



# tussen schip en ka

EERSTE JAARGANG  
No. 5 — JAN. 1962

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

Het s.s. „SHELL ARAMARE” (ca 33.000 ton) van de Compañía Shell de Venezuela Ltd. in het Schottegat (Foto 1e stm. J. Kramer)





Overzicht van de lunchkamer tijdens de toespraak van de heer Larive

## NIEUWJAARSREDE VAN DE HEER LARIVE

*uitgesproken op 22 december 1961 in de personeelslunchkamer van het Shell-Gebouw  
voor het Shell Tankers-walpersoneel en de verlofgangers  
van de Nederlandse Shell-vloot*

Waarde Medewerkers,

Met de jaarwisseling in zicht, stelde ik er prijs op U, evenals aan het eind van het vorig jaar, bijeen te roepen teneinde gezamenlijk te bezien in hoeverre 1961 aan onze verwachtingen heeft beantwoord en wat wij voor 1962 tegemoet kunnen zien.

Terugziende op het afgelopen jaar waren er twee hoogtepunten. In de eerste plaats 9 februari de naamgeving en tewaterlating door H.K.H. Prinses Irene van ons, inmiddels in de vaart gekomen, nieuwe vlaggeschip „Ondina”, na welke plechtigheid Prinses Irene ons de eer aandeed een bezoek te brengen aan het Shell-Gebouw en tezamen met enkele genodigden in deze zaal de lunch te gebruiken.

In de tweede plaats de inbedrijfstelling op 28 oktober van ons s.s. „Sepia”, dat met zijn 67.000 ton draagvermogen de grootste onder Nederlandse vlag varende Shell-tanker is. Bovendien werd op 1 maart het m.s. „Acteon” aan onze vloot toegevoegd. Daarnaast werden vrijwel alle nog resterende vooroorlogse schepen uit de vaart genomen, zodat onze vloot thans, op de „Sunetta” en het semi-vooroorlogse tankschip „Mitra” na, geheel uit na de oorlog gebouwde schepen is samengesteld.

Van het huidig nieuwbouwprogramma blijven er nog twee schepen over, te weten de „Vitrea” en de „Onoba” van respectievelijk 33 en 49.000 ton, welke momenteel worden afgebouwd en in de loop van 1962 zullen worden opgeleverd.

Bij deze twee schepen zal alle accommodatie op het achterschip worden geconcentreerd. Hierbij valt op te merken dat voor de „Vitrea” de voor- en achterloopbrug worden gehandhaafd, terwijl deze op de „Onoba” worden weggelaten. De „Onoba” wordt hiermede het eerste Groepschip waarop dit wordt toegepast. Naast de technische voordelen die de zjuist door mij genoemde concentratie heeft, hecht ik bijzonder grote waarde aan het gezamenlijk onderbrengen van de état-major, daar dit ongetwijfeld zal bijdragen tot een nog betere verstandhouding onder de officieren aan boord van deze schepen en dientengevolge tot verhoging van de teamgeest.

De inbedrijfstelling van de „Onoba”, die o.o.v. in mei van het komende jaar zal plaatsvinden, zal wederom een mijlpaal betekenen: het draagvermogen van onze vloot zal dan één miljoen ton hebben bereikt. Bedroeg het gemiddelde draagvermogen onzer schepen per 1 januari 1960 en 1961 respectievelijk 16 en 20.000 ton, dit zal per 1 juni 1962 gestegen zijn tot ruim 25.000 ton, een bewijs van de modernisering van onze vloot.

Verscheidende onzer schepen hebben in het afgelopen jaar hun lading in de zich steeds verder ontwikkelende en uitbreidende Europoort gelost, waarbij ik speciaal denk aan de „Sepia” die, medio november, op haar eerste reis, komend uit Banias, 63.000 ton crude oil in Europoort bracht.

Het eind van onze activiteiten op het gebied van actuele nieuwbouw komt nu reeds in zicht, daar continuïteit voorlopig niet mogelijk zal zijn.

Het blijft niettemin een feit dat de kantoororganisatie dan veel evenwichtiger aangepast zou kunnen worden.

De miscellaneous craft section heeft, ofschoon in verminderde mate, het gehele jaar werk gehad. Voor het komende jaar zullen er naar het zich thans laat aanzien, maar weinig opdrachten tot nieuwbouw worden gegeven.

Onze reparatie sectie behandelde in het eerste halfjaar van 1961 101 Groepsschepen, 60 Britse en 41 Nederlandse, voor reis-reparaties, waarmede een totaal bedrag van ruim f 100.000 was gemoeid.

In totaal werden gedurende 1961 37 Nederlandse en 3 Britse schepen behandeld voor dokken en jaarlijkse onderhoudsbeurt. Hiermede waren f 7.500.000 gemoeid.

Dit jaar heeft onze „Kalydon” bij wijze van proef in Curaçao gedokt.

Teneinde tegemoet te komen aan het personeelsgebrek bij de werven en ook om de bestaande of liever stijgende kosten het hoofd te bieden of mogelijk te verlagen, zullen alle krachten van de T.D. in het algemeen en van de Reparatie Sectie in het bijzonder moeten worden ingespannen om te komen tot man-uren besparing en het vinden van betere uitvoeringsmethoden.

Dit jaar is een begin gemaakt met het invoeren van het onder hoge druk verf spuiten zonder tussenkomst van luchtdruk. Wij spreken hier van drukken van 120-150 kg per cm<sup>2</sup>. Hiermede zijn grote aantallen man-uren te besparen, terwijl een veel beter resultaat wordt verkregen. Voor de toekomst gaan onze gedachten uit naar een behoorlijk beschermde scheepshuid, waarbij interingen ingeluid door verfbeschadigingen, terstond worden onderdrukt door doelmatig aangebrachte zinkstukken.

Het is duidelijk dat nog veel werk moet worden verzet voordat iedere werf hiertoe in staat is.

Ook gedurende 1961 werd ons streven om de efficiency van de Nederlandse Groepsvloot te verhogen, de kosten van exploitatie te verlagen en tevens de veiligheid te verbeteren, voortgezet.

Een verantwoorde vermindering van de personeelsbezetting aan boord van onze schepen werd in verschillende fasen ten uitvoer gelegd. Hoewel de resultaten hiervan t.a.v. een ver-

De heer Larive temidden van enige zijner medewerk(st)ers

Van links naar rechts Hr. A. W. C. van Schendel, 1e stm.; Hr. J. v. d. Berg, 2e wtk.; Hr. C. L. Bakker, 4e wtk.; Mej. W. C. Moll, sectie C.C.; Mej. G. H. Beckmann, sectie C.C. (chef telefoniste); Hr. J. van Duuren, 3e wtk.; Hr. R. E. v. d. Miesen, 1e stm.; Mej. E. R. Vomberg, sectie P.R.; Hr. E. H. Larive; Hr. W. Th. Spier, 1e stm.; Mej. J. H. Koppenjan, sectie C.C. (telefoniste); Hr. H. N. A. Snel, 2e stm.; Mej. W. Nieste, sectie C.C. (telefoniste); Mej. M. C. Clarke, sectie C.C.; Mej. D. M. Schol, sectie C.C.



mindering van de gagekosten nog niet direct aanwijsbaar zijn, kan voorlopig worden geconcludeerd dat over het algemeen de overwerkcijfers, ondanks deze maatregel, hun dalende tendens van de laatste jaren hebben voortgezet. Een en ander mag het gevolg worden genoemd van een nauwlettend toezicht op een efficiënte taakverdeling aan boord. In dit verband kunnen de resultaten met de op alle schepen (uitgezonderd de motorschepen „Sunetta” en „Mitra”) ingevoerde technische dagploegen bevredigend worden genoemd.

Dat wij bij de exploitatie van onze vloot kunnen beschikken over vakbekwaam personeel is wel gebleken uit de door de werktuigkundigen aan boord van het s.s. „Zafra” begin oktober op zeer kundige wijze uitgevoerde reparatie aan een turbogenerator tengevolge waarvan groot oponthoud en kosten konden worden vermeden.

Ondanks de revaluatie van de gulden konden de kosten van voeding bij gelijk gebleven kwaliteit en kwantiteit der verstrekingen op een gunstig niveau worden gehandhaafd.

Dit resultaat kon worden bereikt door een intensieve controle van het proviandbeheer zowel door de scheepsleiding als door de sectie Civiele Dienst van ons kantoor.

Ook in het afgelopen jaar werd een nauw contact onderhouden tussen de buitendienst-inspecteurs en de scheepsleiding aan boord. Gezagvoerders en officieren bezochten regelmatig ons kantoor. Deze besprekingen hadden een gunstige invloed op de onmisbare samenwerking tussen kantoor en stafleden en daardoor op de gehele bedrijfsvoering. Voortgegaan werd met de voorlichting van de staf t.a.v. beïnvloedbare bedrijfsprestaties alsmede met het toezenden aan de schepen van de rapporten van onze inspecteurs betreffende materiaalbeheer en scheeps onderhoud. Hoewel over het algemeen goede resultaten worden bereikt, blijkt het onderhoud der dekken de speciale aandacht te vragen van de scheepsleiding en van de experts op dit kantoor.

De veiligheid van onze schepen werd bevorderd door het aanbrengen van de nieuwste en modernste apparatuur op het gebied van navigatie- en communicatiemiddelen op nieuwbouwschepen, terwijl de apparatuur op reeds in de vaart zijnde tankers werd verbeterd.

