

# tussen schip en ka

DERDE JAARGANG  
No. 5 — JANUARI 1964

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





## NIEUWJAARSREDE VAN DE HEER RODENBURG

gesproken op 30 december 1963 in de personeelshonchkamer van het Shell-Gebouw

voor het Shell Tankers-walpersoneel en de verlofgangers

van de Nederlandse Groepsvloot

Waarde medewerkers en medewerksters,

Ik heb U uitgenodigd aan de vooravond van de jaarwisseling bijeen te komen. Niet alleen omdat ik een gegroeide traditie niet heb willen verbreken maar ook omdat ik het van groot belang acht dat wij gezamenlijk bezien wat in het jaar dat welhaast achter ons ligt, werd bereikt.

1963 heeft voor Shell Tankers N.V. vele facetten gehad, waarvan ik er graag enkele wil releveren:

In januari van dit jaar vond de Directiewisseling plaats in onze maatschappij.

In mei werden door ons nieuwbouworders geplaatst voor drie motortankschepen van 63.000 ton. Van belang hierbij is op te merken dat in de toekomst onze nieuwbouw meer op regelmatige wijze zal plaatsvinden, doch steeds voor een beperkt aantal schepen in plaats van incidenteel grote bouwprogramma's zoals voorheen.

In september jl. werd de voor onze tankschepen zo vertrouwde vaart op Indonesië hervat. De KREBSIA was onze eerste tanker die weer de Indonesische wateren binnenvoer.

De nieuwe Shell-vlag werd ingevoerd op de vloot en aan de wal.

Een nieuw kleurschema voor Groepsschepen werd vastgesteld: namelijk een rode schoorsteen met geel Shell-embleem, een grafiet-grijze hull met witte opbouw en masten. Verder grijze of groene dekken, naar keuze van de betrokken vloot.

Alle schepen zullen bij de eerstvolgende dokking aan dit kleurschema worden aangepast.

De CAMITIA is het eerste schip dat met deze kleuren enige dagen geleden naar zee is vertrokken.

Met grote voldoening kan ik U mededelen, dat uit het onlangs gepubliceerde overzicht over de prestaties van de Groepsvloot blijkt, dat het gemiddelde aantal efficiënte dagen van de Nederlandse Groepsvloot in de twaalf maanden van 1 oktober 1962 tot 1 oktober 1963

352 per schip bedroeg, wat verreweg het hoogste is vergeleken met de gemiddelden van de andere Groepsvlooten en de time chartered schepen. Voor wat betreft de klasse crude carriers hebben wij in de vorengenoemde periode een hoogtepunt behaald, namelijk een gemiddelde van 353 dagen per schip, het hoogste dat tot heden werd bereikt, hierbij wederom in acht genomen de resultaten van de andere Groepsvlooten en de time chartered schepen.

Een compliment aan allen die dit fraaie resultaat hebben weten te bereiken, is hier alleszins op zijn plaats.

In het begin van dit jaar werden de 12.000 tons motorschepen NAVICELLA en NEVERITA voor sloop verkocht, zodat onze vloot thans bestaat uit 39 schepen, waarvan het oudste nog slechts tien jaar in de vaart is. Het totaal draagvermogen van onze vloot bedraagt circa één miljoen 12 duizend ton, hetgeen neerkomt op een gemiddelde van 26 duizend ton per eenheid. Na de oplevering van de drie 63.000 tonners in het eerste halfjaar van 1966 zal dit gemiddelde tot circa 29.000 ton zijn gestegen.

Betreffende de exploitatie van onze schepen kan ik de volgende bijzonderheden mededelen:

De scheepsschroeven hebben het dit jaar zwaar te verduren gehad als gevolg van ijsgang en onderwater-obstakels, maar zoals uit de vergelijkende cijfers met de andere Groepsvlooten al bleek, hebben deze tegenslagen geen noemenswaardige invloed gehad op de overall-performance van onze vloot.

Gedurende het derde kwartaal liepen de „K”-schepen gemiddeld 15 mijl per uur. Dit gemiddelde werd nog nimmer bereikt.

Door oplettendheid van een werktuigkundige aan boord van de KRYPTOS, werd grote machineschade voorkomen, terwijl door moedig en snel optreden van een werktuigkundige aan boord van de KOROVINA een brand in de pompkamer in het beginstadium kon worden geblust.

Op meerdere schepen wordt nu zelf drinkwater gemaakt hetgeen de ladingcapaciteit verhoogt.

Op de motorschepen werden grote reparatiewerkzaam-



heden die voorheen uitsluitend gedurende het dokken werden uitgevoerd, tijdens de vaartijd verricht.

De uiterst gunstige cilinderslijtage welke op de ACTEON werd gemeten rechtvaardigt goede verwachtingen ten aanzien van de toekomstige exploitatie der motorschepen.

Op de oudere schepen werd begonnen successievelijk de radarapparatuur te vervangen door modernere toestellen. Op een tweetal schepen van de „K”-klasse, de KERMIJA en de KOROVINA, werd dubbele apparatuur geplaatst.

De „C”-klasse schepen — de zogenaamde smeerolie-schepen — zijn thans alle drie van een Decca Navigator voorzien. Deze schepen zijn thans met dezelfde elektronische navigatiemiddelen uitgerust als de grotere tankers.

Zoals U bekend werd besloten de „K”-schepen van air-conditioning te voorzien. De KOROVINA werd inmiddels hiermede uitgerust tijdens de dokking in oktober jl.

Het onderzoek naar verbetering van apparatuur en uitrusting ter bevordering van vlug en veilig werken aan boord, werd onverminderd voortgezet. In het bijzonder had het buitenboord schilderen en het tankschoonmaken de aandacht, evenals het meten van ladingtemperaturen, de meer- en sleeptrossen en de communicatie tijdens het laden en lossen.

Niettegenstaande aanzienlijke prijsstijgingen in de levensmiddelensector, konden de voedingskosten op een gunstig niveau worden gehandhaafd. Dit resultaat kon mede worden bereikt doordat het proviandverbruik per man binnen redelijke normen werd gehouden.

In de loop van dit jaar werd door vier instructeurs van de sectie Scheepsveiligheid op 31 schepen een reis meegemaakt. Alle facetten van de veiligheid werden aan boord behandeld. Gezien de vele suggesties welke in de Scheepsveiligheidsvergaderingen aan boord van onze schepen naar voren werden gebracht, mogen we wel

zeggen dat dit jaar de veiligheidsinstructie een succes is geweest.

Hoewel in andere vorm, zal ook in het komende jaar de instructie worden voortgezet, het accent zal dan echter meer op inspecties worden gelegd.

Als resultaat van de controle welke op veiligheidsmiddelen en dergelijke werd uitgevoerd, zal onder andere op korte termijn de gehele vloot voorzien worden van nieuwe brandslangen. Gebleken is dat het aantal ongevallen met arbeidsverlies in vergelijking met 1962 belangrijk is teruggelopen. Ook in het komende jaar zal de grootst mogelijke zorg worden besteed om, waar mogelijk, de veiligheid aan boord van onze schepen, zowel voor de opvarenden als voor schip en lading, nog te verhogen.

Voor wat betreft technische ontwikkelingen en uitvoeringen kan ik U het volgende mededelen:

Een verdere stap in de richting van automatisering werd gezet met de automatische bediening van de branders van de hoofdketels van ons vlaggeschip ONDINA, in samenwerking met het Koninklijke/Shell-Laboratorium Amsterdam. De hierbij opgedane gunstige ervaringen rechtvaardigen ons besluit om op de ONOBA eveneens een dergelijke automatische bediening aan te brengen.

De staalconservering van onze vloot heeft de volle aandacht. Ook gedurende dit jaar werd op de „K”-schepen doorgestaan met het stralen en schilderen van de onderdek-gedeelten van de ladingtanks. Vijftien schepen zijn thans geheel of gedeeltelijk behandeld en wat de kwaliteit betreft zijn de resultaten zeer bevredigend te noemen. Dit systeem van bescherming zal in 1964 worden voortgezet en het doel is om in 1964 het grootste deel der „K”-schepen te completeren en het resterende deel in 1965.

In de maanden januari tot en met november van dit jaar werden door de sectie Reparatie 192 Groepschepen, te weten 98 Britse en 94 Nederlandse, behandeld voor reisreparaties, waarmede een totaalbedrag van ongeveer f 180.000,— was gemoed.

In 1963 werden 34 Nederlandse schepen gedokt, waarvan 9 in het buitenland. De kosten hieraan verbonden bedroegen ongeveer tien miljoen gulden.

Ondanks onze pogingen om de jaarlijkse onderhoudsbeurt in een verantwoorde periode te laten verlopen, werden wij met enige schepen gehandicapt door arbeids-onrust bij de Nederlandse werven; tevens veroorzaakte een tekort aan geschoolde arbeidskrachten een verlenging van de doktijd van enige schepen. Ook dit jaar was het niet-werken op zaterdag en zondag van de scheepswerven een obstakel om de dokkingen sneller te doen verlopen.

Wat de leveranties van scheepsmaterialen betreft, kan worden geconstateerd dat de prijzen van de algemene verbruiksgoederen in 1963 een lichte stijging ten opzichte van 1962 vertoonden. Voor enkele grote posten, met name onderhoudsverven en touwwerk, kon het prijsniveau van 1962 nagenoeg gehandhaafd worden. De tot begin december 1963 gefactureerde bestellingen op verbruiksartikelen, onderdelen en apparatuur vertegenwoordigden een waarde van 5,2 miljoen gulden. Over het kalenderjaar 1962 bedroeg dit cijfer 6,1 miljoen gulden. De vooruitzichten voor 1964 zijn minder gunstig. Door de van overheidswege gesanctioneerde loonsverhogingen zullen de kosten van goederen en diensten stijgen naar de mate van arbeidsintensiviteit.

Op personeelsgebied kan ik U het volgende mededelen: De arbeidsvoorwaarden voor vloot- en walpersoneel werden in 1963 aangepast in overeenstemming met de hiervoor geldende landelijke normen.

Hoewel het surplus aan officieren is afgenomen, kan er nog steeds worden gesproken van een ruimere stafpositie. De aflossingen konden dan ook ruimschoots binnen de reglementaire termijn worden verricht. Voorts kon veel aandacht worden besteed aan studie en cursussen. In 1963 konden 54 officieren in een hogere rang worden aangesteld.

