

# tussen schip en ka

TWEEDE JAARGANG  
No. 10 — JUNI 1963

Maandblad

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

Op uitnodiging van de Koninklijke Marine vond de jaarvergadering van de Raad van Toezicht der N.E.V.A.S. op 2 mei jl. aan boord van Hr. Ms. „Karel Doorman” plaats. Na afloop van de vergadering konden de genodigden enige interessante vaar- en vlieg oefeningen gadeslaan. (Foto's S.t.P.)



## UITREIKING VAN GOUDEN SHELL-EMBLEMEN



### aan drie vloot-jubilarissen



Vergezeld van hun echtgenote werden kapt. H. A. Muis en de hoofdwerktuigkundigen R. A. J. Ruesink en F. F. Walthuis op 17 mei jl. door onze Directie ontvangen in verband met hun 25-jarig dienstjubileum, dat respectievelijk op 9 maart, 16 maart en 30 mei jl. plaatsvond. Bij afwezigheid van de heer Rodenburg spelde de heer Van den Belt, chef van de afdeling Personeelsbeheer, de jubilarissen het gouden Shell-embleem op de borst.

Links boven: Alvorens tot de uitreiking der emblemen over te gaan, sprak de heer Van den Belt de jubilarissen en hun echtgenotes toe. V.l.n.r.: mevr. M. Walthuis-de Blois, hwtk. F. F. Walthuis, mevr. H. F. Ruesink-Sondem, hwtk. R. A. J. Ruesink, mevr. L. Muis-Hermenet, kapt. H. A. Muis. Geheel rechts: de heer L. F. van den Belt.

Rechts boven: Kapt. Muis ontvangt zijn embleem. Hiernaast: De heer Th. F. Prause, chef van de afdeling Financiële Aangelegenheden en ir. A. Oosterveld, chef van de afdeling Scheeps-exploitatie, in gesprek met hwtk. Walthuis.

### AIRCONDITIONING OP K-SCHEPEN

Door onze Directie is besloten om de „K”-schepen, welke nog niet met een airconditioning installatie werden uitgerust, in de naaste toekomst hiervan te voorzien. De „Katelaysia” en „Korovina”, die in september a.s. hun jaarlijkse dokking zullen ondergaan, zullen het eerst aan de beurt komen. De uitvoering van een en ander zal in hoofdzaak be-

staan uit ombouw van het aanwezige luchtventilatiesysteem in een complete automatisch geregelde airconditioning installatie.

Deze voorziening zal ongetwijfeld het verblijf aan boord van de „K”-schepen in tropische gebieden aanmerkelijk veraangamen.

# CONSERVERING VAN LADINGTANKS

in zeegaande tankers

Wanneer staal onbeschermd wordt blootgesteld aan een vochtige atmosfeer, of wordt ondergedompeld in zee-water, heeft het de neiging een stabielere vorm aan te nemen, wat men oxyderen noemt. Dit geoxydeerde staal vertoont veel overeenkomst met het ijzererts, waaruit het oorspronkelijk werd gemaakt. Deze vorm van corrosie wordt galvanische corrosie genoemd en treedt bij tankers het meeste op. Andere vormen van corrosie zijn de bacteriologische en die onder invloed van zuren en logen.

De laatste twee komen ook wel voor aan boord van tankers, maar de omstandigheden waaronder ze kunnen ontstaan, doen zich niet vaak voor en in vergelijking met de galvanische corrosie, waarvoor de omstandigheden praktisch altijd aanwezig zijn, zijn deze vormen te verwaarlozen.

De mate en snelheid van corrosie is afhankelijk van verschillende factoren. Enige van deze factoren zijn:

1. aanwezigheid van water;
2. aanwezigheid van zuurstof;
3. invloed van temperatuur;
4. inwerking van agressieve stoffen.

Uit metingen welke in de tanks van een groot aantal schepen zijn verricht, is gebleken dat de afname van het staal door corrosie niet overal gelijk is.

Het deckhead met de bovenste gedeelten van de omliggende schotten en alle horizontale delen, zoals lodem, stringers enz. vertonen een veel grotere afname dan de rest van de tank.

Natuurlijk kan ook de vervoerde lading van invloed zijn op de vorm van corrosie, maar de plaatsen waar de afname het grootst is, zijn in alle schepen gelijk. Deze verschijnselen kunnen alle verklaard worden. Om bijvoorbeeld het deckhead te noemen: in het bovenste gedeelte van de tank is de hoeveelheid zuurstof groter en er treedt meer condensatie op tengevolge van de grote temperatuurverschillen overdag en des nachts. Deze gedeelten van de tanks vragen dus speciale aandacht.

Aan boord onderscheiden wij drie soorten tanks, welke in het ladinggedeelte zijn ondergebracht, t.w.

- ladingtanks
- lading/ballasttanks
- permanente ballasttanks.

Daarnaast zijn er nog een aantal tanks die voor speciale doeleinden gebruikt worden, zoals brandstof-, smeer-

olie-, drinkwatertanks, enz. Voor elk van deze tanks moet een speciaal beschermingssysteem gebruikt worden. Hier zullen wij alleen de eerstgenoemde tanks bekijken.

*Hoe kan corrosie worden tegengegaan?*

- a. Wij kunnen de *oorzaken* van de corrosie tegengaan;
- b. Wij kunnen de *gevolgen* van de corrosievorming tegengaan.

De eerste methode is natuurlijk de beste. De belangrijkste oorzaak van corrosie is wel de aanwezigheid van water of een vochtige omgeving. Elk produkt dat vervoerd wordt, bevat in meerdere of mindere mate water; hiertegen kunnen wij weinig doen. Maar nadat de lading gelost is, moet de tank worden schoongemaakt; hier komt dus het extra water. Men is dan ook begonnen met de schoonmaakvoorschriften zoveel mogelijk te vereenvoudigen, waardoor het gebruik van water en stoom tot een minimum wordt teruggebracht. Er bestaan tevens systemen welke het mogelijk maken om de tanks geregeld te ventileren met droge lucht, waardoor de relatieve vochtigheid beneden een zeker minimum blijft; een dergelijk systeem wordt echter op de schepen van Shell Tankers niet gebruikt.

Ook worden voortdurend onderzoeken verricht t.a.v. het gebruik van staalsoorten welke edeler zijn en minder snel corroderen. Hierbij mag echter het economisch aspect niet uit het oog worden verloren, daar deze materialen belangrijk duurder zijn. Ook de temperatuur is een belangrijke factor. Men heeft door het schilderen van de dekken in een beter reflecterende kleur geprobeerd althans de temperatuurverschillen overdag en des nachts in het bovengedeelte van de tank te verkleinen. Om de invloed van zuurstof en agressieve stoffen te neutraliseren, zijn andere middelen nodig en zo komen wij op het tweede punt, waarbij getracht wordt om de gevolgen van corrosie tegen te gaan.

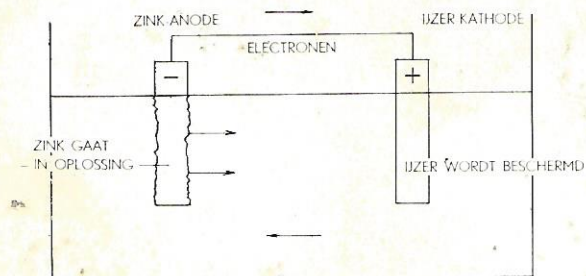
Er bestaan in principe twee methoden:

1. De galvanische methode.
2. Het zo goed mogelijk afsluiten van het staaloppervlak van corrosie-verwekkende invloeden.

### *1. De galvanische methode*

Wanneer twee metalen ondergedompeld worden in zee-water en er bestaat elektrisch contact tussen deze metalen, dan wordt het minst edele metaal anodisch en het meest edele metaal kathodisch. De anode staat zijn

overmaat van elektroden af aan de kathode via de metalieke verbinding, terwijl er tegelijkertijd een elektrisch veld ontstaat in de vloeistof tussen de metalen. De anode gaat in oplossing, terwijl de kathode intact blijft.