De ter gelegenheid van de vorige jaarwisseling reeds door mij geconstateerde toename in de efficiënte dagen van onze vloot heeft zich voortgezet. De laatste beschikbare cijfers, lopende over de periode van 1 oktober 1960 tot en met 30 september 1961, geven een gemiddelde voor de gehele Nederlandse Groepsvloot van 351,5, het beste gemiddelde dat ooit door een onderdeel van de Groepsvloot is behaald. Om de dagkosten van onze vloot op het huidige peil te handhaven en waar mogelijk nog te verbeteren, zal men zich in onze walorganisatie zowel als aan boord waar mogelijk nog meer moeten instellen op een economische bedrijfsvoering, welke bevorderd kan worden door het vaststellen van efficiënte werkmethodes, maar in de eerste plaats afhankelijk is — zoals gezegd — van de juiste instelling van ons personeel, aan de wal als op de vloot. Hierbij zal ook veel afhangen van een goede onderlinge samenwerking in alle bedrijfseenheden waaruit onze rederij is samengesteld. Teneinde ons vlootpersoneel in al zijn geledingen meer costing-minded te maken, zal in het a.s. februari-nummer van „Tussen Schip en Ka” een prijsvraag worden opgenomen betreffende de kosten welke met het runnen van onze vloot gemoeid zijn.

Tijdens het afgelopen jaar werd een begin gemaakt met de vereenvoudiging en beperking der scheepsadministratie. De berekening van het aan boord gemaakte overwerk werd herzien. In eerste instantie zijn thans de gezagvoerders verantwoordelijk voor de juistheid van het geschreven overwerk. In het komende jaar zullen de journalen zodanig worden gewijzigd, dat de daarin te verstrekken gegevens zich zullen beperken tot de minimale door de wet gestelde eisen.

Een volledige wijziging van de thans in gebruik zijnde inventarisaanvraagboeken voor stores, equipment en reserve-delen is in bewerking.

Een gedetailleerde codering, mogelijk geworden door de mechanisatie van onze boekhouding, heeft in het afgelopen jaar een scherpere controle van de reparatierekeningen mogelijk gemaakt. In overleg met Shell Tankers Ltd. te Londen werd een nieuwe codering, gelijklopend aan de Londense code voor deze rekeningen opgesteld, zodat de samenstellende delen der posten voor dokken en reparaties voortaan tussen de beide Groepsvloten onderling vergelijkbaar zijn. Deze codering zal met ingang van 1 januari 1962 voor beide vloten worden ingevoerd.

Ondanks de nadruk die door ons werd gelegd op het belang van de ideeënbus op de vloot, konden van de 53 gedurende 1961 ingezonden suggesties slechts 5 met een beloning van £ 5 worden gehonoreerd; 9 ideeën zijn nog in behandeling. De propaganda welke wij door middel van „Tussen Schip en Ka” voor de ideeënbus zullen blijven maken, moge aanleiding zijn voor een hernieuwde belangstelling in deze richting gedurende het komende jaar.

Wat de FA betreft moet allereerst gememoreerd worden, dat in september van dit jaar de heer Hagedoorn, die vele jaren lang deze afdeling onder zijn uitmuntende leiding heeft gehad, naar aanleiding van het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de verantwoordelijkheid voor dit deel van ons bedrijf heeft overgedragen aan de heer Prause. Nog jarenlang zullen wij geconfronteerd worden met goede en nuttige ideeën en werkmethoden, waarvan wij ons de heer Hagedoorn als de geestelijke vader herinneren.

Zo werd ook zijn idee van mechanische administratie gedurende het afgelopen jaar weer langzaam maar zeker verder uitgewerkt. De uitgebreide en minutieuze voorbereidingen hebben ertoe geleid dat thans de gehele boekhouding en de personeelsadministratie door middel van ponskaarten worden bijgehouden, terwijl de zeer ingewikkelde gageberekeningen vanaf 1 januari 1962 mechanisch zullen gebeuren. Een direct gevolg hiervan zal zijn, dat de gage-afrekeningen een ander, naar wij hopen niet minder duidelijk, uiterlijk zullen krijgen, waarover onze zeevarenden een dezer dagen nauwkeurig zullen worden ingelicht.

Inmiddels zijn al weer enige andere te mechaniseren objecten in studie genomen. Ons algemeen streven naar meer efficiency en het daarmee samenhangende voortdurende zoeken naar de meest logische en doelmatige organisatie hebben ertoe geleid, dat het onderdeel van SG, dat zich bezighield met het berekenen van gages, met SL werd geconsolideerd. Daar wij voorlopig rekening moeten houden met stabilisatie van onze vlootsterkte op het huidige peil en daarnaast als uitvloeisel van ons streven naar meer efficiency in alle gelegingen van ons bedrijf, is het ook op de FA onvermijdelijk geweest de omvang van enige secties te herzien en de bezetting hieraan geleidelijk aan te passen. Ik moet hier echter direct aan toevoegen dat wij er tot nu toe gelukkig praktisch in geslaagd zijn deze beperkingen uit te voeren zonder voor onze employés onaangename gevolgen.

Dit jaar vonden in de Afdeling Personeelsbeheer verschillende re-organisaties plaats. Zo werden de secties Vlootpersoneel en Walpersoneel gevormd. De sectie Vlootpersoneel is onder de Chef Personeelsbeheer verantwoordelijk voor de goede gang van zaken in de sub-secties Scheeps-

officieren, Scheepsgezellen en Recruitering en Cursussen; de sectie Walpersoneel voor de sub-secties Interne Dienst, Maatschappelijk werk en Personeelszaken. Hiermede werd bereikt dat een betere co-ördinatie tussen de bij elkaar behorende secties werd verkregen.

Met betrekking tot het vlootpersoneel kan worden opgemerkt dat de ruime stafpositie het mogelijk heeft gemaakt onze officieren belangrijk binnen de reglementaire dienstperiode af te lossen. Op de grote crude carriers vond aflossing over het algemeen plaats na omstreeks 6 maanden dienst. Studieverlof kon op ruime schaal worden verleend, waardoor bij de stuurlieden 37 en bij de werktuigkundigen 76 diploma's werden behaald. In vergelijking met 1960 trad ook een verbetering in in de promotiemogelijkheden. Onder andere vonden 22 aanstellingen tot gezagvoerder en 18 aanstellingen tot hoofdwerktuigkundige plaats. Buitendien werden 47 stuurlieden en 194 werktuigkundigen tot een hogere rang bevorderd.

Aan de facilitéit van het medevaren van echtgenoten werd belangrijke uitbreiding gegeven.

Naast gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen kunnen nu ook eerste stuurlieden en tweede werktuigkundigen zich te allen tijde doen vergezellen door hun echtgenote; bovendien werd tweede stuurlieden en derde werktuigkundigen op onze crude carriers toegestaan hun echtgenote één reis per kalenderjaar te laten meemaken. Bovendien worden thans in bepaalde gevallen de passagekosten van de echtgenote door de Maatschappij gedragen.

Per 1 november werd een aanvang gemaakt met het uitreiken van de nieuwe uniformuitmonstering, waarbij o.a. de schelp in het pet-embleem werd vervangen door de Maatschappijvlag, terwijl er bovendien de kroon aan werd toegevoegd wat ik alleszins op zijn plaats acht op onze vloot als Nederlands onderdeel van de Koninklijke/Shell Groep. In 1961 werd door 551 officieren deelgenomen aan in totaal 12 verschillende cursussen. Het aantal kandidaten hiervoor loopt thans terug, voornamelijk doordat de daarvoor in aanmerking komende officieren de verschillende cursussen reeds hebben gevolgd.

Aan 45 jongelui werd een studiebeurs verleend voor de studie aan een zeevaartschool of school voor scheepswerktuigkundigen; 42 bursalen behaalden het eindgetuigschrift en werden op de vloot tewerkgesteld; daarnaast werden 22 jongelui geplaatst die de opleiding voor eigen rekening hadden gevolgd.

Momenteel studeren er 82 jongelui onder onze auspiciën, waarvan er in 1962 42 aan het eindexamen deelnemen.

De situatie op de arbeidsmarkt in Nederland voor wat betreft Nederlandse scheepsgezellen bleef moeilijk. Wij zijn er nog steeds in geslaagd onze schepen volbemand naar zee te zenden; wij waren echter verplicht enige schepen bij wijze van proef uit te rusten met Spaanse en Antilliaanse scheepsgezellen. Eerst in een later stadium, wanneer de resultaten van deze proeven bekend zijn, zal worden gezien of deze aan onze verwachtingen hebben voldaan.

