

# tussen schip en ka

TWEDE JAARGANG  
No. 8 — APRIL 1963

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

Hotel Curaçao Intercontinental te Willemstad (foto kapt. W. J. A. J. Peeters).



## Afscheid van de heer B. J. Jaquet

Op vrijdag 8 maart jl. verzamelde een groot gedeelte van het kantoorpersoneel zich in de lunchkamer om afscheid te nemen van de heer B. J. Jaquet, die wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst der Maatschappij ging verlaten.

Nadat de heer Prause, chef van de afdeling F.A., onder wie de scheidende als chef van de Sectie C.C. had geressorteed, de heer en mevrouw Jaquet, met hun dochter, had welkom geheten, releveerde spreker dat de heer Jaquet vanwege zijn organisatorische gaven dikwijls de leidende persoon was geweest van een feestcomité, doch dat voor deze dag een ander comité hem tot „lijdend voorwerp” had gemaakt.

De gehele carrière — in 1928 zette de heer Jaquet de eerste stap op het correspondentiepad bij de B.P.M. — was gekenmerkt door dienstverlening in de ruimste zin van het woord.

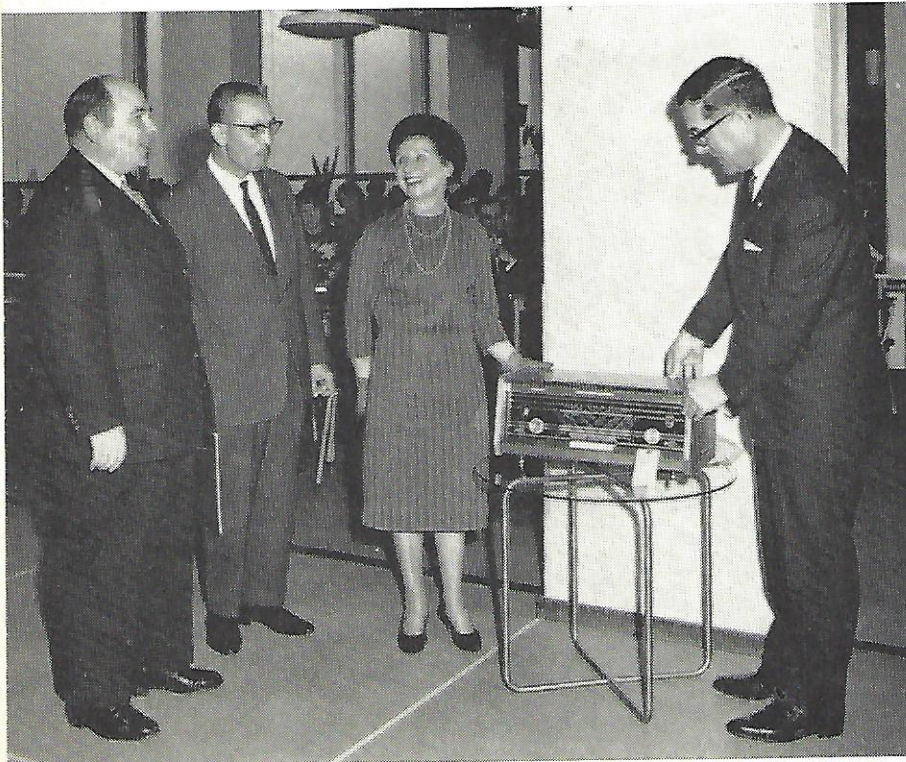
„Op welke stoel of op welk kantoor U ook heeft gezeten” — aldus spreker — „altijd bestond Uw werkzaam leven uit het verlenen van diensten aan anderen: of ze nu met een taalkundig probleem kwamen, of met de vraag om iets binnen schier onmogelijk-korte tijd te doen typen, met behulp van Uw dames wist U het te klaren.” Wat dat aangaat, had de heer Jaquet altijd ook de zorgen van vele dames moeten delen, maar nu was dan toch de tijd gekomen dat hij slechts de zorg van één, namelijk van zijn echtgenote, hoefde te delen.

De heer Prause bedankte de heer Jaquet namens de Directie voor al hetgeen hij in zijn loopbaan voor de Shell en voor zijn collega's had gedaan, alsmede voor de wijze waarop hij erin was geslaagd, zijn stempel te drukken op de C.C., zodat mocht worden vertrouwd, dat met het heengaan van een van de oude

garde, de nieuwe garde er in zou slagen de dienstverlening op dezelfde voet voort te zetten. Mede wilde hij in het dankwoord mevrouw Jaquet betrekken, gezien de steun die zij in al die jaren voor haar man was geweest. Hij wenste beiden nog een lang en gelukkig leven toe, waarin de hobby van de heer Jaquet, namelijk „reizen en trekken” ongetwijfeld een belangrijke rol zal spelen.

Namens alle collega's van F.A. nam vervolgens de heer M. M. de Zwaan, die thans de leiding van de C.C. heeft, het woord, die, zoals hij het uitdrukte, het accent meer op het persoonlijke aspect wilde leggen. Spreker belichtte in het bijzonder de faam van de scheidende op het gebied van de talen, alsmede de kennis die hij bezit op welhaast ieder gebied, of het nu technisch, economisch of wat ook is. Dat deze faam ook tot buiten de Maatschappij was doorgedrongen, mocht wel blijken uit de vooraanstaande plaats die de heer Jaquet innam in examencommissies alsmede uit de erkentelijkheid die in regeringskringen werd betuigd voor het door hem verrichte vertaalwerk. Valt het te verwonderen dat, toen men naar iemand zocht aan wie de geschiedschrijving der Nederlandse Shell-vloot kon worden opgedragen, de keus op de heer Jaquet viel?

Spreker besloot met de opmerking, dat de scheidende in de loop van de tijd heel wat „schonen” — zoals hij de hem assisterende dames steevast noemde, om niet in de war te raken met de steeds wisselende namen — had zien komen en gaan, doch dat nu de tijd voor hém was gekomen. Om het afscheid wat lichter te maken, wilde hij de heer Jaquet namens de collega's een geschenk aanbieden,



*De aanbidding van het geschenk.  
V.l.n.r. Hr. Th. F. Prause, Hr. B. J. Jaquet, Mevr. F. B. J. Jaquet-Spielberg en Hr. M. M. de Zwaan.*

waarbij de keus was gevallen op een radio.

Nadat de heer Jaquet en de zijnen het geschenk bewonderd hadden, trad hij naar voren voor zijn afscheidswoord. Hij bekende volmondig nooit erg bescheiden te zijn geweest, maar toch niet had geweten, dat hij zóveel goede woorden had verdiend. Dat hij een radio had gekregen verlichtte voor hem niet alleen het afscheid, doch ook de arbeid die hij tot dan toe had gehad om, wanneer hij thuis in een andere kamer ging zitten, steeds zijn radio te moeten meeslepen.

Met een hartelijk woord van dank voor alle goede woorden en wensen, alsmede voor de vriendschap die hij in de loop der jaren had mogen ondervinden, besloot spreker met alle aanwezigen het succes toe te wensen dat zij verdienden.

Velen namen hierna de gelegenheid waar de scheidende, alsmede zijn vrouw en dochter, de hand te drukken.

Onvermeld bleef nog dat de heer Jaquet ook als redacteur van „Van en Voor de Vloot” en van „Tussen Schip en Ka” zijn sporen verdiend heeft. De redactie van dit maandblad wil dan ook dit verslag niet besluiten, alvorens haar oud-medewerker nog tal van gelukkige jaren in goede gezondheid te midden van allen die hem lief zijn, te hebben toegewenst.

*De heer Jaquet stelt een aantal „schonen”, die aan zijn zorgen waren toevertrouwd, aan zijn echtgenote voor.*



*De heer Jaquet tijdens zijn afscheidswoord.*



Een pensionering heeft twee kanten: een mooie kant van vrijheid om te doen en te laten waar men zin in heeft; een minder aangename kant, doordat men afscheid moet nemen van de vele vrienden en sympathieke medewerkers die men zich in de loop der jaren heeft verworven. De meesten van deze vrienden en medewerkers, ook de Directie, hebben mij het afscheid op 8 maart jl. lichter gemaakt met hun prettig aandoende belangstelling. Opnieuw moge ik daarvoor, ook namens mijn vrouw, dank betuigen.

Diegenen mijner vrienden die om de een of andere reden niet aanwezig konden zijn, wens ik gaarne hierbij de vervulling van hun verwachtingen voor de toekomst toe, zoals zij dat — naar ik mag aannemen — mij toewensen.

