



tussen schip en ka

TWEEDE JAARGANG

No. 1 — SEPT. 1962

Maandblad

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

Netten drogen onder palmen op Malakka, foto mr. P. C. Hogan



**AFSCHEID
KAPITEIN
G. VAN
TONGEREN**

Kapitein Van Tongeren met zijn gezin en de heer L. F. van den Belt tijdens de toespraak van kapitein H. Bakker.



Op 27 juli jl. waren de naaste collega's van kapitein Van Tongeren bijeengekomen in de kamer van sectie ND om afscheid van hem te nemen in verband met zijn pensionering.

Bescheiden als hij is, had hij de wens te kennen gegeven dat dit afscheid zou plaatsvinden in de kleine kring van de collega's met wie hij de laatste jaren dagelijks had samengewerkt, en niet voor het front van ons voltallig personeel.

Had hij echter in het laatste toegestemd, dan had hij ervan verzekerd kunnen zijn dat de lunchkamer tot de laatste plaats bezet zou zijn geweest, want allen die deze sympathieke persoonlijkheid, die altijd voor iedereen klaar stond, hadden leren kennen, droegen hem een warm hart toe.

Na door de heer Larive te zijn ontvangen, begaf kapitein Van Tongeren zich, vergezeld door zijn echtgenote en zijn drie zoons, naar zijn „oude kamer”, begeleid door de heer L. F. van den Belt, chef van de afdeling Scheepsexploitatie en kapitein H. Bakker, chef van de sectie Nautische Dienst, waar laatstgenoemde het woord nam.

Kapitein Bakker schetste in het kort de loopbaan van kapitein Van Tongeren — die op Oudejaarsdag 1935 bij de C.S.M. aanving —, waarna hij vervolgde: „Veel zou er van Uw belevenissen uit die jaren te vertellen zijn. Veel heb ik over U gelezen in Uw dossier. In alle rapporten kom ik tegen: ijverig, plichtsgetrouw, bescheiden, eerlijk en loyaal. Een opmerking sloeg bij mij in het bijzonder in. Ik las namelijk: „always trying to get to the bottom of things”. Zolang ik U ken en na alles wat ik over U gelezen heb, moet dit altijd zo geweest zijn.

U was een voorbeeld van een harde werker, met altijd het belang van de Maatschappij voor ogen, zonder op de voorgrond te willen treden; een voorbeeld voor Uw ondergeschikten. Maar tevens ook altijd menselijk, met begrip voor de moeilijkheden van anderen. Het duidelijkste bewijs hiervan is wel dat overal waar U kwam, U vrienden maakte.” Na ook Mevrouw Van Tongeren in de hulde aan haar echtgenoot te hebben betrokken voor de steun die zij steeds voor hem geweest is bij het uitvoeren van zijn taak „die hem vaak 's avonds en vroeger ook 's nachts tot werken riep”, bood kapitein Bakker, mede namens de collega's van afdeling SE, aan kapitein Van Tongeren een kijker en een boekwerk aan, terwijl ook Mevrouw Van Tongeren niet werd vergeten.

Tot slot sprak kapitein Van Tongeren een kort en hartelijk dankwoord uit.

Wij sluiten ons geheel aan bij de woorden waarmee kapitein Bakker zijn toespraak besloot: „Kapitein Van Tongeren, Mevrouw Van Tongeren, namens ons allen spreek ik de wens uit dat U nog vele jaren van voorspoed zult hebben te zamen met Uw gezin, en ik hoop, kapitein Van Tongeren, dat U de rust zult vinden die U zo zeer verdiend hebt en die wij U van harte toewensen.”

Met zijn zojuist verworven kijker ziet kapitein Van Tongeren de toekomst met vertrouwen tegemoet.



INTRODUCTIE-BIJEENKOMSTEN

van aspirant-leerling-
stuurlieden en -werktuig-
kundigen in het Shell-
Gebouw op 24 en 26
juli 1962

Wanneer een jonge man naar zee gaat en voor het eerst voor langere of kortere tijd achter de horizon van het ouderlijk huis verdwijnt, is dit een belangrijke stap, die zijn verdere leven bepaalt.

Er gaat een nieuwe wereld voor hem open, een wereld die hem niet in de watten legt en hem allerm minst door de ouderlijke rose bril beziet, een wereld die hij „op eigen benen” tegemoet treedt, met meer realiteitszin en minder illusies dan een vorige generatie, maar toch vast besloten de in de toekomst schemerende vier strepen te halen.

De Maatschappij voelt het als haar taak deze jongelui bij hun stap over de drempel een leidraad te geven, niet alleen ten aanzien van het werk dat hun wacht, maar ook en vooral ten aanzien van hun houding, gedragingen en leefwijze, zowel aan boord als aan de wal, kort gezegd hun een vaderlijke raad mee te geven in hun nieuw-begonnen leven als zeeman.

Zij heeft daarom de 48 jongens die binnenkort als leerling-stuurman en -werktuigkundige bij ons in dienst zullen treden, in twee groepen in het Shell-Gebouw ontvangen, waar zij achtereenvolgens werden toegesproken door Ir. A. Oosterveld, chef van de afdeling Personeelsbeheer, onze bedrijfsarts W. de Loos en kapitein J. Boersma, chef van de sectie Recruitering en Cursussen.



De toespraken, die het karakter van een persoonlijk gesprek droegen, werden onder grote aandacht beluisterd en van de gelegenheid om na afloop vragen te stellen werd gretig gebruik gemaakt. Gevoeglijk kan worden geconstateerd dat dit initiatief van de Maatschappij op hoge prijs werd gesteld, en wij zijn ervan overtuigd dat dit zijn uitwerking in het belang van de betrokkenen en dus uiteindelijk ook in het belang van de Maatschappij niet zal missen.

BOVEN:
*Overzicht van „het geboor”. Op de
voorgond kapitein J. C. M. Jansen,
chef van de sub-afdeling
Vlootpersoneel.*

LINKS:
Ir. A. Oosterveld aan het woord.

zestig
jaar
geleden

Tewaterlating van het

S.S. „J. B. AUG. KESSLER”

Op 11 september jl. was het zestig jaar geleden dat het s.s. „J. B. AUG. KESSLER”, dat onder bouwnummer 185 bij de Maatschappij voor Scheeps- en Werktuigbouw „Fijenoord” te Rotterdam in aanbouw was, te water werd gelaten.

De tewaterlating werd verricht door de weduwe van de heer J. B. Aug. Kessler, Mevrouw M. J. J. Kessler-de Lange.

Het was een goede gedachte van de toenmalige Directie van de „N.V. Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië” te Den Haag (de huidige N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij), dit eerste tank-schip dat zij in Nederland liet bouwen, te noemen naar haar grote pionier, onder wiens bezielende leiding deze Maatschappij de moeilijke beginjaren van haar bestaan glansrijk had doorstaan.

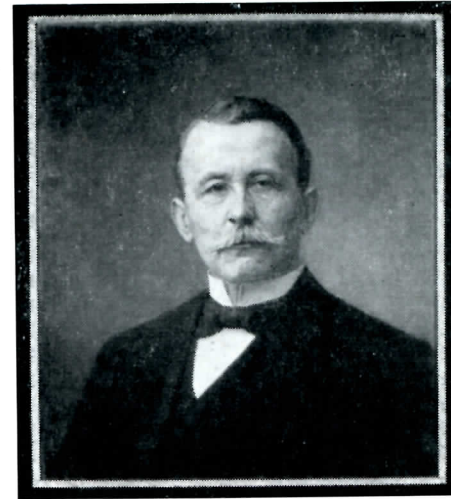
Toen na de succesvolle strijd, die hij op alle fronten met inzet van zijn gehele persoonlijkheid had gevoerd, een betere tijd aanbrak die een periode van ongekende bloei zou inluiden, begaven hem zijn krachten; hij overleed, slechts 46 jaar oud, op 14 december 1900.

Zijn zoon, Ir. J. B. Aug. Kessler, die aan het eind van 1923 tot mede-Directeur van de „Koninklijke” werd benoemd, was van 1947 tot 1949 Directeur-Generaal van deze Maatschappij, en daarna, tot 1961, voorzitter van de Raad van Commissarissen.

