

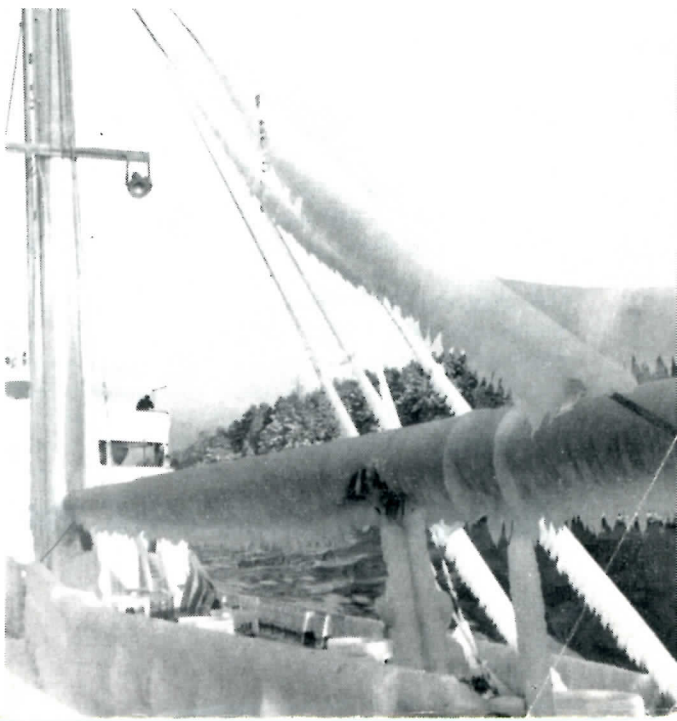
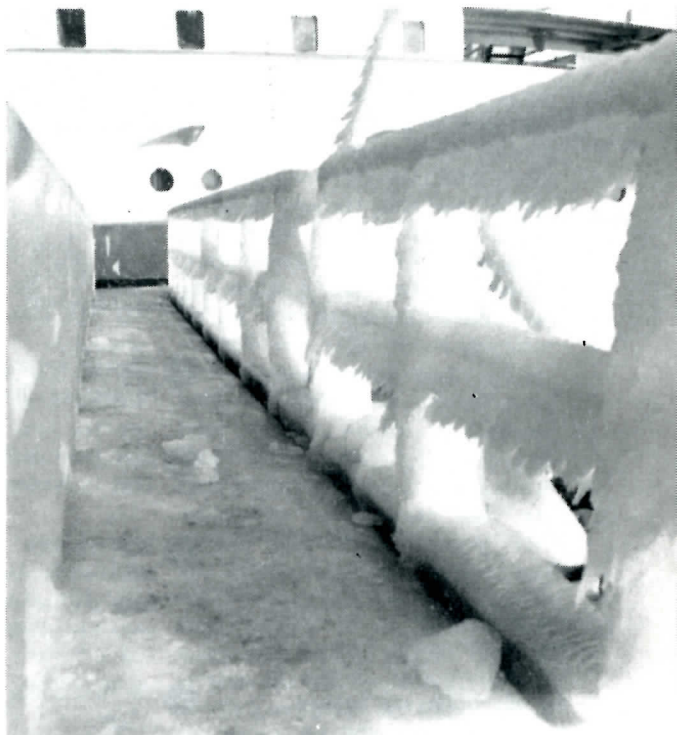
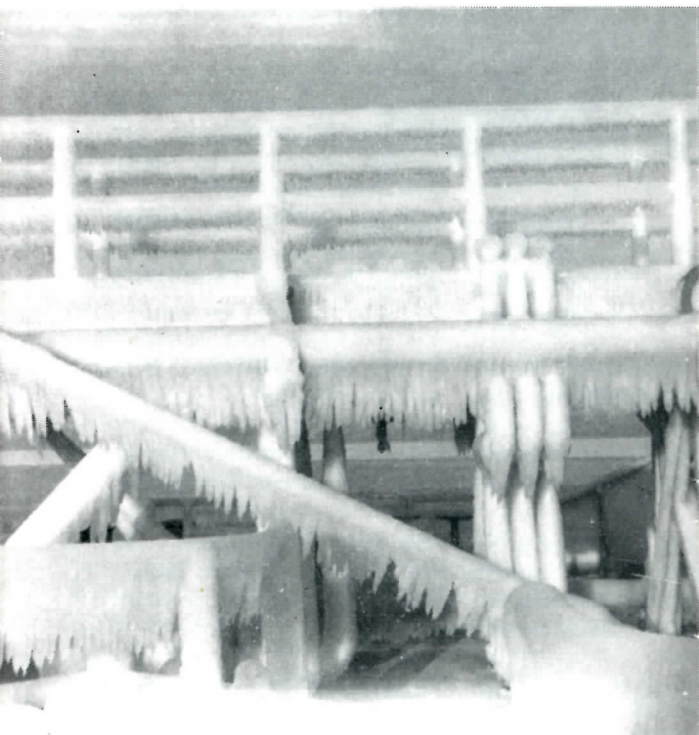


tussen schip en ka

EERSTE JAARGANG
No. 7 — MAART 1962

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

De „KATELYSIA” in winterkledij op weg naar Stockholm (29 januari 1962) - een lust voor het oog voor een mee varende „schrijver”, een doorn in het oog voor de overige opvarenden. (Foto's S.t.P.)



Prijsvraag 2. PROVIAND

PRIJSVRAAG VOOR ONZE ZEEVARENDEN

- 1 Hoeveel bedroegen gedurende 1961 de totale kosten van de proviandering van onze vloot?
- 2 Voor welk bedrag is door onze vloot in 1961 in Nederland proviand aangekocht?
- 3 In het denkbeeldige geval dat onze gehele vloot op 1 januari 1961 te Pernis zou zijn bevoorraad met aardappelen voor het gehele jaar — op grond van de verbruikscijfers voor 1961 — hoe lang zou de aardappel-trein dan zijn geweest die op 1 januari 1961 Pernis binnenreed?
(Laadvermogen van een aardappelwagon: 15 ton; totale lengte van een wagen „over de buffers”: 8,40 m.)
Welk bedrag vertegenwoordigen de in 1961 aan onze vloot geleverde aardappelen?
- 4 Hoeveel ton rijst werd in 1961 in totaal aan onze vloot verstrekt, en welk bedrag was hiermede gemoeid?
- 5 Hoe groot is de totale hoeveelheid rundvlees welke door onze vloot in 1961 in Nederland is aangekocht en hoeveel bedroegen de totale kosten?
- 6 Waarop schat U de totale hoeveelheid vlees en vleeswaren (vers en in blik) welke door het „beste” schip van onze vloot met Europese bemanning gedurende 1961 is verbruikt; en waarop schat U deze hoeveelheid voor het „beste” schip met Chinese bemanning?
- 7 De lunchkamer in het Shell-Gebouw verbruikt jaarlijks ongeveer 3 ton suiker.
Voor hoeveel jaar zou het suikerverbruik in de lunchkamer gedekt zijn indien de gehele hoeveelheid suiker die in 1961 aan onze vloot werd geleverd, aan de lunchkamer ter beschikking zou worden gesteld?
- 8 Hoe groot is het bedrag dat door onze Maatschappij in totaal is uitgegeven in 1961 aan “Company's Account”-dranken voor onze vloot?
- 9 Waarop schat U het totaal bedrag dat onze Maatschappij in 1961 aan glas- en aardewerk heeft uitgegeven voor onze vloot, als vervanging, dus exclusief levering voor nieuwbouw-schepen (m.s. „Acteon”, s.s. „Ondina” en s.s. „Sepia”)?
- 10 Hoe groot is het totaal aantal uren overwerk dat door onze vloot in 1961 aan de bereiding van het kerstdiner is besteed?

De sluitingsdatum van de inzendingsstermijn voor de antwoorden op bovenstaande prijsvraag hebben wij bepaald op 15 mei a.s. De juiste beantwoording der vragen en de namen der winnaars zullen in het a.s. juni-nummer van „Tussen Schip en Ka” worden gepubliceerd. Voor het overige verwijzen wij naar het vorige (februari-) nummer van dit blad.

Ook voor deze prijsvraag worden drie prijzen uitgelooft, t.w.:

- 1e prijs f 150,—
- 2e prijs „ 100,—
- 3e prijs „ 50,—

Zuinigheid met vlijt bouwt tankers als zee kastelen

Met het
m.s.
„ACTEON”
door het
Panama-Kanaal



Aankomst te Cristobal

De geschiedenis van het Panama-Kanaal begint meer dan vier eeuwen terug. Het plan om de Atlantische Oceaan met de Stille of ook wel Grote Oceaan door middel van een kanaal te verbinden werd geboren kort nadat de Nieuwe Wereld was ontdekt. Het was een Spaanse ingenieur die hiervoor het idee opperde (1530). Doch het duurde nog tot 1876 voor toestemming tot doorgraving werd verleend aan een Franse maatschappij. In 1881 werd onder leiding van Graaf Ferdinand de Lesseps, bekend door het Suez-Kanaal, met het werk begonnen, doch dit moest wegens te grote tegenslagen weder gestaakt worden. Natuurlijke hindernissen, ongeschikt materiaal, te weinig financiële dekking en vooral ook de zeer ongezonde levensomstandigheden waren oorzaken dat het werk in 1889 gestopt moest worden.

Wat deze laatste moeilijkheden betreft zij vermeld, dat men te kampen kreeg met ziekten zoals gele koorts, malaria en dysenterie en de sanitaire omstandigheden ook veel te wensen overlieten. Een nieuwe Franse kanaal-maatschappij werd in 1894 opgericht; het werk werd daarna voortgezet. In 1904 werden de eigendommen en rechten van deze maatschappij door het Amerikaanse Gouvernement overgenomen voor de som van veertig miljoen dollars. Deze transitie geschiedde nadat de USA een overeenkomst met de Republiek

Panama had aangegaan. Deze republiek had zich toen kort tevoren afgescheiden van Columbia en zichzelf onafhankelijk verklaard. De overeenkomst van 1903 verschaftte aan de USA, tot in eeuwigheid, de volle soevereine rechten over een strook land, thans bekend als de Kanaal-zone, te gebruiken voor de bouw en het exploiteren van het Kanaal.

Deze Kanaal-zone is ruwweg 10 mijlen breed en beslaat een oppervlakte van 553 vierkante mijlen. Het klimaat, begroeiing en levensomstandigheden zijn typisch tropisch. In tegenstelling met de verwachting van vele bezoekers is de topografie buitengewoon ruw, doordat het Kanaal is gegraven door de lange bergrug welke het Rotsgebergte in het noorden en het Andesgebergte in het zuiden verbindt. De geografische opstelling van de landengte loopt van noord-west naar zuid-oost, zodanig dat de Kanaal-ingang aan de Atlantische zijde 34 mijl noord en 27 mijl west van de Stille Oceaan-ingang ligt. Tengevolge van dit feit komt de zon in de Stille Oceaan op en gaat in de Atlantische Oceaan onder!!

