

tussen schip en ka



EERSTE JAARGANG
No. 8 — APRIL 1962

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

Het s.s. „VITREA” bij de aanvang van de technische proeftocht (28-2-62).



Prijsvraag 3. SCHEEPSMATERIALEN

PRIJSVRAAG VOOR ONZE ZEEVARENDEN

- 1 Hoeveel materiaal-aanvragen werden in totaal in 1961 door onze vloot (zowel voor bevoorrading tijdens dokken als tussentijds) bij het kantoor te Rotterdam ingediend en hoeveel bestelorders resulteerden daaruit?
- 2 Welk bedrag werd in 1961 in totaal aan verbruiksgoederen en uitrusting*) voor onze vloot (exclusief de eerste leveranties voor de nieuwbouwschepen „ACTEON”, „ONDINA” en „SEPIA”) uitgegeven?
- 3 Hoeveel bedroeg het totaal gewicht (in tonnen) van de verbruiksgoederen en uitrustingsstukken*) die aan onze schepen tijdens dokking in 1961 werden geleverd?
- 4 Voor welk bedrag werd in 1961 door het kantoor te Rotterdam in totaal — naar aanleiding van door de vloot ingediende aanvragen — aan *reserve*-delen voor onze vloot besteld? (Dus exclusief tijdens dokking of reisreparaties vervangen onderdelen.)
- 5 Welk bedrag vertegenwoordigde onze walvoorraad onderdelen in Nederland voor onze vloot per 31 december 1961?
- 6 Hoeveel kilometer meer- en sleeptrossen werden in 1961 in totaal ter vervanging aan onze vloot verstrekt?
- 7 Welk bedrag werd in 1961 aan smeeroliën en vetten ten behoeve van de machinedienst van onze vloot — exclusief de eerste leveranties voor de eerdergenoemde drie nieuwbouwschepen — in totaal uitgegeven?
- 8 Hoeveel zuurstof (in m³) en acetylene gas (in kg) werd ten behoeve van de technische dagploegen van onze vloot in 1961 gesuppleerd?
- 9 Wat was de totale oppervlakte in m² aan lakens die in 1961 op onze vloot werd vervangen?
- 10 Welk bedrag werd in 1961 in verband met materiaal-leveranties aan onze vloot in binnen- en buitenland aan transport- en afleveringskosten uitgegeven?
A
B Welk percentage van het onder a) bedoelde bedrag werd gevormd door transportkosten (lucht-, zee- en landvervoer) ter zake van verzendingen *uit Nederland* naar onze schepen in buitenlandse aanloophavens?

*) als omschreven in de "stores & equipment" boeken

De sluitingsdatum van de inzendingsstermijn voor de antwoorden op nevenstaande prijsvraag hebben wij bepaald op 15 juni a.s.

De juiste beantwoording der vragen en de namen der winnaars zullen in het a.s. juli-nummer van „Tussen Schip en Ka” worden gepubliceerd.

Voor het overige verwijzen wij naar het februari 1962-nummer van dit blad.

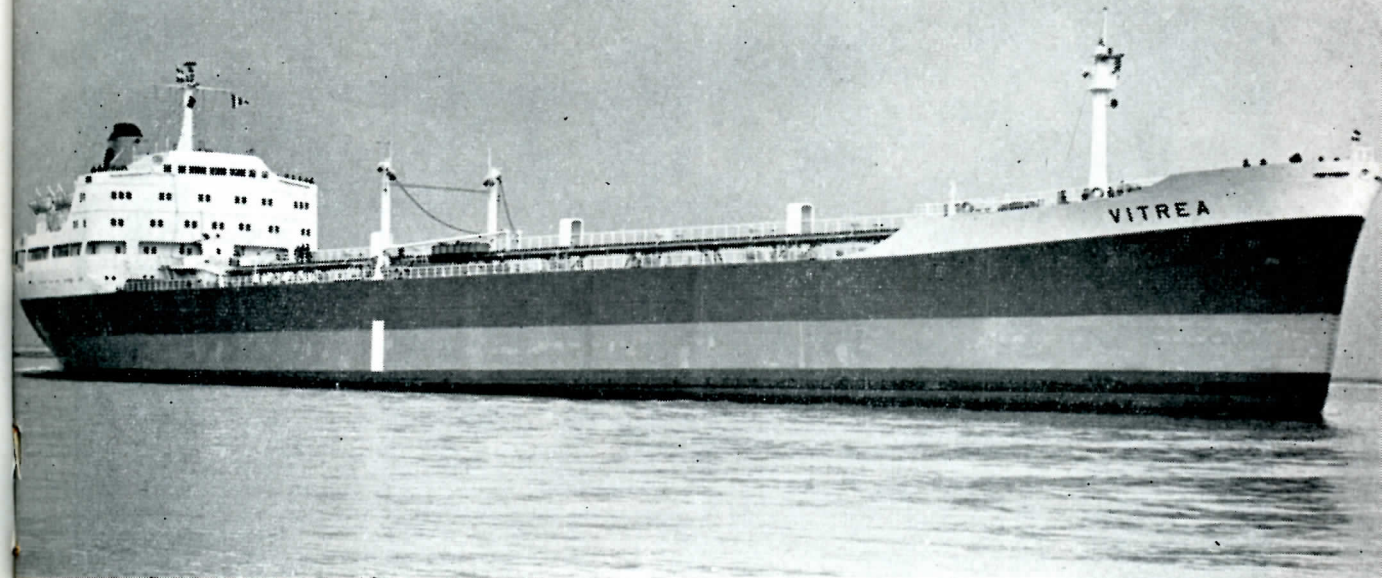
Ook voor deze prijsvraag worden drie prijzen uitgelooft, t.w.:

1e prijs f 150.—

2e prijs f 100.—

3e prijs f 50.—

VERSPILLING = VERLIES



DOOP EN OVERNAME VAN HET S.S. „VITREA”

Op 21 maart jl. vond tijdens een tocht op de Noordzee met het s.s. „VITREA”, de doop en overname plaats van dit 33.600 ton metende tankschip, dat bij Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. te Schiedam voor Shell Tankers N.V. gebouwd werd. De doopceremonie werd verricht door Mej. Mr. J. C. Rutgers, lid van de Directie van de Sociale Verzekeringsbank te Amsterdam. Deze bank heeft namelijk met andere institutionele beleggers deelgenomen aan de financiering van de bouw van een aantal tankschepen, bestemd voor de onder Nederlandse vlag varende Shell-vloot.

Naast een groot aantal leidende figuren uit de financiële wereld, woonden vele genodigden, zowel uit als van de Groep, en van de werf de plichtigheid bij.

Toen het schip van „bouwnummer 763” „VITREA” was geworden, vond bij monde van Ir. J. E. Woltjer, directeur van „Wilton-Fijenoord”, de overdracht van het schip aan Shell Tankers N.V. plaats, waarna de „VITREA” door onze directeur, de heer E. H. Larive, werd aanvaard.

Vervolgens droeg de heer Larive het commando van de „VITREA” op aan kapt. C. J. van de Weyer, en verzocht aan laatstgenoemde het sein voor de vlagwisseling te geven, waarna de werfvlag gestreken en de Shellvlag gehesen werd en in plaats van de Nederlandse driekleur de Marine-reserve-vlag in top ging: kapt. Van de Weyer was namelijk met ingang van

1 mei 1957 bij Koninklijk Besluit vergunning verleend om op onder zijn commando varende schepen van Shell Tankers N.V. laatstgenoemde vlag als nationale vlag te voeren.

De heer Larive vestigde er in zijn toespraak o.m. de aandacht op, dat, als gevolg van het feit dat op de „VITREA” de gehele accommodatie op het achterschip is geconcentreerd, dit, in vergelijking met haar beide zusterschepen „VIANA” en „VIDENA”, die beide een conventionele opbouw hebben, een winst aan draagvermogen van 570 ton oplevert.

