

tussen schip en ka

DERDE JAARGANG
No. 4 — DECEMBER 1963

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

Rotterdam - Stadhuisplein - december 1963

Fotobureau Kramer





Leert van Mij dat Ik zachtmoedig en nederig van harte ben en ge zult rust vinden voor uw zielen.

MATH. 11—20

Beste vrienden,

Woorden van Jezus tot het volk, twintig eeuwen geleden. Door al die eeuwen heen zijn deze woorden actueel gebleven. Steeds zocht de mens rust voor zijn ziel en hij vindt die zo zelden omdat hij van Jezus niet leren wil zachtmoedig en nederig van hart te zijn. In de strijd van het leven is het telkens weer de hoogmoed die de mens parten speelt.

Het ongeloof vindt de inhoud van deze woorden van Jezus: zo slap, zo week, zo slaafs. Het is te passief, te duldend, helemaal afgestemd op de ontwikkeling van ons incasseringsvermogen. De moderne mens is zo knap geworden, technisch zo machtig, zo onafhankelijk.

Nietzsche vond de christelijke leer alleen iets voor slaven, armen en onderdrukten. De supermens, die hij zich dacht, was verheven boven goed en kwaad, moest zich in niets ontzierende kracht uitleven. Het zwakke moest opgeruimd worden, vernietigd, het blonde arische beest moest triomferen.

We hebben deze mensensoort gezien, we móesten ze zien, want ze stapten zo luid door het leven en ze schreeuwden zo hard en ze geleken zo weinig op mensen. Op Kerstmis worden we herinnerd aan de menswording van God, Hij daalt af. Vondel dicht ons vóór „Jezus zal u ootmoed leren, Die zijn hof in Stallen sticht”. Een heel ander type mens laat Christus ons zien n.l. de bovennatuurlijke mens, door de genade, boven zijn natuur uit verheven mens. Deze mens is door God gesteld in de wereld, om deze wereld te beheersen en te onderzoeken, maar rust voor onze ziel zullen we niet vinden, tenzij in afhankelijkheid van God. Kerstmis leert ons, onszelf te bezinnen op onze ware grootheid en onze ware kleinheid. Uit de woorden van Christus aan het begin van dit stukje aangehaald, kunnen we opmaken waar de rust voor onze ziel te vinden is.

Zalig kerstfeest en hartelijke groeten,

*Pater P. Koevoets S.C.J.
Directeur Havenaalmoezenier.*

NOCHTANS KERSTFEEST

*als hij moet zijn
een christen
zonder flauwe cultus*

Deze dichtregels kan ik maar niet uit mijn gedachten verdrijven, nu ik een kerststukje moet schrijven. Maakt het niet allemaal deel uit van een flauwe cultus, waarmee wij de jaren aaneen rijgen? De kribbe, het kind, de kerstboom en de koningen.

Als ik moet zijn, een christen, een gelovige. Wordt dan niet iets anders van mij verwacht dan een feest? Ben ik geen verslaafde, die ieder jaar verstolen zijn kerstfeest moet vieren, zoals een kettingroker zijn sigaret wegzuigt?

Ik stel het met opzet zo, omdat ik zo goed kan begrijpen, dat vooral de mensen aan boord, het kerstfeest op zee — uitgesproken of verzwegen — toch als misplaatst ervaren. Het hoort aan boord niet thuis. Het is alsof wij er even tussenuit knijpen. Het past niet in een continu-wereld van olie, turbines en radar. Als ik moet zijn, een christen, dan toch, nu, zonder het sentiment, zonder de zoete geur van de stal in Bethlehem.

Verliefd zijn zonder kus?

Een bruid zonder bruidsbouquet?

Dus toch?

Dan toch het feest vieren, van het kind dat geboren is, omdat God zó voor de mens heeft gekozen, dat ook Hij als kind in de wereld kwam.

Maar het past toch niet?

Neen, passen doet het niet. Evenmin als een lamp bij de duisternis past; maar daar zijn wij wel dankbaar voor. Zo past Christus niet bij onze olie, onze turbines en onze radar. Maar wij zijn er wel dankbaar voor, dat Hij er nochtans is. Dat zijn licht begon te schijnen, in de duisternis.

En schijnt nog, totdat er geen nacht meer zal zijn, en wij geen licht van lamp of licht van zon van node hebben, omdat de Heer, God, ons zal verlichten.

Ds. M. C. Baart

AANBIDDING DER KONINGEN

*Kopergravure van M. Schongauer (circa 1435|1491).
Collectie Museum Boymans-Van Beuningen, Rotterdam.*

AFSCHEID GEPENSIONEERDEN VAN ONZE VLOOT



Op 1 november jl. werd door onze Directie in de lunchkamer op de 9e etage van het Shell-Gebouw een afscheidreceptie gehouden voor de gepensioneerden van onze vloot die de dienst van onze Maatschappij in de tweede helft van dit jaar met pensioen hebben verlaten.

Dit afscheid gold de gezagvoerders J. Niessink en J. de Koning, de hoofdwerktuigkundigen M. H. Holtslag en A. Pauw en de tweede werktuigkundigen J. van den Berg, G. C. L. van Marsbergen en M. C. Verschuren, die met hun respectieve echtgenoten waren uitgenodigd.

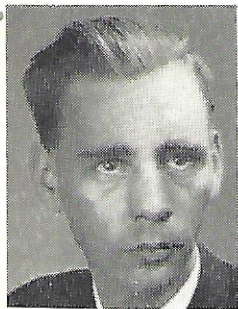
Beide nevenstaande foto's werden gemaakt tijdens de afscheidtoespraak welke de heer L. F. van den Belt namens de heer Rodenburg, die door ziekte verhinderd was tegenwoordig te zijn, hield.



Foto boven: v.r.n.l.: Hr. L. F. van den Belt, chef afd. Personeelsbeheer, Hwtk. A. Pauw, Mevr. H. M. Pauw-Leyendecker en Hr. J. M. van Kessel, chef sectie Scheepsgezellen.

Foto links: v.r.n.l.: Hwtk. M. H. Holtslag, Mevr. W. G. Holtslag-Slakborst, Hr. P. Vis van Heemst, chef sectie Werktuigkundige Dienst, 2e Wtk. J. van den Berg en 2e Wtk. M. C. Verschuren.

IN MEMORIAM



P. NABER,
2e werktuigkundige

Ons bereikte het ontstellende bericht dat 2e werktuigkundige P. Naber op 10 november 1963 in het sanatorium „De Klokkenberg” te Breda is overleden. Hoewel hij tijdens zijn laatste verlof in het ziekenhuis werd opgenomen, kwam het bericht van zijn verscheiden, op de nog zo jeugdige leeftijd van 41 jaar, voor ons volkomen onverwacht.

De heer Naber trad op 22 juli 1946 in onze dienst en vertrok enkele dagen later naar Curaçao, waar hij tot juli 1955 op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werkzaam was.

Vervolgens werd hij naar de diepzeevloot overgeplaatst, waarop hij vanaf augustus 1956 als 2e werktuigkundige heeft dienst gedaan.

Onze Maatschappij verliest in hem een werktuigkundige wiens werklust en plichtsbetrachting aan allen ten voorbeeld gesteld kunnen worden.

Het weten dat zijn overlijden op onze vloot door allen die hem kenden als het verlies van een prettig collega en een goed vriend wordt gevoeld, moge een troostrijke gedachte zijn voor zijn zo zwaar beproefde echtgenote en kinderen. Onze gevoelens van oprecht medeleven gaan naar hen uit, en wij hopen dat zij de kracht mogen vinden dit zware verlies te dragen.