Voor wat de arbeidsverhoudingen betreft zijn er in de tweede helft van dit jaar besprekingen begonnen met de C.K.V. over de nieuwe collectieve arbeidsovereenkomst zowel voor officieren als voor scheepsgezellen. Als voorlopig akkoord, vooruitlopend op een herziening van het gehele complex van voorstellen, werd een belangrijke gageverhoging overeenge-

**Redactiecommissie :**

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

**tussen schip en ka**

**Administratie :**

Mej. E. R. Vomberg

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”

p/a Shell Tankers N.V.,

Postbus 874,

Rotterdam-C.

komen terwijl tegelijkertijd de compensatie voor de zaterdagmiddag werd ingevoerd; een verhoging van het jaarlijks verlof rondde dit deel der besprekingen af. De besprekingen over de resterende punten zullen in 1962 worden beëindigd. Ook dit jaar was het streven bij voortduring gericht op het onderhouden van een goede verstandhouding tussen schip en ka; het begrip voor de wederzijdse problemen kwam herhaaldelijk tot uiting. Ook dit jaar hebben vele leden van het walpersoneel een tanker-kustreis gemaakt. Ik geloof dat dit wel succesvol is geweest en het ligt dan ook in onze bedoeling om hieraan in het komende jaar uitbreiding te geven. In oktober van dit jaar werd de eerste zittingsperiode van de Ondernemingsraad van onze walorganisatie beëindigd, waarna in november de nieuw gekozen leden werden geïnstalleerd. Uit de afscheidswaarden die bij die gelegenheid werden gesproken, kon men duidelijk beluisteren dat de Ondernemingsraad zich een vaste plaats in onze walorganisatie heeft veroverd. Problemen van uiteenlopende aard werden openlijk in de verschillende vergaderingen besproken. De eerste vergadering van de nieuwe Ondernemingsraad heeft hedenmorgens plaatsgehad. Met betrekking tot het kantoorpersoneel kan het volgende worden opgemerkt. Daar de grootte van de door onze Maatschappij beheerde vloot binnenkort voorlopig haar maximum zal hebben bereikt en mede als gevolg van de bevindingen van een ingesteld efficiency-onderzoek zal onze kantoor-organisatie voorlopig geen verdere uitbreiding ondergaan. Integendeel hebben een aantal overplaatsingen naar andere Shell-onderdelen plaatsgevonden en het is niet onmogelijk dat in de loop van 1962 nog een beperkt aantal van deze personeels-mutaties zullen kunnen plaatsvinden.

Als een gevolg van bovenvermeld onderzoek werd onze kantoorruimte van vier tot drie verdiepingen teruggebracht, hetwelk een aanmerkelijke besparing van kosten met zich mee bracht.

Begin november van dit jaar werd de installatie van het koelapparaat in het Shell-Gebouw voltooid. Dit apparaat zal in het voorjaar van 1962 in bedrijf worden gesteld.

Op 20 oktober jl. vond de eerste wervingsactie plaats voor de B.Z.B. voor het Shell-Gebouw. De reactie hierop was bijzonder gunstig en 110 personeelsleden van Shell Tankers N.V. meldden zich spontaan als vrijwilliger aan. Ik dank allen die tot deze 110 behoren voor hun bereidwilligheid, doch moet er direct aan toevoegen, dat dit aantal nog niet voldoende is om alle diensten volledig te bezetten. Gaarne wil ik hen die zich nog niet gemeld hebben, aanmoedigen dit alsnog te doen.

Hoewel de B.Z.B.-organisatie nog slechts in de kinderschoenen staat, mag voor de toekomst worden verwacht, dat met U aller medewerking een degelijke set-up aan de gestelde eisen zal kunnen voldoen.

Ook de vloot werd op dit gebied niet vergeten. Al direct werden in de vlootstafcursussen enige lesuren ingelast om de zeevarenden bekend te maken met de bestrijdingsmogelijkheden van de gevaren die hen bij een onverhoopte moderne oorlog bedreigen. Van Overheidswege geniet dit punt eveneens de volle aandacht en eventuele voorzieningen dienaangaande zijn in studie.

Daar de scherpe concurrentie in de aardolie-industrie nog onverminderd voortduurt, wil ik niet nalaten, evenals vorig jaar er nogmaals bij U op aan te dringen dat wij allen naast vanzelfsprekend Shell-verbruiker, ook steeds in ons dagelijks leven de beste Shell-propagandist dienen te zijn.

Ik wil deze toespraak niet beëindigen alvorens hen te gedenken, die ons in het afgelopen jaar zijn ontvallen, enkelen in de kracht van hun leven. Wij zullen hen steeds in dankbaarheid blijven herinneren.

Ik dank U allen, leden van het wal- en vlootpersoneel van hoog tot laag, voor het werk dat U ook dit jaar hebt verricht en voor de toewijding die U daarbij hebt betoond, en ver-

*De redactie van „Tussen Schip en Ka”*

*wenst alle lezers*

*een in ieder opzicht*

*gelukkig en voorspoedig 1962*

trouw dat ik ook in het komend jaar ten volle op U zal kunnen rekenen.

Zeer zeker betrek ik hierin de staf en het personeel van onze lunchkamer.

Met een beroep op een goede teamgeest zowel op de vloot als op kantoor en een hechte samenwerking gebaseerd op wederzijds begrip tussen schip en ka, eindig ik met de hoop uit te spreken dat 1962 voor U en de Uwen in alle opzichten voorspoedig moge zijn.



### **De twaalfde senior-vlootstafcursus**

*werd gebonden van 20 t/m 30 november 1961. De deelnemers waren de heren: P. Schaap (gezagv.), C. Vriend, G. P. Paulussen, A. Post, F. Menninga, A. W. C. van Schendel, A. de Ligt, D. Jongeneel (allen 1e stm.), C. Vessies (2e stm.), Jac. v. d. Berg, J. van Bon, G. W. van Essen, A. C. v. Spijk en F. H. J. Feldberg (allen 2e wtk.), K. L. Schuring en A. de Jong (3e wtk.). Tevens staan op deze foto de heren: J. Boersma (cursusleider), W. B. Kruysmulder en M. Pronk (S.T.), Kap. H. Aschmoneit, J. M. van Kessel en R. Glazener (docenten).*



De heer en mevrouw Kruysmulder, geflankeerd door kapt. J. Boersma en kapt. J. C. M. Jansen

## Afscheid van de heer W. B. Kruysmulder

De loopbaan van de heer Kruysmulder begon in Den Haag op 29 juni 1928 en eindigde te Rotterdam op 30 november 1961. Hij heeft deze weg niet op de kortste wijze afgelegd, want zij voerde hem langs Singapore, Nieuw-Guinea, Balikpapan en Pladju.

Te Singapore is hij tot de Japanse inval o.a. belast geweest met aangelegenheden betreffende Nederlandse en Engelse vlootofficieren en in die tijd werden vele banden gelegd, die tot op heden bestaan. Het was dan ook bijna vanzelfsprekend dat hij werd aangezocht om het Secretaris/Penningmeesterschap van de C.N.O.O.K.S. op zich te nemen, een functie die hij ook na zijn pensionering zal blijven vervullen.

Op 30 november jl. werd in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een druk bezochte afscheidsreceptie gehouden waarop de heer Kruysmulder werd toegesproken door de heer D. Rodenburg uit naam van de Directie, door kapt. J. C. M. Jansen namens vloot- en walpersoneel en door kapt. E. G. van Eerde namens de C.N.O.O.K.S.

Behalve erkenning voor zijn werk klonk in hun woorden grote waardering voor zijn persoonlijkheid en voor de gastvrijheid die hij en zijn echtgenote steeds hebben geboden. Kapt. J. Boersma bood de heer Kruysmulder namens zijn collega's op het kantoor te Rotterdam een projectieapparaat aan, terwijl kapt. Van Eerde hem namens de C.N.O.O.K.S. een boekwerk overhandigde.

Wij spreken de wens uit — ook namens de vele vrienden en bekenden die niet op de receptie aanwezig konden zijn — dat „Kruys” nog vele jaren met zijn gezin van een welverdiende rust zal mogen genieten.

### Tewaterlating

## s.s. „ONOBA”

Op 17 november jl. vond op de werf van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. de tewaterlating plaats van het laatste schip van ons huidige nieuwbouwprogramma, het s.s. „Onoba”, het zusterschip van onze „Ondina”, dat evenwel in verband met de op het achterschip geconcentreerde opbouw van de accommodatie, geen tweelingzusterschip van de „Ondina” zal zijn. De naamgeving en tewaterlating werden verricht door mevrouw M. C. Loudonbaronesse van Tuyl van Serooskerken, echtgenote van jonkheer mr. J. H. Loudon, president-directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Deze tewaterlating werd niet, zoals te doen gebruikelijk, bewerkstelligd doordat de doopvrouwe op een tribune bij de helling met een bijltje het touw, verbonden met het pallenmechanisme van de klink, doorhakte, doch vond radiografisch plaats. De heer en mevrouw Loudon bevonden zich namelijk met vele genodigden op de Spidosalonboot „Pieter Caland”, die zich op het voor de stapelloop geplande tijdstip op de Nieuwe Maas in de nabijheid van de helling bevond.

Door het indrukken van een knop welke in de salon van de „Pieter Caland” was aangebracht, werd door een van te voren afgestemde radiozender een sein uitgezonden, dat op de wal onder de helling door een radio-ontvanger werd opgevangen, en aldaar een schakelaar in werking stelde, die een elektrische stroom bewerkstelligde welke tegelijkertijd twee grotere schakelaars bediende. De ene schakelaar bracht een kortsluiting tot stand, waardoor een metalen draad, die de fles champagne vasthield, doorsmolt, terwijl de andere schakelaar op gelijke wijze het doorsmelten van de draad, die het pallensysteem van de klink blokkeerde, regelde.

Onmiddellijk na het indrukken van de knop sloeg dus de fles champagne tegen het schip stuk en viel de klink los. Om de gasten de gelegenheid te geven vanaf de „Pieter Caland” het vallen van de fles gade te slaan, was deze aan het achterschip bevestigd.

Onvoorziene omstandigheden voorhouden, zal de „Onoba” in mei a.s. worden opgeleverd, waarmede onze vloot dan de een miljoen ton draagvermogen zal hebben bereikt. Tegen die tijd komen wij uitvoeriger op de „Onoba” terug.

De strijd is gestreden! Onder getuigen hebben de leden van de Club aan boord en aan de wal hun gooi naar het kampioenschap gedaan.