B. J. JAQUET

# IDEEËNBUS

Gedurende 1962 werden vijftig ideeën van onze schepen ontvangen en twee van de Nederlandse demise-managed schepen. De hieronder genoemde ideeën kwamen voor een beloning in aanmerking.

IDEE no. 158  
van 3e wtk.  
M. C. LABAN

De heer Laban maakte een ontwerp waarbij (a/b „Sepia“-klasse) de twee verdamper gecombineerd worden op één verdamper-distiller (welke met hoofdcondensaat gekoeld wordt) met één breinpomp, één condensaatpomp en één salinometer. Dit systeem zou bij nieuw te bouwen schepen het voordeel van lagere aanschaffingskosten opleveren en bovendien zou het onmogelijk worden om zeewater in het condensaatstelsel van de verdamper te krijgen.

Hoewel praktisch zeer wel uit te voeren, werd op grond van diverse bezwaren besloten dit idee niet in praktijk te brengen. Als belangrijkste nadelen werden vermeld dat de bedrijfszekerheid thans hoger is (twee onafhankelijke units in plaats van één) en dat men (b.v. na een dokking) geen water kan maken zodra men zonder gedistilleerd water komt te zitten.

De Ideeënbusscommissie kende een beloning toe om uitdrukking te geven aan haar waardering voor de kundige wijze waarop dit goed doordachte idee werd uitgewerkt.

IDEE no. 179  
van hwtk.  
J. J. DE JONGE

Dit idee geeft een manier aan waarop tijdens het reinigen der tanks aan boord van grote schepen voor het verwarmen van het voedingwater behalve aftapstoom (hetgeen niet voldoende calorieën kan leveren) tevens de afgewerkte stoom van de Butterworthturbine kan worden benut, teneinde de ketelbelasting te verminderen. Bovendien kan een belangrijke hoeveelheid warmte bespaard worden door de Butterworthpomp water van de uitlaatcirculatie te laten betrekken.

Hoewel dit idee nog in studie is, heeft de Commissie gemeend reeds nu een beloning te moeten toekennen, gezien het feit dat de heer De Jonge blijkt geeft van bijzondere interesse in de economische gang van zaken aan boord en een praktisch mogelijke verbetering aan de hand heeft gedaan.

IDEE no. 186  
van 4e wtk.  
T. J. VELDMAN

Teneinde te voorkomen dat surplusstoom naar de condenser gevoerd moet worden, stelde inzender voor om de afgewerkte stoomdruk van de turbo alternator zodanig op te voeren, dat deze surplusstoom nog benut kan worden in de lagedrukturbine. Diverse bezwaren, waarvan als voornaamste genoemd wordt een gecompliceerd pijpleidingsstelsel met kostbare automatische apparatuur, heeft tot de beslissing geleid het idee niet toe te passen.

Daar dit voorstel getuigde van gedegen kennis van dit onderdeel en toegelicht werd met gedetailleerde tekeningen, heeft de Commissie een beloning toegekend.

IDEE no. 197  
van kapt.  
L. Th. BEERENS  
(gezagvoerder  
s.s. Ameland)

De heer Beerens vestigde de aandacht op een regeling in het Internationale Postverkeer, waarbij het mogelijk is om bepaalde formulieren (zonder begeleidende brief) naar het kantoor te Londen/Rotterdam te verzenden als "second class airmail" (in Nederland genaamd „luchtpost akten" of „luchtpost documenten"). Daardoor worden uiteraard belangrijk lagere porto-kosten betaald dan bij verzending als „luchtpost brief".

Deze porto-kosten worden namelijk door scheepsagenten aan Londen/Rotterdam doorbelast.

In principe werd dit idee goedgekeurd en werd de heer Beerens een beloning toegekend.

De Ideeënbusscommissie onderzoekt thans of in het algemeen in diverse landen door de post- autoriteiten eenzelfde interpretatie wordt gegeven aan genoemde regeling als door de P.T.T. in Nederland en Engeland.

*Voor elk der bovenstaande ideeën werd een beloning van £ 5 toegekend. Zodra van de Ideeënbusscommissie nadere gegevens ontvangen zijn omtrent de nog in behandeling zijnde ideeën, komen wij hierop terug.*  
A.D.



## MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

### *Walorganisatie*

Met ingang van 1 maart jl. werd de sectie A.Z. opgeheven. Op dezelfde datum werd opgericht de sectie „Organisatie en Produktiviteit” (O.P.).

De heer C. Plomp, ex-chef A.Z., is belast met de leiding van de sectie O.P., hij zal rechtstreeks aan de Directeur rapporteren.

De sectie O.P. heeft tot taak de bedrijfsleiding te adviseren inzake efficiency op elk activiteitsgebied van kantoor en vloot, met uitzondering van het gebied van de financiële administratie.

## VLOOTSTAFCURSUS

Aan de vlootstafcursus welke van 4 t/m 11 maart 1963 werd gehouden, werd door 16 officieren deelgenomen.

Op de foto v.l.n.r.: Kapt. J. Boersma (cursusleider), W. Welbie (2e stuurman), T. Borsboom (2e stuurman), A. Spuybroek (3e werktuigkundige), T. C. F. Bijkerk, F. in 't Veld en W. A. van Rooijen (allen 2e werktuigkundigen), P. C. Bays (3e stuurman), J. Verhoeven (1e stuurman), J. C. Looy (4e werktuigkundige), H. Edens (2e stuurman), J. Prins (hoofdwerktuigkundige), N. J. S. Weel (2e werktuigkundige), H. van Klaveren (3e werktuigkundige), H. H. van Roest en L. J. Hirs (beiden 3e stuurlieden), M. Pronk (Sectie RC) en E. Q. Abbas (3e stuurman).

### Redactiecommissie :

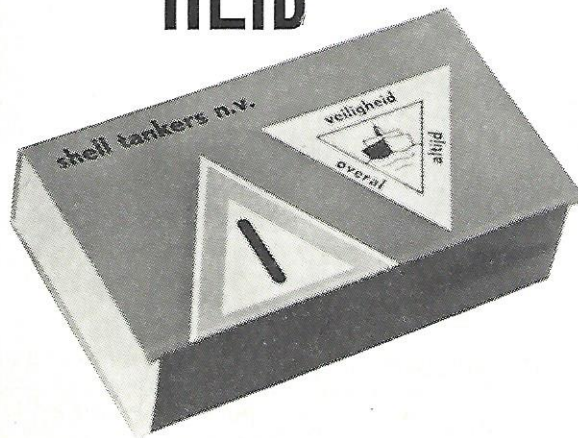
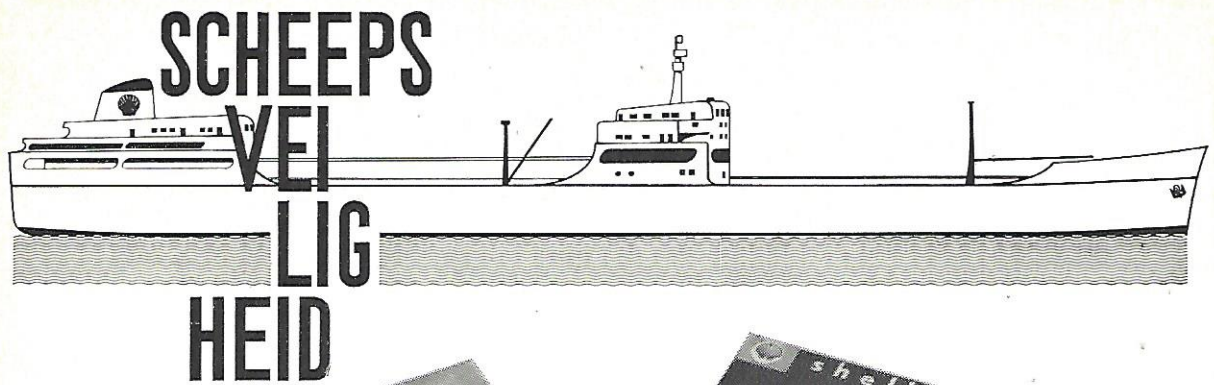
I. J. A. van Dommelen  
G. H. van Leeuwen  
J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)  
K. G. Visser  
W. N. Wouters

## tussen schip en ka

### Administratie :

Mej. J. F. Schilt

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



Bovenstaande foto's tonen U de nieuwe luciferdozen, die vanaf 1 april jl. op de vloot in gebruik zijn genomen. Uit veiligheidsoverwegingen is de wekelijkse verstrekking van 2 doosjes per persoon gestaakt; naar behoefte zal nu maximaal 1 grote doos per persoon per maand verstrekt worden. Deze grote doos heeft een inhoud gelijk aan 8 doosjes. Hiermede wordt het onbewust bij zich dragen van lucifers aan dek, op installaties enz. voorkomen, daar dit met deze grote doos onmogelijk is.