31ste VLOOTSTAFCURSUS 11 tot en met 18 november 1963

Van rechts naar links:

Kapt. H. Aschmoneit	— <i>cursusleider</i>	H. G. de Boer	— <i>4e werktuigkundige</i>
J. de Rooy	— <i>docent</i>	B. de Boer	— <i>1e stuurman</i>
B. Bouwmeester	— <i>4e werktuigkundige</i>	J. P. Hendriks	— <i>3e stuurman</i>
A. J. G. Weitzel	— <i>3e werktuigkundige</i>	A. M. C. Ras	— <i>4e werktuigkundige</i>
R. Jousma	— <i>3e stuurman</i>	M. J. Moerland	— <i>hoofdwerktuigkundige</i>
J. Walraven	— <i>4e werktuigkundige</i>	P. Balt	— <i>4e werktuigkundige</i>
K. G. Visser	— <i>docent</i>	M. Pronk	— <i>sectie R.C.</i>
A. G. de Grooth	— <i>3e stuurman</i>	A. O. A. Blom	— <i>3e werktuigkundige</i>
A. L. A. M. Wilmering	— <i>3e stuurman</i>		

Prijsvraag

Momenteel vormt automatisering en mechanisatie aan boord van schepen ook bij ons een belangrijk onderwerp van studie, speciaal nu 3 schepen in aanbouw zijn welke mettertijd aan onze vloot zullen worden toegevoegd. Een van de projecten dat hierbij de bijzondere aandacht heeft, is het schoonmaken van tanks aan boord tijdens de reis. Gesteld kan worden dat het tankschoonmaken op zee een belangrijk deel uitmaakt van de op onze schepen te verrichten werkzaamheden. De oorzaak ligt in de aard van de werkzaamheden: deze zijn zeer arbeidsintensief en vergen veel mankracht.

Van de aan boord van ieder schip regelmatig uit te voeren tankschoonmaakwerkzaamheden is het verwijderen van het sediment uit de geventileerde en gewassen tanks zonder twijfel de zwaarste opgave. Het is opmerkelijk dat dit onderdeel van de gehele schoonmaakoperatie nog steeds op een vrij primitieve wijze gebeurt, terwijl toch voor het ventileren en wassen successievelijk gemechaniseerde hulpmiddelen — Mecofans, Butterworth/Victor Pyrate machines — hun intrede hebben gedaan. Vanzelfsprekend wordt door velen — waaronder op het gebied van tankschoonmaken gespecialiseerde walbedrijven — reeds lang naar een methode gezocht die het verwijderen van sediment uit de tanks in belangrijke mate kan bespoedigen en vergemakkelijken. Een doeltreffende oplossing van dit probleem blijkt echter nog steeds niet gevonden te zijn.

Wij willen allerm minst beweren dat wij in het kader van de thans ondernomen studie een oplossing zullen weten te vinden om het verwijderen van sediment minder tijdrovend en minder arbeidsintensief te maken.

Alle mogelijkheden dienen echter te worden overwogen en in dit verband zouden wij ons gaarne van U aller steun en medewerking verzekerd weten. Uw ervaring in het tankschoonmaken op zee heeft U een inzicht verschaft in de speciale problematiek van deze werkzaamheden. Wellicht hebt U zich hierbij een idee gevormd hoe een bepaald onderdeel van de gehele procedure — bijvoorbeeld waar het betreft het verwijderen van sediment — naar Uw mening aanzienlijk zou zijn te verbeteren.

Een dergelijk idee kans ons bij onze studie tot grote steun zijn. Zet U Uw denkbeelden over deze kwestie derhalve op papier en stuur ze ons toe, onder motto: Prijsvraag/Tankschoonmaken.

Wij stellen voor de 3 beste inzendingen geldprijzen in het vooruitzicht ter grootte van respectievelijk f 200.—, f 100.— en f 50.—.

Gaarne hopen wij dat met Uw steun voor het onderhavige vraagstuk een bevredigende oplossing kan worden bereikt en daarmee Uw taak aan boord ten aanzien van tankschoonmaken kan worden verlicht. Uw inzendingen worden gaarne tot uiterlijk 28 februari 1964 ingewacht.

DOET MEE

KERST- BRIDGE- DRIVE

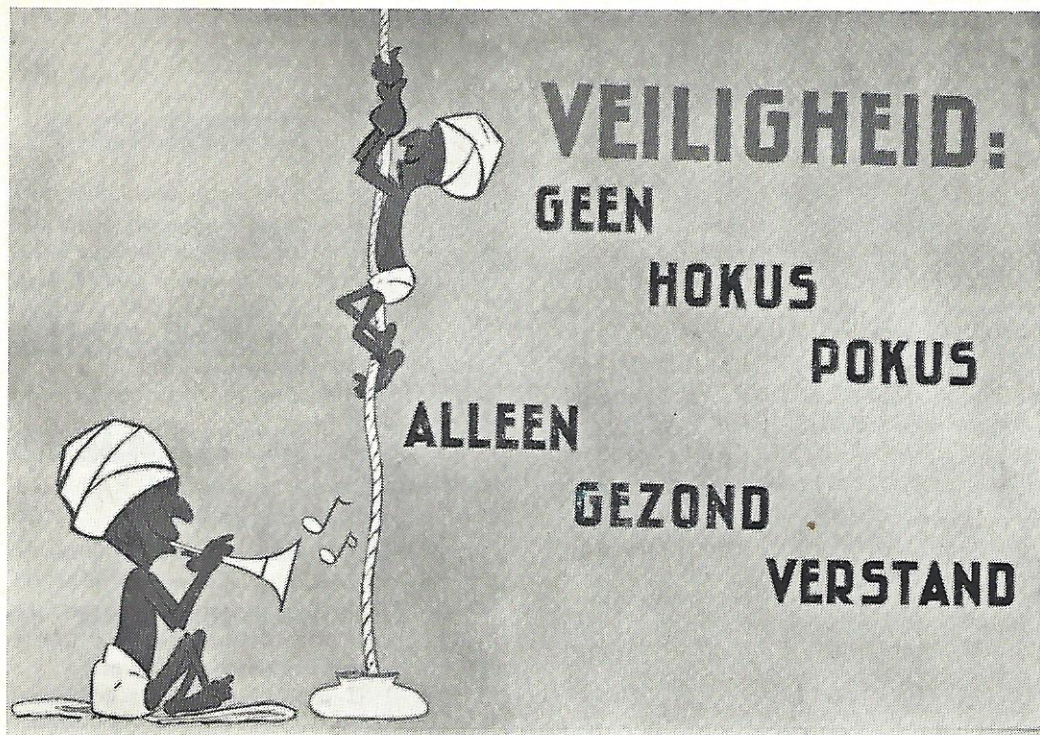
Op vrijdag, 20 december a.s., zal er door O.V.S.T. een „Altijd Prijs” Kerst-flagdrive georganiseerd worden met als prijzen kippen, eenden, flessen wijn en kaas.

De drive wordt gehouden in de lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw en vangt aan om 20.00 uur.

Gegadigden kunnen zich opgeven tot en met 17 december a.s. bij mej. D. M. Schol, kamer 1.03A (eventueel telefonisch: toestel 250).

Onze vlootofficieren zijn op deze avond van harte welkom.

Inschrijfgeld: leden O.V.S.T. f 1.50, niet-leden f 2.— per persoon. Introductie toegestaan.



VOOR ONZE SCHAKERS

Probleem no. 42:

Wit: Kb8, Dg6, Ta5, Lc7, Ld3, Pc2, Pe1, pi g2, h2.

Zwart: Kf4, Lf1, Lf2, Pg4, Ph6, pi d4 en e5.

Wit geeft mat in 2 zetten.

Probleem no. 43:

Wit: Kf7, Dc7, Lc8, Ld8, Pg6, pi d6, e5, e6 en h3.

Zwart: Kf5, La2, Lb2, pi e4 en f4.

Wit geeft mat in 2 zetten.

Oplossing probleem no. 40:

1. La4 (Pd4, Phf4).
2. Te7 (Pe1, Pe7), Kd6 (Pf4, Pd4).
3. Te6 (Pb3, Pa3).

Oplossing probleem no. 41:

1. Td8, Kc1 (Ke1, Ke3;, Kc3).
2. Kc4 (Ke4, Ke6, Kc6), Kb1 (Kf1, Ke4, K onv.).
3. Kb3 (Kf3, Td3, Tg4).

De „Solen” verbeterde haar eigen losrecord!

In het juni '63 nummer van dit maandblad maakten wij melding van het feit dat het s.s. SOLEN op 30 mei jl. het losrecord in Shell Europoort had gebracht op 5.427 ton aardolie per uur. Daarmede was de SEPIA, die ruim tien maanden aan de spits had gestaan met een gemiddelde van 5.327 ton/uur, van de troon gestoten. Onze hoop dat wij binnenkort weer een Nederlandse Shell-tanker de nieuwe record-houdster zouden kunnen noemen is nog niet verwezenlijkt, integendeel, de SOLEN heeft op 12 november jl. het record op 5.562 ton/uur weten te brengen door 64.431 ton „Kirkuk crude” in 11 uur en 35 minuten in Europoort te lossen. Wij brengen wederom een eresaluut aan de SOLEN voor deze door haar geleverde prestatie.

