



tussen schip en ka

TWEEDE JAARGANG
No. 2 — OKT. 1962

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

s.s. „ONDINA” bij Port Said (foto G. Everstejn - B.I.P.M.)



AFSCHEID VAN DE HEER A. D. OLIE

Na op 28 december 1961 en 3 juli 1962 zijn beide naaste medewerkers, de heren J. Th. Bothof en J. Soffree, te hebben „uitgeluid”, was op 30 augustus jl. de dag aangebroken waarop de heer Olie zelf „het lijdend voorwerp” was.

Hartelijk applaus weerklonk toen de heer en mevrouw Olie, begeleid door de leden van de commissie van ontvangst, de stampvolle lunchkamer van het Shell-Gebouw betraden.

Nadat de heer B. J. Jaquet, als ceremoniemeester, de heer en mevrouw Olie namens alle aanwezigen verwelkomd had, gaf hij het woord aan onze Adjunct-Directeur, tevens opvolger van de heer Olie, de heer D. Rodenburg, wiens toespraak wij hieronder laten volgen:

„Heer Olie, Mevrouw Olie, Dames en Heren,
Vandaag is dan de dag aangebroken, dat ook voor U, mijnheer Olie, „the bell tolls”, zoals U het onlangs in een afscheidstoespraak tot één van Uw naaste medewerkers noemde.

De heer Larive is momenteel met vakantie in het buitenland en kan hier niet aanwezig zijn. Hij heeft mij verzocht namens hem op deze dag een woord van afscheid tot U te richten en ik voldoe gaarne aan dat verzoek.

Daar wij elkaar nog slechts betrekkelijk kort kennen — om

De heer en mevrouw Olie bezichtigen het afscheidsgeschenk (platenspeler met enkele platen), dat namens het personeel door onze Adjunct-Directeur, de heer D. Rodenburg (links op de foto), werd aangeboden.



juist te zijn sinds 1 januari van het vorig jaar —, heb ik voor een deel mijn toevlucht moeten nemen tot de stukken in Uw dossier, bij het prepareren van dit afscheidswoord. Hoewel de opsomming van de loopbaan van een scheidende employé niet altijd opwindend behoeft te zijn, wil ik de Uwe hier toch de revue laten passeren, daar deze zo goed illustreert hoe Uw succesvolle carrière is gelopen van jong werktuigkundige tot technisch manager van de Nederlandse Shell vloot.

Toen U op 2 juni jl. op het campagnebrugdek stond van de „ONOBA”, tijdens de overdracht van dit schip, zullen zeker Uw gedachten 35 jaar zijn teruggegaan, toen U als jong scheepswerktuigkundige in dienst trad bij de Groep. Dat was op het m.s. „ARTEMIS”, een schip van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, met een draagvermogen van circa 5.000 ton, ofwel een tiende van deze huidige „ONOBA”. Na de verschillende rangen op vele schepen van onze vloot te hebben doorlopen — op de „LIMBURG”, de „J. B. AUGUST KESSLER”, „MURENA” en „AUGUSTINA”, te veel om op te noemen —, zien wij U, nadat U de hoogste rang had bereikt, van maart 1937 tot januari 1942 als superintendent engineer te Singapore en dan tot maart 1942 in diezelfde capaciteit in het voormalige Batavia, waarna U en Uw vrouw voor 3½ jaar de gast van de Japanners op Java waren.

Terug in Singapore als superintendent engineer in juni 1946, wordt U in augustus van dat jaar overgeplaatst naar Hongkong, waar U in dezelfde functie tot augustus 1949 werkzaam was. Ik geloof dat wij zonder overdrijving kunnen stellen dat dit de zwaarste, maar ook de interessantste jaren van Uw carrière zijn geweest. Immers, successievelijk kwamen daar vele Groepstankschepen binnen die eindelijk, na de oorlogsjaren, waarin het uiterste van deze schepen geveerd was, aan grondige herstellingen toe waren, en „up to standard” gebracht moesten worden; een taak waarvan U zich uitstekend hebt gekweten.

Van januari 1950 tot april 1953 was U weer te Singapore tewerkgesteld en in april 1953 trad U als technisch inspecteur in functie bij de Technische Dienst van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” te Rotterdam. In januari 1956 werd U benoemd tot Algemeen Procuratiehouder en opgenomen in het management-team van Shell Tankers N.V. en belast met de leiding van de afdeling Technische Dienst. De laatste 6 jaren van Uw carrière in Holland zijn voor U, vooral technisch gezien, zeer belangrijk geweest. Immers, ons 1e en 2e nieuwbouw-programma, totaal 37 schepen, werd onder Uw leiding gecompleteerd.

De sedert 1954 steeds groter wordende tankschepen brachten nieuwe problemen met zich mede, die om een oplossing vroegen, zoals: de ontwikkeling en vereenvoudiging van de turbine-aandrijving, de corrosievrije bouw van de „ONDINA” en „ONOBA”, de corrosiebestrijding op onze schepen in de vaart, de concentratie achteruit van alle accommodatie op de „VITREA” en „ONOBA”, en ongetwijfeld zult U hier nog vele problemen aan toe kunnen voegen.

Dat vele van deze problemen tot een bevredigende oplossing zijn gebracht, is voor een groot deel te danken aan Uw inzicht, Uw lange ervaring, Uw doorzettingsvermogen en strijdvaardigheid.

Mijnheer Olie, U gaat ons vandaag verlaten na ruim 35 jaren dienst. De Groep zal in U een zeer loyaal employé verliezen. Shell Tankers N.V. zal het node moeten stellen zonder Uw uitgebreide ervaring en Uw persoonlijke internationale contacten. Wij, Uw naaste medewerkers, zullen in U een integer en goed collega missen.

Dat ook Uw collega's in Londen, Parijs en Hamburg U niet vergeten zijn op deze dag, blijkt uit de telegrammen die zojuist binnenkwamen.

Mevrouw Olie, U hebt Uw echtgenoot steeds bij zijn vele omzwervingen vergezeld en hem terzijde gestaan onder dikwijls moeilijke omstandigheden, in het bijzonder in de



Onder de velen die de heer en mevrouw Olie de hand kwamen drukken, was ook de heer R(oe)l J. Doornveld, die gedurende tal van jaren als chauffeur er het zijne toe heeft bijgedragen dat de heer Olie steeds veilig en op tijd op zijn vele besprekingen in en buiten Rotterdam aankwam.

periode onmiddellijk ná de oorlog. Daarvoor zijn wij ook U erkentelijk.

Mij is verzocht namens Uw vele vrienden en kennissen op dit kantoor en enige daarbuiten, U een afscheidscadeau aan te bieden. Vóór ik daartoe overga, wensen wij U beiden nog vele jaren toe in voorspoed en goede gezondheid.”

Het afscheidsgeschenk dat de heer Olie uit handen van de heer Rodenburg ontving, bestond uit een platenspel met enkele platen waarmede de heer Olie, muziekliefhebber als hij is, duidelijk blij verrast was.

Na de heer Rodenburg sprak kapitein J. C. M. Jansen een hartelijk woord van afscheid namens het vlootpersoneel.

De heer Olie begon zijn dankwoord met onder woorden te brengen hoe iemand zich voelt, wanneer hij geroepen wordt een menigte vrienden en collega's ten afscheid toe te spreken: „En dan opeens is de dag daar en staat men voor een grote schare mensen, die men tracht te herkennen als door een mist. Men voelt de neiging om te zeggen: „Ik smeer 'm' of, om met de Koninklijke/Shell Post te spreken: „I lubricate him”, maar dan is er ook weer „Olie” nodig.”

Na de beide sprekers dank te hebben gebracht voor de hartelijke woorden die tot hem gesproken waren, en allen, van hoog tot laag, zijn erkentelijkheid te hebben betuigd voor de hem in de loop der jaren betonde collegialiteit en medewerking, wees de heer Olie er op dat de lof die hem was

toegezwaard, niet alleen hem toekwam, omdat de onder zijn leiding bereikte resultaten als de resultante van de gezamenlijke krachtsinspanning en prestatie van de gehele Technische Dienst in de meest uitgebreide zin moet worden gezien.

In dit verband noemde hij in het bijzonder, zonder de anderen ook maar enigszins tekort te willen doen, de heren Soffree en Bothof.

