



tussen schip en ka
kerstnummer 1962



VREDE OP AARDE

„En plotseling werd de engel door een menigte van het hemelse heir omringd; zij prezen God en zeiden: Glorie aan God in den Hoge en vrede op aarde onder de mensen van goede wil.” (Lc. 2, 13-14). Op ieder Kerstfeest wordt ons deze blijde boodschap verkondigd en het klinkt als een onvervulbare wens. Radio, televisie en couranten brengen ons dagelijks het nieuws van opstanden, revoluties, relletjes en de dreiging van oorlog. Iedere keer lijkt het, of we nog maar net ontsnapt zijn aan het gevaar. Men spreekt echter voortdurend over vrede en ieder eist voor zichzelf de eer op, met uitsluiting van anderen, die vrede te bevorderen. Men kan er toch niet aan twifelen, dat ieder weldenkend mens naar vrede verlangt, en toch blijkt het zo moeilijk te zijn in vrede met elkaar te leven. Dit is niet alleen zo tussen de volken onderling, maar ook tussen de individuen.

De engel spreekt in de kerstnacht over wat God door de geboorte van Christus bewerken zal, namelijk dat op aarde de vrede van het Messiaanse rijk ten deel zal vallen aan alle mensen, mits zij van goede wil zijn. In verband hiermee is het van het grootste belang, dat de mens zich diep bewust is hoe in werkelijkheid zijn verhouding tot God is. Deze relatie is er een van schepsel tot Schepper. Schepsel-zijn betekent volkomen afhankelijkheid. Hoe men zich deze schepping ook indenkt, door een directe schepping van de mens zoals wij die kennen, of langs de lijnen van een langdurige evolutie, aan het begin staat God, de Schepper. Door Zijn almachtige Wil is de mens geschapen en hij is dus in zijn bestaan zelf volkomen en voortdurend van die Goddelijke Wil afhankelijk. Niet één moment zou de mens kunnen bestaan zonder dat God het wil. Zo is deze afhankelijkheid uniek en volkomen, omdat zij te maken heeft met het bestaan zelf. Dit is de ware positie van de mens tegenover God en van deze fundamentele verhouding moet de mens zich bewust zijn; deze afhankelijkheid moet hij willen erkennen. De hoogmoed echter staat ons hier in de weg, want hoogmoed is niets anders dan deze afhankelijkheid niet willen aanvaarden. Maar de mens is geen autonoom wezen, die in zichzelf de norm zou kunnen vinden van zijn daden en zijn geluk. Wie zich bewust is van zijn juiste verhouding tot God, weet dat hij slechts gelukkig kan worden en vrede kan vinden door te doen wat God wil. Maar dan mogen we Gods Wil niet beschouwen als iets waaraan we ons uiteindelijk toch niet kunnen onttrekken, als een louter uitwendige gedragslijn, maar dan moet ons willen door de liefde steeds meer gaan samenvallen met Gods welbehagen. Dit moet ons voortdurend streven zijn, dat consequent volgt uit het bewustzijn van onze juiste verhouding tot God.

„Want heden is u in de stad van David een Verlosser geboren, die Christus de Heer is” (Lc. 2, 11). Gods Zoon is onder ons mensen gekomen om ons leven te gaan leiden. En dat leven kan samengevat worden in deze éne zin: „Hij kwam om Gods Wil te doen”. Vaak zegt Hij „opdat de Schriften vervuld worden”, wanneer Hij een verklaring geeft waarom Hij juist zó handelde als Hij deed en niet anders. Hij kon in volle vrijheid volledig doen wat de Vader verlangde, omdat Zijn liefde tot Hem volmaakt was. Onze liefde is inderdaad onvolmaakt en het is dikwijls zo moeilijk om trouw te zijn in de liefde, omdat we in zo'n onvolmaakte wereld leven. Maar toch moeten we trachten in liefde naar Hem toe te groeien en hiermee zullen we uiteraard heel ons leven bezig moeten blijven. Moge de vrede, die beloofd werd, Uw deel zijn.

H. A. C. SNELDERS,
HOOFDAALMOEZENIER DER KOOPVAARDIJ

VOLWAARDIGHEID

Op 11 oktober is het grote concilie in Rome begonnen. Op die dag legden de rooms-katholieken de eerste steen voor de nieuwe hervormde kerk in Sint Oedenrode.

Op 31 oktober herdenkt elk goed protestant de hervorming. Op die dag legden de hervormden de eerste steen voor de nieuwe rooms-katholieke kerk in Sint Oedenrode.

Zulke dingen kunnen blijkbaar in Nederland toch ook nog. Het is bijna groots!

Veel van deze zaak zal terugvallen op Dominee De Pater (!) en Pastoor Klessens. Zij zijn natuurlijk allebei christenen en leiders en goede mensen. Dan kan zo iets prachtigs het gevolg zijn.

Hiernaast is de kathedrale basiliek van Sint Jan in Den Bosch te zien. Een fraaie interieurfoto.

Wist u dat er in de zoldering een groot oog zit, dat van elke plek in de kerk af te zien is? Dat is natuurlijk het oog van God, waarvoor niets verborgen blijft. Het rust er op bozen en goeden.

Nóg ruimer is de „actieradius” van het enorme Christusbeeld boven Rio de Janeiro. Het stelt de Christus zegenend voor. Niet alleen Gods oog, maar ook Zijn zégen op bozen en goeden. Want daar onder aan de voet van die Corcovado, daar ligt Rio de Janeiro; daar kun je wat tegenkomen. Daar tiert de zonde welig, om het eens ouderwets te zeggen.

Maar dat oog dat álles ziet, en die zegenende handen, die aan állen hun heilzame werking willen doen gevoelen, brengen me toch waar ik heen wil.

In het kerstevangelie staat: „al den volke”!

Het grote nieuws is niet alleen dat de Messias geboren is, maar dat dat nieuws ie-der-een aangaat! Het mag een vreugde zijn die „al den volke” wezen zal.

Daar in Sint Oedenrode hebben ze „er” wat van begrepen. Dat is toch groots, helemaal!

De actie „Twee huizen voor één Heer” is het mooiste hoofdstuk uit de geschiedenis van die plaats en die streek, als u 't mij vraagt.

In de krant las ik dat de hervormden in een café kerk houden, en de rooms-katholieken in een broeikas. De dranklucht laat ik daar, maar de benauwenis en de dompigheid van een broeikas zijn tot op heden wel vaak zeer verweven met alles wat in ons dierbaar vaderland met kerk en geloof te maken heeft.

Dat is precies tegenovergesteld aan de ruimte en de wijdsheid van het kerstevangelie, dat immers „al den volke” blijdschap geven wil.

Maar . . . de herders zeiden niet alleen dat ze 't zo fijn vonden; ze gingen ook naar Bethlehem om te aanbidden.

Ze kenden hun plaats!

U ook?

L. A. BODAAN,
KOOPVAARDIJ-PREDIKANT AMSTERDAM



(Foto M. C. Meyboom)

IN MEMORIAM

H.K.H. PRINSES WILHELMINA
*wier leven in lichte en donkere tijden
 gekenmerkt werd door haar lijfspreuk*

CHRIST AVANT TOUT

Rede van Jhr. Mr. J. H. Loudon voor personeel beschikbaar

Van de belangrijke rede die de President-Directeur van de „Koninklijke”, Jhr. Mr. J. H. Loudon, onlangs op uitnodiging van The New York Society of Security Analysts heeft gehouden, is een onverkorte Nederlandse uitgave vervaardigd. Diegenen die er prijs op stellen deze uitgave, welke is voorzien van alle kaarten en grafieken die de heer Loudon in New York heeft gebruikt, kunnen deze — zolang de voorraad strekt — verkrijgen op onze sectie ID - bij de heer F. J. A. I. van Maanen (toestel 152), bij wie, desgewenst, ook de volledige Engelse tekst kan worden verkregen.

