



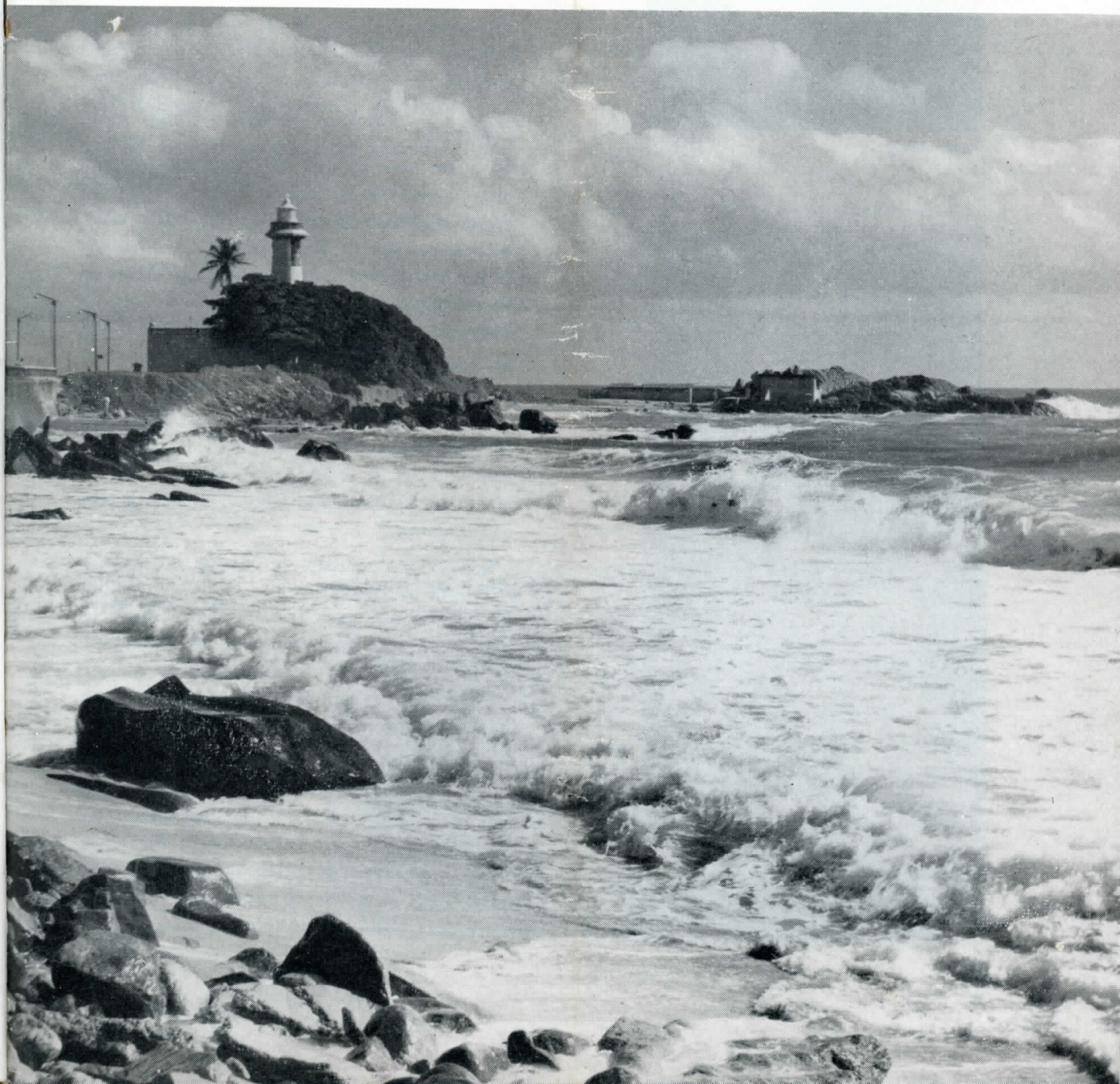
tussen schip en ka

EERSTE JAARGANG
No. 2 — OKT. 1961

Maandblad

voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

Galbokka Vuurtoren te Colombo. Foto G. G. J. Alfrink, tweede stuurman s.s. „Kelletia”





Joyeuse entrée

De heer Hagedoorn tijdens zijn afscheidswoord



Afscheid van de heer

29 augustus 1961 was de dag waarop Directie en personeel van Shell Tankers N.V. en een aantal vrienden en zakenrelaties officieel afscheid namen van de wegens pensionering recipiërende heer Hagedoorn.

Nadat mevrouw en de heer Hagedoorn vooraf in aanwezigheid van de heren Van den Belt, Olie, Prause en Rodenburg door de heer Larive waren ontvangen, betraden de recipiërenden om half elf de lunchkamer op de negende verdieping van het Shell-Gebouw, waar de belangstellenden korte tijd daarvoor waren samengekomen.

Mevrouw en de heer Hagedoorn werden achtereenvolgens toegesproken door de heer Larive namens de Directie, de heer Rodenburg namens het walen vlootpersoneel en de heer Hagen namens het personeel van de afdeling F.A., waarvan de heer Hagedoorn de leiding in februari 1954 in handen had genomen.

De heer Larive schetste de carrière van de thans scheidende en sprak dank uit voor de wijze waarop hij zijn taak had opgevat. In dit verband herinnerde spreker aan het devies van de Koninklijke Nederlandse Marine „Kennis is macht — Karakter is meer”, dat volgens hem ook de lijfspreuk van de heer Hagedoorn kon worden genoemd.

De heer Rodenburg completeerde met zijn toespraak die van de heer Larive, en bood namens het personeel als aandenken een film-montage-apparaat en een boekwerk „De edele wingerd van Frankrijk” aan. De heer Hagen betuigde namens allen van de F.A. dank voor de inspirerende wijze waarop de heer Hagedoorn leiding had gegeven.

J. A. Hagedoorn

Na deze toespraken nam de heer Hagedoorn het woord; hij gaf een kort overzicht van enige belangrijke veranderingen in de organisatie in zijn „tijd” bij Shell Tankers, en dankte voor hetgeen collega's en personeel hem als aandenken hadden aangeboden.

Wat toen volgde, was het gewone beeld bij een afscheid: een kopje koffie, een gebakje — een sigaar of sigaretje — en een handdruk. Het was het gewone beeld, maar niet helemaal gewoon; het was gezelliger dan anders. En dit gezelliger was, naar de mening van Uw rapporteur, toe te schrijven aan de persoon J. A. Hagedoorn.