Op dit principe berust de galvanische beschermingsmethode. Een aantal opofferings-anoden worden in de tank geplaatst en vastgelast (om elektrisch contact met het staal te krijgen). Bij onze schepen wordt hoofdzakelijk magnesium en zink als anode-materiaal gebruikt; aluminium kan echter ook gebruikt worden.

Men heeft dus altijd een tussenstof nodig, het zeewater, waardoor deze methode alleen gebruikt kan worden in ballasttanks. Ook het zoutgehalte, dus de geleidbaarheid van het zeewater, is van groot belang. Zo is gebleken dat tanks welke geballast worden in de loshaven, praktisch geen bescherming hebben door het te lage zoutgehalte.

In het algemeen is deze methode goed, indien voldaan wordt aan alle eisen:

a. Veelvuldig ballasten van de tank, minstens 25% van de benutte tijd.

b. Zeewater gebruikt wordt als ballastwater.

c. De tanks geheel opgetopt worden, waardoor ook het deckhead geheel onder water staat.

## 2. Het afsluiten van het staal van uitwendige invloeden

Dit kan op twee manieren gebeuren: men kan het tijdelijk doen voor b.v. de duur van één reis, wat redelijk goedkoop is, en men kan het permanent doen voor de periode dat het schip in de vaart is, wat echter een zeer kostbare geschiedenis is.

De eerste methode, de tijdelijke dus, bestaat uit het aanbrengen van een roestwerende vloeistof. Dit aanbrengen is de grootste moeilijkheid en de oplossing werd gevonden door middel van verstuiving met stoom. Hiertoe werd in een tank een aantal verstuivers geplaatst en werd de anti-corrosieve vloeistof in de toevoerleiding gebracht. Het staaloppervlak kwam dus in aanraking met dit mengsel stoom/anti-corrosieve vloeistof, waarbij het laatste penetreerde in het staal en tegelijkertijd de bescherming gaf. Theoretisch zou dat een goede bescherming geven, maar praktisch zaten er zoveel moeilijkheden aan vast, dat deze methode na uitgebreide proeven aan boord toch is afgewezen. De bescherming voor langere tijd bestaat uit het aanbrengen van een verfsysteem op het staal. Vooral op reeds in de vaart zijnde schepen heeft dit een aantal problemen geschapen, aangezien de houdbaarheid van ieder verfsysteem afhankelijk is van de voorbehandeling van het staal.

Een dergelijk systeem moet aan de volgende eisen voldoen:

a. Grote dichtheid voor zuurstof uit de lucht, andere gassen en water.



Aan de van 6 t/m 13 mei jl. gehouden Vlootstafcursus namen de volgende officieren deel,

V.l.n.r.:

C. R. Groen (3e stm.), G. Verbrugh en J. Spruytenburg (beiden 2e stm.), J. W. Langezaal (4e wtk.), H. G. Willemsen en J. de Jager (beiden 2e stm.), P. J. Ferwerda (4e wtk.), M. A. van Oostveen (3e wtk.), Kapt. J. Boersma (cursusleider), D. Gooris (2e wtk.), F. F. Walthuis (hfd.wtk.), A. Modderman (3e wtk.), T. van Heuveln en A. Visser (beiden 2e stm.), F. G. Krijgsman en P. F. Vermeulen (beiden 4e wtk.).

- b. Uitstekende hechting en grote resistentie tegen mechanische beschadigingen.
- c. Korte droogtijden en doorhardingstijden, opdat de lagen snel kunnen worden aangebracht.
- d. Zeer goede resistentie tegen agressieve stoffen, zoals zuren, logen en zouten.
- e. Resistentie tegen oplopend werkende stoffen zoals koolwaterstoffen, om verandering in de specificatie van het te vervoeren produkt tegen te gaan.

Bijzonder geschikt hiervoor zijn gebleken de epoxy verven, welke behoren tot de groep van de zogenaamde 2-componenten-lakken. Hierbij worden de componenten gesepareerd geleverd en bij menging van deze componenten (verharder en kernlak) treedt een chemische reactie op, waardoor de kernlak een structuurverandering ondergaat en zijn filmvormend vermogen krijgt. Men kan dit systeem vergelijken met het aanbrengen van een plastic laag, die door de reactie zijn eindstadium bereikt. Momenteel is het mogelijk een dergelijk systeem in twee lagen aan te brengen. De eerste laag bestaat uit een zink-epoxy-verf met een geringe laagdikte, die dient om het voorbehandelde staal zo snel mogelijk te beschermen en latere corrosievorming ten gevolge van „heilige dagen” in de tweede laag te voorkomen. De eigenlijke beschermende laag is een oplosmiddel-arme epoxy-verf, die in een laag (van  $\pm 1/4$  mm dikte) wordt aangebracht.

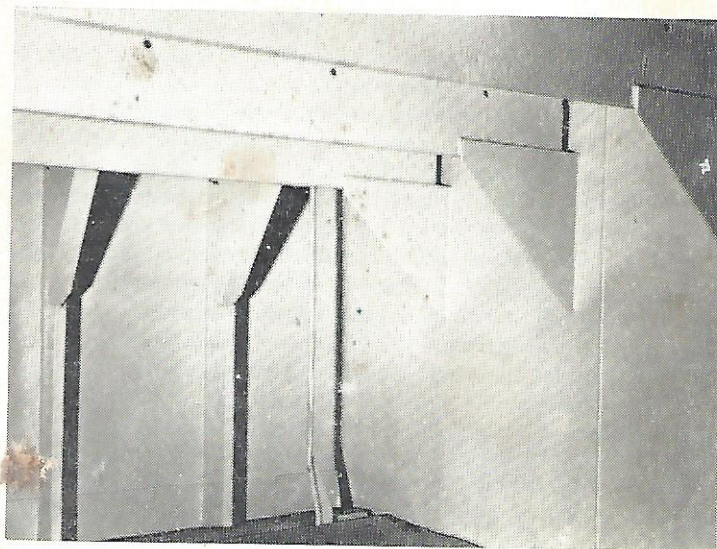
Dit systeem voldoet in de praktijk.

Bij onze schepen wordt momenteel, uitsluitend om redenen van economische aard, een combinatie van twee systemen toegepast.

De onderkant van het hoofddek in de ladingtank met alle constructie-delen tot een afstand van  $1\frac{1}{2}$  m vanaf het dek naar beneden wordt geschilderd met een epoxy-systeem; de rest van de tank wordt beschermd door middel van de galvanische werking van de anoden. Daar de kathodische bescherming met behulp van anoden alleen kan worden toegepast in lading/ballast-tanks, wordt het ballastschema periodiek veranderd, zodat alle tanks afwisselend hiervoor gebruikt worden.



Inwendige van een tank vóór de conservering



Inwendige van een soortgelijke tank na het stralen en verven

P.T. / sectie O.T.

**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.

Reeds van oudsher heeft het mensdom ernaar gestreefd om werk- en produktiemethoden te verbeteren en te vervolmaken. Ten tijde van de natuurhuishouding, toen jacht, visserij en landbouw de belangrijkste middelen van bestaan waren, was een dergelijk streven, zij het in een zeer langzaam tempo, merkbaar. Bij de jacht werden steeds betere wapenen gebruikt, in de landbouw trachtte men de grond sneller en makkelijker te bewerken, bij de visserij trachtte men door verbeterde vangmiddelen meer vis te vangen. Later, toen handel en industrie als belangrijke middelen van bestaan hun intrede deden, zette zich dit streven naar verbetering voort.