Mejuffrouw Rutgers gaf in een geestig betoog haar visie op scheepsbouw en tankvaart, waaraan zij een quasi-college over scheepsbouw-financiering vastknoopte, dat menigmaal haar toehoorders tot enthousiaste bijval bracht.

Tot slot werd in de rooksalon een sierklok onthuld, een geschenk van de doopmoeder aan haar schip.

Daar het stuurhuis nu op het achterschip is geplaatst en hierdoor de afstand tot het voorschip belangrijk groter is geworden dan bij de tankschepen van het gebruikelijke type, is bij dit schip in de voormast een kraaienest aangebracht, dat telefonisch met het stuurhuis verbonden is.

In vergelijking met de reeds eerder gebouwde Shell-tankers is de constructie van de loopbrug aanmerkelijk gewijzigd door toepassing van grote togen. Deze constructie-verandering komt o.a. ten goede aan het uitzicht over dek en aan het onderhoud



AFSCHEID VAN KAPITEIN D. A. C. GELIJS

Op 1 maart jl. heeft kapitein D. A. C. Gelijns, chef van de Nautische Dienst van de afdeling Scheepexploitatie wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd, na een dienstverband van bijna 34 jaren, onze Maatschappij verlaten.

Ter gelegenheid daarvan werd op 28 februari in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een receptie gehouden die door vele collega's en relaties werd bezocht.

Als eerste spreker nam zijn directe chef, de heer L. F. van den Belt, het woord, die o.a. in het kort de levensloop van kapitein Gelijns memoreerde en namens de Directie de waardering uitsprak voor het vele en belangrijke werk dat door hem is verricht, waarbij ook mevrouw Gelijns, die haar echtgenoot altijd tot grote steun is geweest, werd betrokken.

Tot slot bood de heer Van den Belt aan kapitein Gelijns namens diens collega's en vrienden een kijker, een horloge en een kleine W.P. als aandenken aan.

Voor het vlootpersoneel sprak onze commodore kapitein P. J. Boudier, die in een geestige toespraak vooral de nadruk legde op het nauwere contact tussen het vloot-

en walpersoneel, dat tot stand kwam in de periode toen kapitein Gelijns de functie van A.F.M. vervulde.

Als laatste spreker trad naar voren de heer Jonkman van Phs. van Ommeren N.V., die namens alle genodigde niet-Shellmensen dankte voor de goede geest van samenwerking die altijd had geheerst, en een televisie-apparaat ter herinnering aanbood.

Mogen wij ook van deze plaats kapitein Gelijns met zijn gezin nog vele jaren van geluk en goede gezondheid toewensen.

Redactioneel

De heer B. J. Jaquet heeft aan onze Directie verzocht om met ingang van 15 maart jl. van het lidmaatschap van onze redactiecommissie te worden ontheven.

De Directie heeft aan dit verzoek gevolg gegeven en in de plaats van de heer Jaquet benoemd de heer W. N. Wouters.

ONZE IDEEËNBUS in 1961

Gedurende 1961 werden in totaal 57 ideeën van de vloot ontvangen. Van deze 57 inzendingen werden er 6 door de Ideeënbusscommissie in Londen beloond met £ 5. Wij laten hieronder een overzicht van de beloonde ideeën volgen.

Idee No. 100 van 3e wtk. J. van Duuren.

De heer Van Duuren stelde voor om de "Cut-in steam valve seat" van de "WEIR"-turbo-voedingpomp te vervangen door een verwisselbare zitting. Deze verandering zou eventuele reparaties vereenvoudigen en een aanzienlijke tijdsbesparing tot gevolg hebben.

Een onderzoek naar het aantal reparaties aan genoemde pompen op de *Britse* vloot had tot resultaat dat men besloot dit idee niet in de praktijk te brengen. De overweging echter dat de voorgestelde constructie inderdaad een verbetering betekent ten opzichte van de bestaande en technisch zonder meer uit te voeren zou zijn volgens de bij het idee gevoegde tekening, heeft geleid tot het toekennen van een beloning.

Ten aanzien van de hier besproken pompen op de *Nederlandse* vloot werd nog geen definitieve beslissing genomen. Er wordt dienaangaande overleg gepleegd met de betreffende fabrikant.

Idee No. 120 van 3e stm. H. A. Kuling.

De heer Kuling diende een voorstel in waardoor naar zijn mening het leidingsysteem a/b s.s. „PHILINE” verbeterd zou kunnen worden. Het is niet mogelijk hier het schema van dit idee over te nemen en de voor- en nadelen van het voorgestelde systeem uiteen te zetten. Vermeld zij dat de Directie, overwegende dat deze ideeënbusbijdrage grondig werd voorbereid, besloot als blijk van waardering een aanmoedigingspremie toe te kennen.

Idee No. 125 van 1e stm. K. van der Horst.

De heer Van der Horst stelde voor om de ankerkettingen te merken door op het dammetje van de schalm 3 takelingen van met plastic bekleed bindseldraad aan te brengen. Gebleken is dat zulke takelingen zelden loslaten. De Ideeënbusscommissie deelde mede dat op één der *Britse* schepen proeven worden genomen met een tacho-meter, doch dat de resultaten hiervan nog niet

Beter een **B.Z.B.** zonder ramp dan een ramp zonder **B.Z.B.**

Voor diegenen die bereid zijn zich 1½ uur in de 14 dagen (van 17.30 tot 19.00) ter beschikking te stellen van de B.Z.B., zijn nog enige plaatsen open. Vrijwilligers gelieven zich op te geven op kamer 3.07.

bekend zijn. Men oordeelde echter dat de hier besproken methode (hoewel ook niet ideaal) een verbetering betekent ten opzichte van de bestaande methoden, zodat een beloning werd toegekend.

Idee No. 132 van bwtk. C. Krijger.

De heer Krijger stelde voor de airconditioning voor officieren en Chinese scheepsgezellen op nog te bouwen schepen gescheiden uit te voeren. Dit met het oog op de specifiek Oosterse geuren welke met het bestaande systeem in de re-circulatie (dus in *alle* verblijven) terecht komen.

De bouw van de „VITREA” en „ONOPA” was reeds te ver gevorderd om dit idee nog in de praktijk te brengen. Bij een eventueel volgend nieuwbouw-programma zal nader onderzocht worden in hoeverre het technisch en economisch verantwoord is twee systemen voor de airconditioning op één schip aan te brengen.

Idee No. 135 van 3e stm. H. Midderham.

De heer Midderham stelde voor om boldertjes aan dek te lassen voor het beleggen van slangen. In gewijzigde vorm zal dit idee op de nog te bouwen schepen in de praktijk worden gebracht.

Idee No. 141 van 5e wtk. J. W. Keesmaat.

De heer Keesmaat diende een ontwerp in van een afsluiter met een flexibele balg i.p.v. een pakkingbus. Hoewel tegen het voorgestelde systeem diverse technische bezwaren zijn aan te voeren waardoor toepassing van dit ontwerp zeer beperkt wordt, heeft de Ideeënbusscommissie gemeend haar waardering tot uitdrukking te moeten brengen voor deze van interesse voor het vak en gevoel voor efficiency getuigende ideeënbusbijdrage.

A. D.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

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.

VIJF AZEN
nieuws van de vijf azen club

Op 1 maart jl. arriveerde het s.s. „KHASIELLA” te Pernis. Dit zou geen vermeldenswaardige gebeurtenis zijn, ware het niet dat de „KHASIELLA” het „vlaggeschip” van de Vijf Azen Club was: immers onze pokerkampioen 1961/62, 4e stuurman E. C. Th. M. Houtman, bevond zich aan boord.



De heer Van den Belt, die gaarne van deze gelegenheid gebruik had gemaakt om persoonlijk de heer Houtman de hem toekomende pokerwisselbeker en boekenbon te overhandigen, was tot zijn grote spijt door drukke bezigheden ten enenmale verhinderd deze uitreiking te verrichten.