Eén onzer officieren, de tweede werktuigkundige P. Naber, is ons enkele weken geleden, in de kracht van zijn leven, ontvallen. Wij zullen zijn nagedachtenis steeds in ere houden.

Wat de scheepsgezellen betreft is er op de arbeidsmarkt geen verbetering opgetreden. Het is nog steeds moeilijk voldoende vakbekwame Nederlandse scheepsgezellen aan te trekken.

Anders ligt dit met de Spanjaarden. De selectiemogelijkheden in Vigo zijn belangrijk verbeterd. Verder kunnen wij thans na bijna 3 jaar bemanningen samenstellen uit degenen die reeds bij ons hebben gevaren. Wij menen dan ook te mogen zeggen, dat deze categorie steeds beter voldoet op onze schepen.

Het aanbod van Chinese scheepsgezellen te Hongkong bleef ruim, hoewel vakbekwame pomplieden/bankwerkers nog steeds moeilijk te vinden zijn.

In het tekort aan Chinese chef-hofmeesters wordt voorzien door eigen opleiding.

Het experiment met de Antilliaanse bemanning werd in oktober voorlopig beëindigd.

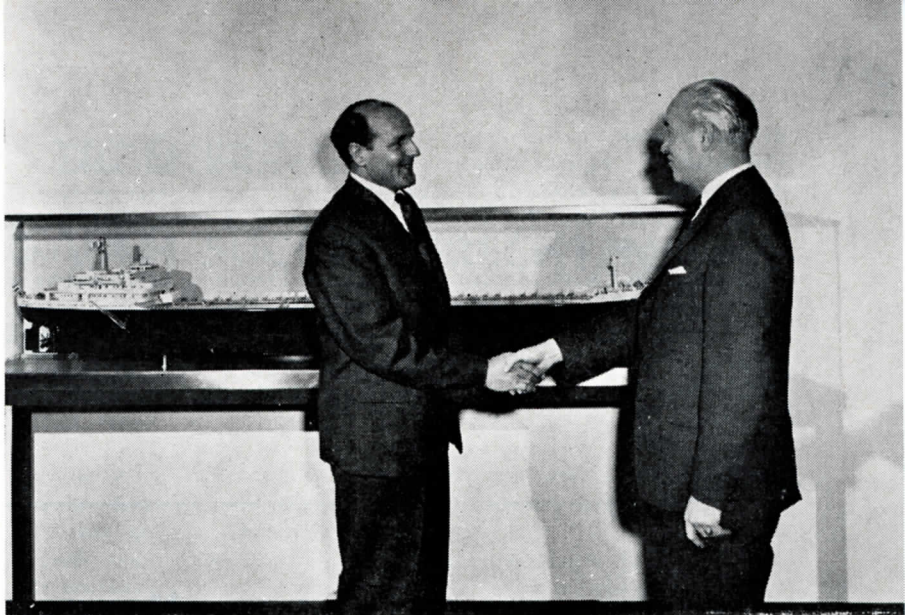
Een radar-plotcursus werd ingesteld voor Gezagvoerders, terwijl tevens een brandweercursus werd ingesteld voor Onderofficieren. Er studeren thans 84 zeevaartscholieren onder onze auspiciën, waarvan er 41 in 1964 aan de eindexamens zullen deelnemen.

Het is de bedoeling in 1964 een cursus voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen te introduceren. Deze cursus zal als aansluiting op de vlootstafcursus, naar wij

## Zilveren dienstjubileum Kapitein C. Wortel

Zoals wij reeds in ons vorige nummer vermeldden herdacht kapitein C. Wortel op 17 december 1963 het feit dat hij 25 jaar geleden bij onze Maatschappij in dienst trad. Aangezien de KOSICIA, waarover kapitein Wortel momenteel het commando voert, op die datum toevallig in Pernis binnen lag, ontving de jubilaris een uitnodiging voor een bezoek aan onze directeur.

Na afloop van dat bezoek werd kapitein Wortel een lunch aangeboden, waarbij eveneens enige functionarissen van ons kantoor aanzaten.



Bovenstaande foto werd gemaakt op het moment dat de heer Rodenburg, na de uitreiking van het gouden Shell-embleem, de jubilaris geluk wenste.

hopen, onze gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen een beter inzicht geven in het bedrijfsbeleid, doel en resultaten van onze Maatschappij.

De kantoorsterkte is bij het einde van dit jaar vrijwel dezelfde als waarmede wij het jaar begonnen. Het kantoorgebouw is geheel bezet geweest en de verzorging van deze bewoners is tot tevredenheid verlopen.

De B.Z.B. heeft wederom vele activiteiten vertoond en het doet mij genoegen dat de eerste E.H.B.O.-diploma's konden worden uitgereikt.

De verkiezing van een nieuwe Ondernemingsraad leverde een record op met betrekking tot de opkomst van kiesgerechtigden. Dit is verheugend want het is een teken dat dit instituut leeft onder onze werknemers. Inmiddels is de nieuwe O.R. met zijn werkzaamheden begonnen en heeft er een oriënteringsbijeenkomst plaatsgevonden om de gekozen leden enige informatie te verstrekken over ons bedrijf en de plaats die de O.R. daarin heeft.

Voor de financiële administratie werd het jaar 1963 gekenmerkt door een overschakeling van de eigen mechanische verwerking naar de centrale computer administratie in Pernis, wat de opheffing der sectie M.A. ten gevolge had. Na niet te onderschatten aanloopmoeilijkheden verloopt deze mechanische verwerking thans naar wens en de nieuw opgerichte M.P. (Methods and Procedures), een subsectie van I.C. (Interne Controle) heeft nog enige verdere te mechaniseren objecten in studie. Het is wellicht dienstig hierbij op te merken, dat uit het oogpunt van kostenbewaking door de vaksecties de

mogelijkheden van de mechanisatie nog niet volledig worden uitgebuit; ook hieromtrent zal M.P. in de loop van het volgend jaar verdere adviezen verstrekken.

Wel hebben de studies der kostenverantwoording geleid tot nog verder verfijnde vlootkostenoverzichten en is voor 1964 voor het eerst een daarop aangepast taakstellend kostenbudget opgesteld.

Ik mag hier nog aan toevoegen, dat de steeds toenemende belangstelling der vaksecties voor de kostenverantwoordingen een verheugend verschijnsel is en zeer zeker zal bijdragen tot nog grotere efficiency.

Het verleggen van de verantwoordelijkheid voor het coderen der stukken naar de vaksecties is een volledig succes gebleken.

Door de mechanisatie zijn in de F.A. nog enige verdere bezuinigingen in 1963 mogelijk geweest, maar mede gezien de vlootuitbreiding, mag worden aangenomen dat thans een redelijk minimum bereikt is.

De eisen tengevolge van de bewegingen die het loonfront en de sociale voorzieningen de laatste tijd te zien geven, stellen de sectie Salarissen en Lonen voor zware opgaven, die men echter steeds de baas is kunnen blijven.

Zoals U is medegedeeld, wordt de kantoororganisatie per 1 januari 1964 enigszins gewijzigd.

Teneinde de communicatie tussen schip en wal te ruimen, het wederzijdse contact te intensiveren en in duidelijker banen te leiden, werd de vloot in tweeën gesplitst — zogenaamde „A” en „B” vloot. Door het beperkte aantal schepen in elke vloot, kunnen de beide managers nauwe contacten met het vlootpersoneel onderhouden, in het bijzonder met de gezagvoerders en

de voornaamste functionarissen van de drie diensten aan boord. Wij hopen hiermede ook betere afbakening der verantwoordelijkheden te bereiken.

Ik twijfel er niet aan, dat ik op U aller loyale medewerking mag vertrouwen.

Op 1 maart 1963 werd de sectie Organisatie en Productiviteit opgericht. Op het programma staan, onder meer, de verdere ontwikkeling van een systeem van management door doelstelling en van de daarbij behorende controle-systemen, van de onderhoudsadministratie en

van de inzichten ten aanzien van de bezetting aan boord, een en ander uiteraard in samenwerking met de Fleet Management Divisions.

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, waarbij ik uiteraard ook de heer Koenraads en het lunchkamerpersoneel betrek.

Moge 1964 voor U en de Uwen in alle opzichten voo spoedig zijn.

---

## DE „Ondina” EEN BIJZONDER SCHIP

Tijdens de laatste dokperiode zijn aan boord van de „Ondina” twee nieuwe vindingen geplaatst welke ons vlaggeschip tot een bijzonder schip stempelen.

Het betreft hier allereerst de plaatsing van T.O.R.-apparatuur in de radiohut. T.O.R. betekent Telex Over Radio.

Een land-telexverbinding is niets nieuws, maar op zee nog een primeur. Het is oorspronkelijk een Hollandse P.T.T.-vinding die nog slechts op een paar schepen is toegepast. Het zijn nog prototypes, maar binnenkort zullen enkele van deze apparaten door Philips worden geproduceerd.

Deze scheepsinstallatie is zo geperfectioneerd dat door automatisch herhalen, fouten gecorrigeerd worden waardoor een bericht, waar ook ter wereld uitgezonden, foutloos wordt overgebracht.

Er bestond behoefte aan dit communicatiemiddel nu de „Ondina” is opgenomen in het z.g. „performance control” programma. In dit programma zijn 15 Shell tankers opgenomen, die dagelijks scheepsgegevens zoals vaart, brandstofverbruik, stoom-temperatuur, omwentelingen enz. naar het Londense kantoor doorseinen. Al deze gegevens worden gecodeerd en in vijf-cijfergroepen doorgeseind. Een foutloze communicatie was een eerste vereiste en met deze T.O.R. wordt dat nu op de „Ondina” bereikt.

Het schip maakt voor het beproeven van deze apparatuur een reis naar Japan en inmiddels is reeds gebleken dat een bericht foutloos overkomt, ondanks slechte atmosferische condities. De berichten worden ontvangen door Scheveningen Radio, daarna doorgetext naar het kantoor te Den Haag en vervolgens per telex doorgeseind naar het Londense kantoor.

Op het ogenblik wordt ook bestudeerd of deze telexver-

binding niet intensiever gebruikt kan worden voor normale berichtgeving van en naar ons kantoor te Rotterdam.