Naar aanleiding van het Scheepsveiligheidsartikel „Gassen”, opgenomen in het februari-nummer van dit blad, ontvingen wij commentaar van één onzer lezers.

In het artikel komt de zin voor: „Tevens moet de ruimte geregeld met de explosiemeter getest worden, om ervan overtuigd te zijn, dat de mensen die in de pompkamer afdalen, geen gevaar lopen.”

Wij willen er de aandacht op vestigen, dat explosiemeters slechts bedoeld zijn als algemeen aanwijsinstrument van *brandbaar gas* en dus gebruikt worden om de aanwezigheid van *brandbare gassen en dampen op te sporen*.

Met ingang van 1 maart jl. is de heer I. J. Hooftman, naast zijn functie bij de N.B., toegevoegd aan de sectie S.V. voor technische aangelegenheden in verband met de Scheepsveiligheid.



## ONZE VLOOT-JUBILARIS

**F. J. NIEUWENHUIS**  
Gezagvoerder  
1938 — 2-4 — 1963

### BIJ DE FOTO'S:

Links boven: Onder het toezien van mevrouw A. G. Meleinden Heyer bevestigt onze directeur het embleem op de revers van hoofdwerktuigkundige J. Melein.

Rechts boven: Met van links naar rechts mevrouw P. M. Weel-Lammers van Toorenborg, mevrouw A. G. Beets-Brugman en hoofdwerktuigkundige W. Beets als toeschouwers, schudt de heer Rodenburg hoofdwerktuigkundige G. C. Lucassen de hand.

Links onder: De heer Rodenburg complimenteert 2e werktuigkundige N. J. S. Weel en mevrouw P. M. Weel-Lammers van Toorenborg.

Rechts onder: Ook de heer Van den Belt feliciteerde de jubilarissen en hun echtgenoten. Van links naar rechts hoofdwerktuigkundige W. Beets, mevrouw A. G. Meleinden Heyer, hoofdwerktuigkundige J. Melein, mevrouw O. M. Bravenboer-Teal en hoofdwerktuigkundige G. Bravenboer.

# ZES ZILVEREN VLOOTJUBILARISSEN

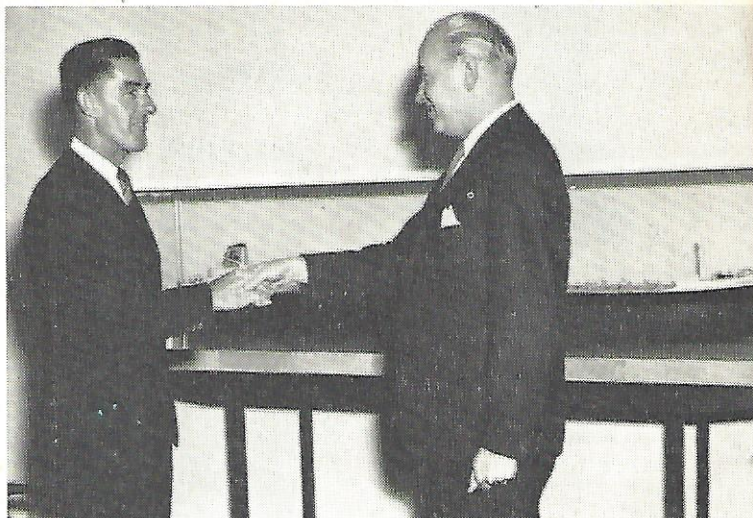
met gouden shell-emblemen getooid

Op maandag, 18 februari jl. werden door de Directie aan de hoofdwerktuigkundigen W. Beets, G. C. Lucassen, G. Bravenboer, J. Melein en 2e werktuigkundige N. J. S. Weel Shell-emblemen voor 25 jaar dienst uitgereikt.

Dit geschiedde op deze datum, aangezien genoemde officieren ten tijde van hun jubileum op de vloot dienst deden.

Behalve mevrouw Lucassen, die door ziekte verhinderd was aan de invitatie gevolg te geven, waren de echtgenoten van deze officieren eveneens aanwezig, en wij drukken hierbij enige foto's af die bij deze gelegenheid werden gemaakt.

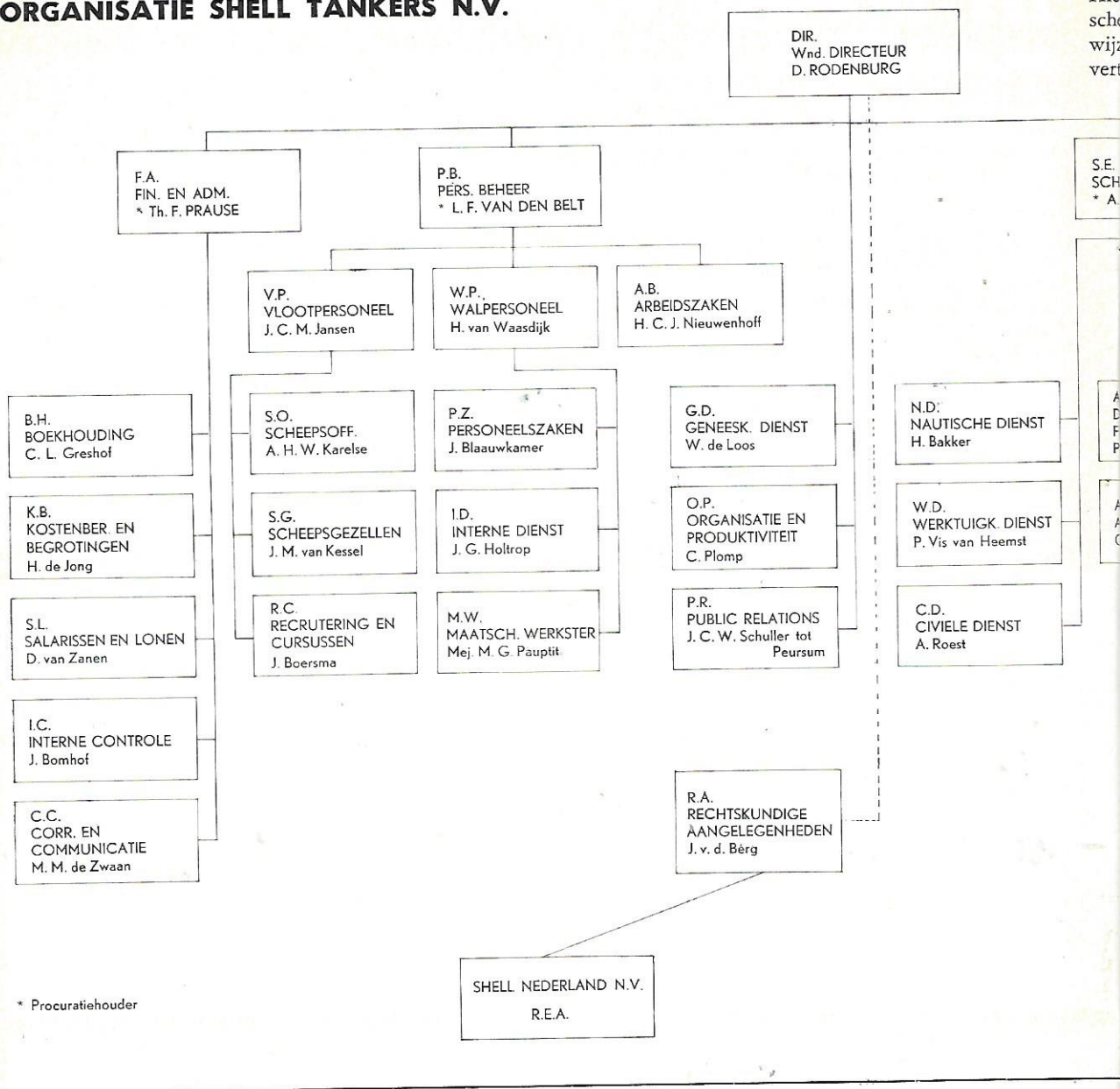
Op 4 maart d.o.v. was kapitein A. Verkerk met verlof, en aangezien hij die dag het feit herdacht dat hij een kwart eeuw geleden bij onze Maatschappij in dienst trad, werd hij met zijn echtgenote door de Directie uitgenodigd op deze datum voor een zelfde ceremonieel ten kantore te komen.