In het mei 1961-nummer van „Wilton-Fijenoord Nieuws”, dat een artikel aan het s.s. „J. B. Aug. Kessler” wijdde, lezen wij dat in het bestek voor dit „stalen spardek schroef-stoomschip” de volgende afmetingen worden genoemd; ter vergelijking plaatsen wij de afmetingen van de „Sepia” eronder:

<i>s.s. „J. B. Aug. Kessler”</i>	
<i>draagvermogen 6.565 ton</i>	
lengte tussen de loodlijnen	375 Eng. voet
breedte op buitenkant spanten	50 id.
holte tot spardek	23 id.

<i>s.s. „Sepia”</i>	
<i>draagvermogen 67.120 ton</i>	
lengte tussen de loodlijnen	775 Eng. voet
breedte op buitenkant spanten	112 id.
holte tot bovendek	57 id.



J. B. AUG. KESSLER

Voorts vermeldt het bestek:

„Het schip zal op een diepgang, gelijklastig, van 23'-6" dragen 6000 ton petroleum in bulk, berekend tegen 45 kub. Eng. voet per ton in 5 dwarsscheepse ruimen en vierhonderd ton petroleumresidu in 2 residu-bunkers boven de gewoonlijke uitrusting voor een zeereis.

Bovengenoemde afmetingen zijn overeengekomen zonde de bouwmeesters te ontheffen van hunne verantwoordelijkheid voor gegarandeerd laadgewicht van 6000 ton tegen 1016 kg.”

Bij de Algemene Omschrijving treft men de volgende interessante opmerkingen aan:

„Het schip te bouwen als spardek stoomschip, met rechten steven en elliptisch hek, met kimkielen wanneer gewenst van goedgekeurde vorm en zwaarte. Het schip zal 3 stalen masten varen, als schooner getuigd, volgens een goed te keuren tuigplan.”

En na diverse opmerkingen over de indeling van dit schip:

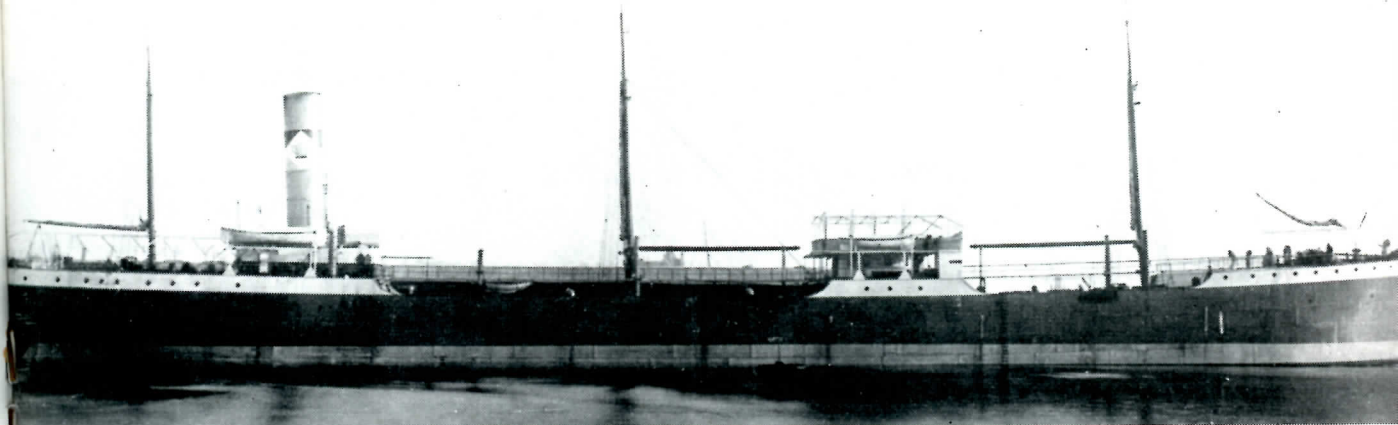
„Mochten in dit bestek of in het machine-bestek eenige zaken zijn vergeten, die kunnen geacht worden te behoren tot de uitrusting van een schip dezer klasse, dan zullen zij door den aannemer worden bijgeleverd, zonde bijbetaling.”

Een indruk van de salon, die wat stijl betreft wel wat afweek van de moderne opvattingen in de tegenwoordige schepen, krijgt men uit de volgende specificatie:

„De salon te betimmeren in hardhout, gepolitoerd met nette ornamentering, smaakvol ingericht, tot tevredenheid van de Maatschappij.

Tafels van mahoniehout met slingerlatten compleet sofa's gedekt met losse kussens, bekleed met rood trijsgelvuld met paardenhaar, draaistoelen, buffetten met marmere bladen, vergulde spiegel, 8-daagse klok, baremeter, boekenkast, smaakvolle slingerlamp en tafelkleeden, medicijnkast met laden en flesschen.

Twee stel overtrekken voor kussens en banken.”



De in die tijd gebruikelijke sanitaire voorzieningen voor een groot schip als de „J. B. Aug. Kessler”, vindt men in het hoofdstuk „W.C. en Baden”:

„Bad en W.C. voor kapitein en dito bij supercargo's hut in elegante stijl. Bad, W.C. en waterbak voor officieren en machinisten onder campagne, mandiebad met W.C. voor onderofficieren vooruit onder bak.

De W.C.'s van goed te keuren merk, brillen van mahonie.

Doorspoel-gelegenheid voor elk bad, gegoten ijzeren bochten met koperen kleppen tegen scheepshuid.

Alle baden ingericht om het water met stoom te verwarmen.

Waschhok met mandiebak, privaat en waterbak voor het volk vooruit.

Alle watervulkisten te vullen door leiding van Sanitary-pomp.

Vloeren in badkamers en W.C.'s met tegels in cement, teakhouten roosters en de nodige kleine benodigdheden.”

Van de machinespecificatie (18 bladzijden, waarvan vijf en een half een specificatie van waarloze delen bevatten), luidden de algemene bepalingen:

„Een triple compound stoommachine met 3 krukken en oppervlak condensor. Schuiven met schaarbeweging met afzonderlijke inrichting om de 3 scharen onafhankelijk van elkaar te kunnen optrekken.

Lucht-, circulatie-, voeding- en lenspompen te bewegen vanaf het kruishoofd der H.D. of M.D. cilinder; alle bewegende deelen verstelbaar te maken.

Middellijn van den H.D. cilinder 24 $\frac{1}{4}$ ”

Middellijn van den M.D. cilinder 40 ”

Middellijn van den L.D. cilinder 68 ”

Slag 45 ”

De machine moet met 69 tot 75 omwentelingen gedurende zes achtereenvolgende uren bij een keteloverdruk van 160 lbs. en opgetrokken schaar 1400 IPK en bij 180 lbs. keteldruk, terwijl met petroleum-residu wordt gestookt, met 72 tot 78 omwentelingen gedurende zes

achtereenvolgende uren 1600 IPK kunnen ontwikkelen.”

Op 3 december 1902 werd op de Noordzee een proeftocht gehouden, waarna de overdracht van de tanker plaats vond.

Tijdens de eerste wereldoorlog is de „J. B. Aug. Kessler” ternauwernood aan ondergang ontkomen. Op 23 maart 1917 was het schip in konvooi op weg van Le Havre naar Cardiff toen het door een vijandelijke torpedo in de machinekamer werd getroffen. Op 2 plaatsen ontstond brand in het schip, waarbij het een gelukkige omstandigheid mag heten dat de „J. B. Aug. Kessler” in ballast voer.

Bij de ontploffing werden 6 opvarenden, leden van het machinekamerpersoneel, onder wie 4 Chinezen, gedood. De gezagvoerder, kapitein F. van der Biessen, zag zich genoodzaakt order te geven in de boten te gaan. Bij ruwe zee en in bittere koude staken de opvarenden in twee sloepen van het schip af.

De sloep waarin kapitein Van der Biessen het bevel voerde, zette direct koers naar de Engelse zuidkust en nog diezelfde dag liep de sloep de haven van Dartmouth binnen. Een deel van de inzittenden moest in een hospitaal worden opgenomen, zó had men van de koude en het overkomende water te lijden gehad.

De tweede sloep die onder bevel van de eerste stuurman stond, werd in de middag van dezelfde dag opgepikt door een Brits patrouillevaartuig dat de schipbreukelingen aan boord nam en de volgende dag in Plymouth aan wal bracht.