Een andere vinding die aan boord wordt beproefd, is een automatische verbrandingsinstallatie, ontwikkeld door ons Amsterdamse laboratorium.

Het ontsteken en doven van branders in de ketel wordt automatisch geregeld door middel van de brandstofdruk. De brandstofdruk varieert met de hoeveelheid te verbranden brandstof, welke hoeveelheid op zijn beurt weer afhankelijk is van de stoomafname. Bij variërende belasting is het dus niet meer nodig om branders te verwisselen en onlangs heeft de „Ondina” bij het manoeuvreren op de Waterweg getoond, dat dit volkomen automatisch kan gebeuren en dat een stoker de branders niet meer hoeft te bedienen.

Tijdens de komende dokking zal het zusterschip van de „Ondina”, de „Onoba”, met een verbeterde installatie worden uitgerust.

De laatste tijd is er nogal veel gepubliceerd over automatisering, voornamelijk in Japan en Amerika, en het lijkt wel of wij in dit streven geheel niet meegaan. Voor zover ons bekend, is het automatiseren van de ketelinstallatie aan boord van schepen door nog geen enkele andere maatschappij, ook niet in Japan, verricht.

Naar onze mening zijn de machinekamers van onze nieuwe schepen zoals de „Ondina” en „Onoba” zeer ver gemechaniseerd. Weliswaar hebben wij geen computers en andere elektronische apparatuur aan boord, maar de verbeteringen gebeuren stapsgewijs en economisch verantwoord. In dit licht gezien, is het automatiseren van de verbranding ook een verantwoorde stap, aangezien hiermede de weg openstaat voor een verdere bemanningsreductie.

# VERZEKERING

## TOT DEKKING VAN SUCCESSIERECHTEN OP WEDUWENPENSIOENEN

Wij menen er goed aan te doen er nog eens de aandacht op te vestigen, dat het pensioen dat ingevolge een pensioenfonds-reglement of andere overeenkomst ten gevolge van of na het overlijden van een werknemer door zijn weduwe en/of wezen van een particulier pensioenfonds of particuliere werkgever wordt verkregen, geacht wordt krachtens erfrecht van de overledene te zijn verkregen en derhalve aan successierecht onderworpen is. Vrijgesteld is echter een pensioen van maximaal f 4.000,— per jaar voor een weduwe, f 1.000,— per jaar voor een halve wees en f 2.000,— per jaar voor een volle wees. Wordt een hoger pensioen dan de hiervoor genoemde bedragen verkregen, dan is slechts het meerdere belast.

Op grond van het bovenstaande kan worden opgemerkt dat bij overlijden van een werknemer wiens pensioenbasissalaris f 11.000,— of minder bedraagt, zijn weduwe over het haar toekomende pensioen uit het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell” geen of nagenoeg geen successierechten zal zijn verschuldigd. Bij hogere weduwenpensioenen zijn met het betalen van successierechten soms echter aanzienlijke bedragen gemeoid. Nederlands successierecht is alleen verschuldigd over de verkrijgingen — w.o. dus pensioenen — uit de nalatenschap van een overledene indien deze op het moment van zijn overlijden geacht kon worden in Nederland te wonen, of — indien hij de Nederlandse nationaliteit bezat — het overlijden plaatsvond binnen 10 jaren nadat hij in Nederland heeft gewoond. Indien de over-

ledene op het moment van zijn overlijden in Suriname of de Nederlandse Antillen woonde, is geen Nederlands successierecht verschuldigd.

Door middel van deze bekendmaking willen wij betrokkenen attent maken op de mogelijkheid tegen een acceptabele premie een verzekering te sluiten welke — bij overlijden van de employé — voorziet in een uitkering waaruit de successierechten op het weduwenpensioen kunnen worden bestreden.

Aan de hand van onderstaande toelichting kan men in grove trekken vaststellen voor welk bedrag desgewenst een verzekering kan worden gesloten.

Hiervoor dient men te weten:

- a. het weduwenpensioen;
- b. de hierover verschuldigde successierechten.

### *Ad a. Het weduwenpensioen*

Het weduwenpensioen bedraagt 60% van het pensioen van de echtgenoot. Het pensioen van de echtgenoot kan worden berekend met behulp van onderstaande tabel, waarbij men dient te bedenken, dat dit pensioen gebaseerd is op het aantal pensioenjaren dat het fonds lid had kunnen bereiken indien hij tot zijn pensioenge-rechtigde leeftijd in dienst was gebleven.

*N.B.* (Voor dit doel worden het tijdelijk pensioen, de reglementaire aftrek uit hoofde van een eventueel voorzieningsfondstegoed e.d. en de aftrek in verband met het AWW-pensioen e.d. buiten beschouwing gelaten).

NORMAAL PENSIOEN PER JAAR IN PERCENTEN VAN HET LAATSTE  
PENSIOENBASISSALARIS

<i>Pensioenjaren</i>	<i>indien laatste pensioenbasissalaris f 12.000,— per jaar of minder bedraagt</i>	<i>indien laatste pensioenbasissalaris meer dan f 12.000,— per jaar bedraagt</i>
20	50 %	45% + f 600,—
25	56¼ %	50% + f 750,—
30	62½ %	55% + f 900,—
35	68¾ %	60% + f 1.050,—
40 of meer	75 %	65% + f 1.200,—

*Ad b. De successierechten*

Ter oriëntering geven wij u een aantal voorbeelden, waaruit direct blijkt hoeveel het successierecht over een bepaald weduwenpensioen bedraagt, daarbij uitgaande van de veronderstelling dat niets anders dan pensioen

wordt verkregen. Wordt naast pensioen ander vermogen verkregen, dan moet rekening worden gehouden met de progressie in het tarief van de successiebelasting, waardoor over hogere bedragen relatief een hoger recht verschuldigd is.

SUCCESSIERECHT BIJ EEN REGLEMENTAIR LEVENSLANG  
WEDUWENPENSIOEN PER JAAR VAN

<i>Leeftijd van de weduwe bij het overlijden van de echtgenoot</i>		<i>f 5.000</i>	<i>f 6.000</i>	<i>f 8.000</i>	<i>f 10.000</i>	<i>f 12.000</i>
40 jaar	A	f 1.150	f 2.740	f 6.680	f 11.140	f 16.080
	B	f 576	f 1.855	f 5.238	f 9.057	f 13.524
45 jaar	A	f 1.080	f 2.560	f 6.240	f 10.360	f 15.040
	B	f 405	f 1.508	f 4.496	f 8.020	f 11.948
50 jaar	A	f 940	f 2.200	f 5.360	f 8.880	f 12.960
	B	f 122	f 971	f 3.213	f 6.028	f 8.978
55 jaar	A	f 800	f 1.840	f 4.480	f 7.560	f 10.880
	B	f nihil	f 315	f 1.791	f 3.668	f 5.930
60 jaar	A	f 680	f 1.500	f 3.640	f 6.240	f 8.880
	B	f nihil	f nihil	f 709	f 1.829	f 3.195

A = het successierecht indien de weduwe met de overledene gehuwd was met uitsluiting van iedere gemeenschap van goederen.

B = het successierecht indien de weduwe met de overledene gehuwd was in algehele gemeenschap van goederen, dan wel in gemeenschap van winst en verlies of in enige andere vorm van gemeenschap, waarbij de pensioenpremie ten laste van de gemeenschap is voldaan.

Het verschil tussen A en B is het gevolg van het feit dat de weduwe die onder B valt een aftrek heeft welke de weduwe onder A niet toekomt. Bij de berekening onder B is o.m. aangenomen dat de weduwe 5 jaar jonger is dan de overledene. Ten aanzien van het AWW-pensioen merken wij op dat dit voor de berekening van het successierecht buiten beschouwing blijft.

*Ad c. Het tarief van de verzekering*

Verzekerd kan worden het bedrag, dat aan successierechten over het weduwenpensioen verschuldigd zal zijn, en wel in veelvoud van f 5.000,— naar boven afgerond.

*Leeftijd echtgenoot  
bij het afsluiten  
van de verzekering*

*Jaarpremie per f 5.000,—  
verzekerd kapitaal*

30	f 13,60
35	f 16,20
40	f 20,75
45	f 28,05
50	f 40,30
55	f 60,40
60	f 93,75

De huidige premie van de verzekering per f 5.000,— verzekerd kapitaal vindt u in nevenstaande opgave.

In het staatje onder „b” diende rekening te worden gehouden met de leeftijd van de vrouw, terwijl bij onderstaande gegevens moet worden uitgegaan van de leeftijd van de man.

Het volgende is hierbij nog van belang:

Verwacht wordt dat de hiervoor genoemde vrijstelling van f 4.000,— voor de echtgenote, binnen drie jaar belangrijk zal worden verhoogd. De verzekering wordt derhalve voor een periode van drie jaar gesloten. Men heeft hierdoor gelegenheid het verzekerde bedrag na afloop van deze periode aan te passen. Wel dient er hierbij rekening mede te worden gehouden dat de premies, die op collectieve basis zijn vastgesteld, dan op een hoger niveau kunnen komen.

Indien het verzekerde kapitaal minder dan f 35.000,— bedraagt en men jonger is dan 50 jaar zal geen medische keuring worden verlangd, tenzij de beantwoording der vragen van een in te dienen gezondheidsverklaring daartoe aanleiding geeft. Hetzelfde geldt bij verlenging en/of verhoging van de verzekering. De keuringskosten komen ten laste van de verzekeringnemer.

De uitkering uit de verzekering valt niet onder de inkomstenbelasting, wel onder de successierechten. De

(vervolg hiernaast)



## DE GESCHIEDENIS VAN DE C.S.M.

### TEBOEKGESTELD

Op loffelijk initiatief van de Directie der N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werd de veelbewogen geschiedenis van deze maatschappij sedert haar oprichting in 1917 teboekgesteld.

Met dit veelomvattende spurwerk werd belast de heer G. W. Bakker, die van maart 1958 tot april 1962 werkzaam was bij de C.S.M. en die met vaardige pen de afgesloten historie van deze maatschappij als tankerrederij heeft neergeschreven.

In plaats van een dorre opsomming van de veelheid aan historische gegevens die hij wist te vergaren, is het een in hoge mate boeiend boek geworden, dat zich als een roman laat lezen.