Op verzoek van de heer Van den Belt heeft de heer Schuller zich van deze aangename taak gekweten.

Op de foto, welke na de korte plechtigheid in de zithut van de gezagvoerder gemaakt werd, ziet U van links naar rechts: kapt. W. Kuyper; 4e stm. E. C. Th. M. Houtman; mevr. M. M. Kuyper-Tutt en 1e stm. D. Jongeneel (ass. nautisch inspecteur van Shell Tankers N.V. op Pernis), destijds poker-leermeester van de heer Houtman, die terecht trots was op het succes van zijn „leerling”.



O.V.S.T.-bridge-drive

De bridge-drive die vrijdag 23 maart 's avonds op de „negende” werd gehouden, had weer een geanimeerd verloop. Het deed ons genoeg de heren Teune en Spoor als eerste vloot-deelnemers te mogen begroeten. Zijzelf zullen er ongetwijfeld plezierige herinneringen aan bewaren, niet alleen vanwege de gezellige sfeer die er heerste, maar zij sleepten bovendien de eerste prijs in de wacht. Wellicht een aanwijzing dat de bridge-training aan boord van onze schepen niets te wensen overlaat.

Volledigheidshalve vermelden wij de uitslag:

Heren Teune - Spoor	+ 3840
Hr. en Mevr. Hooymans	+ 1680
Hr. en Mevr. Van Kessel	+ 1670
Hr. en Mevr. Van 't Slot	+ 1460
Hr. en Mevr. Van Dommelen	+ 310
Hr. en Mevr. Den Ouden	— 380
Heren Nieuwenhoff - Holtrop	— 430
Heren Van Zanen - Van der Kuip	— 990
Hr. en Mevr. Van Leeuwen	— 1570
Heren Vis - Mulder	— 1620
Hr. Van der Wal en zoon	— 1970
Heren Roest - Van Gestel	— 2000

Er werd ditmaal om twee prijzen gespeeld, zodat ook de + 1680-score van de heer en mevrouw Hooymans met twee cadeau-bonnen werd gehonoreerd.

Voor onze schakers

Oplossing probleem no. 7: Ta5 - a4 enz.

PROBLEEM NO. 8:

Wit: Kh1, Ta1, Lb5 en Lh6, Pe3, pi a2, b4, g2 en h2.
Zwart: Kg8, Df6, Ta8 en Th8, Lb6, Pc6, pi a7, b7, c7, e5 en h7.

Wit geeft in 6 zetten mat.

PROBLEEM NO. 9: Eindspel

Wit: Kb1, Lf6, pi g6 en g7.

Zwart: Kg8, pi a4 en e6.

Wit aan zet en wint.

Oplossing kryptogram

(opgenomen in „Tussen Schip en Ka” No. 7)

Horizontaal:

1. wintermaand; 8. kompas; 9. salade; 10. grande;
12. edel; 13. raadsheren; 15. neon; 16. stoppen; 19. ornaat;
21. stranden; 23. sokken; 25. inleg; 26. nellen;
27. gehannes.

Verticaal:

2. immigrant; 3. Essen; 4. masseur; 5. naar; 6. akkoord;
7. bedelen; 11. rennen; 14. Ede; 16. sottise; 17. opaal;
18. nonsens; 20. tanend; 22. degen; 24. kale.

DE ZESDE JUNIOR-VLOOTSTAFCURSUS

werd gehouden van 5 t/m 9 maart 1962.

De deelnemers waren:

J. J. Osinga en E. Moll (beiden 2e stuurman); F. A. Visser, J. Moens, R. Knol, P. E. van der Veld en C. Splinter (allen 3e stuurman); F. L. Alexandre, C. C. Bartels, B. van der Velden (allen 3e werktuigkundige); C. P. de Waard, C. Kloosterboer, R. de Beer, J. Quak, M. de Niet (allen 4e werktuigkundige).

Voorts staan op deze foto de heren A. K. Ebels en P. J. Lugt (docent) en M. Pronk (sectie R.C.).



Aflossing van onze gezagvoerders en officieren

Sectie S.O. schrijft ons:

Het komt veelvuldig voor dat onze officieren ons bij de aanvang van een nieuwe periode van actieve dienst vragen wanneer zij kunnen verwachten te worden afgelost voor samengesteld verlof.

Het leek ons dienstig hierover in ons maandblad een en ander mee te delen. Men moet echter in het oog houden, dat de mogelijkheid tot aflossing van onze gezagvoerders en officieren binnen de grens zoals omschreven in het dienstreglement, voornamelijk afhankelijk is van de stafpositie, terwijl ook het vaarprogramma van de schepen in vele gevallen van invloed is.

In elk geval proberen wij onze gezagvoerders en officieren binnen 12 maanden af te lossen en dat dit aardig is gelukt, blijkt uit het volgende.

Als gevolg van het stafsurplus hebben wij onze officieren gedurende 1961 gemiddeld na minder dan 9 maanden actieve dienst kunnen aflossen voor samengesteld verlof.

Sedert enige tijd worden onze 1e, 2e, 3e en 4e stuurlieden en 3e, 4e en 5e werktuigkundigen, die een dienstperiode van ongeveer 6 maanden hebben volbracht, afgelost indien het schip waarop zij dienstdoen, op dat tijdstip in Europa is.

Indien laatstbedoelde officieren dienstdoen aan boord van een schip dat op het westelijk halfrond vaart en dat niet naar Europa wordt gedirigeerd, wordt getracht tijdig aflossers per tanker uit te zenden. De aflossing vindt dan veelal plaats op Curaçao of in een Venezo-

laanse haven. De repatriëring van de afgeloste officieren geschiedt eveneens per tanker en het samengesteld verlof zal als regel kunnen aanvangen na een dienstperiode van ongeveer 8 maanden.

De aflossing van de officieren in kwestie aan boord van schepen op het oostelijk halfrond zal meestal niet na een dienstperiode van 6 tot 8 maanden kunnen worden verwezenlijkt. Er wordt echter naar gestreefd ook hen binnen het jaar af te lossen.

De aflossing van onze gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen en 2e werktuigkundigen aan boord van schepen met een draagvermogen van 32.000 ton of meer vindt in het algemeen plaats na ongeveer 6 maanden, indien het schip waarop zij dienstdoen op dat tijdstip in Europa is.

Wij hopen in staat te zijn de hierboven genoemde perioden waarna aflossing kan plaatsvinden, dit jaar te handhaven.

Aan boord van schepen met een draagvermogen van 18.000 ton of minder, is de dienstperiode in de rangen van gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige en 2e werktuigkundige nog ongeveer 12 maanden, maar getracht wordt deze dienstperiode in de loop van dit jaar te verkorten.

Een uitzondering op alle genoemde aflossingen vormt de groep officieren die in aansluiting aan het samengesteld verlof studieverlof krijgt. Zij worden afgelost nadat zij aan bepaalde, door ons gestelde, eisen van vaartijd voldoen. Het tijdstip van aflossing is meestal van te voren met hen overeengekomen.

Feiten en cijfers

UIT SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

(Van onze correspondent in Rotterdam)

De malaise in scheepsbouw en scheepvaart, die nu al enkele jaren duurt, wordt algemeen toegeschreven aan het teveel aan tonnage en het zou dus — hoe naar het ook is voor de scheepsbouwers — tot vreugde moeten stemmen, dat er (volgens de jaarcijfers van Lloyd's Register of Shipping) in 1961 30 schepen met 416.439 brt minder zijn te water gelaten dan in 1960 en dat de teruggang in de wereldscheepsbouw zich sedert het topjaar 1958 heeft voortgezet. Maar die 400.000 brt is in feite niet veel meer dan een druppel op een gloeiende plaat in vergelijking met de wereldvloot van ongeveer 130 miljoen brt en ook in vergelijking met de bijna 8 miljoen brt die in 1961 zijn te water gelaten. Wat de tankvaart betreft, zegt het wel iets meer dat er „slechts” 372 tankschepen met 2.802.889 brt zijn te water gelaten of 23% minder (845.911 brt) dan in 1960. Dat het desondanks de reders in de tramptankvaart toch ook nog niet zo naar den vleeze gaat, komt doordat er ongeveer 1,5 miljoen brt aan tankertonnage in de graanvaart emploi heeft gevonden en dus als potentiële reserve „boven de markt hangt”; zo'n graantankschip kan immers op korte termijn weer in de olievaart terugkeren.