Vrijdagochtend 1 september 1961
De eerste dag thuis met pensioen
Een beetje onwennig nog
10 uur; nog geen koffie
Gisteren afscheid op kantoor
Er waren veel mensen
Een album vol namen
Verscheidene kan ik niet ontcijferen
Er werd veel gezegd
Soms ook alleen in een woord en handdruk
Moet ik nu nog wat doen
Mensen groeten die er niet waren
Waarom waren ze er niet
Vergeten, geen tijd of wisten ze het niet of . . .
Iets schrijven voor de „Koninklijke/Shell Post”
Of voor „Tussen Schip en Ka”
Er was toch wel veel hartelijkheid
Was het ook voor enkele anderen geen routine afscheid
Hé ja, dit gepieker opschrijven
Dit is het resultaat
Veel moois is het niet
Weggoeien maar?
10.30 uur koffie
Mijn vrouw leest het epistel mee
Niet weggoeien, opsturen
Het is althans beter dan:
Ondergetekende niet in de gelegenheid zijnde
wenst langs deze weg
Wie neemt het op?
De „Koninklijke/Shell Post” of „Tussen Schip en Ka”
Of beide
Moeten „ze” maar uitzoeken
Tot ziens. Bij V.O.E.K.S.? Het gaat heus vlug genoeg. —

J. A. HAGEDOORN

Elfde senior- vlootstafcursus

Deze cursus die plaatsvond van 28 augustus 1961 tot en met 7 september d.a.v. werd wederom gekenmerkt door een prettige sfeer en grote belangstelling van de zijde der cursisten. Ook deze deelnemers zijn thans wat meer wegwijs geworden in het werk van het kantoor en zij zullen zich in de toekomst niet meer zo als „een kat in een vreemd pakhuis” voelen wanneer zij kantoorwaarts tijgen. En dat is tenslotte één van de doelstellingen van onze vlootstafcursussen.



verf

„een weldaad

Kleuren hebben de mensheid sinds de Schepping in de ogen gelicht. Kleur is er altijd en overal geweest sinds het „licht werd” op aarde en zij heeft het oog van alle schepselen gegrepen en de geest geboeid.

Het land, de zee, de hemel, bloemen, vogels en vissen, die wel uit louter kleur schijnen te bestaan, hebben de eerste eenvoudige mensen dezelfde verrukking gebracht, die wij ervan ondergaan. Alle leven, alle schoonheid was kleur: de oranje wapperende vlammen in de donkering van de nacht, de groene dwaallichten in de schemering, de zwavelgele schichten, die door het onweer huiverden, de ijle schittering van de sneeuw in talloze schakeringen van enkel wit, de druif in het blauw van



haar dauw, de zachte kleurenpracht van de schelpen op het strand, overal brachten de kleuren de mens in vervoering. Zo is er in de mens een drang ontstaan dit alles na te bootsen en na duizenden jaren van aanschouwing der natuur vinden wij er de ornamentiek van terug in alle uitingen van menselijke kunst. De contouren der dingen en de kleuren uit het heelal, die de mens een openbaring waren, vinden wij nu terug in het gebatikte dessin op de slendang der Javaanse vrouw, maar even goed in het Boheemse glas, het smeedwerk van Toledo, de tekeningen van Bosjesmannen in het zuiden of van Eskimo's in het noorden, in de Mechelse kant en de neuriënde kleuren van de Perzische tapijten of Egyptische wandschilderingen. De mens heeft het leven willen uitbeelden. Eerst in lijnen. Toen ook in kleuren. Hij is echter niet op een goede dag begonnen met schilderen; zelfs niet met verven. Hij begon zo maar wat te smeren. Aanvankelijk smeerde hij iets op datgene, wat voor hem het belangrijkste was; zijn lichaam. Zoals vele primitieve volksstammen het nog doen, smeerde de eerste mens zich in met dierlijk vet om zich tegen de koude te beschermen in de noordelijke luchtstreken, of tegen de insecten in de tropische landen. Dit geschiedde uitsluitend uit drang



naar zelfbehoud. Toen zij de invloed van de beschermende lagen aan den lijve hadden ondervonden, bedekten zij er ook hun wapens en gebruiksvoorwerpen mee om dit kostbaar bezit, waarvan immers hun bestaan afhankelijk was, voor bederf te vrijwaren.

Het aardewerk van gedroogde klei was natuurlijk poreus. De Etrusken — en nu zijn wij in de VIIe eeuw voor onze jaartelling en in de landstreek, die nu Toscane heet — hebben hun aardewerk het eerst bedekt met een soort glazuur, dat zij waarschijnlijk bij toeval hebben gevonden, zoals het toeval vaak een rol speelt bij uitvindingen en ontdekkingen. De beschermende lagen, die de mens stellig na lang tobben zal hebben gevonden, hadden echter geen aesthetisch doel. Eerst toen er kleuren aan toegevoegd werden, was er sprake van een neiging tot versiering. Toen begon de mens te proberen de emotie, hem door de natuur geschonken, uit te beelden.

De oudst bekende kunstuitingen getuigen van een scherp observatievermogen, zoals bijvoorbeeld in de afbeeldingen van bison, die naar ruwe schatting 50.000 jaar geleden op de rotswanden zijn getekend en geschilderd in de grot van Altamira in Spanje en die dateren uit een tijdperk, waarin de nu nog slechts in natuurreservaten levende bison in Zuid-Europa voorkwam, toen het daar nog zeer koud was. Evenals bij de afbeelding van het wilde zwijn, die in de grot van Lortet in Frankrijk is gevonden, werd de omtrektekening in de steen gekrast en met vlakke kleuren, zwart, rood en oker ingevuld.

Vijfhonderd eeuwen geleden was de weldaad van de verf dus al duidelijk geworden. Wij kunnen niet meer leven zonder kleur, en daar verf een stoffelijk geworden kleur is, is ons bestaan zowel als onze levenswijze ondenkbaar zonder verf.

Wij zouden het hemelblauw, de jubelende praal van de ondergaande zon, de altijd boeiende staatsie van de regenboog en het eindeloos geschakeerde groen van de planten-



voor de mensheid" (1)

verf

groeï missen. En het water zou overtoegen worden met het email van het spiegelbeeld, de bloemen zouden met haar bonte charme de pasteltekeningen van de vlinders en de japanlak van de insecten lokken. De natuur zou haar almacht openbaren in het kleurenwonder en wij zouden te midden van dat alles leven als grauwe fantomen in steden van monotone doodsheid.



Wat zou er overgebleven zijn van onze zeventiende-eeuwse glorie, wanneer zij niet in stand was gehouden door verf? Er zouden geen Egyptische oudheden, geen Brugge in België, geen Cité in Parijs, geen Cordoba in Spanje, geen Gotische kathedralen, geen beschaduwde schouwen in patriciërshuizen op de Amsterdamse grachten bestaan. Het waren lege ruïnes geworden.