TEN AFSCHEID

Graag wil ik van de mij geboden gelegenheid gebruik maken om in uw personeelsorgaan afscheid te nemen van alle bekenden op de vloot, nu ik op het punt sta om Curaçao als koopvaardijpredikant te gaan verlaten. Met vreugde zal ik blijven terugdenken aan het werk dat ik aan boord van de vele tankers mocht verrichten. Helaas bracht het werk mee, dat we lang niet alle mensen stuk voor stuk konden spreken bij elk scheepsbezoek. Dan zouden er wel wat meer uren

in een dag moeten gaan! We zijn ons dan ook wel bewust van de beperkingen, die eraan verbonden waren. Wij hopen echter dat u gemerkt hebt, dat de geestelijke verzorging van onze koopvaardijmannen niet een stuk is uit een vergeten hoofdstuk. Ons tienjarig contact met de koopvaardij heeft ons doordrongen van het prachtige en veelal nog braakliggende arbeidsveld, dat hier ligt. Nu we van dit werk — zij het node — afscheid nemen, gevoelen we pas, hoezeer we aan de vloot verbonden zijn geraakt. Maar we hopen straks in Holland nog wel eens oude bekenden tegen te komen, zodat we dan weer eens oude herinneringen op kunnen halen en het contact hernieuwen. Nu ik een klein beetje de sfeer aan boord van de schepen leerde kennen, hoop ik straks, voorzover mijn toekomstige werkkring dat toelaat en waar nodig en mogelijk, een goede walsupporter te zijn van de koopvaardijvloot, want die kunnen we aan de wal nog wel gebruiken.

Graag wil ik allen danken, die mij aan boord steeds hartelijk en gastvrij ontvingen en in deze dank wil ik ook gaarne betrekken de directie en het walpersoneel van Shell Tankers N.V. en van de N.V. C.S.M. op Curaçao, van wie ik steeds de grootst mogelijke medewerking ontving. Met genoegen denk ik terug aan de reizen die ik als vlootpredikant mocht maken met de „Cinulia”, de „Tectus”, de „Vivipara” en de „Kenia”, waardoor het contact met de vloot verstevigd kon worden.

Voor hen die om een of andere reden het contact zouden willen hernieuwen, mag ik misschien mijn voorlopig adres opgeven, tot mei 1963: Van Blankenburgstraat 28, tel. 395547, Den Haag. Na die datum kunt u mijn adres desgewenst te weten komen bij Ds. Zijlstra, koopvaardijpredikant te Rotterdam, Statenweg 159c, tel. 81371.

En nu neem ik dan afscheid van u met de woorden, die ik zo vaak mocht uitspreken aan het slot van het koopvaardijprogramma via de Curom op Curaçao: „Behouden vaart en goede wacht!” of op zijn Frans, want die groet geeft zo kort en krachtig de juiste koers aan: à Dieu!



F. D. KRAAN,

Koopvaardijpredikant

op Curaçao.

VIJFENTWINTIG JARIG JUBILEUM

van de heer M. M. de Zwaan

Op 1 november jl. herdacht de heer M. M. de Zwaan, Chef van de sectie Correspondentie en Communicatie, de dag waarop hij vijftig jaar daarvoor als jongeman, vers van school, in dienst trad van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij.

Ofschoon de jubilaris wars is van alle publiciteit, was het hem toch niet gelukt die dag onopgemerkt te laten voorbijgaan: in de lunchkamer had zich een groot aantal collega's, alsmede de moeder en een broer van de jubilaris, verzameld om hem op deze dag niet alleen geluk te wensen met dit jubileum, maar ook om hun vriendschap nogmaals te betuigen en hem voor de toekomst het allerbeste toe te wensen.

De heer Th. F. Prause, die namens Directie en personeel de jubilaris toesprak, memoreerde hoe de heer De Zwaan reeds direct bij zijn indiensttreding in 1937 werd geplaatst op een van de service-afdelingen op het Centrale Kantoor en — zij het met een onderbreking in de oorlogsjaren — zijn gehele loopbaan doorbracht op afdelingen en secties waar dienstverlening het hoofddoel was. Afgezien van de deugd — hulpvaardigheid — die de jubilaris in die 25 jaar reeds uit hoofde van zijn werkring ten toon had gespreid, wilde spreker ook gewag maken van de vasthoudendheid van de heer De Zwaan, niet alleen op zakelijk gebied, maar kennelijk ook in zijn privé-leven; dit bleek wel uit het feit dat hij het als onghewude had klaargespeeld om — ondanks dagelijks te zijn omringd door Eva's, zoals gebruikelijk op correspondentie-afdelingen — het vrouwelijk schoon te weerstaan. Deze twee deugden — hulpvaardigheid en vasthoudendheid — zullen ongetwijfeld ook een rol gespeeld hebben bij zijn optreden als militair tijdens de strijd in



De heer M. M. de Zwaan met een der jubileum-geschenken (een kijker) die hem door de heer Th. F. Prause (rechts op de foto) werd overhandigd.

1940 om het vliegveld Ypenburg, waarvoor de jubilaris later een onderscheiding werd toegekend.

Na enkele punten uit de loopbaan van de jubilaris te hebben belicht, beëindigde spreker zijn toespraak met uiting te geven aan zijn vertrouwen, dat de heer De Zwaan het met de in de afgelopen 25 jaar opgedane ervaring bij het verlenen van hulp, speciaal op taalkundig gebied, wel klaar zou spelen om ook in zijn huidige functie van Sectiechef C.C. de van hem bekende dienstverlening te continueren.

Na het voorlezen van een felicitatie-telex van de Secretaris van de Ondernemingsraad van het Centrale Kantoor, namens de Ondernemingsraden van de in Nederland gevestigde Maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep (de heer De Zwaan is Secretaris van de Ondernemingsraad van Shell Tankers N.V.), volgde de overhandiging van de cadeaus, bestaande uit een kijker en uitrusting voor zijn auto.

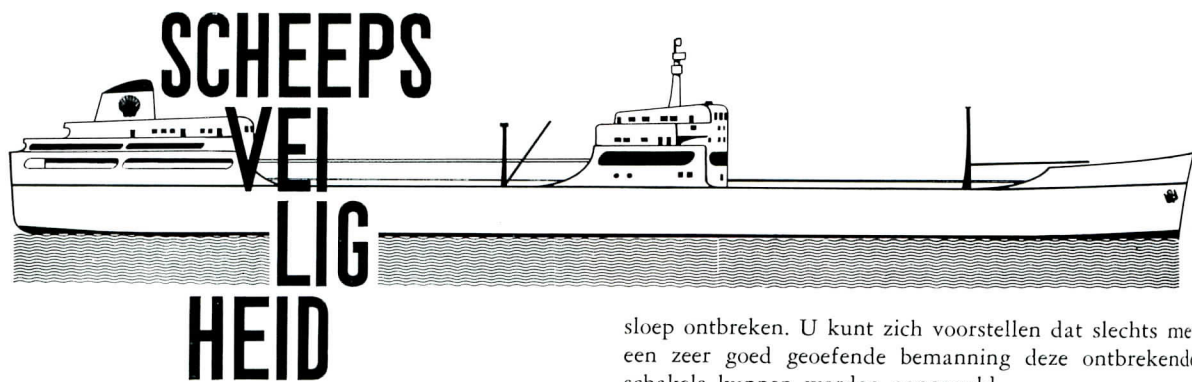
De jubilaris, die hierna het woord nam en — zulks mag best eens gezegd worden — anders beslist niet om woorden verlegen is, was kennelijk door een en ander toch wel enigszins uit het veld geslagen; dit nam echter niet weg, dat hij in korte, treffende bewoordingen uiting wist te geven aan zijn dankbaarheid voor alle vriendschap en sympathie die hij in de loop der jaren van zijn in de zaal verzamelde collega's had mogen ondervinden en die zich — aldus spreker — had geconcretiseerd in deze prachtige cadeaus.

Nadat hij nog de wens had uitgesproken ook in de toekomst op aller medewerking te mogen rekenen, maakten velen van de gelegenheid gebruik om hun gevoelens van vriendschap en achting met een handdruk te bezegelen.

De jubilaris en twee van de „Eva's" waar de heer Prause in zijn toespraak op zinspeelde.



SCHEEPS VEILIG HEID



Indien wij onze gedachten laten gaan over scheepsveiligheid in het algemeen, dan zijn het de redding- en brandblusmiddelen die hoofdzakelijk onze gedachten bepalen.

