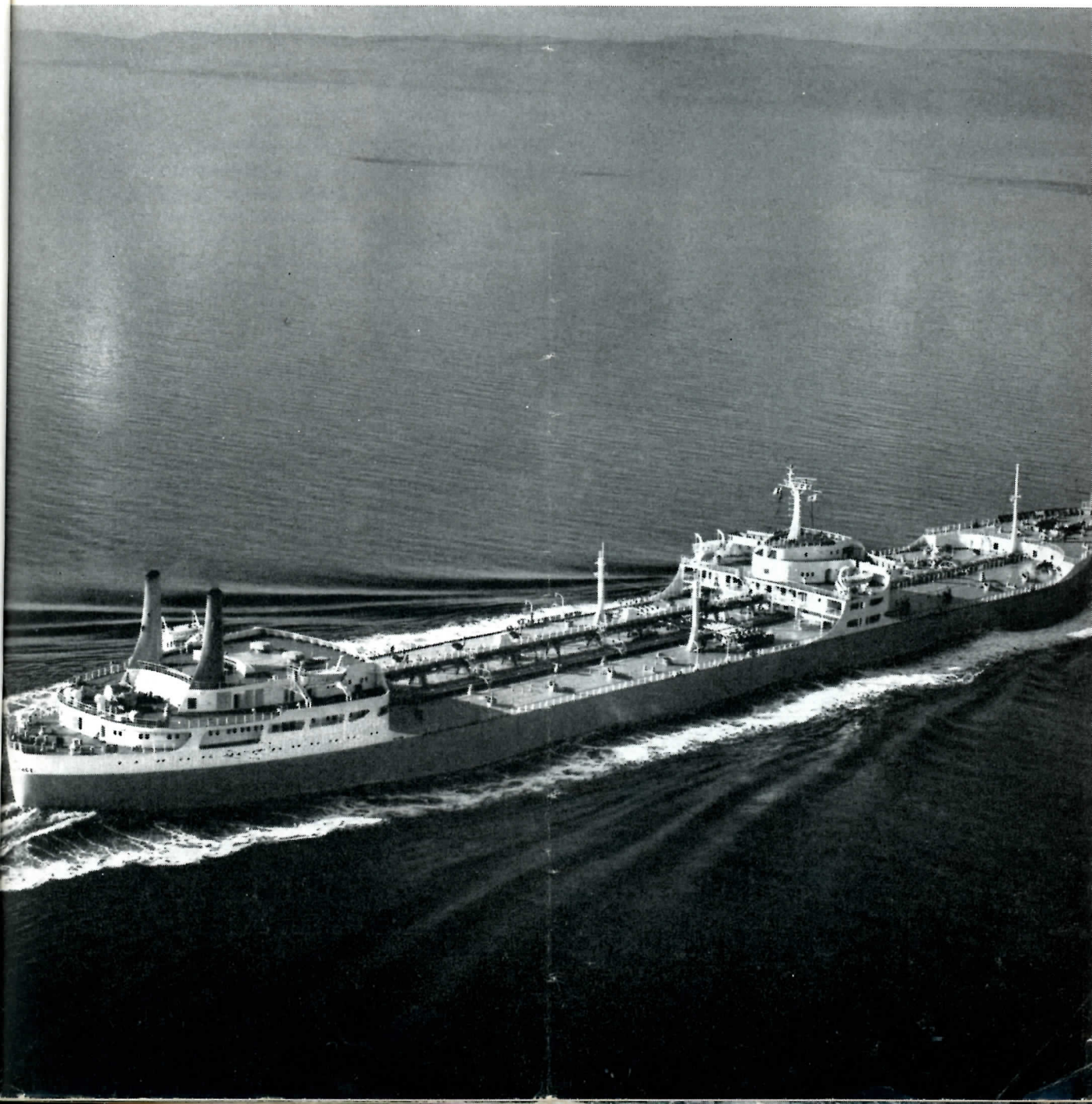


# tussen schip en ka

EERSTE JAARGANG  
No. 12 — AUG. 1962

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

Het s.s. „SEPIA” dat op 10 juli 1962 een nieuw losrecord vestigde door zijn lading van ruim 66.000 ton aardolie met een gemiddelde van 5.327 ton per uur in de opslagtanks van Shell Europoort te pompen.



## DE HEER J. SOFFREE MET PENSIOEN

Dinsdag 3 juli 1962. Weer is het afscheidsuur geslagen voor een der oude getrouwen van Shell Tankers N.V. De massale opkomst in de lunchkamer van het Shell-Gebouw liet er geen twijfel over bestaan dat het hier een bij allen zeer geziene en gewaardeerde figuur betrof: de heer J. Soffree. Wanneer wij schrijven „zeer geziene en gewaardeerde”, bedoelen wij daarmee niet alleen de technicus, maar ook en vooral de mens Soffree. Een man die van hoog tot laag respect afdwong, naar wie geluisterd werd en bij wie niemand ooit tevergeefs om raad aanklopte. Een man, waardevol voor de Directie om zijn goed-gefundeerde adviezen en waardevol voor de jongeren als leermeester.

De heer A. D. Olie, chef van onze afdeling Technische Dienst, die als eerste spreker het woord nam, schetste de veelbewogen loopbaan van de heer Soffree, en stond uitvoerig stil bij de laatste zes jaar, waarin het grootste deel van het nieuwbouwprogramma van onze vloot, dat met de oplevering van de „Onoba” voltooid werd, zich afspeelde.

In het bijzonder memoreerde hij het belangrijke aandeel dat de heer Soffree gehad heeft in het zoeken naar middelen voor afdoende corrosie-bestrijding.

„In onze lange reparatie-praktijk zijn wij beiden geregeld geconfronteerd geweest met de geweldige ravages, toegebracht aan de interne scheepsconstructie en de uitwendige huid van onze schepen, veroorzaakt door allerlei vormen van corrosie.