Achteraf bleek dat de tanker was blijven drijven. Britse sleepboten pikten het wrak op en brachten het twee dagen later te Plymouth binnen. De bemanning van de „J. B. Aug. Kessler” keerde naar Nederland terug.

Na de wapenstilstand werd de „J. B. Aug. Kessler”, die door de Britse regering in beslag was genomen, aan de rederij teruggegeven.

Het schip is nadien tot 1936 in bedrijf geweest, waarna het op de, voor een tankschip respectabele, leeftijd van 34 jaar voor sloep naar Japan werd verkocht.

DE „ACILA” REDDE TWEE OPVARENDEN

van in nood verkerend zeiljacht

Op 15 augustus ontvingen wij het volgende telegram van kapitein A. A. van Ingen, gezagvoerder van ons m.s. „ACILA” :

„To-day, 14th August at 15.30 in fog and heavy gale 8 miles off Quessant, „Acila” passed French yacht „Aloha”, showing distress signals. At 17.30 „Aloha” with one man and wife all taken on board „Acila”. No casualties. „Aloha”, homeport Cherbourg, was sailing from Cherbourg to Arcachon and overtaken by heavy gale. Intention drop yacht and crew Dungeness or Dover 15th. Total delay about 2 hours.”

Een kort en zakelijk bericht, waarachter een klein drama op zee schuil ging, een drama dat, dank zij het tijdig ingrijpen van de „ACILA”, een happy ending kreeg.

De pers, die hun die de zeeën bevaren altijd een warm hart toedraagt, was meteen geïnteresseerd toen haar het verhaal van deze redding ter ore kwam.

Mede aan de hand van nadere gegevens die wij later nog van kapitein Van Ingen ontvingen, publiceerde het *Algemeen Dagblad* in haar editie van 16 augustus jl. het volgende artikel, dat wij onverkort, zij het met een enkele kleine aanvulling, hieronder overnemen:

„Bemanningsleden van de Nederlandse Shell-tanker „ACILA” hebben dinsdagmiddag een kranig staaltje zee-manschap getoond. In het begin van de Atlantische Oceaan hebben zij tijdens stormachtig weer met een reddingboot een vrouw en een man in een jacht gered. Het waren de heer en mevrouw Muller-Dubreuil uit St. Cloud, resp. 33 en 36 jaar oud.

De 18.000 tons tanker ontwaarde dinsdagmiddag om half vier op acht mijl van Quessant het Franse jacht „Aloha”. Deze 25-voets kruiser voerde de vlaggen NC in de mast: het internationale noodsein.

Kapitein A. A. van Ingen bedacht zich niet lang. Hij liet een reddingboot strijken, die onder leiding van de eerste stuurman J. van der Velden koers zette naar het in nood verkerende zeilschip.

De opvarenden van de „Aloha” waren op weg van Cherbourg naar Arcachon. Als tussenhaven hadden zij Brest aangelopen. Toen zij deze haven verlieten was het goed weer.

Ver uit de kust werden zij overvallen door mist en stormachtig weer. Met grote moeite hielden zij het schip in bedwang. De mannen van de „ACILA” troffen twee uitgeputte mensen aan.

De reddingboot nam de „Aloha” op sleeptouw. Met de laadboom werd het jacht op het achterschip van de tanker gezet. De doodvermoede zeilers kwamen met behulp van koffie en cognac weer op verhaal.

Intussen hebben de onverwachte gasten met hun schip de gastvrije Nederlandse tanker weer verlaten. Voor de haven van Dover heeft een boot van de havendienst de „Aloha” overgenomen en behouden binnen gebracht.

Kapitein Van Ingen had er ook voor gezorgd, dat men zich in Frankrijk niet ongerust hoefde te maken. Hij had radio-telefonisch aan Brest gemeld, dat hij zich over mensen en jacht had ontfermd.”

Toen wij kapitein Van Ingen geluk wensten met deze redding, was zijn laconieke antwoord: „Dit is toch niets bijzonders!”.

Een antwoord dat ons weer eens doet beseffen dat wij landrotten, vooral op het gebied van hulpvaardigheid, nog veel van de zeeman kunnen leren!

MUTATIES
DIRECTIE
SHELL TANKERS
N.V.

Onder verwijzing naar onze kennisgeving in het mei 1962-nummer van dit blad delen wij het volgende mede:

De heer L. F. van den Belt zal met ingang van 1 september 1962 wederom worden belast met de leiding van de afdeling P.B.

Ir. A. Oosterveld zal met ingang van dezelfde datum tijdelijk worden belast met de leiding van de afdeling S.E.

VAN SCHOOLKEUKEN NAAR SCHEEPSKOMBUIS

Teneinde de Directrice en een tweetal leraressen van de Rotterdamse Huishoudschool, die een belangrijk aandeel hebben in de opleiding van scheepskoks, de gelegenheid te geven eens met eigen ogen te aanschouwen hoe het in de kombuis van een modern tankschip toegaat, heeft de Directie van onze Maatschappij hun een kustreis met een Nederlandse Groepstanker aangeboden.

Op deze wijze heeft onze Directie hen in staat willen stellen de praktische opleiding te toetsen aan de praktijk aan boord, in het belang van de opleiding en dus uiteindelijk ten bate van alle zeevarenden, die, niet alleen tijdens lange reizen, zich dagelijks bij voorbaat op de „vette hap“ verheugen.

In het Dagblad Scheepvaart van 8 augustus jl. troffen wij hierover onder het hoofd „Leraressen op reis met Shell-tankers“ het volgende bericht aan:

„Zulke reisjes zijn altijd nuttig, omdat je dan later tijdens de cursus kunt aansluiten bij wat je in de praktijk hebt gezien“, zo zei ons dezer dagen mej. J. E. Redeke, directrice van de Rotterdamse Huishoudschool aan de Graaf Florisstraat, toen zij op het punt stond aan boord te stappen van de Shell-tanker „Kara“ voor een tocht naar Noorwegen.

Mej. Redeke treedt bij de examens voor het scheepskokdiploma op als gedelegeerde voor het Nijverheids onderwijs. Bovendien zijn het twee leraressen van „haar“ school, die de kandidaten tijdens de cursus de fijne kneepjes van het koksvak bijbrengen.

Ook deze dames hebben van Shell Tankers N.V. een uitnodiging ontvangen voor een kustreis met één van haar schepen. Mevrouw G. A. de Koning-Biere heeft inmiddels weer voet aan wal gezet in Rotterdam aan een trip met de „Koratia“ naar Kopenhagen. Voor mevrouw W. H. Keppel-Bok ligt een dergelijke reis nog in het verschiet.”

Over de ervaringen die zij tijdens haar tankerreis opdeed, zond Mej. Redeke ons het volgende verslag:

Als je een kustreisje naar Noorwegen gaat meemaken aan boord van de „Kara“ en tijdens de eerste maaltijd wordt deze vraag gesteld, dan aarzel je even. In je monsterboekje staat schrijfster, je hebt een leidende functie bij het onderwijs én je bent gedelegeerde van het N.O. bij de examens voor scheepskok. Knopen tellen gaat niet, daarvoor zijn op dat moment teveel keurig geüniformeerde heren bijeen. Dan red je je eruit met: „laten we zeggen, dat ik hier met vakantie ben!“.

En ja, merkwaardig gauw voel je je ontspannen en zorgeloos, dank zij de atmosfeer aan boord en vooral dank zij de gastvrije wijze, waarop je wensen voorkomen worden. Je wordt op de brug genodigd en je verbaast je over de mate waarin het „sturen“ een technische aangelegenheid lijkt. Je komt in het domein van „sparks“, waar het je duizelt bij het zien van alle apparaten die de wanden vullen, en bent aangenaam verrast, wanneer 's avonds een keurig uitgetikte „Oceaanpost“ met nieuwsberichten aan je hut wordt afgeleverd.