Aan de geschiedenis der C.S.M. gaat een interessant beknopt historisch overzicht van de haven van Curaçao vooraf; de tekst is op speelse wijze met vele foto's verlicht.

Dit boek, dat in een beperkte oplage zal verschijnen, zal ongetwijfeld eenieder die op enigerlei wijze bij de C.S.M. betrokken is geweest, en wij denken daarbij in het bijzonder aan de gezagvoerders en officieren die op de tankschepen van deze maatschappij hebben gevaren, willen bezitten.

Zij zullen er tal van episoden in vinden opgetekend die zij in hun herinnering bewaren, en wij durven ons dan ook zonder meer aan de voorspelling te wagen

---

(slot van pagina 8)

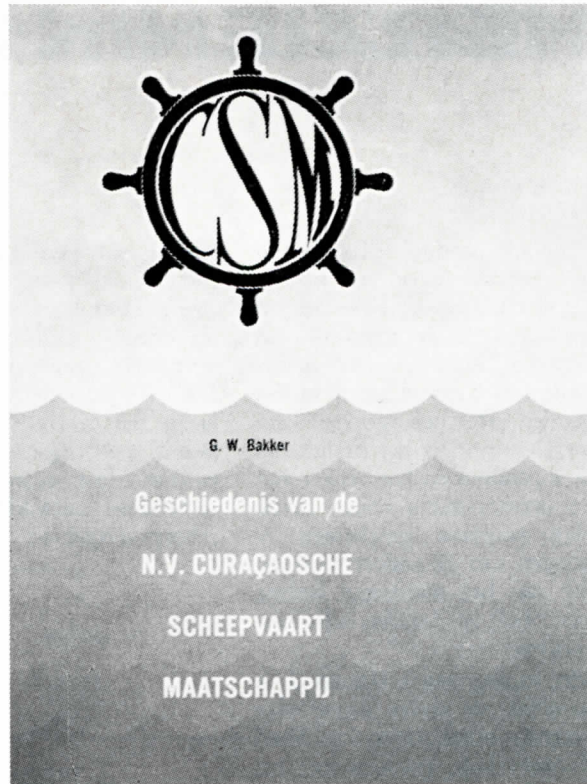
premie voor deze verzekering is niet aftrekbaar voor de inkomstenbelasting.

Om praktische redenen zal voor het vlootpersoneel zo spoedig mogelijk een circulaire worden uitgegeven waarin nadere informatie over deze aangelegenheid zullen worden verstrekt.

Degenen die na ontvangst van deze circulaire nog meer over deze verzekering willen weten, verzoeken wij zich te wenden tot de sectie DFP/11.

Voor het walpersoneel geldt dat degenen die meer over deze verzekering zouden willen weten zich in verbinding kunnen stellen met sectie DFP/31 (Hr. J. Blaauw-kamer).

Aan verzoeken om detailberekeningen te maken zal van Maatschappijwege niet kunnen worden voldaan.



dat zij aan het lezen van het boek vele aangename uren zullen beleven.

Ook hen die de C.S.M. wellicht alleen van naam kennen kunnen wij dit boek met een gerust hart aanbevelen gezien de schat aan wetenswaardige gegevens welke het bevat, die ook door outsiders met belangstelling zullen worden gelezen.

De verkoopprijs van het boek, dat 130 pagina's telt en thans in druk is, bedraagt slechts f 9,30.

Per circulaire zullen wij aan onze schepen intekenformulieren toezenden. De door de opvarenden van onze vloot bestelde exemplaren zullen — tenzij anders verzocht — aan hun huisadres worden verzonden. Hun persoonlijke rekening in onze boeken zal voor bovengenoemd bedrag worden belast.

Walemployés, verlofgangers en gepensioneerden van Shell Tankers N.V. kunnen het boek persoonlijk dan wel schriftelijk bestellen bij onze sectie DFP/32, Shell-Gebouw, kamer 2.22. Na contante betaling of overschrijving op giro-rekening no. 10349 ten name van Shell Tankers N.V., Rotterdam — onder vermelding „Geschiedenis C.S.M.” — zullen de boeken worden afgeleverd c.q. toegezonden.

Naar het zich laat aanzien zal het boek in de loop van februari a.s. verschijnen.

# HERZIENING MARITIEME

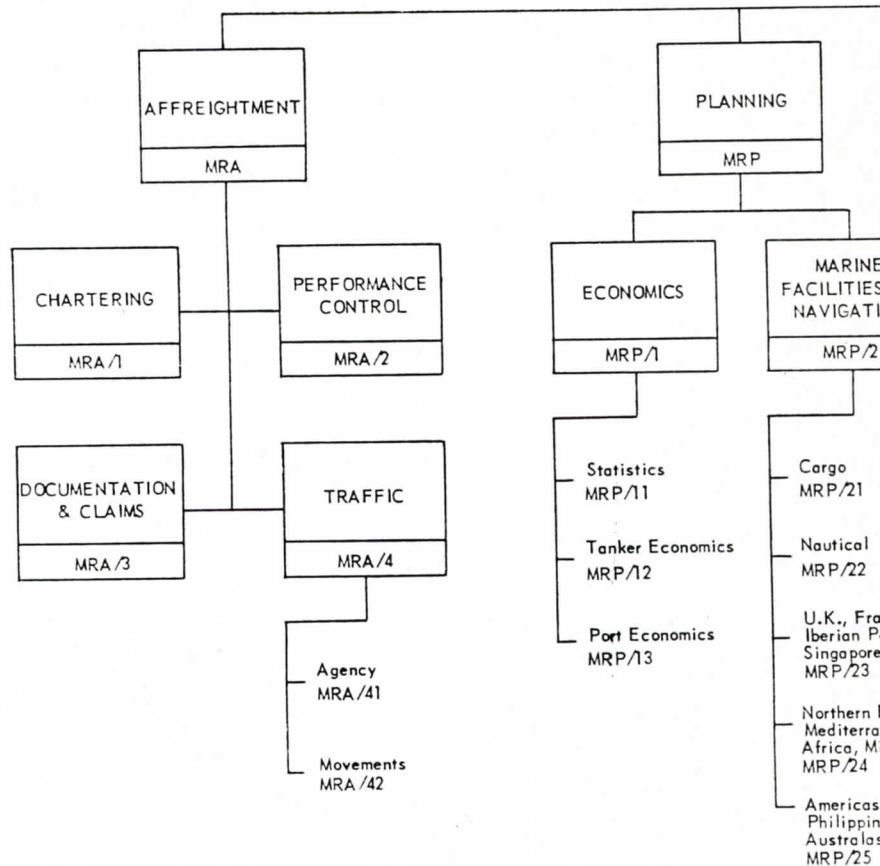
Teneinde de doelstellingen van het vervoer over zee op de meest efficiënte wijze te kunnen realiseren, is de structuur van de maritieme organisatie in het Centrale Kantoor te Londen herzien. Het belangrijkste kenmerk hiervan is het besluit om de eigendom en het beheer van de oceaantankers onder Britse vlag voortaan gescheiden te houden van de andere aspecten die aan het maritieme bedrijf van Shell in Londen zijn verbonden.

Met ingang van 1 januari jl. is namelijk de onder Britse vlag varende oceaanfлот van Shell Tankers Ltd., tezamen met het daarbij betrokken personeel, ondergebracht in een maatschappij die haar werkzaamheden zal uitvoeren onder de naam „Shell Tankers (U.K.) Ltd.” Tot Directeur is benoemd de heer S. G. Read, die tot 1 januari hoofd van de British Fleet Division (ST) was. In de toekomst zullen de werkzaamheden van deze maatschappij uitsluitend verband houden met de eigendom en exploitatie van de Britse Groepsvloot.

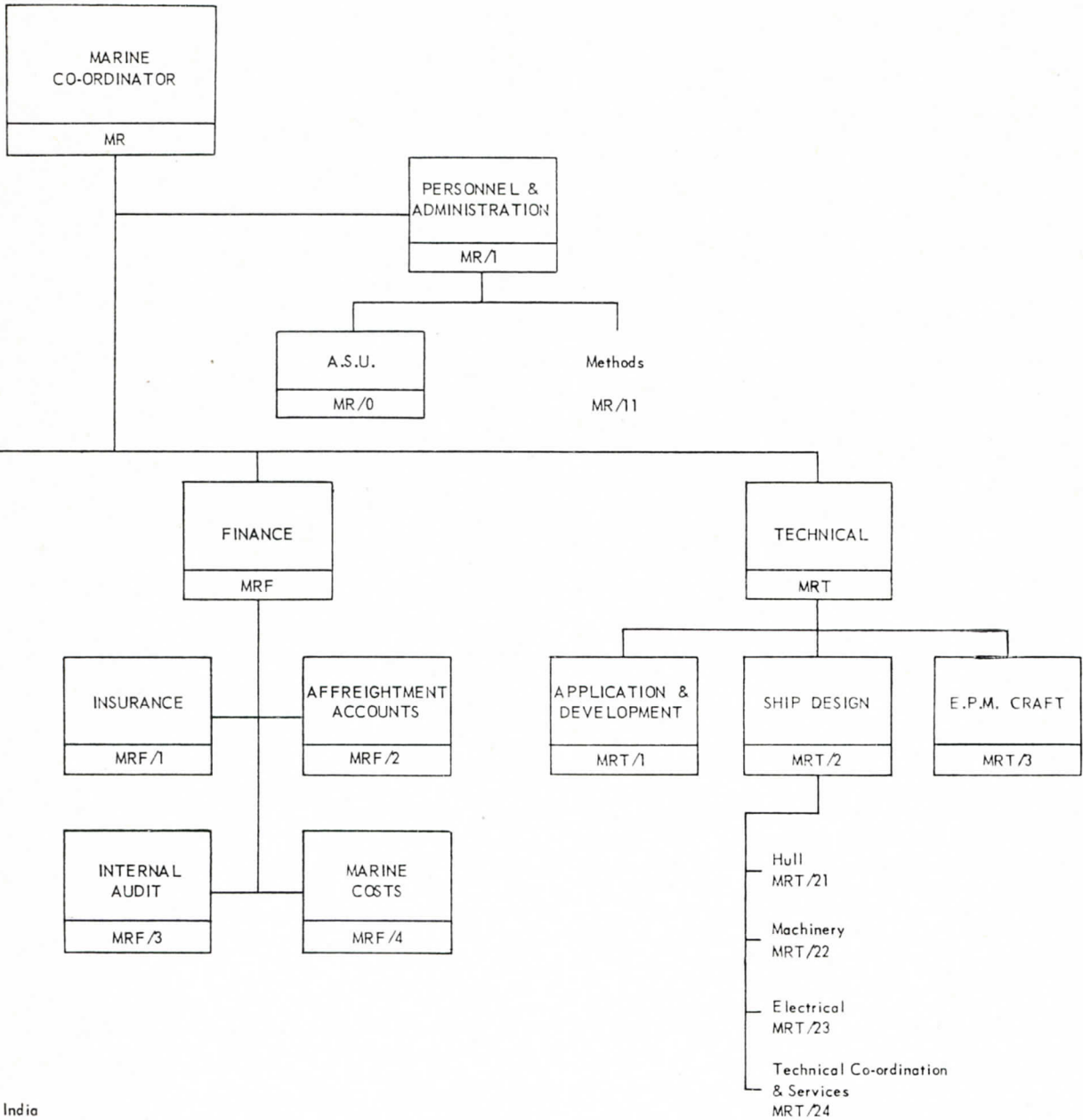
Eveneens met ingang van 1 januari jl. is het overblijvende deel der organisatie van Shell Tankers Ltd. herdoopt in Shell International Marine Ltd.