De heer Soffree wijdt zijn echtgenote in in de geheimen van de microscoop.



Reeds jaren lang heeft ons een algehele bescherming van het staal voor ogen gestaan en wanneer misschien de eerste steen daartoe is gelegd door Shell, dan komt jou de eer toe dat deze eerste steen, als een basis, goed vastgemetseld zit in het grote gebouw van de corrosiebestrijding, dat nog lang niet is afgebouwd. Velen zullen nog aan dit gebouw moeten en willen werken, alleen al reeds vanwege de enorme besparingen die in velerlei opzicht bereikbaar zijn. Vooral voor de praktische aanpak die door jou is uitgevoerd om de bereikte resultaten te verkrijgen, ben ik je, mede namens de Groep, van harte dankbaar”.

Voorts bracht de heer Olie de heer Soffree dank dat hij de door hem vergaarde kennis heeft overgedragen op de jongeren.

„Dat onze jongere collega's intussen zijn opgegroeid tot volledig zelfstandige, vakbekwame en bovenal betrouwbare mensen, hebben zij voor een groot gedeelte aan jou te danken en aan je voorbeeld van loyaliteit en werklust voor de Groep. Van hun instemming bij voorbaat verzekerd, dank ik je, namens hen, voor de vele moeite en tijd die je voor dit doel hebt willen geven”.

Na ook Mevrouw Soffree dank te hebben gebracht voor de zelfopofferende steun die zij haar echtgenoot door de jaren heen heeft gegeven, waardoor het hem mogelijk was zich met inzet van zijn gehele persoon aan de belangen van de Groep in het algemeen en van Shell Tankers N.V. in het bijzonder te wijden, besloot de heer Olie: „Terwijl je loyaliteit voor Shell je hard en veeleisend deed zijn, deed je verantwoordelijkheidsgevoel tegenover mensen nooit vergeefs een beroep op je toegevendheid.

Je kunt verzekerd zijn van ons aller genegenheid en respect wanneer ik je nu, namens ons allen, bestendigheid toewens in je gezondheid en je geluk in de jaren die komen in de gepensioneerde staat”.

Vervolgens werd het woord gevoerd door de heer I. J. Hooftman, die met een korte speech, waarin ernst en humor verweven waren, afscheid nam van zijn zo zeer gewaardeerde chef. De heer Hooftman was dankbaar dat hij door de aanbieding, namens alle collega's, van een microscoop, een lang gekoesterde wens van de heer Soffree in vervulling kon doen gaan.

Wij willen niet nalaten ook van onze kant de heer Soffree nog vele gelukkige jaren van welverdiende rust, te midden van allen die hem lief zijn, toe te wensen.

# afscheidsreceptie

gepensioneerden

van

onze

vlootstaf

Op 29 juni jl. werd door de Directie afscheid genomen van een aantal vlootofficieren die gedurende de eerste helft van dit jaar onze Maatschappij met pensioen hebben verlaten, t.w. de gezagvoerders P. J. Boudier, J. P. Braat, W. J. A. J. Peeters, P. van der Peyl, J. Roos en J. Sieben; de hoofdwerktuigkundigen A. G. Daal, G. C. H. Dijkstra, J. L. H. van Manen en E. M. C. de Vries; 2e werktuigkundigen D. Muyskens en J. T. Renes, en 3e werktuigkundige W. H. Schermer.

Tijdens de cocktail-party die aan deze heren en hun echtgenoten in de Directie-lunchkamer werd aangeboden, werden de hierbij afgedrukte twee opnamen gemaakt, waarop behalve een aantal der genodigden, tevens Ir. A. Oosterveld (chef afd. Personeelsbeheer), de heer A. H. W. Karelse (chef sectie Scheepsofficieren) en kapitein H. Bakker (chef sectie Nautische Dienst) staan afgebeeld.



## Walorganisatie

Aangezien gebleken is dat er behoefte bestaat aan een centraal punt in onze organisatie waar men zich in de ruimste zin des woords bezig houdt met alle aspecten van de veiligheid aan boord van onze schepen, is door mij besloten om met ingang van heden een nieuwe sectie in het leven te roepen, welke tot taak zal hebben, de Directie op dit gebied van advies te dienen.

## MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Deze sectie „Scheepsveiligheid” (S.V.) zal ressorteren onder de afdeling S.E. Met de leiding van de sectie S.V. zal worden belast Kapitein H. Aschmoneit. Hij zal worden bijgestaan door een of meer vlootofficier(en), die bij toerbeurt daarvoor zal (zullen) worden aangewezen.  
(w.g.) E. H. LARIVE

Rotterdam, 11 juli 1962

# ZEILWEDSTRIJDEN KONINKLIJKE

Op 7 en 8 juli jl. vonden op het Marsdiep de jaarlijkse zeilwedstrijden voor koopvaardijvloepen plaats, welke door de K.M.J.C. werden uitgeschreven. Het was dit jaar voor de vijfde achtereenvolgende maal dat „Shell Tankers” aan deze wedstrijden deelnam, en voor de vierde achtereenvolgende maal dat zij de eerste prijs behaalde.

De wisselprijs — de 2e Farmsumbeker — welke in 1956 door de K.N.S.M. werd uitgelooft, kwam het vorig jaar definitief in bezit van Shell Tankers N.V., die op haar beurt dit jaar een („OLIVIA”-)wisselprijs — een zilveren sigarettendoos — beschikbaar stelde.

Op het deksel van deze doos is in het kort vermeld waarom aan deze prijs de naam „OLIVIA” verbonden werd (zie foto). Een uitvoerig relaas van de zeiltocht die twaalf schipbreukelingen van de „OLIVIA” in 1942 ondernamen, drukken wij hierbij af.

Wij laten thans de heer J. W. van den Berg Jr., stuurman van de winnende sloep — de VITREA 3 — aan het woord, die ons het volgende verslag van de wedstrijden zond.