Alle zeevarenden weten dat de genoemde middelen in eerste instantie bij een groot ongeval, b.v. brand - ontploffing, het meest bepalend zijn om het vege lijf te redden. Men kan zich niet genoeg bewust zijn dat de bekendheid met het gebruik dezer middelen in sommige gevallen een kwestie kan zijn van leven of dood en de nadruk kan niet genoeg gelegd worden op het feit, dat dikwijls onder de meest bizarre toestanden men in staat moet zijn deze middelen *feilloos* te gebruiken.

De eerste gedachte van de scheepsveiligheidsdienst is dan ook de bemanningen de gelegenheid te bieden zich met de bestaande apparatuur aan boord vertrouwd te maken voorzover dit uiteraard nodig mocht blijken.

Wij behoeven ons geenszins te schamen als wij tot de ontdekking komen, dat wij de vele en omvangrijke apparatuur op dit gebied niet volledig beheersen. Wij willen U nu confronteren met de sloepenrol.

De taakverdeling van de bemanning ligt in zo'n sloepenrol volkomen vast, doch stelt U zich eens voor dat bij een ongeval aan boord, b.v. een ontploffing, enige mensenlevens verloren gaan. Door dit verlies kunnen enige belangrijke schakels bij het te water laten van de

sloep ontbreken. U kunt zich voorstellen dat slechts met een zeer goed geoefende bemanning deze ontbrekende schakels kunnen worden aangevuld.

Als wij de feiten nu kritisch bekijken, komen wij tot de conclusie, dat het strijken van een sloep geenszins bepaald wordt door individuele handelingen, maar dat verwacht mag worden dat iedere belanghebbende zich met het teamwork op de hoogte stelt; m.a.w. de man die b.v. is aangewezen voor de vanglijn, moet zich niet alleen interesseren voor deze vanglijn, doch moet zich met de algehele gang van zaken vertrouwd maken.

Hetzelfde geldt echter ook voor de brandrol; en in dit verband mogen wij U een voorval aanhalen dat, niet zo lang geleden, bij een onderzoek door de Scheepvaart Inspectie, wel duidelijk bewees, welke gevolgen onkunde en gebrek aan interesse kunnen hebben.

Op een coaster brak brand uit in één der matrozenhutten. De brand breidde zich zeer snel uit en na het blussingswerk bleek de materiële schade groot te zijn. Tijdens het onderzoek bleek dat de matroos, die de hut in kwestie al 6 maanden bewoonde, voor onmiddellijke bestrijding van de brand gebruik had kunnen maken van een 2 gallon foamite apparaat, dat naast de deur van zijn hut in de gang was opgehangen. Toen de betrokken matroos gevraagd werd waarom hij niet terstond tot gebruik van dit apparaat was overgegaan, kwam het ontstellende antwoord, dat hij niet wist waarvoor dat „rode apparaat” diende.

Dit antwoord en de gevolgen van zijn onwetendheid illustreren wel duidelijk waar onkunde en gebrek aan interesse toe kunnen leiden.

Indien U beseft dat U in dit opzicht iets te kort schiet, aarzel dan niet Uw licht op te steken bij ervaren collega's, want vergeet niet dat het behoud van schip en opvarenden wellicht afhankelijk kan zijn van Uw optreden bij het begin van welk ongeval ook.

Onze waljubilarissen (vervolg)



H. C. J. NIEUWENHOFF
sectie A.B.
1927 — 7.11 — 1962



C. WESTERA
sectie W.D.
1937 — 15.11 — 1962

Bij de sectie Scheepsveiligheid zijn tijdelijk tewerkgesteld de 1e stuurlieden:

J. Kramer,
P. M. Overschie,
D. A. C. Vermeulen,
J. L. F. Vermeulen en
A. de Visser

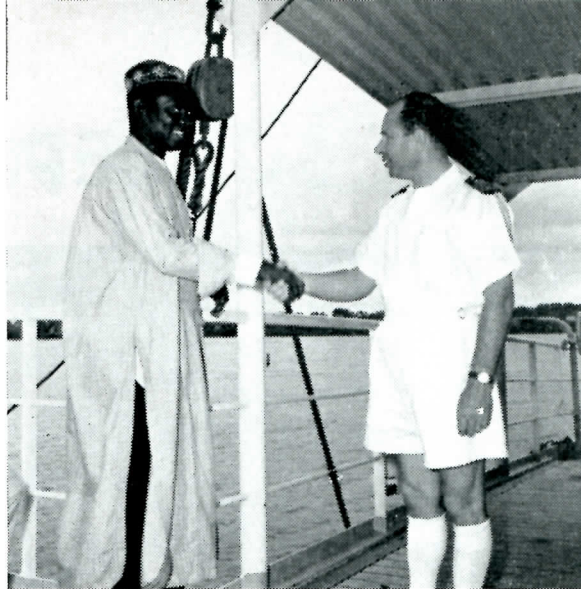
HOOG BEZOEK OP DE „KOPIONELLA“

Enkele maanden geleden was de „Kopionella“ voor tien weken te Bonny gestationeerd. In die periode bracht Z.K.H. Prins Eugene Dappa-Pepple, de Amanyanabo van Bonny, een bezoek aan het schip.

Nadat de gezagvoerder, kapt. L. Brink, Z.K.H. en diens gevolg aan boord had verwelkomd (foto no. 1), leidde hij het hoge gezelschap rond over het schip.

Foto no. 2 toont Z.K.H. in het stuurhuis, tijdens de nitleg door 2e stm. J. S. Schregardus over de werking van de telegraaf.

Na afloop werden in de hut van de gezagvoerder enkele verversingen gebruikt (foto no. 3 - van links naar rechts: Z.K.H., bjd.wtk. J. M. Nobels, ex-1e stm. J. Mos en 2e wtk. R. W. H. Buitenrust-Hettema).



1



2



3

Bij Ministeriële beschikking van 24 mei 1962, no. 801 werd o.m. aan onze 2e stuurman P. M. de Graaf een beloning toegekend voor de verdienstelijke wijze waarop door hem de stroom-journalen ten behoeve van het K.N.M.I. te De Bilt werden bijgehouden.

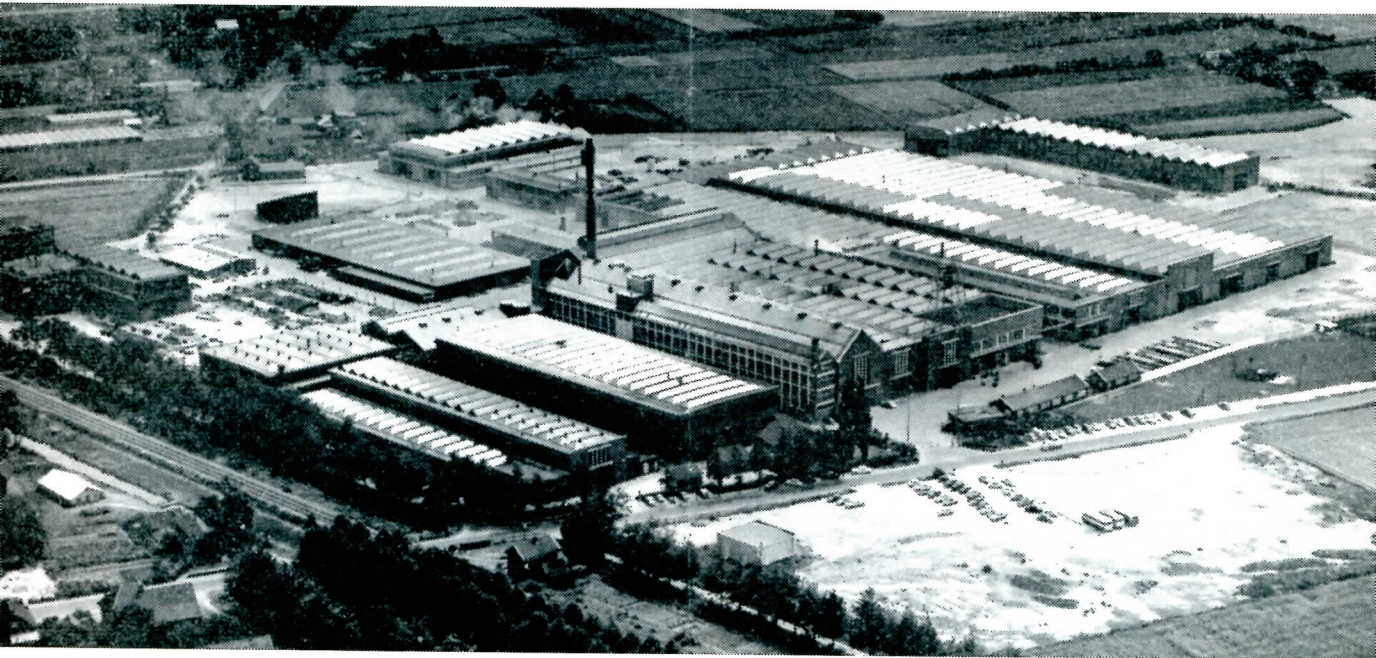
Deze beloning, een ancroïde barometer, werd hem op 7 november jl., in bijzijn van kapt. J. C. M. Jansen, chef van de onderafdeling Vlootpersoneel der afdeling Personeelsbeheer, en kapt. H. Bakker,