De heer Rodenburg feliciteert kapitein A. Verkerk. Op de achtergrond het model van de „VIANA”, van welk schip laatstgenoemde kort tevoren voor verlof was afgelost.



# ORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.



## MET PENSOEN:

H. M. VAN DER STEEN - *Hoofdwerktuigkundige* (15-11-34 — 31-3-63)

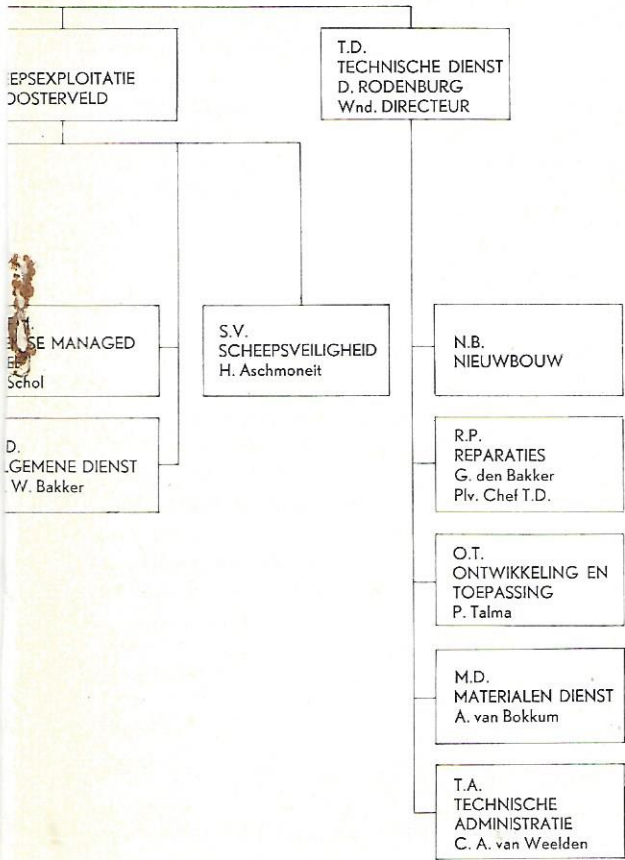
Vanaf deze plaats nemen wij ditmaal afscheid van hoofdwerktuigkundige H. M. van der Steen, die met ingang van 1 april 1963 de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen heeft verlaten.

Hiermede is een loopbaan afgesloten die op 15 november 1934 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij een aanvang nam.

Na in 1937/38 zijn eerste verlof in Nederland te hebben doorgebracht, keerde de heer Van der Steen naar Curaçao terug en deed ook gedurende de oorlogsjaren op de vloot aldaar dienst. Na de oorlog verbleef hij nog lange tijd in het Caraïbische gebied en keerde eerst in januari 1957 de West definitief de rug toe.



bij publiceren wij, als laatste in de serie van organisatie-  
ma's, het schema van Shell Tankers N.V. Alle mutaties en  
igingen die hebben plaatsgevonden, mede als gevolg van het  
rek van de heer E. H. Larive, zijn hierin verwerkt.



Rotterdam, maart 1963

Op 1 januari 1959 volgde zijn aanstelling als hoofdwerktuig-  
kundige en op 22 februari van dat jaar werd hij als zodanig  
op de „Kalydon” te werk gesteld.  
Met enige onderbrekingen voor verlof heeft hij op dit schip  
dienst gedaan tot 19 september 1962, op welke datum hij  
het te Lissabon voor de laatste maal verliet.  
Wij hopen dat de heer Van der Steen nog vele jaren van  
een welverdiende rust mag genieten te midden van allen die  
hem dierbaar zijn.

## ONZE WAL- JUBILARISSSEN



K. J. HELLER  
Sectie ND  
1938 — 14-3 — 1963



C. M. A. DE GOEY  
Sectie CC  
1953 — 1-3 — 1963

## UIT DE WERELD VAN DE OLIE 1962 een recordjaar.

De stijging van de wereldproductie van ruwe olie, welke het afgelopen jaar 91 miljoen ton bedroeg, is tot dusverre de grootste in de geschiedenis van deze industrie. In dat jaar is een record productie van 1200 miljoen ton bereikt, ruim 8% meer dan in 1961. De "Petroleum Press Service" wees er op dat de omvang van deze produktiestijging het duidelijkst tot uitdrukking komt wanneer men in aanmerking neemt, dat deze toeneming bijna even groot is als de jaarproductie van Kuwait, de grootste producent in het Midden-Oosten. Tot deze vermeerdering van 91 miljoen ton hebben de landen in het Midden-Oosten, met een gezamenlijke productie van 301 miljoen ton, 27 miljoen ton bijgedragen; Rusland nam 20 miljoen ton voor haar rekening en Venezuela 14½ miljoen ton. De Venezolaanse productie steeg verleden jaar zelfs met 9,3%, waardoor de 166 miljoen ton overschreden werd: iets meer dan de helft van de totale productie van het gehele Midden-Oosten.

De productie in Afrika, slechts enkele jaren geleden nog te verwaarlozen, bedroeg verleden jaar ongeveer 35 miljoen ton, dank zij de zeer grote produktieverhoging in de Algerijnse Sahara en Libië en de gestadig toenemende productie in Nigeria. In de afgelopen 5 jaar is voor het eerst olie geproduceerd in 6 nieuwe gebieden: in Gabon in 1957, de Sahara en Nigeria in 1958, Libië en Kongo (voormalig Frans gebied) in 1960 en Abu Dhabi in 1962.



# MATERIALENDIENST

## I — INLEIDING

Ofschoon op de Senior Vlootstafcursussen iets over de Materialendienst werd verteld, bestaat er wellicht ook bij de jongere officieren op onze vloot belangstelling om in een beknopt overzicht een indruk te krijgen van taak en werkwijze van deze sectie, ressorterend onder de Technische Dienst.

De M.D. fungeert als inkooporgaan voor de vloot; hier worden dus de verbruiksgoederen, uitrustingsstukken en reservedelen besteld. Het is een commercieel-administratieve sectie, welke diensten verleent t.b.v. de schepen en naar buiten relaties met de leveranciers onderhoudt. Naast de inkoopfunctie regelt M.D. voorts de aflevering resp. verscheping van de door haar bestelde scheeps-materialen; door deze combinatie van taken berust de materiaalvoorziening van de vloot bij deze dienst.

Uit de aard der zaak bestaan er nauwe interne contacten tussen M.D. en de vaksecties N.D., W.D. en C.D., alsmede sectie N.B. voor de eerste uitrusting van nieuwbouw-schepen. Eerstgenoemde drie secties adviseren M.D. meer speciaal waar het de materiële uitrusting van de door haar behartigde scheepsdienst betreft, d.w.z. omtrent praktische bruikbaarheid en kwantiteit der te bestellen materialen. Kwaliteitsbeoordeling vindt zoveel mogelijk in onderling overleg plaats, zeker indien aanschaffing van belangrijke posten van uitrusting of apparatuur wordt overwogen. Kwaliteit en kosten worden tegen elkaar afgewogen, waarna M.D. de leveranciers selecteert.

Alle scheepsaanvragen worden per dienst door N.D., W.D. en C.D. gecontroleerd, alvorens ze door M.D. in bestelorders worden omgezet. Dit houdt in, dat de kwantitatieve controle bij de vaksecties berust; deze secties beschikken namelijk over employés, aan wie de fysieke controle van de voorraden aan boord is opgedragen.

## II — ORGANISATIE

De Materialendienst is onderverdeeld in twee subsecties:

- a) *sub-sectie Inkoop/Stocks*  
Inkoop dek- / civiele-dienstgoederen  
Inkoop machinekamer-goederen  
Inkoop onderdelen  
Inkoop en administratie walvoorraad
- b) *sub-sectie Expeditie & Factuurcontrole*  
Expeditie-werkzaamheden  
Controle van leveranciersfacturen, vracht- en expeditienota's.

Deze indeling biedt het voordeel van specialisatie, terwijl toch binnen elke subsectie flexibiliteit kan worden betracht door de mensen met elkaars werk vertrouwd te doen raken.