Je mag met de kapitein een ronde door het schip meelopen en je voelt je steeds veiliger bij de aanblik van de vele voorgeschreven noodvoorzieningen, om bij het uitvallen van apparatuur dienst te doen. Je informeert of daar ergens boven het dek soms een opgerold bioscoop scherm bungelt en je staat perplex, als blijkt, dat daarop in aangenamer klimaat dan het onze, werkelijk filmvoorstellingen worden gegeven. En de climax komt 's avonds, als in de mess-room óók een scherm blijkt te zijn opgesteld, en „Aimez-vous Brahms?“ vertoond wordt. (Op de terugreis „The Hoodlum Priest“; beide films niet zo oud en van behoorlijke kwaliteit, dus zeer genietbaar.)

Om je een indruk te geven van de civiele dienst, leidt de chef-steward je rond in zijn domein. Hij is, evenals de kok, één van de 666 geslaagden voor het koksexamen, dat nu al meer dan 50 maal onder je medeverantwoordelijkheid is afgenomen, maar zelfs dit kan je vakantie-gevoel niet verdrijven!

Je constateert dat kombuis en vrieskamer nog wat ruimer bemeten zijn dan op vorige schepen die je bezichtigde, en dat de slagerij hier bepaald een royale indruk maakt. Je komt ook in de wasserij en bent verrast door de praktische outillage en nog meer door de keurige resultaten van de wasman, die stapels overhemden en witte pakken met de strijkbout bewerkt. Je mag een blik slaan in de opslagplaatsen van linnen-goed, en in de verschillende eetgelegenheden, waar open afkomende wachtten vaak dubbel werk nodig maken met veel kommaliewant (je vergat te vragen of deze marineterm algemeen gebruikt wordt), veel afwas en veel kans op breken!

Je realiseert je, dat het ook de civiele dienst is, die verantwoordelijk is voor de voorkomende wijze, waarop stewards en hutbedienden hun taak vervullen. (Ook dit steekt bepaald gunstig af bij vroegere ervaringen!)

De vakantie stemming neemt nog aanzienlijk toe, wanneer Stavanger, of eigenlijk het 12 km zuidelijker gelegen Shell-emplacement bij Tananger, bereikt is. Weliswaar giet het, maar je verwacht deze zomer al haast niet anders, en de autoriteiten noch de heren van de pers laten zich erdoor afschrikken, als zij het aller-eerste schip in deze nieuwe haven komen begroeten. Je aanvaardt dankbaar een lift van de persfotografen, bekijkt de stad op je gemak en vindt na de middag, als de zon zowaar al weer een poosje schijnt, de goede bus terug, dank zij een tip van 2 jeugdige bemannings-leden.

Ook de oliehaven van Bergen ligt een eind weg, op het eiland Askoy, zodat je de volgende morgen na een korte wandeling met een veerboot moet oversteken om deze tweede stad van Noorwegen te bezichtigen. Tijdens het wachten vraag je je af, waarom hier de auto's bovenop gaan en de mensen binnenin, in tegenstelling met b.v. de Deense veren en het veer Vlissingen-Breskens.

Het regent weer flink, en 't is zondag, dus vóór 12 uur is zelfs geen cafetaria geopend! Maar het deert je niet, want je hebt een bijzonder aantrekkelijk vooruitzicht, nl. een uitnodiging om 's middags een auto-tocht door en om de stad mee te maken. (Als je het goed begrepen hebt, is dit te danken aan het feit, dat de „Kara" hier wederom een eersteling is, maar nu voor de nieuwe agent van de Shell.)

De tocht was fantastisch en werd nog gevolgd door een bezoek aan het enorme nieuwe zee-water-aquarium, waar de Bergenvaren terecht trots op zijn, en aan een modern

café. Het behoeft geen betoog, dat over deze zo vriendelijk aangeboden sightseeing-tour nog lang is nagepraat en dat verschillende aspecten onvergetelijk zijn, mede door de enthousiaste toelichting.

Als je de volgende morgen wakker wordt, vaar je al weer tussen de rotsen en je weet het: de terugreis is begonnen. Gauw tracht je nog enkele foto's te maken, want als je weer land ziet, zal het de minder fotogenieke Hoek van Holland zijn. Volgens menselijke berekening zal die de volgende dag omstreeks 4 uur in zicht komen, zodat de „Kara" 's avonds bijtijds binnen kan zijn. Maar het liep anders. Een fikse tegenwind ontvaardde in een storm met windkracht 9, zodat de loodsdiens gestaakt was, en samen met verscheidene andere schepen op de woelige baren gewacht moest worden tot de volgende morgen.

Die laatste dag aan boord zul je niet licht vergeten. Gelukkig heb je geen last van zeeziekte, en 's morgens is het tussen twee regenbuien in aan dek nog wel uit te houden. Maar later op de dag ben je dankbaar voor een aangeboden geleide, want je moet je constant aan de reling vastgrijpen om de mess-room, en dus de maaltijden, te bereiken. Het lege schip stampert en slingert, je hebt af en toe moeite op de been te blijven, maar net zo rustig gaat alles en iedereen zijn gang, alsof er niets aan de hand is!

*Op de brug wordt koers gehouden — allicht; de machines draaien door — allicht; er zijn tóch behoorlijke maaltijden, je krijgt tóch op tijd je koffie en thee — allicht! Maar als je je voorstelt, hoeveel moeizamer alles onder deze omstandigheden wel moet gaan, dan krijg je nóg meer ontzag voor allen, die dit presteren, en zeg je achteraf van ganser harte: hulde en dank, mijne beren!
18 augustus 1962
J. E. Redeke*

Het lijkt ons nuttig hieronder te laten volgen op welke wijze men zich voor het examen voor scheepskok kan bekwalen, en aan welke eisen men voor het behalen van het diploma moet voldoen:

De wet schrijft voor dat aan boord van passagiers- en vrachtschepen van 1000 register tonnen bruto inhoud en meer een gediplomeerde scheepskok belast moet zijn met de bereiding van de voeding. Onder een gediplomeerde scheepskok wordt verstaan een persoon in het bezit van een door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie erkend diploma als scheepskok.

De bekwaamheid als scheepskok moet blijken uit het afleggen van een examen omvattende een proef met betrekking tot

- het bereiden van de maaltijden
- het bakken van brood
- het uitbenen en uitsnijden van vlees

- de kennis van voedingswaarde van voedingsmiddelen
- het opstellen van goed samengestelde en gevarieerde spijzlijsten
- het behandelen en opbergen van levensmiddelen aan boord
- kennis van hygiëne met betrekking tot de kombuis
- kennis van eenvoudige proviandadministratie en van buitenlandse maten, gewichten en geldsoorten.

Uit deze exameneisen blijkt dat de taak van de scheepskok in belangrijke mate veelzijdiger is dan die van zijn collega aan de wal.

De scheepskok moet behalve een all-round kok, een goede brood- en banketbakker zijn, het slagervak beheersen voor het uitbenen en uitsnijden van vlees en warenkennis hebben om de honderd-en-een soorten voedingsmiddelen die tegen vertrek aan boord worden bezorgd, op de juiste wijze op te bergen.

Duurt de reis lang, dan vindt aanvulling van proviand in buitenlandse havens plaats, waar voedingsmiddelen wat betreft soort, smaak en kwaliteit, sterk kunnen afwijken van de in Nederland gangbare. Hij moet dan tevens rekening houden met de daar gangbare maten, gewichten, prijzen en geldsoorten.

Bedenken wij daarbij dat hij zijn taak even goed moet verrichten bij slecht weer op een stampend of slingerend schip en in dikwijls snel wisselende klimatologische omstandigheden, dan menen wij hier te mogen stellen dat hij letterlijk en figuurlijk van vele markten thuis moet zijn.

Zijn vakmanschap, toewijding, vindingrijkheid en aanpassingsvermogen dragen in belangrijke mate bij tot een goede stemming aan boord.

Het diploma als scheepskok kan als volgt worden verkregen:

A. Door het volgen te Rotterdam van de onder auspiciën van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart ingestelde kokscursus. Duur van de cursus ca. 11 weken. Onderricht wordt gegeven door een chef-kok/instructeur aan het Zeemanshuis, Veerhaven, in het koken van grote hoeveelheden, de fijnere keuken, brood- en banketbakken. Theorie in voedingsleer, hygiëne en warenkennis en les in proviand-administratie door leraressen verbonden aan de Rotterdamse Huishoudschool. Voor het verkrijgen van vaardigheid in het uitbenen en uitsnijden van vlees doet de cursist gedurende enige dagen per week dienst bij een slagerij.