Van de verlofgangers waren de heren Van Kranen, Groen, Muyskens en Lamper verhinderd naar Rotterdam te komen. Namens hen werd door de heer Schuller — die tevens als administrateur optrad — gegooid.



Ook de voorzitter beproefde zijn geluk

De resultaten treft U hieronder aan:

- L. F. van den Belt, voorz. Vijf Azen Club
- A. Dingemanse, telegrafist m.s. „Acteon”
- C. R. Groen, 3e stuurman
- N. F. P. van den Heuvel, 5e wtk. s.s. „Viana”
- E. C. Th. M. Houtman, 4e stm. m.s. „Abida”
- J. H. B. Jongen, 4e stm. s.s. „Vasum”
- C. H. de Koning, 4e wtk. m.s. „Acteon”
- P. R. van Kranen, 2e stm.
- J. G. Kuit, 4e wtk.
- M. A. Lamper, 5e wtk.
- H. J. Muyskens, 4e wtk.
- O. K. Nicolai, 3e wtk.
- G. van Spijkeren, chef-hofmeester s.s. „Kylix”
- H. Steenstra, 4e stm. s.s. „Kylix”
- L. P. H. Teune, 5e wtk.
- L. F. Zieck, wnd. 4e wtk. „s.s. Kabylija”

Zoals uit het bovenstaande blijkt, kwam als winnaar uit de bus 4e stuurman E. C. Th. M. Houtman, die zich thans pokerkampioen van Shell Tankers N.V. voor 1961/1962 kan noemen, waarmee wij hem mede namens de heer Van den Belt van harte gelukwensen.

Bij zijn eerstvolgende aankomst in Nederland zal hem de door onze Directie uitgeloopte poker-wisselbeker worden uitgereikt, welke beker reeds op 14 december jl. op ons kantoor door de strijders om het kampioenschap werd ingewijd.

Intmiddels is het ledental van de Club weer met één vermeerderd, en wel doordat de heer M. Latooy, telegrafist

- HOOGSTE GOOI
- aas/heer/2 boeren/negen
  - 4 boeren/heer
  - 2 azen/heer/vrouw/boer
  - heer/2 vrouwen/2 boeren
  - VIJF BOEREN
  - 3 tienens/2 heren
  - 4 heren/tien
  - aas/2 heren/vrouw/negen
  - 2 azen/heer/2 vrouwen
  - 2 azen/heer/vrouw/boer
  - grote straat
  - 2 azen/vrouw/boer/tien
  - grote straat
  - kleine straat
  - 2 azen/2 vrouwen/tien
  - aas/vrouw/3 boeren

De heer J. G. Kuit beziet het resultaat van een zijner gooiën. Links op de foto de heren L. Ph. Teune en O. K. Nicolai, rechts de heren L. F. van den Belt en J. C. W. Schuller tot Peursum



a/b van het s.s. „Vasum”, op 24 november jl. erin slaagde vijf azen ineens te gooien.

Dit bericht bereikte ons eerst op 19 december, als gevolg waarvan de heer Latooy niet heeft meegedongen naar het kampioenschap.

Wij hopen dat hij aan het eind van dit jaar wél van de partij zal zijn, want *niteraard is het lidmaatschap van onze telegrafisten uitsluitend van kracht zolang zij op onze tankschepen dienstdoen.*

**Voor onze schakers**

PROBLEEM no. 3 - Auteur Sam Loyd  
*Wit:* Ka1, Db1, Lg2 en Ph3  
*Zwart:* Kc1, Ld1, Pc8, pi. d2, e2, f5 en g7.

Wit speelt en geeft mat in drie zetten. Dit probleem zou een broertje van probleem no. 2 (opgenomen in het december 1961-nummer) kunnen zijn. Doch het is wat moeilijker. Was het oplossen van probleem no. 2 een pretje, met dit probleem op te lossen levert men een prestatie!!

PROBLEEM no. 4 - Auteur F. Matousch (2e prijs Tsjechisch tournooi 1954)  
*Wit:* Kf7, Da8, Td5, La4 en La7  
*Zwart:* Kc4, Pe7, Pb1, pi. b4 en g3.

Wit speelt en geeft mat in drie zetten. Een mooi, doch enigszins moeilijk probleem. Met enige doorzetting evenwel goed oplosbaar.

Oplossing van probleem no. 2: Lc1-b2 is de enige zet waarmee wit mat in twee zetten bereikt.

# SCHEEPSBEVEILIGING

## tegen atoomwapens

Op 29 november jl. werd een aanvang gemaakt met het invoegen in de Senior-Vlootstafcursus van een aantal lessen over het onderwerp „Scheepsbeveiliging tegen atoomwapens”.

Het onderwerp atoomwapens is vooral gedurende de laatste maanden bijzonder actueel geworden. Dit heeft onder meer tot gevolg gehad, dat men tot de overtuiging is gekomen ook de zeevarenden bekend te moeten maken met de middelen waarmee de gevaren van een moderne oorlogsvoering voor een belangrijk deel kunnen worden bestreden.

In scheepvaartkringen is men druk doende een cursus in het leven te roepen, gebaseerd op de wetenschap welke men tot dusverre over de bestrijding van atoomwapens heeft ver- gaard.

Het heeft dan ook geen zin langs deze weg dieper op de materie in te gaan. Veel belangrijker is, dat men weet „dat er iets aan wordt gedaan”; in hoeverre men hieraan waarde zal willen hechten is een kwestie van persoonlijke opvatting. In NATO-kringen is men inmiddels tot de conclusie gekomen, dat de gevolgen van aanvallen met atoomwapens, waaronder in het bijzonder de „onzichtbare vijand”, de radio-actieve besmetting, wel degelijk tot minimale proporties kunnen worden teruggebracht, zij het dan dat dit goede voorlichting en vooral oefening en organisatie vereist.

Onze vloot bestaat uit een groot aantal typen schepen, variërend in constructie, inrichting en doel; het zou een onmogelijke taak zijn voor al deze schepen conforme instructies te geven.

De gezagdragers aan boord van deze schepen dienen er zich dan ook bewust van te zijn, dat een grote wissel op hun fantasie wordt getrokken, omdat elke maatregel, ogenschijnlijk wellicht onbeduidend, mensenlevens kan besparen.

Zoals bekend mag worden verondersteld, demonstreert de atoombom vier vormen van energie, nl. lichtflits, hitte, luchtdruk, en radio-activiteit. De laatste, de radio-activiteit, niet waarneembaar voor onze zintuigen, verspreidt zich in hoofdzaak in de vorm van "fall out", dat is de neerslag van radio-actieve deeltjes, die voortkomen uit een explosie van



**Adjunct-  
directeur  
Shell  
Tankers N.V.**

Met ingang van 1 januari 1962 is

de heer D. RODENBURG,

tot die datum Algemeen Procuratiehouder, benoemd tot Adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V. De heer Rodenburg zal in deze functie tevens optreden als plaatsvervangend Directeur.

kernwapens en na kortere of langere tijd uit de hogere luchtlagen neerdalen, waarbij ze een relatief groot gedeelte van het aardoppervlak kunnen besmetten. Radio-actieve stralen vernielen de lichaamscellen, waar zij doorheen dringen. Als veel cellen vernield zijn, wordt het lichaam ziek en bij nog meer vernielingen kan dit de dood ten gevolge hebben.

De bestrijding van de radio-activiteit wordt ons echter mogelijk gemaakt, wanneer wij in staat worden gesteld voorbereidingen te treffen, nu, tijdens en na een eventuele besmetting met radio-actieve deeltjes.

Lichtflits, hitteflits en luchtdruk zijn weliswaar minstens even gevaarlijk, doch hun actieradius is slechts beperkt en zij zijn bovendien met de zintuigen waarneembaar.

Hoewel de studie van de scheepsbeveiliging nog wel enige problemen met zich medebrengt (o.a. de bescherming van de voortstuwingsruimte) mag toch wel worden aangenomen, dat aan boord van de schepen een redelijke beveiliging tegen de gevaren van atoomwapens kan worden geboden.

## IN MEMORIAM MAATSCHAPPIJ-ARTS J. KRUYSWIJK

Op 6 december 1961 overleed op Curaçao na een kortstondige ziekte op 34-jarige leeftijd dokter J. Kruyswijk, Maatschappij-arts bij Shell Curaçao N.V. Gedurende enige jaren vervulde hij de functie van havendokter. In de polikliniek op de Dam N.P. heeft hij talloze Nederlandse en



buitenlandse zeelieden geneeskundige hulp verleend. Hij deed dit altijd op een vriendelijke, opgeruimde en efficiënte wijze, waardoor hij velen aan zich heeft verplicht.

Onze deelneming gaat uit naar Mevrouw Kruyswijk en haar twee nog jeugdige jongens bij dit plotselinge en grote verlies voor hen.



## De vijfde junior-vlootstaf-cursus

werd gehouden van 11 t/m 15 december 1961. De deelnemers waren: H. H. J. Dijkhuizen (2e stm.), J. B. P. Imming, H. W. Vermaas, J. Vaandrager, W. Kalkman, G. M. Schipper, H. v. Slegtenhorst, J. Klein Roseboom (allen 3e stm.), H. J. Nieuwenstein, J. Krikke, Th. Bakker, P. G. Eekman (allen 3e wtk.), J. G. Kuit, J. Polling, F. Dane, S. A. Broek en G. G. Wolsink (allen 4e wtk.). Voorts staan op deze foto: Kapt. J. Boersma (cursusleider), Mej. M. G. Pauptit (maatsch. werkster), A. K. Ebels (docent) en M. Pronk (S.T.).