Als zodanig zal zij belast zijn met het onderhouden van contacten over maritieme aangelegenheden met niet-Groepsmaatschappijen, alsmede met het verlenen van bevrachtingsdiensten aan Groepsmaatschappijen. Tevens vormt zij de organisatie van de Marine Co-ordinator voor het verstrekken van dien-

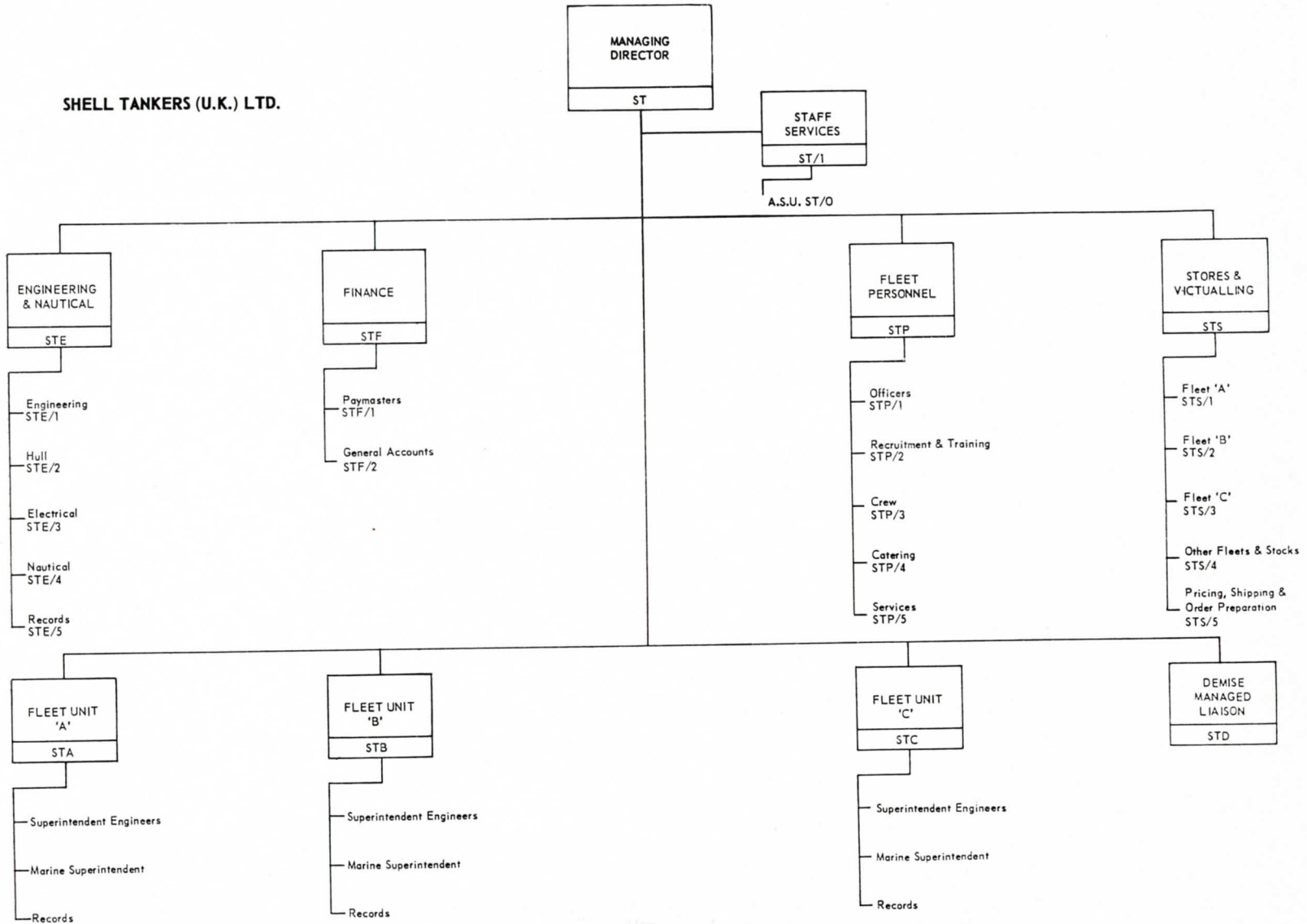
sten en adviezen — via Shell International Petroleum Co. Ltd. — betreffende maritieme aangelegenheden aan Groepsmaatschappijen, met inbegrip van Shell Tankers (U.K.) Ltd., en is zij het centrale punt in de Britse Shell organisatie met betrekking tot economische en technische ontwikkelingen op scheepvaartgebied.



# ORGANISATIE IN LONDEN



**SHELL TANKERS (U.K.) LTD.**



# AUTOMATISERING EN MECHANISATIE

*Het is nuttig en leerzaam om een inzicht te hebben hoe andere zeevarende naties „automatisering” aan boord van schepen ontwikkelen.*

*Een zeer goed voorbeeld van gedegen voorbereiding geeft Noorwegen in dezen, zoals uit het volgende artikel blijkt.*

*Weliswaar heeft dit artikel in eerste instantie betrekking op een kustvaarttanker, doch het is in het algemeen typerend voor de aanpak door een der bekende Noorse rederijen.*

## CONTRACT GETEKEND DOOR NOORSE REDERIJ EN WERF VOOR DE BOUW VAN EEN SCHIP MET VER DOORGEVOERDE AUTOMATISERING

Chr. Nielsen & Co. A/S te Oslo en Drammens Slip & Verksted te Drammen hebben een contract getekend voor de bouw van een tanker van 2850 ton d.w.

Deze opdracht is belangrijk omdat het schip, zoals de opdrachtgevers het noemen, in de eerste plaats een schip met ver doorgevoerde automatisering zal zijn.

Ontheffing van de Noorse bepalingen t.a.v. de bemanning is om deze reden reeds verleend. Volgens deze bepalingen zouden er 27 opvarenden aan boord moeten zijn; toestemming is echter verleend voor een bemanning van slechts 20 koppen.

De laatste tijd is aan verscheidene Noorse schepen toestemming verleend om met een verminderde bezetting te varen, dit als een eerste stap in de onderzoeken betreffende kleinere bemanningen die uitgevoerd worden door een commissie bestaande uit afgevaardigden van reders, officieren en scheepsgezellen. Het is echter de eerste keer dat een schip, met als vooropgesteld doel een verminderde bezetting, ontworpen en besteld wordt.

De nieuwigheden bevinden zich hoofdzakelijk in de machinekamer, waarin een centraal bedieningssysteem en een controlesysteem op de smering en de lagertemperaturen opgesteld zal worden. De bedieningskamer zal zich bijna geheel onderin de machinekamer bevinden en geluidsdicht zijn. Een luidsprekersysteem zal deze kamer met de brug verbinden, vanwaar de machine eveneens bediend kan worden. De wenselijkheid om een gesloten televisiesysteem aan te brengen voor het contact tussen de brug en deze machine-controlekamer wordt nog onderzocht.

De apparatuur voor de afstandscontrole van lagers, hulpwerktuigen, enz. is al besteld bij de Engelse firma Regulateurs Europa Ltd. te Colchester. Behalve boven-

staande apparatuur zal het schip uitgerust worden met dubbele kleppen, pompen, enz. zodat de reserve ingeschakeld kan worden, wanneer de in gebruik zijnde defect raakt. Reparaties hieraan kunnen dan op zee of in de eerstvolgende aanloophaven uitgevoerd worden. Het overgrote deel van het onderhoud zal echter op de reparatiewerf geschieden. Ter bevordering van de wendbaarheid zal een schroef met verstelbare spoed aangebracht worden.

Hoewel de bemanning in het begin uit 20 koppen zal bestaan, hoopt men na enige tijd te kunnen bewijzen dat het schip efficiënt kan varen met een kleinere bemanning. Alle hierbij betrokken organisaties, zoals de Vakbond voor Zeelieden en die voor Officiëren, evenals de Noorse Redersvereniging en de autoriteiten, zijn vanaf het begin hieromtrent ingelicht en zij allen hebben er hun volledige instemming mee betuigd. Natuurlijk heeft dit plan grote belangstelling gewekt en men vraagt zich af of dit het begin zal zijn van een nieuw tijdperk van Noors initiatief op het gebied van de kustvaart, op welk gebied de Noorse reders in de laatste tijd terrein hebben verloren aan reders van het vasteland van Europa.

Nederlandse en Duitse reders in het bijzonder zijn in de Noordzeevaart, en zelfs op de kust van Noorwegen, meer en meer op de voorgrond getreden.

De eigenaars gaven toe dat het nieuwe schip, door de extra uitrusting, duurder zal zijn dan een volgens de bestaande normen gebouwd schip, maar zorgvuldige onderzoeken hebben aangetoond dat, op de lange duur, de besparingen de extra aanschaffingskosten ruimschoots zullen compenseren.