In de industrie kwam dit uiteraard in verbeterde produktiemethoden tot uiting. Aanvankelijk ontwikkelde zich dat in een zeer bescheiden tempo en bleef het beperkt tot veredeling van enkele zeer elementaire mechanische en door mankracht bewogen apparaten. Een volgende stap was dat uitvindingen werden gedaan waardoor handenarbeid door mechanische apparaten kon worden vervangen, maar vooralsnog werd ook deze apparatuur door mankracht of soms door dieren in beweging gebracht. In de laatste halve eeuw heeft deze verbetering van de produktiemethoden in de industrie een toenemend dynamisch tempo aangenomen. Ontwikkeling en toepassing van stoommachines, motoren en elektriciteit openden geweldige mogelijkheden met betrekking tot mechanisatie en automatisering. Specialisatie van personeel hield hiermede gelijke tred. In laboratoria ontwikkelde „research” zich tot een onmisbaar bestanddeel om te komen tot betere en nieuwe produkten en produktiemethoden. Statistische methoden van arbeids- en produktie-analyse en toegepaste wiskunde in het bedrijf ontwikkelden zich tot een exacte wetenschap van bedrijfsvoering.

Tegen de achtergrond van deze soms bijna niet te volgen ontwikkeling in de industrie, kan men na diepgaande overpeinzing tot geen andere conclusie komen dan dat de scheepvaart tot voor enige jaren bij deze ontwikkeling weliswaar zeker niet stil heeft gestaan, maar toch wel ten achter is gebleven. Toen de handel als middel van bestaan zijn intrede deed, werd de scheepvaart meteen een essentieel bestanddeel daarvan, is dat heden ten dage nog steeds en zal dat in de toekomst voorlopig nog wel blijven. Sinds die intrede werden roeschepen zeilschepen, houten schepen werden ijzeren schepen, zeilschepen werden stoom- en motorschepen, navigatiemethoden werden nauwkeuriger, hulpmiddelen bij de navigatie werden ontwikkeld, machine-installaties werden verfijnd en economischer, hulpwerktuigen werden ontwikkeld. Hier staat evenwel tegenover, dat een schip nog steeds met een „eindje touw” wordt gemeerd, dat de gemiddelde vaart van een schip in de laatste 100 jaar slechts enkele mijlen per uur is opgevoerd, dat laad- en losmethoden niet op revolutionaire wijze werden gewijzigd en dat nog steeds veel handenarbeid aan boord van schepen wordt verricht.

## mechanisatie en

Het is dan ook uit laatstgenoemde overwegingen en gedreven door concurrentiestrijd, dat men zich in de scheepvaartwereld in toenemende mate ervan bewust wordt dat een gedurfde en ingrijpende ontwikkeling van de bedrijfsvoering aan boord mogelijk en vereist is. Er is weinig fantasie voor nodig om te begrijpen dat een dergelijke ontwikkeling met dezelfde wetenschappelijke methoden moet worden aangepakt waarmee de industrie zich zo dynamisch heeft ontwikkeld, d.w.z. met intensief laboratoriumonderzoek, nauwkeurige wetenschappelijke analyse van de prestaties van de machines en van het arbeidsproces aan boord, waarna kan worden beslist welke mogelijkheden van mechanisatie en automatisering voor toepassing aan boord vatbaar zijn.

De scheepvaartwereld bevindt zich dan ook momenteel in een stadium van voorbereiding en proefneming. Veel is gedurende de laatste jaren in de pers geschreven over verdoorgevoerde afstandsbediening en automatisering aan boord van schepen en reeds leest men berichten over geautomatiseerde op afstand bedienbare en controleerbare laad- en lossystemen aan boord van tankschepen en centraal bedienbare en controleerbare geautomatiseerde machinekamerinstallaties, doch ook bij deze berichten mag niet uit het oog worden verloren dat dit alles nog in een proefstadium is.

De indruk zou kunnen worden gewekt dat Japan op dit terrein veel actiever is dan het „Westen”. Dit is evenwel zeer betrekkelijk. Japan ziet zich binnenkort gesteld voor een nijpend gebrek aan varende personeel. Bovendien wordt de Japanse tankvaart zwaar gesubsidieerd door de overheid. Dat veel Japanse tankers reeds nu met volautomatische installaties worden gebouwd, moet dan ook als een paardemiddel worden beschouwd, waarbij kosten noch moeite worden gespaard; economisch verantwoord is het (nog) niet. De berichten in de pers moeten bovendien met veel reserve worden gelezen, want, mag dan wellicht de kernbemanning belangrijk zijn verkleind, voorlopig blijken deze tankers nog met een groot aantal dure specialisten boven de sterkte aan boord te varen, die de totale sterkte zelfs nog groter maken dan de huidig gangbare.

In het „Westen” gaat men bezadigder te werk. De mogelijkheden van mechanisatie, afstandsbediening en automatisering worden uitvoerig in de laboratoria, voornamelijk van de apparaten- en appendage-fabrieken, ont-

# automatisering

wikkeld en beproefd. Tankschipreders gaan dan pas tot een bepaalde en meestal beperkte vorm van mechanisatie, afstandsbediening en/of automatisering over, wanneer dat vrijwel zeker een financieel voordeel voor de reder oplevert.

Om in het algemeen aan te tonen hoe deze materie thans leeft, halen wij hierna enkele vertaalde zinsneden aan uit de april-uitgave van het maandblad „Tanker Times”.

1. Automatisering op de schepen gaat een steeds belangrijker rol spelen, vooral in Japan. Niet minder dan 26 van de krachtens het 17e regeringsprogramma gebouwde 27 schepen hebben de een of andere vorm van automatisering en officieel is bekend gemaakt, dat als gevolg hiervan de bemanningsschaal met wel 8 man kon worden verminderd. Men beweert, dat bij een tanker van 56000 ton doodgewicht, volledig geautomatiseerd en met afstandsbediening uitgerust, het mogelijk zou zijn de normale bezetting van 52 man terug te brengen tot 27, maar men meent dat een dergelijke drastische verlaging niet werkelijk wordt overwogen. Een aanzienlijke mate van automatisering zal op de door de Sovjet-Unie in Japan bestelde nieuwe tankers worden doorgevoerd, en ten minste één Amerikaanse oliemaatschappij past dit systeem ook reeds in zekere mate toe. Een geheel nieuwe ontwikkeling behelst een systeem voor het geheel lossen van tankers zonder dat er hierbij stripping-pompen aan te pas komen.

2. Een bemanning van 19 koppen voor een tanker met een doodgewicht van 65.000 ton.

Het Japanse Ministerie van Vervoer heeft een besluit genomen omtrent de grondgedachte voor een proef-

ontwerp voor tankers welke zo economisch mogelijk in het gebruik zijn en een zo hoog mogelijk rendement hebben; men verwacht dat in de begroting voor 1963 een bedrag van Yen 14.550.000 (ca. f 145.500.—) zal worden uitgetrokken voor dit project.

De tanker zal op de Japan / Midden-Nabije Oosten-route worden ingezet en 65.000 ton dw. meten. Het zal een turbine-stoomschip worden met een geprojecteerde snelheid van ongeveer 16 knopen.

Het meest opvallende bij dit nieuwe schip is dat, volgens het ontwerp, slechts 19 opvarenden nodig zijn, hetgeen mogelijk wordt gemaakt door rationalisatie van ladingbehandeling en een hoge mate van automatisering in de machinekamer.

3. Door een ver-doorgevoerde automatisering is de bemanningssterkte van de 57.902 dwt. metende motortanker „Takaminesan Maru” van 60 koppen teruggebracht tot 37.

De machine kan zowel vanaf de brug als vanuit de centrale controlepost in de machinekamer op afstand worden bediend. Via een hydraulisch netwerk kunnen de olieladingafsluiters vanuit deze centrale controlepost worden bediend, waar een indicatiebord de stand van iedere afsluiter en het oliepeil in de tanks aangeeft. Ook het aantal slagen van de oliepomp kan van hieruit op afstand worden geregeld.

Teneinde nu de lezers van dit blad op de hoogte te houden van meningen over en de ontwikkeling van mechanisatie en automatisering in de scheepvaart, zal maandelijks een representatief artikel over dit onderwerp uit de vakpers worden geselecteerd en in „Tussen Schip en Ka” worden opgenomen.