Onze verwachtingen ten aanzien van een nieuw Nederlands record blijven echter ongeschokt... vol vertrouwen klopt ons hart!

IDEËËNBUS

In het vorige nummer van dit blad vertelden wij het een en ander over de werkwijze van de Ideeënbuss Commissie in Londen.

Teneinde te voorkomen dat deze instantie als „een vaag en onbereikbaar iets” wordt beschouwd willen wij hier (speciaal ten behoeve van de jongere opvarenden) nog het volgende vermelden.

De Ideeënbusscommissie is een *Centrale* Commissie, welke in Londen zetelt. In deze Commissie hebben, naast de voorzitter en de secretaris, als regel 8 deskundigen zitting; uiteraard wordt met het benoemen van een lid-deskundige rekening gehouden met de 3 diensten aan boord, m.a.w. ieder die een idee indient kan, ongeacht zijn functie aan boord, erop rekenen dat zijn idee door terzake kundigen wordt beoordeeld.

De Commissie behandelt zowel ideeën afkomstig van de Nederlandse als van de Britse Groepsvloot. De Nederlandse ideeën worden eerst op ons kantoor bekeken en daarna met ons advies in vertaling aan de Commissie doorgezonden. Het komt natuurlijk voor dat de Commissie niet direct een mening kan vormen. In die gevallen wordt nooit „gegokt”, doch advies gevraagd aan de betreffende afdeling. Waar nodig kan de Commissie dus een beroep doen op welke specialist dan ook van het Shell-kantoor, hetgeen een juiste beoordeling alleen maar ten goede kan komen.

Zoals verleden maand in dit blad vermeld, treden de heer D. Rodenburg en de heer S. G. Read bij toerbeurt als voorzitter van de Commissie op.

Tenslotte kunnen wij tot onze voldoening ook deze maand melding maken van 3 beloonde ideeën, waarvan hier de bijzonderheden volgen:

1) *Idee no. 219 van hwtk. W. J. J. van den Berg betr. „Vereenvoudiging van de reparatie- en onderhoudsadministratie aan boord.”*

Dit voorstel behelst de invoering van een ringband met van genummerde tabs voorziene bladen waarop voor elk machine-onderdeel door middel van op te plakken strookjes de uitgevoerde onderhouds- en reparatiewerkzaamheden zijn vermeld.

Het voordeel van deze werkwijze boven de bestaande is dat het „Roneodex”-systeem en de „groene kopieën” kunnen vervallen, terwijl een veel duidelijker overzicht van de werkzaamheden aan de diverse machine-onderdelen wordt verkregen.

Daar dit onderwerp in het kader van de vereenvoudiging van de administratie aan boord een punt van studie

vormt op ons kantoor, werd deze ideeënbusbijdrage in genoemde studie betrokken. Hoewel momenteel aan een andere wijze van rapportage de voorkeur wordt gegeven, biedt het voorstel van de heer Van den Berg een aantrekkelijk alternatief; het is dan ook niet uitgesloten dat t.z.t. bij de definitieve invoering van een nieuw systeem dit idee wordt overgenomen.

De heer Van den Berg ontving voor dit idee een beloning van £ 10.

2) *Idee no. 223 van 4e wtk. T. J. Veldman betr. „Verbeterde constructie zuigermotoren.”*

De bedoeling van dit idee is om de op een trunkzuiger uitgeoefende zijdelingse krachten op te heffen.

Gezien de beperkte plaatsruimte is het helaas niet mogelijk het voorstel van de heer Veldman (met een aantal tekeningen) hier in extenso over te nemen.

Hoewel de Commissie van mening was dat dit idee in feite meer op het terrein ligt van een motorenfabrikant, werd vastgesteld dat de uitwerking goed was en getuigde van een scherp inzicht in de technische problemen van dit onderwerp. Hierom werd besloten de heer Veldman een aanmoedigingspremie van £ 5 toe te kennen.

3) *Idee no. 212 van 3e wtk. A. de Coninck betr. „Toevoerafsluiters van de smeeroilie-noodleiding.”*

In dit idee stelt de heer De Coninck voor om de toevoerafsluiters van de smeeroilie-noodleiding (welke loopt vanaf de valtank naar de turbines) te voorzien van een verlengstang waardoor deze afsluiter op afstand bediend kan worden.

In geval van brand (zie schaderapport no. 56) zou de smeeroilie-noodleiding dan afgesloten kunnen worden.

Dat dit voorstel goed is bleek uit de inmiddels door „Lloyd's Register of Shipping” gestelde eis dat op nieuw te bouwen schepen de smeeroilievaltanks ook *buiten* de M.K. afgesloten moeten kunnen worden. Als gevolg van deze bepaling werden aan boord van de ONDINA en ONOBA de spindels doorgetrokken tot buiten de M.K.-ruimte (aan dek).

Daar de heer De Coninck ten tijde van het indienen van zijn idee *niet* op genoemde schepen gevaren had werd dit voorstel als origineel aangemerkt en billijkheidshalve een beloning van £ 5 toegekend.

Gaarne feliciteren wij bovengenoemde heren met het behaalde succes en wij hopen dat in het volgende nummer van dit blad weer melding gemaakt kan worden van beloonde bijdragen aan de Ideeënbuss.

A.D.

9-CILINDER B. & W. „LARGE BORE” DIESELMOTOR

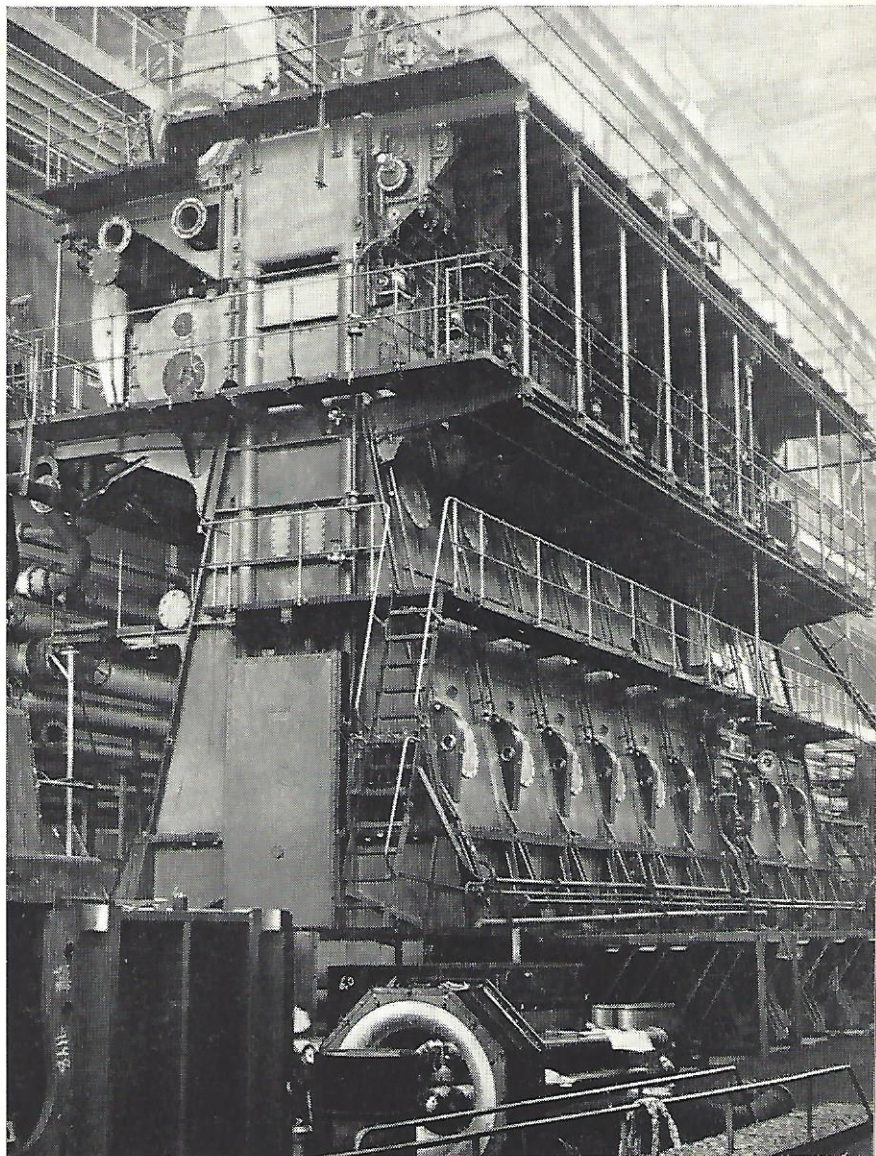
TYPE

84-VT2BF-180

Brachten wij in het oktober '63 nummer van dit blad een zij-aanzicht van een onzer aanstaande 63.000 tons motortankschepen, hiernaast reproduceren wij een foto van een 9-cilinder B. & W. dieselmotor waarmede elk dezer drie schepen zal worden uitgerust. Deze motoren zullen worden gebouwd door Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam en zullen de grootste zijn welke tot nu toe in Nederland werden vervaardigd.