chef van de sectie Nautische Dienst der afdeling Scheepsexploitatie van onze Maatschappij, door de Directeur der Filiaal Inrichting van het K.N.M.I. te Rotterdam, de heer A. A. Fresco, uitgereikt.

Wij wensen de heer De Graaf van harte geluk met dit fraaie resultaat, en spreken de hoop uit dat het door hem gegeven voorbeeld een stimulerende uitwerking zal hebben op zijn collega's!

De foto op pagina 1 werd vervaardigd door de heer W. H. A. Ringe van Pbs. van Ommeren N.V., Rotterdam.

LIPS' SCHEEPSSCHROEVENGIETRIJ



Luchtfoto van het bedrijf — Foto KLM Aerocarto N.V.

De ingewikkelde vorm van een scheepsschroef stelt hoge eisen aan het fabriceren ervan en wel zodanig, dat in de loop der tijden speciale schroevengieterijen zijn ontstaan.

Schroeven zijn in wezen reactiemachines, die water met een zekere snelheid aanzuigen en het dan met een grotere snelheid achteruit werpen. De reactie van het water tegen de schroefbladen veroorzaakt de naar voren gerichte stuwkracht.

Een scheepsschroef mag slechts een matig toerental hebben voor een goede werking. Immers reeds bij een snelheid van een honderd omwentelingen per minuut treedt een verschijnsel op, dat cavitatie wordt genoemd. Daarbij vormen zich aan de voorkant van de schroefbladen holle ruimten, doordat het water niet snel genoeg kan toestromen. Het resultaat is, dat het materiaal wordt aangetast en in ernstige gevallen het schroefrendement daalt. Ook een grote snelheid van de toppen der schroefbladen heeft hetzelfde nadelige gevolg. Bovendien veroorzaakt cavitatie ook lawaai hetgeen oorzaak kan zijn dat in tijd van oorlog een schip door de vijand wordt opgespoord door middel van onderwaterluisterapparaten.

Aan cavitatie wordt dan ook bijzonder veel aandacht besteed.

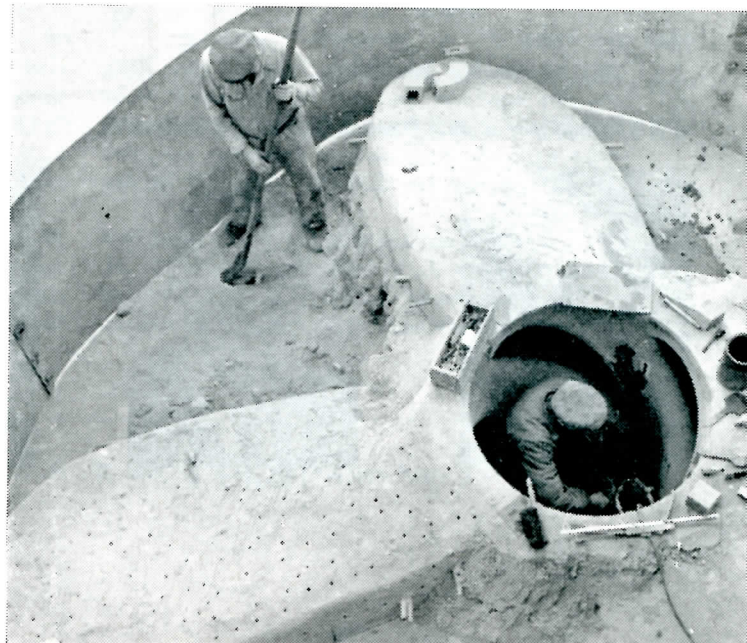
Het principe van fabricage voor alle soorten schroeven is in feite gelijk.

Er is echter toch een splitsing gemaakt tussen vervaardiging van kleine schroeven tot een diameter van ± 3 meter en de grote schroeven. De kleinere schroeven zijn gemakkelijker

te hanteren, zodat vereenvoudigingen mogelijk zijn.

Nadat de schroef ontworpen is, gaan alle tekeningen over naar de mallemakerij. Van

Het gereedmaken van de vorm in de gieterij — Foto-Cine „Schmidlin“



TERIJ TE DRUNEN



van de bladen worden hier van plaatijzer mallen gemaakt voor het vormen van de schroef. Bovendien maakt men hier ook de contramallen van de bladdoorsneden, teneinde de straks afgewerkte schroef te controleren.

Bij het vormen en gieten wordt uitgegaan van een zuiver verticaal geplaatste spil, waaromheen een naaf van vormzand.

Deze verticaal geplaatste spil vervangt de schroefas en is de basis ten opzichte waarvan de stand van de bladen gemeten wordt.

Aan de spil zit een horizontale arm draaibaar bevestigd, waarop een meetwagen verrijdbaar is met een verticale beweegbare meetpen.

De naaf wordt in de vormerij gevormd. Deze wordt opgebouwd uit stenen en daarna aangesmeerd met cementzand, dat met behulp van een mal op de juiste vorm afgedraaid wordt.

Hierna wordt om de spil de naaf geplaatst en bouwt men daar tegen aan, op zekere afstanden uit het hart van de spil, van puin en cementzand het spoedvlak van de bladen.

Wanneer dit hard geworden is, wordt van zand, met behulp van de gemaakte mallen, het blad gevormd.

Er ligt nu dus een schroefblad van zand, dat precies de juiste spoed en stand ten opzichte van de naaf heeft.

Een mantel van cementzand met een bewapening van betonijzer komt hier weer overheen. Zodra de vorm hard is, worden de bovenmantels afgelicht en de bladen van zand alsmede de naaf en spil verwijderd.

De kern voor het asgat kan geplaatst worden en de vorm is gereed. Door het grote bladoppervlak van de schroeven en de vrij grote lengte van de naaf met de verloren kop (een verlengde van de naaf om krimpholte in de bovenkant van de naaf gedurende het stollen te voorkomen), treedt er tijdens het gieten een zeer grote opwaartse kracht op — de mantels willen gaan „drijven”.

Voor een schroef met een oppervlakte van b.v. 10 m² en een gemiddelde drukhoogte van 1.20 m is dit ongeveer 100 ton.

Aan de sterkte van de vorm worden zeer hoge eisen gesteld. De hele vorm wordt daartoe zwaar gebalast door middel van zware ballastblokken en balken met trekstangen, die aan de gieterijvloer worden bevestigd.

Daar het cementzand enigszins vochtig is en dit een slecht gietstuk ten gevolge zou kunnen hebben, wordt de vorm gedroogd met warme lucht, waarna de schroef gegoten kan worden.

Na het afkoelen van het gietstuk, dat dagen in beslag neemt, wordt dit uitgebroken en



Het gieten van een schroef — A.N.P.-foto

naar de draaierij gebracht, alwaar de verloren kop wordt verwijderd en de naaf en spiebaan worden gedraaid en gestoken.

De schroef wordt nu vervoerd naar de afwerkerij, waar eerst het ruwe gietstuk wordt opgemeten.