Nadat gedurende een drietal zondagen het nuttige met het aangename werd verenigd met oefenen op de Westeinder Plassen bij Aalsmeer, wendden de sloepen VITREA 3 en 4 de steven naar het noorden om op 7 en 8 juli de strijd op het Marsdiep aan te binden met de K.N.S.M., V.N.S. en S.M.N.

Vrijdagavond 6 juli troffen de Vitrea-bemanningen elkaar in de Marineclub, waar onder het genot van enkele vaderlandse drankjes tot in de vroege zaterdagmorgen „mental training” werd bedreven. Het opzoeken van de kooien in het Koninklijk Instituut voor de Marine (internaat voor adellijken) ging niet geheel en al onopgemerkt aan de overige reeds slapende zeilers voorbij, hetgeen bleek uit de opmerkingen van die kant, die van weinig begrip voor de situatie getuigden.

Reeds na enkele uren was het „overall” geblazen en begon een ieder zich op de komende strijd voor te bereiden. Gesterkt door een goed ontbijt en gewapend met een lunchpakket van de Koninklijke Marine verschenen we met de VITREA 3 en 4 aan de start.

Er stond een lekkere n.-n.-w. bries (windkracht 4), ruim voldoende om de  $\pm$  3-mijls vloedstroom dood te zeilen.

De sloepen gingen om 08.30 uur vrijwel gelijktijdig door de start met de VITREA 3 in de beste positie. Geleidelijk vergrootte zij haar voorsprong en finishte na 3½ uur zeilen als eerste. Ruim 20 minuten later.

## SHELL TANKERS N.V. WEER No. 1

klonk het eindsignaal voor de BENNEKOM (K.N.S.M.), gevolgd door de LEOPOLDSKERK (V.N.S.), TABIAN (S.M.N.) en VITREA 4. Na verrekening van de handicap bleek de volgorde onveranderd en kon een telegram worden verzonden om de vreugde van de 1.000.000 ton feestgangers in de „Vijfsluizen” nog wat te verhogen.

Op het zeilersbal in de Marineclub was de stemming eveneens zeer geanimeerd, zodat de meesten onzer het bed eerst opzochten toen de zondag al niet meer zo heel jong was.

Inmiddels was ons land onder de invloed gekomen van wat men in meteorologische kringen een omvangrijk hogedruk gebied pleegt te noemen. Was het zaterdag nog somber en vooral koud geweest, de zondag verraste ons met stralende zonneschijn, een verschijnsel dat de ouden onder ons zich ongetwijfeld nog uit hun jeugd zullen herinneren . . . De dolle vreugde om het feit dat de zomer dit jaar dus op zondag viel, werd slechts getemperd door een zwakke oostenwind, nauwelijks voldoende om de stroom de baas te blijven.

Bij de start om 09.15 uur nam de

LEOPOLDSKERK (V.N.S.) de leiding, op de voet gevolgd door VITREA 3. De eerste boei werd in dezelfde volgorde gerond met minimale verschillen tussen de verschillende deelnemers. In het tweede rak echter nam VITREA 3 de leiding over om deze gedurende het verdere verloop van de wedstrijd niet meer af te staan. Door een tactische fout geraakte de LEOPOLDSKERK geheel in de achterhoede, terwijl om de tweede, derde en vierde plaats met wisselend succes werd gestreden. Nadat het wedstrijdcomité de baan tot één ronde had ingekort, daverde na 3 uur zeilen wederom een kanonschot over de VITREA 3 om haar eerste plaats in deze wedstrijd te onderstrepen.

In een nek-aan-nek race tussen VITREA 4 en BENNEKOM (K.N.S.M.) zegevierde de laatste; de TABIAN (S.M.N.) ging als vierde over de eindstreep. De LEOPOLDSKERK moest bij gebrek aan voldoende wind tenslotte de strijd tegen de inmiddels goed doorzettende eb staken en was genoodzaakt zich door een motorsloep van de Marine roemloos naar de jachthaven te laten slepen.

Twijfel over de uiteindelijke uitslag bestond er ditmaal niet: met een voorsprong van ruim drie kwartier op de BENNEKOM was de eerste plaats voor VITREA 3 verzekerd.

Helaas was het einde van een succesvol en onvergetelijk weekeinde alweer in zicht: de boten werden afgetuigd en gereedgemaakt voor de terugreis, enkelen vertrokken in de middag reeds naar huis, anderen stelden het vertrek zo lang mogelijk uit en aanvaardden nog een uitnodiging voor een bezoek aan H.M. „De Ruyter” compleet met aangeklede borrel.

Na het diner in de Marineclub, de prijsuitreiking (2 eerste prijzen, de hoofdprijs en de nieuwe Olivia-wisselprijs), het laatste en het allerlaatste drankje, was de koek dan toch werkelijk op.

Dank aan onze gastheren van de Koninklijke Marine: het was groots!! Dank aan onze Directie voor de geboden gelegenheid: Uw orders werden stipt uitgevoerd en "we spliced the main brace"!!!!

# MARINE JACHTCLUB

Zo deed het merkwaardige feit zich voor dat de wisselprijs, die medio juni door Shell Tankers N.V. aan de K.M.J.C. werd toegezonden, enkele weken later binnen de muren van het Shell-Gebouw terugkeerde! Tenslotte nog de monsterrol:

*VITREA 3*: J. W. v. d. Berg Jr. (stuurman), J. R. Cupido, 3e stm. J. V. Kruit, 4e wtk. P. F. Vermeulen, btsm. K. Watz, Jörgen v. d. Berg (supernumerary).

*VITREA 4*: 2e stm. H. K. Paauw (stuurman), J. W. v. d. Berg Sr., 3e wtk. B. Veldhuis, 5e wtk. R. J. Smit, kabelgast J. Jonker, L. W. v. d. Belt Jr. (supernumerary).