Na enkele woorden van dank en afscheid te hebben gericht tot de kapiteins en officieren van onze vloot, die in ruime mate vertegenwoordigd waren, besloot de heer Olie zijn toespraak als volgt:

„Rest mij tenslotte nog de taak om U allen, mede namens mijn vrouw, van ganser harte te danken voor de feestelijke ontvangst en de prettige wijze waarop U dit afscheid hebt georganiseerd, en voor dit schitterende cadeau.”

Mede namens alle lezers van „Tussen Schip en Ka” willen wij van deze plaats de goede wensen die de heer Rodenburg en kapitein Jansen aan de heer en mevrouw Olie op hun verdere levensweg meegaven, van harte onderstrepen.

De veelzijdige interesse van de heer Olie, ook buiten de technische sfeer — wij denken hierbij b.v. aan zijn warme belangstelling voor kunstmanifestaties op velerlei gebied — staat er, menen wij, borg voor dat hij in de komende jaren allerminst tot ledigheid gedoemd zal zijn.

Moge het hem gegeven zijn tot in lengte van jaren tezamen met zijn echtgenote deze manifestaties bij te wonen, nu zonder de dagelijkse zorgen, die nu eenmaal inhaerent aan een leidende functie zijn, en zonder het vooruitzicht van een voor dag en dauw ratelende wekker!

Mede namens mijn echtgenote betuig ik mijn oprechte dank aan allen die door hun spontane hartelijkheid de dag van mijn afscheid tot een onvergetelijke voor ons beiden hebben gemaakt.

Het fraaie afscheidscadeau dat ik mocht ontvangen zal er extra toe bijdragen om de vele goede herinneringen aan U aller collegialiteit en medewerking, die ik steeds mocht onder vinden, levendig te houden.

A. D. OLIE

mutaties walpersoneel

(over de periode 16-8-62 t/m 15-9-62)

IN DIENST :

- 1.9 : C. Plomp, ex Shell Tankers Ltd., Londen-AZ
- 1.9 : Mej. S. M. den Hoed - CC
- 1.9 : Mej. V. A. Mulder - CC
- 1.9 : Mej. H. M. W. Wensing - CC
- 1.9 : Mej. W. Delhaas - CC
- 1.9 : Mej. M. W. Houberg - CC
- 1.9 : Mej. T. Tinkhof - CC
- 1.9 : Mej. L. van de Water - CC
- 1.9 : Mej. Th. J. Goedendorp - CC
- 1.9 : Mej. C. J. J. Klein - SG

UIT DIENST :

- 17.8 : Mej. S. Verhage - SG
- 1.9 : Mej. W. G. Liefbroer - CC

1.9 : Mej. V. P. van Diepen - CC

JUBILEA :

- 18.8 : P. M. Verschut - BH - 15 jaar
- 1.9 : Mej. F. J. Bijl - BH - 10 jaar
- 1.9 : J. H. Siereveld - SG - 10 jaar
- 1.9 : M. J. Spetter - AD - 15 jaar
- 1.9 : A. van der Spelt - CC - 10 jaar
- 1.9 : L. Vonk - BH - 10 jaar
- 1.9 : C. A. van Weelden - TA - 35 jaar
- 8.9 : Mej. A. van Suchtelen - GD - 15 jaar

PENSIOEN :

- 1.9 : A. D. Olie - TD

OVERGEPLAATST :

- 10.9 : J. G. Holtrop, van AZ naar ID

GEHUWD :

- 30.8 : Mej. J. G. Waanders - ID, met de heer M. C. van Felius.

AFSCHEID NEVAS-ADMINISTRATEUR A. HAPPEE

Voor zeer vele opvarenden van onze schepen is de NEVAS geen onbekende en daarmee evenmin de heer A. Happee.

Laatstgenoemde heeft met ingang van 1 oktober jl. zijn functie als administrateur bij de NEVAS overgedragen na 14 jaar de papieren verbindingsschakel tussen de Nederlandse koopvaardij en marine enerzijds en leerlingen der adoptiescholen anderzijds te hebben gelegd. Steeds beijverde hij zich nieuwe contacten te leggen en bestaande contacten voor verwatering te behoeden, zowel door persoonlijke bezoeken als door deelneming aan excursies van scholieren naar door hun geadopteerde schepen en aan tegenbezoeken van opvarenden.

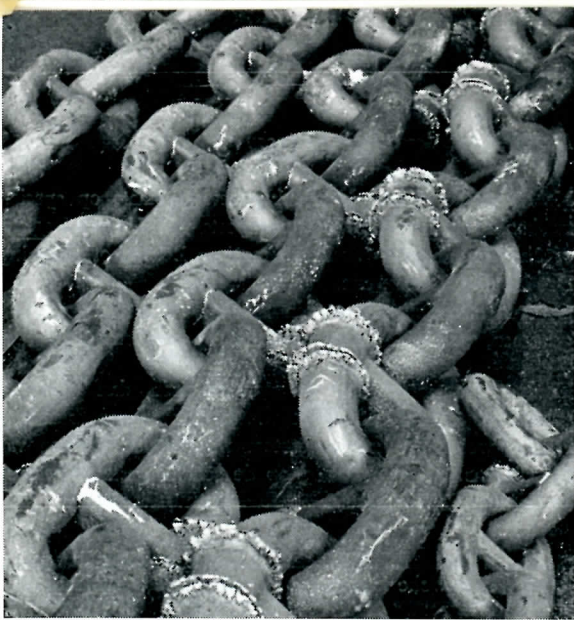
Ook met de opvarenden van onze schepen heeft de heer Happee steeds buitengewoon prettige contacten gehad, en zijn jeugdig enthousiasme zal node worden gemist. Op 2 oktober jl. werd in de lunchkamer van de Konink-

lijke Rotterdamsche Lloyd N.V. een druk bezochte afscheidsreceptie gehouden, waar zeer velen uit de scheepvaart- en onderwijswereld gebruik maakten van de gelegenheid om afscheid te nemen van de heer Happee en kennis te maken met diens opvolger, de heer W. B. Kruysmulder, die voor de lezers van dit blad geen nadere introductie behoeft.

Van Shell Tankers N.V. waren aanwezig kapitein C. J. van de Weyer en de heer Schuller.

Namens de zes grootste rederijen in Nederland werd de heer Happee als afscheidsgeschenk een gouden horloge met inscriptie aangeboden.

Wij zijn ervan overtuigd namens allen, die in de achter ons liggende jaren met het NEVAS-werk in aanraking zijn geweest, te spreken als wij van deze plaats de heer Happee het allerbeste wensen voor de komende jaren en hem danken voor alles wat hij voor de „Shell”-adopties deed.



**OP
BEZOEK
BIJ DE
N.V. KONINKLIJKE
NEDERLANDSCHE
GROFSMEDERIJ**

De N.V. Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij aan het einde van de zo stil schijnende Zuidsingel in Leiden is niet moeilijk te vinden als men de felle hamerslagen die tot ver in de omtrek hoorbaar zijn, maar in de peiling houdt. Hier worden de ankerkettingen geboren, wier ratelend lawaai in alle werelddhavens een echo is van het dreunende geweld waaronder zij ontstonden.

Als ruwe blokken staal kwamen zij aan op de wallekant in die uiterste oosthoek van het oude Leiden. Door de verzengende hitte van de ovens werden zij smeedbaar.

Wanneer wij bij ons bezoek aan dit bedrijf eerst eens de fabriek van klein kettingwerk binnentreden, struikelt men er haast over de grote bergen ketting. Het begint al in de ELGA-afdeling, waar men de gelaste kettingen in de kleinere maten maakt. De blikvanger daar is de machine waar aan de ene kant een staaf ingaat en aan de andere kant een (ongelaste) ketting uitkomt. Enorme hoeveelheden ketting braakt deze machine onder een hels lawaai uit.

Het lassen van deze ELGA-kettingen geschiedt geheel machinaal door een aantal lasmachines die slechts toezicht nodig hebben. Het machinepark van deze afdeling is uiterst modern, iets wat men van de „Mekhamer” afdeling niet kan zeggen.