Hierna begint men met het op de juiste spoed slijpen van de drukzijde der bladen. (De spoed van een schroeflijn is de weg, na 360° evenwijdig aan de ashartlijn afgelegd.)

De spoed beïnvloedt namelijk in hoge mate het verband tussen het aantal omwentelingen per minuut van de schroef (omw./min.) en het vermogen dat de schroef opneemt.

Teneinde de spoed te meten, wordt door de naaf een spil gestoken, die stevig aan de naaf wordt verbonden en zuiver gecentreerd is. Met de beweegbare arm aan de spil wordt nu de hoogte van de verschillende punten van de drukzijde gemeten.

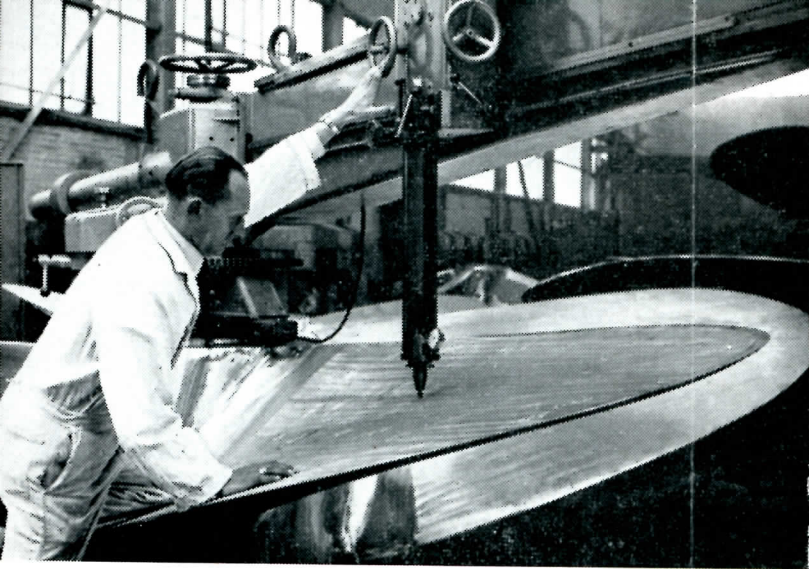
Na het slijpen van het spoedvlak worden de randen zuiver op vorm geslepen, de schroef afgedraaid en ook het rugvlak zuiver afgeslepen. Tenslotte wordt de schroef statisch zuiver en door middel van slijpen uitgebalanceerd. Dit kan zowel verticaal als horizontaal geschieden.

Een cunial bronzen, rechtse, 4-bladsschroef van één van onze K-schepen heeft een dia. van 6100 mm en een gewicht van 15.750 kg. Cunial brons is een hoogwaardige nikkel-aluminium-brons legering met een trekvastheid van 63 kg/mm² en het heeft een rek van

dientengevolge enige fabricagemethode

orpen en getekend is, en gegevens naar de en aantal doorsneden





De eindcontrole. Alvorens de fabriek te verlaten worden alle gegevens nauwlettend gecontroleerd — foto „Farla“

20-25% gemeten op afzonderlijk gegoten proefstaven.

Het materiaal is in zeer hoge mate zeewaterbestendig, heeft een grote slijtvastheid en is zeer goed bestand tegen cavitatie-erosie.

De schroeven, die hun weg over alle zeeën vinden, staan onder keur van Lloyd's Register of Shipping.

Een industrie als Lips is voor ons land, dat zo op de scheepvaart gericht is, onontbeerlijk, en wij kunnen er trots op zijn dat er in Drunen een schepsschroevengieterij is, die in heel Europa en ook daarbuiten een goede naam heeft.

I.J.A.v.D.

NIEUWS VAN O.V.S.T.

BRIDGE-DRIVE

Vrijdagavond, 16 november, hielden wij de eerste bridge-drive van dit seizoen.

Doordat enige paren op het laatste moment verstek moesten laten gaan, waren er slechts vijf tafels bezet; maar dat betekende allermindst dat de 20 aanwezigen met minder animo hun contract probeerden te maken, dan wel hun tegenstanders trachtten down te spelen.

Toen om ruim half elf de balans werd opgemaakt, kwamen de volgende resultaten uit de bus:

Heren Nieuwenhoff — Holtrop	+ 1930
Hr. en Mevr. Van Leeuwen	+ 1930
Hr. en Mevr. Visser	+ 1280
Hr. en Mevr. Van 't Slot	+ 650
Dames Den Ouden — Draisma	+ 280
Heren Greshof — Hagen	— 280
Heren Van Zanen — Van der Kuip	— 520
Hr. en Mevr. Bakker	— 1220
Hr. en Mevr. Hooymans	— 1990
Heren Van der Wal Sr. en Jr.	— 2060

Aangezien er twee prijzen beschikbaar waren, werd be-

sloten tot een extra rondje bridge door de beide eerstgenoemde paren, die precies gelijk waren geëindigd.

Hierbij trokken de heer en mevrouw Van Leeuwen aan het langste eind door 3 Klaveren met een overslag te maken.

Zij mochten de twee cadeau-bonnen à f 6,50 meenemen, terwijl de heren Nieuwenhoff en Holtrop zich ieder met een dito bon van f 4.— tevreden moesten stellen.

19 december

KERST FLAG-DRIVE

25 januari, 22 februari, 29 maart en 26 april 1963

WILDE DRIVES

Gegadigden kunnen zich tot en met de maandag vóór iedere drive opgeven bij de heer Van Leeuwen, kamer 2.04 (toestel 141).

▶ Leden O.V.S.T., vlootofficieren en hun gezinsleden zijn van harte welkom.

Introductie toegestaan. — *U komt toch ook?*

PER 1 NOVEMBER 1962 NIEUW AANGESTELDE GEZAGVOERDERS



H. C. MANTEL



J. I. BOER



P. C. D. SANDEE



P. C. HOEK

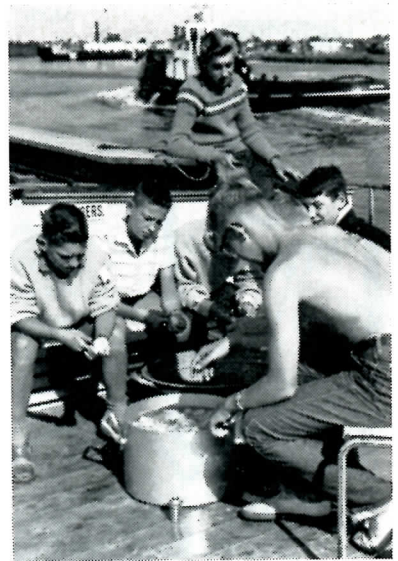
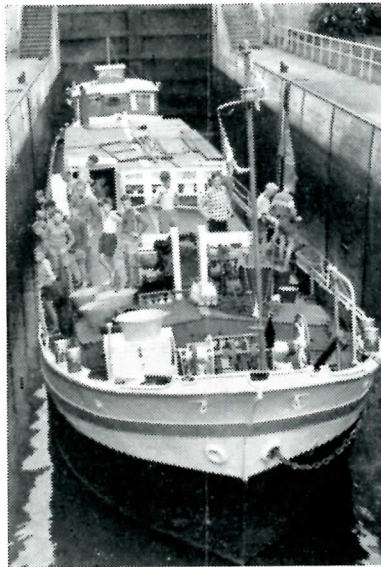
KINDERKAMPEN VAKANTIE 1963

Evenals vorige jaren zullen in de zomer van 1963 weer Maatschappij-kinderkampen georganiseerd worden. Kinderen van personeelsleden van Shell Tankers N.V. kunnen aan deze kampen deelnemen indien zij op 1 juli 1963 niet jonger dan 8 en niet ouder dan 12 jaar zijn.

De kampen worden georganiseerd in verschillende kamphuizen in Nederland, terwijl er bovendien voor de 12-jarige jongens en meisjes een vaarkamp wordt gehouden.

De deelnemers/deelneemsters aan laatstgenoemd kamp maken gedurende 12 dagen per schip een reis door een deel van Nederland.

De kampen duren 14 dagen, terwijl de bijdragen van de ouders vastgesteld worden op grond van de verschuldigde loonbelasting.