## Studiebeurzen

De Directie van de Bataafse heeft besloten ook voor het studiejaar 1962/63 een aantal beurzen beschikbaar te stellen voor werknemers of gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, ten behoeve van hun zoons die aan een Nederlandse universiteit of hogeschool willen gaan studeren of reeds met deze studie zijn begonnen.

Onder verwijzing naar hetgeen werd medegedeeld bij de toekenning der beurzen in vorige jaren, wordt eraan herinnerd, dat ook voor verlenging van die beurzen door de ouders of voogden een aanvraag voor het studiejaar 1962/63 vóór 31 januari 1962 moet worden ingediend.

De beurzen bedragen elk f 3.000 per jaar. Op continuatie van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een daartoe strekkend verzoek door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen. Bij het verdelen van de beurzen zal voorrang worden verleend aan de technische en natuurwetenschappelijke richtingen.

Per gezin kan slechts aan één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor alle studerende zoons een aanvraag indienen. Er bestaat verder geen bezwaar tegen, dat voor hen die bij een eerste aanvraag niet in aanmerking zijn gekomen voor een beurs, opnieuw een aanvraag wordt ingediend, tenzij de commissie anders heeft geadviseerd.

De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een commissie van vier deskundigen, die buiten de Bataafse staan. Aan de commissie is als niet-stemhebbend secretaris toegevoegd Ir. M. J. B. de Blank, secretaris van de Directie der Bataafse.

Het door de commissie in te stellen onderzoek zal van

vergelijkende aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie en karaktereigenschappen ook worden beoordeeld op hun ontwikkelingsmogelijkheden.

De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij blijven na hun afstuderen een positie naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal dus geen verplichting bestaan tot indiensttreding bij de Maatschappij; evenmin neemt de Maatschappij de verplichting op zich hen na beëindiging van hun studie in dienst te nemen.

Zij die ten behoeve van hun zoon(s) voor het volgende studiejaar een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1962 schriftelijk op te geven aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandt-laan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van hun huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn. Gepensioneerden dienen hun laatste werking te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dienen zij op te geven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit of hogeschool, alsmede het jaar waarin de studie zal aanvangen. Studiebeurzen moeten niet worden aangevraagd ten behoeve van kandidaten die in de loop van het studiejaar hun militaire dienst moeten gaan vervullen, of ten behoeve van kandidaten die nog op de middelbare school zijn en wier kans voor het eindexamen te slagen gering moet worden geacht. In verband met de data van de eindexamens van de middelbare scholen kan de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1962 geschieden.

(w.g.) A. C. D. de Graeff.

's-Gravenhage, 1 december 1961

*doe mee aan de fotowedstrijd*

## IETS OVER BEDRIJFSECONOMIE aan boord van onze schepen

De grote belangrijkheid van een zo laag mogelijk brandstofverbruik, gepaard gaande aan een zo hoog mogelijke vaartsnelheid zal door niemand tegengesproken worden. Hoe belangrijk dit brandstofverbruik wel is, moge blijken uit het feit, dat van de totale exploitatiekosten van een schip de post „brandstof” ruim 30% bedraagt.

Het zal dan ook geen verwondering wekken dat het ons aller streven is dit brandstofverbruik zo laag mogelijk te houden. De grote belangstelling hiervoor van de zijde der werktuigkundigen blijkt iedere keer opnieuw bij de vlootstafcuristen als de warmtebalansen besproken worden. Het is dan zonder meer duidelijk dat deze werktuigkundigen zeer geïnteresseerd zijn in het zo economisch mogelijk besturen van hun installatie. Men beschouwt hierbij niet alleen de post „brandstofverbruik”, maar allen zijn er ook van overtuigd dat dit met zich meebrengt dat de installatie in zijn geheel in de goede zin beïnvloed wordt. Immers, goede cijfers komen dan pas naar voren als de installatie in een goede conditie verkeert, waarbij het natuurlijk ook van zeer groot belang is dat van deze goede conditie op de juiste manier gebruik wordt gemaakt. Een goede samenwerking tussen het bedienend personeel en het kantoor is hierbij onmisbaar en een eerste vereiste.

Als een onderdeel van het geheel om de warmtebalans van een schip zo dicht mogelijk de ontwerp-toestand te laten benaderen, werden in de maanden oktober, november en december „Ship Performance Trials” uitgevoerd op het s.s. „Volvatella” en het s.s. „Vivipara”.

Onder zoveel mogelijk identieke omstandigheden werden op deze twee gelijke 31.000-tonners dezelfde metingen verricht te Malta op de gemeten mijl. Het zou interessant zijn de resultaten van deze trials hier in cijfers weer te geven. De beperkte plaatsruimte maakt dit echter onmogelijk en er zal dan ook genoegen moeten worden genomen met een beknopte beschrijving van de uitgevoerde metingen, waarbij ieder voor zichzelf wel de conclusie kan trekken van welk groot belang deze metingen kunnen zijn.

Op elk schip geschieden de trials tweemaal, nl. éénmaal direct voor het dokken en de tweede maal direct na het dokken, beide malen met geladen schip en een diepgang van 34'. De meetapparatuur werd van het ene naar het andere schip overgebracht om zoveel mogelijk gelijke omstandigheden te verkrijgen.

Iedere trial op zichzelf bestond uit 4 runs en iedere run werd tweemaal gemaakt. Gevaren werd over de gemeten mijl met een aanlooptengete van 5 mijl op een afstand van 1,6 mijl uit de kust.



Achtereenvolgens werden de volgende runs gemaakt: Volle kracht (105 à 107 omw./min.  $\pm$  13.000 pk), 90 à 95 omw./min.  $\pm$  85 en  $\pm$  75 omw./minuut, waarbij natuurlijk rekening werd gehouden met het kritische toerental. Bij deze vier verschillende runs werden voor iedere run de meest mogelijke economische toestanden in de warmtebalans bewerkstelligd.

Naast de metingen op de brug (vaart, wind, stroom, etc.) werden in de machinekamer de volgende metingen verricht:

1. Aantal pk's met een Maihok torsiemeter;
2. Stuwdruk met een hiervoor in het drukblok ingebouwde Michell thrustmeter; Uit deze twee metingen werd het schroefrendement bepaald.
3. Brandstof d.m.v. brandstofmeter in persleiding van fuelpomp;
4. Voedingwater naar de ketels d.m.v. meter in de persleiding van de hoofdvoedingpomp;
5. Condensaat in persleiding van hoofdcondensaatpomp;
6. Condensaat in persleiding van atmosferische drainpomp;
7. Condensaat in persleiding van mixed pressure alternator draintankpomp;
8. Drukken van brandstof, ketelstoom, turbine en turbinebleeders met speciaal aangebrachte geijkte manometers;
9. De nodige temperaturen (condensaat, stoom, fuel, rookgassen, etc.) d.m.v. thermokoppels die met een zelf-registrerend toestel verbonden zijn (zie foto);
10. CO<sub>2</sub> percentage van de hoofdketels.

Verder werd van elk schip tussen de 1e en 2e trial (in dok dus) de ruwheid en toestand van schroef en huid gemeten. Samengevat komt het dus hierop neer dat bij een zeker vermogen en vaartsnelheid het brandstofverbruik bepaald werd, waarbij de condensaat-druk-temperatuur en CO<sub>2</sub>-metingen eventuele afwijkingen in de warmtebalans en nuttig effect van de ketels aantoonde.

### aangesteld als hoofdwerktuigkundige:



P. J. DE LANGE  
per 13.12. '61



H. J. MELSE  
per 13.12. '61



P. VAN DER HOUT  
per 17.12. '61



J. PRINS  
per 17.12. '61

# ONDIEPWATERINDICATORS

## aan boord van Shell tankers

Op het gebied van echoloden heeft zich de laatste tijd een ontwikkeling voorgedaan, waarbij men extra aandacht is gaan besteden aan een deel van de diepteschaal dat tot voor kort nauwelijks ter sprake kwam, nl. het bereik van 0 tot 6 vadem.

Deze nieuwe ontwikkeling van de echoloodtechniek houdt direct verband met het in de vaart komen van schepen met zeer grote diepgang. Bij het navigeren met deze grote schepen gaat de minimaal toelaatbare diepte een steeds grotere rol spelen.

In samenwerking met Shell tankers Londen, heeft Kelvin Hughes echoloodapparatuur ontworpen waarmee diepten kunnen worden aangelood van 0 tot 30 voet. Deze z.g. ondiepwaterindicator, die ook op de brug van vele nieuwe Shell tankers wordt aangetroffen, bestaat uit een kathodestraalbuis, waarop de dieptegegevens zichtbaar worden gemaakt en die een diameter van 15 cm heeft.

Tekening 1 geeft het bovenaanzicht van de ondiepwaterindicator weer, tekening 2 stelt de beeldweergave van het instrument voor. De ondiepwaterindicator wordt aangesloten op het welbekende Kelvin Hughes navigatie-echolood type MS26B, dat bij deze combinatie een zendfrequentie van 30 KHz. i.p.v. 15 KHz. heeft.

De projector bestaat uit een zend- en ontvangoscillator, die in één tankje zijn ondergebracht. Deze wijze van opstellen heeft het grote voordeel dat de „uitgaande zendimpuls” en de „bodemecho” zich vrijwel verticaal door het water voortplanten. Hierdoor wordt de fout in aanwijzing, die vooral in ondiep water ontstaat bij apparatuur met gescheiden zend- en ontvangoscillatoren, de z.g. „Pythagorasfout”, nagenoeg geëlimineerd.