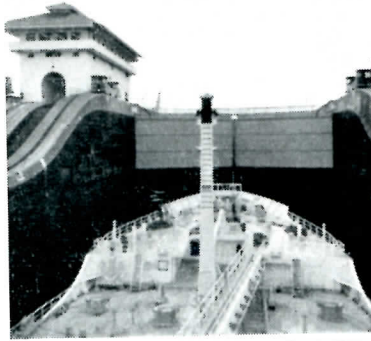
Bij het naderen van het Panama-Kanaal vanuit de Atlantische Oceaan komt men tussen twee grote breekwaters in de Limon baai, alwaar ten anker wordt gegaan voor het vervullen van de diverse forma-

liteiten. In deze baai bevindt zich de haven Cristobal als uitloper van de stad Colon. Beide namen zijn afgeleid van Christopher Columbus; deze bezocht de baai op zijn vierde en laatste reis naar de Nieuwe Wereld. Het varen door het kanaal wordt bepaald door de kanaal-autoriteiten. Het eerste stuk vanuit de baai tot de Gatun sluizen is 7 mijl lang en geschiedt dus nog op het niveau van de Atlantische Oceaan. Een van de grootste evenementen van de kanaalreis is het feit dat het schip in genoemde sluizen zonder merkbare beweging of beroering liefst 85 voet omhoog wordt gebracht. Dit wordt mogelijk gemaakt door een enorme „watertrap”, bekend als de Gatun sluizen, waar het schip in drie etappes omhoog gaat tot het water-niveau van het Gatun meer. Het schutten door alle sluizen geschiedt niet op eigen kracht, doch met behulp van elektrische locomotieven. Heel vroeger werden de schepen door het Erie meer getrokken met ezels langs het jaagpad; vandaar dat men deze locomotieven ook wel „mules” oftewel ezels noemt. Het zijn echter machtige dwergeren met een gewicht van ongeveer 100.000 Eng. ponden en zij kunnen een kracht van 25.000 ponden trek- of breeksterkte uitoefenen. Naar gelang van de grootte van het schip worden meerdere locomotieven gebruikt. De „Acteon” had er acht, vier aan weerszijden, nodig. Na geschut te zijn, vaart het schip op eigen kracht door het Gatun meer om vervolgens door de Gailard doorgraving de Pedro Miquel sluizen te naderen. In het Gatun meer bevinden zich talrijke eilanden. Het grootste daarvan is het Barro Colorado eiland. Dit is nu een natuurreservaat onder toezicht van het Amerikaanse Smithsonian Instituut en trekt vele onderzoekers van over de gehele wereld. Het is een van de meest waardevolle natuurlijke onderzoeksstations van de wereld. Het bevat alles van de planten-, dieren- en vogelwereld uit deze streken. Ter bestudering bevinden zich diverse waarnemingsposten over dit eiland verspreid.

Werd het schip in de Gatun sluiszen omhoog gebracht, in de Pedro Miguel sluis begint het proces van de daling. In deze enkele sluis gaat het schip 31 voet omlaag, om daarna via het Miraflores meer in de Miraflores sluiszen terecht te komen. Dit is een dubbel stel sluiszen, waardoor het schip in 2 etappes het water-niveau van de Stille Oceaan bereikt. Doordat de getijden in de Stille Oceaan meer dan 22 voet verschillen en die van de Atlantische Oceaan slechts 2 voet, zijn de Miraflores sluiszen veel dieper dan de andere sluiszen. Ze zijn liefst 82 voet hoog en iedere sluisdeur weegt 730 ton. Alle deuren zijn echter zo uitgebalanceerd, dat een 25 pk motor voldoende is om deze deuren te bewegen. Na de Miraflores sluiszen verlaten te hebben, passeert men een draaibare verkeersbrug. Na dan nog 8 mijl te hebben gevaren en de plaats Balbao gepasseerd te hebben, verlaat de loods het schip en wordt de reis naar de bestemmingshaven voortgezet.

Bijzonderheden.

De afmetingen van een sluiscompartiment zijn: 110 voet breed en 1000 voet lang. Alle sluis-operaties worden bediend vanuit het controlegebouw op de midden sluisgade. Hierin bevindt zich een groot controlepaneel, dat een miniatuur is van de sluiszen en de voornaamste bewegende mechanismen. Deze miniaturen van de sluisdeuren, beveiligingskettingen en afsluiters zijn gesynchroniseerd met hun grote tegenhangers. Genoemde kettingen bevinden zich voor de ingang van de sluis, zodat, mocht een schip door een of andere oorzaak met te veel vaart de sluisdeur naderen, de eerste schok door deze zware kettingen zou worden opgevangen. Voor het behandelen van de sluiszen wordt geen gebruik gemaakt van pompen. Het water beweegt zich bij graviteit en stroomt van een hoger niveau naar een lager. Om het laagste sluiscompartiment van de Gatun sluiszen te vullen, nadat de sluisdeuren achter het schip zijn geslo-



Van boven naar onder: 1. In de 1e, laagste, Gatun sluis; 2. Nadering van de Gailard doorgraving; 3. Miraflores sluiszen; 4. Een der acht locomotieven.

ten, stroomt het water uit de sluis-kamer voor en dus boven het schip, naar grote duikers of tunnels, welke zich zo laag mogelijk in de sluiswanden bevinden en wordt vandaar naar een groot aantal kleinere zijduikers onder de bodem van de sluis-kamer gevoerd en borrelt vervolgens door 100 gaten in de bodem van de sluis waar het schip zich bevindt. Is het water in de lagere sluis tenslotte op hetzelfde niveau als dat in de volgende, dan gaan de sluisdeuren vóór het schip open, op een sein van de loods zetten de „ezels” zich in beweging en trekken het schip in de volgende sluis, alwaar, weer op loods-commando, de achterste stellen locomotieven door te remmen de vaart uit het schip halen. De hoofd-duikers onder iedere sluis-wal zijn 18 voet in diameter en met een vierkante oppervlakte, groter dan de Holland tunnel te New York.

Het is te begrijpen dat een enorme hoeveelheid water nodig is om de operaties in het Panama-Kanaal uit te voeren. Met iedere complete doorvaart komt 52 miljoen gallon water in zee terecht, een hoeveelheid voldoende om een stad met 500.000 inwoners een dag van water te voorzien. Het Gatun meer, waar de Chagres rivier door stroomt, is de voornaamste bron van deze watervoorziening voor het kanaal. Dit wordt nog vermeerderd door een groot reservoir, het Madden meer, dat zich bij de boven-Chagres rivier bevindt. Deze watervoorraad werd gevormd door het bouwen van de Madden dam in 1930. Gedurende de lange regenperiode op de landengte, van mei tot januari, is er geen waterprobleem. Gedurende de droge tijd echter is het waterverlies groter dan de toevoer in het Gatun meer. Om dit te overwinnen wordt aan het einde van iedere regenperiode het waterpeil van het meer op 87 voet gebracht en het Madden meer tot volle capaciteit gevuld. Aan het eind van de droge tijd is het waterpeil in het Gatun meer meestal gezakt tot 82 voet.

Gailard doorgraving

Deze is liefst 8 mijl lang en tijdens het doorvaren van dit gedeelte krijgt men het gevoel alsof men door een diepe gracht vaart met ontzettend hoge wanden. Een van de meest kolossale inspanningen van de kanaalconstructie was het graven door de vasteland-afscheiding. Kijkt men naar de omliggende bergen, dan krijgt men een voorstelling van dit machtige werk. Het laagste zadel van de bergrug waar de doorgraving doorheen voert, was eerst 312 voet boven de zeespiegel op dit punt; tussen Contractor en Gold heuvels was het noodzakelijk om 270 voet te graven alvorens men de bodem van het kanaal bereikte. De breedte van het kanaal op dit punt is 300 voet, elders 500 voet.

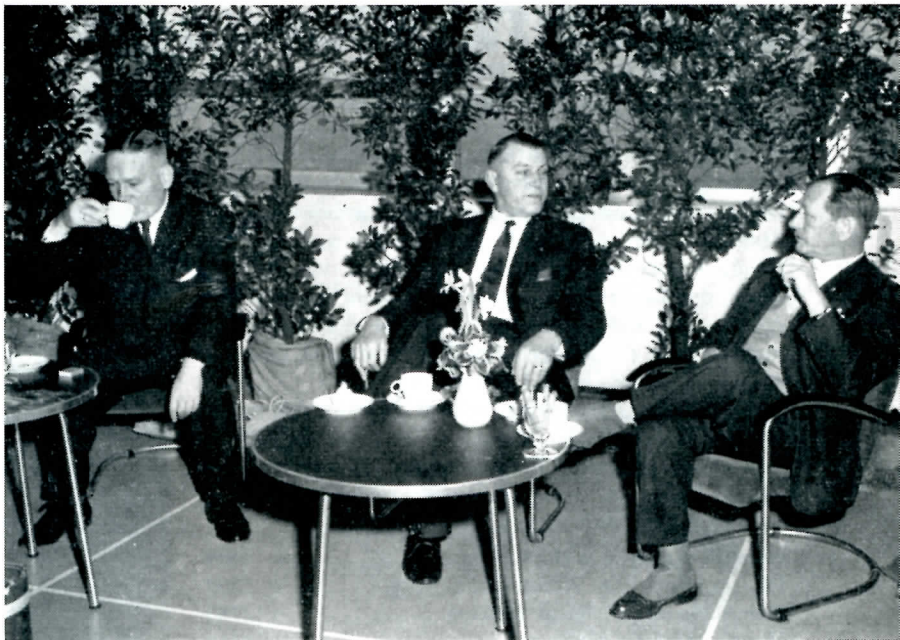
Van Oceaan tot Oceaan is het Panama-Kanaal 45 mijl lang, de diepte in het kanaal is 40 voet (12,2 meter) en normaal duurt de gehele doorvaart ongeveer 8 uur.

W. J. A. J. PEETERS,
oud-gezagvoerder m.s. „Acteon”.

Nieuws van de Vijf Azen Club

Deze maand konden wij het 20e Vijf Azen Clublid inschrijven. Het was de heer P. A. Ankerman, 5e werktuigkundige, die op 19 januari jl. a/b van het s.s. „Koratia” tijdens het dagelijks pokeruurtje in één worp vijf azen gooide.

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij hem van harte geluk met deze fortuinlijke gooi.



AFSCHEID VAN DE HEER W. P. VAN HEUKELEM

Op 31 januari jl. nam de heer Van Heukelem afscheid van zijn collega's bij Shell Tankers N.V. in verband met zijn pensionering.

De heer Van Heukelem trad op 13 mei 1938 in vlootdienst bij de C.S.M. Medio 1947 werd hij overgeplaatst naar een walfunctie bij de A.S.P.C. te Singapore en op 17 augustus 1954 naar Shell Tankers N.V. Hij werd tewerkgesteld op de sectie S.G., waar hij speciaal werd belast met alle werkzaamheden verband houdende met de Chinese scheepsgezellen.

Na te zijn toegesproken door kapt. J. C. M. Jansen nam de heer J. M. van Kessel het woord, die hem mede namens het walpersoneel van Shell Tankers N.V. als afscheidsgeschenk een picknick-set aanbood.