*Wij hebben het voornemen om, te beginnen met dit nummer van „Tussen Schip en Ka”, successievelijk enkele secties „onder de loep” te nemen. Dat wil zeggen dat wij in kort bestek inzicht willen verschaffen in de werkzaamheden die door deze secties worden verricht, mede gezien in het licht van de wisselwerking met de vloot.*

*Mocht de inhoud bij onze zeetvarenden tot vragen aanleiding geven, aarzelt dan niet deze bij ons naar voren te brengen. Immers, een volledig begrip van „het hoe en waarom” is in het belang van alle betrokken partijen.*

*Voor zover een vraag daartoe aanleiding geeft, zal deze, naast een persoonlijke beantwoording, in dit blad worden behandeld.*

*Brieven naar aanleiding van dit eerste artikel, waarin onze Materialendienst onder de loep wordt genomen, kunnen rechtstreeks aan de chef van deze dienst gericht worden.*

## III — MATERIAALAANVRAGEN — BESTELORDERS

Wanneer de scheepsaanvragen op kantoor binnenkomen, worden deze op de M.D. eerst van een doorlopend indentnummer voorzien. Er bestaat voor elke scheepsdienst een serie indentnummers voor verbruiksartikelen en uitrusting, alsmede een afzonderlijke serie

voor reservedelen. Na controle door N.D., W.D. of C.D. worden de aanvragen door M.D. in bestelorders omgezet. Van elke bestelorder wordt een kopie naar het schip gezonden om de aanvrager ervan in kennis te stellen dat door het kantoor actie is genomen op zijn aanvraag en ook om herhaling van aanvragen te voorkomen. Tevens kan de aanvrager vaststellen in hoeverre zijn aanvraag door de betrokken vaksectie is goedgekeurd. Deze (rose) orderkopie dient zuiver ter informatie en is niet bedoeld als scheepsreçu.

Het ordernummer zoals dit links bovenaan op de scheepskopie is vermeld, bestaat uit: indentnummer, scheepsnaam en volgnummer. Aangezien praktisch elke indent wat de te leveren posten betreft uiteenvalt in een aantal bestelorders, heeft M.D. aan elke bestelorder een volgnummer gegeven. Op deze wijze kan voor elke aanvraag worden aangegeven hoeveel bestelorders daarvoor moesten worden uitgeschreven.

De indent- en ordernummering verschaft ons aardig statistisch materiaal; het vertelt ons namelijk hoeveel scheepsaanvragen in een bepaalde periode zijn behandeld en hoeveel bestelorders daaruit resulteerden. Dit is ten eerste van belang voor een juiste personeelsbezetting, maar bovendien kan op redelijke basis worden vastgesteld welk aandeel in de kantoorkosten van M.D. aan andere groepsmaatschappijen, waarvoor M.D. werkzaamheden heeft verricht, dient te worden belast.

De codenummers welke links voor elke post op de bestelorders zijn vermeld, dienen voor intern gebruik op kantoor (kostensplitsing) en hebben geen enkele relatie met de inventarisnummers, aangegeven in de tot dusver gebezigde inventaris-/aanvraagboeken.

#### IV — POLICY BIJ INKOOPT

Voor de schepen is een uitgebreid assortiment verbruiksartikelen nodig, ofschoon per schip individueel veelal kleinere hoeveelheden van elk artikel geleverd dienen te worden. Voor deze leveranties wordt zoveel mogelijk de collecterende handel ingeschakeld, d.w.z. scheepshandelaren die een groot aantal artikelen in voorraad houden en die aan de leverantie tevens de service van aflevering aan boord verbinden. Service speelt bij scheepsleveranties, die zonodig ook op ongezette tijden verricht moeten worden, een belangrijke rol, vooral nu de af te leggen afstanden (Botlek - Europoort) langer worden. Transport wordt dus een steeds zwaardere kostenfactor, die het prijsniveau ongunstig beïnvloedt. Hier staat tegenover, dat het aanhouden van eigen magazijnen met eigen vervoer bij het huidige kostenpeil nog duurder zou zijn.

Voor belangrijke posten, zoals verf, touwwerk, textiel, glas- en aardewerk, gereedschappen, veiligheidsapparatuur, e.d. wordt rechtstreeks offerte gevraagd aan fabrikanten of groothandelaren, daar dit financieel de meeste voordelen biedt. Bovendien betreft het hier opdrachten van dusdanige omvang en waarde, dat het voor de

### telefoongesprek in Londen

Hello, are you there?  
Yes, who are you, please?  
Watt.  
What's your name?  
Watt's my name.  
Yes, what is your name?  
My name is John Watt.  
John what?  
Yes.  
??? I'll call on you this afternoon.  
All right, are you Jones?  
No, I'm Knott.  
Will you tell me your name then?  
Will Knott.  
Why not?  
My name is Knott.  
Not what?  
Not Watt. Knott.  
What?

producenten of groothandel aantrekkelijk is aan ons als consument direct te leveren, hetzij rechtstreeks aan de schepen of via de walvoorraad.

Prijscontrole wordt uitgeoefend :

- 1) direct, aan de hand van ingediende prijslijsten en vergelijkende offertes;
- 2) indirect, door het regelmatig volgen van de marktprijzen der voorraamste metalen en grondstoffen.

Grote voordelen zijn verbonden aan standaardisatie, m.a.w. de aanwending van produkten van genormaliseerde kwaliteit en uitvoering:

- a) kunnen bij aankoop van genormaliseerde artikelen (hetzij in grote hoeveelheden ineens of indien regelmatige afname verzekerd is) aanmerkelijk lagere prijzen bedongen worden;
- b) zijn de leveranciers bekend met de wensen van afnemers, omdat fabrieksmerken en type-aanduiding zijn vastgelegd; daardoor minder kans op dispuuten over kwaliteit, uitvoering, maten e.d.;
- c) werkt het personeel met materialen van dezelfde kwaliteit en uitvoering (b.v. gereedschappen), waardoor de praktische bruikbaarheid wordt verhoogd;
- d) bestaat de mogelijkheid, speciaal bij onderdelen, van verwisselbaarheid tussen schepen met dezelfde installaties;
- e) kan bij centrale voorraadvorming worden volstaan met een minder uitgebreide reeks artikelen.

## V — VOORRAAD IN WALDEPOTS

Deze voorraad, hoofdzakelijk bestaande uit essentiële onderdelen en zware materialen als scheepsschroeven, schroefassen, ankers en kettingen, is principieel bedoeld als een noodvoorraad. Dit betekent dat slechts die onderdelen en materialen in voorraad worden gehouden, welke essentieel zijn voor een ongestoorde vaart van onze schepen, terwijl met de aanschaffing ervan een langere leveringstijd gemoeid is. Het is een ijzeren voorraad, dus weinig verandering in de totale omvang en waarde, tenzij aanvulling nodig is voor nieuwe scheepsklassen of afvoer van surplus onderdelen in verband met verkoop van oude schepen.

De sectie R.P. bepaalt in overleg met W.D. welke onderdelen uit technisch oogpunt noodzakelijk zijn, terwijl voor de in voorraad te nemen aantallen de afnamefrequentie in vorige jaren als grondslag wordt genomen.

Er wordt natuurlijk gestreefd naar minimale voorraadvorming, omdat met deze aankopen vaak grote investeringen zijn gemoeid. De voorraden worden aangelegd per scheepsklasse (uitgezonderd de onderdelen die meer algemeen bruikbaar zijn, b.v. voor hulpwerktuigen), zodat de grootte van een klasse schepen van directe invloed is op de aan te houden walreserve.

M.D. voert de voorraad-administratie, verzorgt de bescheiden nodig voor boekingsdoeleinden, maakt periodiek specificaties per depot van de waarde der opgeslagen goederen en stelt aan het einde van elk jaar depotbewijzen van alle aanwezige onderdelen en materialen op, ter verificatie en aftekening door de depothouders. Voorts plaatst M.D. de bestellingen voor aanvulling van de voorraad.

Behalve nieuwe onderdelen welke voor de walvoorraad worden besteld, komen bij dokkingen defecte onderdelen vrij waarvan de conditie nog dusdanig kan zijn, dat reparatie technisch en economisch verantwoord is. R.P. verstrekt aan M.D. opgave van zulke onderdelen, waarna M.D. (na informatie van geschatte reparatiekosten) reparatie-orders uitschrijft. De gerepareerde onderdelen worden tegen een gereduceerde waarde aan de voorraad toegevoegd en op dezelfde wijze in het kaartsysteem geregistreerd als bij nieuwe materialen gebruikelijk is.