## De ondergang van de Shell-tanker „Olivia”

Het motortankschip „Olivia”, groot 6300 B.R.T., eigendom van de N.V. Petroleum Mij. „La Corona”, vertrok op 28 mei 1942 met een lading benzine van Abadan naar Australië. Tegen zeven uur in de avond van 14 juni, toen het reeds volslagen donker was, werd de „Olivia” door boven water strijdkrachten plotseling beschoten. Volgens verklaringen van overlevenden had men met minstens drie oorlogsschepen te doen, waarvan één de tanker met een zoeklicht bescheen. De aanvallers, die niet waren te onderscheiden, bevonden zich aan bakboordzijde op een afstand van 500 à 1000 meter.

Aan die kant kreeg de „Olivia” de eerste treffers, waardoor o.m. de beide daar geplaatste reddingboten werden vernield en in zijtank no. 2 een groot gat ontstond, waardoor de brandende benzine buiten boord vloeide.

In de midscheeps aan S.B. werd onder leiding van de eerste stuurman reeds vrij spoedig een sloep gevierd, waarin een aantal personen plaats had genomen. Nog voordat deze boot geheel te water was, sloeg dichtbij een granaat in, waardoor o.m. de voorste sloep-davit werd vernield. De „Olivia” liep toen nog vrij grote vaart, zodat de sloep natuurlijk omsloeg en alle daarin zittenden te water geraakten en een prooi werden van de vlammen waarmede het zeeoppervlak achter het schip was bedekt. Een der vijfde machinisten, C. Ringelberg, die zich tijdens het vieren, tezamen met de eerste stuurman, op het sloependek bevond, verklaarde, dat hij door de ontploffing tegen het dek sloeg en weer overeind gekomen, niets meer bespeurde van de anderen.

Zowel hij als de vierde machinist Th. Brouwer, die juist kwam aanlopen, waagden het er toen op overboord te sprin-

gen, waarna zij het geluk hadden reeds vrij spoedig te worden opgepikt door de andere S.B.-sloep, die achteruit te water was gebracht.

Dit was geschied onder leiding van de derde stuurman W. A. Vermoet. Toen de beschieting aanving, was deze juist van de brug gekomen, waar hij de eerste stuurman enige tijd had afgelost. Hij begaf zich naar het achterschip, waar twee der kanonniers reeds bezig waren met de onbeschadigde S.B.-reddingboot.

De aanvallers namen inmiddels ook het achterschip onder vuur, waardoor de 4e machinist A. Timme ernstig werd gewond. Men legde de gewonde in de sloep, doch toen door de beschieting op het achterschip brand uitbrak, werden de kanonniers en de toegesnelde Chinezen zenuwachtig. Een der kanonniers, die de voorste sloepstalie bediende, liet deze slippen toen hij schrok door een hevige explosie in de machinekamer. De boot kwam dientengevolge met de boeg in het water, doch men slaagde erin de achtertalie, die onklaar was geraakt, tijdig te kappen.

Zoals hiervoor reeds werd opgemerkt, liep de „Olivia” op dat ogenblik nog vrij veel vaart (ongeveer vijf mijl) en toen de beide kanonniers zich in de sloep wilden laten zakken, stapten zij mis (er liep vrij veel deining), geraakten te water en dreven vervolgens in de brandende benzine.

De derde stuurman slaagde erin de boot vrij te krijgen van het schip. Terwijl de boot afdreef, hoorde de heer Vermoet hulpgeroep op het water en hij slaagde erin de vierde machinist Th. Brouwer op te pikken. Met behulp van deze bracht hij een drijfanker uit en daarna gelukte het de beide

scheepsofficieren ook hun collega, de 5e machinist Ringelberg, te redden.

De „Olivia” was inmiddels over de gehele lengte in brand geraakt, maar nog steeds bleef de vijand schieten.

Ongeveer een half uur nadat de heer Ringelberg was gered, werd ook nog de Chinese bootsman opgepikt.

Ongeveer te middernacht zonk de „Olivia” en toen verdween de vijand, die gelukkig niets van de sloep had bespeurd. Zij die daarin waren gezeten, waren voortdurend in angst ook onder vuur te zullen worden genomen.

Zodra de schemering doorkwam, werd de toestand in de sloep opgenomen. Voor de ernstig gewonde Timme werd van de riemen een rustbank gemaakt en zijn wonden werden zo goed mogelijk verbonden. Ook de machinisten Brouwer en Ringelberg bleken op verschillende plaatsen te zijn gewond door granaatsplinters.

De „Olivia” was ten onder gegaan op ongeveer 26° Z.B. en 77° O.L. Er stond een Z.W. wind met kracht 4 à 5 en met een behoorlijke vaart werd op zoveel mogelijk westelijke koers de tocht aangevangen. De sloep liep behoorlijke vaart, maar reeds de tweede dag had men het ongeluk, dat bij een rukwind de mast op twee plaatsen brak; bij de beugel op de doft en in de schijf bij de top. Zo goed mogelijk werd de schade hersteld, doch het zeil-oppervlak was verminderd en dus ook de snelheid. De derde stuurman, sloepscommandant, stond voor een moeilijke taak en hij prees zich gelukkig de twee machinisten te hebben opgepikt. De toestand van de gewonde collega, die zo goed en zo kwaad als het onder die omstandigheden mogelijk was, verzorgd werd, ging elke dag zienderogen achteruit. Na vier dagen kreeg de patiënt grote temperatuursverhoging en in koortsaanvallen begon hij zo hevig te ijlen, dat men hem moest vastbinden. Het werd een vreselijke toestand in het kleine vaartuig, veel minder dan een notedop in verhouding tot de uitgestrekte oceaan waarop men zich bevond. Ook de gezondheidstoestand van enkele der Chinezen ging achteruit en de officieren kwamen tot de ontdekking dat zij veel meer weerstand konden bieden tegen het tekort aan drinkwater.

Tot overmaat van ramp nam na enige dagen de wind gaandeweg in kracht af en lag men soms te drijven. Opkomend slecht weer met toenemende wind werd dan ook op 25 juni met zekere vreugde begroet, maar de 30e juni was het wederom bladstil.