Na het dankwoord van de heer Van Heukelem maakten de vele aanwezigen gebruik van de gelegenheid om hem persoonlijk hun beste wensen voor de toekomst aan te bieden, waaraan wij gaarne de onze toevoegen.

tussen schip en ka

Redactiecommissie :

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

Administratie :

Mej. E. R. Vomberg

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

O.V.S.T. had een goede start

Op vrijdag 16 februari jl. trad de in oprichting zijnde Ontspannings Vereniging Shell Tankers voor het eerst in de openbaarheid met een bridge-drive, welke werd gehouden in de lunchkamer van het Shell-Gebouw aan het Hofplein. Voor onze nog jonge vereniging was het een hoopvol begin, want alle deelnemers zullen ongetwijfeld de meest prettige herinneringen bewaren aan deze avond. Er werd „wild” gespeeld, dus was het eindresultaat voor een groot deel afhankelijk van de verdeling der kaarten. Maar allen huldigden kennelijk het principe dat niet de uitslag, maar het doel het voornaamste was, en dat doel, een gezellig avondje briden, werd ruimschoots bereikt.

Na een korte uiteenzetting omtrent de gang van zaken door de wedstrijdleader, waren van acht uur tot half elf sans atout schoppen, harten, ruiten en klaveren nog slechts belangrijk, waarbij nergens een mes op tafel verscheen. De totale uitslag was als volgt:

Heren Kuypers — Van Harten	+ 2560
Hr. en Mevr. Van Kessel	+ 2550
Heren Nieuwenhoff — Holtrop	+ 2280
Hr. en Mevrouw Spetter	+ 1760
Heren Roest — Van Gestel	+ 1260
Hr. en Mevrouw Den Ouden	+ 910
Heren Greshof — Hagen	+ 840
Hr. en Mevrouw Van 't Oever	+ 140
Hr. en Mevrouw Van Leeuwen	— 130
Hr. Van der Wal en zoon	— 1380
Hr. en Mevrouw Hooymans	— 1670
Hr. en Mevrouw Van 't Slot	— 2430
Heren Vis — Huigen	— 3270
Heren Van Zanen — Van der Kuip	— 3420

Aan de top was het dus wel een „nek aan nek”-race! Na afloop bracht de voorzitter dank aan de directie voor het beschikbaar stellen van de faciliteiten (waarbij we de I.D. wel een speciale vermelding mogen geven voor de wijze waarop zij van de haar ten dienste staande middelen gebruik had gemaakt en voor een bijzonder gezellige entourage had gezorgd) en aan de organisatoren voor de bestede tijd en moeite. Vervolgens reikte hij de prijzen uit aan de heren Kuypers — Van Harten (ieder een cadeau-bon van f 7,50) en aan de heer en mevrouw Van Kessel (een bon van f 5,—), terwijl de heren Van Zanen en Van der Kuip als troost voor de vele min-punten elk een „poedel”-cadeaubon van f 2,50 mee naar huis mochten nemen. Hij besloot met de hoop uit te spreken dat hij alle deelnemers en ook zij die ditmaal verstek hadden laten gaan, nog vele malen voor een dergelijk evenement op de „negende” zou mogen begroeten.

Dat de avond een zeer geanimeerd verloop had, werd nog eens onderstreept door het feit dat het merendeel van de deelnemers moeite had afscheid te nemen en er nog een gezellig „kwartiertje” napraten aan vast werd geknoopt.

Cycles Around The World



One of the problems that face sailors of overseas ships is transport in the countries they visit. Taxi fares can be expensive and public transport is often confusing.

The problem has been solved by Dutch sailor, Mr. F. A. Visser, who is in Geelong as third mate with the tanker Videna. He has a new way to see a strange country — Mr. Visser's cycle is an exciting one. With many possibilities of work part on its complete portability he said when seen it is made in Holland or long journey.

Onze 3e stuurman F. A. Visser trok, toen zijn schip (de „Videna”) in Geelong ten anker lag, op zijn buitenmodel fiets veel bekijks, getuige bovenstaand bericht in de Australische pers.

DOE MEE

aan de fotowedstrijd

MECHANISCHE GAGE-ADMINISTRATIE

Van de gelegenheid die „Tussen Schip en Ka" ons biedt om — zoals aangekondigd in het rondschrijven van 29 december 1961 — een nadere toelichting te geven over de procedure die van 1 januari 1962 af voor de gage-administratie zal worden gevolgd, maken wij een dankbaar gebruik. Mogen wij maar meteen met de deur in huis vallen?

Vanzelfsprekend is vanaf het moment waarop wij de beschikking hadden over de ponskaartenapparatuur — d.w.z. vanaf het moment waarop Shell Tankers N.V. het huidige kantoorgebouw betrok — deze machine ook ingeschakeld geweest bij het verrichten van werkzaamheden voor de loonadministratie. Maar deze inschakeling was „naar buiten" niet bepaald spectaculair. Dat er een ontwikkeling in de richting van mechanisatie gaande was, heeft U tot nog toe slechts kunnen constateren aan de wijziging van het gageafrekeningsformulier; tevens zult U wel bemerkt hebben dat de opgave van het jaarkomen voor het invullen van Uw aangiftebiljet Inkomstenbelasting met mechanische hulpmiddelen is vervaardigd.

Op 1 januari jl. hebben wij op het gebied van de mechanisatie der gage-administratie de volgende stap gedaan; de consequenties van deze stap zijn ook „naar buiten" zichtbaar. Het grote punt is namelijk dat, terwijl tot nog toe de gageberekeringen uitsluitend met „mankracht" werden gemaakt en slechts de verdere verwerking in onze administratie mechanisch geschiedde, deze berekeningen thans ook zoveel mogelijk met behulp van de ponskaarteninstallatie worden vervaardigd. Deze mechanische gageberekeringen zullen maandelijks worden gemaakt. De vorm van de berekeningen zullen wij uitvoerig toelichten aan de hand van een aantal voorbeelden, waarvoor wij de maand maart 1962 hebben genomen. De in deze voorbeelden verwerkte gegevens zijn volkomen fictief.

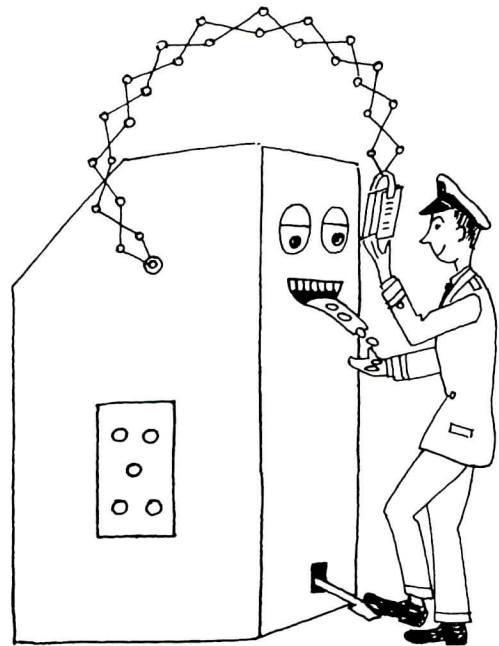
Voorbeeld 1: een officier dienstdoende aan boord van een onzer schepen.

Voorbeeld 2: een officier tot en met 20 maart 1962 dienstgedaan aan boord; daarna met verlof. Kantoorbezoek 23 maart 1962. Bij aanvang verlof zijn 100 overuren contant te verrekenen. Op deze berekening komen wij nog terug in de toelichting op de voorlopige afrekening.

Voorbeeld 3: een scheepsgezel dienstdoende aan boord van een onzer schepen.

Voorbeeld 4: een scheepsgezel tot en met 9 maart 1962 dienstgedaan aan boord; daarna met verlof tot en met 29 maart 1962 en op 30 en 31 maart 1962 bijgewerkt op een onzer schepen. Op deze berekening komen wij nog terug in de toelichting op de voorlopige afrekening.

Toelichting: De rubriek „naam" behoeft geen toelichting. Bij „administratie codering" kan worden volstaan met de opmerking dat, zoals aan iedere werknemer in dienst van een Groepsmaatschappij, ook aan iedere zeevarende volgens een bepaald systeem een nummer wordt toegekend. Bij de aanduiding van de maand waarop de gageberekening betrekking heeft, wordt de meest voor de hand liggende codering gebezigd, namelijk januari = 01, februari = 02 enz. tot en met december = 12. Alle in de berekening voor-



komende bedragen hebben betrekking op de volle maand, tenzij anders vermeld. In de daarop volgende kolom wordt het bedrag per maand van de schaalgage vermeld.

Bij het invullen van de rubriek „rang" wordt de volgende code gebruikt:

Officieren - dekdienst:

00 commodore	06 wnd. 2e stuurman
01 gezagvoerder	07 3e stuurman
02 wnd. gezagvoerder	08 wnd. 3e stuurman
03 1e stuurman	09 4e stuurman
04 wnd. 1e stuurman	10 wnd. 4e stuurman
05 2e stuurman	11 leerling stuurman

Officieren - werktuigkundige dienst:

21 hoofdwerktuigkundige	26 wnd. 3e werktuigkundige
22 wnd.	27 4e werktuigkundige
hoofdwerktuigkundige	28 wnd. 4e werktuigkundige
23 2e werktuigkundige	29 5e werktuigkundige
24 wnd. 2e werktuigkundige	30 wnd. 5e werktuigkundige
25 3e werktuigkundige	31 leerling werktuigkundige

Scheepsgezellen - dekdienst :

40 bootsman	46 matroos o/g (23-jarigen
41 timmerman	en ouderen, gehuwden,
42 matroos/kabelgast	kostwinners)
43 volmatroos	47 dekjongen
44 matroos	48 jongen algemene dienst
45 matroos o/g	

Scheepsgezellen - werktuigkundige dienst :

60 voorman/donkeyman	65 bankwerker
61 1e pompman	66 stoker/olieman
62 1e pompman/bankwerker	67 handlanger
63 2e pompman	68 stokersjongen
64 2e pompman/bankwerker	

Scheepsgezellen - civiele dienst :

80 chef-hofmeester zonder koksdiploma	87 pantry-jongen onder 18 j.
81 chef-hofmeester met koksdiploma	88 pantry-jongen 18 jaar en ouder
82 chef-kok zonder koksdiploma	89 2e kok
83 chef-kok m. koksdiploma	90 koksmaat/bakker
84 2e hofmeester	91 koksmaat/bakker (23-jarigen en ouderen, gehuwden, kostwinners)
85 bediende	92 koksjongen onder 18 j.
86 bediende (23-jarigen en ouderen, gehuwden, kostwinners)	93 koksjongen 18 jaar en ouder

Nu komen we toe aan het eigenlijke gage-gedeelte.

Allereerst worden per man alle aan zijn rang verbonden vaste gage-bestanddelen — uitgedrukt in maandbedragen — in een ponskaart vastgelegd, d.w.z. schaalgage, toeslag A.O.W./A.W.W., huurcompensatie, tankertoeslag, etc. Deze gegevens vindt U in de voorbeelden terug onder de rubriek „bedrag uitbetalen” en vanzelfsprekend vindt U onder het hoofd „omschrijving” de aard van de desbetreffende posten aangegeven.