Het is in dit stadium van ontwikkeling van de scheepvaart van zeer groot belang dat de scheepvaartwereld in het algemeen en het vlootpersoneel in het bijzonder zich er in toenemende mate rekenschap van geeft, dat het bedrijf van de zeeman tot een exacte wetenschap is gegroeit en dat als onvermijdelijk gevolg daarvan vaak met reeds lang bestaande en vastgeworrelde tradities in de zeevaart zal moeten worden gebroken.

G.W.B./SECTIE A.D.



A. L. MOERLAND  
Hoofdwerktuigkundige  
1938 - 1-6 - 1963

## ONZE

## VLOOTJUBILARISSEN



A. HASPER  
3e werktuigkundige  
1953 - 14-6 - 1963

## EEN GESLAAGD FEEST!

Op zaterdagavond 25 mei was de lunchkamer op de negende verdieping van het Shell-Gebouw door het nijvere bestuur van O.V.S.T. en de niet te onderschatten medewerking van onze I.D. omgetoverd in een balzaal, waarin het — hopelijk jaarlijkse — feest van onze personeelsvereniging werd gegeven.

Na een kort welkomstwoord van de voorzitter kwam de stemming er weldra in, wat in niet geringe mate te danken was aan de optredende artiesten. Het Leedy Trio bracht een bijzonder geslaagde liedjes en, om in hun eigen vertaling van „Je ne regrette rien” te spreken, „wij hebben geen spijt” van deze keuze.

Ria Kuyken trad op enkele zeer snelle gedaante-verwisselingen, waaronder haar ware gedaante echter geenszins te lijden had; haar liedjes en haar charmante voordracht vonden algemene waardering.

Nicky Noble haalde letterlijk overal muziek uit en vooral de razende snelheid waarmee hij de xylofoon bewerkte, wekte bewondering.

Tussen de bedrijven door vonden de aanwezigen ruimschoots gelegenheid op de tonen van de „Flying Dishes” hun danswoede te bekoelen. Dansstijlen liepen uiteen met de leeftijd en terwijl men de ouderen nog steeds de ruimte moet geven, presteerden de jongeren meer op de vierkante meter, hetgeen oude voetbalkenners doet terugdenken aan de dagen van Puck van Heel.

Het Leedy trio. De komische wijze waarop zij hun muzieknunmer brachten droeg in niet geringe mate bij tot verhoging van de feestvreugde.



Ria Kuyken als "femme fatale"

Welke herinneringen de twist — die door een klein maar select gezelschap werd gedanst — opwekte, staat ons niet duidelijk voor de geest; wel komen er beelden van een boeienkoning op de kermis naar boven.

Na afloop kwam een enthousiaste afbraakploeg in actie, die in de kortst mogelijke tijd onze lunchkamer weer zijn oude aanzien gaf.

Al met al kan worden gezegd dat het een geslaagde avond was en dat de wegblijvers ongelijk hebben gekregen. Aan dit succes is in grote mate medegewerkt door de personeelsleden van onze lunchkamer, die de feestgangers op onnavolgbare wijze van de nodige versnaperingen hebben voorzien.



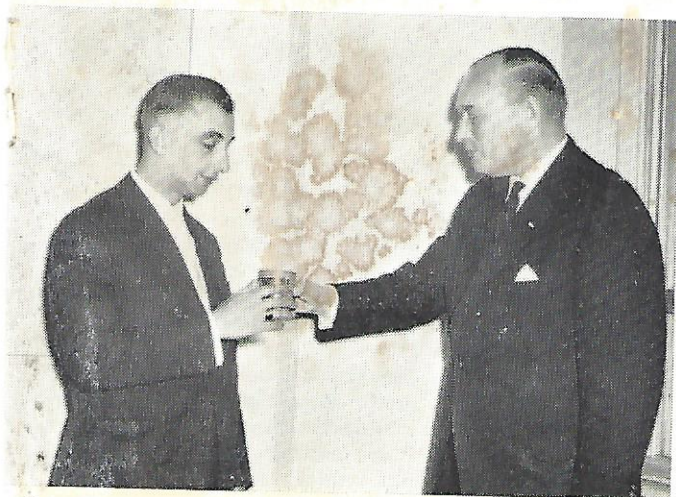
## BRIDGE-DRIVE

Op 26 april jl. waren 's-avonds voor de laatste maal in dit seizoen de bridge-enthousiasten op de negende verdieping om zes tafels verenigd. Een goede reden om er voor ons doen een latertje van te maken, wat dan ook prompt gebeurde, zodat pas om half twaalf de score-briefjes werden ingeleverd. De volgende resultaten kwamen toen aan het licht:

Mevr. Van 't Slot - Hr. Nieuwenhoff	+ 4570
Hr. en Mevr. Van Leeuwen	+ 3350
Hr. en Mevr. Hooymans	+ 2740
Hr. en Mevr. Den Ouden	+ 1500
Heren Stam - Tol	+ 780
Hr. en Mevr. Van Kessel	— 180
Hr. en Mevr. Van Dommelen	— 810
Heren Vis - Mulder	— 1580
Heren Roest - Van Gestel	— 1740
Heren Hagen - Holtrop	— 2010
Heren Van Zanen - Van der Kuip	— 3210
Heren Van der Wal Sr. en Jr.	— 3410

De eerste drie paren kwamen voor de prijzen in aanmerking en konden respectievelijk twee cadeaubonnen van ieder 6, 4 en 2½ gulden mee naar huis nemen. Mogen we besluiten met de wens dat de drives van het volgende seizoen zich in dezelfde of zo mogelijk nog grotere belangstelling mogen verheugen als in de achter ons liggende maanden. En als er dan nog dezelfde prettige sfeer mag heersen als tot nu toe steeds het geval was, blijft er voor ons verder weinig te wensen over.

Op 1 mei ontving onze pokerkampioen, 4e wtk. A. P. van Burgh, uit handen van de heer Van den Belt de wissel-pokerbeker, die sedert medio december jl. op zijn naam staat — althans tot 14 december a.s.



## VIJF AZEN nieuws van de vijf azen club

De maand april leverde drie nieuwe leden voor de V.A.C. op. Opvarenden van de „ACMAEA” zonden ons de volgende poëtische aanmelding:

„Vanaf de ACMAEA in volle zee  
delen wij U het volgende mee:  
In Rotterdam is „geen woorden maar daden” een  
gezegde,  
hier 5e wtk. Bonte, die op 12 april jl. 5 azen op tafel  
legde!

De 3e wtk. liet hem maar kort de eer  
en op 2e Paasdag legde de Roos 5 azen neer!”

Daaronder volgen twaalf handtekeningen, dus aan de  
waarheid valt niet te twijfelen.

Voor de eerste maal sedert het bestaan van de V.A.C.  
meldde ons vlaggeschip een blijde poker-gebeurtenis:

3e wtk. C. L. Bakker schreef ons namelijk het volgende:  
„Op 24 april 1963 tijdens het dagelijks pokeruurtje ge-  
lukte het mij omstreeks 19.03 uur boordtijd, in het bij-  
zijn van twee getuigen, in één keer vijf azen te werpen.  
Vanzelfsprekend geschiedde deze worp met inachtne-  
ming van de gebruikelijke pokerregels.”

Namens de heer Van den Belt en de leden van de  
V.A.C. wensen wij de heren Bonte, De Roos en Bakker  
geluk met het door hen behaalde succes.

### Wie wordt het vijftigste lid?

De V.A.C. telt thans ruim veertig leden. De Directie  
heeft besloten om het vijftigste lid naast de gebruike-  
lijke boekenbon een extra verrassing aan te bieden.  
Als de stenen gunstig rollen, zullen wij wellicht reeds in  
het juli-nummer de naam van de gelukkige bekend  
kunnen maken!

Pokeraars, het woord — of beter — de daad is aan U!