De plaatsen waar de kampen gehouden worden, zijn:

Doorn, Bennekom, Ommen, Nunspeet, Kootwijk en Putten van 20 juli tot 3 augustus en van 3 tot 17 augustus 1963;
Vierhouten, van 3 tot 17 augustus 1963;
Vaarkamp, van 5 tot 17 augustus 1963.

Begin januari a.s. zullen de aanvraagformulieren voor deelneming aan deze kampen aan de belanghebbenden worden verzonden.

Indien U belangstelling hebt voor een van deze kampen en onverhoopt geen formulier mocht hebben ontvangen, dan kunt U zich wenden tot sectie M.W. (toestel 105).

nieuws van de vijf VIJF AZEN azen club

Wie wordt pokerkampioen 1962



De hoop, die wij in het vorig nummer van „Tussen Schip en Ka” uitspraken, dat de pokerepidemie op het s.s. „VIANA” niet op andere schepen zou overslaan, is niet in vervulling gegaan. Voor ons ligt een brief van de gezagvoerder van de „PHILINE”, waaruit blijkt dat op dit schip in de vier weken tussen 27 september en 25 oktober jl. een pokerepidemie heeft gewoed die bij een der officieren in poker-dolheid ontaardde. (Vertrouwelijk kan worden medegedeeld, dat onze bedrijfsarts inmiddels is verzocht al onze opvarenden bij eerstvolgende komst te onzen kantore hiertegen in te enten.) Het resultaat was dat onze Club met drie leden is toegenomen, te weten: 2e stuurman H. van Slegtenhorst en de 4e werktuigkundigen J. R. Dalfsen en A. van Dam. Laatstgenoemde slaagde erin drie maal, en wel op 15, 23 en 25 oktober in één worp vijf azen te gooien.

Namens de voorzitter heten wij de nieuwe leden van harte welkom in de Club. Hun prestaties zullen bij de eerstvolgende gelegenheid met een boekenbon worden beloond.

De Club telt thans 36 leden, die op 14 december a.s. een gooi naar het pokerkampioenschap 1962 zullen doen.

In het volgende nummer van dit blad hopen wij U te kunnen berichten of 4e stm. E. C. Th. M. Houtman, onze pokerkampioen 1961, de wisselbeker heeft weten te behouden, dan wel in wiens handen de beker is overgegaan. Wij wachten in spanning de uitslag van de komende strijd af!

Shell Nederland Verkoopmaatschappij schrijft ons:



WEES KONING WINTER TWEEMAAL TE SLIM AF!

„Als er ergens te veel spanning optreedt, moet het buigen of barsten”, zo luidt een oude wijsheid. Maar dat buigen gaat voor een koelsysteem van een motor niet op. Als water namelijk in ijs verandert, neemt het een groter volume in en oefent een hevige druk op de wanden van de watermantels uit. Deze zijn van gietijzer, een materiaal, dat beslist niet meegeeft en zeker niet buigt. Maar wél barst! Dan wordt het een kostbare geschiedenis, want er bestaat geen maatschappij, waar iemand zijn motor tegen vorstschade kan verzekeren. Maar afgezien nog van het kostbare gebeuren: men staat op dat moment met de brokken in de kou!

vriesoplossing is namelijk, dat water bij bevriezing keihard wordt en sterk uitzet. De anti-vriesoplossing blijft betrekkelijk zacht. Bij een nog lagere temperatuur verhoogt men de dosering „SHELL” Antivries.

Het is echter zaak met deze beveiliging niet te lang mee te wachten. De vorst is vaak sneller dan U denkt. Op sommige najaarsdagen, als het overdag in de zon nog behaaglijk is, zijn de ochtendtemperaturen vaak onder het vriespunt. Juist omdat zo'n dag niet op een winterse dag lijkt, laat men zich door het zachte weer misleiden en kan de voorbode van Koning Winter U parten spelen. Draait U de rollen om: koop tijdig „SHELL” Antivries; ook de automobilist die zijn wagen stalt. En bovendien: wanneer de klant en dus ook de autorijdende Shell-werknemer „SHELL” Antivries koopt, slaat hij twee vliegen in één forse klap. In de eerste plaats geeft U Uw motor een goede bescherming tegen de grillen van Koning Winter. Bovendien geeft Shell Verkoop bij aankoop van drie liter „SHELL” Antivries gratis een ijskrabber, een eenvoudig maar gemakkelijk apparaatje, waarmee de autoruiten op een handige manier van ijs en hard geworden sneeuw kunnen worden verlost. Het ijskrabbertje, dat van „Carinex”-polystyreen (een Shell-produkt dus) is gemaakt, leent zich trouwens ook uitstekend voor het zuiveren van bevroren ruiten in Uw woning. Zo bent U dus Koning Winter tweemaal te slim af!

„SHELL” Antivries nu voorkomt dat, want dit produkt beveiligd Uw motor. En in zekere zin ook de automobilist. Een-vierde deel „SHELL” Antivries en drie-vierde deel water in het koelsysteem en de vloeistof blijft vloeibaar tot -12° Celsius. Dit wil niet zeggen, dat, wanneer de temperatuur iets lager dan -12° C wordt, het koelsysteem dan onmiddellijk stukvriest. Bij twaalf graden vorst vormen zich kleine klontjes, zogenaamde ijskristallen, die gemakkelijk smelten als de vloeistof weer door het lopen van de motor wordt verwarmd. Het verschil tussen gewoon water en een anti-

VOOR ONZE SCHAKERS

OPLOSSING PROBLEEM No. 22:
Sleutelzet Lh1.

Een schitterende zet van de Oostenrijker F. Nowotny. De witte loper op d5 kan naar 10 velden toe. Op negen van de tien loperzetten kan zwart zich nog telkens reddend, maar tegen Lh1 heeft hij geen voldoende verdediging meer.

OPLOSSING PROBLEEM No. 23:

- 1 Pd5 als zwart Ta3 speelt, volgt Pc3;
- 1 Pd5 als zwart La3 speelt, volgt Pb4;
- 1 Pd5 als zwart Kg8 speelt, volgt Pe7.

PROBLEEM No. 24:

Wit: Kc1, Td6, Tg5, Pe3, pi. a2, b2 en h4

Zwart: Kh6, Tf8, Th8, Pc7, Pe6, pi. a7, b7, c6, f7 en g4.
Wit aan zet en wint.

PROBLEEM No. 25:

Wit: Kg1, Dc1, Tc8, Lb1, Lg3, pi. a2, b2, e3, f2, g2 en h4

Zwart: Kg7, Db6, Td2, Lb4, Pd5, pi. a6, b5, e6, f7, g4 en h5.

Zwart speelde 1..... Pe3. Wit meende dit offer te kunnen aannemen. Waarom kon dit niet?

is **VISSEN**

ontspannend

?

(van onze speciale verslaggever)

Onlangs lazen wij in ons lijfblad, onder bovenvermelde kop, het volgende bericht:

„De Joegoslaaf Adem Dzinic kreeg van zijn dokter de raad te gaan vissen, omdat hij overspannen was. Reeds tijdens de eerste dag ving hij een exemplaar van 15 kilo en kort daarop een van 6 kilo. Hij raakte hiervan zó opgewonden, dat hij zich naar huis spoedde en weer een instorting kreeg.”

Naar aanleiding hiervan hebben wij de heer I. J. Hooftman, initiator van onze visclub, een interview afgenomen.

De heer Hooftman, zelf een enthousiast visser, onderkende inderdaad het in vorenstaand artikel gesignaleerde gevaar voor overspanning, maar voegde hieraan toe dat een voorval als het bovengenoemde net zo sporadisch voorkomt als het winnen van de hoofdprijs uit de Staatsloterij.

Voor zover ons bekend is dit laatste nog niet bij een Shell Tankerman voorgekomen, en wij achten het dan ook op statistische gronden volkomen verantwoord om met onze vissers te zeggen dat vissen over het algemeen een veilige sport is . . . en wat de factor ontspanning betreft? Is er een andere sport waarbij u zonder bezwaar uw vrouw en kinderen thuis kunt laten om eens gezellig met mannen onder elkaar te zijn? Is er een andere sport waarbij u grote hoeveelheden cognac kunt drinken zonder dat uw sport eronder lijdt of u voor dronkaard wordt uitgemaakt?