Naast de reeds genoemde vaste gegevens kunnen nog diverse variabele verdiensten voorkomen, zoals overwerk, voeding- en verbrijfstoelage, voedingbeheertoelage, tijdelijk dienstdoen in waarnemende rang. Deze gegevens worden in de desbetreffende maand als het ware extra ingebracht en U zult deze extra's met een omschrijving eveneens aantreffen in de rubriek „bedrag uitbetalen”.

Met betrekking tot het overwerk merken wij op dat bij het samenstellen van de gegevens voor een mechanische gageberekening doorgaans die van het overwerk van de voorafgaande maand beschikbaar zijn. Zoals U bekend, geschiedt deze verrekening voor officieren voorshands tegen de bekende f 0,05 per uur. Normaliter zal dus in de gageberekening voor de maand maart het overwerk van februari worden opgenomen, etc. Hierop wordt alleen een uitzondering gemaakt voor de 1e stuurman en 2e werktuigkundige. Daar het vaste overwerk niet op de overwerk recapitulatiestaat (model no. 76) wordt vermeld, is besloten voor genoemde rangen het overwerk steeds aan het einde van een kwartaal in te brengen.

Een verdere opmerking betreft het varen in waarnemende rang. Indien dit slechts korte tijd duurt, zullen de vaste gegevens uiteraard niet gewijzigd en de verschillen tussen de

gage en toeslagen in waarnemende en permanente rang als extra posten ingebracht worden. In de rubriek „rang” zal in zo'n geval ook nog het codenummer van de waarnemende rang achter bedoelde verschillen-bedragen worden afgedrukt. Indien het waarnemend varen langer duurt, zullen wij ertoe overgaan de vaste gegevens voor de desbetreffende werknemer te wijzigen. In dit geval zult U vermelding van de verschillen-bedragen derhalve alleen aantreffen in de maand waarin het dienst doen in waarnemende rang begint en eventueel in de maand waarin deze situatie eindigt.

Tenslotte kunt U onder de rubriek „bedrag uitbetalen” het saldo-tegoed aantreffen van de gageberekening over de voorafgaande maand en tevens eventuele op Uw persoonlijke rekening voorkomende credit-bedragen bv. vergoeding van reiskosten, reistoelage.

Na deze uiteenzetting komen we dan toe aan de inhoudingskant, namelijk de rubriek „bedrag inhouden”.

Ook hierbij is weer een aantal vaste posten, die wederom — uitgedrukt in maandbedragen — per man in een ponskaart worden vastgelegd, d.w.z. premie Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, restant-premie Pensioenfonds der Koninklijke/Shell, premie A.O.W./A.W.W., premie Ziekentfonds, premie Werkloosheidswet, loonbelasting en niet te vergeten het kwartje per maand als bijdrage Stichting Zee-manswelzijn.

In tegenstelling tot de extra's die wij in de rubriek „bedrag uitbetalen” zijn tegengekomen, behoeven aan de inhoudingskant geen bijzondere handelingen ten aanzien van de variabele posten te worden verricht, daar hiervoor machinaal de nodige voorzieningen zijn getroffen. Wij menen dat het vorenstaande zonder meer niet duidelijk is en zouden dit nader willen uiteenzetten; wij moeten daarbij echter een loontechnisch detail aanroeren. De loonbelasting hebben wij namelijk per man niet in een bepaald bedrag doch in een bepaald percentage vastgelegd. De machine is zo ingesteld, dat dit percentage wordt genomen van alle gage-bestanddelen die hierover volgens de wettelijke voorschriften in aanmerking komen. Als wij dus incidentele verdiensten inbrengen, wordt de hierover verschuldigde loonbelasting aan de hand van het opgenomen percentage door de machine berekend en het wegens loonbelasting ingehouden bedrag geeft het bedrag weer, dat over de desbetreffende maand over het totale loon verschuldigd is. Om dezelfde reden wordt ook de premie A.O.W./A.W.W. uitgedrukt in een bepaald percentage, nl. $7\frac{1}{4}\%$, en ook hierbij is de machine wederom zo ingesteld, dat dit percentage wordt genomen van alle daarvoor in aanmerking komende loonbestanddelen.

In verband met het lidmaatschap van het Pensioenfonds der Koninklijke/Shell geldt evenwel een uitzondering ten aanzien van officieren die de maximum A.O.W./A.W.W. premie (f 577,— per jaar) verschuldigd zijn. Voor deze categorie — het merendeel — wordt een vast bedrag van f 48,08 per maand wegens premie A.O.W./A.W.W. ingehouden. Volledigheidshalve moeten we nog even een stapje terug doen en wel naar de rubriek „bedrag uitbetalen”. Voor officieren is in verband met hun lidmaatschap van het Pensioenfonds der Koninklijke/Shell de A.O.W./A.W.W.-compensatie uitgedrukt in een vast bedrag per maand, doch voor scheepsgezellen geldt het voorschrift dat deze compensatie 5,6% bedraagt van bepaalde in een beschikking van het College van Rijksbemiddelaars genoemde gagebestanddelen. Daar hierbij buiten de vaste gagecomponenten ook enkele variabele verdiensten (bv. overwerk) moeten worden genomen, is ook voor deze post niet het bedrag vastgelegd, doch het percentage van 5,6%. De machine is hierbij wederom zo geschakeld, dat het percentage uiteindelijk wordt toegepast op alle in de beschikking genoemde loonbestanddelen.

Naam	Administratie codering	Plaats	Gage p/m	Rang
N . N	1 1 2 3 4 5 6	0 3	6 0 0 0 0	1 5
omschrijving	Bedrag uitbetalen	Bedrag inhouden		
GAGE	6 0 0 0 0			1 5
TOESLAG AOW AWW	2 2 1 2			
HUURCOMPENSATIE	1 7 3 5			
VAKANTIETOESLAG	2 4 0 0			
20 UREN A 5 CT FEBR	1 0 0 0			
SALDO PER 28 FEBR 62	1 0 0 0 0			
PREMIE BPF		4 4 7 1		
PREMIE AOW AWW		4 8 0 8		
LOONBELASTING		9 3 0 3		
BYDRAGE ZEEMANSTEHUIZEN		2 5		
DELEGATIE HAART		3 0 0 0 0		
VOORSCH. VIDENA FEBR		1 3 4 3 9		
TOTAAL	7 6 4 4 7	6 2 0 4 6		
TEGOED	1 4 4 0 1			

VOORBEELD 1

30.033 - 3894 - 1001

SHELL TANKERS N.V. - ROTTERDAM

Gage-berekening

Naam	Administratie codering	Plaats	Gage p/m	Rang
N . N	1 1 6 5 4 3 2	0 3	1 0 0 0 0 0 0	3 5
omschrijving	Bedrag uitbetalen	Bedrag inhouden		
GAGE	1 0 0 0 0 0 0			3 5
HUURCOMPENSATIE	2 7 5 0			
VAKANTIETOESLAG	4 0 0 0 0			
VOEDINGTOELAGE	1 6 2 0			
98 UREN A 5 CT JAN MRT	4 9 0			
OVERWERK 100 UREN	5 0 9 0 0 0			
SALDO PER 28 FEBR 62	1 0 0 0 0 0			
PREMIE BPF		4 4 7 1		
RESTANT PF		3 2 9		
PREMIE AOW AWW		4 8 0 8		
LOONBELASTING		2 8 7 5 6		
BYDRAGE ZEEMANSTEHUIZEN		2 5		
DELEGATIE HAART		5 0 0 0 0		
VOORSCH. ABIDA FEBR		2 5 0 0 0		
VOORSCH. R DAM 23 MRT		8 0 0 0 0		
VERREK.G. SALDO 15 JUNI		1 5 4 1 0 2		
TOTAAL	1 6 9 7 6 0	3 4 7 4 9 1		
		1 7 7 7 3 1	SCHULD	

VOORBEELD 2

30.033 - 3894 - 1001

Naam	Administratie codering						Maand	Gage p/m	Rang	
	2	2	3	4	5	6				7
N . N	2	2	3	4	5	6	7	0 3	5 0 0 0 0	9 5
Omschrijving	Bedrag uitbetalen			Bedrag Inhouden						
GAGE	5	0	0							9 5
TANKERTOESLAG	3	8	4							
OVERWERK VASUM FEBR	8	2	5							
VAKANTIETOESLAG	2	0	0							
5 . 6 PROCENT BYSLAG	3	9	0							
HUURCOMPENSATIE	1	7	3							
SALDO PER 28 FEBR 62	5	0	0							
PREMIE BPF							2	9	5	0
PREMIE AOW AWW							4	9	4	0
LOONBELASTING							8	6	8	1
PREMIE ZF							7	0	0	
PREMIE WW							3	3	5	
BYDRAGE ZEEMANSTEHUIZEN										2 5
DELEGATIE MAART							4	0	0	0
VOORSCH . VASUM FEBR										9 0 0 0
TOTAAL	7	4	7	2	7		6	6	6	3 1
TEGOED	8	0	9	6						

50.033 - 35M - 1061

VOORBEELD 3

Naam	Administratie codering						Maand	Gage p/m	Rang	
	2	2	7	6	5	4				3
N . N	2	2	7	6	5	4	3	0 3	4 2 5 0 0	5 5
Omschrijving	Bedrag uitbetalen			Bedrag Inhouden						
GAGE	4	2	5							5 5
TANKERTOESLAG	3	8	4							
OVERWERK ARCA FEBR	8	3	3							
VAKANTIETOESLAG	1	7	0							
5 . 6 PROCENT BYSLAG	3	4	5							
HUURCOMPENSATIE	1	7	3							
VOEDINGTOELAGE	3	4	2							
VERBLYFSTOELAGE	4	2	0							
SALDO PER 28 FEBR 62	5	0	0							
PREMIE BPF							2	5	8	5
PREMIE AOW AWW							4	5	5	4
LOONBELASTING							6	9	0	9
PREMIE ZF							7	0	0	
PREMIE WW							3	3	5	
BYDRAGE ZEEMANSTEHUIZEN										2 5
VOORSCH . ARCA FEBR							1	5	0	0
VERREKG SALDO 9 MRT							2	5	0	0
VOORSCH . GAGE 15 MRT							7	5	0	0
VOORSCH . R DAM 31 MRT							2	0	5	0
TOTAAL	7	0	3	9	7		6	0	6	0 8
TEGOED	9	7	8	9						

50.033 - 35M - 1061

VOORBEELD 4

Tenslotte kunt U onder de rubriek „bedrag inhouden” aantreffen de op Uw persoonlijke rekening voorkomende debetbedragen, zoals delegatie, voorschot aan boord, voorschot aan de wal, doorlichtingskosten echtgenote, etc. Hierbij merken wij op dat de delegatie in de gageberekening zal worden ingehouden in de maand waarin de betaling plaatsvindt. Voor de voorschotten aan boord zijn wij afhankelijk van de gegevens welke van de gezagvoerders moeten komen; hier is de positie dus zoals reeds met betrekking tot het overwerk uiteengezet. Het gevolg is, dat normaliter in de gageberekening van een bepaalde maand het voorschot aan boord over de voorafgaande maand zal worden verwerkt. De overige debetposten van Uw persoonlijke rekening zijn incidenteel en zullen in Uw gageberekening worden opgenomen zodra een boeking op Uw rekening heeft plaatsgevonden.