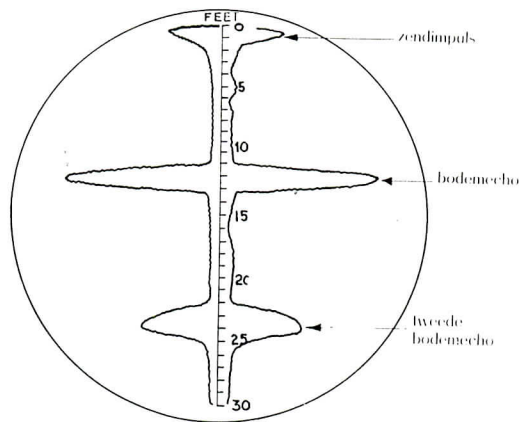
De nauwkeurigheid van de ondiepwaterindicator bedraagt tot 10 voet ca. 10% van het schaalbereik, daarboven kan de aanwijzing hoogstens 1 voet variëren.

### Gebruiksmogelijkheden van de ondiepwaterindicator

Zoals reeds gezegd neemt met het groter worden der schepen de noodzakelijkheid toe om bij het navigeren over nauwkeurige ondiepwaterlodingen te kunnen beschikken.

Het probleem van de minimaal toelaatbare diepte heeft twee aspecten: de navigatie in open water en de vaart in binnenwateren.

Er zijn bijv. uitgestrekte gebieden van de oceaan, waar het water betrekkelijk ondiep is zoals in Straat Torres. Het geval



Beeldpresentatie ondiepwaterindicator.  
De diepte ligt beneden de 15 voet

laat zich denken dat een afgeladen supertanker, die niet over de juiste apparatuur beschikt, onmogelijk zo'n zeestraat kan passeren en dus een kostbare omweg zal moeten maken.

Er zijn vele waterwegen in de wereld waarvan de diepte beperkt is, terwijl exacte gegevens in sommige gevallen geheel ontbreken.

Het hoeft geen betoog dat ook hier de ondiepwaterindicator van veel waarde bij de navigatie zal blijken te zijn.

Het kan zelfs betekenen dat schepen met een grotere diepgang dan tot nu toe mogelijk scheen, van deze waterwegen gebruik kunnen maken.

De ondiepwaterindicator biedt ook goede gebruiksmogelijkheden voor schepen die soms voor de kust „op de boeien” moeten laden. Vooral bij ruw weer vormt het afladen met het oog op de diepte dikwijls een lastig probleem. Ook in deze gevallen zal de ondiepwaterapparatuur z'n nut zeker bewijzen.

Samenvattend kan gezegd worden dat, afgezien van de veiligheid van het schip, dat het voornaamste aspect van de ondiepwaterindicator vormt, de mogelijkheid om over betrouwbare lodingen van ondiep water te kunnen beschikken een factor van aanzienlijke economische betekenis kan zijn.

### De ondiepwaterindicator als middel om de „val” van een schip te bepalen.

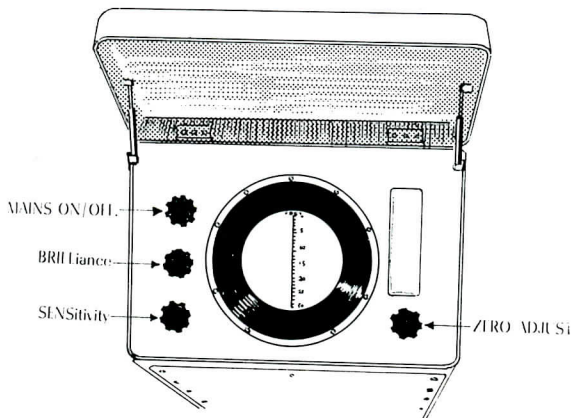
Bij een vaartlopend schip ontstaat een boeggolf en een hekgolf met ongeveer ter hoogte van de midscheeps het laagste punt van het golfdal. Het gevolg hiervan is dat het gemiddelde waterpeil rond het schip enigszins daalt. Het schip komt daardoor iets lager te liggen waardoor de afstand tussen vlak en bodem kleiner wordt.

Tevens zal in het algemeen de trim van het schip veranderen. Dit effect — door de Engelsen „squatting” genoemd — en hier met „val” aangeduid, kan men het best waarnemen bij een vaartlopend schip in een kanaal.

De grootte van de val hangt van verschillende factoren af. De voornaamste zijn wel de snelheid van het schip, de vorm van het casco, de diepte en breedte van het water.

Een schip dat gelijklastig is beladen zal vaartlopend een val vertonen, terwijl het tevens een weinig koplust zal krijgen. Wanneer bij het afladen van een schip rekening moet worden gehouden met het passeren van een bepaalde ondiepte, zal het vaartuig gelijklastig moeten worden beladen om er zeker van te zijn dat het varende een weinig in de kop zal trimmen. Loopt het onverhoopt aan de grond, dan zal het voorschip de grond raken terwijl het meer kwetsbare achterschip vlot blijft.

Uit proeven met schepen is gebleken dat een schip met een



Bovenaanzicht van de ondiepwaterindicator met functies der bedieningsknoppen

snelheid van 8 mph in open, ondiep water een val had van 1 voet. In nauw vaarwater bedroeg de val bij dezelfde snelheid ca. 3 voet.

Bij het verminderen van de snelheid neemt ook de val af. Wordt bijv. in een nauw vaarwater de snelheid van 8 mph tot 7 mph teruggebracht, dan komt er 1 voet meer water onder de kiel te staan.

Bij een snelheid van 4 mijl heeft een schip een val van hoogstens 1 voet.

Deze waarden zijn geen vaststaande grootheden, maar moeten voor elk schip afzonderlijk worden bepaald.

Met de ondiepwaterindicator is het mogelijk om, wanneer de diepte van het water ter plaatse en de diepgang van het schip bekend zijn, onder alle omstandigheden de val van een schip te bepalen.

RADIO-HOLLAND N.V.

## met pensioen



*Gezagvoerder J. Roos  
(9.9.1936—31.12.1961)*

Kapitein J. Roos is op 9 september 1936 als 3e stuurman in dienst getreden van de N.I.T.

Zijn eerste schip was het m.s. „Angelina”, waarop hij op 7 oktober 1936 te Singapore aanmonsterde.

Het grootste gedeelte van zijn loopbaan heeft hij in de Oost volbracht. Ook gedurende de oorlogsjaren heeft hij op de vloot dienstgedaan. Aan welke gevaren een zeeman destijds blootstond,

heeft hij ondervonden toen de „Petronella”, waarop hij als 2e stuurman voer, op 15 oktober 1944 in het oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee op een mijn liep en verloren ging. De heer Roos behoorde tot de gelukkigen die tijdig het schip konden verlaten en kort na de ramp uit zee werden opgepikt door een vaartuig van de R.A.F. Op 1 januari 1956 werd hij als gezagvoerder aangesteld.

Van oktober 1957 tot november 1958 was hij tijdelijk in dienst van de B.P.M. te Djakarta. Hij vervulde toen de functie van „mooring master” te Bunju/Tarakan.

Zijn laatste schip was de „Acila”; op 30 oktober 1961 droeg kapitein Roos het commando over aan zijn opvolger.



*Hoofdwerktuigkundige  
J. C. van Dijk  
(29-7-1934—31.12.1961)*

De heer Van Dijk kwam als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij op 29 juli 1934.

Op diezelfde dag is hij als supernumerary met de „Nasa” naar Curaçao vertrokken. Hij heeft daar tot en met juli 1953 op de C.S.M.-vloot dienstgedaan.

Op 24 februari 1955 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. Als zodanig heeft hij uitsluitend

op de diepzeevloot dienstgedaan.

Zijn laatste schip was het m.s. „Cinulia”, dat hij op 1 september 1961 te Stanlow heeft verlaten.

## IN MEMORIAM



Tot ons diep leedwezen moeten wij U berichten dat hoofdwerktuigkundige I. J. Vreke op 12 januari in het Bethesda ziekenhuis te Vlissingen is overleden. De heer Vreke trad in dienst van onze Maatschappij op 27 december 1938 als 4e werktuigkundige en werd, na de diverse rangen doorlopen te hebben, op 1 januari 1961 aangesteld tot hoofdwerktuigkundige. Het grootste gedeelte van zijn diensttijd bracht hij door in Oosterse wateren, terwijl hij gedurende de oorlog onafgebroken dienst deed op de „Ovula”.

Op 28 februari van het vorige jaar moest hij, wegens ziekte, van de „Navicella” te Ponta Delgada in de Azoren worden achtergelaten. Op 19 maart kwam hij in Nederland aan en hoewel wij eerst nog goede hoop op herstel hadden, heeft dit niet zo mogen zijn.

De Maatschappij verliest in hem een zeer bekwaam werktuigkundige, die om zijn persoonlijke eigenschappen door zijn collega's alomtrentend werd bemind.

Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn echtgenote en wij hopen dat zij de kracht zal vinden om dit zware verlies te dragen.



*2e werktuigkundige  
P. C. van den Dood  
(2.4.1936—31.12.1961)*

De heer Van den Dood trad op 2 april 1936 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Ook hij heeft tot medio 1953 in de West dienstgedaan. Daarna werd hij naar de diepzeevloot overgeplaatst. Nog één dienstperiode, t.w. van januari 1959 tot januari 1960, heeft hij op een C.S.M.-schip, de „Gastrana” gevaren.