En dan nog wat, waaraan ik nauwelijks durf te denken. Wanneer er geen kleurstof was, wat moest er dan van Elisabeth Arden terecht komen? Zij zou geen klaproosrood meer kunnen toevoegen aan haar cacaoboter, geen karmijn aan haar bloswekkende zalven, geen oker aan haar „Rachel”, geen blanc de lys aan haar aromatische wonderwateren. Welk een troosteloosheid zou er over de vrouwen komen, wanneer haar kaptafel tevergeefs wachtte op zoet-doorgeurde kleurbalsemen en blauwe stiften voor het bedoezelen der kwijnende oogleden. De spiegel zou de kalender niet meer kunnen bedriegen. Hoe jammer zou dat zijn, ook voor de mannen, die de veeltintige bijwerking der vrouwen zo gaarne en zo overvloedig misprijzen en bespotten, althans in hun eigen vrouw. Stel U de mode voor zonder ander kleurrijk agrement dan vogelveren, die de vrouwen overeenkomstig de zeer te waardenen bede van de Vereniging voor Dierenbescherming vooral nooit moeten dragen.



De natuur heeft ons bloed opvallend rood gemaakt. Wanneer wij ons verwonden, krijgen wij dadelijk een signaal. Wanneer er andere gevaren zijn, maken wij elkaar ook aan het schrikken met rood. Ons signaalstelsel te land, te water en in de lucht is gebaseerd op rood, groen, geel en wit. Wanneer er geen kleur-

stoffen bestonden, wat zou er dan van de verkeersregeling terecht moeten komen? Ik weet wel, dat er eigengereide automobilisten zijn, die een regeling niet zouden missen, die zich daar zelfs in zouden verheugen. Zonder die lichten, die als het ware een overeengekomen taal spreken, was ons verkeer in de uitgebreidste zin van het woord onmogelijk en zeker na zonsondergang.

Zelfs de aardige, eerlijke strijd in de sport is in vele gevallen alleen mogelijk, omdat er kleuren zijn. Ons volksvermaak bij uitnemendheid, het voetbal, zou op een vernuftige wijze, die ons echter niet klaar voor ogen staat, veranderd moeten worden om de spelers zulke duidelijke merktekenen te geven, dat de scheidsrechter de partijen uit elkaar kan warren. Doch de Oranjetruï zou maar naturel wol of katoen zijn en onze dierbaarste tegenstanders, de Rode Duivels uit België, zouden nog maar Duivels zijn, in schaapsvacht.

De Spanjaard zou zijn stierengevecht missen, want een stier, die niet opgehitst wordt door de wappering van de gele „capa” met de purperen voering, zou geneigd zijn in de arena neer te liggen om gemoedelijk zijn kauwgummi te malen.

Zonder kleurstof zouden Sinterklaas en het Kerstmannetje er maar armetierig op uittrekken en hun bedrijf moeten reorganiseren.

In het bovenstaande is de lijn aangegeven waarlangs de toepassing van de verf zich in de loop van de geschiedenis ontwikkeld heeft.

Uit het verre verleden brengt zij, ook tot vreugde van de moderne mens, de boodschap van cultuur en kunstenaarschap. Wat waren onze musea zonder Rembrandt, maar wat was Rembrandt zonder verf?

In een volgend artikel zullen wij eens een kijkje gaan nemen in een verffabriek om U een indruk te geven hoe verf nu eigenlijk gemaakt wordt en waarvan.



mededeling van de

ONDERNEMINGSRAAD VAN SHELL TANKERS N.V.

walpersoneel

In de loop van de vorige maand heeft U reeds een mededeling ontvangen van de O.R. waarin, naast een algemeen overzicht, een korte uiteenzetting werd gegeven van de in deze maand - op 24 oktober a.s. - te houden verkiezingen.

Vervolgens werden op de mededelingenborden lijsten aangebracht waarop Uw naam al of niet - al naar gelang U langer of korter dan een jaar in dienst bent en de 21-jarige leeftijd hebt bereikt - voorkwam. Ja, inmiddels zijn ook al weer de kandidaten gesteld, zodat voor de verkiezing nog slechts één ding van U gevraagd wordt, nl. stemmen. En juist hier wilden wij het even over hebben.

Onder de kandidaten die zijn voorgedragen voor de nieuwe O.R. zijn er slechts enkele, die reeds zitting hadden in de 1e O.R. De andere hebben óf wegens zakelijke redenen óf uit het gevoel dat een beetje doorstroming geen kwaad kan, zich niet meer beschikbaar gesteld. Er wacht U dus een zware taak, in zoverre dat U nu niet alleen ter stembus dient te gaan om op Uw, mogen wij zeggen, „favoriet” Uw stem uit te brengen, doch ook om die kandidaten die voor het eerst op de lijst staan of in hun groep niet veel concurrentie hebben te duchten, door Uw stem vertrouwen te schenken.

OUD-LEERLINGEN

ZEEVAARTSCHOOL TERSCHELLING

attentie!

De secretaris der vereniging van oud-leerlingen van de Zeevaartschool Terschelling verzocht ons het bestaan van deze vereniging onder de aandacht van de betrokken oud-leerlingen onder onze zeevarenden te brengen.

De vereniging, waarvan het voorzitterschap berust bij de heer C. Bonne, oud-gezagvoerder der V.N.S., werd op 6 juli jl. opgericht en stelt zich ten doel het contact tussen de oud-leerlingen te verstevigen en de belangen van het zeevaartkundig onderwijs in de ruimste zin te behartigen. Belangstellenden gelieven zich te wenden tot de secretaris van de vereniging, de heer P. Krul, De Ruyterstraat 1, West-Terschelling.

Wanneer in ons land een kamerverkiezing plaats vindt, verschijnen reeds maanden tevoren op de ramen van vele burgers oproepen om toch vooral te stemmen op de heer „Beloofal” van die en die lijst. De kandidaten van de O.R. beloven niets. Geen woningen, geen lange weekeinden en korte werkweken, geen tantième, geen opslag, promotie, toelage, bezitsvormingsregeling, niets van dit alles.

U zult zich afvragen wat ze dan toch wel van plan zijn. Het antwoord daarop behoeven zij U niet schuldig te blijven en kan eigenlijk kort worden omschreven. Zij willen alleen hun best doen om te dienen als contact tussen de Directie enerzijds en U en wij, het personeel, anderzijds.

Het moest eigenlijk overbodig zijn om de taak van de O.R. te omschrijven, maar vreemd genoeg zijn er nog altijd collega's die een der leden van de O.R. zo in de gang staande houden met de vraag: „Zeg, wat doen jullie nou eigenlijk in de O.R. Heeft dat nu allemaal wel enige zin?”

En we moeten dan tot zijn verwondering bekennen dat we heus wel wat doen en dat de O.R. wél zin heeft. Denkt U nu eens even terug aan vroeger, toen er nog geen O.R. was. Wie stapte er toen — wanneer iets nogal aanleiding gaf tot ontevredenheid of tot een gevoel van achteruitstelling van een groep — naar de Directie om hierover eens van gedachten te wisselen? Niemand, maar dan ook niemand!

Nu is die mogelijkheid er wel, en gelukkig, er zijn er die er gebruik van hebben gemaakt. En ook al kunnen niet alle wensen worden ingewilligd, toch zal niemand eraan twijfelen of het bekend worden bij de Directie van de wens van het merendeel van het personeel op een bepaald punt, zal uiteindelijk leiden tot een beter begrip voor elkander en de verstandhouding gezond doen zijn.