Overigens mogen de Nederlandse scheepsbouwers — hoewel ook daar het vet van de ketel is — nog niet eens zo heel erg hard klagen, want ons land behoort tot die weinige scheepsbouwlanden, die in 1961 *niet* hebben gedeeld in de algemene teruggang zoals Frankrijk, Ver. Staten, Groot-Brittannië, West-Duitsland en Italië, waar in 1961 van 100 tot 150.000 brt *minder* is te water gelaten dan in 1960. Het Nederlandse aandeel is 165 schepen met 570.837 brt en dat is 3844 brt méér dan er in 1960 is te water gelaten.

Overigens zijn de positieve verschillen in de andere landen ook niet overweldigend groot: Noorwegen + 165.029 brt; Japan + 67.686 brt; Joegoslavië + 60.508 brt; Zweden + 31.409 brt en Finland + 25.902 brt.

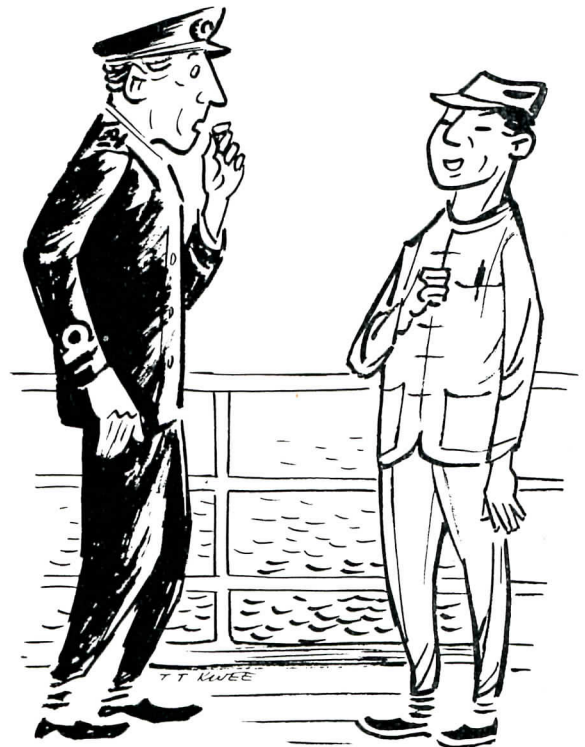
Voorts hebben de Nederlandse werven zich op de exportmarkt blijkbaar — ondanks de felle concurrentie — nog vrij goed kunnen handhaven, want 55% van de productie is bestemd voor buitenlandse rekening; alleen van de Westduitse (56%) en de Zweedse (64%) is het exportpercentage hoger, maar Japan staat met 41% bovenaan de lijst wat de tonnage betreft: 747.818 brt was bestemd voor buitenlandse rekening.

SUBSIDIES

Een probleem blijft de steun — in de vorm van subsidies, belastingfaciliteiten of anderszins — die verschil-

lende regeringen aan de scheepsbouw geven en die de concurrentie verwingt. Dat is ook binnen de Europese Economische Gemeenschap het geval en een commissie zal nu trachten een oplossing te vinden in de vorm van een investeringsprogramma voor de gehele EEG. De Westduitse werven hebben regeringskredieten gekregen ter waarde van 400 miljoen DM tegen een rente van 5%, dat is 1% tot 17½% lager dan de gebruikelijke rente voor exportkredieten. Tot dusver golden deze speciale voordelen voor alle buitenlandse opdrachten, maar nu heeft de regering in Bonn al voorgesteld om die lage renten ten behoeve van de export binnen de EEG maar af te schaffen. Dat is al een stap op de goede weg, maar de EEG-commissie vindt dat alle staatssteun de concurrentie verwingt en daarom in strijd is met het Verdrag van Rome.

Diezelfde EEG-commissie is het er echter wel mee eens, dat de Italiaanse scheepswerven tot eind 1964 steun



Vierde stuurman: "You makie die lampie."

Bridgeboy: "Yes Sir, I'll switch off the light ... and by the way, your English is pretty bad!"

krijgen voor het moderniseren van hun bedrijven, om daarna zonder hulp op de exportmarkt te kunnen concurreren.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam hebben de gemeenteraad een krediet gevraagd van f 23,3 miljoen voor de verdere uitvoering van de plannen in het havengebied Europoort-West, niet alleen omdat de Gulf Oil Corporation als vierde een raffinaderij gaat bouwen in het Waterweggebied, maar ook om de havens tot 15,65 meter uit te diepen, zodat schepen van 46 à 47 voet diepgang hier kunnen binnenlopen; dat zijn — zoals u beter weet dan ik — die allergrootste super-mammoeth-tankschepen van meer dan 100.000 ton dw, waarvan er op 't ogenblik al twee in de vaart en zes in aanbouw of bestelling zijn.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Mutatie in onze walorganisatie

Onder verwijzing naar de kennisgeving op pagina 4 van het december 1961-nummer van „Tussen Schip en Ka”, vestigen wij er de aandacht op dat de heer G. den Bakker van 12 maart 1962 af is belast met de leiding van de sectie R.P. van de afdeling T.D.

Naamsveranderingen

Aan de volgende officieren van onze vloot is bij Koninklijk Besluit machtiging verleend hun naam te veranderen:

Eerste stuurman J. Piest in: J. Priest;

Tweede stuurman P. J. F. Debeus in: P. J. F. de Beus.

Wijzigingen telefoonnummers Pernis

(vermeld in vlootzakagenda 1962 op blauwe pag. 26) Met ingang van 1 maart 1962 zijn de telefoonnummers waaronder tankschepen aan steigers van Shell Pernis te bereiken zijn, als volgt gewijzigd:

1e Haven - steigers 1 t/m 17:

(010) 161025-161214-161814

2e Haven - steigers 31 t/m 39:

(010) 72708-160025-161411

Aanstellingen:

Op 1 april 1962 zijn de volgende officieren aangesteld als gezagvoerder of hoofdwerktuigkundige:



K. DRENT
Gezagvoerder



A. BODDE
Gezagvoerder



J. J. DE JONGE
Hoofdwerktuigkundige



W. BALVERS
Hoofdwerktuigkundige



W. J. J. van den BERG
Hoofdwerktuigkundige



R. G. PIETERS
Hoofdwerktuigkundige

Aangesteld als:

1e stm.: J. P. Jongbloed, H. A. Schelvis, J. H. A. Bud-
ding, J. Priest, C. E. van 't Woudt;

2e stm.: D. W. P. van Burken, J. Klein Roseboom,
J. E. Dekker, A. C. Weide, P. M. de Graaf, H. A.
Kuling, M. Hus;

2e wtk.: A. de Jong, B. Bijl, K. L. Schuring, H. Tukker,
H. W. van Diepen, H. G. M. Kok, H. E. Nijzink;

3e wtk.: J. A. Bieze, C. L. Bakker, A. Bax, H. E. Da-
niëls, Th. J. G. Dünwald, H. L. de Koning, C. P.
de Waard, C. Kloosterboer, J. M. ten Haaft;

4e wtk.: J. Blok, G. de Goede, J. A. Krebbers, J. J. Lan-
gendoen, J. B. Verveer, H. de Vin, S. Warmen-
hoven, J. C. Zwart;

5e wtk.: C. A. van den Kroonenberg, IJ. C. de Jong.