*Ontleend aan „Shipping World”.*

### 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.



# KINDERHANDEN

## SMEDEN VRIENDSCHAPSBANDEN

door bemiddeling van Shell Tankers N.V.

Met medewerking van Shell Nederland N.V. en Shell Tankers N.V. heeft het Nederlandsche Roode Kruis een grootscheepse actie op touw gezet waarvoor niet, zoals te doen gebruikelijk, de vorm van een loterij met klinkende prijzen werd gekozen, maar een variant werd ontworpen op de tot ieders verbeelding sprekende flessenpost.

Voor dit doel werden door Wavin N.V. (waarin de B.P.M. 50% aandeel heeft) 350.000 plastic kokertjes vervaardigd, aan weerszijden afgesloten met een geel en rood dopje, waarop het Shell-embleem is aangebracht.

In een speciale A.V.R.O.-televisie-uitzending voor de jeugd op zaterdagmiddag, 18 januari jl., zijn de kinderen van circa 7 tot 13 jaar aangespoord deze kokertjes, welke tegen een prijs van een gulden per stuk bij bakkers en melkslijters kunnen worden betrokken, te kopen. Zij ontvangen dan tevens twee formulieren, een met uitgebreide instructies en een waarop zij hun naam, adres en leeftijd moeten invullen.

Het laatste formulier wordt, na invulling, opgerold en gestopt in het kokertje, waarop reeds een etiket met het adres van het Nederlandsche Roode Kruis is gedrukt.

Voor de verzending van de kokertjes, die vóór 25 januari „binnen” moeten zijn, is een porto van 12 cent verschuldigd.

Eind januari worden de kokertjes — in jute zakken met circa duizend stuks per zak — afgeleverd bij Shell Tankers N.V., die op zich heeft genomen deze zakken mede te geven aan een aantal tankschepen die aan de hand van de routeringen zodanig zijn uitgezocht dat een zo wijd mogelijke verspreiding wordt verkregen.

De gezagvoerders van deze tankschepen zullen worden verzocht deze kokertjes in bepaalde, in overleg met het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut uitgezochte, gebieden over boord te zetten, waaromtrent zij uiteraard tijdig nadere informatie zullen ontvangen.

Dit overboord zetten moet plaats vinden tussen 15 en 30 maart a.s. De gebieden zijn zodanig uitgezocht dat, met inachtneming van klimatologische factoren, de kokertjes zo veel mogelijk op vlakke stranden bij dichtbevolkte streken zullen aanspoelen.

De kokertjes werden door het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium Delft op hun waterdichtheid onderzocht en volledig „waterproof” bevonden.

Op het reeds hierboven genoemde formulier, dat de vind(st)ers in de kokertjes aantreffen, worden deze in vier talen (Nederlands, Engels, Frans en Spaans) verzocht als melding van de vondst een prentbriefkaart aan de afzend(st)er en eventueel ook aan het Nederlandse Jeugd Rode Kruis te sturen. Als contra-prestatie zal laatstgenoemde instantie dan een foto-briefkaart van Nederland aan de gelukkige vinder of vindster zenden.

Het is de bedoeling van de A.V.R.O. om een der ingeschakelde tankschepen in haar jeugdtelevisie-programma's te volgen op zijn weg naar het gebied of de gebieden waar dit schip de kokertjes overboord moet zetten. De gedachten gaan daarbij in het bijzonder uit naar een geadopteerd schip, zodat ook de adoptieschool er bij betrokken kan worden.

De actie heeft een tweeledig doel.

Ten eerste wil men de vriendschap tussen Nederlandse kinderen en leeftijdgenootjes uit alle delen van de wereld bevorderen.

Ten tweede komt de geldelijke opbrengst ten goede aan het zo heilzame werk van het Nederlandsche Roode Kruis.

Wij zijn dan ook verheugd bij dit evenement onze bemiddeling te kunnen verlenen.

Voor de opvarenden van de betrokken tankschepen moet het een stimulerende en hartverwarmende gedachte zijn dat vele duizenden kinderen in Nederland hen met spanning volgen op hun reizen naar andere werelddelen en vol verwachting uitzien naar de beantwoording van hun groet die ergens aan een verre kust zal aanspoelen.

## INTRODUCTIE- BIJENKOMST ONDERNEMINGSRAAD

Zoals reeds medegedeeld werd in het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka”, werd op 20 november jl. in het Delta-hotel te Vlaardingen een één-daagse introductiebijeenkomst gehouden voor de leden van de Ondernemingsraad, waarbij naast onze Directeur, de heer Rodenburg, het volledige „management team” van Shell Tankers N.V., alsmede de heren Hagen en Neuerburg aanwezig waren.

Hoofddoel van de bijeenkomst was de nieuwgekozen O.R.-leden een inzicht te geven in de taak waarvoor zij zich gesteld zullen zien.

Met opzet was door de heer Rodenburg de plaats van bijeenkomst buiten het kantoorgebouw gekozen, teneinde geheel los van het dagelijks werk en in een prettige sfeer de nieuwe zittingsperiode van de Ondernemingsraad te beginnen.

In de morgenuren werd door de heer Rodenburg een uitvoerige uiteenzetting gegeven over de

organisatie van en de economische gang van zaken bij Shell Tankers N.V.

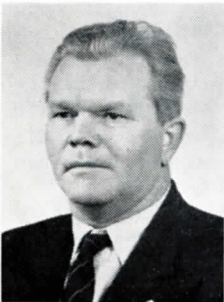
Uit de talrijke vragen die gesteld werden, bleek dat er een levendige belangstelling voor deze onderwerpen bestond.

Gedurende de middagzitting werden door de heer Hagen enkele aspecten van de „Wet op de Ondernemingsraden” belicht en tenslotte werden door de heer Van den Belt o.a. enige waardevolle praktische adviezen gegeven met betrekking tot de werkwijze van de O.R.

Al met al was het een nuttige dag, die er in ieder geval toe bijgedragen heeft, direct in het begin van deze zittingsperiode, een sfeer van wederzijds vertrouwen te scheppen tussen Directie en O.R.-leden die zeer zeker een „drempelvrees”, mocht die bij enkele nieuwgekozen leden bestaan hebben, zal hebben weggenomen.

### MET

### PENSIOEN



*H. Edens, Hoofdwerktuigkundige, 13.10.1933 - 31.12.1963*

Hoofdwerktuigkundige H. Edens sloot op 31 december 1963 zijn ruim dertigjarige loopbaan bij onze Maatschappij af, die hij op 13 oktober 1933 als 5e werktuigkundige had aangevangen.

Kort na deze laatste datum vertrok hij met de SELENE naar zee en deed ook gedurende het grootste gedeelte van de periode 1940/45 aan boord dienst, aanvankelijk op de MALVINA, later op de CISTULA en TIBIA.

Gedurende deze jaren voer hij regelmatig op Engeland en we mogen dan ook wel beweren dat hij veelvuldig in de frontlinies heeft verkeerd.

Na de oorlog deed hij o.a. ruim acht maanden dienst op de vloot van de N.V. Curaçao-sche Scheepvaart Maatschappij en werd vervolgens bijna twee jaar op small craft in de Oost tewerkgesteld.

Op 1 april 1954 werd hij als Hoofdwerktuigkundige aangesteld en had vanaf die datum de machinekamer onder zijn hoede op o.a. de OMALA, KYLIX, KENIA en PHILIDORA.

1 mei 1961 werd de SEPIA zijn vaste boot en op dat schip heeft hij met enige onderbrekingen voor verlof dienst gedaan tot 6 november 1963, op welke datum hij te Rotterdam zijn verantwoordelijkheden aan zijn opvolger overdroeg.

Nu de heer Edens met ingang van 1 januari 1964 de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten, wensen wij hem nog vele jaren van goede gezondheid temidden van zijn gezin.

*De redactie van „Tussen Schip en Ka” wenst  
alle lezers een gelukkig en in alle opzichten  
vroegvoedig 1964.*



De Directie van de Bataafse heeft besloten ook voor het studiejaar 1964/65 een aantal beurzen beschikbaar te stellen voor werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen, ten behoeve van hun zoons die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of willen gaan studeren en die ten tijde dat zij voor de Commissie verschijnen het recht hebben om examens af te leggen aan de universiteit of hogeschool.

De beurzen bedragen elk f 3.300 per jaar en worden telkens voor één studiejaar toegekend. 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.

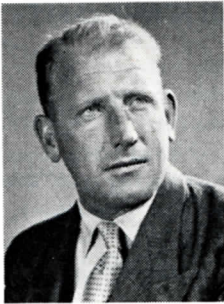



Per gezin kan slechts aan één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor alle studerende zoons een aanvraag indienen. Er bestaat verder geen bezwaar tegen, dat voor hen die bij een eerste aanvraag niet in aanmerking zijn gekomen voor een beurs, opnieuw een aanvraag wordt ingediend,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

De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een commissie van 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 aangaan. 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

<p><b>ONZE VLOOT- JUBILARISSEN</b></p>	 <p><b>Th. J. VAN DE VRIE</b> Gezagvoerder 1939 — 19.1 — 1964</p>	 <p><b>E. MOLL</b> 2e stuurman 1954 — 14.1 — 1964</p>
<p><b>JUBILEA OP ONS KANTOOR</b></p>	 <p><b>Me. J. C. ROS</b> Sectie B.H. 1953 — 16.11 — 1963</p>	 <p><b>H. VAN WAASDIJK</b> Afd. P.B. 1938 — 12.12 — 1963</p>

willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1964 schriftelijk op te geven aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van hun huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn. Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dient te worden opgegeven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit of hogeschool, alsmede het jaar waarin de studie zal aanvangen of is aangevangen. Onder verwijzing naar hetgeen werd medegedeeld bij de toekenning der beurzen in vorige jaren wordt eraan herinnerd, dat ook voor continuatie van die beurzen door de ouders of voogden een aanvraag voor het studiejaar 1964/65 vóór 31 januari 1964 moet worden ingediend.

Aangezien het aantal kandidaten veel groter is dan het aantal beurzen dat elk

jaar beschikbaar wordt gesteld, is het raadzaam, indien de beoogde studie niet of bezwaarlijk mogelijk zal zijn zonder steun van buitenaf, deze steun behalve bij de Commissie voor Bataafse Studiebeurzen tegelijkertijd aan te vragen bij andere daarvoor in aanmerking komende instanties zoals bijv. Rijk, Provincie of Gemeente.