En juist daarom is zo'n verkiezing belangrijk. U gaat Uw stem geven aan Uw kandidaat, aan Uw collega, die zich tot taak stelt om, wanneer U ooit met een vraag komt, dit in alle objectiviteit op redelijkheid met de andere O.R.-leden te bespreken en het zonedig op een plenaire zitting met de Directie op te nemen. U kunt altijd op hen rekenen. Mogen zij over twee weken — op 24 oktober a.s. — op U rekenen?

ideeënbus

Eerst kort geleden werd met de Ideeënbus-commissie in Londen overeenstemming bereikt ten aanzien van enkele ideeën, welke in de loop van 1960 ontvangen werden.

Onderstaand laten wij deze ideeën de revue passeren.

2e stuurman C. E. van 't Woudt maakte een ontwerp voor een trimgrafiek. Op de Nederlandse en Britse Groepsvloot werd aan deze grafiek bekendheid gegeven met "Nautical Notes" No. 13 van juli jl., waarnaar wij U kortheidshalve mogen verwijzen. Stm. Van 't Woudt ontving voor deze ideeënbusbijdrage een beloning van £ 5.

2e stuurman H. N. A. Snel stelde voor om tussen de netspanning en de claxon van het alarm gyrokompas een extra relais te plaatsen, waardoor bereikt wordt dat bij uitvallen van het gyrokompas de claxon *direct* in werking treedt. Zonder genoemd extra relais kan het namelijk 80 tot 120 seconden duren voordat het alarm gaat werken.

Inmiddels werd begonnen dit idee op de daarvoor in aanmerking komende schepen in enigszins gewijzigde vorm in de praktijk te brengen.

Ook voor deze ideeënbusbijdrage werd £ 5 toegekend.

In het mei-nummer van „Van en Voor de Vloot” werd melding gemaakt van het idee van *Hoofdwerktuigkundige H. W. van Homoet* betreffende een korte omloopleiding welke het mogelijk maakt aan de herverzadigde stoomleiding te werken *zonder* de hoofdmachine te stoppen. In eerste instantie werd voor dit idee £ 5 toegekend, terwijl het werd aangehouden voor de "Special Awards Meeting".

Gezien de gunstige rapporten welke ontvangen werden van enkele schepen waarop genoemd voorstel bij wijze van proef werd toegepast, is besloten alle oudere stoomturbineschepen van bedoelde omloopleiding te voorzien.

De heer Van Homoet ontving voor deze verdienstelijke ideeënbusbijdrage een extra beloning van £ 30.

VIJF AZEN CLUB

nieuws van de vijf azen club

De maand augustus was een vruchtbare maand voor de Club: drie nieuwe leden meldden zich aan, en wel de heren

C. R. Groen, 3e stuurman a/b s.s. „KARA” (13-8; no. 5),

L. P. H. Teune, 5e werktuigkundige a/b m.s. „CAMITIA” (17-8; no. 6) en

O. K. Nicolai, 3e werktuigkundige a/b s.s. „PHILIDORA” (20-8; no. 7),

die wij mede namens de heer Van den Belt gelukwensen met hun succesvolle gooi.

De heer Teune mocht inmiddels uit handen van de heer Van den Belt een boekenbon van f 25.— ontvangen.

Voor de beide overige officieren liggen de hun toekomende boekenbonnen gereed om bij de eerstvolgende gelegenheid dat hun schip in Nederland aankomt, te worden uitgereikt.

In de maand december zullen alle leden van de Club worden uitgenodigd om op een nader bekend te maken datum onder getuige driemaal te gooien en ons hun hoogste worp telegrafisch mede te delen.

Zoals reeds vermeld in het december 1960-nummer van „Van en Voor de Vloot”, zal de officier die het hoogste resultaat bereikte tot Shell-pokerkampioen voor 1961 worden uitgeroepen.

Hem zal een door onze Directie uitgeloopte pokerbeker, voorzien van een zilveren plaatje met inscriptie, worden uitgereikt.

feiten en cijfers

UIT SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

Hoewel er hier en daar enkele optimistische uitspraken zijn gedaan, is men het in de internationale rederswereld er nog lang niet over eens of het einde van de depressie in de scheepvaart nu in zicht is of niet. Vooral de Engelsen blijven pessimistisch, al willen ze wel toegeven dat de grootste moeilijkheden waarschijnlijk achter de rug zijn en dat we dit najaar op de vrachtenmarkt voor droge lading betere prijzen zullen zien. De pessimisten houden het er echter voor dat het maar een tijdelijk herstel zal zijn en dat er nog altijd teveel opgelegde schepen „boven de markt hangen” om onmiddellijk te komen meeprofiteren, zodra de prijzen weer enigszins lonend zijn... en dan door hun overaanbod de prijzen weer zullen drukken.

Toch is er nog „maar” een miljoen ton aan schepen voor droge lading opgelegd, dat is de helft van een jaar geleden en slechts één procent van de totale wereldvloot voor droge lading. De optimisten beweren bovendien dat het grootste deel van deze opgelegde schepen zó oud is, dat ze nooit meer lonend in de vaart kunnen worden gebracht.

Merkwaardig is, dat Rood-China ongewild een belangrijke rol heeft gespeeld in dit herstel op de trampvrachtenmarkt. De graanoogst is daar namelijk goeddeels mislukt en zo was de Chinese regering wel gedwongen op zeer grote schaal overal graan te kopen, vooral in Canada. En aangezien China niet over voldoende schepen beschikt om dit massale graanvervoer zelf te verzorgen, moesten er op de vrije markt ruim honderd buitenlandse schepen worden gecharterd. Als er niet zoveel opgelegde tankschepen in die vaart waren ingezet, dan zouden de graanvrachten nog aanzienlijk hoger zijn gestegen dan ze al zijn.

Als

Ja, die tankschepen hebben het weer — of: nog steeds gedaan. Er was eind juli nog ongeveer zes procent van de wereldtankertonnage opgelegd; en dat

zijn lang niet voor het merendeel schepen, die zó oud zijn, dat ze niet meer in de vaart kunnen komen. Integendeel. Maar als de tankschepen die nu op de nominatie staan om te worden gesloopt, inderdaad worden gesloopt, als de vrije tankerreders zich niet laten verleiden schepen te gaan bestellen en als dan bovendien het vervoer van aardolieproducten nog iets wil toenemen... ja, dan mag tegen de winter van 1962 een betere verhouding tussen vraag en aanbod van tankertonnage worden verwacht.

Het wordt echter niet eenvoudig om voorspellingen te doen als je ineens leest dat het Japanse ministerie van Vervoer ter ondersteuning van de scheepsbouw-industrie heeft besloten het officiële bouwprogramma voor dit belastingjaar (van april tot april) met 300.000 brt te vergroten tot 555.000 brt, waarvan 100.000 brt aan bulkcarriers voor erts, kolen, graan e.d. en 200.000 brt aan tankschepen

Zo'n bericht gooit dan alle zorgvuldig opgebouwde prognoses weer ondersteboven en de deskundigen kunnen opnieuw gaan cijferen met de wetenschap dat ze toch maar weer vijftig procent kans hebben om de plank raak te slaan.