Na de vorenstaande toelichtingen over de mechanisch vervaardigde gageberekening, komen wij thans tot de vraag, wat er gaat gebeuren bij aflossing/afmonstering. Daar de procedure voor officieren en scheepsgezellen hierbij verschillend is, zullen wij voor beide categorieën een afzonderlijke uiteenzetting geven.

OFFICIEREN

Wij gaan maar door met de officier van voorbeeld 2, die met ingang van 21 maart 1962 met verlof gaat. Wij gaan dan zo spoedig mogelijk ertoe over om met „mankracht” een voorlopige afrekening op te maken, die is samengesteld als weergegeven in voorbeeld 5 (zie pag. 10).

Toelichting. Op het moment dat de voorlopige gageafrekening moet worden gemaakt, zijn de mechanische gageberekeningen tot en met februari 1962 beschikbaar. Allereerst wordt U derhalve op het linker gedeelte voorgerekend wat U nog tegoed heeft aan gage, toeslagen en incidentele verdiensten (voedingtoelage en contant overwerk), gerekend van 1 maart 1962 tot en met het einde van Uw verlof (15 juni 1962). De hiervan in te houden bedragen wegens premie Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, restant premie Pensioenfonds der Koninklijke/Shell, loonbelasting, etc. zijn afzonderlijk te zien. Een en ander resulteert in een saldo van f 3163,58. Aan de rechter zijde van het formulier treft U dan een overzicht aan van de bedragen welke U tegoed heeft en welke U verschuldigd bent. Bij de tegoeden wordt allereerst het saldo van de laatste mechanische gageberekening opgenomen. Het spreekt vanzelf dat bij deze gelegenheid alle beschikbare mechanische gageberekeningen aan U worden overhandigd, zodat U aan de hand daarvan de samenstelling van het genoemde saldo kunt nagaan. Als tweede tegoed-post wordt opgenomen het netto-bedrag dat resulteert uit de gage-calculation voorkomende op het linker gedeelte van het formulier. Daarna wordt nagegaan welke bedragen U aan ons verschuldigd bent. Daar de delegatie doorgaans loopt tot en met het einde van de maand waarin het verlof aanvangt, dient de delegatie over de maand maart 1962 nog te worden ingehouden. De voorschotten aan boord hebben wij in ons voorbeeld ingehouden tot en met januari 1962 (in de mechanische gageberekening over de maand februari 1962). De voorschotten aan boord over de maanden februari en maart 1962 dienen derhalve nog te worden ingehouden. Tijdens het kantoorbezoek op 23 maart 1962 is een voorschot van f 800,— per kas verstrekt. Ook deze post wordt uiteraard als verschuldigd opgenomen en zo geeft de voorlopige gage-afrekening een nog te betalen saldo aan van f 1541,02.

Onder verwijzing naar de noot gesteld op het voorlopige gage-afrekeningsformulier merken wij op, dat wij ook tijdens het verlof normaal ermee doorgaan, alle vaste en variabele gage-gegevens, alle in aanmerking komende inhoudingen en

alle op Uw persoonlijke rekening voorkomende posten in de maandelijke mechanisch vervaardigde gageberekeningen op te nemen. Deze handelwijze heeft tot gevolg, dat de gageberekening voor deze officier over de maand maart 1962 is samengesteld zoals in voorbeeld 2 is weergegeven. Het saldo-schuld van deze berekening is uiteraard fictief, want het wordt automatisch verminderd naarmate in de volgende maanden de verlofgage wordt ingebracht totdat de schuld bij het einde van het verlof geheel is „ingeaald”.

Stellen wij in ons voorbeeld dat deze officier op 25 juni 1962 wederom op de vloot wordt tewerkgesteld, dan wordt bij die gelegenheid een voorschot verstrekt gelijk aan de netto-gage over de periode gelegen tussen het einde van het verlof (15 juni 1962) en de datum van wedertewerkstelling. Dit voorschot zal U worden voorgerekend tijdens Uw bezoek aan sectie S.L. voor de berekening van Uw vrije bedrag. Uiteraard zal bij het bepalen van dit voorschot rekening worden gehouden met bijzondere verdiensten, bijv. contant overwerk. Na de daaropvolgende aflossing ontvangt de als voorbeeld genomen officier wederom een voorlopige gage-afrekening met een aantal mechanisch vervaardigde gageberekeningen. De eerste berekening zal dan zijn over de maand maart 1962, daar bij de voorgaande gelegenheid de laatste berekening betrekking had op de maand februari 1962.

SCHEEPSGEZELLEN

Wij gaan maar door met de scheepsgezel van voorbeeld 4, die met ingang van 10 maart 1962 met verlof gaat. Wij gaan dan zo spoedig mogelijk ertoe over om met „mankracht” een voorlopige afrekening op te maken, die is samengesteld als weergegeven in voorbeeld 6 (zie pag. 10).

Toelichting. Op het moment dat de voorlopige gageafrekening moet worden gemaakt, zijn de mechanische gageberekeningen tot en met februari 1962 beschikbaar. Allereerst wordt U derhalve op het linker gedeelte voorgerekend wat U nog tegoed heeft aan gage, toeslagen en incidentele verdiensten (overwerk), gerekend van 1 maart 1962 tot en met de dag van afmonstering (9 maart 1962). De hiervan in te houden bedragen wegens premie Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, loonbelasting, etc., zijn afzonderlijk te zien. Een en ander resulteert in een saldo van f 201,04. Aan de rechterzijde van het formulier treft U dan een overzicht aan van de bedragen, welke U tegoed hebt en welke U verschuldigd bent. Bij de tegoeden wordt allereerst het saldo van de laatste mechanische gageberekening opgenomen. Het spreekt vanzelf, dat bij deze gelegenheid alle beschikbare mechanische gageberekeningen aan U worden overhandigd, zodat U aan de hand daarvan de samenstelling van het genoemde saldo kunt nagaan. Als tweede tegoedpost wordt opgenomen het netto-bedrag dat resulteert uit de gage-calculation, voorkomende op het linker gedeelte van het formulier.

Daarna wordt nagegaan welke bedragen U aan ons verschuldigd bent. In ons voorbeeld vindt de afmonstering plaats in de eerste helft van de maand, zodat wij kunnen aannemen dat de delegatiebetaling per de 15e niet zal zijn verricht. Uit dezen hoofde behoeft dus geen inhouding meer te worden gedaan. Indien de afmonstering daarentegen plaats had gevonden in de tweede helft van de maand, zou normaliter alsnog de inhouding moeten worden toegepast voor de per 15e van de maand verrichte delegatiebetaling.

De voorschotten aan boord hebben wij in ons voorbeeld ingehouden tot en met januari 1962 (in de mechanische gageberekening over de maand februari 1962). De voorschotten aan boord over de maanden februari en maart 1962 dienen derhalve nog te worden ingehouden. Zo geeft de voorlopige gage-afrekening een nog te betalen saldo aan van f 25,—.

VOORBEELD 5

SHELL TANKERS N.V. - ROTTERDAM

Voorlopige gage-afrekening

Naam: *N.N.*

Adm. No.: *1165432* Rang: *35*

Periode: *1.3*

t/m *15.6.62*

Gage f *1.000,-* p.m.

Omschrijving	Bedrag	Omschrijving	Bedrag
Gage	3.500, =	Tegoed:	
Toeslag AOW/AWW	- -	Saldo per <i>20.2.62</i>	100, =
Huurcompensatie	96,25	Saldo per <i>15.6.62</i>	3.163,50
Voedingtoelage	126, =	Reistoelage	
100 u overwerk à <i>5,09</i>	509, =		
Diversen:			
		Totaal	3.263,50
	4.231,25	Verschuldigd:	
Premie B.P.F.	158,49	Saldo per	
Restant premie P.F.	11,52	Delegaties	500, =
	4.061,24	<i>mat.</i>	
Loonbelasting	731,30		
Premie Z.F.	- -		
Premie W.W.	- -		
Premie AOW/AWW	168,20		
Saldo	3.163,50	Voorschotten	
		<i>Abida, fbs.</i>	250, =
		<i>Abida, mat.</i>	174,26
		<i>Ridam, 23.3.62</i>	800, =
		Diversen	
		Saldo <i>15.6.62</i> <i>tegoed/schuld</i>	1.541,02

NOOT:

Alle in deze voorlopige gageafrekening voorkomende posten vindt U naderhand terug in de maandelijkse gageberekeningen welke langs mechanische weg worden vervaardigd.

VOORBEELD 6

SHELL TANKERS N.V. - ROTTERDAM

Voorlopige gage-afrekening

Naam: *M.M.*

Adm. no. *2276543* Hoedanigheid *55*

Periode: *1-3* t/m *9-3-1962*

Gage f *425,-* p.m.

Omschrijving	Bedrag f	Omschrijving	Bedrag f
Gage	123,50	Tegoed	
Tankertoeslag	11,15	Saldo	201,04
% Reisd. verh.		Saldo per <i>20.2.1962</i>	50, =
Overwerk	103,95		
Voedingtoelage			
Verblijftoelage			
Diversen			
	238,49	Totaal	251,04
5,6% Bijslag van A	13,36		
Huurcompensatie	5,04		
Premie B.P.F.	7,26	Verschuldigd	
	249,53	Saldo per	
Loonbelasting <i>41% 27,48</i> van		Delegaties t/m	
Premie A.O.W. ()		Voorschotten	150, =
A.W.W. 7 1/4 % - <i>18,09</i>		<i>Abida fbs.</i>	76,04
Premie Z.F.	1,98	<i>Abida mat.</i>	
Premie W.W.	0,97	Diversen	
	48,49		
Saldo	201,04	Saldo <i>togoed/schuld</i> <i>23.6.62</i>	25, =

Noot

Alle in deze voorlopige gage-afrekening voorkomende posten vindt U naderhand terug in de maandelijkse gageberekeningen, welke langs mechanische weg worden vervaardigd.

Dit saldo zal worden betaald, verhoogd met een voorschot dat normaliter op of omstreeks de 15e van de maand betaalbaar zou zijn gesteld. Het voorschot zal gelijk zijn aan de netto-gage over de periode gelegen tussen de dag van afmonstering (9 maart 1962) en de 16e dag van de desbetreffende maand. Op of omstreeks de 30e van de maand zal wederom een voorschot worden gegeven op de gage over de periode, gelegen tussen de 15e dag van de maand en de 1e dag van de daaropvolgende maand.

Onder verwijzing naar de noot, gesteld op het voorlopige gage-afrekeningsformulier, merken wij op, dat wij ook tijdens het verblijf in Nederland normaal ermee doorgaan, alle vaste en variabele gage-gegevens, alle in aanmerking komende inhoudingen en alle op Uw persoonlijke rekening voorkomende posten in de maandelijkse mechanisch vervaardigde gageberekeningen op te nemen. Deze handelwijze heeft tot gevolg, dat de gageberekening voor deze scheepsgezel over de maand maart 1962 is samengesteld zoals in voorbeeld 4 is weergegeven.