De toelatingseisen tot de cursus zijn:

De kandidaat moet tenminste gedurende een jaar dienst hebben gedaan in de kombuis van Nederlandse Koopvaardij schepen en tenminste 18 jaar oud zijn.

Indien het examen met goed gevolg wordt afgelegd, ontvangt de betrokkene het diploma op 23-jarige leeftijd indien hij dan kan aantonen, dat hij minstens 2 jaar vaartijd heeft behaald in de kombuis van Nederlandse Koopvaardij schepen — waarvan 1 jaar na het bereiken van de 21-jarige leeftijd.

Is de kandidaat 23 jaar of ouder, met 2 jaar vaartijd in de kombuis, dan wordt hem, indien hij het examen met goed gevolg aflegt, het diploma direct uitgereikt, anders zodra hij aantoonde dat hij deze 2 jaren heeft voltooid. De cursuskosten bedragen f 210.— waarin de maaltijden in het Zeemanshuis zijn begrepen.

B. Het diploma als scheepskok kan men ook verkrijgen door het volgen van een schriftelijke theoriecursus, waarbij men dan zelf dient zorg te dragen voor het verkrijgen van de vereiste praktische bekwaamheid (koken van grote hoeveelheden, de fijnere keuken, brood- en banketbakken en het uitbenen en uitsnijden van vlees).

Deze schriftelijke cursus kan via de rederij waarbij men in dienst is worden aangevraagd bij de Raad van Bestuur voor de Zeevaart, Stadhoudersplantsoen 214 te Den Haag. Kosten f 34.—.

Alvorens men examen kan afleggen en bij gunstig gevolg

VOOR ONZE SCHAKERS

PROBLEEM NO. 18:

Wit: Kh1, De4, Tg1, pi. a2, b2, c3, d5, f3 en h2;

Zwart: Kh8, Df2, Lh3, Pf5, pi. b7, g7 en h6.

Zwart aan zet, gaf mat in 4 zetten.

PROBLEEM NO. 19:

Wit: Kg1, Db3, Ta1, Tf1, Pd2, Pg6, pi. a2, b2, c4, d3, f2, g2 en h2;

Zwart: Kg8, Dg5, Ta8, Tf5, Lc6, Pd5, pi. b6, b7, c7, d6, e5, g7 en h6.

Zwart aan zet, gaf mat in 5 zetten.

Oplossing Probleem No. 16A: Da4.

Oplossing Probleem No. 16B: Dh5.

(Dd5 wordt meestal als oplossing gegeven!!)

Oplossing Probleem No. 17:

1., Ph2 †
2. Dh2 :, Lh3 : †
3. Ke2, Lg4 †
4. Kf1, Df3 †
5. Ke1, Dd1 †

het diploma kan ontvangen, moet men wat betreft leeftijd en vaartijd voldoen aan het onder A gestelde. Het examengeld bedraagt f 18.—.

De diploma's worden erkend en gewaarmerkt door het Hoofd van de Scheepvaartinspectie te Den Haag.

De examens worden zowel te Rotterdam als te Amsterdam afgenomen door leraressen van Huishoudscholen, bijgestaan door vertegenwoordigers uit scheepvaartkringen en onder toezicht van een gedelegeerde van het Nijverheids Onderwijs.

De heer J. M. van Kessel, chef van de sectie Scheepsgezellen der afdeling Personeelsbeheer van Shell Tankers N.V. is op verzoek van de Raad van Bestuur voor de Zeevaart belast met de organisatie, de administratie en het toezicht op het onderwijs van de onder auspiciën van deze Raad ten behoeve van de Nederlandse koopvaardij te houden opleidingen en examens voor het diploma als scheepskok.

Uit hoofde hiervan organiseert hij opleidingen en examens in Nederland en onderhoudt hij contact met eerdergenoemde Raad, de Scheepvaartinspectie, huishoudscholen, technische scholen, rederijen, leerkrachten en deelnemers.

SCHEEPSVEILIGHEID

Nu dat, zoals U in het augustusnummer van dit maandblad hebt gelezen, Shell Tankers N.V. een sectie Scheepsveiligheid heeft, kan het nuttig zijn van taak, doel en streven dezer sectie (aangeduid met S.V.) een korte uiteenzetting te geven.

De taak kan als volgt worden samengevat:

In nauwe samenwerking met de overige secties advies uitbrengen aan de Directie betreffende ontwikkelingen op het gebied van de veiligheid en de uitvaardiging, uitvoering en naleving van veiligheidsvoorschriften.

Aan de veiligheid is bij de Shell altijd veel aandacht besteed en men mag gerust aannemen, dat geld noch moeite gespaard is om in dit opzicht optimum-resultaten te bereiken.

Terwijl in een raffinaderij of fabriek degenen die er werken slechts een bepaald aantal uren per etmaal aanwezig zijn om daarna hun werkterrein voor ontspanning en rust te verlaten, ligt in vele gevallen de handhaving en naleving van veiligheidsvoorschriften bij de zeeman, die én werkt én leeft op zijn schip, veel moeilijker.

Het is daarom volkomen begrijpelijk — maar toch niet toelaatbaar — dat de zeeman wel eens tegen bepaalde, dikwijls belangrijke veiligheidsvoorschriften zondigt of deze uit het oog verliest.

Doel en streven van de sectie: Zonder de volledige hulp en medewerking van etat-major en alle bemanningsleden kan uiteraard niet veel bereikt worden. Immers, slechts uit een volledig gerapporteerd ongeval kan door reconstructie lering worden getrokken, aan de hand waar-

van voorschriften ter voorkoming van nog zo'n ongeval kunnen worden samengesteld. In dit verband zou het aanbeveling verdienen door persoonlijk contact de beschrijving van een (potentieel) ongeval nader te verduidelijken. Hiertoe zal de S.V., wanneer daartoe aanleiding bestaat, het desbetreffende schip bezoeken om zich ter plaatse door de opvarenden te laten inlichten. De gedachte van de sectie S.V. gaat natuurlijk in de eerste plaats uit naar de persoonlijke veiligheid, doch deze veiligheid kan ook in gevaar komen door het ontbreken van voldoende veiligheid in enigerlei werktuig, machine, leidingen enz. aan boord en het ligt daarom voor de hand dat veiligheid gewaarborgd wordt over de gehele linie, *dus voor alles wat zich aan boord bevindt.*

Het vorenstaande moge voor U een aansporing zijn nu reeds Uw gedachte erover te laten gaan wat aan boord van Uw schip in het licht van grotere veiligheid aandacht vraagt. De sectie S.V. zou zonder Uw suggesties in dit opzicht moeilijk haar taak kunnen volbrengen.

Werkt dus mee aan verhoogde veiligheid op onze vloot, opdat onze wens „Behouden Vaart” blijvend in vervulling kan gaan.

VIS-A-VIS

Kloek en fier zo staat hij daar,
Hij heeft zijn woordje altijd klaar,
Met werkelijk superieure kijk
Drukt hij collega's in het slijk.

Hij is te dun, hij is te dik
Wie is er goed, ja dat ben ik,
Hij is te lang, hij is te kort
Wat er toch aan de mensen schort !!