# GROTE SLAGZINACTIE

met een hoofdprijs van duizend gulden belastingvrij

Shell produceert een groot aantal chemische produkten: landbouwchemicaliën, industriechemicaliën, synthetische rubbers, grondstoffen voor de plasticverwerkende industrieën, enzovoort. Via Shell Nederland Chemie N.V. (Verkoop) worden deze produkten op de Nederlandse markt gebracht.

Om te verkopen moeten wij reclame maken en dient er technische voorlichting te worden verleend. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor onze chemicaliën. Shell zorgt daar zelf voor in de vorm van advertenties en artikelen in vakbladen, folders en films.

## GERICHTE RECLAME

### HEEFT EEN SLAGZIN NODIG!

Door de veelheid en verscheidenheid van chemicaliën die Shell Nederland Chemie vervaardigt, is het echter niet eenvoudig voor al deze produkten één gelijkvormige, één gerichte reclame te voeren. Dat zou wat anders zijn, als wij een goede slagzin zouden hebben, als het ware één noemer, waaronder al die chemicaliën kunnen worden gebracht. Zo'n slagzin zoekt Shell nu.

Een slagzin, die

- kort, duidelijk en krachtig is;
- die Shell en Chemie als geheel naar voren brengt;
- die origineel is en niet sprekend lijkt op reclamezinnen, die door andere bedrijven en voor andere produkten worden gebruikt.

## WILT U NU MEE HELPEN DENKEN?

Kijkt U eens Uw dagblad door: daarin vindt U soms vele slagzinnen, maar de meeste daarvan zijn té algemeen, té weinigzeggend, té lang, té onduidelijk of té veel cliché. Zoiets zoeken wij natuurlijk niet. De slagzin die Shell Nederland Chemie wil hebben, moet in enkele woorden heel veel (lieft alles!) zeggen: dat Shell's chemicaliën uitstekend van kwaliteit zijn, dat er dikwijls een jarenlange research aan hun produktie is voorafgegaan, dat zij het dagelijkse leven helpen vergemakkelijken en veraangemen, dat er een uitgebreid verkoop- en service-apparaat ter beschikking staat . . . Stuk voor stuk elementen, die U misschien kunt gebruiken, wanneer U tenminste wilt meedenken en méédoen!



Wat is een **ité** reis?

De benaming „Ité” is eigenlijk de fonetische weergave van de letters „I” en „T” van Inclusive Tours: alles-inbegrepen-vlieg-reizen, waarbij luchtreis en verblijf als één pakket tegen een aantrekkelijke prijs wordt aangeboden.

Een Ité-reis behoeft helemaal geen groepsreis te zijn, zoals men wel eens meent. Onze slagzin-hoofdprijs is een uitstapje, waarbij U en Uw introducté(e) precies dezelfde pret-

# WEET U EEN GOEDE SLAGZIN ?

Dit méédoen is zeker geen heksentoer, maar aan de andere kant toch ook weer moeilijker dan U op het eerste gezicht zou lijken: onze chemicaliën verliezen als grondstoffen onder de merknaam van een verwerker (zoals b.v. in de cosmetische industrie) volkomen hun Shell-identiteit. Dat is een heel belangrijk punt, waarmee U bij het samenstellen van Uw slagzin terdege rekening moet houden.

## VOOR WAT HOORT WAT !

Uw taak is dus niet zo eenvoudig: zo'n slagzin is niet iets, wat U zo maar uit Uw mouw schudt. Bovendien: wat houdt Shell Nederland Chemie nu eigenlijk in; welke produkten fabriceert zij? Dit hopen wij U in de komende maanden duidelijk te maken: er zullen in dit blad een aantal reportages en artikelen verschijnen, die allemaal dit ene doel hebben: U als het ware in woord en beeld te illustreren, wat Shell Nederland Chemie is en doet. In een volgend nummer zult U bijvoorbeeld kunnen lezen, welke Shell-produkten in de land- en tuinbouw worden gebruikt. Zo zult U iedere maand een

steeds beter en duidelijker beeld van Shell Nederland Chemie krijgen: een uitstekende „voedingsbodem” voor Uw slagzin-in-wording !

Wij rekenen op Uw medewerking en op die van Uw duizenden Groepscollega's in Nederland. Wij stellen U de vraag :

## Weet U een goede slagzin voor Shell Nederland Chemie?

Wat gebeurt er nu, wanneer U als personeelslid van Shell (of als gepensioneerd Shell-personeelslid) uw slagzin middels het daarvoor bestemde formulier hebt ingeleverd ?

Wanneer bij het sluiten van deze slagzinactie (eind

tige behandeling aan boord krijgen als de overige luchtreizigers. En wat óók belangrijk is: U kunt zelf uitkiezen, wanneer U wilt gaan: wintersporten in Tirol begin volgend jaar of van de zon genieten op Mallorca in juni 1964? U hebt het — als hoofdprijs, innaar — maar voor het zeggen !

## Vliegen naar de zon

Wat betekent het nu, zo'n Ité-reis van duizend gulden? U kunt met Uw vrouw, Uw verloofde of een andere introducé(e) vijftien dagen naar Palma, naar de Italiaanse Riviera, naar Oostenrijk, naar Zwitserland. Heen en terug per KLM. Of — voor het geval U alléén Uw

hoofdprijs zoudt opsouperen — : gedurende twee weken naar de Canarische eilanden, Tunis, Griekenland of Zuid-Spanje, om maar enkele van de vele mogelijkheden te noemen. Wéér: de KLM zorgt voor Uw heen- en terugreis.

U vliegen naar Parijs? U twee weken zonnebaden op Mallorca? Inderdaad is dat mogelijk. In een volgend nummer leest U er meer over.



„Saligh sonder sorghen te sitten  
in de son”

(Jacob Cats)

Wie zal deze — voor onze Nederlandse  
klimatologische begrippen — utopie gratis  
ten deel vallen?

Foto's K.L.M.



oktober a.s.) blijkt, dat Uw slagzin de beste, de meest geschikte en de meest bruikbare voor Shell Nederland Chemie is, ontvangt U als hoofdprijs:

## EEN ITE-REIS

VOOR TWEE PERSONEN

## NAAR EEN ZONNIG LAND

TOT EEN MAXIMUM  
VAN DUIZEND GULDEN,  
WANNEER EN WAARHEEN  
U MAAR WILT.

De jury kan voorts twee premies, nl. één ter waarde van f 100,— en één ter waarde van f 50,— beschikbaar stellen voor die ingezonden slagzinnen, die naar haar mening de kwaliteit van de slagzin van de hoofdprijs-winnaar benaderen.

Bij inlevering van Uw ingevulde slagzinformulier (nadere inlichtingen daaromtrent vindt U hieronder) ontvangt U als tegenprestatie voor Uw eerste moeite een aardige attentie (natuurlijk een produkt, dat van een Shell-grondstof is vervaardigd!), dat U in Uw vakantie ongetwijfeld goed zult kunnen gebruiken.

*Aan de slag dus! Veel succes toegewenst!*

WEET U EEN  
GOEDE  
SLAGZIN ?

Hoe moeten zij die werkzaam zijn of waren bij  
Shell Tankers N.V. hun slagzin inleveren?

WEET U EEN  
GOEDE  
SLAGZIN ?

Voor de inlevering der slagzinnen is een formulier ontworpen. Aan elk onzer schepen is een aantal formulieren gezonden, dat gebaseerd is op het aantal Nederlandse opvarenden. Bovendien ontvangen alle met verlof zijnde vlootofficieren en de gepensioneerden (via de C.N.O.O.K.S.) een exemplaar van het formulier, dat tevens aan alle kantoor-employés is uitgereikt. Alleen met dit formulier (dus niet op een stukje privé-postpapier, briefkaart of iets dergelijks) kunt U de door U gevonden slagzin inleveren.