Met onze betalingen tijdens het verblijf in Nederland zijn wij intussen bij onze uiteenzettingen gevorderd tot eind maart 1962. De daaropvolgende betaling valt derhalve weer op of omstreeks 15 april 1962. Bij deze gelegenheid zal betaalbaar worden gesteld het saldo van de in de voorgaande alinea bedoelde mechanische gageberekening over de maand maart 1962, verhoogd met een voorschot over de eerste helft van april 1962. Bij de voorschotbepaling zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met de omstandigheid dat in de gageberekening over maart 1962 nog niet het overwerk over maart 1962 en de aan boord verstrekte voorschotten over maart 1962 zijn verwerkt, zulks in tegenstelling met de reeds genoemde voorlopige gage-afrekening. Aan het einde van de maand april 1962 zal wederom een voorschot worden verstrekt op de gage over de tweede helft van april 1962 en zo vervolgens.

Het systeem komt er derhalve op neer, dat tijdens het verblijf in Nederland half-maandlijks een betaling plaats vindt. In het midden van de maand ontvangt de scheepsgezel een mechanisch vervaardigde gageberekening over de voorafgaande maand, waarvan het saldo plus een voorschot over de eerste helft van de lopende maand wordt betaald; aan het einde van een maand ontvangt de scheepsgezel een voorschot over de tweede helft van de lopende maand.

Stellen wij in ons voorbeeld dat deze scheepsgezel op 21 mei 1962 wederom op de vloot wordt tewerkgesteld, dan wordt bij die gelegenheid een voorschot verstrekt gelijk aan de netto-gage over de periode welke sedert de laatste betaling is verstreken. In dit geval een voorschot op de gage over de periode van 16 t/m 20 mei 1962.

Na de daaropvolgende aflossing ontvangt de als voorbeeld genomen scheepsgezel wederom een voorlopige gage-afrekening met een aantal mechanisch vervaardigde gageberekeningen. De eerste berekening zal dan zijn over de maand mei 1962, daar bij de betaling op of omstreeks 15 mei 1962 de laatste berekening betrekking hebbende op de maand april 1962 is overhandigd.

RECTIFICATIE

In het nummer van „Tussen Schip en Ka” van februari 1962 is op pagina 11 in het onderschrift bij de foto van de afscheidsreceptie welke op 19 januari jl. door onze Directie voor gepensioneerde gezagvoerders, hoofd- en tweede werktuigkundigen van onze vloot werd gegeven, een betreurenswaardige fout geslopen.

Als een der aanwezige gezagvoerders stond abusievelijk vermeld kapt. A. van der Kievit, dit moest zijn kapt. A. van der Kroef.

Wij bieden kapt. Van der Kroef onze verontschuldigen aan voor deze incorrectheid.

Voor onze schakers

Oplossing probleem no. 5:

4 zetten van wit:

1. Pf3; 2. Pd4 of Pe5; 3. Pc06;
4. Pb8:

4 zetten van zwart:

1. d5; 2. Pf6; 3. Pfd7; 4. Pb8;

De 1e en 2e zet van zwart zijn verwisselbaar. Hoe eenvoudig ook, het lijkt gemakkelijker in 5, dan in 4 zetten op te lossen.

Oplossing probleem no. 6:

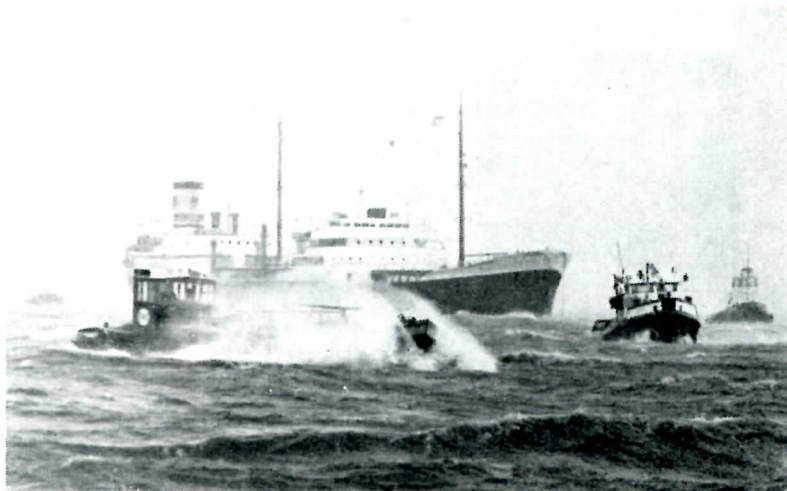
1. Dco1, Ka5; 2. Db2, Ka4; 3. Kcob, enz.

Probleem no. 7:

Wit: Kf1, Db8, Ta3 en Ta5, Lb4 en Lh1, Pe1 en Ph6, pi h2 en h4.

Zwart: Kf4, De5, Te8 en Tg8, Lc1, Pf6 en Pg5.

Wit geeft mat in 2 zetten.



Het ca. 18.000 ton metende s.s. „HAMINELLA” van Shell Tankers Ltd. tijdens storm in de Nieuwe Waterweg op 12 februari jl. (Foto W. v. d. Berg, Vlaardingen)

DE LAATSTE „OUDE GETROUWE” UIT DE VAART

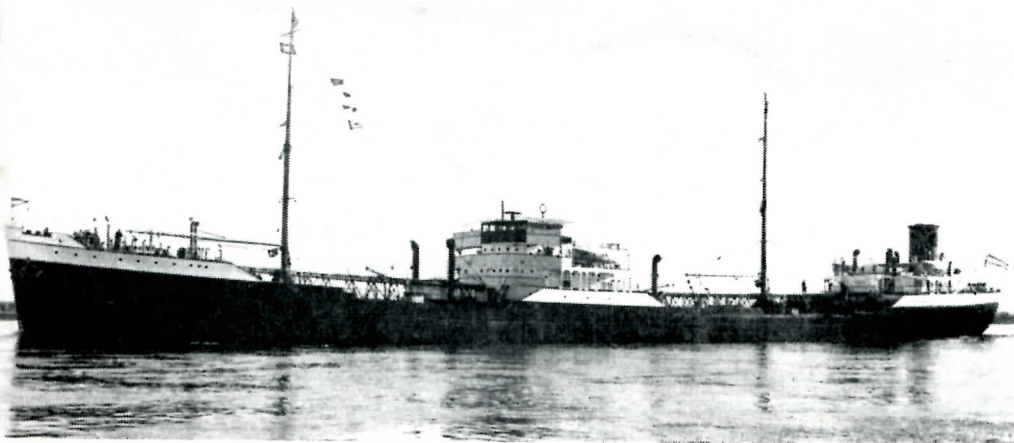
Na circa 27 jaar trouwe dienst is het m.s. „Sunetta” op 30 januari jl. als laatste nog in bedrijf zijnde Nederlandse Groepstanker van vóór de oorlog voor sloop verkocht.

In december 1960 werd de „Sunetta” met ere in de pers vermeld in verband met haar medewerking aan de redding van opvarenden van een in de Oostzee in nood

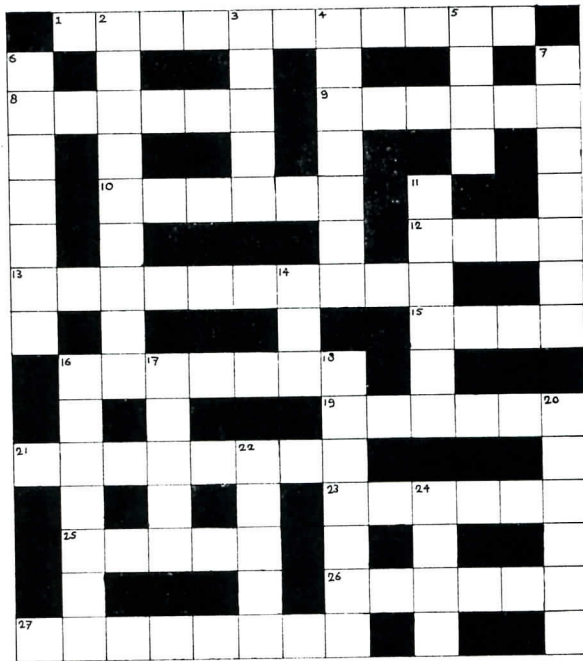
verkerende Zuidslavische houtboot, waarbij veertien schipbreukelingen konden worden gered.

Hoewel schepen als de „Sunetta” zowel qua grootte als accommodatie volledig in het niet vallen bij onze hedendaagse tankschepen, valt het bij gesprekken met onze senior-officieren steeds weer op hoe een warm hart zij deze oudjes toedragen, ondanks het weinige gerief dat zij te bieden hadden.

m.s. „Sunetta”



Nu de verjongingskuur van onze vloot — op de semi-vooroorlogse tanker „Mitra” na — voltooid is, brengen wij, mede namens de velen voor wie in de afgelopen jaren de „Sunetta” en haar mede-lotgenoten een tweede thuis was, een laatste saluut aan dit uitgestorven tankerras, dat zich vooral in de oorlogsjaren zo dapper geweerd heeft, doch waarvoor in onze huidige economie geen plaats meer is.



Kryptogram

HORIZONTAAL:

1. Januari en februari, maar vooral december.
8. Dit toestel is juist gearriveerd.
9. Groente die in een berg-plaats haar einde vindt.
10. Edelman die in Frankrijk groot is.
12. Voortreffelijk deel.
13. Deftige mannen geven voorlichting en spreken recht.
15. Kunstlicht in het mid-daguur.
16. Met naald en draad stil-staan.
19. Deze dracht is gewoon-lijk vol.
21. Ontspanningsoorden met een onheilspellende klank.
23. Deze kledingstukken kunt U er in zetten.
25. Een geldsom heeft geen uitleg nodig.
26. Meisjes zijn troef.

27. Met deze jongen hebt U een heel gezanik.

VERTICAAL:

2. Nederlandse landverhuizers in Canada.
3. Deze letters vindt U in Duitsland.
4. Knijp, dokter.
5. Vervelend voorzetsel.
6. Overeenkomst met een touw.
7. Vragen of geven.
11. Voor paarden en pluim-vee.
14. Hier is de waarheid ver-zekerd.
16. Een stoet is dwaasheid.
17. Grootvader heeft reeds een kleinood.
18. Een zuster begint met wartaal.
20. De belangstelling is aan het verflauwen.
22. Als ge in Denemarken komt zonder Duitse val-uta is dat een wapen.
24. Deze nooddruftige is on-begroeid.

Mutatie walorganisatie

Kapitein D. A. C. Gelijns, chef van de Nautische Dienst van de afdeling Scheepsexploitatie, heeft per 1 maart jl. onze Maatschappij met pensioen verlaten.

Hij werd met ingang van voornoemde datum opgevolgd door kapitein H. Bakker, laatstelijk marine superintendent van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij op Curaçao.

SCHEEPSBEVEILIGING

Het gebruik van kernwapens in een eventueel toekomstig conflict is niet uitgesloten, hoewel dit dan waarschijnlijk slechts beperkt zal blijven tot doelen, die het gebruik wettigen.

Als voorbeelden hiervoor zouden genoemd kunnen worden: vliegvelden, belangrijke centra van industrie, toevoerhavens en wellicht de toegangen tot deze havens. In vergelijking met het zgn. „conventionele” wapen, zoals brisantbom en brandbom, is de actie-radius van het kernwapen aanzienlijk veel groter, zodat doelen die moeilijk trefbaar zouden zijn, veel kwetsbaarder worden. Hoewel ter zee de onderzeebootbestrijding met de ervaring van de laatste wereldoorlog bijzonder effectief is geworden, zal door het gebruik van torpedo's met kernlading deze bestrijding veel moeilijker worden en men dient hiermede rekening te houden.