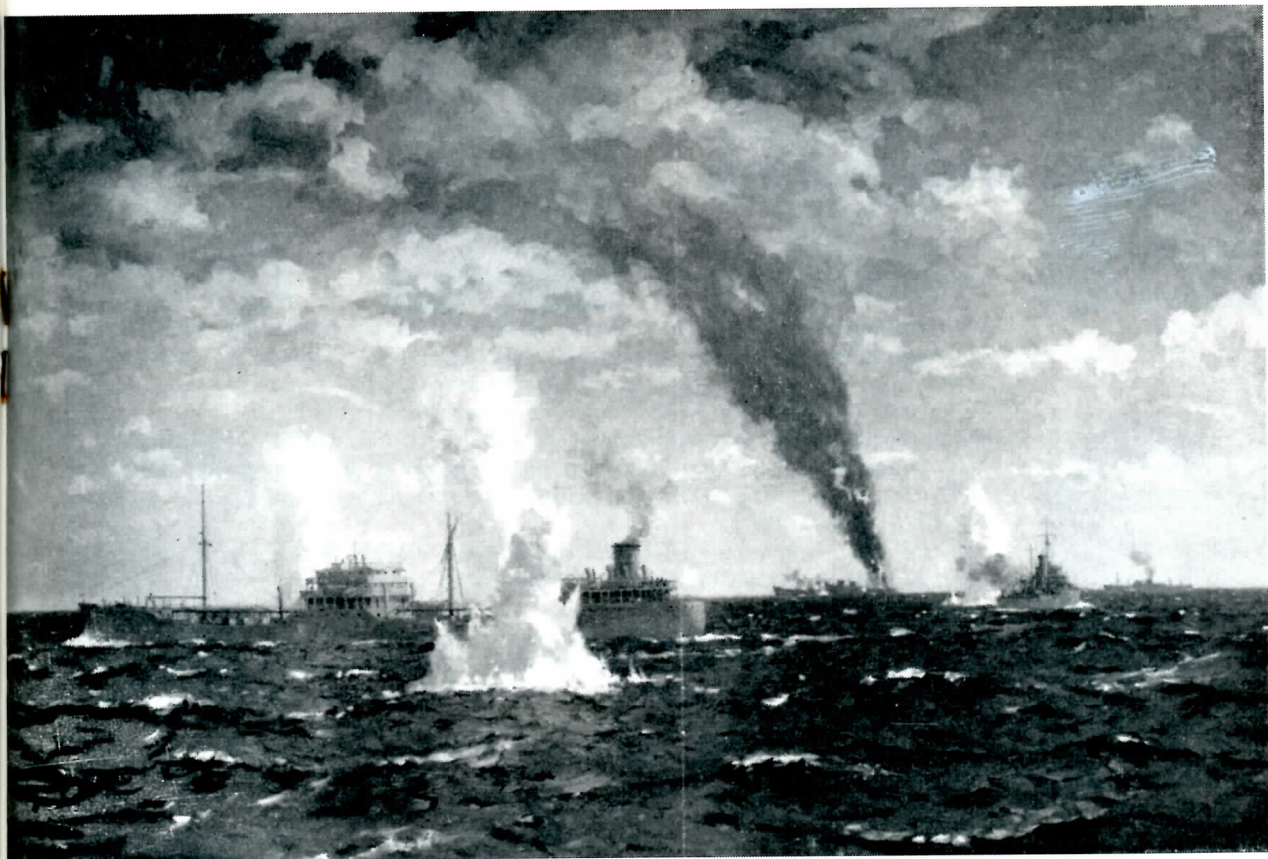
Een ieder heeft wel z'n gebreken,
Dat is al meer dan eens gebleken,
En daarom lijkt het me wel goed
Als je eerst jezelf van smet ontdoet.

SPOTVIS

ONZE WALJUBILARIS

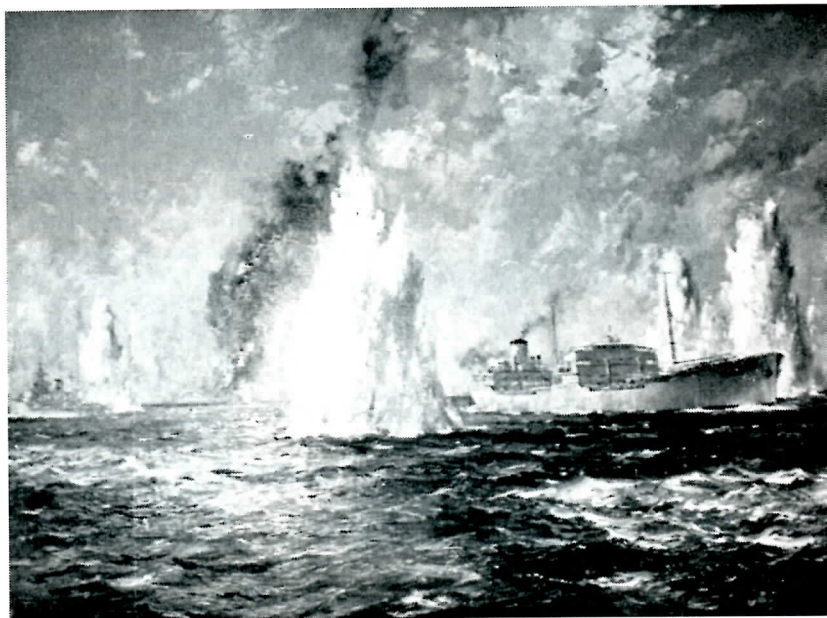
A. VAN DER GRAAF
Sectie SO
1952 — 1-8 — 1962





Twee kunstschilders gaven hun visie op het zeegevecht dat op 11 november 1942 in de Indische Oceaan plaatsvond tussen het m.s. „Ondina” en de mijnenveger van de voormalige Royal Indian Navy H.M.I.S. „Bengal” enerzijds en twee Japanse hulpkruisers anderzijds.

Het eerste schilderij (bovenste foto) werd vervaardigd door de Engelse kunstschilder Norman Wilkinson, en hangt in de Directie-vergaderzaal in het centraalkantoor aan de Carel van Bylandtlaan 30 te Den Haag, het tweede schilderij (zie nevenstaande foto) is vervaardigd door de Nederlandse kunstschilder V. Trip, en hangt aan boord van het m.s. „Ondina”.



Met pensioen

GEZAGVOERDER T. DEKKER (12-10-1937—31-8-1962)

Na een dienstverband van bijna 25 jaren met onze Maatschappij heeft kapitein T. Dekker zijn zeemansloopbaan op 31 augustus jl. beëindigd. Op 12 oktober 1937 trad hij als 3e stuurman in dienst en vertrok spoedig daarop naar Curaçao. Begin 1940 kwam hij met verlof naar Nederland en doordat ons land in mei van dat jaar bij de oorlog betrokken werd, duurde het tot eind 1945 alvorens hij weer naar Curaçao terugkeerde.

Van 23 juli 1951 tot 9 april 1954 was hij werkzaam op de afdeling Rederij van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, waarna hij met zijn gezin de reis naar Nederland aanvaardde.

Het was voor hem echter allerm minst een afscheid van de West, want zowel op de „Plagiola” als op de drie T2-schepen heeft hij daarna nog geruime tijd in het Caraïbische gebied dienst gedaan.

Op 1 januari 1956 werd hij als gezagvoerder aangesteld en als zodanig heeft hij het commando gevoerd over de „Antonia”, „Ovula”, „Perna”, „Gena” en „Kellia”.

Zijn laatste schip was de „Kopionella”, waarvan hij het bevel op 9 februari 1962 te Le Havre aan zijn opvolger overdroeg.

Wij wensen Kapitein Dekker nog vele jaren van welverdiende rust te midden van vrouw en kinderen.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE W. A. KREVER (27-10-1934—31-8-1962)

De heer W. A. Krever trad als vijfde werktuigkundige op 27 oktober 1934 bij onze Maatschappij in dienst, waarna ook hij naar de West vertrok om op de vloot van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij tewerkgesteld te worden. Tot juni 1953 heeft hij op de schepen van deze Maatschappij dienst gedaan en ook tijdens de oorlogsjaren was Curaçao zijn thuishaven.

Vervolgens kwam hij naar Nederland en vertrok na ommekomst van zijn verlof in juli 1954 naar Singapore.

Op 7 mei 1957 werd hij als Hoofdwerktuigkundige aangesteld en werd de machinekamer van diverse motor- en turbineschepen, zoals de „Ovula”, „Macoma”, „Katelisia” en „Kryptos”, aan zijn zorgen toevertrouwd.

Zijn laatste schip was de „Kelletia”, hetwelk hij op 17 april jl. te Rotterdam verliet.

Ook de heer Krever vergezellen onze beste wensen op zijn verdere levenspad.



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 :
Sectie PR

Kopij in te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V.,
Postbus 874,
Rotterdam-C.