De afdeling dateert uit het begin van deze eeuw, toen de Grofsmederij een van de weinige fabrieken ter wereld was, welke er in slaagden de theorie van het machinaal lassen praktisch toe te passen. Maar mag dan deze afdeling op zijn laatste benen lopen, het werk is er nog steeds spectaculair: de mechanisch aangedreven hamer die op de gloeiende schalmen davert en de vonken ver weg laat spatten.

Behalve spectaculair is het ook een zeer zwaar werk. De smeden staan niet langer dan 3 uur achter de hamers en het is wel begrijpelijk dat het elektrisch lassen deze werkmethode steeds meer verdrijft.

Dicht bij deze smederij van kleine kettingen huist de matrijssmederij — ook een zeer luidruchtige afdeling.

Met diverse typen hamers wordt hier massa-smeedwerk vervaardigd in alle mogelijke vormen. Een groot deel daarvan is voor toelevering aan het eigen bedrijf, zoals de dammen voor de EGO-kettingen.

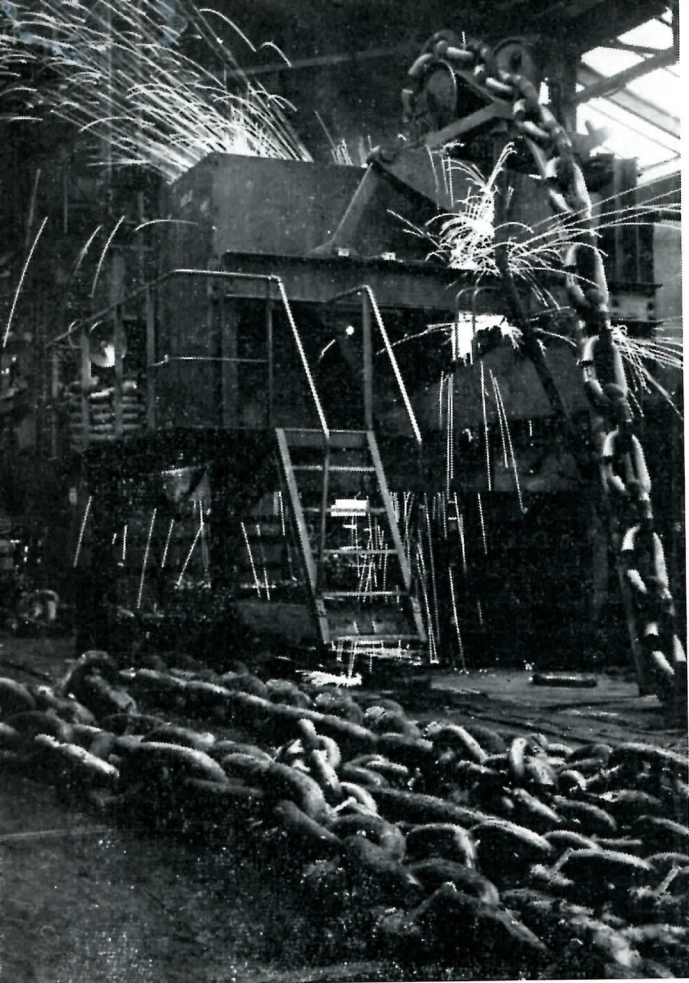
Onze K-type schepen zijn o.a. met deze EGO-ankerkettingen uitgerust en uiteraard gaat onze belangstelling het meest uit naar de imposante afdeling van de fabriek waar deze kettingen gemaakt worden.

Tot voor enige decennia was men voor de kettingfabricage aangewezen op de z.g. vuurlasmethode, waardoor slechts materiaal met een maximum vastheid van 40 kg/mm² verwerkt kon worden.

De ontwikkeling van de lastechniek heeft het mogelijk gemaakt bij het vervaardigen van kettingen het afsmeltstuiklas-procedé toe te passen, waardoor materialen van hogere vastheid kunnen worden verwerkt.

EGO-kettingen worden vervaardigd van hoogvast materiaal (Siemens Martin staal) met een hoog mangaangehalte van ± 1,2% en een trekvastheid van 50/60 kg/mm².

De Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij was één der eerste firma's, welke van deze nieuwe fabricagemethode



Het elektrisch lassen van kettingen

Na dit proces vindt dan de beproeving plaats op speciale trekbanken onder toezicht van experts van Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, American Bureau of Shipping, Det Norske Veritas, enz.

Op hun aanwijzingen worden 5 schalmen uit iedere lengte genomen, waarvan 3 hele schalmen op breeksterkte worden beproefd.

Voldoet deze proef aan de gestelde eisen, dan wordt de gehele lengte beproefd op de voorgeschreven proefbelasting. Hierna wordt de ketting gestempeld met de merken van Lloyd's enz. en de belasting op de schalm geslagen waarop de ketting werd beproefd.

VERGELIJKINGSTABEL

2 ^{1/16} " gewone ketting		2 ^{1/16} " EGO-damketting	
proefbelast. in tonnen	breukbelast. in tonnen	proefbelast. in tonnen	breukbelast. in tonnen
118,6	166,0	166,0	232,4

De EGO-ketting wordt beproefd op een belasting welke 40% boven die van normale kettingen ligt (zie boven). Ook de belasting van de breekproef ligt 40% hoger. Breuk van de proef treedt eerst op bij een nog ca. 20% hogere belasting. De maximale belasting van een 2^{1/16}" EGO-ankerketting ligt dus ca. 65% boven die van een gewone ankerketting. De op onze K-type schepen in gebruik zijnde 2^{1/16}" ankerkettingen hebben een lengte van 2 x 11 lengten van 15 vadem en hebben een totaal gewicht van 59 ton.

Na een bezoek aan de bedrijfsschool en het laboratorium eindigt onze rondgang door dit imposante bedrijf, waar men reeds 125 jaar het ijzer smeedt als het heet is.

I. J. A. v. D. / MD

gebruik maakte. Als naam voor deze ketting koos men de naam EGO, de beginletters van Elektrisch Gelast Onbreekbaar.

Aan het begin van deze afdeling staat de machtige schaar, die de staven in stukken knipt — alsof het geen staal, maar koek was. Deze stukken worden dan in een C-vorm gebogen, waarna de uiteinden recht worden afgezaagd.

Dan begint het voor de bezoeker onbegrijpelijke lassen. In de metershoge lasmachines, welke bij een spanning van 5-10 Volt werken met een stroomsterkte van 40.000 Amp., worden de T-vormige dammen in de C-vormig gebogen schalmstukken gelast.

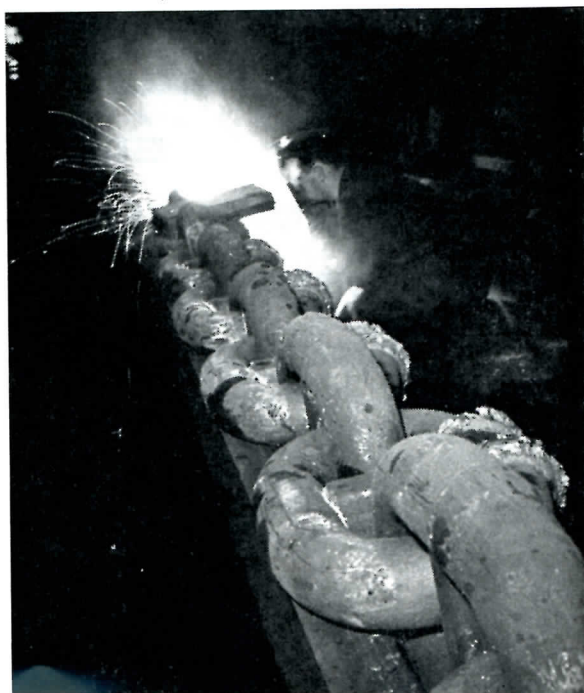
Het enige dat voor ons zichtbaar is, zijn de vonken en de gelaste ketting, die langzaam, schalm voor schalm, uit de machine komt zakken. Het lijkt een monsterachtige worst-machine, die met veel geraas zijn werk verricht.

De samensmelting van het materiaal is bij deze methode zó volkomen, dat de las onder een microscoop die 100 x vergroot, vrijwel niet waarneembaar is.

Natuurlijk krijgen alle kettingen, uit welke machines ze ook komen, een nabewerking: het afbramen.

Teneinde alle tijdens de fabricage ontstane spanningen te verwijderen en de meest gunstige structuur van het materiaal te krijgen, worden de kettingen na gereedkomen aan een gloeibehandeling onderworpen.