Wéér meer tankschepen

Bij die berekeningen kunnen ze dan meteen rekening houden met een aantal cijfers, die ik tegenkwam in het halfjaarlijkse overzicht van de wereldtankervloot van de Londense makelaars John I. Jacobs & Co Ltd. In het eerste halfjaar 1961 is de vloot uitgebreid — rekening houdend met gesloopte en om andere redenen afgevoerde schepen — met 1.669.761 ton dw of bijna 400.000 ton dw méér dan in het voorafgaande halfjaar, zodat de wereldtankervloot nu kan worden gesteld op 3311 schepen van 2000 ton dw of meer met totaal 65.707.777 ton dw.

Een analyse van de orderportefeuilles voor tankschepen van de scheepswerven wijst uit, dat er midden 1961 iets minder dan 11.500.000 ton dw in aan-



Foto: Shell Pernis

bouw of bestelling was en dat er alleen al in het eerste halfjaar 1961 voor bijna drie miljoen ton dw aan nieuwe opdrachten is geplaatst.

„Op z'n zachtst gezegd een verontrustend cijfer”, voegt de schrijver van het overzicht hier aan toe met dat typisch Engelse gevoel voor het "understatement". Ongeveer 825.000 ton dw hiervan is bestemd voor particuliere of staats-oliemaatschappijen; twee 130.000-tonners voor Japanse rekening maken er bijna een derde van uit. Ongeveer 1.700.000 ton dw zijn bestemd voor trampreders en de rest komt op rekening van een groot aantal en dikwijls vrij aanzienlijke vergrotingen van reeds geplaatste opdrachten, voornamelijk van oliemaatschappijen en deels ook doordat een van die maatschappijen op de tijd-chartermarkt een aantal grote schepen heeft gehuurd en er nog meer vraagt. Voor verschillende trampreders is dit een reden geweest om bestellingen voor 40-48.000-tonners te vergroten tot 80.000-tonners.

De bouwrijzen bewegen zich op het ogenblik in de buurt van \$ 130 tot \$ 140 per ton voor 65.000-tonners en van \$ 122 tot \$ 140 voor 45.000-tonners.

Steeds groter

Het zal uit het voorgaande ook wel duidelijk zijn, dat de gemiddelde grootte van de tankschepen steeds toeneemt. Van de bestaande vloot is de gemiddelde grootte 21.582 ton dw, maar van de schepen die er in het eerste halfjaar nieuw bij zijn gekomen, is de gemiddelde grootte 34.379 ton dw en van hetgeen er thans in aanbouw en bestelling is 43.281 ton dw.

In dit verband is het interessant dat ook de motorschepen steeds groter worden. Het is nog niet zo heel erg lang geleden dat ca. 40.000 ton dw zo ongeveer het maximum was dat nog met een dieselmotor kon worden uitgerust. Maar er is in Japan al een 73.000-tonner in aanbouw voor motorvoortstuwning en van de bestelde 80.000-tonners zullen er ook drie met dieselmotoren worden uitgerust.

Olie nootjes

De oliemaatschappijen zullen dit jaar in Europa, Azië en Afrika (het Chinees/Russische gebied uitgezonderd) meer dan duizend miljoen pond sterling uitgeven voor de uitbreiding van het exploitatieprogramma en van de raffinaderij- en vervoerscapaciteit, aldus een bericht in de "Oil and Gas International". Het tijdschrift meldt voorts dat er in deze gebieden 419 boorinstallaties zijn, waarvan in 190 in West-Europa, 42 in de Sahara en 30 in Libië.

★

Eind 1960 omvatte de handels-luchtvloot van de wereld (Rusland en China uitgezonderd) 5014 toestellen; daarvan hadden er 3903 zuigermotoren, 723 waren turbo-props en 388 straalvliegtuigen. De straalvliegtuigen (slechts 7.7% van de totale vloot) verschaften 30% van de totale vervoerscapaciteit.

★

De capaciteit voor het ondergronds opslaan van aardgas heeft in de V.S. een nieuw record van 2.9 triljoen kubieke voet bereikt. Verleden jaar zijn er acht nieuwe opslagruimten voltooid, waardoor het totaal tot 217 is gestegen. Deze gelegenheden voor ondergronds opslaan zijn meestal uitgeputte petroleum- en gasvelden.

Een nieuwe pijpleiding van 33 miljoen pond sterling, welke in India wordt aangelegd en in 1962 zal zijn voltooid, is, naar men zegt, de grootste thans in het oostelijk halfrond in aanleg. Zij is 600 mijl lang.

★

Toen de „Koninklijke” en Shell Transport in 1907 een fusie aangingen, was hun totale productie ongeveer 22000 barrels per dag. Het vorige jaar bedroeg de productie van de Groepsmaatschappijen meer dan 21/2 miljoen barrels per dag.

★

De uitvoer van ruwe olie uit Nigeria is thans gestegen tot gemiddeld 20000 barrels per dag en zal aan het eind van dit jaar vermoedelijk 60000 barrels per dag bedragen.

Dit werd in juni door de directeur van Shell-BP Petroleum Development Company of Nigeria Ltd. bekendgemaakt bij de opening van het nieuwe hoofdkantoor in Port Harcourt. Tot dusverre heeft Shell-BP 72 miljoen pond sterling uitgegeven voor het zoeken naar olie in Nigeria.

★

De Shell Oil Company of Canada gaat een raffinaderij bouwen, de Trafalgar refinery bij het Meer van Ontario, met een capaciteit van 31000 barrels per dag, welke in 1963 voltooid zal zijn. Naar verwachting zal de nieuwe raffinaderij bijna 10 miljoen barrels Canadese ruwe olie per jaar kunnen verwerken.

Benoemingen bij P.F. en V.F.

Met ingang van 1 september jl. zijn de heren F. J. Fesevur en Th. F. Prause door de Directie van De Bataafsche Petroleum Maatschappij N.V. benoemd tot respectievelijk lid „B” van de Raad van Bestuur van het Pensioenfonds en lid „B” van de Raad van Beheer van het Voorzieningsfonds.

tussen schip en ka

Redactiecommissie :

I. J. A. van Dommelen
B. J. Jaquet
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
K. G. Visser

Administratie :

Mej. E. R. Vomberg
Kopij in te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874,
Rotterdam-C.

Foto's van de opname der

groetenprogramma's voor opvarenden

Donderdag
24 augustus 1961
Hotel Gooiland
Hilversum

van het s.s. „Kabylia”
(Westschip - *Etat-Major*)
en s.s. „Vasum”
(Oostschip - *Scheepsgezellen*)

Rechts:

Van links naar rechts: Mevr. G. M. v. d. Ham-Quint, Mej. A. Mirer en Mej. R. v. d. Ham; gastvrouw Mies Bouwman aan het tafeltje van Mevr. M. Verhoef-Groen en Mevr. G. J. Koster; Mevr. S. Bults-Graaskamp en Hr. L. Bults, die respectievelijk groeten uitspraken voor 4e stm. P. H. van der Ham, 5e wtk. J. C. Verhoef en telegrafist L. D. Bults.