TH. VAN DER GAAST
Hoofdwerktuigkundige
1932 — 21-9 — 1962



A. BUREN
2e werktuigkundige
1937 — 21-9 — 1962



M. G. C. GEERARTS
1e stuurman
1947 — 5-9 — 1962



G. F. DE BOER
1e stuurman
1947 — 15-9 — 1962



J. J. BINKHORST
2e werktuigkundige
1947 — 15-9 — 1962

*Onze
vlootjubilairissen*



M. A. VAN OOSTVEEN
3e werktuigkundige
1947 — 15-9 — 1962



J. M. NOBELS
Hoofdwerktuigkundige
1947 — 22-9 — 1962



A. W. BRAKEL
3e werktuigkundige
1952 — 4-9 — 1962



D. TOLSMA
3e werktuigkundige
1952 — 4-9 — 1962



W. A. M. BOUMA
3e werktuigkundige
1947 — 14-9 — 1962



F. W. GAKES
3e werktuigkundige
1947 — 14-9 — 1962



A. MODDERMAN
3e werktuigkundige
1952 — 14-9 — 1962



K. E. J. WATZ
bootzman
1952 — 17-9 — 1962

THERMOSHELL

voortaan
de roepnaam
van HBO I

Er heeft zich in de produktenfamilie van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. weer een opmerkelijke naamsverandering voorgedaan. Kon U twee maanden geleden bericht worden, dat het 2T-mengsel (voor scooters, brommers, motoren en auto's met 2T-motoren) de welluidende naam „SHELLINA” had gekregen, nu vragen wij graag Uw aandacht voor het feit, dat de huisbrandolie I van Shell thans officieel „THERMOSHELL” heet. Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. schrijft ons hierover:

Wie praat er in de zomer nu over huisbrandolie? Daarvoor zijn twee redenen, lezer: om te beginnen doet zich dit jaar het opmerkelijke verschijnsel voor, dat Uw verslaggever zich genoechlijk aan een tam haardvuurtje zit te koesteren, terwijl hij deze regels (in augustus n.b.!) aan het geduldige papier toevertrouwt. In de tweede plaats moet een nieuwe naam altijd even „inwerken”; het duurt enkele maanden, voordat het publiek vertrouwd is geraakt met iets nieuws. Derhalve is het zaak, op tijd met de introductie van „het nieuwe geluid” te starten.

U weet, dat wij voor ruimte-verwarming drie soorten oliën kennen. Daar is de bekende „SHELL” haardolie PK, die onze oliehaarden op de juiste temperatuur houdt. Zowel voor woningen met een inrichting voor centrale verwarming als voor scholen, kerken, fabriekshallen e.d. wordt HBO I gebruikt en tenslotte is er de HBO II voor die grote gebouwen, waarvan de installatie geschikt is voor het stoken met deze olie, die iets zwaarder is dan het zusje HBO I.

EEN NAAM IS EEN GARANTIE

Zoals gezegd: de HBO I heet thans „THERMOSHELL”. Waarom? De reden, waarom Shell Verkoop deze nieuwe naam heeft geïntroduceerd, is, dat zij haar cliënten in de eerste plaats een garantie wil bieden, een garantie nl. voor constante kwaliteit, waaraan alle faciliteiten op het gebied van research, raffinage en distributie van ons wereldbedrijf medewerken.

Er bestond echter nog een andere reden, die het creëren van een roepnaam voor HBO I wenselijk maakte. De praktijk heeft nl. geleerd, dat het huisbrandoliekopend publiek wel eens moeite had met de benamingen van Shell's „verwarmende” produkten. Er was een categorie, die de huisbrandolie bij de juiste naam noemde, maar

daarnaast bleken er mensen te zijn, die de HBO I met diverse andere produktnamen verwisselden.

Ook in dit opzicht was een „roepnaam” wenselijk en liefst een duidelijke, gemakkelijk uit te spreken naam. De keus viel op „THERMOSHELL”, het merk, dat voor hetzelfde produkt al eerder opgang maakte in Italië en Zweden.

BOEKJE „OLIESTOKEN”

En zo is in de afgelopen weken een intensieve advertentiecampagne begonnen, die zal blijven doorwerken, totdat de werkelijke winter gaat beginnen. Die advertenties dragen als motto „THERMOSHELL voor Uw centrale verwarming” en willen eigenlijk twee vliegen in één klap slaan: het publiek vertrouwd maken met de nieuwe naam „THERMOSHELL” én (toekomstige) bewoners van een woning met centrale verwarming opwekken om „THERMOSHELL” te gaan gebruiken.

Met behulp van een coupon, die in iedere advertentie is afgedrukt, kunnen geïnteresseerden het boekje „Oliestoken” aanvragen. Aanvragen kunnen ook per briefkaart of telefonisch bij Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V., afd. VS/p, Postbus 69, Den Haag (telef. no. 070-183400) worden ingediend. Op deze wijze zijn het vorige seizoen enkele duizenden adressen verkregen van mensen, die tot centrale-oliestookverwarming wilden overgaan en velen daarvan mag „Shell Verkoop” sindsdien tot haar vaste relaties rekenen.

„THERMOSHELL” — ook hier geldt, dat er alleen van een naamsverandering sprake is. De kwaliteit en de samenstelling van deze olie zijn dezelfde gebleven.

Overigens blijft de HBO II „SHELL” huisbrandolie II heten en de „SHELL” haardolie PK doet vanzelfsprekend evenmin aan de naamsverandering mee.

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-7-62 t/m 15-8-62)

GEHUWD:

- 25.7.62: R. Mulder, 4e stm., met Mej. A. A. Visser;
8.8.62: R. A. van Egmond, 5e wtk., met Mej. F. W. Dunnes.

GEBOREN:

- 30.6.62: Hans Richard, zoon van J. M. Nobels, hfd. wtk., en Mevr. J. C. Nobels-Klopper;
27.7.62: Johanna, dochter van J. F. Schleicher, hfd. wtk., en Mevr. J. Schleicher-van den Heerik;
29.7.62: Willem Andries, zoon van C. Cupido, gezagv., en Mevr. J. Cupido-Smit;
30.7.62: Jansje, dochter van B. J. Dul, 3e stm., en Mevr. L. C. Dul-van der Giessen.

MET VERLOF:

- Gezagv.: C. Cupido;
1e stl.: P. M. Overschie, J. Priest, A. Tijsma, C. Vriend, D. Rijk, C. Vessies, J. Rijkeboer, H. C. Mantel;
2e stl.: P. J. Bakker, P. R. van Kranen, G. H. Meyerink, W. O. Kooi, J. van der Zouwen;
3e stl.: L. B. A. van Bruinisse, G. M. Schipper, G. Verbrugh, W. Kalkman, H. W. Vermaas;
4e stl.: H. Looman, J. S. de Jong;
ll.stl.: W. C. Padmos, H. C. Jansen;
Hfd.wtk.: G. J. Uitenbogaard, J. J. de Jonge, G. J. Logeman, R. G. Pieters, A. Bollen, J. F. Spiering, A. L. Moerland;
2e wtk.: R. W. H. Buitenrust Hettema, J. J. Binkhorst;
3e wtk.: W. J. van der Hoek, K. J. Faasse, H. J. Muijskens, H. E. Daniëls, H. J. Nieuwenstein, H. L. de Koning, J. M. ten Haaft, Th. Bakker, W. Eeuwijk, R. M. F. van den Berg, J. J. F. Reitsma;
4e wtk.: S. A. Broek, A. van Dam, H. H. Apfel, W. J. Meuldijk, J. R. van Dalfsen, H. de Vin, G. J. B. Hartman, H. S. Schlaghecke, E. R. Ashof, P. van der Hoeven, A. L. Bouman;
5e wtk.: J. Truijens, R. A. van Egmond, J. J. L. Geerink, P. Visser;
ll.wtk.: L. C. Biesheuvel, R. J. A. Blankers, G. J. Walraven.