Het elektrisch afbramen van kettingen



„Voordat er onheil is geschied,

Gebruik wat Veiligheid gebiedt.”

SCHEEPSVEILIGHEID

Hoewel het bestaan van de sectie S.V. (Scheepsveiligheid) zich reeds aangekondigd heeft middels een vorig artikel in dit maandblad en via een vloot-circulaire, kan het wellicht nuttig zijn, het begrip „Veiligheid” op een bredere basis te belichten.

Het bekomen van een letsel van min of meer ernstige aard is vrijwel altijd het gevolg van een ongeval of zo men wil van een „ongewenst gebeuren”.

Aan boord of in welk ander bedrijf dan ook zou men zich de vragen kunnen stellen: Hoe is dit ongeval ontstaan en wat gaat dit ongeval kosten?

Ieder ongeval is te herleiden tot een reële oorzaak en het is de taak van werkgever en werknemer, deze oorzaken tot een minimum te beperken zonder te veel het accent te leggen op het zo graag te gebruiken motief van: „Samenloop van omstandigheden”.

Het ontstaan van een ongeval zouden we kunnen toeschrijven aan twee belangrijke factoren, nl. de zgn. „onveilige situatie” en de „onveilige handeling”, beide onder de invloedssfeer van „menselijke fouten”.

De achtergrond van deze menselijke fouten kan men in talrijke (moeilijke) richtingen zoeken, doch dat deze fout in zeer veel gevallen de basis is van vele ongevallen, is zonder meer komen vast te staan.

Een Amerikaanse statistiek geeft ons hieromtrent duidelijke cijfers, nl.: indien men 330 x is blootgesteld aan een onveilige situatie of handeling, dan heeft 29 x hiervan als gevolg een letsel en 1 x een letsel met dodelijke afloop plaats, m.a.w. men heeft dus ruwweg een kans van 1 op 10. (Vergelijkt U dit s.v.p. eens met de voetbal-toto!)

Wat verstaat men onder een onveilige handeling?

O.a. werken zonder opdracht - werken met een gevaarlijke snelheid - werken zonder beveiligingsmiddelen - slechte beveiliging van machines en/of installaties - niet werken volgens voorschriften - innemen van een on-

veilige plaats - onveilig gebruik van gereedschap, enz.

Welke onveilige situaties bestaan er?

O.a. apparaten niet of onvoldoende afgeschermd - onveilig gereedschap - onveilig ontwerp van installaties - gevaarlijke opstellingen - onvoldoende ventilatie - onveilige kleding, enz.

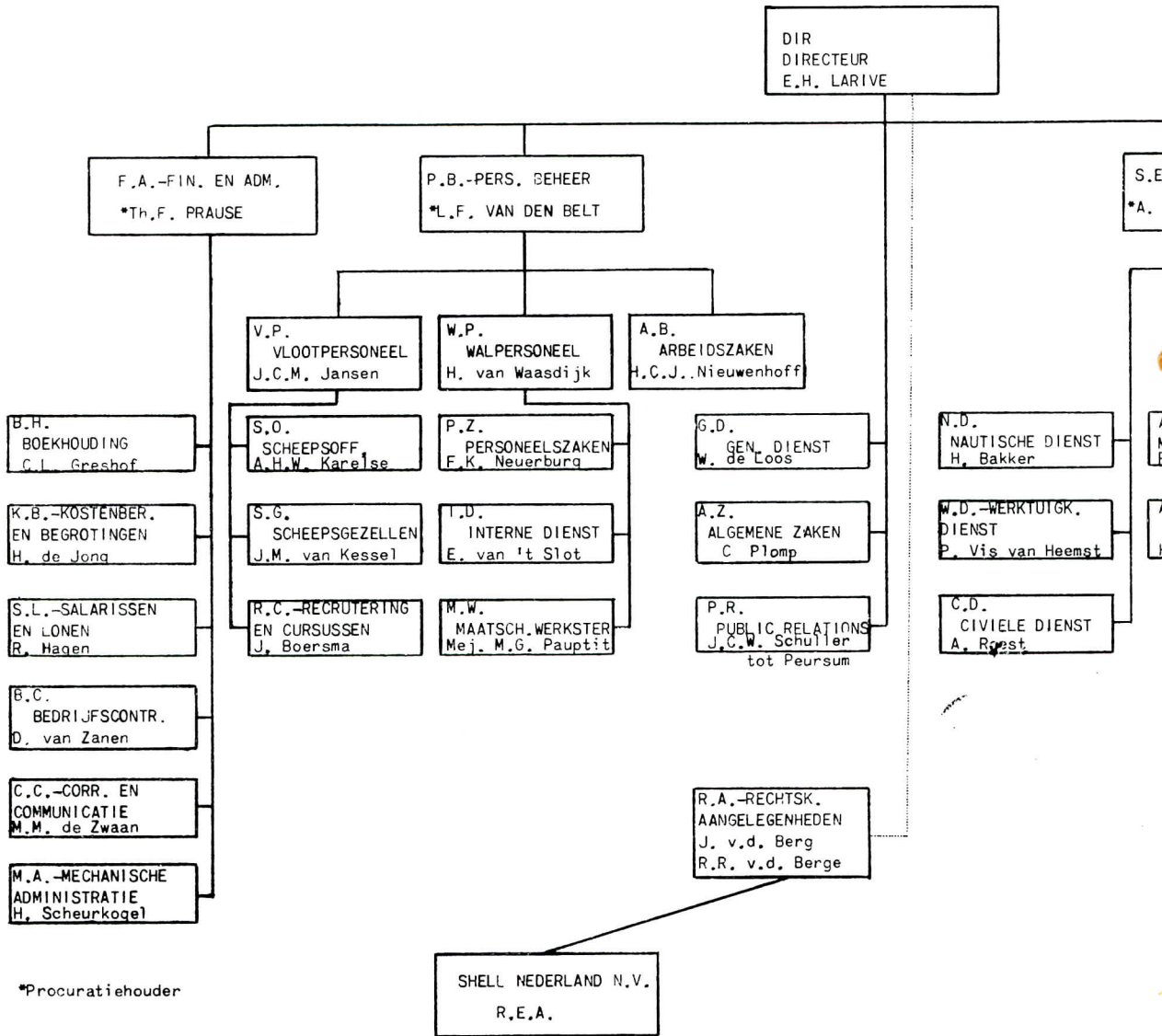
Over de zgn. „menselijke fouten” kan men héél lang discussiëren, zonder ooit tot overeenstemming te komen. Na een langdurig ingesteld onderzoek is komen vast te staan, dat 2% van alle ongevallen veroorzaakt werden door onvoorkomelijke feiten, waar men dus niets aan kon doen, doch dat 98% van alle ongevallen voorkomen konden worden, indien bestaande veiligheidsvoorschriften in acht werden genomen.

Wat de kosten van zo'n ongeval betreft, zouden we deze kunnen verdelen in de zogenaamde „directe kosten” en „indirecte kosten”, die zich ongeveer verhouden als 1 : 4, m.a.w. de directe kosten vormen maar een betrekkelijk klein onderdeel van het geheel en bestaan hoofdzakelijk uit loon/salaris, medische verzorging, transportkosten, enz. De grotere post, de zgn. „indirecte kosten”, die over het algemeen *niet* in een bedrijfsadministratie zijn terug te vinden, bestrijken o.a.: produktieverlies - tijd-verlies om vervanger in te werken - schade - tijd-verlies van stoppen van arbeid - tijd-verlies onderzoek - verlies van moraal - administratiekosten.

Om een indruk te krijgen tot welke enorme bedragen dit kan leiden in het Nederlandse bedrijfsleven, volgen hier enkele getallen:

- a. per 2 seconden doet zich in Nederland een bedrijfsongeval voor, met letsel;
- b. per 33 seconden doet zich in Nederland een bedrijfsongeval voor, met verzuim van 2 of meer dagen;
- c. elke 4 uren en 41 minuten doet zich in Nederland een bedrijfsongeval voor, met dodelijke afloop.

WALORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.