De aanduiding „84” betekent dat de cilinder-diameter 840 mm bedraagt — vandaar de bijvoeging „large bore” —; „VT2BF” is het motortype en „180” is de lengte van de slag in cm.

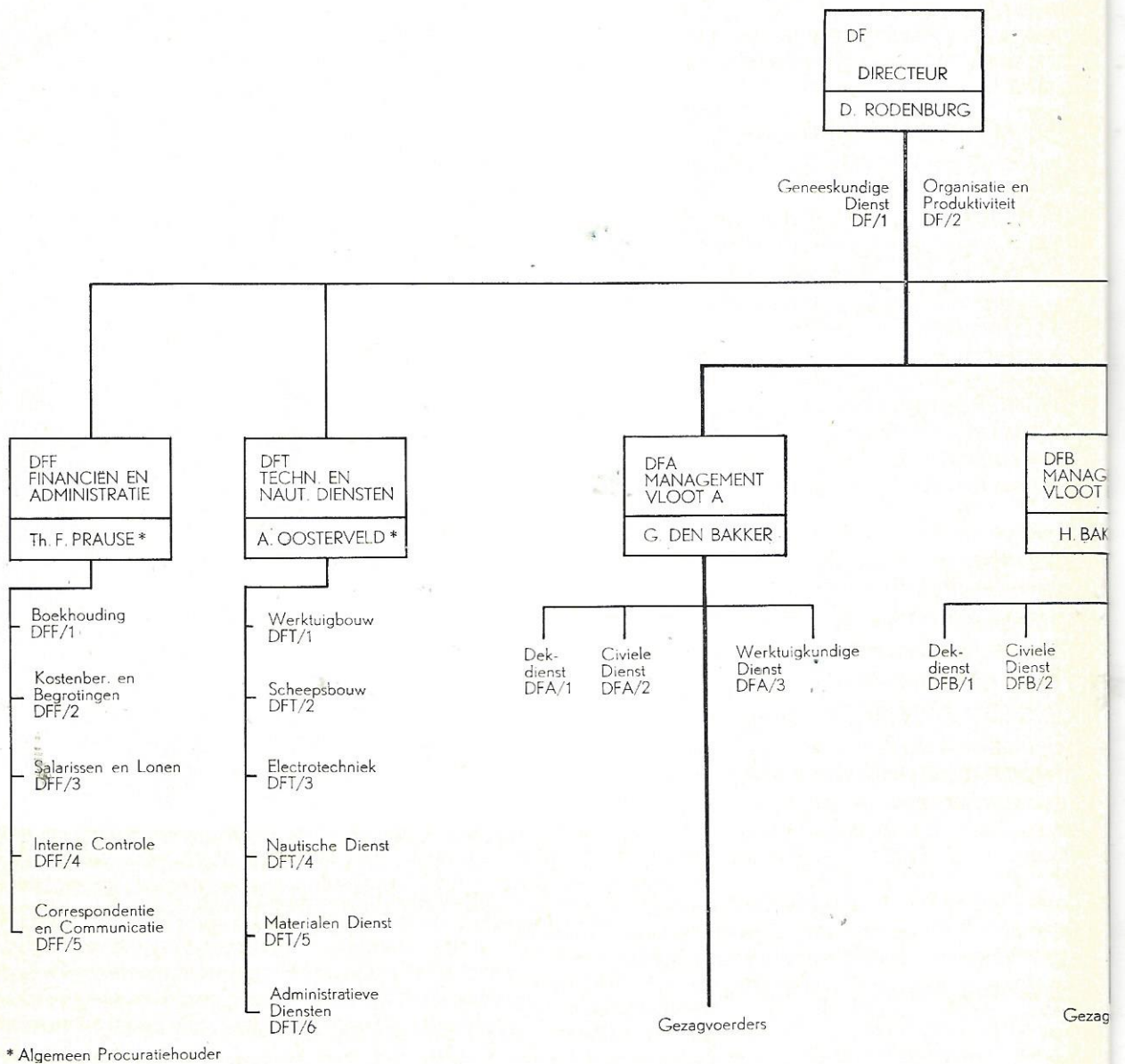
Het vermogen dat deze motor continu kan ontwikkelen is 18.900 A.P.K. bij 110 omwentelingen van de schroef.



Om een indruk te geven van de grootte van deze motoren vermelden wij hieronder enkele nadere gegevens:

lengte:	ongeveer 17½ m
hoogte gerekend vanaf het hart van de krukas tot bovenzijde uitlaatklep hefboom:	10 m
totaal gewicht van de motor:	ongeveer 775 ton

WIJZIGINGEN IN DE ORGANIS



ORGANISATIE VAN SHELL TANKERS N.V.

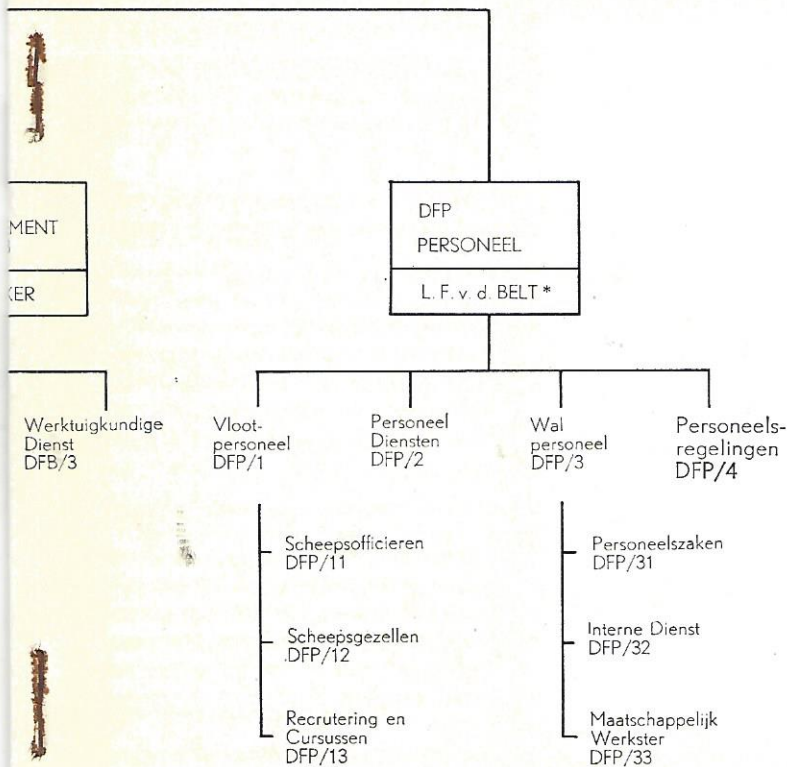
In aansluiting op de circulaire van 15 november jl. publiceren wij hiernaast het schema van de nieuwe organisatie, welke met ingang van 1 januari 1964 van kracht wordt en op pag. 12 het organisatieschema van DFA (Dutch Fleet A). De organisatie van DFB (Dutch Fleet B) is gelijk aan die van DFA.

Voor degenen die de circulaire aan de vloot niet hebben kunnen inzien, volgt hieronder een samenvatting van de belangrijkste wijzigingen, te weten:

1. de communicatie tussen schip en wal wordt belangrijk verruimd en in andere banen geleid.
2. het beheer van de vloot, binnen het raamwerk van het beleid op verschillende gebieden, komt geheel te berusten bij DFA en DFB; daarbij inbegrepen is de volledige verantwoordelijkheid voor de onderhoudstoestand van de schepen.
3. de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van reparaties welke door DFA en DFB worden opgedragen, komt te berusten bij de DFT-secties welke tevens verantwoordelijk worden voor de nieuwbouw; verwacht mag worden dat dit de bouw van efficiënte schepen zal bevorderen.