RUIMTE TUSSEN „SCHIP EN KA”

Na het welslagen van John Glenn's onvolprezen ruimtevlucht is onder meer reeds bekend geworden dat theoretici uit alle delen van de wereld zich thans ernstig bezig houden met het opbouwen van een stelling die leidt tot het bewijs dat de verzamelde ruimtegegevens kunnen worden omgezet in onvoorstelbare economische voordelen ten gunste van handel en industrie in de ruimste zin van het woord.

Al naar het doel dat wordt nagestreefd, worden deze theoretici veelal betiteld als aeronautische, nautische of commercieel-economische ruimtedenkers.

In verband hiermede zullen zich bij U, evenals bij ons, gevoelens van trots aandienen bij het vernemen dat thans een aan boord van vele onzer schepen welbekende figuur, wiens volbloed Nederlandse naam plotseling met vette letters op de voorpagina's van praktisch alle Amerikaanse ruimtevaartbladen wordt verbasterd tot Jen van Naspa, een opzienbarende theorie ter zake wereldkundig heeft gemaakt, die een ware revolutie dreigt te ontketen onder de Westerse mogendheden in de wedloop naar de verwezenlijking van zijn ruimtegedachte. Toch blijkt uit de theorie van Van Naspa dat deze ruimtedenker met beide benen op de grond is blijven staan en dat zijn stelling zeer zeker ook binnen het bevattingsvermogen van de leek kan worden geïntroduceerd.

Het doet ons dan ook een groot genoegen U hierbij te mogen meevoeren naar het arsenaal van onze ruimtevriend, die wij bereid vonden zijn geschut voor U op de meest simplistische wijze in stelling te zetten. De wijze waarop Van Naspa ons zijn theorie voorschotelt, kenschetst zijn eenvoud, hetgeen nog eens extra werd onderstreept toen hij ons verzeerde zeer ontvankelijk te zijn voor commentaar en zelfs voor eventuele correctie-aanduidingen die zouden

kunnen leiden tot een nog doelmatiger uitvoering van zijn project. Dat door Van Naspa een onherstelbare wig wordt gedreven in de zogenaamde „rondte-theorie” van Lauwkoker, lijdt geen enkele twijfel. Velen onder U zullen zich nl. nog wel de geschiedenis herinneren die zich enkele jaren geleden met de regelmaat van het glazen slaan afspeelde ten huize van de gepensioneerde Amsterdamse gezagvoerder Sjoerd Lauwkoker.

Lauwkoker was immers de man die de jarenoude theorie van de Ierse glasblazer Sidney Rumboiler nieuw leven wist in te blazen door de wereld te bewijzen dat alle natuurlijke aardse tastbaarheden „rond” zijn. „Observeer niet alleen de aardbol”, — zo stelde Lauwkoker — „blijf binnenskamers en bekijk U zelf in een spiegel”. „Waar is”, zo vroeg hij, „het begin of het einde van Uw ronde hoofd, van Uw ronde ogen, Uw ronde oren, van Uw ronde vingers en tenen?” „Wie toont mij een vierkante hals, een vierkante kuit of dij?” U weet het lezers, in het vuur van zijn betoog ging hij dan over tot de vertoning van een film met Brigitte Bardot in de hoofdrol, na het zien waarvan een ieder overtuigd huiswaarts keerde.

In tegenstelling nu hiervan, schraagt de stelling van Van Naspa juist op de zekerheid dat de planeet waarop wij wonen, niet geheel „rond” is, daarbij trots wijzend op het Equatoriaanse buikje van moeder aarde. „Waarom”, vraagt Van Naspa zich af, „zouden wij ons bij het uitdrukken van ruimten niet uitsluitend beperken tot het gebruik van graden, in plaats van kilometers, landmijlen, zeemijlen, yards en welke andere vindingrijkheden dan ook?”

Hij vergelijkt dan deze talrijke in gebruik zijnde afstandsbepalingen met het ingewikkelde Engelse muntstelsel, dat thans ook gedoemd is — en nog wel ten koste van vele miljoenen Ponden Sterling — om bij

het veel eenvoudigere decimale stelsel te worden ingelijfd. In tegenstelling tot de zeeman, die een boekwerk van wetenschappelijk vastgestelde correctie-factoren moet raadplegen alvorens een afstand te kunnen bepalen, kunnen wij aan de wal in een auto dagen en nog eens dagen achtereen op ons doel afrijden zonder ons ook maar één ogenblik af te vragen of wij op de reeds afgelegde route of nog af te leggen geen afstandscorrectie moeten toepassen. En dit ondanks het feit dat de graden op zee even groot zijn als de graden aan de wal. Wij weten dat door de buikvormigheid van de aardbol een graad, gelegen nabij de Noordpool aanzienlijk kleiner is dan een graad die zich dichterbij de evenaar bevindt. Welk een hoofdpijn voor de zeeman; welk een onverschilligheid van de automobilist.

Waarom zou een automobilist zijn kilometerteller niet eenvoudigweg kunnen vervangen door een „graadmeter”? En dan verschijnt Van Naspa weer op het tapijt door met vele voorbeelden te bewijzen dat dit een enorm voordeel zou gaan betekenen voor landen gelegen in de tropen ten opzichte van de koeler gelegen woonoorden. Met zijn talrijke voorbeelden durft hij zelfs te beweren dat, door het bezigen van de thans nog gebruikelijke afstandsmaten, Moskou op het ogenblik ver in het voordeel ligt boven New York. Immers, in een New Yorkse graad passen onnoemelijk veel meer centimeters dan in een Moskouse graad, waardoor een New Yorker veel meer benzine verbruikt om zijn mijlen — lees graden — af te leggen dan de Rus binnen dezelfde hoeveelheid graden rond Moskou. Zich daarna tot de scheepvaart wendend vraagt Van Naspa zich af waar dan ook de rondom de evenaar ingeslagen bunkers blijven die in de richting van de Noordpool zo'n groot rendement opleveren. Hoe

(vervolg pagina 11, onderaan)

B · Z · B

SHELL-GEBOUW

Zoals in onze editie van december 1961 reeds werd meegedeeld, werd enige tijd geleden besloten een B.Z.B.-organisatie voor het Shell-Gebouw in het leven te roepen. Het resultaat van de op 20 oktober 1961 gehouden wervingsbijeenkomst kon alleszins bevredigend worden genoemd en uit het aantal aanmeldingen konden 3 Reddingsploegen, 2 Brandweerploegen, 2 E.H.B.O.-ploegen (allen wettelijk verplicht), alsmede een Orde- en Verkenningdienst, een Verbindingsdienst en een Dienst Sociale Verzorging worden samengesteld.

Teneinde de leden van bovengenoemde verplichte diensten op te kunnen leiden, neemt een aantal vrijwilligers aan diverse instructeursopleidingen deel, waar de benodigde theoretische en praktische kennis wordt bijgebracht, waarna een examen wordt afgenomen en een instructeurs-diploma wordt uitgereikt. Verwacht wordt dat begin mei alle instructeurs gediplomeerd zullen zijn en tevens alle ploegen volledig zullen zijn uitgerust.

Op nevenstaande foto's ziet U twee toekomstige brandweer-instructeurs in actie tijdens een praktische oefening, welke op 13 maart jl. door de Rotterdamse brandweer werd georganiseerd op de terreinen van de R.O.T.E.B. Het resultaat van hun optreden behoeft geen verder betoog.



(vervolg van pagina 10).

verder U vaart, des te minder het bunkerverbruik, mits U Uw bunkers rondom de evenaar inslaat en ze aldaar laat factureren; immers in grotere graden passen grotere hoeveelheden bunkers. Waarom dan niet goedkoper van Rotterdam naar Amsterdam gereden dan andersom? Onbewust zullen de door U in Maastricht te klein gekochte schoe-

nen in Groningen zitten als pantoffels rond het haardvuur.