Wanneer U het formulier hebt ingevuld en ondertekend, neemt U een enveloppe, waarop U links onderaan Uw naam en in de linkerbovenhoek het motto „SHELL CHEMIE-SLAGZIN” vermeldt, met dien verstande dat:

Nederlandse opvarenden van onze vloot onder hun naam hun rang en de naam van het schip waarop zij dienstdoen vermelden, en verlofgangers en gepensioneerden onder hun naam respectievelijk „Gep. Vloot” of „Vlg. Vloot” vermelden, en vervolgens hun volledige adres.

Leden van het kantoorpersoneel dienen links onderaan op de enveloppe achtereenvolgens te vermelden hun naam, de naam van de Maatschappij en de afdeling/sectie waar zij werkzaam zijn.

Ten overvloede is een en ander ook op de respectieve formulieren aangegeven. Alle formulieren dienen uiterlijk 8 oktober a.s. in *gesloten enveloppe* in ons bezit te zijn.

De enveloppen moeten worden ingeleverd bij de sectie P.R. (Shell-Gebouw, kamer 3.31) of gezonden worden aan Shell Tankers N.V. - P.R., Postbus 874, Rotterdam; voornoemde sectie zal voor *ongeopende doorzending* aan Shell Nederland Chemie N.V. zorgdragen.

Zoals hiervóór reeds vermeld, wordt het feit dat U de moeite hebt genomen een slagzin in te zenden, door Shell Nederland Chemie N.V. met een kleine attentie gehonoreerd. Mocht U na inlevering van Uw eerste slagzin weer een slagzin (een nóg betere) te binnen schieten, dan kunt U gerust nog eens aan de actie deelnemen. Een formulier hiervoor wordt U op aanvraag gaarne toegezonden.

## REGLEMENT VAN DEELNAME

1. Aan de slagzinactie kunnen deelnemen in dienst zijnde en gepensioneerde personeelsleden van de Nederlandse maatschappijen van de Koninklijke Shell Groep.
2. Iedere inzender mag méér dan één slagzin inzenden.
3. Inzending van een slagzin kan uitsluitend middels het daarvoor bestemde formulier plaatsvinden.
4. Door deelname wordt de ingezonden slagzin het eigendom van Shell Nederland Chemie N.V.
5. Het ingevulde formulier moet in een gesloten enveloppe worden ingeleverd. Voor adressering en wijze van inlevering verwijzen wij U naar de op deze pagina vermelde richtlijnen.
6. Iedere inzender ontvangt een attentie. De jury kan de naar haar mening beste en meest geschikte slagzinnen honoreren met een hoofdprijs van f 1000,— of met een der premies van f 100,— en f 50,—.
7. De jury zal worden gevormd door een commissie onder voorzitterschap van Ir. E. J. G. Toxopeüs, directeur van Shell Nederland Chemie N.V.
8. De termijn waarin de ingevulde formulieren bij Shell Nederland Chemie N.V. moeten worden ingeleverd, vervalt op 10 oktober 1963. De inzendingen moeten dus uiterlijk 8 oktober a.s. in het bezit zijn van Shell Tankers N.V. De jury neemt haar beslissing vóór 1 november 1963. In het a.s. novembernummer van „Tussen Schip en Ka” wordt de uitslag bekendgemaakt.
9. Over de uitslag van deze slagzinactie zal niet kunnen worden gecorrespondeerd.



## PERNIS-NOCTURNE

Een stevige zuid-westenwind komt aanwaaien over de Zuidhollandse eilanden en drijft de rook, die uit vele schoorstenen opstijgt, in grillige strepen recht voor zich uit de rivier over.

Het is avond en duizenden, neen tienduizenden lichtjes wekken de indruk dat we neerzien op een grote stad.

Maar het aantal mensen dat deze stad bevolkt, is niet in verhouding tot de indruk die gewekt wordt. We staan namelijk op het dakterras van het hoofdkantoor te Pernis en kijken uit over de omliggende terreinen op de voorgrond de Shell-raffinaderij en verder weg nog wat „klein grut” rond de derde petroleumhaven en in het Botlek-gebied. Meer naar links zien we de dorpen Spijkenisse en Hoogvliet, dit laatste met als middelpunt het nieuwe winkelcentrum, badend in een zee van helwitte TL-verlichting.

De raffinaderij biedt een dynamische aanblik en het is met tegenzin dat we het dakterras verlaten om met de lift naar beneden te gaan, waar de bus op ons wacht om ons huiswaarts te voeren.

Dit uitzicht was een waardig sluitstuk van de op 10 mei jl. gehouden „interlokale personeelsexcursie” naar Pernis, waar 27 „man” (waaronder 16 dames) van Shell Verkoop uit Den Haag, één van de N.A.M. en vier van Shell Tankers aan deelnamen.

Om kwart voor zes werden we door de Hagenaars met de bus op het Hofplein afgehaald en arriveerden tegen zevenen bij Poort I.

De ontvangst was keurig verzorgd; de koffie stond klaar en met behulp van kaarten, een maquette en een film werden we door de heer D. R. J. Baron van Lynden, die ook de rondleiding verzorgde, vast wegwijs gemaakt.

Vervolgens een koele dronk, waarna we aan de „kruis”-tocht over het terrein begonnen. We konden constateren dat de Vivipara, die om 16.00 uur bij De Hoek werd verwacht, op tijd was binnengekomen, want die was juist afgemeerd op steiger 3. De „vlam” was kennelijk in vol bedrijf: de wind speelde een grillig spel met de laaiende vuurzee hoog boven ons. Wat verder stonden nog twee fakkels, maar die wekten in verhouding de indruk van het waakvlammetje van de geiser thuis.

Langs de smeëroliefabriek, vatenfabriek, cokes-calcineerfabriek en velerlei andere installaties kwamen we op het terrein van Shell Nederland Chemie N.V., waar vele produkten werden opgenoemd die aldaar worden vervaardigd en waarin T-pol en Epikote voor de meesten de bekendste klanken waren.

Vervolgens staken we de weg over, kwamen bij de 2e petroleumhaven terecht en reden o.a. langs de rubberfabriek.

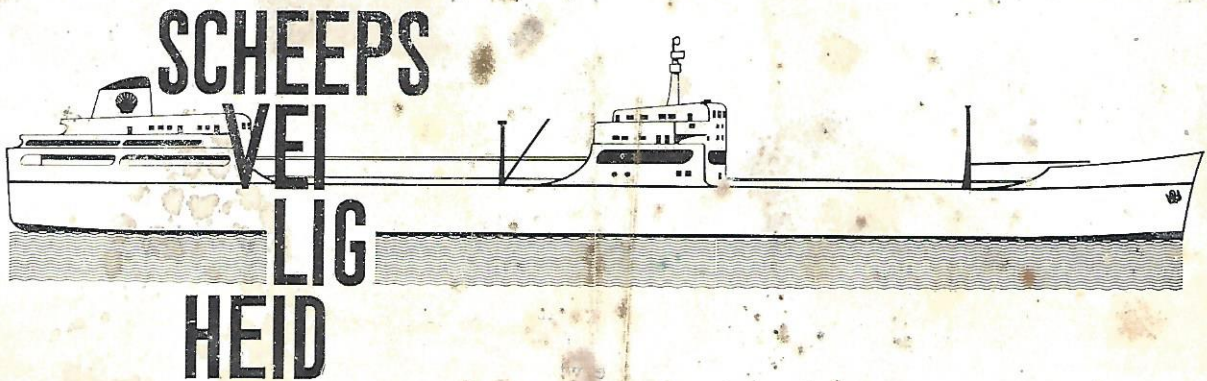
Tussen de bedrijven door bezochten we één van de beide catcrackers en na de rondwandeling over het bijbehorende complex, langs een wirwar van buizen, kolommen, afsluiters en brullende dieselmotoren, belandden we in de controlekamer, waar we geconfronteerd werden met honderden knoppen, hendels, meters en lichtjes. Weliswaar stond overal een aanduiding bij, maar als leek kun je slechts gissen naar de betekenis van bv. een „B.B.-splitter”. Als anticlimax was er ook nog een glazen bak met water, waarin enige goudvissen zich, amechtig happend, schijnbaar doelloos voortbewogen.