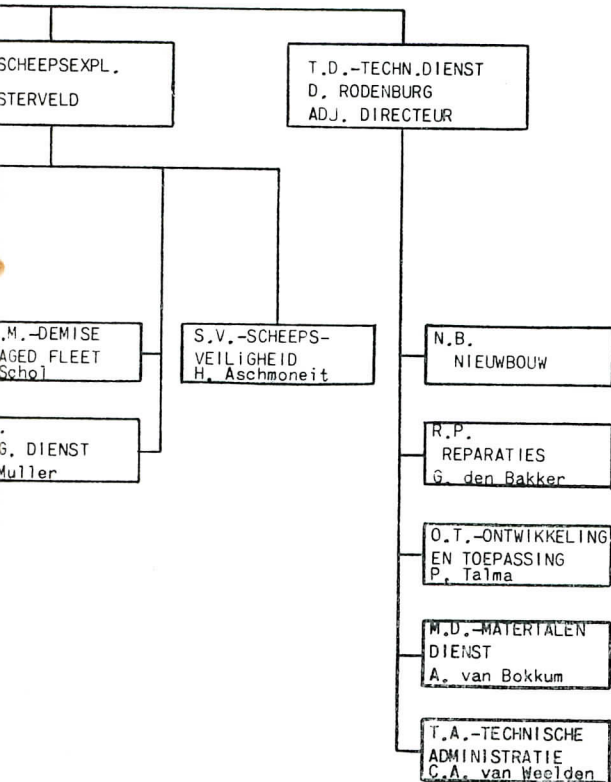
Olienootjes

Men schat dat de gehele tankervloot in eigendom van en beheerd door Groepsmaatschappijen ongeveer 58 miljoen mijl per jaar aflegt, dat is meer dan 120 maal de afstand naar de maan en terug, of 2.330 maal om de aarde.

In de afgelopen 10 jaar is in West-Europa de vraag naar energie in haar geheel meer dan 40% gestegen; die naar olie is met ongeveer 240% toegenomen. Over de gehele wereld, met

uitzondering van het door China-Sowjet Unie beheerde gebied, steeg de vraag naar energie in haar geheel in deze periode meer dan 40%, maar die naar olie bijna 100%.

De vraag naar petroleum, waarvan men eens heeft aangenomen dat zij zou verminderen, nam ook in 1960 toe en wel met 10%. In sommige landen is deze stijging voornamelijk het gevolg van het toenemend gebruik van



Rotterdam, 10 september 1962

A.Z.

vliegtuigen, maar tevens van een toenemend gebruik voor huishoudelijke doeleinden in Noord-West-Europa, waar de prijs van petroleum gunstig ligt ten opzichte van andere brandstoffen voor verwarmingsdoeleinden.

In vier jaar tijds is het olie-verbruik in Japan meer dan verdubbeld — een ongeëvenaarde groei — waarmede dit land het snelst groeiende grote afzetgebied van de wereld is.

Onze wal-jubilarissen



C. A. VAN WEELDEN
Sectie TA
1927 — 1-9 — 1962



P. M. VERSCHUT
Sectie BH
1947 — 18-8 — 1962



H. J. SPETTER
Sectie AD
1947 — 1-9 — 1962



Meij. A. VAN SUCHTELEN
Sectie MD
1947 — 8-9 — 1962



J. H. SIERVELD
Sectie SG
1952 — 1-9 — 1962



L. VONK
Sectie BH
1952 — 1-9 — 1962



Meij. F. J. BIJL
Sectie BH
1952 — 1-9 — 1962



A. VAN DER SPELT
Sectie CC
1952 — 1-9 — 1962

In
het
Shell-gebouw
werd
van
27 augustus
t/m 6 september jl.
de

15e
SENIOR-
VLOOTSTAFCURSUS
gehouden



Zittend v.l.n.r.: J. G. Holtrop en A. H. W. Karelse (docenten), R. G. Pieters (Hwtk.), Kapt. J. Boersma (cursusleider), R. M. F. van den Berg (3e wtk.), J. van der Stel en F. van Dalen (beiden 2e wtk.).
Staande v.l.n.r.: R. Praasterink (2e wtk.), J. Rijkeboer (1e stm.), J. H. M. Hanssen (2e wtk.), M. Pronk (sectie R.C.), P. Driessen (2e wtk.), P. B. Hibma (2e stm.), D. Rijk (1e stm.), P. Buisman (2e stm.), J. P. Hasenack (Hwtk.), L. F. Veldhuis en H. Tukker (beiden 2e wtk.), F. A. de Kaart (1e stm.), W. Eeuwijk (3e wtk.), C. Heeres (Hwtk.) en W. J. de Haan (Gezagvoerder).

Nieuws van de vijf azen club

Ruim 15 maanden nadat clublid No. 1 zich aan boord van de „KRYPTOS” had gemeld, kwam dit schip weer in het „Vijf Azen”-nieuws. De heer J. L. van der Rijst, 4e werktuigkundige, wierp zich namelijk op tot 28e lid van onze Club, welk hengelijk feit zich voordeed op zaterdagavond, 11 augustus jl., tijdens het dagelijks partijtje poker aan boord van het s.s. „KRYPTOS”.

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij de heer Van der Rijst van harte geluk met deze fortuinlijke gooi, die wij bij zijn eerstvolgende komst op kantoor met een boekenbon zullen honoreren.

Voor onze schakers

PROBLEEM NO. 20:

Wit: Kb4, De6, Pd5, pi. e2

Zwart: Kd4, Ld3, Pc4.

Wit geeft mat in 2 zetten.

PROBLEEM NO. 21:

Wit: Ka7, Dg7, Ld7, Pa2, pi. f2, g6

Zwart: Kc5.

Wit geeft mat in 3 zetten.

Oplossing Probleem No. 18:

1. Lg2 †, Tg2 :
2. Df1 †, Tg1
3. Pg3 †, hg3 :
4. Dh3 †.

Oplossing Probleem No. 19:

1. Dg2 †, Kg2 :
2. Pf4 †, Kg3
3. Tg5 †, Kh4
4. Pg6 : †, Kh3
5. Lg2 †.

PRODUKTENFAMILIE UITGEBREID MET „SHELL SILICONE“ COMPOUND

- ★ **GOEDE SMERING**
- ★ **WATERAFSTOTEND**
- ★ **TEMPERATUURBESTENDIG**
- ★ **NIET GIFTIG**
- ★ **REUK-, SMAAK- EN KLEURLOOS**
- ★ **CHEMISCH INERT**

Autobezitters zullen in ons doorgaans helaas zo door vocht beproefde land meermalen tot de onaangename ontdekking zijn gekomen, dat de motor van hun wagen niet wil aanslaan. In veel gevallen is vocht de hoofdschuldige; tijdens en na de regenbuien heeft zich b.v. in het ontstekingsmechanisme, dat de motor op gang moet brengen, waterdamp gevormd, die zich in kleine druppeltjes op de diverse onderdelen afzet. Daardoor wordt vonkoverslag veroorzaakt en of U nu de inhoud van de accu er ook helemaal aan opoffert, de motor blijft koppig zwijgen.

Technische knapperds — en alle autobezitters zijn dat heus niet! — gooien dan met een alleswetend en -begrijpend gezicht de motorkap open, duiken in het ingewikkelde geheel van hun mechanische PK-fabriek en maken met een lap de zogenaamde verdelerkap, de bobine, de bougiekabels en de bougieporseleintjes schoon en droog. Meestal wil het aanslaan van de motor daarna wél lukken. Maar hoevelen zullen niet gedwongen zijn de starre weigering van hun motor op te heffen door een monteur in de arm te nemen? En hoe dikwijls zal zoiets in Nederland, waar Pluvius het bijna altijd voor het zeggen heeft, niet voorkomen?

Gevecht tegen het vocht . . .