Naast scheepsonderdelen omvat deze voorraad linnengoederen, bestek, serviesgoed, geijkte thermometers en hydrometers, maatschappij-drukwerken en schrijfbehoeften.

De voorraad is voor een belangrijk deel geconcentreerd te Pernis, uitgezonderd bij Werkspoor bestelde onderdelen en zware stukken (boven 5000 kg) die bij de diverse fabrikanten of werven liggen opgeslagen.

De schepen worden individueel voor de leveranties uit de voorraad belast, behalve voor stockgoederen met een geringe waarde, waarvan de kosten over de schepen worden omgeslagen.

## VI — EXPEDITIE EN FACTUURCONTROLE

De expeditie-werkzaamheden sluiten aan op die van de inkopers, voor zover het goederen betreft die door hen in Nederland of een ander continentaal land zijn besteld. Voor de via Shell Tankers Ltd. in Engeland bestelde materialen neemt Londen de expeditie over, met advies aan M.D. De sub-sectie Expeditie zorgt ervoor dat de bestelde materialen, zodra gereed, bij eerste gelegenheid aan de schepen worden afgeleverd, resp. naar een bui-

OP ZATERDAG 25 MEI A.S. ZAL VAN 20.00 UUR TOT 24.00 UUR HET JAARLIJKSE

## CABARET - DANSANT

VOOR DE LEDEN VAN DE O.V.S.T. GEHOUDEN WORDEN

Alle leden van de O.V.S.T. zijn dan van harte welkom in het Shell-Gebouw te Rotterdam (9e verdieping).

Het cabaret-gedeelte van de avond zal verzorgd worden door:

- ★ HET LEEDY TRIO
- ★ RIA KUIKEN
- ★ NICKY NOBLE

Voor de muziek zal

HET ORKEST VAN GEORGE AMELUNG  
zorgen.

Kaarten (kosteloos) kunnen aangevraagd worden bij het Secretariaat van de O.V.S.T., p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam, (tel. 010-132500, toestel 250).

WIJ REKENEN OP UW KOMST!

*Op 21 februari jl. trad onze oud-gezagvoerder A. J. Konings, die in 1940 werd gepensioneerd, op als gastspreker in het vlaggeschip-programma van Radio Nederland Wereldomroep.*

*In een vraaggesprek met de heer A. W. Ph. Weitzel haalde hij op boeiende wijze herinneringen op uit de jaren 1908 tot 1940, toen hij op Nederlandse Groeps-tankers voer.*

*Een en ander vond plaats in verband met het feit dat N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” (later Shell Tankers N.V.) ongeveer vijftig jaar geleden werd opgericht.*



tenlandse aanloophaven worden verscheept. In urgente gevallen (voornamelijk onderdelen) wordt in overleg met W.D. verzending per vliegtuig geregeld. In het algemeen wordt getracht gereed gekomen reservedelen zoveel mogelijk in Nederlandse of Engelse havens te doen afleveren om de vrachtkosten laag te houden. Bovendien worden de periodieke dokkingen benut om aangevraagde reservedelen aan boord te plaatsen, zoveel mogelijk bij het begin der reparaties. Schepen waarvan bekend is dat zij langere tijd in een bepaald gebied dienst doen, ontvangen hun onderdelen in centrale aanloophavens, zoals Curaçao en Singapore.

De aflevering van dokstores te Rotterdam en Amsterdam wordt op instructie van M.D. door de betrokken leveranciers zelf verzorgd (kleine zendingen eventueel gecombineerd via de scheepsagenten). Aangezien de aflevering van dokstores nogal eens moeilijkheden met zich brengt, zal M.D. voortaan contact opnemen met de eerste stuurman, die in overleg met de 2e wtk. gunstige data voor aflevering vaststelt en deze opgeeft aan M.D. Hiermede zal dan zoveel mogelijk rekening worden gehouden, mits voldoende tijd beschikbaar is. Voor het aan boord plaatsen der dokstores (onze leveringsconditie luidt f.o.b.) moet voor grotere partijen meestal gebruik gemaakt worden van een kraan van de werf, terwijl voor het opslaan in de magazijnen de nodige hulp (bijwerkers) wordt verstrekt door bemiddeling van sectie S.G.

M.D./Expeditie houdt van elke aflevering of verschee-

ping aantekening op de kopie-orders in de expeditie-dossiers, welke per schip zijn ingericht. Bovendien worden in een afzonderlijk register meer gedetailleerde gegevens omtrent verschepingen en luchtvrachtverzendingen bijgehouden, zoals aantal colli, gewichten en afmetingen, berekende vrachtkosten en datum van terugontvangst der scheepsreçu's.

De factuurcontrole vormt het sluitstuk van de diverse handelingen van M.D. Alle rekeningen betreffende leveranties aan de schepen in Nederland en verzendingen naar het buitenland komen samen bij sub-sectie Expeditie en factuurcontrole, waar aan de hand van de in de bestelorders vermelde prijzen resp. „geprijsde” orderbevestigingen de facturen worden gecontroleerd en ter betaling worden doorgezonden naar de boekhouding. In principe worden rekeningen slechts dan ter betaling doorgegeven, indien een ontvangstbewijs, getekend door een der officieren van de dienst waarvoor de goederen bestemd zijn, in ons bezit is. Bij verschepingen is het „schoon” connossement het bewijs dat de goederen „in apparent good order and condition” ten vervoer zijn aangeleverd, zodat betaling op grond van de leveringsconditie f.o.b. Amsterdam/Rotterdam dan reeds plaatsvindt. Dit geeft ons echter niet de zekerheid dat de verscheepte goederen ook in goede conditie aan boord van onze tankers worden ontvangen. De scheepsagenten, aan wie de goederen zijn geconsigneerd, ontvangen per luchtpost een verschepingsspecificatie met als bijlagen het tweede verhandelbare exemplaar van het connosse-

ment en kopieën van de leveranciersfacturen. Zij zenden aan M.D. zo spoedig mogelijk bericht van aflevering aan boord van het aantal colli, vermeld in het connossement. Voorts wordt direct na verscheping of luchttransport een als „ships receipt” gestempelde kopiefactuur per luchtpost aan de gezagvoerder gezonden; aan de hand van dit reçu dient de inhoud van elke collo na aflevering aan boord gecontroleerd te worden. Daar de maatschappij jaarlijks ettelijke miljoenen aan scheepsleveranties uitgeeft en vanzelfsprekend de overtuiging wil hebben dat zij waar voor haar geld krijgt, is het van groot belang dat de naar de schepen verzonden ontvangstbewijzen zo snel mogelijk na controle van de inhoud der ontvangen colli, afgetekend dan wel voorzien van opmerkingen bij gebleken gebreken of tekorten, naar het kantoor te Rotterdam worden teruggezonden. Eerst als M.D. in het bezit is van de geretourneerde

reçu's kunnen eventueel claims bij de leveranciers of bij de vervoerder worden ingediend.

Wat de leveranties in Nederland betreft, de leveranciers moeten (eventueel door tussenkomst van onze agenten) direct bij aflevering aan boord scheepsreçu's door de betrokken chefs van dienst of hun plaatsvervangers laten aftekenen en deze reçu's met hun facturen aan ons adres inzenden. Om zeker te zijn dat geen onbevoegden voor ontvangst aftekenen, is het raadzaam dat de scheepsofficieren die zich met het in ontvangst nemen der goederen hebben belast, op het reçu onder hun handtekening tevens hun rang vermelden. Eventuele gebreken of manco's, voor zover deze niet tijdens aflevering aan boord geconstateerd konden worden, dienen aan het kantoor gerapporteerd te worden, opdat M.D. hierover de leverancier(s) kan aanspreken.

## VEILIGHEIDS ANEKDOTE

Het laten slingeren van gereedschap is een kwaal die in elk bedrijf voorkomt. Grote bedrijfsschade en ongelukken kunnen zich voordoen indien gereedschap na een reparatie achterblijft in een cilinder waarin zich een zuiger of plunjer heen en weer beweegt.