Onder:

Van links naar rechts: Mevr. J. A. Elsinga-Metselaar en Hr. A. J. Elsinga; Mevr. J. van Splunder, Mej. N. van Splunder en Mevr. T. Vermaat-Mulder, die respectievelijk groeten uitspraken voor bootsman J. R. Elsinga en matroos o/g P. van Splunder. Op de 2e rij uiterst rechts Mevr. M. H. Kromjong-Chatrer en Mevr. J. Schaap-Molenaar, die een groet uitspraken aan kapit. P. Schaap.



in memoriam

Ons bereikte het droeve bericht dat op 17 september jl. onze 1e pompman/bankwerker J. de Jongste in de leeftijd van 53 jaar is overleden.

Onze deelneming gaat uit naar zijn echtgenote en kinderen en wij spreken de hoop uit dat zij de kracht zullen vinden dit voor hen zo droeve verlies met berusting te dragen.

Ruim 15 jaar heeft hij in diverse functies zijn beste krachten in de dienst van onze maatschappij gegeven en wij verliezen in hem een toegewijde medewerker en een prettige collega.

De teraardebestelling heeft op 20 september jl. plaatsgevonden op de Algemene Begraafplaats te Vlaardingen.



met pensioen



GEZAGVOERDER J. BOOMSMA (16-11-'34—30-9-'61)

Kapitein Boomsma trad op 16 november 1934 als 3e stuurman bij onze Maatschappij in dienst. Tijdens de oorlogsjaren verbleef hij in Nederland, waarna hij op 16 november 1945 vanuit Southampton naar de Oost vertrok, om aldaar als eerste stuurman op de „Hermes” dienst te doen.

Op 1 januari 1952 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder en als zodanig heeft hij op vele schepen, zowel in Oosterse als Westerse wateren, dienst gedaan.

Zijn laatste schip was de „Vasum”, waarvan hij op 10 februari jl. het gezag aan zijn opvolger overdroeg.

Kapitein Boomsma werd met ingang van 1 oktober 1961 pensioen toegekend en wij wensen hem nog vele jaren in goede gezondheid toe.



GEZAGVOERDER E. VAN ROSSEN (26-9-'38—30-9-'61)

Na op 26 september 1938 als 2e stuurman in dienst te zijn getreden, heeft Kapitein Van Rossen als zodanig enige jaren op diverse schepen van onze vloot gevaren.

De oorlogsjaren bracht hij grotendeels door aan boord van de „Hermes” en de „Ovula” als waarnemend en later als aangesteld eerste stuurman.

Na vijandelijke actie in augustus 1940 was het niet in het minst aan hem te danken dat de zwaarbeschadigde „Hermes” nog kans zag een haven te bereiken.

In maart 1944 werd hij benoemd als havenmeester bij de Shell-Installatie te Ras Gharib, waarna hij vanaf juni 1948 te Palmarejo in Venezuela werkzaam was. In mei 1953 werd hij weer op onze vloot tewerkgesteld en op 1 januari 1957 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder.

Wij vernemen dat Kapitein Van Rossen, nadat hem met ingang van 1 oktober 1961 pensioen is toegekend, zich metterwoon in Engeland gaat vestigen en wensen hem nog vele jaren van welverdiende rust toe.

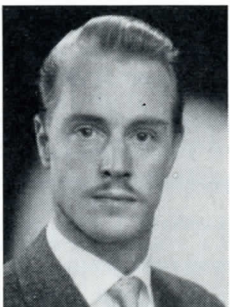
**onze
vloot-
jubilarissen**



B. C. SMIT
Hoofdwerktuigkundige
1936 - 24-10 - 1961



R. E. VAN DER MIESEN
1e stuurman
1946 - 8-10 - 1961



F. J. VAN DER VELDEN
3e werktuigkundige
1951 - 1-10 - 1961

bruidsschip

Een Australische kolonisten-organisatie heeft een verzoek ontvangen om scheepvaart-ondernemingen te vragen speciale „bruidsschepen onder kerkelijk toezicht” te laten varen om te voorkomen dat verloofde Europese meisjes tijdens de overtocht naar hun aanstaande door andere mannen worden ingepalmd. Het verzoek kwam van een groep van zeventien Griekse immigranten, die de overtocht van Griekse meisjes naar Australië hadden betaald op de afspraak dat deze met hen zouden trouwen. Toen de Grieken echter in Sydney hun bruidjes van het schip „Patris” kwamen afhalen, moesten zij ervaren dat de meesten van hen reeds in Melbourne met andere mannen van boord waren gegaan.

Overgenomen uit de Handels & Transport Courant dd. 15.9.61



G. BLIJLEVENS
Sectie BH
1946 - 1-9 - 1961



J. J. A. MEIJERS
Sectie BH
1946 - 1-9 - 1961

onze wal-jubilarissen



R. A. J. RUESINK



F. F. WALTHUIS

aangesteld

als

hoofdwerktuigkundigen

G. J. UITDENBOGAARD



D. P. DE RIDDER



vlootpersoneel / personalia

(gedurende de periode 16-8-'61—15-9-'61)

Gehuwd :

- 24.8.61: B. Veldhuis, 3e wtk., met Mej. A. J. E. Tissot van Patot;
28.8.61: N. Venendaal, 3e stm., met Mej. C. Hanhart;
5.9.61: D. W. P. van Burken, 3e stm., met Mej. T. van Dijk;
8.9.61: J. A. Krebbers, 5e wtk., met Mej. M. Ph. Schut.

MUTATIES

Met verlof :