Studiebeurzen moeten niet worden aangevraagd ten behoeve van kandidaten die in de loop van het studiejaar hun militaire dienst moeten gaan vervullen, of nog in dienst zullen zijn; 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 1964 geschieden.

's-Gravenhage, 4 december 1963

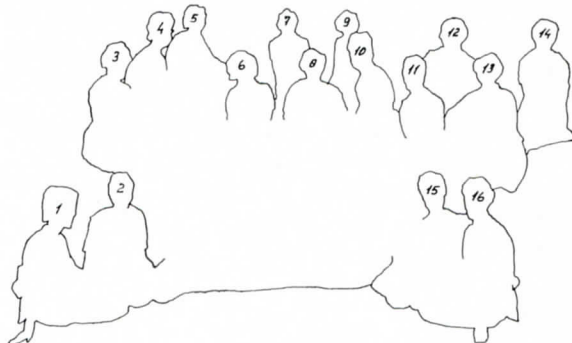
(w.g.) A. C. D. de Graeff





**DAADWERKELIJK MEDELEVEN  
MET DE VLUCHTELINGEN  
IN GRIEKENLAND**

Getroffen door de berichten over de kimmervolle omstandigheden waarin de bewoners van de vluchtelingenkampen in Griekenland verkeren, hebben de serveersters van de personeelslunchkamer in het Shell-Gebouw met vereende krachten in hun vrije uren een deken gebreid, die inmiddels zijn bestemming heeft bereikt. Hoewel het geenszins de bedoeling van de dames was enigerlei ophef van dit feit te maken, wilden wij niet nalaten deze daad van naastenliefde te signaleren, en voldeden zij aan ons verzoek om met hun gezamenlijk werkstuk voor de fotograaf te poseren.



Op de foto van links naar rechts:

- |                       |                            |
|-----------------------|----------------------------|
| 1. Mej. C. Aris       | 10. Mej. J. C. v. d. Groef |
| 2. „ A. C. v. d. Boom | 11. „ G. v. d. Schans      |
| 3. „ R. M. Stolk      | 12. „ M. J. Horstmans-     |
| 4. „ W. J. van Boven  | hoff                       |
| 5. „ J. Verhoeff      | 13. „ J. W. van Heemst     |
| 6. „ W. M. Gordon     | 14. „ J. J. Verhoeve       |
| 7. „ J. Vollemans     | 15. „ G. A. Stuifzand      |
| 8. „ J. A. Stuifzand  | 16. „ G. C. Verhoeff       |
| 9. „ M. Breedveld     |                            |

## Nieuws van De Vijf Azen Club

Acht van de in Nederland vertoevende V.A.C.-leden beproefden hun geluk op 13 december jl. onder getuige van de voorzitter, de heer L. F. van den Belt.

Rond de pokertafel — met aan het hoofd de heer Van den Belt — waren geschaard v.l.n.r.:

4e wtk. C. H. de Koning,

3e stm. H. Steenstra,

2e stm. H. W. Vermaas,

5e wtk. P. A. Ankerman,

4e wtk. L. P. H. Teune — destijds tijdelijk tewerkgesteld op de toenmalige sectie W.D. —,

5e wtk. M. A. Lamper,

5e wtk. L. T. de Quartel — d'è, staande naast de secretaris, de heer Schuller, het resultaat van één van zijn drie gooiën beziet —,

hwtk. J. M. C. Jonkheid.



De resultaten van de strijd om het kampioenschap treft U hieronder aan:

Op 10 december jl. werd door de varende leden van de Vijf Azen Club letterlijk en figuurlijk een gooi gedaan naar het pokerkampioenschap 1963/1964.

Uit de binnengekomen resultaten bleek dat derde stuurman C. R. Groen zich met vijf azen glansrijk aan de top had geplaatst.

Met het vaste voornemen deze gooi — onder getuige van de heer Van den Belt — te evenaren, schaarden de in Nederland vertoevende VAC-leden zich op 13 december met verbeterde gezichten rond de pokertafel in een der vertrekken van het Erasmus restaurant te Rotterdam.

De gooiën bleven echter „onder de maat” — de hoogste die uit de beker kwam rollen was „slechts” 4 Boeren, Vrouw, zodat derde stuurman C. R. Groen als overwinnaar uit het strijdperk trad. Mede namens de heer Van den Belt wensen wij hem geluk met het door hem veroverde pokerkampioenschap. Zo spoedig mogelijk zal hem de — inmiddels door onze ex-pokerkampioen A. P. van Burgh teruggezonden — wisselbeker worden uitgereikt.

L. F. van den Belt, Voorzitter V.A.C.

J. M. Abbink, 4e stm. s.s. „ONOBA”

P. A. Ankerman, 5e wtk.

M. J. Baak, wnd. 4e wtk. s.s. „ONOBA”

C. L. Bakker, 3e wtk. s.s. „KHASIELLA”

A. P. van Burgh, 4e wtk. s.s. „ZAFRA”

J. W. Cadovius, 3e wtk. s.s. „SEPIA”

J. R. van Dalfsen, wnd. 3e wtk. s.s.

„W. ALTON JONES”

A. van Dam, 4e wtk. m.s. „CINULIA”

P. J. Faes, telegrafist s.s. „KABYLIA”

J. Gansevoort, 4e wtk. s.s. „CALTEX-

PERNIS”

C. R. Groen, 3e stm. s.s. „PHILIDORA”

L. A. Groendijk, 3e stm.\*)

W. Groendijk, 2e wtk. s.s. „ARCA”

J. P. Hendriks, 3e stm.\*)

E. C. Th. M. Houtman, 3e stm.\*)

J. H. B. Jongen, 3e stm. s.s. „KARA”

J. M. C. Jonkheid, hwtk.

C. G. Klitsie, 5e wtk. s.s. „KRYPTOS”

C. H. de Koning, 3e wtk.

P. R. van Kranen, 2e stm. s.s. „VIDENA”

J. G. Kuit, 3e wtk. s.s. „ONOBA”

M. A. Lamper, 5e wtk.

R. Mulder, 3e stm. s.s. „KOSSMATELLA”

H. J. Muyskens, 3e wtk. \*)

O. K. Nicolai, 2e wtk.\*)

L. I. Noort, 3e stm. s.s. „SEPIA”

F. W. van Oerle, 3e stm. s.s. „KYLIX”

S. J. Punt, 5e wtk. s.s. „ZARIA”

### HOOGSTE GOOI

aas, 2 heren, tien, negen

3 heren, boer, negen

aas, heer, vrouw, 2 negens

aas, heer, vrouw, boer, tien

2 azen, heer, vrouw, boer

grote straat

2 azen, 3 tienens

aas, 3 heren, tien

aas, heer, 3 vrouwen

2 heren, 3 boeren

2 azen, vrouw, 2 negens

### VIJF AZEN

heer, 2 vrouwen, 2 negens

2 heren, 2 vrouwen, boer

2 azen, 2 vrouwen, negen

tien, 4 negens

2 vrouwen, boer, tien, negen

2 heren, 2 boeren, tien

2 azen, tien, 2 negens

2 azen, 2 vrouwen, tien

heer, 4 negens

3 heren, 2 tienens

2 azen, 2 heren, negen

3 azen, boer, negen

vrouw, 4 boeren

heer, 3 vrouwen, tien

3 heren, tien, negen

aas, 3 vrouwen, boer

2 azen, heer, vrouw, boer

L. T. de Quartel, 5e wtk.	2 azen, heer, vrouw, tien	J. Walraven, 4e wtk.
J. L. van der Rijst, wnd. 3e wtk. s.s. „VIDENA”	heer, 3 vrouwen, boer	m.s. „ACTEON” heer, vrouw, boer, tien, negen
R. Romijn, 2e wtk.	aas, 2 heren, 2 vrouwen	G. van 't Woud, 5e wtk.
F. de Roos, 3e wtk.	2 vrouwen, boer, 2 tienen	s.s. „KORENIA” heer, 2 vrouwen, 2 boeren
J. S. Schregardus, 2e stm. m.s. „ACILA”	heer, 2 vrouwen, 2 boeren	J. L. Zieck, 4e wtk.
H. van Slegtenhorst, 2e stm.	2 azen, heer, 2 tienen	s.s. „PHILIPPJA” 2 heren, vrouw, boer, tien
G. van Spijkeren, chef-hofmeester m.s. „ACMAEA”	3 vrouwen, 2 boeren	*) Namens deze leden, die verhinderd waren naar Rotterdam te komen, werd door de secretaris van de Club, de heer Schuller, gegooid.
H. Steenstra, 3e stm.	aas, 3 boeren, negen	
L. P. H. Teune, 4e wtk.	heer, 3 vrouwen, negen	
A. Verkerk, gezagv.	2 azen, 2 vrouwen, tien	
H. W. Vermaas, 2e stm.	aas, 3 heren, tien	
P. J. van der Waals, hwtk.	3 boeren, tien, negen	

## vlootpersoneel / personalia

(in de periode 16-11 t/m 15-12-1963)

### GEHUWD:

- 22.11: J. D. B. Ewers, 4e wtk., met Mej. N. van Dam;  
 3.12: W. F. J. J. Panneman, 5e wtk., met Mej. D. Schuitemaker;  
 6.12: J. Meenderink, 2e wtk., met Mej. B. Kerstens;  
 6.12: H. van Slegtenhorst, 2e stm., met Mej. A. Maas-kant;  
 17.12: Jac. Jansen, 2e wtk., met Mej. H. G. van der Heide;  
 17.12: P. Maarleveld, 5e wtk., met Mej. A. Nuis.

### GEBOREN:

- 14.11: René Anthonie, zoon van J. A. Klem, 3e wtk., en Mevr. F. Klem-Campfens;  
 19.11: Helène Cornele, dochter van K. L. Schuring, 2e wtk., en Mevr. H. J. C. Schuring-Boumeester;  
 5.12: Frank Martin, zoon van M. P. Bekkens, 3e wtk., en Mevr. M. C. C. Bekkens-Boelhouwers.

