t.s. „Krebsia": 2e stm.: H. A. de Visser; ll.wtk.: M. P. Eland, F. Goudart.

s.t.s. „Kryptos": 1e stm.: J. L. F. Vermeulen.

s.t.s. „Kylix": stm.ll.: H. P. Abrahamse.

m.s. „Mitra": stm.ll.: J. H. B. Jongen; ll.wtk.: D. Rijksen; ch. hofm.: G. J. Bannink.

m.s. „Taria": 5e wtk.: J. W. Keesmaat.

t.e.s. „Thelidomus": 2e stm.: S. Harders; 4e stm.: J. H. K. van Eck; 2e wtk.: J. van Bon; bootsman: A. Heydens; timmerm.: J. P. L. Wezepoel; voorman: C. Noordijk; pompman: P. M. Boender; ch. hofm.: H. S. Severijnen; ch. kok: C. W. C. M. de Koning.

m.s. „Tibia": 4e stm. (als wnd. 3e stm.): H. Bergman.

s.t.s. „Vasum": Gezagv.: J. J. C. de Kraker; ll.wtk.: F. Spoor.

s.t.s. „Vivipara": 3e stm.: B. van Hardeveld; 4e stm.: G. Pet; stm.ll.: J. J. A. van de Vusse, M. P. J. Hage; ll.wtk.: J. van Hoepen, A. L. Bouman, J. L. Zieck; bootsman: I. Dijker; timmerm.: J. Goedknegt; voorman: J. C. v. d. Wel; pompman: L. J. C. Kuyen; ch. hofm.: A. v. Santen; ch. kok: J. C. A Monkel.

Naar de Oost vertrokken: Gezagv.: T. Dekker; 1e stl.: G. Th. M. Lommerse, W. Haeck; 2e stl.: J. W. L. Becker, P. J. Hoekstra; 3e stl.: M. C. Verhage, (als wnd. 2e stm.): J. van der Zouwen, H. J. Bakhuys; 4e stl.: (als wnd. 3e stm.): C. P. Schoenmakers, A. G. de Grooth; Hfdwtk.: A. Versluys, W. A. Krever, G. C. Lucassen; 2e wtk.: G. M. Braams; 3e wtk.: N. W. Groen; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): G. H. Germing; 5e wtk.: C. J. van der Ent, H. W. H. Angenent, A. van Dam Jr., G. J. Kusters, A. van der Hooft, B. Bouwmeester, A. A. Kramer, (als wnd. 4e wtk.): H. Neervoort, A. de Boer Jr., R. de Ruiter.

Naar de West vertrokken: Gezagv.: W. F. Gerdingh; 1e stm.: J. C. de Groot; 3e stm.: H. N. A. Snel.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stm.: P. J. Hoekstra, dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stl.: J. van der Zouwen, D. de Boer, J. W. J. Corbee, dipl. 2e Stm. G.H.V., S. Noordenbos, theor. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm.ll.: G. M. Schipper, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: G. J. Uitdenbogaard, theor. ged. van het dipl. „C" als Scheepswtk.: 5e wtk.: H. Neervoort, dipl. „A" als Scheepswtk.; ll.wtk.: J. A. Cavé, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stm.: D. de Boer; 4e stm.: G. M. Schipper; 5e wtk.: J. A. Cavé; chef hofmeester: G. J. Bannink; bootsman: A. B. v. Essen; voorman: C. Noordijk, J. C. v. d. Wel, C. M. P. Verbeek; timmerman: P. Kussendrager.

Nieuw aangenomen: stm.ll. J. M. Huygens, H. Steenstra Jr., J. C. Tot; 5e wtk.: C. J. van der Ent, A. A. Kramer; ll.wtk.: D. Rijksen, P. F. Buil; chef kok: Th. J. Wagner; timmerman: R. A. Brand.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stm.: Hayo Edens; 2e wtk.: W. K. van Houten; 4e wtk.: A. Strik; 5e wtk.: C. G. A. Stelten, A. van Bodegom, M. C. van Hout, A. J. F. L. Pirée; timmerman: W. v. Leeuwen; pompman: H. N. J. Breeker; chef kok: P. L. de Wiligen.

Met pensioen: Gezagv.: W. C. van der Wagt; Sr. Hfdwtk.: A. Mooy.

Met uitgesteld pensioen: Hfdwtk.: J. M. Tazelaar.

Overgegaan in dienst van N.V. de Bataafse Petroleum Maatschappij: 1e stm.: J. Rijkeboer.

WALPERSONEEL SHELL TANKERS N.V.

In dienst getreden: Mej. C. N. Leydekkers (sectie CC), mej. J. M. van Kal (sectie CC), mej. M. M. Donkersloot (sectie CC), mej. N. J. Roos (sectie BH).

Tijdelijk tewerkgesteld: H. Muller (ex C.S.M.).

Overgeplaatst: Mej. G. H. Beckman van ID naar CC.

De dienst verlaten: Ph. Beyer (sectie TA).

Gehuwd: A. B. de Wit met mej. Rosalia Maria Theodora van den Brink.

Geboren: Willem Gijsbertus, zoon van P. de Leeuw van Weenen (sectie SB);
Everdina, dochter van L. H. Roodhorst (sectie SB).