Er is sinds kort een nieuw Shell-produkt op de markt, dat zich energiek in de strijd tegen het vocht stort en onder meer het probleem van Uw vochtig geworden motoronderdelen radicaal oplost. Het heet „SHELL SILICONE“ Compound en het is een soort pasta, dat in tubes van netto ca. 28 gram wordt verkocht. Toepassing ervan is simpel: de vochtig geworden en hierboven reeds genoemde onderdelen van een halsstarrige motor neemt U af met een lap, die met wat wasbenzine vochtig is gemaakt. Even laten drogen en dan insmeren met „SHELL SILICONE“ Compound; een heel dun laagje op de onderdelen is al voldoende. De ruimte tussen de bougiekabels en de verdelerkap (dus daar, waar de kabels in de gaten steken) goed met de pasta opvullen. Het resultaat is, dat de vochtafzetting op de vitale onderdelen van het ontstekingsmechanisme wordt voorkomen. En vanzelfsprekend geldt dit recept niet

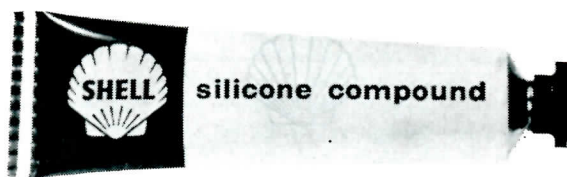
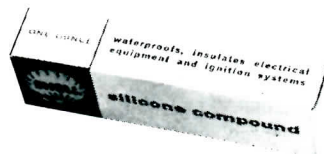
alleen voor auto's: ook buitenboordmotoren en motoren van landbouwtrekkers zullen eveneens veel baat bij „SHELL SILICONE“ Compound vinden. Er zijn voorts nog vele andere toepassingsmogelijkheden. Tochtstrips, rubber ophangingen, deurrubbers e.d. zijn na behandeling met „SHELL SILICONE“ Compound vrij van piepen en vastvriezen.

Portier- en deursloten vriezen niet vast, evenmin als uitschuifbare antennes. Zogenaamde Bowdenkabels kunnen prachtig tegen de inwerking van vocht worden beschermd, wanneer men de binnenkabel met de pasta insmeert. Kabelspanners van zeilboten, katrollen, nylon en plastic wieltes zien hun levensduur aanmerkelijk verlengd door gebruik van dit nieuwe Shell-produkt. Ook bouten en moeren, die neiging tot vastroesten vertonen — zoals b.v. bouten onder water van buitenboordmotoren en bevestigingsbouten van uitlaatspruitstukken gaan gemakkelijk los, wanneer zij vóór montage met „SHELL SILICONE“ Compound zijn behandeld.

Voorzorgen . . .

Zoals alle siliconen bevattende stoffen veroorzaakt „SHELL SILICONE“ Compound bij regenweer op ruiten een sterke vertroebeling van het uitzicht. Gebruikt de pasta dus niet voor die onderdelen, die met de ruiten in aanraking komen. Onderdelen, die U naderhand zult willen verven, kunt U beter ook niet met de pasta behandelen, tenzij U er voor zorgt, dat de pasta vóór het verven uitermate grondig wordt verwijderd. Dit kunt U doen met behulp van tetra-chloor koolstof of een aromatisch oplosmiddel, zoals benzeen (benzol).

„SHELL SILICONE“ Compound wordt geleverd tegen de voor particulieren vastgestelde prijs van f 3,95 per tube.





G. BRAVENBOER
Hoofdwerktuigkundige
1937 — 16-10 — 1962



N. J. S. WEEL
2e werktuigkundige
1937 — 28-10 — 1962



J. MELEIN
Hoofdwerktuigkundige
1937 — 28-10 — 1962



W. J. DE HAAN
Gezagvoerder
1942 — 12-10 — 1962



R. ROMIJN
2e werktuigkundige
1947 — 10-10 — 1962



T. E. TIMMERMANS
2e werktuigkundige
1947 — 23-10 — 1962

ONZE VLOOT-JUBILARISSEN



C. W. STOLK
2e werktuigkundige
1947 — 23-10 — 1962



J. VAN BON
Hoofdwerktuigkundige
1947 — 27-10 — 1962



G. HEISING
1e stuurman
1947 — 31-10 — 1962



W. SATIJN
3e werktuigkundige
1952 — 14-10 — 1962



J. L. 'T MANNETJE
3e werktuigkundige
1952 — 22-9 — 1962



H. J. NIEUWENSTEIN
3e werktuigkundige
1952 — 30-10 — 1962

MUTATIES WALORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.

De heer C. Plomp, die op 1 september jl. van tewerkstelling uit Londen is teruggekeerd, heeft op 10 september d.a.v. de functie van Sectiechef A.Z. van de heer J. G. Holtrop overgenomen.

De heer Holtrop is m.i.v. laatstgenoemde datum aan Sectie

I.D. toegevoegd met de bedoeling dat hij te zijner tijd van de heer E. van 't Slot overneemt. Hierover zal op een latere datum nog een mededeling volgen.

Naast zijn a.s. functie van Sectiechef I.D. blijft de heer Holtrop hoofd van de B.Z.B. in het Shell-Gebouw.

Op 1 september jl. heeft de heer B. J. Jaquet zijn functie van Sectiechef C.C. overgedragen aan de heer M. M. de Zwaan.

De heer Jaquet is m.i.v. laatstgenoemde datum door de Directie met een speciale opdracht belast.

THE SHELL COUNTRY BOOK- prachtwerk, goedkoop voor Shell-mensen

Enkele jaren geleden heeft Shell in Engeland een aantal zogenaamde Country-boeken uitgegeven, die — voorzien van fraaie platen — zeer veel succes hebben gehad.

Thans is een nieuwe uitgave tot stand gekomen, waarbij de verschillende delen werden samengevoegd tot één, ongeveer 400 pagina's tellend, boekwerk met een vijftigtal prachtige kleurenplaten en vele tekeningen in de tekst. Geoffrey Grigson, de samensteller, heeft het over dorpen, kastelen, pubs en kerken, maar ook behandelt hij bloemen en planten, sterren en planeten, dieren

van groot tot klein; hij verklaart plaatsnamen en verhaalt van monumenten. Ofschoon sommige onderwerpen natuurlijk rechtstreeks op het leven in Engeland betrekking hebben, zal het hele boek, dat bijzonder keurig is uitgevoerd, ongetwijfeld ook velen in Nederland weten te boeien. In Engeland staat het werk al vele weken lang op de best-sellerslijst.

Ofschoon The Shell Country Book is uitgegeven door een particuliere uitgeverij „Phoenix House Ltd.” te Londen, is voor Shell-employés de mogelijkheid geopend het boek met een be-

langrijke korting aan te schaffen en wel voor f 7,50, terwijl de winkelprijs 21/-, dat is bijna f 11,—, bedraagt.

Walemployés en schepelingen van Shell Tankers N.V. kunnen het boek persoonlijk dan wel schriftelijk bestellen bij de heer F. J. A. I. van Maanen, sectie I.D. (Shell-Gebouw, kamer 2.43). De boeken voor de walemployés worden t.z.t. tegen contante betaling afgeleverd. Voor onze schepelingen zullen de kosten met hun gage worden verrekend. De voor hen bestemde boeken zullen, tenzij anders verzocht, aan hun huisadres worden gezonden.

Shell-emblemen

Sinds 1949 is het gebruikelijk aan personeelsleden bij het voltooiën van hun tienjarig dienstverband een Shell-embleem uit te reiken en hun vervolgens telkens bij het volbrengen van een volgende vijfjarige dienstperiode een nieuw embleem te overhandigen.

Teneinde — naast de tienjarige — de meest gedenkwaardige dienstperioden, namelijk die van vijftientwintig en veertig jaar, duidelijker te markeren, is besloten de thans bestaande regeling te wijzigen. Met ingang van 1 januari 1963 zal daarom uitsluitend een embleem worden uitgereikt voor 10-, 25- en 40-jarige dienst.

CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDERS EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER "KONINKLIJKE/SHELL". (C.N.O.O.K.S.)

Op woensdag 26 september jl. vond te Utrecht de 24ste ledenvergadering van de C.N.O.O.K.S. plaats. De opkomst was zeer goed te noemen en ruim 150 personen namen deel aan een zeer geanimeerde lunch, die werd voorafgegaan door een ledenvergadering en een door de heer J. Pauls van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. gehouden lezing.

Gedurende de vergadering werd kapitein E. G. van Eerde, die de wens te kennen had gegeven zijn bestuursfunctie vakant te stellen, door de Voorzitter, de heer J. Jongejan, toegesproken en werd hem een Delfts-blauw wandbord overhandigd, als dank voor het vele werk sinds de oprichting in 1950 voor de Club gedaan. Tevens werd het scheidende bestuurslid het ere-lidmaatschap van de Club aangeboden.