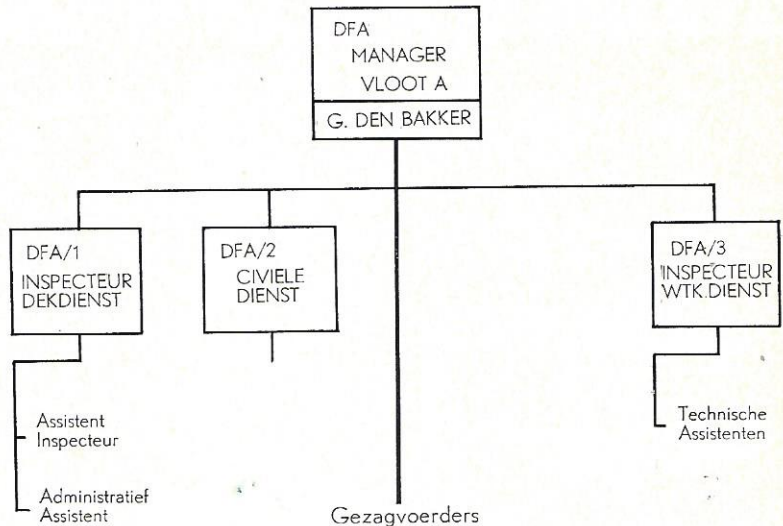
Door deze wijzigingen zijn ook de lijnrelaties wat verduidelijkt en werd het mogelijk deze, waar het gezagvoerders betreft, eveneens in beeld te brengen.

De verruiming van de communicatie is misschien wel het belangrijkste punt. Door het beperkte aantal schepen in elke vloot, kunnen DFA en DFB nauwe contacten met het vloot-



voerders

personeel onderhouden, in het bijzonder met de gezagvoerders en de voornaamste functionarissen van de drie diensten aan boord. Evenals aan boord zijn deze drie diensten in de organisatie van DFA en DFB vertegenwoordigd en onder eenhoofdige leiding samengebracht. Hierdoor ontstaat dus een bijzonder duidelijk „communicatie-kanaal”. In deze communicatie en ook elders in het bedrijf zal een belangrijke plaats worden ingeruimd voor het overleg. Vanzelfsprekend zal dit een kwestie zijn van geleidelijke groei.



ONZE NIEUWE ONDERNEMINGSRAAD

Onder voorzitterschap van onze Directeur, de heer D. Rodenburg, kwam de onlangs nieuw gekozen Ondernemingsraad voor het walpersoneel op 4 november jl. voor de eerste maal bijeen, waarbij de afgetreden en/of niet herkozen leden ten afscheid mede aanwezig waren. In zijn openingstoespraak gewaagde de heer Rodenburg er van dat het hem zeer verheugd had dat de kiesgerechtigde werknemers op 23 oktober jl. in zo buitengewoon grote getale aan de verkiezingen hadden deelgenomen. Het percentage dat bereikt werd (95,3) overtrof die van alle vorige verkiezingen, en hij schreef dit resultaat mede toe aan het vertrouwen dat de oude Onder-

nemingsraad bij het gehele personeel heeft genoten.

„Van mijn kant kan ik gevoegelijk zeggen”, aldus de heer Rodenburg, „dat het samenspel tussen Directie en Ondernemingsraad bijzonder plezierig is verlopen. In de afgelopen twee jaar zijn tal van onderwerpen besproken, waarbij zeer vele belangrijke punten aan de orde zijn gekomen.

Ik wil dan ook gaarne de leden van de oude Ondernemingsraad dank brengen voor hun aandeel in het werk van de Ondernemingsraad gedurende de afgelopen twee jaar. Ik geloof te mogen zeggen dat wij in deze tijd een flink eind in de goede richting gevorderd zijn.

Ik hoop dat in de nieuwe Ondernemingsraad een goede geest van samenwerking zal bestaan en dat wij samen tot vruchtbare gedachtenwisselingen zullen komen.”

In dit verband wees de heer Rodenburg er op dat om tot een vrucht dragend contact te komen, allereerst een sfeer van wederzijds vertrouwen nodig is.

De heer E. Otten, voorzitter der Commissie Dagelijkse Aangelegenheden van de Ondernemingsraad, bracht de heer Rodenburg namens de leden van de oude en de nieuwe raad dank voor de tot hen gerichte woorden.

Hij vertolkte de gevoelens van de oude Ondernemingsraad door de

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.

Directie zijn erkentelijkheid te betuigen voor de medewerking welke bij alle voorkomende gelegenheden steeds werd ondervonden.

Tot slot sprak de heer Otten de hoop uit dat de nieuwe Ondernemingsraad een steeds in nut toenevende functie zal kunnen gaan vervullen, voornamelijk ter bevordering van de samenwerking binnen de onderneming.

Op 20 november werd in het Delta-hotel te Vlaardingen een ééndaagse introductiebijeenkomst gehouden voor de leden van de nieuwe Ondernemingsraad. In het volgend nummer van dit blad komen wij hierop terug.



Aan de vergadertafel waren gezeten:

rechts van de heer Rodenburg:

Hr. L. F. van den Belt, chef afd. Personeelsbeheer;

Hr. M. van Dijk, lid nieuwe O.R.;

Hr. A. A. A. ten Bruggencate, lid oude O.R.;

Hr. P. J. Huigen, lid nieuwe O.R.;

Hr. M. L. van Oorscot, lid oude en nieuwe O.R.;

Hr. M. J. Spetter, lid nieuwe O.R.;

Hr. J. B. Kerkhoven, lid oude O.R.

links van de heer Rodenburg:
Mej. F. J. Bijl, lid oude en nieuwe O.R.;

Mej. J. F. Schilt, lid nieuwe O.R.;

Hr. E. Otten, lid en voorzitter Commissie Dagelijkse Aangelegenheden oude en nieuwe O.R.;

Hr. M. M. de Zwaan, lid en secretaris oude en nieuwe O.R.;

Hr. G. Hoogland, lid oude en nieuwe O.R.;

Hr. F. K. Neuerburg, wnd. chef sub-afd. Walpersoneel;

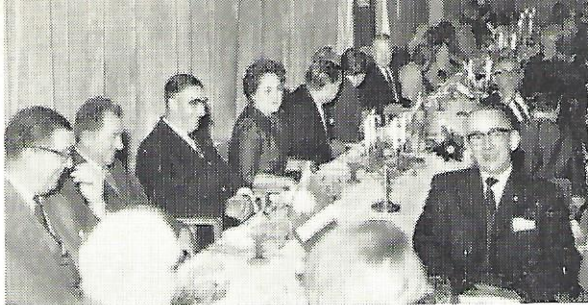
Mr. R. Hagen, chef sectie Arbeidszaken.



DANK VAN DE KONINKLIJKE ZUID-HOLLANDSCHE MAATSCHAPPIJ TOT REDDING VAN SCHIPBREUKELINGEN AAN DE ANONIEME GEVERS VAN SHELL TANKERS N.V.

Volgens een brief gedateerd 30.10.1963 welke wij van bovengenoemde Reddingmaatschappij ontvingen, bleek bij het ledigen van de door hen op ons kantoor geplaatste reddingbootjes, dat de totaal-opbrengst f 98,56, als-

mede f 3,— aan buitenlands geld bedroeg. Namens genoemde maatschappij danken wij de anonieme gevers voor hun financiële steun.



26ste LEDENVERGADERING

C.N.O.O.K.S.



Deze vergadering — waaraan zoals gebruikelijk een lunch was verbonden — vond plaats op woensdag 2 oktober jl. in Restaurant „Esplanade” te Utrecht. De opkomst was buitengewoon groot, n.l. 161 personen in totaal.

De heren D. d'Hulst en J. I. Meyer waren aan de beurt om als bestuurslid af te treden; beiden werden bij acclamatie herkozen voor een periode van 3 jaar. Ingevolge het destijds door de leden genomen besluit, traden de voorzitter, de heer J. A. Stoppelsteen en de vice-voorzitter, de heer G. P. van Dam als zodanig af en werden de heren D. d'Hulst en H. Ph. Meyer, respectievelijk als voorzitter en vice-voorzitter voor het verenigingsjaar 1963/1964 gekozen.

De secretaris/penningmeester werd decharge verleend voor het door hem gevoerde financiële beleid en de voorzitter bracht hem, namens bestuur en leden, dank voor het in het afgelopen jaar verrichte werk ten behoeve van de Club. Op 1 oktober 1963 bedroeg het totaal aantal leden: 269.