De kernwapens kunnen als tal van projectielsoorten gebruikt worden, zoals bommen, raketten, torpedo's en projectielen.

Het explosief vermogen van deze wapens loopt van 5 KT (Kiloton) tot 100 MT (Megaton) en is te vergelijken met conventionele wapens met een resp. lading van 5.000 ton Trotyl en 100.000.000 ton Trotyl.

Voor de explosies boven Hyroschima en Nagasaki werden bommen gebruikt van het 20 KT-type, de zgn. „Nominale Bom”.

Van de explosieverschijnselen, die bij de kernwapen-explosie optreden, kunnen hitte, luchtdruk en radio-activiteit slachtoffers veroorzaken, terwijl de lichtflits van belang kan zijn om een kernwapenexplosie te onderkennen.

Men diene zich met de bestaande middelen tegen de eerstgenoemde verschijnselen te beschermen, wat uiteraard geheel afhankelijk is van afstand tot het explosie-punt en waar de explosie tot stand wordt gebracht; m.a.w. of de detonatie in de lucht zal plaatsvinden (luchtexplosie) of onder water (onderwaterexplosie).

Bij een luchtexplosie wordt eerst de „lichtflits” waargenomen, die vele malen sterker is dan het felste zonlicht. Direct na deze lichtflits vormt zich een „vuurbal”, die ontstaat doordat de vrijkomende energie een zodanige hitte veroorzaakt, dat de bomdelen overgaan in gloeiende gassen in de vorm van een bol.

De hete gassen spreiden zich naar alle kanten uit en koelen snel af, waardoor de vuurbal overgaat in de zgn. „paddestoelwolk”, die tot een hoogte van 10.000 meter kan stijgen.

tegen atoomwapens

Bij een Trotyl-bom duurt de luchtdrukstoot slechts enige duizendsten van een seconde in tegenstelling tot de atoombom, waar deze luchtdrukstoot een gehele seconde voortduurt, met de snelheid van een superorkaan. Bij een 20 KT-bom ondervinden schepen, welke zich op 1 mijl afstand van het explosiepunt bevinden, onherstelbare schade.

Ook de hitte, die vrijkomt bij de explosie gedurende 3 seconden, is bijzonder groot, doch de meteorologische omstandigheden kunnen de uitwerking beïnvloeden (bv. absorptie bij vochtig weer).

Dan tenslotte de radio-actieve straling die te verdelen is in de zgn. „beginstraling” gedurende 1 minuut en een „radio-actieve besmetting”, die minder intensief is, doch als een geladen radio-actieve wolk in ellipsvorm met zeer grote afmetingen grote oppervlakken kan aantasten. Dit noemt men de "Fall-Out".

Hoe demonstreren zich al deze verschijnselen bij een onderwater-explosie?

Na de oorlog heeft men bij Bikini (Stille Oceaan) verschillende proeven genomen met het doel de uitwerking op oorlogsmaterieel na te gaan. Een bom van 20 KT werd op 30 m diepte tot explosie gebracht.

De „lichtflits”, nu uiteraard onderwater, was alleen zichtbaar uit een vliegtuig. Een grote hoeveelheid water werd opgeworpen in de vorm van een holle cilinder, waarboven de „vuurbol” die weer snel opsteeg. De hoeveelheid omhooggeworpen water schatte men op 1 miljoen ton.

Wat de luchtdruk betrof, deze werd ongeveer voor 50% op het water overgebracht en plantte zich als een enorme dieptebom naar alle zijden voort en zodra de explosie zich uit het water verhief, ontstond nog een luchtdruk golf.

Deininggolven kunnen gevormd worden met een hoogte van 27 m, doch deze nemen met de afstand snel af, hoewel schepen op een afstand van 1.000 meter van het explosiepunt niet meer tot varen in staat waren.

De hitte werd geheel door het water opgenomen onder vorming van zeer grote hoeveelheden stoom en damp.

De radio-activiteit als vorm van energie bleek hier nu zeer belangrijk omdat een groot gedeelte van de radio-actieve producten door de waterkolom mee omhoog werd genomen en als een mistwolk weer naar beneden viel. Men noemt dit de „basisnevel”, die een hoogte kan hebben van 300-600 m en binnen 10 seconden na de explosie bijzonder gevaarlijk en radio-actief kan zijn. In



De 13e Senior-vlootstafkursus

werd gehouden van 15 t/m 25 januari 1962.

De deelnemers waren: T. W. Pals, W. van Brakel, C. S. Duinker, R. E. v. d. Miesen (allen 1e stuurman), H. A. Schelvis, J. H. Korsen, J. Piest, J. P. Jongbloed (allen 2e stuurman), H. J. Melse, D. P. de Ridder, J. Melein, T. v. d. Berg (hoofdwerktuigkundigen), J. Polet, P. F. Geel, C. Pietersen en J. F. v. d. Bogaard (allen 2e werktuigkundige).

Voorts staan op deze foto: de docenten H. C. J. Nieuwenhoff en J. M. van Kessel, Kapt. J. Boersma (cursusleider) en M. Pronk (sectie R.C.).

de eerste 4 minuten verspreidde deze nevel zich met grote snelheid en legde vanaf het explosiepunt een afstand af van 1½ zeemijl.

Wanneer deze nevel over schepen en havens strijkt, zal hij radio-actieve deeltjes achterlaten, die zó klein zijn, dat ze gemakkelijk kunnen ingeademd worden, met alle catastrofale gevolgen van dien.

Indien schepen zodanig ingericht kunnen worden, dat deze basisnevel geen kans krijgt om in de eerste plaats mensen (opvarenden) aan te tasten, dan is voor een zeer groot gedeelte een bescherming gegarandeerd.

Zou echter de besmetting wél plaatsvinden, wat redelijkerwijs verwacht kan worden, dan nog zou een zgn. ontsmetting nodig zijn om de opvarenden in staat te stellen het schip operationeel te houden.

Hierover later meer.

Vereniging van oud-leerlingen Noorder Kweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl

Opgericht: 18 november 1961

Op het 21e lustrum van de zeevaartschool werd besloten tot oprichting van de Vereniging van Oud-Leerlingen der Noorder Kweekschool voor de Zeevaart „Abel Tasman” te Delfzijl.

Het bestuur van de Vereniging is als volgt samengesteld:

E. L. Vuursteen,	<i>Voorzitter</i>
J. F. Roukema,	<i>Secretaris</i>
A. C. v. d. Wouden,	<i>Penningmeester</i>
L. H. Teerling,	<i>Lid</i>
.....	<i>Lid</i>

De Vereniging heeft ten doel het contact tussen oud-leerlingen van de zeevaartschool te bevorderen en de belangen van het zeevaartkundig onderwijs in de ruimste zin te behartigen. Zij tracht dit doel te bereiken door het houden van reünies, jaarlijkse bijeenkomsten op de derde zaterdag in november en eventuele andere activiteiten. Zij die zich bij de Vereniging willen aansluiten zullen worden onderscheiden in:

- a) Leden, dit zijn zij, die kortere of langere tijd hun opleiding aan de school hebben ontvangen.
- b) Buitengewone leden, dit zijn diegenen, die behoren of behoord hebben tot het personeel van de school of het hieraan verbonden internaat.
- c) Donateurs.

Men kan zich opgeven als lid, buitengewoon lid of donateur bij het secretariaat p/a J. F. Roukema, Rigelstraat 7 te Delfzijl. Indien adressen bekend zijn van oud-leerlingen, dan zal het bestuur het zeer op prijs stellen als men deze adressen zou willen vermelden.

Arti et Pectini

Van 12 tot en met 18 september 1962 zal voor de derde maal de tentoonstelling „Arti et Pectini” worden gehouden, een tentoonstelling van door personeel en gepensioneerden der Nederlandse Groepsmaatschappijen vervaardigde kunstwerken. Evenals in 1954 en 1958 zal dan in Den Haag vermoedelijk ook elders in het land de mogelijkheid bestaan voor alle employés kennis te nemen van de prestaties van hun collega's op het gebied der beeldende kunsten. Er zal weer werk ingezonden kunnen worden in vier categorieën: olieverfschilderijen, aquarellen en gouaches, tekeningen en grafisch werk en boetseer- en beeldhouwwerk.

Een onpartijdige jury van drie kunstenaars/kunstkenners zal de inzendingen beoordelen en de prijzen toekennen. Binnenkort zullen nadere bijzonderheden worden bekend gemaakt over de samenstelling der jury, tentoonstellingsdata en de wijze van inzending.

onze vlootjubilaren



G. C. L. van MARSBERGEN
2e werktuigkundige
1937 — 4-3 — 1962



J. KRAMER
1e stuurman
1947 — 15-3 — 1962



J. H. ROOS
bootsman
1947 — 31-3 — 1962



E. van de POL
2e stuurman
1952 — 2-3 — 1962



J. VOS
3e werktuigkundige
1952 — 8-3 — 1962

onze waljubilaren



M. A. RITECO
sectie SG
1947 — 17-1 — 1962



J. B. KERKHOVEN
sectie AD
1947 — 1-2 — 1962

Met pensioen *Gezagvoerder J. P. Braat (4.4.1938 — 28.2.1962)*

Kapitein J. P. Braat trad op 4 april 1938 als 3e stuurman bij onze Maatschappij in dienst. Na enige jaren bij de C.S.M. in Curaçao ging hij tijdelijk over naar de vloot van „La Corona”. Vervolgens keerde hij in september 1946 naar Curaçao terug en deed ruim acht jaren op de „mosquito-fleet” dienst, voor het grootste gedeelte als 1e stuurman. Wederom volgde een periode bij de diepzee-vloot toen hij op 18 juli 1955 op de „Myonia” werd tewerkgesteld, maar in juli 1959 zou blijken dat hij Curaçao nog niet definitief de rug had toegekeerd. Toen kwam hij nogmaals, doch slechts voor ruim een half jaar, bij de C.S.M. terug. Gedurende deze tijd werd hij op 1 januari 1960 als gezagvoerder aangesteld. Op 2 maart van dat jaar aanvaardde hij het commando over de „Navicella”. Zijn laatste schip was de „Mitra”, waarvan hij het bevel op 21 augustus 1961 te Rotterdam aan zijn opvolger overdroeg.

Aan kapitein Braat werd met ingang van 1 maart 1962 pensioen toegekend en wij wensen hem nog vele jaren in goede gezondheid toe.



vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16.1.62—14.2.62)

Gehuwd :

- 26.1.62: J. J. Rood, 4e wtk., met Mej. E. J. de Groot;
- 30.1.62: J. Vos, 3e wtk., met Mej. M. Witkamp;
- 6.2.62: R. Knol, 3e stm., met Mej. P. C. Kollerie;
- 9.2.62: A. van der Hooft, 4e wtk., met Mej. C. van den Berge.