Op 1 juli 1942, terwijl de sloep niet de minste voortgang had, overleed de 4e machinist A. Timme. Alles wees erop, dat hij spoedig gevolgd zou worden door twee der Chinezen. Een van hen stierf reeds de volgende dag en de tweede op 4 juli, de dag waarop men ontdekte, dat een andere soort vogels werd gezien. Dit laatste wees op de nabijheid van land en zo kreeg men weer meer moed. De toestand van de Chinese bootsman was inmiddels ook ernstiger geworden en een paar dagen later moest zijn lijk aan de golven worden toevertrouwd, een paar uur later gevolgd door dat van een der matrozen. De 13e juli overleed wederom een Chinese matroos, zodat er toen nog slechts drie Chinezen over waren, waarvan twee ernstig ziek.

### Shell Tankers Ltd. verhuisd

Voor de goede orde vestigen wij er de aandacht op dat Shell Tankers Ltd. niet meer in het Ibx House doch thans in het Shell Centre te Londen (S.E.1) gehuisvest is.

Het telefoonnummer is: WATerloo 1234.

Het telegramadres blijft ongewijzigd „Sheltanker London”.

---

DE PER 1 JULI 1962

## NIEUW AANGESTELDE HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN



J. P. HASENACK



TH. H. J. FELDBERG

---

Enige uren nadat het lijk van de gestorvene in de golven was verdwenen, ontdekte men aan de horizon de omtrekken van bergen. Volgens het bijgehouden gegist bestek was de sloep toen nog 180 mijl uit de kust van Madagascar. Het bleek, dat de boot door de stroom snel naar de kust dreef en omdat men liever niet tijdens donker wilde landen, werd het zeil neergelaten. Versterkt door het vooruitzicht spoedig aan land te zullen komen, wachtte men af wat er verder zou gebeuren, doch de twee zieke Chinezen waren dermate verzwakt, dat zij tegen de avond stierven.

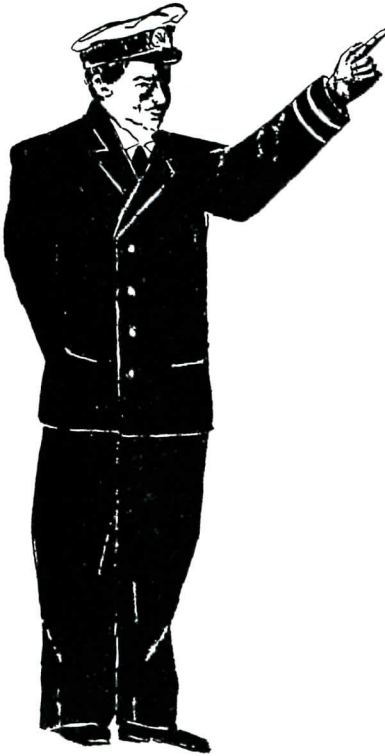
Sneller dan men verwachtte dreef de sloep naar de kust en tenslotte moest men zijn toelucht nemen tot de riemen om op zee te blijven tot daglicht. Roeien bleek evenwel niet te helpen en toen besloot men noodgedwongen een poging te wagen om in donker te landen. Het rollen van de branding had men reeds geruime tijd gehoord, zodat men begreep, dat tenslotte een gewaagde manoeuvre moest worden verricht op een totaal onbekende kust.

De buitenste branding werd goed gepasseerd, doch in de tweede roller sloeg de sloep om. Gelukkig wisten de vier overlevenden zwemmende de kust te bereiken. De nacht brachten zij aan het strand door en met daglicht waagde men zich in het dichte bos, waar men enige negers tegenkwam, die de schipbreukelingen meenamen naar hun dorp. Het dorpshoofd zond een boodschap naar de dichtstbijzijnde politiepost en toen de „Chef” van „poste Foulpointe” was gearriveerd, begroette hij de schipbreukelingen met een „als onderdanen van een belligerente mogendheid bent U mijn gevangenen”.

Hoe het deze Nederlanders verder verging op Madagascar, vermelden de rapporten, waaraan het bovenstaande is ontleend, niet. Maar veel vriendelijker dan de behandeling, die hun te beurt viel, die in de buurt van Dakar aan wal kwamen, zal het wel niet zijn geweest.

Aan de 3e stuurman W. A. Vermoet werd het Kruis van Verdienste toegekend.

Met toestemming van de Directie van Drukkerij en Uitgeverij v/h C. de Boer Jr. N.V., Hilversum, overgenomen uit „Varen in Oorlogstijd” van Graaf S. J. van Limburg Stirum.



# 1.000.000 ton feest

De Ontspanningsvereniging Shell Tankers had geen halve maatregelen genomen om ruchtbaarheid te geven aan het feit, dat er ter viering van het bereiken van de 1.000.000 ton op zaterdag 7 juli een feestavond zou worden georganiseerd.

Gedachtig aan het „frappez, frappez toujours!” waren door de organisatoren alle middelen benut om de feestelijke datum in ieders geheugen te griffen: op kantoor herinnerden de suikerzakjes eraan, in de liften en op de mededelingenborden hingen sprekende affiches, enige malen werd een rondschrijven verspreid, in „Tussen Schip en Ka” werd een korte doch krachtige campagne gevoerd en de vlootofficieren met verlof in Nederland kregen een circulaire toegestuurd. De resultaten bleven niet uit, want de sporthal van „De Vijf Sluizen”, die er toch echt wel zijn mag, was tot de laatste plaats bezet toen de voorzitter van onze Ontspanningsvereniging, de heer A. H. W. Karelse, met een kort woord de avond opende. Hij heette allen har-

telijk welkom en betuigde dank aan de Directie voor de financiële steun, de Shell te Pernis voor het beschikbaar stellen van de zaal, de beheerder van het sportcomplex voor zijn medewerking en zeker niet het minst aan allen die de organisatie hadden verzorgd.