Aan de lunch werd het woord gevoerd door de heer D. Rodenburg, directeur van Shell Tankers N.V., die o.a. deed uitkomen dat de nieuwe Shell-vlag, waaronder voor de eerste maal werd samengekomen, als een symbool gezien kon worden van de vele vernieuwingen die bij de Maatschappij in de laatste jaren hadden plaatsgevonden.

Het ere-lid, de heer Jerry Walters, derde van links op de eerste foto voerde eveneens het woord en bracht op geestige wijze de groeten over aan vele leden van verre vrienden, die hij op zijn recente wereldreis had ontmoet. Om ca. 5 uur ging men huiswaarts met ongetwijfeld prettige herinneringen aan een zeer geslaagde bijeenkomst.



Aan de hoofdtafel waren — van links naar rechts — gezeten :

Hr. W. B. Kruysmulder,
Kapt. L. H. de Vries,
Mr. J. W. Walters,
Mevr. Kruysmulder,
Capt. I. J. Goldsworthy,
Mevr. Karelse,
Hr. P. Scherpenzeel,
Kapt. E. G. van Eerde,
Mevr. Van Dam,
Capt. G. A. Dawson,
Mevr. Edens,
Hr. D. Rodenburg,
Mevr. Prause,
Hr. D. d'Hulst,
Mevr. Van Eerde,

Kapt. H. Ph. Meyer,
Mevr. Stoppelsteen,
Hr. Th. F. Prause,
Mevr. Meyer,
Kapt. F. Edens,
Mevr. De Vries,
Mevr. Scherpenzeel,
Hr. G. P. van Dam,
Kapt. J. I. Meyer,
Mr. W. Rogers,
Kapt. J. A. Stoppelsteen,
Hr. A. H. W. Karelse,
Hr. J. Jongejan,
Dr. H. G. E. C. Thoden v. Velzen.

O.V.S.T.-SKELTERRACES

Zaterdag 9 november jl. begaven ruim 45 O.V.S.T.-leden en collega's van Shell Nederland N.V. te Rotterdam zich in stromende regen op weg naar de skelterbaan „Kartodrome” te Leidschendam teneinde deel te nemen aan races, georganiseerd door O.V.S.T.

Wat niemand eigenlijk meer voor mogelijk hield, gebeurde. Het werd droog en zelfs het zonnetje gaf acte de présence, wat nog meer fleur aan dit, zoals later bleek, toch al zo geslaagde festijn verleende.

De uitspraak van de wederoprichter van de Olympische Spelen, Baron de Coubertin, kan misschien de voornaamste doelstelling van de skelterraces van O.V.S.T. het beste benaderen.

„Het belangrijkste in het leven is niet de overwinning maar de strijd; het wezenlijke is niet te hebben overwonnen, maar goed te hebben gestreden. Het verspreiden van deze beginselen betekent het effenen van de weg naar een heldhafter mensheid.” Helaas bleken in sommige series enkele deelnemers (neemsters) nog niet met deze uitspraak bekend te zijn. Het gaspedaal van de skelters was n.l. op een bepaalde maximum-snelheid afgesteld opdat een ieder gelijke kansen had.

Ondanks een verbod constateerde de wedstrijdleiding dat enkele rijders (sters) tóch aan de gaskabels trokken teneinde hiermede de blokkering op te heffen en op deze wijze een hogere snelheid te verkrijgen.

Van een sportieve strijd was in dergelijke gevallen geen sprake en helaas moesten er dientengevolge enkelen gediskwalificeerd worden.

Finish



Aangezien iedere deelnemer (neemster) aan deze races twee maal in een serie uit kwam had dit tot gevolg dat er 18 series met vijf skelters verreden moesten worden over drie ronden met een afstand van 1875 meter.

Degenen die zich in deze series als eersten plaatsten kwamen in drie halve finales uit. De drie nummers één uit deze halve finales moesten in de finale vijf ronden rijden over een afstand van 3125 meter.

Voor de meesten was dit de eerste kennismaking met de skeltersport. Dit had tot gevolg dat, mede door de zware regenval in de vroege ochtenduren, de baan met diverse „S”- en haarspeldbochten moeilijk te berijden was.

Alhoewel de skelters gelijkwaardig waren was het verschil bij de finish soms wel 300 meter, daar velen in de bochten het gaspedaal loslieten.

Uit de eerste serie die gereden werd konden velen lering trekken.

Zo zat er in deze serie een dame die niet precies wist dat *linker* voet *remmen*

en *rechter* voet *gasgeven* was, als gevolg waarvan vele toeschouwers slechts ternauwernood het vege lijf konden redden.

De vele supporters (sters) die langs het parcours hun favorieten aanmoedigden, hebben ongetwijfeld waar voor hun geld gekregen.

Op de natte baan was het slippen in „S”-bochten of haakse bochten geen zeldzaamheid en meerdere malen gebeurde het dat twee of drie koplopers die in de bochten teveel risico's gingen nemen, hun skelters niet meer onder controle konden houden met als gevolg dat drie skelters tegelijk 2 of 2½ slag in de rondte telden. Degenen die in de achterhoede lagen moesten zich hier dan met kunst en vliegwerk zigzag-gewijs door heen werken.

In een andere race zagen wij in een bocht een van onze mensen dwars door een ter beveiliging liggende stapel autobanden rijden en in een „moeras” belanden.

Ja, er waren zelfs dames die over sloten en greppels „reden”.

Na iedere serie bleek dat het Sint Nicolaasfeest naderde: onherkenbaar als Zwarte Pieten kwam men door de finish.

De wedstrijdleiding had soms de grootste moeite de winnaar of winnares te identificeren.

Massa's modder moesten eerst uit neus, keel en oren verwijderd worden voordat men in staat was op vragen te reageren.

En toch, iedereen was laaiend enthousiast, ook na afloop van dit festijn.

Na 2½ uur strijden was de winnaar bekend n.l. de heer L. Benenga (verloofde van mej. M. C. Sauer, sectie S.G.), terwijl de heren H. Bandell

(verloofde van mej. P. M. M. Hoogmoed, sectie I.D.) en J. J. Corpeleyn (verloofde van mej. G. A. van Veen, sectie I.D.) resp. als 2e en 3e eindigden.

Een eervolle vermelding verdient zeer zeker mej. A. Poot (sectie S.O.) die het als enige dame tot de halve finale bracht en hierin met een neuslengte verslagen werd. Ook de jeugd deed het bijzonder goed, Beekhuizen Jr., Holtrop Jr., Pronk Jr. en de beide van 't Slot Junioren gingen in Stirling Moss-style

over de baan en brachten het zelfs tot de halve finale.

Na afloop van de wedstrijden werd aan de winnaar namens de Directie van „Kartodrome” een beker aangeboden (Proficiat! Red.).

In het aardige restaurantje was „de snert weer best”.

Dank zij de overalls, helmen en de uitstekende wasgelegenheden kon een ieder zonder moddermasker huiswaarts keren. De eerste kennismaking met de skelter-sport is een bijzonder prettige geweest

en hoegenaamd alle 45 O.V.S.T.-leden en collega's van Shell Nederland N.V. zouden in het komende jaar gaarne in O.V.S.T.-verband regelmatig gaan skelteren.

Aangezien de kosten voor het materiaal bijzonder hoog zijn (de aanschaffingsprijs van een skelter bedraagt circa f 1000.—) kan op dit moment nog niets definitiefs gezegd worden. Waar een wil is, is echter een weg.

v. D.



N.E.V.A.S.- NIEUWS

*2e stm. W. O. Kooi
tijdens de rondleiding.*

Op 24 oktober jl. bracht een aantal leerlingen uit de hoogste klas van de Openbare U.L.O.-school te Medemblik, onder leiding van het hoofd van de school, de heer H. H. van Limburg en de adoptieleider, de heer M. ter Bork, een bezoek aan het door hen geadopteerde s.s. KABYLIA, dat enkele dagen voor schroefreparatie in dok lag op de werf „De Nieuwe Waterweg” te Schiedam. Nadat de jongelui zich tegoed hadden gedaan aan een stevige portie erwtensoep, waarmede de

Spaanse Civiele Dienst onder leiding van chef-hofmeester J. M. Boogerman, alle eer inlegde, werden zij „van schavotje tot schroefas” rondgeleid door 2e stm. W. O. Kooi. Na een korte toespraak door de heer Van Limburg bood tot slot een van de meisjes aan 1e stm. D. Rijk een door henzelf vervaardigd tafelkleed met servetten aan, welk geschenk hij met enkele hartelijke woorden, namens de gezagvoerder, kapt. P. Schaap, in ontvangst nam.