Geboren :

- 6.11.61: Diana Anastasia Maria, dochter van H. W. Vermaas, 3e stm., en Mevr. T. C. M. Vermaas-Potters;
- 17.1.62: Karel Hendrik, zoon van J. J. Langendoen, 5e wtk., en Mevr. W. J. Langendoen-Kleeser;
- 24.1.62: Jacqueliëntje, dochter van H. R. van Sas, 1e stm., en Mevr. E. J. van Sas-Sloekers;
- 30.1.62: Roelof Eduard, zoon van R. Jousma, 3e stm., en Mevr. W. Jousma-Talsma;
- 3.2.62: Johannes Adriaan, zoon van J. Moens, 3e stm., en Mevr. G. J. Moens-Baurdoux;
- 3.2.62: Jacqueline Susan, dochter van W. van Kemp, 4e wtk., en Mevr. S. M. van Kemp-Sanderse;
- 7.2.62: Joijce Carola, dochter van L. J. van Onselen, 3e wtk., en Mevr. M. J. A. van Onselen-Huitenga;
- 12.2.62: Dick, zoon van D. Meurs, 3e wtk., en Mevr. H. J. Meurs-Wimmers.

Met verlof :

- Gezagnv.: K. J. van Noortwijk, J. Niessink, P. J. Boudier, J. W. Pieters, H. Faber, L. Polderman, J. H. R. Beaujon, S. J. de Geus, C. L. Fangman, T. Dekker, J. Sieben;
- 1e stl.: G. Arkema, Tj. Kuyper, D. A. C. Vermeulen, J. van Beele, G. Heising, D. P. Klip, H. R. van Sas, A. G. van Gent.
- 2e stl.: P. J. F. de Beus, E. Moll, J. J. Osinga, T. Borsboom; J. H. A. Budding, P. J. P. Siebesma, P. Janssen, P. Snel;

- 3e stl.: J. Moens, H. Verbaas, F. A. Visser, L. A. Groendijk, R. Knol, J. van Oosterhout, R. A. M. van Hooijdonk;
- 4e stl.: J. A. Wormser, F. C. C. van Tuyl van Serooskerken.
- Hfd.wtk.: G. C. H. Dijkstra Sr., J. van der Hoek, P. van der Hout, F. F. Walthuis, E. M. C. de Vries, J. Prins, J. Broersen;
- 2e wtk.: J. F. Spiering, K. J. Wiessner, H. W. Bosman, S. Bais, J. P. M. de Leeuwkerk;
- 3e wtk.: F. L. Alexandre, P. J. de Lange, B. van der Velden, A. Hasper, C. C. Bartels, C. L. H. Stocking Korzen, D. Tolsma, L. C. Spoon, W. Satijn;
- 4e wtk.: A. van Vliet, R. de Beer, J. Wagemaker, D. de Knecht, M. de Niet, J. P. Bol, C. Kloosterboer, J. H. Appel, M. W. D. Meijer, G. Braak;
- 5e wtk.: R. Huisman, M. F. Koens, F. F. Ozinga, P. Visser, T. E. Leeuwangh, P. A. Ankerman, H. G. van Jaarsveld, K. P. Kaal, R. D. Kuil, J. L. Seegers, K. L. J. Aertssen, E. C. Paardekooper, K. W. Seubring.

In Nederland gearriveerd :

- Bootslieden: J. A. v. d. Lans, M. v. d. Vrie, J. H. Roos, I. Dijker;
- Voorlieden: M. Addeson, L. v. d. Wel;
- 1e pomplieden/bankwerker: H. J. Suiskens, R. W. H. Tadem, P. J. J. van Acker, J. P. Krieg;
- 2e pompmann/bankwerker: J. Don;
- Bankwerker: J. C. Vorster;
- Chef-hofmeester: L. H. H. L. Leithuyser;
- Chef-koks: J. C. A. Monkel, H. Th. Wigmans.

Tewerkstellingen en overplaatsingen :

- m.s. Abida:* 4e stm. J. H. F. Franken, 2e wtk. H. de Hoog, 3e wtk. Th. Bakker, 5e wtk. A. van Ledden Hulsebosch;
- m.s. Acila:* 1e stm. J. van der Velden, 2e stm. G. G. J. Alfrink, 3e wtk. S. Straub, 5e wtk. R. E. Janssen, 5e wtk. H. L. de Ridder; voorman A. J. v. d. Raad, 2e pompmann/bankwerker W. A. M. van Venrooy, bankwerker A. J. J. Vermeulen;

- m.s. Acmaea:* 3e wtk. K. J. Faasse, 4e wtk. S. A. Broek, chef-hofmeester H. van Sante;
- s.s. Arca:* wnd. 1e stm. F. Minkels;
- m.s. Camilla:* gezagv. W. J. de Haan, wnd. 4e wtk. H. de Vin;
- m.s. Crania:* wnd. hfd. wtk. W. Balvers, bootsman G. de Haan, 1e pompman/bankwerker J. H. P. M. Ortan, chef-kok J. T. Poppes;
- s.s. Kalydon:* gezagv. G. W. Verboom;
- s.s. Katelysia:* wnd. gezagv. K. Prins, wnd 1e stm. C. Vessies, 2e wtk. G. W. van Essen, 3e wtk. G. Veldt, 3e wtk. H. J. Nieuwenstein, 4e wtk. J. G. Kuit, voorman T. J. de Vlieg, 1e pompman/bankwerker E. J. Simons;
- s.s. Kenia:* wnd. gezagv. K. Drent;
- s.s. Kermia:* voorman J. Versteeg;
- s.s. Khasiella:* gezagv. W. Kuyper, 1e stm. G. Th. M. Lommerse, 4e wtk. W. J. Meuldijk, bootsman C. J. de Knecht, voorman A. de Blok, 1e pompman/bankwerker A. A. van Ginkel, 2e pompman/bankwerker A. J. M. Stikvoort, bankwerker B. van Loo, chef-hofmeester M. G. Bruggeman, chef-kok J. M. Boogerman;
- s.s. Kopianella:* gezagv. L. Brink, 3e stm. J. S. Schregardus, 5e wtk. G. J. van Neuren;
- s.s. Koratia:* hfd. wtk. P. Scherpenzeel, wnd. 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. J. J. L. Geerink;
- s.s. Krebsia:* 3e stm. W. Harkink;
- s.s. Kryptos:* 4e stm. W. J. Morélis, 3e wtk. P. G. Eekman, 3e wtk. W. J. van der Hoek, wnd. 4e wtk. J. A. Krebbers;
- s.s. Kylix:* 4e wtk. H. S. Schlaghecke;
- m.s. Mitra:* 3e stm. L. B. A. van Bruinisse, hfd. wtk. A. J. van der Broek, 2e wtk. F. van Dalen;
- s.s. Ondina:* gezagv. M. M. van Vriesland, hfd. wtk. Th. van der Gaast, 2e wtk. P. Driessen;
- s.s. Onoba:* hfd. wtk. J. M. C. Jonkheid;
- s.s. Philidora:* 1e stm. H. C. Mantel;
- s.s. Philine:* gezagv. C. Cupido, 1e stm. J. I. Boer, 2e stm. J. van der Zouwen, 3e stm. H. W. Vermaas, hfd. wtk. D. P. Koudenburg, 3e wtk. J. J. F. Reitsma, wnd. 4e wtk. A. L. Bouman;
- s.s. Philippia:* 2e wtk. H. Stobbe, wnd. 4e wtk. J. J. Langendoen, wnd. 4e wtk. J. Blok;
- s.s. Sepia:* 3e stm. G. M. Schipper;
- s.s. Viana:* 2e wtk. M. J. Moerland;
- s.s. Videna:* 3e stm. M. A. Messelaar, hfd. wtk. P. Taconis, 2e wtk. J. M. Nobels, 3e wtk. H. J. Muijskens, ll.stm. J. P. Groeneveld;
- s.s. Vitrea:* gezagv. C. J. van de Weyer, 3e stm. P. C. Rakké, 4e stm. J. Broekmeijer, wnd. 4e wtk. J. D. B. Ewers, wnd. 4e wtk. W. D. Hoogland;
- s.s. Vivipara:* 2e wtk. C. Heeres;
- s.s. Zafra:* gezagv. J. L. Leyerweert, 1e stm. A. Tijsma, 3e stm. J. Vaandrager, hfd. wtk. G. C. Lucassen, 2e wtk. A. C. van Spijk;
- s.s. Zaria:* gezagv. A. J. van Oudvorst, 2e stm. H. Unger, hfd. wtk. K. Toereppel, 3e wtk. R. M. F. van den Berg, 4e wtk. E. R. Ashof, 5e wtk. C. C. van Essen.

Terug uit militaire dienst :

3e stm. W. Harkink.

In dienst getreden :

5e wtk. A. Sloot.

De dienst verlaten :

4e stm.: J. Wildeboer;

4e wtk.: J. Huisman;

5e wtk.: J. F. J. Visser, F. A. M. Bierings, J. van Kooten;

Voorlieden: A. Hake, G. Boonstra, W. Smelt;

2e pomplieden/bankwerker: A. Korpershoek, C. van Brakel;

Bankwerkers: J. Slob, H. L. Jonker, J. C. Vorster.

Met pensioen :

Gezagv.: J. P. Braat.

Behaalde diploma's :

1e stm. G.H.V.: 2e stl. J. van der Zouwen, R. Verhoef;

2e stm. G.H.V.: 3e stm. L. B. A. van Bruinisse;

2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. H. H. van Roest, E. J. F. Douw van der Krap;

3e stm. G.H.V.: ll.stm. J. S. de Jong.

„C”-Th.: 2e wtk. M. J. Moerland, J. van Bon, 3e wtk. J. van Duuren;

„B”-Th.: 3e wtk. H. de Jong, B. Bijl;

„B”-Th.: 3e wtk. J. J. Elich;

„A” en „B”-Th.: 5e wtk. R. van den Berg, W. Muis;

„A”-Th.: 5e wtk. W. D. Hoogland, H. L. de Ridder, H. de Vin, J. J. Langendoen, J. Blok, C. C. van Essen, P. J. Quist, S. Warmenhoven, J. C. Zwart;

„MVD”-Th.: ll.wtk. C. Zwaag.

Aanstellingen :

4e stm.: J. S. de Jong;

5e wtk.: C. Zwaag.

Gepromoveerd tot :

Bootsman: G. de Haan;

1e pompman/bankwerker: J. H. P. M. Ortan, A. A. van Ginkel.

Geslaagd voor het getuigschrift Radar-navigator :

26.1.62: P. Schaap, gezagvoerder.

mutaties walpersoneel

over de periode 16.1.1962 t/m 15.2.1962

De dienst verlaten :

21.1.62: W. Vorsteveld - sectie ID

1.2.62: A. van der Ende - sectie BC

1.2.62: R. van Oosten - sectie BH

1.2.62: Mej. J. M. van Kooten - sectie CC

(overgeplaatst naar Shell Nederland N.V.)

7.2.62: Mej. S. M. C. Cornelissen - sectie ID

Overgeplaatst :

1.2.62: Mej. W. C. de Bruin van CC naar SL

15.2.62: Mej. N. W. Klut van MA naar SG

Geboren :

6.2.62: Eveline Johanna, dochter van A. van den Berg - sectie SL - en Mevrouw P. van den Berg-Braat.