- Gezagv.: J. P. Braat, L. van Leeuwen, J. L. Leyerweert, J. W. Jansen;
1e stl.: P. van Hassel, J. I. Boer, J. Rijkeboer, C. J. J. Rozema, R. E. van der Miesen, G. P. Paulussen;
2e stl.: W. Croes, K. Poort van Ingen, H. A. de Visser, E. van de Pol, J. J. van den Berg, P. Buisman, H. H. Hacken, B. C. Visser, D. Rijk, Jolle de Jong, F. H. E. Edens, J. W. M. Vollebregt.
3e stl.: H. H. van Roest, A. J. Bloem, C. N. P. M. van Koningsbruggen, D. W. P. van Burken, J. H. K. van Eck, M. Mantje, N. Venendaal, R. van Westendorp, A. P. J. Ham, J. Moens, K. Birza, J. Post, B. J. Dul, A. Admiraal, R. Jousma;
4e stl.: R. van Kranen, E. C. T. M. Houtman, R. Wijngaard, J. P. H. M. Breuls, L. A. Veer, J. de Jager, P. Puype;
11.stl.: A. H. M. Melis, W. van den Born, J. Knip, G. C. H. Dijkstra Jr., J. S. de Jong, J. L. Rozijn;
Hfd.wtk.: F. Scherstra, T. van den Berg, A. Versluys, J. C. van Dijk, J. E. Weidema, C. Krijger;
2e wtk.: J. van Essen, J. de Bruyn, R. A. J. Ruesink, S. van den Ende, N. W. Groen, J. van der Meyde;
3e wtk.: R. H. Gijssberts, H. G. M. Kok, P. Stachelhausen, D. J. Wieringa, W. Satijn, W. Eeuwijk;
4e wtk.: J. W. van den Berg, J. W. C. Willemsen, J. W. van Leyden, H. H. Apfel, N. Kerremans, J. J. Kosten, A. J. Bitterling, J. Bunders, K. G. Kossen, J. H. Veen, C. H. J. van Dijk, C. L. Bakker, R. O. Koop, J. van der Schee, J. M. ten Haaft;
5e wtk.: E. Müller, J. J. Jonkman, A. de Bats, R. van den Berg, M. P. Eland, H. L. de Ridder, J. Welleman, B. Dob, J. A. de Groot, C. P. Kortekaas, D. Meijers, J. G. de Vries, H. J. Wullink, A. W. van

Wijnen, R. L. van Heuven van Staereling, R. E. Jansen, J. Meijer, W. J. Leenhouts, C. J. Lambregts, J. Truyens, J. Luik, L. P. H. Teune;

11.wtk.: L. J. Verwey, G. van 't Wout, L. C. W. Biesheuvel, H. G. van Jaarsveld, W. H. van der Burg, A. G. P. Jansen, W. K. van Bezooijen.

In Nederland gearriveerd :

- Bootslieden: P. van Duin, P. G. Hoogendijk, B. Potters, W. van Dongen;
Timmerlieden: A. Pronk, A. Droppert;
Voorlieden: M. van de Vrie, A. J. M. Noordhuizen, H. Veen, A. M. Poots;
1e pomplieden/bankwerker: J. F. L. Kalee, C. W. van Duivenboden, J. M. Koole;
2e pomplieden/bankwerker: A. J. Vrolijk, G. van Beek;
Bankwerkers: J. Punt, A. J. J. Vermeulen;
Pompman: P. Braat;
Chef-hofmeesters: L. H. H. L. Leithuysen, C. Boogaarts, L. F. C. de Ruyter;
Chef-koks: L. Deynen, W. Henderson;

Tewerkstellingen en overplaatsingen :

- m.s. Abida:* 4e stm. F. C. C. van Tuyll van Serooskerken, 11.stm. J. Jansen, 4e wtk. H. G. de Boer, 4e wtk. G. Braak, 4e wtk. G. Nijman, 1e pompman/bankwerker J. P. Krieg, bankwerker C. J. Clarisse;
m.s. Acila: 4e wtk. C. de Witte, 5e wtk. K. P. Kaal, 11.wtk. J. L. M. van Eijndt, bootsman J. C. v. d. Loos;
m.s. Acmaea: 2e stm. H. K. Paauw, wnd. 2e wtk. J. van der Stel, 11.wtk. A. K. van 't Blik;
s.s. Atys: 11.stl. R. C. van der Bijl en A. J. Floresse;
m.s. Camitia: 1e stm. M. E. Wolper, 2e stm. P. J. F. de Beus, 3e stm. M. Hus, 4e stm. J. Baard, 11.stm. B. R. Hoyer, 2e wtk. J. H. M. Hanssen, wnd. 3e wtk. G. P. Zwier, 4e wtk. M. J. de Jong, 5e wtk. F. A. van Rooijen, 5e wtk. R. Huisman, 11.wtk. A. A. A. Overschie, voorman/donkeyman B. Verburg, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, bankwerkers Th. Coné en A. Brouwer;
m.s. Cinulia: 2e stm. W. Welbie, 3e stm. F. W. van Oerle, hfd.wtk. A. Bollen, wnd. 4e wtk. P. Balt, 11.wtk. C. J. T. Baarslag;

m.s. Crania: Gezagv. W. J. de Haan, 1e stm. F. A. de Kaart, 1.1.stm. A. F. Riswick, hfd.wtk. W. Beets, 2e wtk. H. Th. de Zwart, 5e wtk. L. T. de Quartel, 5e wtk. R. Flederus, 11.wtk. S. J. Punt, bootsman J. A. van der Lans, voorman W. Vink, 1e pompman/bankwerker H. J. Suiskens, bankwerkers H. ter Haar en A. Henderson, chef-hofmeester Ph. Klop-meyer, chef-kok J. C. A. Monkel;

s.s. Kalydon: 11.wtk. H. van Ommering Jr, 2e pompman/bankwerker W. C. M. Prein;

s.s. Kara: 11.stm. M. Kaaijk, wnd. 5e wtk. L. J. M. Verhaegh, 11.wtk. E. Dallinga;

s.s. Kenia: 4e stm. T. E. Dreise, 2e wtk. L. F. Veldhuis, 11.wtk. R. D. Bleeker;

s.s. Kermia: Gezagv. L. Brink, 1e stm. J. D. Sparling, 2e stm. F. Minkels, 5e wtk. C. G. Klitsie, 11.stm. J. P. Groeneveld, 11.wtk. J. Smid, 11.wtk. H. C. van der Weijde, bootsman G. van Delft, voorman/donkeyman G. Boonstra, 1e pompman/bankwerker J. J. van der Kley, 2e pompman/bankwerker A. C. Seriese, bankwerker J. Elders, chef-hofmeester A. Markestein, chef-kok G. H. Valk;

s.s. Kopionella: 2e stm. B. van Hardeveld, 3e stm. J. B. P. Imming, hfd.wtk. G. J. Logeman, 5e wtk. K. L. J. Aertssen, 11.wtk. G. P. Hoogeveen, 11.wtk. P. J. Warnier, voorman M. Brons, 1e pompman/bankwerker A. A. v. d. Sluis, 2e pompman/bankwerker W. B. Kleyn, bankwerker L. de Cock;

s.s. Koratia: 4e stm. J. M. Huygens, 4e wtk. S. A. Verhage, 5e wtk. H. van Buel, 11.stm. Ant. de Jong, 11.wtk. E. Aanen, 11.wtk. J. Kruijsse, chef-hofmeester J. M. Maaskant;

s.s. Korenia: 1e stm. J. Goudriaan, 3e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 3e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, 4e wtk. B. H. Cornelisse, 4e wtk. J. L. van der Rijnst, wnd. 4e wtk. B. Bouwmeester, 11.wtk. J. C. J. Walraven;

s.s. Kocisia: 4e wtk. G. Rietdijk, 4e wtk. B. Strijbis, 5e wtk. P. A. Ankerman;

s.s. Kryptos: 2e stm. C. Wolse, 11.wtk. J. D. Muijskens;