Het slot van de excursie hebben we reeds vermeld, maar vóór we in de bus stapten, werd namens allen door een

der deelnemers een blijk van waardering aan onze gids aangeboden en daarbij dank voor het gebodene uitgesproken.

Hierbij werd opgemerkt dat de dames wellicht iets „geraffineerder” waren geworden, de heren misschien

waren „gekraakt”, maar dat ieder ongetwijfeld voldaan huiswaarts keerde met een zeker gevoel van trots zich in zijn dagelijks werk o.a. geruggesteund te weten door een dergelijke machtige installatie, die een nadere kennismaking meer dan waard is.



Deze maand brengen wij U onderstaande veiligheidspuzzel. Oplossingen kunnen tot uiterlijk 1 oktober a.s. worden ingezonden bij sectie S.V.

Onder de inzenders van goede oplossingen zullen 3 prijzen verloot worden. De uitslag zal worden bekend gemaakt in het a.s. oktober-nummer van „Tussen Schip en Ka”.

Wij vestigen er de aandacht op dat deze puzzel alleen bestemd is voor het Vlootpersoneel.

Onderstaande 9 woorden moeten in de gegeven volgorde zodanig onder elkaar geplaatst worden, dat verticaal 2 woorden van uitrustingsstukken ontstaan, die met het oog op de veiligheid in uitstekende conditie dienen te zijn.

SCHOEISEL - ASBESTPAK - VUURHAARD  
BRANDSLANG - VANGLIJN - SLOEPENROL  
PYRENE - GASVRIJCERTIFICAAT - SPLINTER

### Voor onze schakers

*Oplossing probleem no. 30:*

1. Tf3 Lc6 (Le4, Lf3, Lc4, Lb3, La2)
2. Pc8 (Le4, Kh6, Df4, Tf1, Te3)

*Oplossing probleem no. 31:*

1. Pe7 (b3, c3, Ke5)
2. Kb6 (Kb5, Kd6, f4).

PROBLEEM NO. 32:

*Wit:* Ka1, Df8, Td4, Ld3, Lg1, Pa4, Pg7, pi. c6, d7, e6, f6, f7, g5 en h3

*Zwart:* Ke5, Ta8, Th8, pi. a2, d5, d6, g2.

Wit geeft in 3 zetten mat.

PROBLEEM NO. 33:

*Wit:* Kb4, Le4, pi. b6

*Zwart:* Kd6, Lb7, Pd7, pi. c7.

Helpmat in drie zetten. Zwart begint.

In een helpmat geldt: zwart helpt wit zwart mat te zetten.

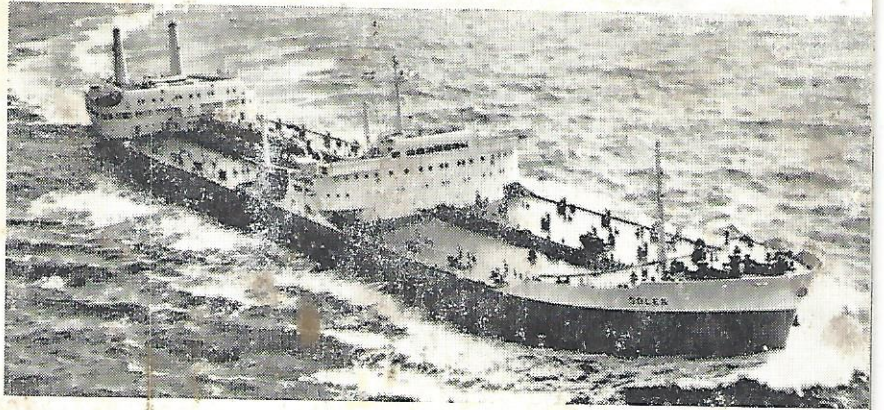
Sinds 16 juli 1962 stond het losrecord in Shell Europoort op naam van ons s.s. „SEPIA”, dat op die datum zijn lading van ruim 66.000 ton aardolie met een gemiddelde van 5.327 ton per uur loste.

Dit record is thans door het s.s. „SOLEN” van Shell Tankers Ltd. gebroken!

De „SOLEN” zag namelijk kans op 30 mei jl. haar lading van ruim 65.000 ton Kirkuk aardolie met een gemiddelde van 5.427 ton per uur te lossen.

Een ereloot aan de „SOLEN”, voor deze bijzondere prestatie!

Ons chauvinisme doet ons hopen dat wij binnenkort weer een Nederlandse Shell-tanker recordhoudster zullen kunnen noemen.



## vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-4 t/m 15-5-63)

### GEHUWD :

- 23.4: C. N. P. M. van Koningsbruggen, 3e stm., met Mej. J. A. C. Mul;  
 24.4: W. J. Quirijns, 4e wtk., met Mej. E. Cové;  
 27.4: A. R. F. van der Steen, 4e wtk., met Mej. J. Cox;  
 1.5: H. van Rossum, 4e wtk., met Mej. W. van Eeuwijk;  
 14.5: J. Ommering, 5e wtk., met Mej. M. Dijkshoorn;  
 17.5: J. van Hoepen, 4e wtk., met Mej. A. Bakker.

### GEBOREN :

- 6.4: Eric Edward, zoon van K. F. Neher, 2e wtk., en Mevr. E. Neher-Smith;  
 20.4: Ronakius Cornelis, zoon van C. P. de Waard, 4e wtk., en Mevr. A. M. de Waard-Vreeker;  
 24.4: Jan Dirk, zoon van A. van der Hoof, 4e wtk., en Mevr. C. W. E. van der Hooft-van den Berge;  
 7.5: Leonard Jan, zoon van L. Becker, 3e stm., en Mevr. J. Becker-ten Kampé;  
 12.5: Elisabeth Laurina, dochter van J. Wielart, 4e wtk., en Mevr. J. C. Wielart-Schout.

### MET VERLOF :

- Gezagt.: J. W. G. van der Horst, A. C. van Gent, P. A. Kooloos, H. A. Muis, P. C. D. Sandee, H. A. H. Hylkema, J. J. Schouten;  
 1e stl.: F. A. de Kaart, P. B. Hibma, S. Harders, J. van der Velden, F. Minkels;  
 2e stl.: P. J. Bakker, E. van de Pol, A. Admiraal, J. van der Zouwen, A. J. de Ronde, P. K. van Kranen;  
 3e stl.: G. R. M. Stein du Pré, G. W. Bouma, J. G. de Ruiter, W. Bosma, L. Becker, L. B. A. van Bruinnesse, J. C. Nelisse, H. Looman, H. Steenstra, F. X. C. van Collenburg;  
 4e stl.: H. C. Jansen, P. H. van der Ham, J. W. Lod-

wijkx, A. J. Both, L. A. Veer, P. Puijpe, F. J. W. Koopman;

Hfd.wtk.: H. Edens Sr.; M. H. Holtslag, J. P. Hase-nack, J. M. Nobels;

2e wtk.: J. P. M. de Leeuw, W. J. van der Hoek, J. van Duuren, J. D. Donken, H. Blaauw, F. J. van der Velden;

3e wtk.: J. Swagers, A. de Coninck, P. A. Groenberg, H. de Jong, J. W. van Wegen;

4e wtk.: J. van Hoepen, J. L. Zieck, A. P. van Burgh, F. C. de Winter, N. J. Doorn, S. Warmenhoven, C. de Witte, P. R. Bender, J. Blok, C. J. van der Ent;

5e wtk.: A. G. P. Jansen, F. Fresow, H. van Buel, J. C. J. Walraven, K. L. J. Aartssen, J. Truijens, A. Bakelaar, A. F. Sundquest, R. E. Janssen, F. Koorn.