Hoewel de feestavond in het teken van het dode gewicht stond, sprak hij de wens uit dat de aanwezigen zich niet als zodanig zouden gedragen, welke wens tot twee uur in de nacht ruimschoots werd gehonoreerd. Hoewel de diverse foto's wat dat betreft een duidelijke taal spreken, mogen we nog wel even vermelden, dat de zaal bijzonder aardig was versierd: „1 miljoen” en „S(hell) T(ankers) wij wensen U behouden vaart” was in de vorm van vlaggenzeinen dwars door de zaal gespannen — ieder tafeltje was van een brandende kaars voorzien, waarbij kluwen touw als kandelaars dienst deden — en langs de wanden hingen overal scheepslantarens, die de avond te voren nog tot de inventaris van de „VIANA” hadden behoord. We hopen dat die inventaris thans weer compleet is (wellicht een tip voor onze stores-controleur!). De cabaretnummers onder produktie van Jan Oradi werden vlot gebracht, waarbij het hoogtepunt wel het optreden van Rudi Carrell was.

Tijdens het feest werd het telegram voorgelezen dat de heer J. W. van den Berg Jr., stuurman van de „Vitrea”-3 vanuit Den Helder aan de heer Larive zond, met de verheugende mededeling dat de „Vitrea”-3 tijdens het eerste deel van de zeilwedstrijden voor koopvaardijvloepen, welke onder auspiciën van de Kon. Marine Jachtclub werden gehouden, als eerste door de finish ging.

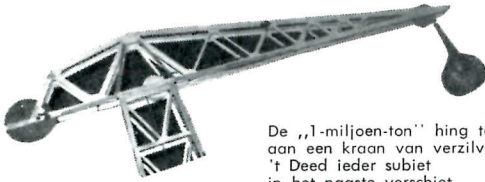
Het behoeft geen betoog dat dit bericht, zoals de heer Larive het in zijn antwoordtelegram uitdrukte, de feestroes enige graden deed stijgen. Tegen twaalf uur kwam Theo Moens, die zich voordien vrijwel beperkt had tot het aankondigen van de artiesten, in actie als balleider en tot het moment dat de laatste tonen van het Combo van de Marinierskapel klonken, wist hij met diverse attracties de stemming zo mogelijk nog te verhogen. Om twaalf uur bleek dat er weinig belangstelling voor de laatste trein had bestaan, want het aantal aanwezigen was nauwelijks merkbaar afgenomen, terwijl de dansvloer even vol bleef als vóór dat tijdstip. Eerst om twee uur aanvaardden de meesten de thuisreis, kennelijk voldaan over een bijzonder geslaagde avond, waarbij allen er wel van overtuigd waren, dat een dergelijk evenement voor herhaling vatbaar is.

#### AAN HET BESTUUR VAN O.V.S.T.

*Ik wil niet nalaten hulde te brengen aan de organisatoren van het 1.000.000 ton feest en met hen aan allen die ertoe hebben bijgedragen, dit feest tot een zo volledig succes te maken.*

E. H. LARIVE

Rotterdam, 9 juli 1962



De „1-miljoen-ton“ hing te hangen  
aan een kraan van verzilverde stangen.  
't Deed ieder subiet  
in het naaste verschiet  
naar een „2-miljoen-ton“ zéér verlangen.



De „baas“ gaf ook act' de présence,  
men zag hem herhaaldelijk dansen.  
'k Geloof dat het feest  
naar zijn zin is geweest.  
dus op nog eens zoiets zijn er kansen.



Roberto en Hella die wisten  
van dingen waar allen naar gisten.  
Een duif in een bak  
verdween met gemak,  
en behoorde toen tot de vermisten.

Hier had een portret moeten komen  
dat van Rudi Carrell werd genomen.  
Die prent is mislukt  
dus wordt niet gedrukt  
(we bekennen dit zonder te schromen).



Benny Behr en Sem Nijveen, die beiden  
met violenmuziek begeleidden,  
deden zeer dol  
maar wij houden vol :  
't Vioolspel was hun sterkste zijde.

Co van der Heide Wijma wist van wanten,  
van een vleugel kent hij alle kanten.  
Ook van hem geen portret  
wat ons toch niet belet  
hem een pluim op zijn hoedje te planten.

Degene die rechts is gezeten  
mogen we vast niet vergeten.  
Hij deed voor het feest  
van de velen het meest.  
Dát wilden we U laten weten.

We mogen U dit niet onthouden,  
waarbij we de mening ontvouwden  
als commentaar  
die past bij dit paar :  
't Zijn vast geen reeds jaren getrouwden.







Er werd 'n sigaretje gezogen.  
Om de stemming nog meer te verhogen  
dronk men 'n glas bier  
en had veel plezier.  
Dát willen we hiermee betogen.



Spienburg (dit moet U wel weten :  
Christine voor vrienden geheten)  
zong twee keer 'n kwartier  
tot ieders plezier,  
en het heeft dan ook niemand gespeten.



De band kwam, met slepend' accoorden,  
het „1-miljoen-ton lied" vermoorden.  
Maar 't dansen, da's waar  
was dik voor elkaar,  
zodat men hen toch wel graag hoorde.



Wij hebben 't met vreugde vernomen :  
Van de vloot waren velen gekomen.  
Hier ziet U een paar  
verheugd met elkaar  
over vroegere tijden staan bomen.



Onder 't zingen van luide gezangen  
lopen dames, met 'n lach op de wangen,  
met Theo Moens door de zaal  
daar ze dra allemaal  
mogen trachten een man te gaan vangen.



# ONZE ZILVEREN VLOOTJUBILARISSEN



Op vrijdag, 22 juni jl., werden de hoofdwerktuigkundigen J. L. H. van Manen en P. J. van der Waals, vergezeld van hun echtgenoten, in het Shell-Gebouw door onze adjunct-directeur, de heer D. Rodenburg, ontvangen in verband met hun 25-jarig dienstjubileum.