IN NEDERLAND GEARRIVEERD:

- Bootslieden: H. Buurman, P. Sloover;
Voorlieden: J. Versteeg, A. H. J. Breeman, H. Meyers, B. Verburg;
1e pomplieden/bankwerker: J. van Leeuwen, G. P. I. B. Spruit, J. H. P. M. Ortan;
2e pomplieden/bankwerker: P. de Krey, J. Junte;
Bankwerkers: C. J. van Balen, H. ter Haar, A. J. de Been;
Chef-hofmeester: H. van Sante;
Chef-koks: J. H. van Elteren, A. H. Siemerink, J. Th. Poppes, J. Westerhoff.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. Abida*: 3e wtk. P. A. Groenenberg, 5e wtk. L. P. G. Frissen, 5e wtk. H. A. van Egeraat, ll.wtk. G. J. Leussink, chef-kok H. M. v. d. Nieuwboer;
m.s. Acmaea: 1e stm. G. F. de Boer, 3e stm. C. P. Schoenmakers, ll.wtk. G. J. van Eijk, bootsman C. de Jong, 1e pompman/bankwerker P. van Oosten, 2e pompman/bankwerker C. P. J. Maas, chef-hofmeester A. Onderstal, chef-kok D. J. Bouman;
s.s. Arca: hfd.wtk. J. Prins, ll.wtk. J. C. Wichmann;
s.s. Atys: wnd. 2e stm. A. W. Seelt, 3e wtk. H. Buiten, 1e pompman/bankwerker J. Naber;
m.s. Camitia: wnd. 2e stm. R. A. M. van Hooijdonk, hfd.wtk. J. Best, 2e wtk. M. C. Verschuren, ll.wtk. H. M. Westerveld, voorman A. v. d. Thoorn, chef-kok D. L. van Duyn;
m.s. Cinulia: wnd. 1e stm. P. Cammel, hfd.wtk. J. van Bon;
m.s. Crania: ll.wtk. H. W. Diehl, voorman F. Mast, 1e pompman/bankwerker A. Heyndijk, bankwerkers B. van Loo en C. G. J. van 't Zelfde, chef-hofmeester C. E. Bestebroer, chef-kok F. J. Verwayen;
s.s. Kabylia: hfd.wtk. J. de Bruyn, ll.wtk. N. H. J. M. Lodde;
s.s. Kalydon: 4e wtk. G. J. Spierenburg;
s.s. Kara: ll.stm. E. A. van den Berg, 4e wtk. C. J. den Hollander, ll.wtk. A. G. M. Witten, 2e pompman/bankwerker C. Stolk;
s.s. Kelletia: 1e stm. J. de Graaf;
s.s. Kenia: 1e stm. D. P. Klip, 3e stm. W. Bosma, ll.stm. R. J. Westenbrink, ll.wtk. J. M. M. Siemerink;
s.s. Kermia: wnd. 1e stm. H. H. Hacken, 2e stm. H. A. Kuling, 3e wtk. M. P. Bekkens, ll.wtk. L. P. A. de Winter, voorman C. Noordijk, bankwerker N. Sikkens;
s.s. Kbasilla: 3e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 4e wtk. H. Kuyper, 5e wtk. M. de Wit, ll.wtk. E. Boelens;
s.s. Kopionella: hfd.wtk. J. M. Nobels, 2e wtk. B. Bijl;
s.s. Koratia: 2e stm. D. W. P. van Burken, 4e wtk. J. Luik, ll.wtk. F. M. C. Kramers;
s.s. Korenia: 1e stm. J. Goudriaan, ll.wtk. G. A. Klau; *s.s. Korovina*: extra 3e stm. N. Venendaal, 2e wtk. C. L. Fehrmann;
s.s. Kosicia: 2e wtk. K. F. Neher, 4e wtk. A. R. F. van der Steen, ll.wtk. H. G. W. Meijer, bankwerker J. H. v. d. Kraan, chef-kok A. H. Koers;
s.s. Kossmatella: ll.wtk. G. van Wijhe, ll.wtk. H. A. E. Wenas, chef-hofmeester H. A. Groenendijk;
s.s. Krebsia: 3e stm. C. C. Bicker, 4e stm. O. A. van Druten;
s.s. Kylix: 4e wtk. J. W. van den Berg, 4e wtk. J. Wellem; *m.s. Mitra*: 2e stm. H. A. de Visser, 3e stm. J. B. P. Imming, 4e stm. T. E. Dreise;
s.s. Ondina: gezagv. J. Niessink, 4e stm. G. Buma,

- 2e wtk. J. Meenderink, 4e wtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. W. C. van der Pluym, 5e wtk. W. J. Leenhouts, 11.wtk. A. Hoekstra;
- s.s. *Onoba*: 4e wtk. J. W. Keesmaat, 11.wtk. P. C. W. Enders;
- s.s. *Philidora*: gezagv. J. H. R. Broersma, 1e stm. J. H. A. Budding, 11.wtk. E. S. Venema;
- s.s. *Philine*: wnd. 2e stm. H. van Slegtenhorst, 4e stm. J. O'lkema, 3e wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. C. J. Lambregts, 11.wtk. C. W. H. van Holthuijsen;
- s.s. *Sepia*: 3e stm. T. van Heuveln;
- s.s. *Vasum*: 1e stm. J. van Beele;
- s.s. *Viana*: bootsman K. E. J. Watz, 1e pompman/bankwerker C. J. Meloen, 2e pompman/bankwerker R. Stuifzand, chef-hofmeester M. L. Verschoor, chef-kok W. Henderson;
- s.s. *Vivipara*: 3e wtk. O. K. Nicolai;
- s.s. *Zajra*: gezagv. J. W. Jansen, 1e stm. G. Heising, 5e wtk. J. H. van Veldhuisen;
- s.s. *Zaria*: wnd. 2e wtk. A. W. Brakel, 3e wtk. J. Mostert, wnd. 4e wtk. T. C. Evers, 5e wtk. F. Bakker, 11.wtk. W. Wartena.

IN DIENST GETREDEN:

- 11.stl.: E. A. van den Berg, R. J. Westenbrink, S. W. Delissen, A. P. J. Schets, A. B. M. Pot, J. Wagenvoort, J. M. Abbink;
- 5e wtk.: M. de Wit, H. A. van Egeraat, B. Ozinga;
- 11.wtk.: H. W. Diehl, L. P. A. de Winter, N. H. J. M. Lodde, J. C. Wichmann, A. G. M. Witten, A. Hoekstra, E. Boelens, H. M. Westerveld, G. J. Leussink, J. M. M. Siemerink, H. G. W. Meijer, E. S. Venema, C. W. H. van Holthuijsen, H. A. E. Wenas, F. M. C. Kramers, W. Wartena, F. C. Apontoweil, P. F. de Bree, P. C. W. Enders, G. J. van Eijk;
- 2e pompman/bankwerker: A. de Ligt;
- Bankwerkers: C. G. J. van 't Zelfde, R. C. R. van Rooyen;
- Chef-kok: D. L. van Duyn.

DE DIENST VERLATEN:

- 4e stm.: E. Kuyt;
- 4e wtk.: J. W. C. Willemsen;
- Bankwerker: P. de Bruyn;
- Chef-hofmeester: P. Klopmeijer.

MET PENSIOEN:

- Gezagv.: T. Dekker;
- Hfd.wtk.: W. A. Krever.
- 1e stm.: J. D. Sparling

BEHAALDE DIPLOMA'S:

- 1e stm. G.H.V.: 3e stm. T. van Heuveln;
- „B”: 4e wtk. A. de Haan;
- „A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. H. van Veldhuisen, J. Luik, L. P. G. Frissen;
- „A”: 5e wtk. T. C. Evers.

GEPROMOVEERD TOT:

- Voorman: A. v. d. Thoorn;
- 2e pompman/bankwerker: C. H. van Es.

mutaties walpersoneel

(over de periode 16-7-62 t/m 15-8-62)

IN DIENST:

- 30.7.62: Mej. W. M. Gordon - ID

UIT DIENST:

- 19.7.62: Mej. P. de Winter - ID
- 1.8.62: G. van Tongeren (pensioen) - ND
- 1.8.62: C. J. Jeronimus (overgeplaatst naar Shell Tankers Ltd., Londen)
- 1.8.62: Mej. H. van den Berg - CC
- 1.8.62: Mevr. E. R. Perquin-Vomberg - PR
- 1.8.62: Mej. O. A. Schroth - CC
- 5.8.62: A. van Wamelen - ID

OVERGEPLAATST:

- 16.7.62: Mej. M. C. Sauer van CC naar SG
- 1.8.62: F. de With van SL naar MD

JUBILEA:

- 1.8.62: A. van der Graaf - SO - 10 jaar

GEHUWD:

- 3.8.62: J. B. A. H. Roddenhof - ID - met Mejuffrouw J. G. M. van der Moolen

GEBOREN:

- 10.8.62: Max, zoon van A. van der Graaf - SO - en Mevrouw J. A. F. van der Graaf-Baars.