### IN NEDERLAND AANGEKOMEN :

Bootslieden: J. Westeneng, H. C. den Daas, P. H. A. v. d. Putten, G. v. Delft, C. de Vet, A. Gonlag;

Voorlieden: C. Noordijk, C. Brandenburg, B. Siermans, L. v. d. Wel, J. J. Koop, J. Brobbel;

1e pomplieden/bankw.: R. W. H. Tadema, C. Voorspuy, A. de Ligt, C. P. J. Maas;

2e pomplieden/bankw.: P. Westdijk, J. Pardaans, P. Niezing, C. Stolk, J. H. Wedemeijer;

Bankwerkers: A. C. v. d. Gaarden, G. Denekamp, G. M. Ras, J. Punt, J. P. Schoenmaker;

Chef-hofmeesters: H. B. Hulspas, L. Deynen, J. M. Maaskant;

Chef-koks: D. v. d. Lugt, A. M. Heeringa, P. C. Bergmans.

### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN .

*m.s. Abida*: 1e stm. W. Th. Spier, 2e wtk. N. J. S. Weel, bootsman M. J. v. d. Neut, voorman M. Groen, 1e pompman/bankwerker A. Heyndijk, 2e pompman/bankwerker A. C. Seriese, chef-hofmeester J. Kooi, chef-kok D. J. Bouman;

*m.s. Acila:* 3e stm. C. P. Donken;  
*m.s. Acteon:* 11.stm. E. A. van den Berg;  
*s.s. Arca:* bootsman C. Poot;  
*s.s. Atys:* 1e stm. P. Buisman, 3e stm. A. L. A. M. Wilmering, 4e stm. J. H. L. van Veghel, hfd.wtk. S. Ham, 4e wtk. H. van Rossum;  
*m.s. Camitia:* 5e wtk. R. Flederus;  
*s.s. Kalydon:* Gezagv.: L. van den Ende, 1e stm. H. A. Schelvis, 2e stm. D. M. Mos, 3e stm. W. Schmidt, 4e stm. J. J. H. M. Ruigrok, hfd.wtk. H. J. Melse, 5e wtk. L. J. M. Verhaegh;  
*s.s. Kara:* Gezagv. H. E. Glansbeek, 3e stm. J. H. F. Franken, 2e wtk. P. J. Engelsma, 3e wtk. A. J. G. Weitzel;  
*s.s. Katelaysia:* Gezagv. G. P. Paulussen, 3e wtk. O. K. Nicolai, voorman L. v. d. Wel, bankwerker C. J. van Balen;  
*s.s. Kenia:* 2e stm. W. Welbie, 3e stm. A. G. de Grooth, 3e wtk. J. A. Klem, chef-hofmeester C. Boogaarts;  
*s.s. Kermia:* 5e wtk. J. Prinsze;  
*s.s. Khasiella:* 4e wtk. J. D. B. Ewers, bootsman J. Westenberg, voorman C. Noordijk, 1e pompman/bankwerker J. M. Mes, 2e pompman/bankwerker A. Brouwer, bankwerker L. A. T. Blankemeyer, chef-hofmeester A. A. Turkenburg, chef-kok W. F. H. v. d. Moezel;  
*s.s. Kopionella:* 2e stm. N. A. Jager, 3e stm. W. Roelaar, hfd.wtk. J. van Bon, wnd. 2e wtk. L. J. van Onselen;  
*s.s. Koratia:* 3e wtk. P. L. Bessem;  
*s.s. Korenia:* Gezagv. H. J. Roncken, 3e stm. C. C. Bicker, 2e wtk. H. W. Bosman, 3e wtk. C. J. Vermeulen, 3e wtk. S. Straub, 4e wtk. M. van der Meer, bootsman P. de Maat, voorman H. van der Meer, 1e pompman/bankwerker B. S. Roos, 2e pompman/bankwerker K. H. Baven, bankwerker C. G. J. v. 't Zelfde, chef-hofmeester C. N. M. v. d. Werf, chef-kok J. N. Krans;  
*s.s. Kosmatella:* hfd.wtk. W. Balvers;  
*s.s. Krebsia:* bootsman H. J. A. Savonije, voorman H. v. d. Doel, 1e pompman/bankwerker P. J. Timmers, 2e pompman/bankwerker M. v. d. Kruk, bankwerker D. Bakker, chef-hofmeester P. S. L. Donders, chef-kok P. J. M. v. d. Ende;  
*s.s. Kryptos:* 1e stm. B. de Boer, 2e stm. J. Vaandrager, 3e stm. O. A. van Druten, hfd.wtk. F. M. Ruizenaar, 3e wtk. T. C. F. Bijkerk, 3e wtk. B. Veldhuis;  
*s.s. Kylin:* Gezagv. H. Faber, 1e stm. C. E. van 't Woudt, wnd. 2e stm. A. P. J. Ham, 3e stm. N. Venendaal, 4e stm. B. R. Hoyer, 2e wtk. N. W. Groen, 3e wtk. M. P. Bekkens;  
*s.s. Onoba:* 1e stm. M. G. C. Geerarts, 4e stm. J. Mieras, 2e wtk. R. Romijn, 5e wtk. W. H. Nieman;  
*s.s. Ondina:* Gezagv. J. Niessink;  
*s.s. Philine:* 1e stm. F. Menninga, 3e stm. L. J. Hirs, 4e wtk. J. Schrale;

*s.s. Sepia:* hfd.wtk. K. Toereppel;  
*s.s. Viana:* Gezagv. A. Verkerk;  
*s.s. Videna:* Gezagv. G. Hoving, 3e stm. B. Ritman, 5e wtk. J. J. L. Geërink;  
*s.s. Vivipara:* 5e wtk. J. H. Th. van Schaik;  
*s.s. Zaria:* Gezagv. H. den Ouden, 2e stm. P. J. P. Siebesma, hfd.wtk. D. P. Koudenburg.

#### IN DIENST GETREDEN :

5e wtk.: H. Doff;  
 1e pompman/bankwerker: G. van Beek.

#### UIT DIENST GETREDEN :

11.stl.: R. C. van der Eijl, A. J. Floresse;  
 3e stm.: T. de Lijster;  
 4e wtk.: J. Welleman;  
 1e pomplieden/bankw.: J. M. Koole, P. M. A. Bierman;  
 2e pompman/bankw.: A. J. Vrolijk;  
 bankwerker: N. L. Sikkens;  
 chef-hofmeesters: J. P. v. d. Mey, B. M. van Oorschot;  
 chef-kok: J. Vink.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S :

1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. S. Noordenbos, W. O. Kooi, 3e stm. W. Roselaar;  
 1e stm. G.H.V.: 2e stl. J. Vaandrager, J. Klein Roseboom;  
 2e stm. G.H.V.: 3e stl. B. Ritman, J. H. F. Franken;  
 „C“-Th.: 2e wtk. N. W. Groen, R. W. H. Buitenrust Hettema, 3e wtk. A. J. G. Weitzel.

#### AANGESTELD ALS :

4e stm.: B. R. Hoyer;  
 bootsman: P. de Maat, T. H. van Vlijmen;  
 voorman d.m.: H. v. d. Doel, M. Groen;  
 1e pompman/bankw.: J. M. Mes, B. S. Roos;  
 2e pompman/bankw.: A. Brouwer, K. H. Baven;  
 chef-hofmeester: C. N. M. v. d. Werf, D. v. d. Lugt;  
 chef-kok: P. J. M. v. d. Ende, J. N. Krans, J. de Vos.

## mutaties walpersoneel

(in de periode 16-4 t/m 15-5 1963)

#### IN DIENST :

1.5: Mej. R. Vrede - sectie C.C.

#### UIT DIENST :

1.5: A. Slot - sectie S.L.

#### GEHUWD :

25.4: Mej. A. C. K. van Lelieveld - sectie B.H. - met de heer J. C. van Lieburg

#### GEBOREN :

23.4: Rolf, zoon van W. N. Wouters - sectie C.C. - en Mevrouw M. W. Wouters-Ouwerkerk  
 8.5: Tine, dochter van J. M. van Duijn - sectie S.G. - en Mevrouw H. G. van Duijn-Pistor.