s.s. Kylix: 1e stm. J. Wielsma, 2e stm. J. Verhoeven, 3e stm. P. M. de Graaf, 4e wtk. J. F. de Gruiter, F. S. Lausberg, 11.wtk. J. Homminga;

m.s. Mitra: Gezagv. W. de Beer, 2e stm. J. J. van Schagen, 11.wtk. J. D. Slink;

s.s. Ondina: 11.stm. P. J. Born, 11.wtk. A. J. Koelewijn, 11.wtk. F. Nederbragt;

s.s. Philidora: 3e stm. P. D. van der Klei, 11.stm. C. L. Heijboer, 2e wtk. J. A. de Lange, 4e wtk. L. Cijsouw, wnd. 4e wtk. J. Walraven, wnd. 4e wtk. H. J. Kievit, 11.wtk. F. F. M. Scheren;

te koop

EENGEZINSWONING - 6 kamers, hal, keuken, doucheceel - te Kaag (op Kagereiland). Inclusief c.v.-oliestook, tuin ca 450m², garage en haven.

Te bevragen bij Hr. J. Mout, Chopinlaan 5, Voor-schoten; telefoon 01717-3176.

s.s. Philine: 1e stm. H. R. van Sas, 2e stm. A. Visser, 4e stm. J. C. Tot, 2e wtk. J. P. Ferwerda, 4e wtk. W. G. van der Velden, 11.wtk. A. F. Overweg;

s.s. Philippia: 3e stm. G. W. Bouma, 4e stm. W. Rose-laar, hfd.wtk. P. J. Smit, wnd. 4e wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. L. P. G. Frissen, 11.wtk. M. A. Visser;

m.s. Sunetta: Gezagv. J. W. Pieters, wnd. 2e wtk. F. van Dalen;

s.s. Viana: Gezagv. J. H. R. Broersma;

s.s. Vivipara: 2e stm. D. M. Mos, 3e stm. C. C. Bicker, 2e wtk. J. F. Spiering;

s.s. Zaria: 11.wtk. J. C. Vos.

In dienst getreden :

11.stm.: J. P. Groeneveld, P. J. Born, C. L. Heijboer, Ant de Jong, A. J. Floresse, R. C. van der Bijl, B. R. Hoyer;

5e wtk.: R. Flederus;

11.wtk.: H. C. van der Weijde, J. Kruijsse, C. J. T. Baar-slag, F. Nederbragt, P. J. Warnier, E. Aanen, J. D. Muijskens, E. Dallinga, A. K. van 't Blik, A. F. Overweg, A. A. A. Overschie.

De dienst verlaten :

3e stm.: H. Kamphuis,

3e wtk.: H. Th. Nobels, C. L. van der Wekken,

5e wtk.: J. Matser,

2e pompman/bankwerker J. v. d. Starre,

bankwerker: A. B. Lammersma.

In militaire dienst :

4e stl.: J. Drogth, M. P. J. Hage.

Met pensioen :

Gezagv.: J. Boomsma, E. van Rossen.

Behaalde diploma's :

- 1e stm. G.H.V.: 2e stl. J. J. van Schagen, W. Welbie;
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. J. van der Zouwen;
2e stm. G.H.V.: 3e stl. F. W. van Oerle, P. R. Brunet
de Rochebrune;
„B'': 4e wtk. H. Buiten;
„B''-Th.: 3e wtk. J. L. 't Mannetje;
„A'' en „B''-Th.: 5e wtk. B. Bouwmeester, H. Sukkel;
„A'': 5e wtk. R. A. Risseeuw;
„MVD'': 11.wtk. W. J. Leenhouts.

Aangesteld als :

- 3e stm.: J. H. K. van Eck;
Hfd.wtk.: R. A. J. Ruesink, F. F. Walthuis, G. J. Uitenbogaard, D. P. de Ridder;
5e wtk.: W. J. Leenhouts;
Chef-hofmeester: J. M. Maaskant.

Geslaagd voor Getuigschrift Radarnavigator:

- 15.9.1961: R. J. Wyrdeman, 2e stuurman;
15.9.1961: S. Harders, 2e stuurman.

DE SIJSESLIJMER

Hij knikt, beaamt,
zoals 't betaamt,
bij al wat je vertelt.
Hij toont begrip.
Hangt aan je lip.
Is erg op je gesteld.
Nooit geeft hij blijk
van j'ongelijk.
Dat komt niet bij hem op.
Hij is gedwee.
Hij zegt geen nee.
Houdt veel liever z'n kop.
Hij slooft en slaaft.
Hij rent en draaft.
Hij is waarheen j'ook gaat.
Jouw wil is wet.
Jouw lol zijn pret.
Zolang je voor hem staat.

onder de dierenriem

SCHELDVIS

mutaties walpersoneel

over de periode 16 augustus t/m 15 september 1961

In dienst getreden :

- 1.9.61: Mej. S. Fintelman - sectie CC
1.9.61: Mej. W. G. Liefbroer - sectie CC
1.9.61: Mej. T. M. Soet - sectie CC
1.9.61: Mej. J. M. van Reeuwijk - sectie CC
1.9.61: Mej. M. Martens - sectie CC
1.9.61: Mej. C. M. Ringlever - sectie CC
1.9.61: Mej. H. Weerman - sectie CC
1.9.61: Mej. M. C. J. Kelder - sectie CC
1.9.61: Mej. H. van den Berg - sectie CC
1.9.61: Mej. M. W. Ponsen - sectie SG
1.9.61: Mej. G. G. Saris - sectie SG
4.9.61: Mej. W. C. de Bruin - sectie CC
4.9.61: Mej. L. M. Gerrisse - sectie CC
4.9.61: Mej. V. P. van Diepen - sectie CC
5.9.61: H. Aschmoneit (ex C.S.M. Curaçao)
11.9.61: Mej. C. Aris - sectie ID

Overgeplaatst :

- 1.9.61: H. van Waasdijk van sectie AZ naar WP

Met pensioen :

- 1.9.61: J. A. Hagedoorn
1.9.61: J. de Jong - sectie NB

De dienst verlaten :

- 27.8.61: Mej. E. M. de Klerk - sectie ID
30.8.61: J. Buitelaar - sectie BH
1.9.61: Mej. H. ter Horst - sectie CC
1.9.61: Mej. M. E. Labriijn - sectie SG
1.9.61: Mej. A. L. Smit - sectie CC
1.9.61: A. Beun - WP - (overgeplaatst naar Shell
Nederland Raffinaderij N.V., Pernis)
1.9.61: ir. J. Pereboom - NB - (overgeplaatst naar
Shell Tankers Ltd, Londen)
10.9.61: Mej. G. Molendijk - sectie ID
10.9.61: Mej. A. J. Schaddelee - sectie ID

Gehuwd :

- 1.9.61: A. Vasbinder - sectie BH - met
Mej. C. Mackenbach

Geboren :

- 17.8.61: Ronald, zoon van H. Sierat - sectie MD