Overeenkomstige en nog onaangename situaties hebben zich voorgedaan bij filmsterren en vooral ook bij mensen uit de balletwereld, die te New York uit hun in Moskou gekochte bikini's en maillots puilden, terwijl anderzijds Amerikaanse diva's erover klagen dat hun kleding

in Moskou steeds aan alle kanten lubbet.

Een troost voor ons is, dat Jen van Naspas geen man is die zich door de tragiek heeft laten leiden, hetgeen nog eens duidelijk werd onderstreept toen hij afscheid van ons nam met de woorden: „Beter één rake slag in de ruimte dan tien misslagen op de begane grond”.
J. W. P.

ZILVEREN VLOOT-JUBILARISSEN

In de maand maart werd aan een zevental jubilarissen van ons vlootpersoneel het embleem voor 25 jaar dienst bij onze Maatschappij uitgereikt, en wel op 2 maart 1962 aan kapitein E. M. C. de Vries, hoofdwerktuigkundigen W. Biesheuvel en B. C. Smit en tweede werktuigkundigen D. Muyskens en G. C. L. van Marsbergen, en op 27 maart 1962 aan kapitein N. P. N. Reus en hoofdwerktuigkundige H. van Manen.



Van links naar rechts: kapt. J. C. M. Jansen; hwtk. W. Biesheuvel; Mevr. G. van Marsbergen-Van Rijn; Hr. P. Vis van Heemst; Mevr. A. Muyskens-Zeeders; 2e wtk. G. C. L. van Marsbergen; 2e wtk. D. Muyskens; kapt. E. M. C. de Vries; kapt. H. Bakker; Mevr. K. de Vries-Molhoek; hwtk. B. C. Smit en Hr. Th. F. Prause. (2 maart 1962)

Van links naar rechts: kapt. N. P. N. Reus; Hr. Th. F. Prause; kapt. J. C. M. Jansen; Mevr. J. C. Reus-Burghard; Hr. A. D. Olie; hoofdwerktuigk. H. van Manen en Hr. D. Rodenburg. (27 maart 1962)



Uit handen van de heer D. Rodenburg mochten bovengenoemde heren de gouden schelp met briljant in de vorm van een revers-knoop ontvangen, waarna hun in gezelschap van hun echtgenote door de Directie een lunch werd aangeboden. Bij beide gelegenheden werden enige foto's gemaakt en een tweetal opnamen drukken wij hierbij af.

ONZE WAL-JUBILARISSEN



J. H. BRUIJN

1947 — 1-3 — 1962



J. T. J. H. van GESTEL

1947 — 1-3 — 1962



A. ROEST

1947 — 11-3 — 1962



Mr. H. MULLER

1952 — 3-3 — 1962

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



H. J. MELSE

Hoofdwerktuigkundige
1942 — 1-4 — 1962



P. de REGT

2e stuurman
1952 — 1-4 — 1962

MET PENSIOEN



J. SIEBEN
Gezagvoerder
2-6-33—31-3-62

Op 2 juni 1933 ving kapitein J. Sieben zijn loopbaan bij onze Maatschappij aan en wel als derde stuurman op het m.s. „Merula” te Rouaan. Na zijn promotie op 1 juli 1937 tot tweede en op 1 januari 1939 tot eerste stuurman deed hij ook gedurende de oorlogsjaren op de vloot dienst, tijdens welke periode hij geruime tijd op de „Ondina” was tewerkgesteld. Elf dagen voor het bekende ge-

vecht in de Indische Oceaan met twee Japanse hulpkruisers droeg hij echter het commando van de „Ondina”, waarover hij destijds in waarnemende rang het gezag voerde, aan zijn opvolger over.

Vanaf juli 1943 keerde hij weer voor 2 jaar naar de „Ondina” terug.

Op 1 januari 1951 werd hij als gezagvoerder aangesteld en hij heeft sedertdien over vele van onze schepen het commando gevoerd, waarvan wij kunnen noemen: „Aletta”, „Kopionella”, „Abida”, „Vasum” en „Philidora”. Zijn laatste schip was de „Zaria”, hetwelk hij op 11 februari 1962 te Thameshaven verliet.

Kapitein Sieben werd met ingang van 1 april 1962 gepensioneerd, maar zijn actieve natuur kennende, weigeren wij aan te nemen dat hij ook volslagen „in ruste” zal gaan. Hoe het ook zij, namens alle collega's en vrienden aan boord en aan de wal, „waar ook ter wereld”, wensen wij hem en zijn vrouw nog vele jaren in goede gezondheid.



P. van der PEYL
Gezagvoerder
29-3-38—31-3-62

Na op 29 maart 1938 als derde stuurman bij onze Maatschappij te zijn aangenomen, reisde kapitein P. van der Peyl op 26 april van dat jaar met de „Cardium” naar Curaçao om aldaar op de vloot van de N.V. Curaçao'sche Scheepvaart Maatschappij te worden tewerkgesteld. Het was aan de oorlog te wijten dat hij pas in oktober 1945 in staat gesteld kon worden zijn eerste verlof in

Nederland te gaan doorbrengen.

Na ommekomst daarvan keerde hij weer naar Curaçao terug en heeft gedurende zijn diensttijd in de diverse rangen op vele schepen van de C.S.M.-vloot gevaren. Na van 12 november 1957 tot 18 november 1958 als eerste stuurman op de „Koscicia” en de „Omala” te hebben dienstgedaan, keerde hij 1 februari 1959 voor ongeveer 9 maanden naar Curaçao terug, ditmaal als gezagvoerder, in welke rang hij was aangesteld op 1 januari 1959. Als zodanig voerde hij daarna o.a. nog het commando over de „Ena” en de „Diloma” en met dit laatste schip legde hij de enerverende en vermoeiende taak van het lichten van bunkers van opgelegde schepen in River Blackwater op voorbeeldige wijze ten uitvoer.

Kapitein Van der Peyl heeft onze Maatschappij op 1 april jl. met pensioen verlaten en ook hem vergezellen onze beste wensen voor nog vele jaren te midden van vrouw en kinderen.



G. C. H. DIJKSTRA
Hoofdwerktuigkundige
21-3-38—31-3-62

Met Hoofdwerktuigkundige G. C. H. Dijkstra gaat weer een van de „oude getrouwen” de dienst van de Maatschappij verlaten. Na op 21 maart 1938 als 5e werktuigkundige te zijn aangenomen, vertrok hij op 4 april d.a.v. met de „Iambora” naar Singapore en werd hij aldaar op de vloot tewerkgesteld. Tot aan 1940 voer hij zowel in Oosterse als Westerse wateren.

Op 1 januari 1939 werd hij als 2e werktuigkundige aangesteld. Gedurende de oorlog vertoefde de heer Dijkstra in Nederland, waarna hij op 16 augustus 1945 met de „Macuba” weer zee koos.

Tot eind februari 1955 bleef hij op motorschepen werkzaam, zoals de „Antonia”, „Malea” en „Taria” en in deze periode viel ook zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige, nl. op 1 juli 1949. Daarna voerde hij het beheer over de machinekamer aan boord van enkele schepen van de K-klasse en vervolgens op de „Vasum” en de „Vivipara”. Sedert 2 november 1959 deed hij, met enkele onderbrekingen voor verlof, op de „Zafra” dienst, welk schip hij voor de laatste maal verliet op 18 januari 1962 te Fawley.

Mede namens zijn vele vrienden op de vloot en aan de wal wensen wij de heer Dijkstra nog vele jaren in goede gezondheid en van welverdiende rust toe.



J. T. RENES
2e werktuigkundige
21-1-33—31-3-62

2e werktuigkundige J. T. Renes trad op 21 januari 1933 als 5e werktuigkundige bij onze Maatschappij in dienst en ook hij reisde kort daarna naar Singapore om in de Oosterse wateren dienst te doen.