Na een korte toespraak spelde de heer Rodenburg hun beiden het gouden Shell-embleem met briljant op de borst.

Op de foto boven: de heer Van Manen tijdens, en op de foto onder: de heer Van der Waals na de decoratie.



## Voor onze schakers

*Oplossing Probleem No. 14:*

Wit: 1. Te1, 2. Tb1, 3. Tb4†;

Zwart: 1. Kc4, 2. Kd4.

*Oplossing Probleem No. 15:*

Wit: 1. Pf6 : †, 2. gf7 : †, 3. fe8 : D†, 4. Dg6, 5. Dg7 : †;

Zwart: 1. gf6 : , 2. Kh7 : , 3. Lg7, 4. Kh8,

PROBLEEM NO. 16:

*Wit:* Kc5, Da7, Te3, Th7, Lc7, Lf1, Pc4, pi b6 en e7.

*Zwart:* Kd7, Df7, Tc3, Tc8, Lg1, Pc2, Pf8, pi f6 en h6.

2 mogelijkheden:

*A:* wit aan zet, geeft mat in één zet!

*B:* zwart aan zet, geeft mat in één zet!

PROBLEEM NO. 17:

*Wit:* Kf1, De2, Ta1, Th1, Lc1, Lc4, Ph8, pi a2, b2, c2, d3, e4 en h3;

*Zwart:* Ke8, Dg3, Ta8, Lc8, Ld4, Pg4, pi a7, b7, c7, d6, e5, g7 en h7.

Zwart aan zet, geeft mat in 5 zetten.

# MET PENSIOEN

GEZAGVOERDER A. A. BECU : (5-10-1934—31-7-1962)

Nadat kapitein A. A. Becu een jaar op de „Merula” gevaren had als stuurmansleerling, van 6 oktober 1934 tot 14 oktober 1935, heeft het ruim anderhalf jaar geduurd, namelijk tot 13 juni 1937, alvorens hij weer als derde stuurman bij onze Maatschappij in dienst trad.

Nog diezelfde dag stak hij naar Engeland over, teneinde op de „Rotula” tewerkgesteld te worden en kwam met dat schip al spoedig in Oosterse wateren te varen.

Tot eind 1944 heeft hij vrijwel onafgebroken in de „Singapore-area” dienstgedaan, waarbij de in die periode vallende 3 maanden verlof door hem in Australië werden doorgebracht.

De Oost is voor het grootste gedeelte van zijn diensttijd zijn werkterrein gebleven, waaraan het feit dat hij zich metterwoon in Australië gevestigd had, niet vreemd was.

Zijn aanstelling als gezagvoerder vond plaats op 1 januari 1957 en sindsdien heeft hij o.a. het commando gevoerd over de „Corilla”, de „Tibia”, de „Crania”, de „Arca”, de „Videna” en de „Vivipara”.

Zijn laatste schip was de „Viana”, hetwelk hij op 23 februari 1962 te Rotterdam verliet.



GEZAGVOERDER L. POLDERMAN : (1-3-1938—31-7-1962)

Kapitein L. Polderman trad op 1 maart 1938 bij onze Maatschappij als derde stuurman in dienst en vertrok kort daarop naar Curaçao. Hij zal toen niet vermoed hebben dat hij Nederland pas in november 1945 zou terug zien. Tot mei 1956 is hij bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werkzaam geweest, waarna hij met zijn gezin repatriëerde.

In november 1956 vertrok hij als eerste stuurman met de „Cleodora” naar zee, op welk schip hij enige maanden later in waarnemende rang het commando overnam. Op 1 juli 1957 werd hij als gezagvoerder aangesteld en als zodanig heeft hij vele schepen van onze vloot onder zijn bevel gehad, waarvan wij noemen „Malea”, „Taria”, „Kylis” en „Kermia”. Laatstgenoemd schip droeg hij op 19 januari jl. te Curaçao aan zijn opvolger over, waarna hij met de „Acila” naar Nederland terugkeerde.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE P. J. SMIT : (10-5-1933—31-7-1962)

De heer P. J. Smit begon zijn loopbaan bij onze Maatschappij op 10 mei 1933 als 5e werktuigkundige op de „Manvantara” te Rotterdam.

Tot 1942 heeft hij o.a. geruime tijd in de Oosterse wateren dienstgedaan. Bij het uitbreken van de oorlog voer hij als 2e werktuigkundige op de „Paula”, welk schip in maart 1942 te Batavia door de bemanning tot zinken werd gebracht. De oorlogsjaren bracht de heer Smit door in Japanse krijgsgevangenschap. Spoedig na de bevrijding keerde hij naar Nederland terug en het duurde tot augustus 1946 eer hij van alle ontberingen was bekomen. Na zijn verlof genoten te hebben, werd hij wederom op de vloot in de Oost tewerkgesteld.

Zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige volgde op 22 februari 1951 en na als zodanig de machinekamer van diverse motor- en turbineschepen onder zijn beheer te hebben gehad, was vanaf 5 maart 1959 de „Philippia” zijn vaste schip.

Na vier dienstperioden hierop te hebben doorgebracht, verliet hij de „Philippia” voor de laatste maal op 12 april 1962 te Rotterdam.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE J. V. BUIL (10-7-1933—31-7-1962)

Precies twee maanden na de heer Smit trad hoofdwerktuigkundige J. V. Buil in dienst van onze Maatschappij, namelijk op 10 juli 1933.