Is er een andere sport waarbij u een hele lange dag lui op uw rug kunt liggen zonder dat u voor luiaard wordt uitgemaakt?

Zo zouden wij u willen toeroepen:

**„DIT IS UW KANS,
MELDT U AAN
BIJ DE VISCLUB
VAN DE O.V.S.T. !”**

Nagekomen bericht:

(als overtuigend bewijs voor het bovenstaande)

Tijdens het uitstapje naar de Brielse Maas van een aantal onzer vissers op zaterdag, 2 november jl., met het viscollege „De Snoek”, werd door onze vissers NIETS (wij herhalen: NIETS) gevangen. Men was het er unaniem over eens dat het een buitengewoon geslaagde dag was.

ONZE VLOOTJUBILARIS

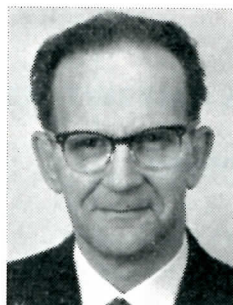


F. in 't Veld
2e werktuigkundige
1947 — 17.12 — 1962

MET PENSIOEN



C. KRIJGER
hoofdwerktuigkundige
25.6.1930 — 30.11.1962



J. M. HITTENHAUSEN
hoofdwerktuigkundige
1.8.1934 — 30.11.1962



G. J. LOGEMAN
hoofdwerktuigkundige
11.6.1936 — 30.11.1962

Met ingang van 1 december 1962 hebben wederom drie hoofdwerktuigkundigen de dienst van onze Maatschappij verlaten.

De eerste waarvan we ditmaal afscheid nemen is de heer C. Krijger, die op 25 juni 1930 als vijfde werktuigkundige zijn loopbaan aanving en als eerste schip de „Mirza” kreeg toegewezen. Na een korte periode in westerse wateren verplaatste zijn werkterrein zich naar de Singapore-area.

In maart 1942 geraakte hij, nadat de „Juno”, waarop hij destijds als 2e werktuigkundige dienst deed, tot zinken was gebracht, in Japanse gevangenschap.

Na de oorlog deed hij nog enige jaren dienst op de „Etrema” en „Coryda”, waarna hij in 1950 het diploma C behaalde en op 26 oktober van dat jaar als hoofdwerktuigkundige werd aangesteld. Als zodanig voerde hij het beheer over de machinekamer op vele van onze schepen, waarvan wij o.a. noemen „Perna”, „Clavella”, „Kosicia”, „Korenia” en „Philine”. Zijn laatste schip was de „Viana”, hetwelk hij op 11 juli van dit jaar te Rotterdam verliet.

De twee andere hoofdwerktuigkundigen die deze maand onder de rubriek „Met Pensioen” vallen, traden beiden in eerste instantie in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. De heer J. M. Hittenhausen deed dit op 1 augustus 1934 en hij vertrok een week later met de „Agnita” naar de West. Ook de oorlogsjaren bracht hij in de Ca-

raïbische wateren door; het duurde tot eind juli 1936 eer hij Curaçao de rug toekeerde en met zijn gezin definitief naar Nederland vertrok.

Op 1 januari 1959 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Van de schepen waarvan de machinekamer aan zijn zorgen werd toevertrouwd, noemen wij de „Thelidomus”, „Tomocyclus”, „Koratia” en „Atys”, van welk laatste schip hij op 9 juli 1962 op Curaçao werd afgemonsterd, hetgeen een passend slot genoemd mag worden van de loopbaan van een ex-C.S.M.'er.

Wij wensen de heren Krijger, Hittenhausen en Logeman nog vele jaren van goede gezondheid en welverdiende rust toe.

De heer G. J. Logeman trad in dienst op 11 juni 1936 als 5e werktuigkundige en reisde als supernumerary met de „Mirza” naar Curaçao. Ook hij verbleef tijdens de oorlogsjaren in de West en keerde eerst geruime tijd daarna voor goed naar het vaderland terug, namelijk in september 1955.

Zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige volgde op 1 juli 1957, sedert welke datum hij als zodanig o.a. dienst deed op de „Korenia”, „Cleodora” en „Khasiella”. Op 16 juli 1962 droeg hij voor de laatste maal, te Bonny, zijn taak aan zijn opvolger over en wel op de „Kopionella”.

O.V.S.T. HOEKJE



... en nu eens „Bloem”-stafcursus.

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-10-62 t/m 15-11-62)

GEHUWD:

- 1.10: G. P. Zwier, 3e wtk., met Mej. G. Holland;
17.10: J. A. Wormser, 4e stm., met Mej. P. A. van Herwerden;
17.10: A. A. A. Overschie, 5e wtk., met Mej. E. C. M. Hofstede;
18.10: F. Goudart, 4e wtk., met Mej. L. Oostdijk;
30.10: H. J. Kievit, 4e wtk., met Mej. N. W. van Dommelen;
8.11: C. H. H. Wisse, 4e wtk., met Mej. J. Nijse.

GEBOREN:

- 31.10: Paul, zoon van P. Snel, 2e stm., en Mevr. M. Snel-Koomen;
11.11: Charles Frederik Louis, zoon van F. L. Alexandre, 3e wtk., en Mevr. A. L. Alexandre-Eereveld;
14.11: Hans Robert, zoon van M. J. Baak, 5e wtk., en Mevr. M. H. Baak-Vis.

MET VERLOF:

- Gezgv.: B. van den Born, J. Niessink, P. van Hassel, N. H. van der Heiden, L. Brink, J. Koning;
1e stl.: H. R. van Sas, K. van der Horst, M. G. C. Geerarts, J. H. Korsen;
2e stl.: P. Snel, P. M. de Graaf, E. B. Veenhof, H. Unger, S. Noordenbos;
3e stl.: W. S. van der Ham, R. Jousma, A. P. J. Ham, C. Swart, W. Bosma, C. Vlas;
4e stl.: J. Baard Jr., F. C. C. Baron van Tuyl van Serooskerken, J. M. Huygens;
Hfd.wtk.: D. P. Koudenburg, G. Bravenboer, J. Broersen, T. van de Berg, D. P. de Ridder;
2e wtk.: P. Naber, A. Baljet, P. Ester, S. Bais, B. Bijl, J. J. Binkhorst, H. E. Nijzink, E. Rouw;
3e wtk.: L. J. van Onselen, C. van Esseveld, C. L. H. Stocking Korzen, M. W. D. Meijer, F. L. Alexandre;
4e wtk.: H. J. Kievit, G. Nijman, J. H. Appel, G. de Goede, S. Neeleman, R. D. Kuil, C. P. Kortekaas, H. Sukkel, J. S. R. Mulder, B. Bouwmeester, A. de Bats, J. B. van Haaster, S. Schoonbergen, J. P. Bol, W. Muis, J. J. Rood, J. Wielart, D. Wildeboer;
5e wtk.: C. G. Klitsie, K. P. Kaal, E. Hoogvorst, M. J. Baak, C. J. T. Baarslag, J. F. L. van der Zee, R. Huisman, M. A. Lamper, A. J. Koelwijn;
ll.wtk.: J. A. Hagedoorn, J. Homminga, F. L. van Lier.