De oorlogsjaren gingen allermintst onopgemerkt aan de heer Renes voorbij. Op 11 maart 1940 werd namelijk het m.s. „Eulota”, waarop hij destijds dienst deed, getorpedeerd in de Atlantische Oceaan op 120 mijl ten westen van Ouessant. Op 4 juli 1941 werd de heer Renes door H.M. Koningin Wilhelmina gedecoreerd met het Bronzen Kruis voor plichtsbetrachting, betoond gedurende een hevige luchtaanval op het m.s. „Taria” in februari van dat jaar.

Na de oorlog heeft hij o.a. geruime tijd op de schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij dienstgedaan, waarna hij in september 1957 weer op de diepzeevloot werd tewerkgesteld. Zijn laatste schip was het m.s. „Sunetta”, hetwelk hij op 7 september 1961 te Rotterdam verliet.



D. MUIJSKENS
2e werktuigkundige
14-1-37—31-3-62

In tegenstelling tot de beide vorige heren heeft 2e werktuigkundige D. Muijskens het grootste gedeelte van zijn diensttijd bij onze Maatschappij, die op 14 januari 1937 een aanvang nam, in Curaçao doorgebracht. Maar ook hij werd naar de diepzeevloot overgeplaatst en wel met ingang van 5 november 1954, op welke datum hij als 2e werktuigkundige op de „Sunetta” werd tewerkgesteld.

Na enige tijd op K-schepen en de „Vasum” werkzaam te zijn geweest, keerde hij in november 1957 naar Curaçao terug en was daar een jaar lang met de supervisie over de machinekamer van de sleepboot „Passaat” belast. Zijn laatste schip was de „Shell Naiguata”, een 33.000-tonner onder Venezolaanse vlag, waarop hij als „supervising engineer” dienst deed. In juni 1961 keerde hij naar Nederland terug.

Moge het de heren Renes en Muijskens gegeven zijn nog vele jaren van hun pensioen te genieten.

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 15.2.62—15.3.62)

Gehuwd :

- 23.1.62: J. J. Kosten, 4e wtk., met Mej. J. de Klerk;
- 20.2.62: H. K. Paauw, 2e stm., met Mej. A. M. Klop;
- 22.2.62: J. L. Seegers, 5e wtk., met Mej. R. de Jeu;
- 23.2.62: R. D. Kuil, 5e wtk., met Mej. C. S. C. de Bruijn;
- 6.3.62: R. A. Kattenburg Schüler, 3e stm., met Mej. M. C. Versteegh;
- 8.3.62: A. G. M. van Amelsvoort, 4e wtk., met Mej. D. J. van 't Westeinde;
- 9.3.62: H. M. J. de Haan, 4e wtk., met Mej. J. de Jong;
- 15.3.62: H. H. van Roest, 3e stm., met Mej. B. Pennings.

Geboren :

- 2.2.62: Erik Eduard, zoon van E. B. Veenhof, 3e stm., en Mevr. M. C. Veenhof-Rensen;
- 11.2.62: Frans Frederik, zoon van F. F. Ozinga, 5e wtk., en Mevr. T. Ozinga-Keuning;
- 14.2.62: Peter, zoon van P. J. F. de Beus, 2e stm., en Mevr. A. A. de Beus-Snijders;
- 16.2.62: Hendrik Klaas, zoon van D. Wildeboer, 4e wtk., en Mevr. J. W. Wildeboer-Witteveen;

- 16.2.62: Wilhelmus, zoon van W. Vroling, 4e wtk., en Mevr. N. C. Vroling-Dingerdis;
- 17.2.62: Franciscus Norbertus, zoon van W. Satijn, 3e wtk., en Mevr. M. P. F. Satijn-Bierings;
- 18.2.62: Mary Francisca, dochter van P. Naber, 2e wtk., en Mevr. G. C. Naber-Barmen 't Loo;
- 19.2.62: Michael Denis, zoon van H. Verbaas, 3e stm., en Mevr. E. Verbaas-Keijser;
- 21.2.62: Roelof Antonie, zoon van F. Klaassen, 1e stm., en Mevr. P. Klaassen-Pot;
- 26.2.62: Jeroen Gerard Willem, zoon van A. G. van Gent, 1e stm., en Mevr. J. van Gent-de Kok;
- 27.2.62: Monica Johanna Jacoba Maria, dochter van A. H. Zuiderwijk, 3e stm., en Mevr. A. J. B. Zuiderwijk-Eekhout;
- 1.3.62: René, zoon van J. L. 't Mannetje, 3e wtk., en Mevr. P. A. 't Mannetje-Kruik;
- 7.3.62: Esther Renee, dochter van J. Post, 3e stm., en Mevr. A. Post-Klugkist.

Met verlof :

- Gezagv.: A. A. van Ingen, A. A. Becu;
- 1e stl.: J. D. Sparling, J. Goudriaan, J. Rijkmans, M. E. Wolper, J. W. Sterringa, H. E. Glansbeek;
- 2e stl.: J. Verhoeven, J. W. Bakker, B. C. den Exter van den Brink, F. Minkels, D. M. Mos, B. van Hardeveld;
- 3e stl.: P. R. Brunet de Rochebrune, R. A. Kattenburg

Schüler, R. Jousma, M. Hus, B. Langendoen, P. M. de Graaf, P. D. van der Klei;

4e stl.: W. Roselaar, J. van Vark, J. Baard;

ll.stm.: G. Gerritse;

Hfd.wtk.: G. Houwer, C. Assenberg, H. van Manen, W. Beets;

2e wtk.: J. F. Schleicher, N. W. Groen, A. Buren;

3e wtk.: H. Neervoort, H. E. Nijzink, A. O. A. Blom, H. W. R. van Deutekom, F. J. van der Velden, P. Warren, J. R. Alsma;

4e wtk.: H. J. Kievit, B. Bouwmeester, B. H. Cornelisse, H. M. J. de Haan, J. Walraven, H. G. de Boer, M. J. de Jong, J. S. R. Mulder, W. van Kemp, C. de Witte, J. W. van den Berg, L. Cijssouw, J. L. van der Rijst;

5e wtk.: C. G. Klitsie, A. L. Bakker, C. J. J. de Lijster, N. F. P. van den Heuvel, J. P. Sybesma, E. Hoogvorst, F. A. van Rooijen, H. Sukkel, J. Vreeker, J. C. van Weele.

In Nederland gearriveerd :

Bootslieden: K. E. J. Watz, G. J. Danker, A. B. van Essen;

Voorlieden: B. Siermans, B. Verburg;

1e pompman/bankwerker: J. D. d'Achard van Enschut;

2e pomplieden/bankwerker: A. J. Tinkhof, W. C. M. Prein;

Bankwerkers: J. A. F. v. d. Knaap, E. Westerveld;

Chef-hofmeesters: B. H. Nakken, M. L. Verschoor, R. Otte, P. C. Bergmans;

Chef-koks: L. Deynen, W. F. van Valen, A. H. Siemering.