Teneinde in de, door het vertrek van kapitein Van Eerde, ontstane vacature te voorzien, werd, met algemene stemmen, kapitein J. I. Meyer in het bestuur gekozen. De heren G. P. van Dam en W. B. Kruysmulder, beiden aan de

beurt van aftreden, werden met algemene stemmen voor een periode van 3 jaar in het bestuur herkozen.

De heer J. Jongejan, die gedurende de laatste 12 maanden het voorzitterschap in handen had gehad, werd voor het komende verenigingsjaar vervangen door kapitein J. A. Stoppelsteen, terwijl de heer G. P. van Dam tot Vice-Voorzitter werd gekozen.

Zoals gebruikelijk op de z.g. „najaarsreünies”, werd een aantal gasten uitgenodigd. Aanwezig waren o.a. namens Shell Tankers N.V. de heer Th. F. Prause en namens het varend personeel van onze vloot kapitein J. W. G. van der Horst en hoofdwerktuigkundige T. van der Gaast, beiden vergezeld van hun echtgenote. Van de zustervereniging in Londen waren aanwezig de heren G. A. Dawson, A. J. Clatworthy en I. J. Goldsworthy. Van onze erelieden waren aanwezig kapitein F. Edens en de heer J. W. Walters.

In het achter ons liggende verenigingsjaar traden niet minder dan 25 nieuwe leden toe, waardoor het totale aantal leden thans tot 261 is gestegen.

Met pensioen



GEZAGVOERDER M. M. VAN VRIESLAND (1-12-1933—30-9-1962)

Op 1 december 1933 ving kapitein M. M. van Vriesland zijn loopbaan bij onze Maatschappij aan als derde stuurman en kort daarop vertrok hij met de „Slamat” naar Singapore, waar hij tot begin 1942 op diverse schepen dienst deed.

Op 31 januari 1942 voerde hij het bevel over de „Jan Carstensz”, toen dit schip te Ambon door de bemanning werd verlaten en tot zinken gebracht en kapitein Van Vriesland tot 1945 in Japanse krijgsgevangenschap geraakte.

Na de oorlog deed hij nog enige jaren als eerste stuurman dienst, afgewisseld door een paar korte perioden als bevelvoerend officier op de „Sunetta” en de „Moebai”, totdat hij op 1 juli 1951 als gezagvoerder werd aangesteld. Als zodanig voerde hij het bevel over vele — waaronder de grootste — schepen van onze vloot, zoals de „Felipes”, „Antonia”, „Etrema”, „Cinulia”, „Mitra”, „Khasiella”, „Philidora”, „Vasum”, „Zaria”, „Sepia” en „Ondina”, welk laatste schip hij op 20 juni 1962 verliet.



GEZAGVOERDER J. J. ENGELSMAN (1-8-1932—30-9-1962)

Kapitein J. J. Engelsman trad op 1 augustus 1932 bij onze maatschappij in dienst als stuurmansleerling op welke dag hij te Rotterdam aan boord van de „Murena” stapte.

Tot 1939 lag zijn werkterrein hoofdzakelijk in de Oost, terwijl hij tijdens de oorlog voornamelijk op Engeland voer met een korte onderbreking in 1942, toen hij als tweede stuurman bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij dienst deed.

Op 1 januari 1956 werd hij als gezagvoerder aangesteld en nam hij het commando van de „Krebsia” over, op welk schip hij kort te voren als eerste stuurman was tewerkgesteld. Sedert die datum werd het bevel van diverse schepen aan zijn zorgen toevertrouwd, waarvan wij noemen de „Etrema”, „Theobaldius”, „Malea” en „Kryptos”.

Zijn laatste schip was de „Kelletia”, dat hij op 25 juni 1962 te Kiel verliet.

Wij wensen de heren Van Vriesland en Engelsman toe, dat zij nog vele jaren in goede gezondheid van hun pensioen mogen genieten.

vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-8-62 t/m 15-9-62)

GEHUWD:

- 27.8.62: R. E. Janssen, 5e wtk., met Mej. K. Komentas;
7.9.62: J. V. Kruit, 3e stm., met Mej. V. van Diem;
11.9.62: J. Visser, 3e wtk., met Mej. S. A. Selles.

GEBOREN:

- 19.8.62: Eveline, dochter van G. P. Paulussen, gezagv., en Mevr. L. C. Paulussen-Heyster;
21.8.62: Maria Matthea, dochter van H. J. Muijskens, 3e wtk., en Mevr. C. M. Muijskens-de Graaf;
23.8.62: Francisca Johanna Maria, dochter van P. Stachelhausen, 3e wtk., en Mevr. A. Stachelhausen-de Leng;
24.8.62: Alexander, zoon van A. de Boer, 3e wtk., en Mevr. H. H. de Boer-Jurgens;
29.8.62: Sandra, dochter van M. de Niet, 4e wtk., en Mevr. N. de Niet-Schellinger;
8.9.62: Ronald Wilhelmus, zoon van W. Eeuwijk, 3e wtk., en Mevr. W. A. M. Eeuwijk-Dumont;
9.9.62: Johannes Isaac, zoon van M. P. J. Hage, 4e stm., en Mevr. A. H. Hage-van Duijnhouwer;
10.9.62: Margriet Jacoba, dochter van J. F. Spiering, hfd.wtk., en Mevr. J. W. Spiering-van Blitterswijk.

MET VERLOF:

- Gezagv.: J. W. G. van der Horst, C. Ansingh, L. H. de Vries, C. J. van de Weijer, G. W. Verboom;
1e stl.: J. van der Velden, C. S. Duinker, J. I. Boer, T. W. Pals, A. Post, W. A. Kleine, P. G. C. M. Passieux;
2e stl.: H. H. J. Dijkhuizen, N. H. A. Snel, J. Vaandrager, A. J. de Ronde, B. C. Visser, A. J. Schumm, J. W. M. Vollebregt;
3e stl.: L. Becker, L. T. Noort, C. Haas, W. Harkink, G. W. Bouma, A. L. A. M. Wilmering, G. G. L. Wolters, M. A. Messelaar;
4e stl.: W. J. Morélis, A. J. Both, J. J. H. Vessies, J. Broekmeijer, F. X. C. v. Collenburg, A. Th. van Es, H. Steenstra;
11.stl.: G. C. Peters, M. F. D. Becx, A. H. van Haaften, J. W. Lodewijkx, C. L. Heijboer, Ant. de Jong;
Hfd.wtk.: M. H. Holtslag, J. M. C. Jonkheid, K. Toerpeppel, Th. van der Gaast, P. Scherpenzeel;
2e wtk.: H. W. van Diepen, S. van den Ende, A. de Jong;
3e wtk.: A. J. G. Weitzel, P. G. Eekman, J. H. de Koning, J. W. van der Veen, A. de Boer, H. de Jong, Th. J. G. Dünwald, T. E. Knijff;
4e wtk.: H. Steenhuis, J. Wagemaker, J. C. Zwart, J. Blok, S. Warmenhoven, L. Buitenkant, C. J. van der Ent, K. G. Kossen, J. A. Krebbers, E. van Ol-

denbarneveld gen. Tullingh, J. J. Kosten;
5e wtk.: R. E. Janssen, H. L. de Ridder, A. F. Sundquest, F. K. J. Spangenberg, J. A. de Groot;
11.wtk.: R. D. Bleeker, J. L. M. van Eijndt, G. van Wijhe, J. Smid, J. J. G. Bonte, G. P. Hooegeven, J. P. J. Reichwein, A. Bakelaar, J. D. Muijskens, H. Th. Mellegers, H. van Ommering, J. C. J. Walraven, A. A. A. Overschie, J. D. Slink, E. Dallinga, J. P. Kalkman, E. Aanen, A. F. Overweg.