IN NEDERLAND GEARRIVEERD:

- Bootslieden: G. J. Danker, B. Potters, L. P. Kievits, H. Hofman;
Voorlieden: M. Brons, G. Stuik, A. v. d. Thoorn;
1e pomplieden/bankwerker: J. D. d'Achard van Enschut, P. van Oosten, A. G. Freeth;

- 2e pomplieden/bankwerker: M. v. d. Kruk, T. Coné;
Bankwerkers: J. den Heyer, R. Böck, J. B. Slagboom, A. Brouwer;
Chef-hofmeesters: H. T. Kaale, J. L. van Oyen, P. S. L. Donders, J. Kooi, F. B. Wayers;
Chef-koks: H. T. Wigmans, C. N. M. v. d. Werf, D. L. van Duyn.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Acila*: 3e stm. H. Steenstra, 3e wtk. J. G. Kuit;
m.s. Acmaea: hfd.wtk. Th. H. J. Feldberg, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen;
s.s. Arca: 4e wtk. H. de Vin, bootsman G. van Delft, voorman J. P. de Jel, 2e pompman/bankwerker J. van Stee, bankwerker F. A. Nijhuis, chef-hofmeester P. L. den Breejen;
s.s. Atys: 3e stm. G. R. M. Stein du Pré, 4e stm. F. J. W. Koopman, wnd. 2e wtk. W. Eeuwijk, 3e wtk. T. E. Knijff, 4e wtk. C. J. van der Ent, 5e wtk. H. Th. Melleger, 5e wtk. J. C. Vos;
m.s. Camitia: 4e stm. J. Broekmeijer, 5e wtk. P. J. Warnier, chef-hofmeester F. B. Wayers;
m.s. Cinulia: 1e stm. T. W. Pals, 5e wtk. Jan Jansen;
m.s. Crania: 4e stm. A. H. van Haaften, 5e wtk. E. Dallinga;
s.s. Kabylia: hfd.wtk.: R. G. Pieters;
s.s. Kalydon: wnd. 2e stm. L. Becker, 3e stm. H. Looiman, 4e stm. A. J. Both, 2e wtk. L. F. Veldhuis, ll.wtk. C. A. Douwes;
s.s. Kara: Gezgv. H. E. Glansbeek;
s.s. Kelletia: 3e stm. J. J. H. Vessies, 3e wtk. F. W. Gakes, ll.wtk. T. Middelkoop;
s.s. Kenia: 3e stm. R. Mulder, 4e wtk. J. J. Kosten, 5e wtk. F. Nederbragt;
s.s. Kermia: wnd. Gezgv. W. A. Kleine;
s.s. Khasiella: 3e stm. H. Wijnberg, 4e stm. A. Th. van Es, 2e wtk. S. van den Ende, voorman C. Noordijk;
s.s. Kopionella: Gezgv. P. C. Hoek, 3e stm. F. X. C. van Collenburg, ll.stm. A. J. de Kraker, wnd. 2e wtk. F. J. van der Velden, 5e wtk. E. Aanen;
s.s. Koratia: Gezgv. J. Rijkeboer, 4e wtk. S. Warmenhoven;
s.s. Korenia: Gezgv. P. A. Kooloos, hfd.wtk. J. Prins, 3e wtk. A. de Coninck, 5e wtk. J. C. J. Walraven;
s.s. Korovina: 3e wtk. J. J. F. Reitsma;
s.s. Kosmatella: 4e wtk. J. C. Looij;
s.s. Krebsia: 4e wtk. A. L. Bouman, 4e wtk. R. J. Smit;
s.s. Kryptos: Gezgv. J. I. Boer, 2e stm. P. J. Bakker, 3e stm. G. W. Bouma;
s.s. Kylix: Gezgv. H. A. Muis, 1e stm. S. Harders, 2e stm. J. van der Zouwen, hfd.wtk. J. de Bruyn, wnd. 2e wtk. P. G. Eekman, 3e wtk. H. de Jong, wnd. 4e wtk. H. L. de Ridder, 5e wtk. F. K. J. Spangenberg;
m.s. Mitra: 4e stm. M. F. D. Becx, 4e wtk. G. J. B. Hartman;

- s.s. *Ondina*: Gezagv. J. W. G. van der Horst, 3e wtk. M. C. Laban;
- s.s. *Onoba*: 1e stm. J. van der Velden, 4e stm. J. W. Lodewijkx, 4e wtk. C. de Witte, 4e wtk. J. C. Zwart, 5e wtk. A. A. Overschie;
- s.s. *Phildora*: 1e stm. C. Vriend, 2e stm. L. van der Valk, 2e wtk. J. van Essen, 5e wtk. R. D. Bleeker, 5e wtk. J. D. Slink;
- s.s. *Philine*: hfd.wtk. J. van der Meyde, 5e wtk. A. F. Overweg;
- s.s. *Philippia*: 4e wtk. L. Buitenkant, 4e wtk. J. Slot, 5e wtk. J. P. Kalkman;
- s.s. *Sepia*: 2e wtk. Jan van den Berg, 5e wtk. H. van Ommering;
- s.s. *Vasum*: Gezagv. L. H. de Vries;
- s.s. *Viana*: wnd. 1e stm. H. H. J. Dijkhuizen, 2e stm. H. W. Vermaas, 5e wtk. P. K. Polman, 5e wtk. J. P. J. Reichwein;
- s.s. *Videna*: 2e wtk. J. van Duuren, 5e wtk. A. F. Sundquest, 5e wtk. A. Bakelaar, bootsman K. Degens, voorman J. C. Marckelbach, 1e pompman/bankwerker A. A. van der Sluis, 2e pompman/bankwerker J. C. van der Wel, chef-hofmeester C. E. Bestebroer, chef-kok D. G. Tromp;
- s.s. *Vitrea*: 3e stm. O. A. van Druuten;
- s.s. *Vivipara*: hfd.wtk. J. J. de Jonge, 5e wtk. K. de Jong;
- s.s. *Zafra*: 3e stm. C. Haas, 3e wtk. A. J. Bitterling;
- s.s. *Zaria*: 2e stm. A. J. de Ronde, hfd.wtk. M. H. Holtslag, 4e wtk. J. Gansevoort, 4e wtk. J. Blok.

IN DIENST GETREDEN:

ll.stm.: A. J. de Kraker;
ll.wtk.: C. A. Douwes;
chef-kok: D. G. Tromp.

DE DIENST VERLATEN:

ll.stm. Ant. de Jong;
3e wtk. E. J. Koiter;
5e wtk. J. L. Seegers;
1e pompman/bankwerker E. J. Simons;
2e pompman/bankwerker J. A. F. Bakker;
bankwerkers H. ter Haar, J. Elders, W. J. C. Sondagh,
D. Breddels;
chef-hofmeester A. Zoutewelle.

MET PENSIOEN:

Hfd.wtk.: J. M. Hittenhausen, C. Krijger, G. J. Logeman.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stm. G.H.V.: 3e stm. C. Splinter;
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. H. Wijnberg;
3e stm. G.H.V.: ll.stm. P. J. Born;
„C”: 2e wtk. J. B. Biondina;
Ass.: ll.wtk.: G. P. Hoogeveen, J. Kruijsse, F. Nederbragt, S. J. Punt, C. J. T. Baarslag, Jan Jansen,

tussen schip en ka

MAANDBLAD
VOOR HET VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.

☆
Tweede jaargang
Nummer 4 - december 1962

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

☆
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.

A. J. Koelewijn, M. A. Visser, L. P. A. de Winter;
MVD: ll.wtk. A. F. Overweg, J. C. Vos, P. J. Warnier.

AANGESTELD ALS:

Gezagv.: H. C. Mantel, J. I. Boer, P. C. D. Sandee,
P. C. Hoek;
1e stm.: B. de Boer;
4e stm: P. J. Born;
5e wtk.: A. F. Overweg, G. P. Hoogeveen, J. Kruijsse,
F. Nederbragt, S. J. Punt, C. J. T. Baarslag,
Jan Jansen, J. C. Vos, P. J. Warnier, A. J. Koelewijn,
M. A. Visser, L. P. A. de Winter.

GEPROMOVEERD TOT:

bootsman: A. Hakker;
bankwerker: G. M. Ras;
2e pompman/bankwerker: J. van Stee.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-10-1962 t/m 15-11-1962)

IN DIENST:

22.10: Mevr. I. Brouwer-Van Beelen - sectie SL
1.11: Mej. R. J. van Deemter - sectie CC
1.11: Mej. G. Hoogeveen - sectie CC
(ex BIPM, Den Haag)

OVERGEPLAATST:

1.11: Mej. J. F. Schilt - van sectie MD naar sectie PR
7.11: Mej. M. Martens - van sectie CC naar sectie PZ
12.11: Mej. A. J. Poort - van sectie PZ naar sectie CC

UIT DIENST:

1.11: J. Schuitemaker - sectie SL (pensioen)
1.11: Mej. C. Ringlever - sectie CC
1.11: Mej. J. C. Stapels - sectie BH
5.11: M. D. Jansen - sectie ID (overgepl. naar BIPM, Den Haag)