Tewerkstellingen en overplaatsingen :

m.s. Abida: hfd.wtk. T. van den Berg, 3e wtk. T. E. Knijff, 4e wtk. E. van Oldenbarneveld gen. Tullingh, ll.stm. C. L. Heijboer, ll.wtk. G. van Wijhe, bootsman H. J. A. Savonije, voorman A. H. J. Breeman, 1e pompman/bankwerker Th. Stoutjesdijk, 2e pompman/bankwerker F. Bovenberg, bankwerker J. den Heyer;

m.s. Acila: 4e wtk. D. Wildeboer;

m.s. Acmaea: 5e wtk. E. H. Lumaije Schuld;

m.s. Acteon: ll.wtk. J. J. G. Bonte;

s.s. Arca: 1e stm. R. E. van der Miesen, 3e stm. W. Kalkman, ll.stm. R. C. van der Bijl, 3e wtk. J. Krikke, ll.wtk. F. F. M. Scheren, chef-hofmeester P. de Kluyver;

s.s. Atys: 3e stm. J. van Oosterhout, 2e wtk. Jac. van der Berg, 3e wtk. H. J. Nieuwenstein, wnd. 4e wtk. W. Muis, voorman J. Wulffraat, chef-kok B. M. de Roode;

m.s. Camitia: wnd. 1e stm. H. A. Schelvis, 3e stm. A. H. Zuiderwijk, 4e stm. J. A. Wormser, 4e wtk. H. J. I. Slingerland, 5e wtk. P. J. Quist, voorman F. Mast, chef-kok A. de Hooge;

DE SCHELD(V)VIS

Zijn hekeldicht
Brengt aan het licht
Dat hij de mens beziet
Met kritisch oog
En zijn betoog
Daarna in dichtvorm giet.
Zijn milde spot
Leest ieder vlot
In „Tussen Schip en Ka”
't Is een gemis
Als 't er niet is
En allen denken dra :
„Is Scheldvis ziek ?”
Vond zijn kritiek
Voor 't hekeldicht geen stof? ”
Dat dacht U maar !
Mijn commentaar ?
De Scheldvis had verlof !

onder de dierenriem

HET LEEUWENBEKJE

s.s. Kabylia: 2e wtk. Chr. Pietersen;

s.s. Kalydon: 1e stm. A. W. C. van Schendel, 3e wtk. J. Vos, wnd. 3e wtk. J. M. ten Haaft, bootsman C. de Vet, voorman J. Brobbel, 2e pompman/bankwerker P. Niezing, bankwerker J. Punt, chef-hofmeester S. van Kooy, chef-kok H. T. Wigmans;

s.s. Kara: gezagv. B. van den Born, 1e stm. T. W. Pals, 4e wtk. J. R. van Dalssen, 4e wtk. D. de Knecht, wnd. 4e wtk. P. Visser;

s.s. Katelaysia: 3e wtk. O. A. van der Want;

s.s. Kenia: 3e stm. G. Verbrugh, 4e stm. J. S. de Jong, hfd.wtk. J. D. Viergever, 4e wtk. C. J. van der Ent, 5e wtk. M. A. Lamper;

s.s. Kermia: wnd. 1e stm. D. Rijk, hfd.wtk. A. G. Daal, wnd. 3e wtk. H. L. de Koning, 5e wtk. IJ. C. de Jong, 5e wtk. A. Sloot;

s.s. Khasiella: hfd.wtk. P. S. Douglas;

s.s. Kopionella: 4e stm. H. Wijnberg, 3e wtk. J. Reeders, 4e wtk. B. Strijbis;

s.s. Korenia: wnd. 1e stm. J. Priest, 2e stm. R. Verhoef, 3e stm. H. van Slegtenhorst, 4e stm. F. X. C. van Collenburg, hfd.wtk. D. P. de Ridder, 3e wtk. H. de Jong, 3e wtk. J. J. Neinhuis, 4e wtk. S. Schoonbergen, 5e wtk. J. W. Scholten, 5e wtk. J. F. L. van der Zee, bootsman P. H. A. v. d. Putten, voorman B. Siermans, 1e pompman/bankwerker P. J. J. van Acker, 2e pompman/bankwerker J. Pardaans; bankwerker G. Denekamp, chef-hofmeester H. B. Hulspas, chef-kok A. M. Heeringa;

s.s. *Korovina*: 3e stm. J. Verwoerd, wnd. 2e wtk. B. Bijl, 5e wtk. A. Ekkebus, 5e wtk. J. Meijer, ll.wtk. J. C. Vos;

s.s. *Kosicia*: 4e stm. D. E. Krijgsman, 3e wtk. C. G. Pusch, 5e wtk. G. J. van Neuren;

s.s. *Onoba*: 3e wtk. D. Meurs, 4e wtk. P. van der Hoeven;

s.s. *Philidora*: 3e stm. M. C. Verhage, 4e wtk. C. H. H. Wisse, 5e wtk. W. F. J. J. Panneman, 5e wtk. H. G. van Jaarsveld;

s.s. *Philippia*: 1e stm. A. de Ligt;

s.s. *Sepia*: 2e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 3e stm. L. Becker;

s.s. *Vasum*: 4e wtk. S. Warmenhoven, 5e wtk. L. W. Jorissen;

s.s. *Viana*: gezagv. R. India, 1e stm. K. van der Horst, 4e wtk. J. C. Zwart;

s.s. *Vitrea*: ll.wtk. H. Th. Mellegers;

s.s. *Vivipara*: 2e stm. A. J. de Ronde, 2e wtk. J. F. Spiering, 4e wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. F. K. J. Spangenberg, ll.wtk. P. Enter;

s.s. *Zafra*: 3e stm. G. W. Bouma.

In dienst getreden :

ll.wtk. P. Enter.

Overgeplaatst van walorganisatie naar vlootdienst :

1e stm.: H. den Ouden.

De dienst verlaten :

Voorlieden: J. C. van Noppen, S. v. d. Ploeg;
1e pompman/bankwerker: J. P. Krieg;
2e pompman/bankwerker: D. Franken;
Chef-kok: J. C. A. Monkel.

Met pensioen :

Gezagv.: J. Sieben, P. van der Peyl;
Hfd.wtk.: G. C. H. Dijkstra Sr.;
2e wtk.: D. Muijskens, J. T. Renes.

Behaalde diploma's :

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. J. Spruytenburg;
2e stm. G.H.V.: 3e stm. A. H. Zuiderwijk;
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. B. J. Dul, C. Swart;
„C”-Th: 2e wtk. D. Gooris;
„C”-Th-bep. „A” : 4e wtk. C. H. H. Wisse;
„B” : 3e wtk. E. B. Landman;
„A” : 5e wtk. W. F. J. J. Panneman;

„MVD” : ll.wtk. C. A. van den Kroonenberg, IJ. C. de Jong.

Gepromoveerd tot :

Bootsman: P. H. A. v. d. Putten, C. de Jong;
Chef-hofmeester: H. B. Hulspas;
Chef-kok: B. M. de Roode;
2e pompman/bankwerker: P. Niezing, J. Pardaans.

mutaties walpersoneel

over de periode 16.2.1962 t/m 15.3.1962

In dienst :

19.2.1962: Mej. A. Roosekrans - sectie ID
Mej. W. Bongers - sectie ID
J. B. A. H. Roddenhof - sectie ID (ex B.I.P.M. Den Haag)
20.2.1962: G. den Bakker - sectie RP (ex Shell (Eastern) Ltd., Singapore)
26.2.1962: Mej. A. Minnaard - sectie ID

Uit dienst :

19.2.1962: J. Veltink (overgepl. naar N.A.M., Oldenzaal) - sectie ID
21.2.1962: Mej. C. J. Festen - sectie ID
1.3.1962: D. A. C. Gelijns - sectie ND (pensioen)
Mej. H. Kloeseman - sectie CC
Mej. B. C. Janzen - sectie CC
Mej. K. van Es - sectie SL
H. Verbeek - sectie MA
Mej. M. M. L. Clarke - sectie CC
Mej. G. G. Saris - sectie SG
H. A. J. Weyenhoven - sectie MD
Ir. J. Tanis - sectie NB (overgeplaatst naar Shell Tankers Ltd., Londen)
H. den Ouden - sectie ND (overgeplaatst naar de vloot)

Overgeplaatst :

1.3.1962: Mej. M. C. J. Kelder van CC naar BH
P. J. Huigen van CC naar MD

Jubilea :

1.3.1962: J. H. Bruijn - sectie SL - 15 jaar
J. T. J. H. van Gestel - sectie CD - 15 jaar
3.3.1962: Mr. H. Muller - 10 jaar
11.3.1962: A. Roest - sectie CD - 15 jaar

doe mee aan de fotowedstrijd