### MET VERLOF:

- Gezagv.: L. van den Ende, S. J. de Geus, J. W. Jansen, J. J. Schouten, P. J. Kalkman, H. E. Glansbeek, A. Verkerk, A. Boddé, J. Ruyg, C. L. Fangman;  
 1e stl.: E. H. Brameijer, J. Goudriaan, P. B. Hibma, J. van Beele, F. Klaassen, P. Buisman;  
 2e stl.: T. Borsboom, H. van Slegtenhorst, H. G. Willemsen, D. M. Mos, H. K. Paauw, H. A. de Visser, J. Spruijtenburg, D. W. P. van Burken, W. Croes;  
 3e stl.: J. H. F. Franken, P. F. L. Schölvinck, P. R. Brunet de Rochebrune, C. Vlas;  
 4e stl.: J. Mieras, S. Termeer;  
 Hfd.wtk.: P. J. van der Waals, W. J. J. van den Berg, W. Balvers, W. Biesheuvel;  
 2e wtk.: T. C. F. Bijkerk, R. Romijn, B. Veldhuis, J. van Duuren;  
 3e wtk.: B. H. Cornelisse, J. L. 't Mannetje, J. van der Schee, J. M. ten Haaft;

- 4e wtk.: J. P. L. Marcussen, E. G. Arp, S. Warmenhoven, W. C. van der Pluijm, H. G. F. Heijnen, J. P. Bol, Th. J. Veldman;  
 5e wtk.: H. Doff, G. P. Hooegeveen, J. Kruijssse, A. A. A. Overschie, A. Bakelaar, J. L. M. van Eijndt, A. Warmenhoven, L. T. de Quartel, J. C. van Weele, Jan Jansen, P. Maarleveld, G. J. Walraven, W. M. J. de Kwant, P. J. Warnier, E. Dallinga, H. Th. Mellegers, J. D. Muijskens, J. C. Vos;  
 ll.wtk.: C. A. Douwes, A. J. Meisner, J. A. Lammerts.  
 IN NEDERLAND AANGEKOMEN:  
 Bootslieden: S. Visser, H. H. van Oostrum, P. Sloover, P. de Maat, G. J. Danker;  
 Voorman: G. Stuik;  
 1e pompl./bankw.: A. J. Tinkhof, J. J. v. d. Kley, A. G. Freeth;  
 2e pompl./bankw.: H. J. Los, A. Lankhorst;  
 Bankwerker: A. C. v. d. Gaarden;  
 Chef hofmeesters: L. H. H. L. Leithuyser, C. Boogaarts, H. van Sante, K. H. Nanninga;  
 Chef koks: F. J. Verwijen, P. E. L. v. d. Heuvel, B. van Essen.  
 TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:  
*m.s. Abida*: 3e stm. H. van Veen;  
*m.s. Acmaea*: wnd. 3e stm. J. A. M. Elias;  
*m.s. Acteon*: gezagv. J. H. R. Broersma, 1e stm. M. Zuilhof, 2e stm. B. R. Teuben, 3e stm. H. H. van Roest, 4e wtk. J. Walraven, telegrafist F. W. A. Willemse, 1e pmpm/bw. J. Brobbel, bankw. F. A. Nijhuis;  
*s.s. Atys*: 1e stm. C. Wolse, 2e wtk. H. Th. de Zwart, 4e wtk. A. L. Bouman, wnd. 4e wtk. C. J. van der Zaag, wnd. 4e wtk. L. J. Verwey, 5e wtk. J. H. S. van der Pas, telegrafist B. Immerzeel, bootsman J. H. Roos, 2e pmpm/bw. T. J. Dieters, chef hofmr. H. J. Nuis, chef kok P. C. Bergmans;  
*m.s. Camitia*: gezagv. P. van Hassel, 2e stm. H. H. Hacken, hfd.wtk. M. J. Moerland, 5e wtk. Th. van Lier;

- m.s. Cinulia*: gezagv. W. J. de Haan, wnd. 1e stm. J. W. Bakker;
- m.s. Crania*: wnd. 4e wtk. P. Brouwer;
- s.s. Kabylia*: 4e stm. A. H. van Haften, 2e wtk. B. Bijl, 5e wtk. B. Ozinga, 5e wtk. J. C. Pisa;
- s.s. Kalydon*: gezagv. N. H. van der Heiden, 1e stm. A. Post, 2e stm. W. Welbie, 3e stm. A. G. de Grooth, wnd. 3e stm. J. M. Huijgens, 5e wtk. E. Hendrikse, telegrafist C. Voogd, bootzman C. de Jong, 1e pmpm/bw. A. A. v. d. Sluis, 2e pmpm/bw. A. Brouwer, bankw. L. G. van Raalte, chef hofmr. J. Brussé, chef kok D. G. Tromp;
- s.s. Kara*: gezagv. L. Brink;
- s.s. Katelysia*: 5e wtk. K. L. J. Aertssen;
- s.s. Kelletia*: 2e stm. F. A. Visser, 3e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. H. Brand, 1e pmpm/bw. J. M. Mes, bankw. F. W. Bosson, chef hofmr. J. N. Krans, chef kok B. van Bennekum;
- s.s. Kenia*: 5e wtk. M. de Boer;
- s.s. Kermia*: gezagv. W. A. Kleine, 3e stm. J. C. Nelisse, hfd.wtk. J. Prins, 4e wtk. B. Bouwmeester;
- s.s. Kopionella*: 2e wtk. L. J. van Onselen, 3e wtk. G. G. Wolsink, 4e wtk. H. Steenhuis, telegrafist P. Bijl, bootzman C. J. de Knegt;
- s.s. Kosicia*: wnd. 1e stm. P. Cammel, wnd. 2e stm. L. Becker, 5e wtk. J. P. van Boven, telegrafist R. H. Richie, bootzman H. C. den Daas;
- s.s. Kosmatella*: wnd. hfd.wtk. G. W. van Essen;
- s.s. Krebsia*: gezagv. R. van der Vlucht, 1e stm. D. A. C. Vermeulen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 4e wtk. W. Muis, 4e wtk. C. P. Kortekaas;
- s.s. Kryptos*: ass.wtk. W. H. Hennink;
- s.s. Onoba*: gezagv. W. Kuyper, 3e stm. B. J. Dul, 4e stm. J. M. Abbink, 2e wtk. J. E. Weidema, 4e wtk. J. S. R. Mulder, wnd. 4e wtk. M. J. Baak, telegrafist J. J. S. Lemson;
- s.s. Philine*: 2e wtk. H. Blaauw;
- s.s. Philippia*: 3e wtk. C. G. Pusch, wnd. 4e wtk. E. Hoogvorst, wnd. 4e wtk. T. Vromans;
- s.s. Sepia*: wnd. 3e wtk. R. Ouwehand;
- s.s. Vasum*: gezagv. H. A. Muis, 5e wtk. W. H. Nieman;
- s.s. Viana*: gezagv. G. W. Verboom, wnd. 4e wtk. R. Huisman;
- s.s. Vitrea*: gezagv. E. J. Stapper, 2e stm. J. W. J. Corbee, 3e stm. G. M. Schipper, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, wnd. 4e wtk. J. Ommering, 5e wtk. K. de Jong.

#### IN DIENST GETREDEN:

Gezagv.: R. van der Vlucht (ex Shell Eastern Ltd., Singapore);  
1e stm.: J. Mos (ex Shell B.P., Nigeria);

#### UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: W. Schmidt;  
4e stm.: J. C. Tot;

2e wtk.: H. G. M. Kok;  
3e wtk.: E. B. Landman, H. J. Muijskens;  
4e wtk.: H. M. J. de Haan, N. Kerremans;  
5e wtk.: J. W. Scholten, H. van Buel, J. J. G. Bonte;  
voorl.: J. P. de Jel, J. C. v. d. Wel;  
1e pmpm/bw.: G. van Beek;  
chef hofmr.: R. Otte.  
AAN DE WAL GEPLAATST:  
Gezagv.: H. den Ouden.  
MET PENSIOEN:  
Hfd.wtk.: H. Edens Sr.  
BEHAALDE DIPLOMA's:  
1e stm. G.H.V.: 3e stm. L. Becker;  
1e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. P. C. Rakké;  
2e stm. G.H.V.: 3e stm. J. C. Nelisse;  
2e stm. G.H.V.-Pr.: 3e stm. L. A. Groendijk;  
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stm. G. C. van Malland;  
„B'': 3e wtk. P. Stachelhausen;  
„B''-Th: 3e wtk. J. H. Veen;  
„A'' en „B''-Th.: 5e wtk. T. Vromans, L. J. Verwey, P. Brouwer;  
„A'': 5e wtk. E. Hoogvorst;  
„Ass.'': ll.wtk. J. P. van Boven, M. de Boer;  
MVD: ll.wtk. A. D. Schreuder, E. Hendrikse.  
AANGESTELD ALS:  
4e stm.: J. M. Abbink;  
5e wtk.: J. P. van Boven, E. Hendrikse, M. de Boer, A. D. Schreuder;  
Chef hofmr.: J. N. Krans;  
Chef kok: R. P. Burgers.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16-11 t/m 15-12-1963)

#### IN DIENST:

4.12: H. den Ouden - sectie ND (ex vloot).

#### UIT DIENST:

18.11: Mej. G. Hoogeveen - sectie CC;  
24.11: Mej. W. Bongers - sectie ID;  
1.12 Mevr. J. G. van Felius-Waanders - sectie ID;  
1.12: J. H. van Toen - sectie KB;  
15.12: Mej. M. J. Bresser - sectie ID.

#### OVERGEPLAATST:

1.12 A. F. H. Kragten - van sectie AD naar sectie OP;  
11.12: Mej. C. W. C. Lobé - van sectie CC naar sectie PZ.

#### JUBILEA:

16.11: Mej. J. C. Ros - sectie BH - 10 jaar;  
12.12: H. van Waasdijk - afd. P.B. - 25 jaar.

#### GEHUWD:

21.11: F. Kats - sectie ID - met Mej. J. Frelink;  
3.12: F. A. Voogt - sectie SG - met Mej. I. Guis.

#### GEBOREN:

21.11: Andrew James en Michael Anthony, zonen van G. den Bakker - sectie RP - en Mevr. G. N. den Bakker-Grenfell.