IN NEDERLAND GEARRIVEERD:

Bootslieden: K. Degens, J. Westeneng, G. van Delft, E. M. Meyer, H. J. A. Savonye, J. H. Roos;
Voorlieden: G. M. Quik, C. Noordijk, A. de Blok, K. Groen, P. C. Westdijk, P. T. Benningshoff;
1e pomplieden/bankwerker: J. M. Wigleven, J. J. v. d. Kley, E. J. Simons, R. W. H. Tadema, T. Stoutjesdijk, P. Reid;
2e pomplieden/bankwerker: J. Slob, A. C. Serie, P. Westein, J. M. Mes;
Bankwerkers: J. A. F. v. d. Knaap, N. L. Sikkens, L. A. T. Blankemeyer, C. P. Hazelbag;
Chef-hofmeesters: R. B. Vos, A. Markestein, C. Weyers, C. A. Verhulp;
Chef-koks: J. A. Franken, W. F. van Valen, G. H. Valk, J. M. Boogerman, D. v. d. Lugt, J. T. Brugmans.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 3e wtk. H. L. de Koning, 4e wtk. M. de Niet, wnd. 4e wtk. L. P. G. Frissen, 5e wtk. J. J. L. Geerink, 11.stm. A. P. J. Schets, bootsman H. C. den Daas, voorman C. Brandenburg, 1e pompman/bankwerker C. Voorspuy, bankwerker F. Goedknecht;
m.s. Acila: 2e stm. A. C. Weide, 11.stm. J. Wagenvoort, 4e wtk. H. van Rossum, 5e wtk. P. Brouwer, 5e wtk. B. Ozinga, 11.wtk. P. F. de Bree, 1e pompman/bankwerker H. E. Tjon à Tjauw, chef-kok J. H. van Elteren;
m.s. Acteon: Gezagv. N. P. N. Reus;
s.s. Arca: 3e stm. C. P. Schoenmakers, bootsman L. P. Kieviets;
m.s. Cimulia: 2e wtk. N. J. S. Weel, 11.wtk. H. J. Bolzenbroek;
s.s. Kabylia: 4e wtk. D. van der Hoek, 4e wtk. Th. J. Veldman, 5e wtk. P. Tak;
s.s. Kalydon: Gezagv. H. den Ouden;
s.s. Kara: 3e wtk. R. N. Groen, wnd. 4e wtk. H. G. F. Heijnen;
s.s. Katelysia: 11.stm. F. F. Ates, hfd.wtk. H. Lesuis, 3e wtk. G. H. Germing, 4e wtk. J. J. Langendoen, 11.wtk. E. Hendrikse;
s.s. Kenia: 4e wtk. P. F. Buil, chef-hofmeester J. M. Maaskant;
s.s. Kermia: 11.stm. J. M. Abbing, 2e wtk. Jac. van den Berg, 5e wtk. R. L. van Heuven van Staereling;
s.s. Khasiella: 11.stm. A. J. Floresse, 2e wtk. H. Tukker,

voorman M. Brons, bankwerker J. Junte, chef-kok W. C. Kapper;

s.s. Koratia: hfd.wtk. C. Heeres, 2e wtk. R. Praasterink, 5e wtk. J. Grootjan;

s.s. Korenia: 4e wtk. W. F. A. van Mossevelde, 5e wtk. F. Fresow, 1e pompman/bankwerker A. de Ligt;

s.s. Kosicia: ll.stm. A. B. M. Pot;

s.s. Krebsia: wnd. 1e stm. J. Verhoeven, ll.wtk. P. Pasterkamp;

s.s. Kryptos: 2e stm. B. de Boer, 3e stm. A. P. J. Ham, ll.stm. A. B. J. M. Blankennagel, 2e wtk. W. J. van der Hoek, 4e wtk. A. P. van Burgh, 4e wtk. J. D. B. Ewers, 5e wtk. G. N. M. Theuns, 5e wtk. H. B. van Ommen, ll.wtk. J. P. Klarenaar, ll.wtk. T. Middelkoop, ll.wtk. J. H. S. van der Pas, bootsman M. J. van der Neut, voorman A. C. Versteeg, 1e pompman/bankwerker C. W. van Duivenboden, 2e pompman/bankwerker E. Westerveld, bankwerker A. A. Kwaytaal, chef-hofmeester M. van Hagen, chef-kok A. Nodelijk;

s.s. Kylix: wnd. 3e stm. J. C. Nelisse, ll.stm. S. W. DeLissen, 3e wtk. E. J. Koiter, 5e wtk. K. de Jong, ll.wtk. W. Th. M. van Goor;

m.s. Mitra: 1e stm. E. H. Brameijer, hfd.wtk. J. A. de Lange, 2e wtk. J. van der Stel, 5e wtk. R. A. van Egmond, 5e wtk. H. van Buel, wnd. 5e wtk. L. C. Biesheuvel, ll.wtk. H. Brand;

s.s. Ondina: 1e stm. C. J. J. Rozema, wnd. 2e stm. P. D. van der Klei, hfd.wtk. H. van Manen, 4e wtk. J. L. Zieck;

s.s. Onoba: gezagv. J. W. Jansen, 3e stm. W. Schmidt, 2e wtk. H. Blaauw;

s.s. Sepia: gezagv. J. H. R. Beaujon, 3e stm. J. G. de Ruiter, 4e stm. P. H. van der Ham, 4e wtk. N. J. Doorn, ll.wtk. F. C. Apontoweil;

s.s. Vasum: gezagv. B. van Bon, hfd.wtk. A. L. Moerland, 4e wtk. S. A. Broek, ll.wtk. R. Kamphuis;

s.s. Viana: 3e stm. C. N. P. M. van Koningsbruggen, 4e wtk. J. Walraven;

s.s. Videna: 1e stm. J. C. de Groot, 3e stm. P. C. Rakké, stm. P. Puijpe, 4e wtk. J. Gansevoort, ll.wtk. J. P. van Boven, voorman J. C. Marckelbach, 1e pompman/bankwerker A. A. v. d. Sluis;

s.s. Vitrea: 1e stm. J. Priest, 2e stm. Jolle de Jong, 4e stm. G. C. H. Dijkstra, hfd.wtk. C. de Gast, 3e wtk. J. A. Bieze, 4e wtk. W. D. Hoogland;

s.s. Vivipara: 2e stm. J. J. van Schagen, 4e wtk. J. W.

Langezaal, ll.wtk. H. A. Scherpenhuijzen;

s.s. Zafra: gezagv. R. India, wnd. 2e stm. J. Post, 4e stm. S. Termeer, ll.wtk. A. A. van der Heul;

s.s. Zaria: wnd. hfd.wtk. J. J. Binkhorst.

IN DIENST GETREDEN:

ll.stl.: F. F. Ates, A. B. J. M. Blankennagel;

5e wtk.: P. Tak, H. B. van Ommen, J. Grootjen;

ll.wtk.: W. Th. M. van Goor, H. J. Bolsenbroek, R. Kamphuis, A. J. Meisner, A. A. van der Heul, P. Pasterkamp, H. Brand, E. Hendrikse, H. A. Scherpenhuijzen, T. Middelkoop, J. H. S. van der Pas, W. C. C. R. Stappers, J. P. van Boven, F. Koorn, J. P. Klarenaar, J. W. Kögeler;

chef-hofmeester: B. M. van Oorschot;

2e pompman/bankwerker: J. C. van der Wel;

bankwerkers: J. P. Schoenmakers, C. C. Karels, F. A. Nijhuis.

IN MILITAIRE DIENST:

4e stl.: W. van den Born, J. S. de Jong, W. J. Moréllis.

DE DIENST VERLATEN:

1e stm.: J. Wielsma;

3e wtk.: L. Haas, P. van den Biggelaar;

4e wtk.: G. de Geeter, J. Wagemaker, E. R. Ashof;

voorlieden: A. de Blok, T. J. de Vlieg;

1e geplomped/bankwerker: F. Bäcker, H. J. Suiskens, P. J. J. van Acker;

2e pompman/bankwerker: G. H. Wille;

bankwerkers: A. J. de Been, H. W. van Lierop.

MET PENSIOEN:

Gezagv.: J. J. Engelsman, M. M. van Vriesland.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stm. G.H.V.: 3e stm. W. Schmidt,

2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. G. R. M. Stein du Pré, C. Splinter, 4e stm. W. Hoogendijk.

GEPROMOVEERD TOT:

bootsman: L. P. Kieviets,

voorman: A. C. Versteeg;

1e pompman/bankwerker: A. de Ligt,

2e pompman/bankwerker: E. Westerveld,

bankwerker: F. Goedknegt.

Redactiecommissie :

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

tussen schip en ka

Administratie :
Mej. E. Spoormaker

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