De studio in het nieuwe gebouw van Radio Nederland Wereldomroep te Hilversum, waar op iedere 4e of 5e donderdag van de maand groetenprogramma's voor opvarenden van twee Nederlandse Shell-tankers worden opgenomen voor uitzending op de laatste vrijdag van de maand.

Deze foto werd gemaakt op 24 oktober jl. Genodigden waren toen familieleden van de etat-major van het s.s. ARCA en van scheepsgezellen dienst doende op het s.s. KOSICIA. Gastvrouw was Teddy Scholten. In het midden van de zaal, met de rug naar de camera, is de omroeper, de heer A. W. Ph. Weitzel gezeten. In de controlekamer aan de achterzijde staat, geheel links, de regisseur van de programma's, de heer B. H. Steinkamp.

Foto: J. H. C. Vermeulen

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1963 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden.

Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB.1963.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben.

Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard dient ook in dit geval de huisgenoten te worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

Loonopgaven 1963 vlootpersoneel

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



C. WORTEL
Gezagvoerder
1938 — 17.12 — 1963



J. GRILK
Gezagvoerder
1938 — 24.12 — 1963



A. C. VERSTEEG
Voorman/Donkeyman
1953 — 14.12 — 1963



A. REEKERS
Bootsman
1953 — 14.12 — 1963

Kinderkampen 1964

Evenals vorige jaren zullen er ook in de zomer van 1964 weer vakantiecampen worden gehouden voor kinderen van personeelsleden van Shell Tankers N.V. Deelname staat open voor kinderen in de leeftijd van 8 t/m 12 jaar. De kampen zullen gehouden worden:

18.7— 1.8 te Kootwijk, Doorn, Bennekom, Ommen en Putten

1.8—15.8 te Kootwijk, Doorn, Bennekom, Ommen en Vierhouten

3.8—15.8 Vaarkamp (alleen voor jongens en meisjes van 12 jaar).

Nadere mededelingen omtrent opgave voor deze kampen, zullen in het januari-nummer worden gepubliceerd.
Commissie Kinderkampen.

Rectificatie

In verband met een betreuwenswaardige drukfout, waarvoor wij de heer L. Kerstens onze verontschuldiging aanbieden, herplaatsen wij hieronder een passage uit het verslag betreffende zijn vijfentwintig-jarig dienstjubiläum, dat op pagina 5 van het vorige nummer van dit blad was opgenomen.

„In 1956 vertrok hij naar Venezuela, waar hij 1½ jaar als shore-marine-engineer werkzaam was, en keerde in januari 1958 terug naar Rotterdam om 10 maanden later naar Philadelphia te worden overgeplaatst voor toezicht op de bouw van de 3 Ph-schepen, waarbij hij zich weer door de uitnemende wijze waarop hij zich van zijn taak kweet, bijzonder wist te onderscheiden.”

vlootpersoneel / personalia

(in de periode 16-10 t/m 15-11-1963)

GEHUWD:

- 18.10: A. M. C. Ras, 4e wtk., met Mej. W. Boot;
- 22.10: J. W. Keesmaat, 4e wtk., met Mej. P. van Dalen;
- 22.10: J. D. Slink, 5e wtk., met Mej. G. Wytsma;
- 25.10: J. A. M. Elias, 4e stm., met Mej. W. Hakkeling;
- 29.10: W. R. Muusze, 4e stm., met Mej. J. Th. Zwart.

GEBOREN:

- 11.10: Marcel Remon, zoon van E. Q. Abbas, 3e stm., en Mevr. J. H. Abbas-Gunst;
- 14.10: Joost Willem, zoon van J. W. Plugge, 5e wtk., en Mevr. C. Plugge-van Kalsbeek;
- 19.10: Margreet Ine, dochter van P. Cammel, 2e stm., en Mevr. M. H. Cammel-van Wessem;
- 30.10: Adriana Hilde, dochter van R. Mulder, 3e stm., en Mevr. A. A. Mulder-Visser;
- 9.11: Paul Herman, zoon van J. J. van Schagen, 2e stm., en Mevr. E. van Schagen-Hahijary;
- 9.11 Donald Philip, zoon van J. P. Hendrikse, 4e wtk., en Mevr. Th. S. Hendrikse-Hergraven.

MET VERLOF:

- Gezagv.: K. Prins, J. H. R. Beaujon, H. C. Mantel, H. Faber, G. P. Paulussen;

1e stl.: P. J. F. de Beus, G. Th. M. Lommerse, W. Th. Spier, C. Vessies, J. H. A. Budding;
 2e stl.: P. Snel, J. Klein Roseboom, J. de Jager;
 3e stl.: E. Q. Abbas, W. Kalkman, P. C. Baijs, W. S. van der Ham, J. P. Hendriks, L. J. Hirs, A. L. A. M. Wilmering, J. C. Tot, J. van Oosterhout, R. A. Kattenburg Schüler, C. P. Schoenmakers, N. Venendaal, C. P. Donken, M. de Graaf;
 4e stm.: B. R. Hoyer;
 ll.stl.: F. F. Ates, A. J. de Kraker;
 Hfd.wtk.: J. Prins, R. A. J. Ruesink, J. Broersen, H. Edens Sr., G. Bravenboer;
 2e wtk.: H. G. M. Kok, J. Meenderink, C. L. H. Stocking Korzen, H. de Hoog, O. K. Nicolai;
 3e wtk.: A. J. G. Weitzel, H. Neervoort, C. J. Vermeulen, A. P. de Groot, E. B. Landman, M. P. Bekkens, H. Buiten;
 4e wtk.: J. C. Looij, J. D. B. Ewers, R. A. Risseeuw, J. Schrale, G. Braak, C. J. den Hollander, A. de Bats, J. A. de Groot, B. Strijbis, W. Vroling;
 5e wtk.: R. D. Bleeker, J. Prinsze, T. Middelkoop, E. Aanen, M. A. Lamper, P. J. Quist, F. Bakker, H. G. van Jaarsveld, J. H. Th. van Schaik, J. F. L. van der Zee, J. Homminga, F. Nederbragt, B. Oudkerk, K. W. Seubring, W. F. J. J. Panneman;
 ll.wtk.: H. J. Bolsenbroek.

IN NEDERLAND AANGEKOMEN:

Bootslieden: J. H. A. Elbers, H. Hofman, H. Buurman;
 Voorlieden: A. J. v. d. Raad, A. H. J. Breeman;
 1e pompl./bankw.: A. P. L. van Vrijaldenhoven, G. van Beek, C. Molendijk, C. P. J. Maas, J. van Leeuwen;
 2e pompl./bankw.: R. Böck, M. J. J. v. d. Linden;
 Bankwerkers: H. P. J. v. d. Lenden, A. S. v. d. Sluis, H. L. B. Brussé;
 Chef hofmeesters: M. L. Verschoor, A. van Santen, C. Weijers, R. B. Vos;
 Chef kok: M. L. v. d. Graaf.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. *Abida*: 1e stm. W. Haeck, 2e stm. M. Hus, 4e stm. J. Broekmeijer, 4e wtk. D. de Knecht;
m.s. *Acila*: gezagv. A. A. van Ingen, 3e stm. E. C. T. M. Houtman, 5e wtk. G. J. v. Eijk, bankw. E. G. Bakker, chef hofmr. A. Onderstal;
m.s. *Acmaea*: 4e wtk. J. B. van Haaster;
m.s. *Acteon*: 2e wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. C. A. van den Kroonenberg, 5e wtk. A. Hoekstra, 5e wtk. H. A. E. Wenas;
s.s. *Arca*: 3e wtk. J. G. Bron, 4e wtk. H. Sukkel, 5e wtk. A. J. Koelewijn, 5e wtk. G. J. Leussink;
s.s. *Atys*: wnd. 2e stm. J. B. P. Imming, 3e stm. H. Wijnberg, ll.wtk. H. R. Godlieb, ll.wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld;
m.s. *Camitia*: 1e stm. M. E. Wolper;
m.s. *Cinulia*: wnd. 4e wtk. A. J. Stap;
m.s. *Crania*: 1e stm. G. G. J. Alfrink, 2e stm. H. Edens Jr., 3e stm. E. J. F. Douw van der Krap, 4e stm. Th. W. Scharrenburg, 3e wtk. S. Rol, 5e wtk. E. S. Venema;
s.s. *Kara*: 2e stm. R. Verhoef, 3e stm. J. H. B. Jongen, hfd.wtk. R. G. Pieters, 4e wtk. F. Dane, 5e wtk. J. P. Sijbesma, ll.wtk. J. Groeneweg, telegrafist A. Wooninck, bootsman P. H. A. v. d. Putten, 1e pmpm/bw T. Stoutjesdijk, 2e pmpm/bw. A. v. d. Thoorn, chef kok J. de Vos;
s.s. *Katelsysia*: gezagv. P. C. D. Sandee, 1e stm. P. Janssen, 3e stm. D. J. van der Mast, wnd. 2e wtk. T. E. Knijff, 4e wtk. J. W. Keesmaat, telegrafist J. H. W. Dissel, 1e pmpm/bw. C. Stolk, bankwerker G. J. C. A. Martens, chef hofmr. P. L. den Breejen;
s.s. *Kenia*: gezagv. K. Drent, 5e wtk. J. W. Kögeler;
s.s. *Kermia*: telegrafist A. A. M. Lapidaire;
s.s. *Khasiella*: 1e stm. J. Kramer, hfd.wtk. J. D. Viergever, bootsman A. Gonlag;