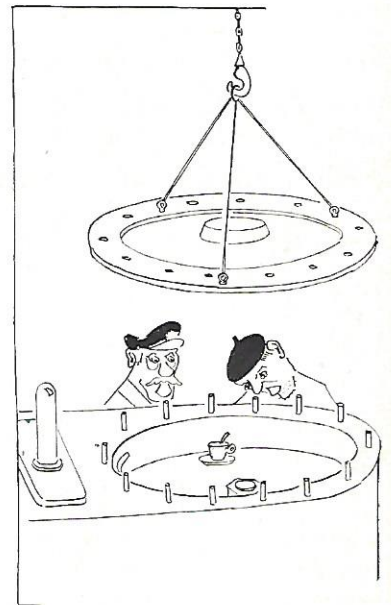
De volgende historische gebeurtenis heeft zich jaren geleden op een onzer schepen voorgedaan. Toen het betrokken schip in de namiddag afgemeerd lag, kreeg de 4e werktuigkundige opdracht de lage druk zuigerveren (T.E.M.) van de B.B. machine na te kijken. Daar hij ook zin had in een „boerenacht”, begon hij hier direct mee en werkte stevig door. Hij was hiermee net gereed toen de baas van de wal terug kwam. Het was nog vrij vroeg in de avond en de baas gaf opdracht de B.B. machine een slag te torren, om zich er van te overtuigen dat alles in orde was. Nog niet voldaan wilde de baas ook nog een klapje maken met stoom op de kar. Na de brug gewaarschuwd te hebben werd dit „klapje” gedaan en toen was de boot aan. Iedere keer dat de zuiger in top kwam, werd een lichte tik tegen het deksel gehoord. De 4e werktuigkundige trok wit om zijn neus weg en de baas glimlachte tevreden. Zijn voorzichtigheid was niet voor niets geweest.

Tussen alle bedrijven door had de klok niet stilgestaan. De baas wilde gaan

slapen en gaf opdracht alles zo te laten tot de volgende ochtend. Hij wilde er bij zijn als het deksel van de cilinder geopend werd.

De 4e werktuigkundige dacht er echter anders over en nadat de baas zijn hiel gelicht had, opende hij het cilinderdeksel en ja, daar lag een vijltje op de top van de zuiger. Het vijltje werd weggenomen en de 4e liet zich vergenoegd een kopje koffie brengen, dat hij al zittend op de rand van de cilinder nuttigde. De koffie smaakte echter niet en hij zette het kopje naast zich neer, sprong van de cilinder en zorgde ervoor dat deze weer gesloten werd.

Om 7 uur kwam de baas beneden en de demonstratie zou beginnen. De 4e werktuigkundige voelde zich heerlijk veilig en floot er lustig op los toen hij de dekselmoeren losdraaide. Toen kwam het moment dat het deksel was opgetakeld. De baas voelde zich zeker dat er wat zou liggen en de 4e voelde zich zeker dat hij het vijltje had weggenomen. Beiden stonden op hun tenen om in de cilinder te kijken en wat ze toen zagen, was iets om nooit meer te vergeten. Op de zuiger stond... een half



vol kopje met schotel, met het lepeltje er naast.

De verbazing van de baas was natuurlijk het grootst. Hoe kon dat kopje daar nog zo staan, half vol, terwijl de kar 's avonds een paar klappen gemaakt had?

De 4e moest over de brug komen en na zijn verhaal aangehoord te hebben kon de baas niet anders doen dan hier maar eens hartelijk om te lachen.

**Berg na gebruik uw gereedschap op!**

*Nu het ijs grotendeels uit de Nederlandse wateren is verdwenen, en de hengelaars onder ons reikhalzend uitzien naar het ogenblik waarop zij weer snoeken, brasems en wat dies meer zij — voor zover deze zo gelukkig(?) waren de vorst te overleven — aan de haak kunnen slaan, achten wij het moment gekomen om een reactie te publiceren die wij enige tijd geleden ontvingen op het artikel „Is vissen ontspannend?“, dat wij in het kerstnummer van dit blad plaatsten.*

## IS VISSEN ONTSPANNEND? (II)

Garne zouden wij de naamloze speciale verslaggever die blijkens zijn artikel in ons kerstnummer van 1962 nog steeds worstelt met het probleem of vissen werkelijk ontspannend is, eens uitnodigen om een van onze bekende sportevenementen, die zo ontspannend voor beoefenaar en toeschouwer zouden zijn, te vergelijken met het vissen. Wat denkt hij bijvoorbeeld van voetbal-wedstrijden, waar de „ontspanning“ zich soms manifesteert in het molesteren van de arbiter en het van de tribune jonasen van de supporters van de tegenpartij?

Zie de collega die de nacht aan het strand vissend heeft doorgebracht, op het kantoor komen. „Een mooie nacht, mannen“, zegt hij en valt dan volkomen ontspannen in slaap tot aan de koffie, terwijl de man die zijn voetbalclub heeft zien ondergaan, met veel kalmerende woorden uit zijn verstarde houding moet worden gebracht, en na het slikken van zenuw-stillende middeltjes pas om tien uur in staat is om enkele stukjes brood zonder korst met wat slokjes koffie naar binnen te werken, het eerste voedsel meestal na vierentwintig uur.

Vergelijk hier nu eens mee de ontspannen sfeer die heerst op een visconcourse; hier wordt niet uit nijd om een betere vangst de geachte mededinger het dikke eind van de hengel in de nek gelegd, alles gaat er geheel ontspannen toe.

Er sneuvelt of verdwijnt wel eens een onbezoldigd veldwachter, die zich geroepen achtte de H.H. hengelaars op het feit te wijzen dat het desbetreffende viswater verboden is, maar dit heeft niets met het sportieve ontspannende element van het vissen als zodanig te maken. Het thuislaten van vrouw en kinderen is een verkeerde veronderstelling. Heeft onze verslaggever langs het strand lopende wel eens het zeevissen gezien, waarbij vrouw en kinderen zich heerlijk zonnebadend, lezend en spelend vermaken, terwijl de echtgenoot zich aan zijn liefkoosde sport wijdt? Zo'n dag vissen is zeker geen sport waarbij, zoals verondersteld wordt, wij de gehele dag of nacht laveloos of lui op onze rug liggen.

Ieder die wel eens een tien voet of nog langere zeehengel heeft gehanteerd, weet wel dat dit niet op je rug liggend gaat. Wij hopen dat de verkeerde kijk op onze sport door genoemde verslaggever voortkomt uit onwetendheid, want dan is er nog hoop voor hem. Onze raad is: beleg Uw geld in hengels en wordt een gelukkig mens!

N. COORS

## Voor onze schakers

OPLOSSING PROBLEEM No. 26:  
Sleutelzet Tg4.

OPLOSSING PROBLEEM No. 27:  
1. Dh2 dr. (Lf5, Lg8, Kg8, Kg6)  
2. Tg7 (Dh6, Th6, Db2, Tg7)

PROBLEEM No. 28:  
Wit: Kb2, Dd1, Td7, Te8, Pd2, Pd6, pi. f2  
Zwart: Kd3, Dh1, Th3, Lg4, Pc1, pi. b3, c6, f4, g5 en h7.

Wit geeft mat in 2 zetten

PROBLEEM No. 29:

Wit: Kd6, Dh4, Ld4, pi. d7, e2 en h7  
Zwart: Kh1, Tb8, Td2, Ld5, pi. b3, b5, b7, f3, f5, f7, g2 en h2.

Wit geeft mat in 4 zetten.

## vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 15-2-63 t/m 15-3-63)

GEHUWD :

- 26.2: K. de Jong, 5e wtk., met Mej. A. van der Heide;
- 1.3: A. P. de Groot, 3e wtk., met Mej. E. Zondervan;
- 4.3: J. L. van der Rijst, 4e wtk., met Mej. J. A. M. Kuilenberg;
- 6.3: J. Mieras, 4e stm., met Mej. A. W. de Feyter;
- 12.3: C. P. Schoenmakers, 3e stm., met Mej. C. C. M. Verheyen.

GEBOREN:

- 21.2: Daisy Belle Marie, dochter van J. Tekelenburg, 2e wtk., en Mevr. D. Y. V. Tekelenburg-van Malssen;
- 1.3: Jelle Jan Sipke, zoon van D. Tolsma, 3e wtk., en Mevr. L. J. Tolsma-Best;
- 6.3: Theodora Monique, dochter van R. van Kranen, 4e stm., en Mevr. A. A. van Kranen-van der Gugten;
- 13.3: Ronald, zoon van J. B. P. Imming, 3e stm., en Mevr. C. M. Imming-Veeken.