Zijn laatste schip was het s.s. „Arca”, waarvan hij op 26 juni 1961 te Rotterdam afmonsterde.

*Wij wensen de heren Roos, Van Dijk en Van den Dood nog vele jaren van goede gezondheid te midden van hun gezin toe.*

# DE ONTVANGST VAN DE BEIDE GROETENPROGRAMMA'S

voor officieren en scheepsgezellen

van het m.s. „CINULIA“ op vrijdag 27 oktober 1961.



## olienootjes

In de Verenigde Staten heeft de ondergrondse opslagcapaciteit voor aardgas thans een nieuw record van 2.9 miljoen kubieke voet bereikt. Vorig jaar kwamen acht nieuwe opslagplaatsen gereed, waarmee het totaal 217 werd. Deze ondergrondse opslagfaciliteiten worden meestal gevormd door uitgeputte olie- en gasvelden.

★

Aan het eind van 1960 waren er op de gehele wereld (Rusland en China uitgezonderd) in totaal 5014 vliegtuigen voor handelsdoeleinden; 3903 hiervan waren met zuigermotoren, 723 met turbine- en 388 met straalmotoren. De met straalmotoren uitgeruste vliegtuigen (slechts 7,7% van de gehele luchtvloot) leverden 30% van de totale vervoerscapaciteit.

★

Volgens de laatste berichten komt het aantal auto's in Groot-Brittannië en Frankrijk neer op 1 per 9 inwoners. In Zweden is deze verhouding 1 op 6 en in Australië 1 op 5. In Japan is er voor iedere 270 mensen één auto. In Nederland is dit één auto op elke 22 inwoners.

★

Door het Russisch Instituut voor Onderzoek op Boortechisch Gebied zijn plannen uitgewerkt voor een enorme olieboring, de diepste tot nu toe. Naar verluidt zou de boring 6 mijl diep worden.

☆

In de volgende tien jaar zal, naar wordt verwacht, het olieverbruik buiten het China-Sovjetblok waarschijnlijk 73% groter zijn dan in de laatste 10 jaar, aldus een rapport van de Chase Manhattan Bank.



OFFICIEREN: v.l.n.r. 2e wtk. J. F. v. d. Boogaard; hfd.wtk. A. Bollen; II.wtk. C. J. Th. Baarslag; 4e wtk. J. J. Rood; 3e stm. C. Splinter; kapitein K. J. v. Noordwijk; 2e stm. W. Welbie en 1e stm. G. Arkema.



SCHEEPSGEZELLEN: op de voorgrond v.l. n.r. jongen a/d M. M. P. v. d. Beek en matr./kabelg. A. Kuyt



V.l.n.r. 2e wtk. J. F. v. d. Boogaard en hfd.wtk. A. Bollen



De telegrafist deed zijn uiterste best een zo goed mogelijk ontvangst te verkrijgen

**onze  
vloot-  
jubilarissen**



**G. Th. M. LOMMERSE**  
1e stuurman  
1947 - 9-1 - 1962

**onze  
wal-  
jubilaris**



**H. SNEL**  
1946 - 3-12 - 1961



**J. van der VELDEN**  
1e stuurman  
1947 - 9-1 - 1962



**C. S. DUINKER**  
1e stuurman  
1947 - 20-1 - 1962



**C. HEERES**  
2e werktuigkundige  
1947 - 13-1 - 1962



**J. W. RUTTEN**  
2e stuurman  
1952 - 18-1 - 1962

**DE MAARMARABOE**

Alles gaat goed.  
Zoals het moet.  
Maar hij is niet te tevreden.  
Hij zoekt en speurt.  
Hij vraagt en zeurt;  
„Als we het zo eens deden?  
't Is wel meer werk,  
maar 'k maak me sterk  
dat 't zo nog beter gaat.  
Kijk maar eens hier.  
Op dit papier  
heb ik een hele staat.  
Doen we het zus,  
dan krijg je dus  
eerst dit, zoals je ziet.”  
Gaat het niet goed,  
zegt hij met spoed:  
„Maar dit bedoel ik niet.”

**onder de dierenriem**

SCHELDVIS

**DOE MEE**

*aan de fotowedstrijd*



**L. v. d. VALK**  
2e stuurman  
1951 - 20-12 - 1961

**RECTIFICATIE**

In het december-nummer 1961 van dit blad waren abusievelijk de foto's van de heren De Boer en Van de Valk verwisseld.

Onder aanbieding van onze excuses aan de betrokkenen, herplaatsen wij hiernaast de beide foto's.



**D. DE BOER**  
2e stuurman  
1951 - 19-12 - 1961

## Ontspannings Vereniging Shell Tankers

**aangesteld als  
gezagvoerder**



F. FEKKES  
per 24.11. '61

Na vele maanden van voorbereiding is per 1 januari 1962 het eerste verenigingsjaar van de Ontspannings Vereniging Shell Tankers ingegaan.

Momenteel bestaat de vereniging echter nog alleen maar in naam, maar het voorlopig bestuur streeft ernaar op korte termijn het verenigingsleven op gang te brengen, waarbij het heeft gemeend zich te moeten houden aan de volgende richtlijnen:

1. De vereniging wil en kan géén concurrent zijn van „Te Werve”, „R.O.V.S.” of „O.V.S.”, doch zal eventueel als contact-orgaan tussen genoemde verenigingen en „O.V.S.T.”-leden kunnen fungeren.
2. De vereniging zal pogen de personeelsleden van Shell Tankers N.V. nader tot elkaar te brengen door middel van:
  - a. periodieke contact-avonden zoals cabaret- en toneelvoorstellingen, bridge drives, enz.

b. het organiseren van excursies e.d.

3. De vereniging wil bemiddelend optreden voor het verkrijgen van toneel- en concertabonnementen, reducties op toegangskaarten voor bijzondere evenementen, enz.

4. De vereniging wil haar leden in de gelegenheid stellen deel te nemen aan bedrijfscompetities.

Gezien het feit dat onze vereniging zojuist is gestart en zoals gebruikelijk voor iedere jonge vereniging met een aantal kinderziekten krijgt te kampen, heeft het voorlopig bestuur gemeend — zeer tot haar spijt overigens — het lidmaatschap in de beginperiode alleen open te moeten stellen voor personeelsleden van de walorganisatie.

Het voorlopig bestuur verzoekt diegenen van het walpersoneel die zich nog niet opgegeven hebben, dit zo spoedig mogelijk alsnog te doen. Bovendien zullen eventuele suggesties binnen het raam van de richtlijnen zeer welkom zijn.

## vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16.11.61—15.12.61)

### Gehuwd :

- 22.11.61: F. J. W. Koopman, 11.stm., met Mej. E. A. Bloemink;  
28.11.61: H. Steenhuis, 4e wtk., met Mej. N. Heyerjans;  
13.12.61: T. C. J. Beentjes, 4e wtk., met Mej. T. Schoutsen;  
15.12.61: J. Broekmeijer, 4e stm., met Mej. T. van der Wilt;  
15.12.61: J. Krikke, 3e wtk., met Mej. M. Roelofs.

### Geboren :

- 24.11.61: Theo Leonard, zoon van K. Prins, 1e stm., en Mevr. S. S. J. Prins-Folkers;  
27.11.61: Jacoba Cornelia, dochter van J. Wielart, 4e wtk., en Mevr. J. C. Wielart-Schout;  
1.12.61: Fokke Gosling en Agnes Gerda, zoon en dochter van O. K. Nicolai, 3e wtk., en Mevr. Th. M. Nicolai-de Raadt;  
6.12.61: Fred Cornelis, zoon van C. C. Bicker, 3e stm., en Mevr. G. H. Bicker-Kruse.

### Met verlof :

- Gezagn.: A. J. van Oudvorst, L. Brink, P. A. Kooloos;  
1e stl.: A. de Ligt, W. A. Kleine, W. van Brakel, G. T. M. Lommerse, T. W. Pals, C. S. Duinker;  
2e stl.: H. Unger, W. O. Kooi, J. H. Korsen, H. A. Schelvis, J. Piest, J. W. J. Corbee;  
3e stl.: J. Klein Roseboom, W. S. van der Ham, J. S. Schrengardus, G. Verbrugh, C. P. Donken, J. Verwoerd, C. R. Groen, L. Becker, G. W. Bouma, N. Venendaal, M. C. Verhage;  
4e stl.: F. X. C. van Collenburg, C. J. Clarisse, J. Broekmeijer, J. H. F. Franken, L. D. J. van Zuilekom, J. C. Nelisse, J. P. Hendriks;

Hfd.wtk.: A. Pauw, I. J. Vreke, D. P. de Ridder, A. G. Daal, J. Melein, J. M. C. Jonkheid;

2e wtk.: N. J. S. Weel, G. C. L. van Marsbergen, W. C. van Megen, J. Polet;

3e wtk.: J. de Ruiter, Th. Bakker, R. M. F. van den Berg, S. Straub, J. Vos, H. van Klaveren, O. A. van der Want, S. Beekman, D. Meurs;

4e wtk.: J. R. van Daltsen, F. Dane, G. J. B. Hartman, J. W. Langezaal, S. A. Broek, W. J. Meuldijk, A. G. A. van der Pijl, G. G. Wolsink, S. Schoonbergen, E. van Oldenbarneveld gen. Tullingh; H. L. de Koning, P. van der Hoeven, J. Huisman, S. Rol;

5e wtk.: J. F. L. van der Zee, M. A. Lamper, J. W. Plugge, C. J. van der Ent, A. L. Bouman, L. W. Jorissen, A. van Ledden Hulsebosch, A. F. Sundquest, A. B. C. C. Dröge, J. A. Elemans, W. J. M. Braeken, P. K. Polman, E. de Haan.