MET PENSIOEN



M. C. Verschuren, 2e werktuigkundige, 10.2.1938 - 30.11.1963

De heer M. C. Verschuren trad op 10 februari 1938 als 5e werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij en vertrok spoedig daarna met de BLITAR naar de Oost. Tijdens de oorlogsjaren voer hij op de OVULA, MACUBA en CLAVELLA en keerde in januari 1946 voor een welverdiend verlof naar Nederland terug.

Ook na de oorlog was de Oost vele jaren zijn arbeidsterrein, maar in juli 1954 werd hij voor een periode van drie jaar bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij tewerkgesteld.

Vervolgens keerde hij naar de diepzeevloot terug en voer sedertdien o.a. op de SAROENA, TIBIA en de CISTULA, slechts onderbroken door een jaar havendienst op Curaçao op het s.s. BERTA.

Inmiddels was hij op 21 maart 1956 aangesteld als 2e werktuigkundige en in die rang verliet hij op 30 mei 1963 te Rotterdam zijn laatste schip, de CAMITIA.

Wij spreken de hoop uit dat de heer Verschuren nog vele jaren in goede gezondheid van zijn pensioen, dat op 1 december jl. is ingegaan, zal mogen genieten.

- s.s. *Kopionella*: gezagv. R. L. Meijer, 4e stm. A. B. M. Pot, 3e wtk. G. G. Wolsink, 4e wtk. W. G. van der Velden, 5e wtk. C. W. H. van Holthuisen, ll.wtk. P. Zappey, bootsman P. Sloover, voorman M. v. d. Vrie, 1e pmpm/bw. B. S. Roos, 2e pmpm/bw. J. van Stee, chef hofmr. H. B. Hulspas;
- s.s. *Koratia*: 1 stm. K. Poort van Ingen;
- s.s. *Korovina*: 3e wtk. F. L. Alexandre, bootsman J. R. Elsinga, chef hofmr. F. Jimmink;
- s.s. *Kosicia*: 1e pmpm/bw. P. Reid, 2e pmpm/bw. P. Niezing, chef kok J. T. Poppes;
- s.s. *Kossmatella*: gezagv. F. Fekkes, 1e stm. J. H. Korsen, 3e stm. R. Mulder;
- s.s. *Krebsia*: 2e stm. P. Hoogesteger, 5e wtk. J. Smid, ll.wtk. R. J. Raats;
- s.s. *Kylix*: gezagv. W. de Beer, 3e stm. F. W. van Oerle, hfd. wtk. J. A. de Lange, telegrafist A. Veldman, voorman L. v. d. Wel, 1e pmpm/bw. C. W. van Duivenboden;
- s.s. *Ondina*: 5e wtk. W. Wartena;
- s.s. *Onoba*: 4e wtk. E. G. Arp;
- s.s. *Philine*: 1e stm. D. P. Klip, 3e stm. B. Langendoen, 4e wtk. J. J. Rood, ll.wtk. A. P. Koers, telegrafist R. van den Berg;
- s.s. *Philippia*: 1e stm. A. de Visser, 2e stm. H. A. Kuling, 3e stm. A. H. Zuiderwijk, 4e stm. J. Wagenvoort;
- s.s. *Sepia*: gezagv. L. H. de Vries, 3e stm. R. Knol, 3e stm. L. I. Noort, hfd.wtk. P. Scherpenzeel, 2e wtk. A. W. Brakel, 3e wtk. J. W. Cadovius, telegrafist K. Kamminga;
- s.s. *Vitrea*: 2e stm. H. A. de Visser;
- s.s. *Vivipara*: 3e stm. C. J. Clarisse, 2e wtk. H. Tukker, 4e wtk. M. J. de Jong, 4e wtk. M. van Uffelen, 4e wtk. F. Spoor, 5e wtk. F. C. Apontoweil.

IN DIENST GETREDEN:

ll.wtk. A. P. Koers.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: C. C. Bicker;
 ll.stm.: E. A. van den Berg;
 3e wtk.: J. J. Neinhuis;
 4e wtk.: S. Schoonbergen, G. Nijman, M. de Niet, H. W. A. de Jong, H. J. I. Slingerland;
 5e wtk.: E. de Haan;
 Voorman: H. Rotman;
 2e pmpm/bw.: W. D. M. Passchier;
 Chef hofmr.: C. A. Verhulp.

MET PENSIOEN:

2e wtk.: M. C. Verschuren.

OVER IN WALDIENST SHELL TANKERS N.V.:

Hfd.wtk.: D. P. de Ridder.

OVER IN DIENST SHELL NEDERLAND

VERKOOP N.V.:

2e stm.: F. H. E. Edens.

TIJDELIJK AAN DE WAL GEPLAATST:

Hfd.wtk.: A. Baljet;
 4e wtk.: L. P. H. Teune, R. D. Kuil.

BEHAALDE DIPLOMA's:

2e stm. G.H.V.: 3e stm. D. J. van der Mast;
 2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. H. Steenstra;
 3e stm. G.H.V.: ll.stl. J. M. Abbink, J. Wagenvoort, A. B. M. Pot;
 „C”-Th.: 2e wtk. Jac. Jansen, J. Tekelenburg;
 „A” en „B”-Th.: 5e wtk. A. J. Stap, M. J. Baak, R. Huisman;
 „Ass.”: ll.wtk. C. W. H. van Holthuisen, E. S. Venema, H. A. Scherpenhuijzen, F. C. Apontoweil, J. P. Klarenaar, G. J. van Eijk, H. Brand, J. H. S. van der Pas;

MVD: H. G. W. Meijer, J. W. Kögeler.

AANGESTELD ALS:

4e stm.: J. Wagenvoort, A. B. M. Pot;
 5e wtk.: H. G. W. Meijer, C. W. H. van Holthuisen, E. S. Venema, H. A. Scherpenhuijzen, F. C. Apontoweil, J. W. Kögeler, G. J. van Eijk, H. Brand, J. H. S. van der Pas;
 1e pmpm/bw.: C. Stolk;
 2e pmpm/bw.: T. Souer;
 Bankwerker: G. J. C. A. Martens.

mutaties walpersoneel

(in de periode 16-10 t/m 15-11-1963)

IN DIENST:

1.11: L. J. van Toer - sectie ID (ex B.I.P.M. N.V., 's-Gravenhage);
 3.11: Mej. M. Breedveld - sectie ID;
 4.11: D. P. de Ridder - sectie RP (ex vloot);
 4.11: Mej. D. de Ruiter - sectie SL;
 4.11: Mej. W. A. Kruller - sectie CC (ex B.I.P.M. N.V., 's-Gravenhage).

UIT DIENST:

20.10: Mej. L. W. I. Kort - sectie CC;
 22.10: Mej. P. Pragt - sectie CC;
 28.10: Mej. C. J. de Lange - sectie SL;
 1.11: Mej. M. W. Ponsen - sectie CC;
 1.11: A. Smits - sectie BH (overgepl. naar Shell Nederland N.V., Rotterdam).

OVERGEPLAATST:

28.10: Mej. J. C. Ros - van sectie CC naar sectie BH;
 1.11: Mej. W. C. Groen - van sectie SL naar sectie PZ.

JUBILEUM:

22.10: L. Kerstens - sectie NB - 25 jaar.

GEHUWD:

24.10: J. van de Merwe - sectie IC - met Mej. F. Boudesteijn.