MET VERLOF:

- Gezav.: J. W. Jansen, C. L. Fangman, E. J. Stapper, Th. J. van de Vrie;
- 1e stl.: B. de Boer, G. Th. M. Lommerse, P. Buisman, C. J. J. Rozema;
  - 2e stl.: H. A. Kuling, P. J. P. Siebesma, W. Welbie, P. J. Hoekstra, J. J. Osinga, J. Spruytenburg, H. van Slegtenhorst, J. Bosman, J. de Jager, T. van Heuveln, H. G. Willemsen;
  - 3e stl.: N. Venendaal, C. P. Schoenmakers, L. A. Groendijk, W. Schmidt, C. N. P. M. van Koningsbruggen, J. B. P. Imming;
  - 4e stl.: J. Mieras, J. J. H. M. Ruigrok, J. H. L. van Veghel, J. Okkema, G. Buma;
- Hfd.wtk.: B. C. Smit, K. Toereppel, W. Biesheuvel, J. van Bon, H. van Manen, A. L. Moerland;
- 2e wtk.: H. W. Bosman, R. Romijn, A. W. Brakel, J. Meenderink;
  - 3e wtk.: C. C. Bartels, B. Veldhuis, J. J. Elich, J. de Jong, S. A. Verhage, J. M. de Jong, D. Meurs, A. Bax, J. H. Veen, J. de Ruiter, C. P. de Waard;

4e wtk.: J. Schrale, H. van Rossum, A. G. M. van Amelsvoort, J. W. Keesmaat, J. R. van Dalfsen, J. Gansevoort, S. A. Broek, P. J. Ferwerda, N. C. van der Vecht, G. J. Spierenburg;

5e wtk.: L. J. M. Verhaegh, A. A. van der Heul, B. Ozinga, J. H. Th. van Schaik, L. A. J. W. Bink, A. Warmenhoven, C. A. van den Kroonenberg, J. Ommering, W. H. van der Burg, J. G. de Vries, W. J. Leenhouts, J. Vreeker.

#### IN NEDERLAND AANGEKOMEN :

Bootslieden: G. Z. Spaans, S. Visser;

2e pomplieden/bankwerker: A. C. Serieese, W. D. M. Passchier;

Bankwerkers: L. de Cock, A. N. Baris;

Chef-hofmeesters: H. van Sante, K. H. Nanninga.

#### TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN :

*m.s. Abida*: 2e stm. H. K. Paauw;

*m.s. Acila*: voorman J. Wulffraat, chef-hofmeester J. L. van Oyen;

*m.s. Acmaea*: wnd. 2e stm. R. Jousma, 4e wtk. B. Strijbis, 5e wtk. G. de Boer, 2e pompman/bankwerker J. A. F. van der Knaap;

*s.s. Arca*: 2e stm. H. Unger, 3e stm. B. J. Dul, 3e wtk. B. H. Cornelisse, 1e pompman/bankwerker J. W. S. Werkhoven;

*m.s. Camitia*: Gezagv. P. van Hassel, 1e stm. P. J. F. de Beus, hfd.wtk. J. Best;

*m.s. Cinulia*: wnd. hfd.wtk. M. J. Moerland;

*s.s. Kalydon*: 4e wtk. S. Neeleman, 4e wtk. J. A. Krebbers;

*s.s. Kelleitia*: Gezagv. L. Brink, wnd. hfd.wtk. K. J. Wiessner, 5e wtk. J. Th. Geurtz, bootsman P. Sloover;

*s.s. Kenia*: 11.wtk. P. Enter;

*s.s. Kermia*: 2e stm. F. A. Visser, hfd.wtk. Th. H. J. Feldberg, 4e wtk. J. P. L. Marcussen, 4e wtk. H. J. I. Slingerland, 5e wtk. J. Vreeker, 5e wtk. J. C. Pisa;

*s.s. Khasiella*: 1e stm. P. Janssen, bootsman J. Westeneng, 2e pompman/bankwerker J. M. Mes, chef-hofmeester A. A. Turkenburg;

*s.s. Koratia*: 3e stm. H. van Veen, 5e wtk. L. P. A. de Winter;

*s.s. Korenia*: wnd. 1e stm. J. W. Bakker;

*s.s. Korovina*: 2e stm. J. W. J. Corbee, 3e stm. J. V. Kruit, 4e stm. G. Gerritse, wnd. hfd.wtk. J. J. Binkhorst, 4e wtk. J. B. van Haaster, 4e wtk. M. J. de Jong, 5e wtk. J. Meijer, 11.wtk. E. S. Venema, 11.wtk. C. W. H. van Holthuysen, bankw. T. J. Dieters, chef-hofmeester R. B. Vos;

*s.s. Kosicia*: 4e wtk. L. P. H. Teune, wnd. 4e wtk. P. J. Quist, 5e wtk. M. A. Lamper;

*s.s. Krebsia*: 2e stm. H. A. de Visser, 4e wtk. J. I. Brangert, 11.wtk. A. J. Meisner, 2e pompman/bankwerker M. van der Kruk, bankwerker D. Bakker;

*s.s. Kryptos*: 1e stm. H. A. Schelvis, hfd.wtk. K. Toereppel, 3e wtk. G. G. Wolsink, 5e wtk. J. H. G. Nuy;

*s.s. Ondina*: 1e stm. M. Zuilhof, 3e stm. P. F. L. Schölvinck, hfd.wtk. G. Houwer, 2e wtk. J. E. Weidema, 3e wtk. D. Tolsma, 4e wtk. P. Balt, 4e wtk. H. W. A. de Jong;

*s.s. Onoba*: Gezagv. S. J. de Geus, 3e stm. F. W. van Oerle,

3e wtk. C. Kloosterboer, 4e wtk. H. Steenhuis, 11.wtk. J. M. M. Siemerink;

*s.s. Philidora*: 3e wtk. S. Rol, 11.wtk. J. van Pijkeren;

*s.s. Philine*: Gezagv. B. van Bon, 2e stm. J. W. Rutten, 4e stm. D. E. Krijgsman, 4e wtk. J. Walraven;

*s.s. Sepia*: 2e stm. H. H. Hacken, 3e wtk. J. W. Cadovius, 3e wtk. M. C. Laban;

*s.s. Vasum*: Gezagv. J. Koning, 1e stm. M. E. Wolper, 2e stm. E. Moll, hfd.wtk. P. Taconis, 4e wtk. W. Muis, 4e wtk. S. Schoonbergen, 5e wtk. F. L. van Lier;

*s.s. Viana*: 3e stm. L. I. Noort, 11.wtk. W. H. Hennink;

*s.s. Videna*: 2e stm. M. Hus, hfd.wtk. J. van der Hoek, 2e wtk. S. Bais, 3e wtk. A. O. A. Blom, bootsman A. Reekers, voorman P. T. Benningshoff;

*s.s. Vivipara*: 4e wtk. G. Braak, 5e wtk. H. G. van Jaarsveld, 5e wtk. J. F. L. van der Zee, 11.wtk. H. A. Scherpenhuijzen;

*s.s. Zafra*: 4e wtk. F. Spoor;

*s.s. Zaria*: 2e wtk. G. W. van Essen, 4e wtk. J. B. Verveer.

#### IN DIENST GETREDEN :

5e wtk.: J. H. G. Nuij;

11.wtk.: W. H. Hennink, J. van Pijkeren.

#### DE DIENST DER MAATSCHAPPIJ VERLATEN:

2e stm.: A. W. Seelt;

4e stm.: R. Wijngaard.

bootsman: K. Degens;

bankwerkers: J. Franx, H. Roubos;

2e pompman/bankwerker: J. Junte.

#### MET PENSIOEN :

Hfd.wtk.: H. M. van der Steen.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S :

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. H. Verbaas;

2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. B. Ritman;

„B'': 3e wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. H. Steenhuis;

„B''-Th.: 3e wtk. E. Jousma;

M.V.D.: 11.wtk. G. A. Klau.

#### AANGESTELD ALS :

4e wtk.: T. C. Evers, J. Klok, A. M. C. Ras, R. A. Risseeuw;

5e wtk.: G. A. Klau.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16-2 t/m 15-3-1963)

#### UIT DIENST:

18.2: Mej. A. van Suchtelen - sectie GD (overgeplaatst naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., Den Haag)

1.3: B. J. Jaquet (pensioen)

1.3: Mej. E. Spoormaker - sectie CC

#### GEBOREN:

16.2: Wolter en Ivo, zoons van C. Westera - sectie WD - en Mevrouw W. M. Westera-Jalink;

17.2: Josefus Jacobus Adrianus, zoon van J. G. C. Hegge - sectie ID - en Mevrouw M. Th. Hegge-Berkhout;

12.3: Martin, zoon van M. Pronk - sectie RC - en Mevrouw M. Pronk-van der Graaf.