11.wtk.: J. J. L. Geerink.

### In Nederland gearriveerd :

Bootslieden: C. de Vet, C. Poot;

Voorlieden: W. Vink, J. J. Koop, A. J. van der Raad, J. Brobbel;

1e pomplieden/bankwerker: F. Bäcker, P. M. van Rixtel;

2e pomplieden/bankwerker: F. Bovenberg, H. Gelderblom, G. H. Wille, D. Franken;

Bankwerkers: L. P. van der Velde, H. L. Jonker, C. H. van Es;

Chef-hofmeester: J. P. van der Mey;

Chef-koks: G. N. M. van der Werf, J. H. van Elteren, J. A. Priemus.

### Tewerkstellingen en overplaatsingen :

m.s. *Abida*: 2e stm. P. Buisman, 3e stm. C. P. Schoenmakers.

m.s. *Acila*: 11.stm. F. J. W. Koopman.

m.s. *Acmaea*: 4e stm. W. J. de Mik, 5e wtk. F. M. Lecluijze.

m.s. *Acteon*: hfd.wtk. G. J. Uitdenbogaard, 2e wtk. J. Teke-  
lenburg.

- s.s. Arca*: 3e wtk. F. W. Gakes, wnd. 4e wtk. J. Gansevoort, 5e wtk. C. J. Lambregts, 5e wtk. F. Bakker.
- s.s. Alys*: wnd. 4e wtk. H. E. Daniëls.
- m.s. Crania*: wnd. 2e stm. D. W. P. van Burken, 3e stm. A. Admiraal, 4e wtk. R. O. Koop.
- s.s. Kalydon*: 4e wtk. J. M. ten Haaft, wnd. 4e wtk. J. P. L. Marcussen, 1e pompman/bankwerker J. M. Koole.
- s.s. Kara*: Gezagv. L. H. de Vries, wnd. 2e stm. A. C. Weide, 3e stm. J. G. de Ruiter, 4e stm. J. Okkema, hfd.wtk. J. A. de Lange, 3e wtk. J. Bunders, wnd. 3e wtk. T. J. G. Dünwald.
- s.s. Katelysia*: wnd. 4e wtk. G. J. Spierenburg.
- s.s. Kelletia*: extra 3e stm. A. L. A. M. Wilmering.
- s.s. Kenia*: 3e stm. K. Birza.
- s.s. Kermia*: Gezagv. F. Fekkes, 3e stm. J. Post, 4e stm. D. J. van der Mast, wnd. 2e wtk. H. W. van Diepen, wnd. 4e wtk. C. J. de Hollander.
- s.s. Khasiella*: wnd. 1e stm. D. Rijk, extra 3e stm. B. Langendoen, extra 3e stm. L. I. Noort, wnd. 4e wtk. H. Kuiper, extra 4e wtk. P. F. Vermeulen, bootsman J. H. Roos, voorman W. Smelt, 1e pompman/bankwerker P. J. J. van Acker, 2e pompman/bankwerker A. A. van Ginkel, bankwerker B. van Loo, chef-hofmeester L. H. H. L. Leithuysen, chef-kok H. Th. Wigman.
- s.s. Kopionella*: 1e stm. F. Menninga, extra 4e stm. D. E. Krijgsman.
- s.s. Koratia*: wnd. 3e wtk. E. J. Koiter.
- s.s. Kosicia*: wnd. 4e wtk. J. P. Bes, 2e pompman/bankwerker B. S. Roos.
- s.s. Krebsia*: 1e stm. A. Post, 2e stm. P. J. Bakker, extra 3e stm. G. de Niet, 4e stm. J. J. H. Vessies, wnd. 2e wtk. J. Heijmans, 3e wtk. J. A. Klem, 4e wtk. H. H. Apfel, 4e wtk. A. van Dam, 4e wtk. J. van der Schee, 5e wtk. J. Truijens, bootsman J. H. A. Elbers, voorman F. M. Schellevis, 1e pompman/bankwerker G. van Beek, 2e pompman/bankwerker A. J. Vrolijk, bankwerker A. van Dam, chef-hofmeester L. F. C. de Ruyter.
- s.s. Kryptos*: Gezagv. J. M. Hulskens, 2e stm. B. C. Visser, extra 3e stm. G. G. L. Wolters, 4e wtk. J. I. Brangert, extra 5e wtk. G. N. M. Theuns.
- s.s. Kylix*: hfd.wtk. G. Bravenboer, 2e wtk. E. Rouw, 5e wtk. J. F. J. Visser.
- m.s. Mitra*: 4e wtk. J. W. C. Willemsen, 5e wtk. J. A. de Groot, 11.wtk. J. D. Slink.
- s.s. Ondina*: extra 2e stm. J. J. Osinga, 3e stm. J. de Jager, hfd.wtk. P. van der Hout, 4e wtk. W. C. van der Pluijm.
- s.s. Philidora*: 1e stm. J. I. Boer.
- s.s. Philippia*: 3e stm. R. Stomp, 4e wtk. W. C. van Brummelen.
- m.s. Smetta*: 3e stm. J. van Oosterhout, extra 4e stm. J. A. Wormser, 4e wtk. D. de Knecht, wnd. 4e wtk. P. Visser.
- s.s. Viana*: Gezagv. A. A. Becu, extra 4e wtk. A. van Vliet.
- s.s. Videna*: 1e stm. J. C. de Groot.
- s.s. Vitrea*: 3e wtk. H. Blaauw.
- s.s. Vivipara*: Gezagv. J. H. R. Broersma, 4e stm. P. Puijpe, 3e wtk. L. Haas, 4e wtk. T. C. J. Beentjes.
- s.s. Zafra*: 4e stm. R. van Kranen, 3e wtk. H. A. Kerkhof, 3e wtk. M. P. Bekkens, 4e wtk. C. H. J. van Dijk, wnd. 4e wtk. J. W. Keesmaat, wnd. 4e wtk. G. de Goede.
- s.s. Zaria*: 1e stm. T. G. J. Roeten.

### De dienst verlaten :

2e stm.: J. P. de Kat Angelino;  
 4e stm.: J. P. H. M. Breuls;  
 3e wtk.: M. P. Scherp;  
 5e wtk.: J. C. Verhoef;  
 Bootsman: J. Klerk;  
 Voorman: A. M. Poots;

1e pomplieden/bankwerker: J. I. van Iwaarden, A. de Ligt, G. van Beek;  
 2e pompman/bankwerker: H. Gelderblom;  
 Chef-hofmeesters: J. M. Buurmans, B. Kuiper, H. J. L. Jansson;  
 Bankwerker: A. G. A. Stikvoort;

### Met pensioen :

Gezagv.: J. Roos;  
 hfd.wtk.: J. C. van Dijk;  
 2e wtk.: P. C. van den Dood.

### Behaalde diploma's :

2e stm. G.H.V.: 3e stl. F. W. H. Hussem, G. de Niet, B. Langendoen;  
 3e stm. G.H.V.: 11.stl. D. E. Krijgsman, J. Okkema;  
 „C“-Th.: 2e wtk. F. in 't Veld;  
 „B“-Th.: 4e wtk. W. J. Quirijns;  
 „A“-Th.: 5e wtk. J. P. L. Marcussen, P. Visser, G. de Goede;  
 „MVD“-Th.: 11.wtk. E. H. Lumaije Schuld, J. W. Plugge, W. H. Nieman, A. F. Sundquest.

### Aanstellingen :

Gezagv.: F. Fekkes;  
 4e wtk.: D. E. Krijgsman, J. Okkema;  
 hfd.wtk.: J. A. de Lange, H. J. Melse, P. van der Hout, J. Prins;  
 4e wtk.: A. G. M. van Amelsvoort, H. N. Berg, L. Buitenkant, A. P. van Burgh, A. van Dam, P. J. Ferwerda, P. van der Hoeven, A. van der Hooft, D. de Knecht, J. S. R. Mulder, W. C. van der Pluym, H. van Rossum, J. Welleman, J. Wielart, C. H. H. Wisse;  
 5e wtk.: E. H. Lumaije Schuld, J. W. Plugge, W. H. Nieman, A. F. Sundquest.

### Geslaagd voor getuigschrift radarwaarnemer en radarnavigator

#### Radarwaarnemer:

10.11.61: J. W. M. Vollebregt, 2e stuurman;  
 17.11.61: J. J. Osinga, 2e stuurman;  
 1.12.61: C. Cupido, Gezagvoerder.

#### Radarnavigator:

8.12.61: J. Rijkeboer, 1e stuurman.

## mutaties walpersoneel

over de periode 16.11.1961 t/m 15.12.1961

### Terug uit militaire dienst:

24.11.1961: H. Verbeek, sectie MA

### Uit dienst :

20.11.1961: Mej. A. J. Vijverberg, sectie CC (overgeplaatst naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.)  
 27.11.1961: A. van der Ende, sectie BC (gedetacheerd bij B.I.P.M. Den Haag)  
 7.12.1961: Mej. L. Possel, sectie SL

### Jubilea:

3.12.1961: H. Snel, sectie NB - 15 jaar

### Geboren :

26.11.1961: Frederikus, zoon van F. Haak (sectie MD) en Mevr. L. Haak-van Bruggen.