Als vijfde werktuigkundige ving hij die dag zijn werkzaamheden op de „Macuba” te Rotterdam aan en ook hij kwam al spoedig in de Oost te varen. Op 12 augustus 1939 arriveerde hij met de „Agnita” in Birkenhead, werd met ingang van de volgende dag voor militaire dienst opgeroepen en diende bij de marine tot 15 februari 1946. Als 2e werktuigkundige werd hij daarna op de „Armillia” tewerkgesteld tot eind 1947. Zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige vond plaats op 1 januari 1953. De slotperiode van zijn zeemansloopbaan heeft hij o.a. doorgebracht op de „Cleodora”, „Kalinga”, „Katelaysia” en „Kara”. Tenslotte werd het beheer van de machinekamer op de „Arca” aan zijn zorgen toevertrouwd, welk schip hij eind september 1961 te Eastham verliet.



*Wij wensen de heren Becu, Polderman, Smit en Buil nog vele jaren van goede gezondheid en welverdiende rust toe.*

## Nieuws van

### DE VIJF AZEN CLUB

Op 12 juni jl., nauwelijks een week nadat de „ONOPA” in bedrijf was gesteld, slaagde de hoofdwerktuigkundige J. M. C. Jonkheid erin om, zoals de ooggetuigen ons schreven „met een grote dreun op de bar, gevolgd door een sarcastisch lachje ‚even’ vijf azen te deponeren”.

Het commentaar van het nieuwe clublid was: „als je je maar concentreert!”

Zijn secondanten hebben dit advies meteen ter harte genomen bij het drinken van het feestpilsje!

Vijf dagen later was het feest op de „PHILINE”, waar in de hitte van de Perzische Golf 3e stuurman H. W. Vermaas voor een bierfeestje zorgde ter viering van zijn entree in de Vijf Azen Club. Mede namens de heer Van den Belt wensen wij de heren Jonkheid en Vermaas van harte geluk met het door hen behaalde succes. De boekenbonnen liggen al klaar!

---

### Rectificaties

In het juni-nummer van „Tussen Schip en Ka” komt op pagina 14 een drukfout voor. Kapt. J. H. R. Broersma trad namelijk in 1937 in dienst bij onze Maatschappij en niet, zoals abusievelijk vermeld, in 1932.

In het juli-nummer van dit blad werd verzuimd op pagina 2, onder de foto van H.K.H. Prinses Irene, te vermelden dat deze opname werd gemaakt door de fotograaf M. Koot.

---

### ONZE WAL-JUBILARISSEN



**D. JONGENEEL**  
1e stuurman  
1947 — 4-8 — 1962



**H. JANSEN**  
2e stuurman  
1947 — 4-8 — 1962



**B. C. VISSER**  
2e stuurman  
1947 — 12-8 — 1962



**D. PLEYSIER**  
3e werktuigkundige  
1952 — 10-8 — 1962



**B. VELDHUIS**  
3e werktuigkundige  
1952 — 10-8 — 1962



**J. SWAGERS**  
3e werktuigkundige  
1952 — 14-8 — 1962



**G. KNIJF**  
sectie C.C.  
1947 — 1-7 — 1962



**A. H. VAN DER WAL**  
sectie I.D.  
1952 — 16-6 — 1962



**C. P. WAGENAAR**  
sectie C.C.  
1952 — 30-6 — 1962



**J. DE JONG**  
3e werktuigkundige  
1952 — 14-8 — 1962



**J. VAN DUUREN**  
3e werktuigkundige  
1952 — 14-8 — 1962



**D. MEURS**  
3e werktuigkundige  
1952 — 14-8 — 1962



**L. J. VAN ONSELEN**  
3e werktuigkundige  
1952 — 19-8 — 1962



**R. M. F. VAN DEN BERG**  
3e werktuigkundige  
1952 — 27-8 — 1962



**W. EEUWIJK**  
3e werktuigkundige  
1952 — 27-8 — 1962



**M. C. LABAN**  
3e werktuigkundige  
1952 — 27-8 — 1962



**J. MOSTERT**  
3e werktuigkundige  
1952 — 27-8 — 1962

## UITSLAG PRIJSVRAGEN Nos. 2 EN 3

Ook het aantal antwoorden op de tweede prijsvraag is ver beneden onze verwachtingen gebleven, om maar te zwijgen van de derde, waarop in het geheel geen antwoorden zijn binnengekomen!

Alle lof echter voor chef-kok B. van Bennekom, die met een gemiddelde van 81 punten voor elk zijner antwoorden met vlag en wimpel de eerste prijs behaalde.

Stuurlieden Van Helden en Bicker, respectievelijk 2e en 3e prijswinnaar van de eerste prijsvraag, hebben dankbaar profijt getrokken van de gedesinteresseerdheid van hun collega's, en wisten ook nu de tweede en derde prijs in de wacht te slepen.

De uitslag op prijsvraag no. 2 luidt als volgt:

- 1e prijs f 150.— chef-kok B. van Bennekom, 809,35 ptn.  
2e prijs f 100.— ex-4e stuurman C. van Helden, 495,39 pnt.  
3e prijs f 50.— 3e stuurman C. C. Bicker, 382,70 pnt.

De laatste dag waarop antwoorden op prijsvraag no. 3 in ons bezit moesten zijn, was 31 juli jl. Daar er — zoals boven reeds vermeld — geen antwoorden werden ontvangen, is deze prijsvraag zonder winnaars afgesloten.

## PEP-RALLY 1962

Op 15 september a.s. zal de PEP-rally weer worden verreden.

De start zal plaatsvinden van 10.30 uur af op het terrein aan de Broekmolenweg te Delft, dat het domein is van het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium, Delft, terwijl de rit voert naar de finish aan de Volmerlaan te Rijswijk, waar het complex van het Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium is gelegen.

De lengte van de rit voor alle categorieën auto's, scooters, motoren en bromfietsen bedraagt ca. 60 km, bij een voorgeschreven gemiddelde snelheid van 20 km/uur.

Er wordt naar gestreefd na afloop van de rit des middags omstreeks 17.00 uur de voorlopige uitslag bekend te maken en de prijsuitreiking te doen plaatsvinden.

Deelname aan de rit staat open voor alle personeelsleden en gepensioneerden van de in Nederland gevestigde Groepsmaatschappijen, in die zin, dat minstens één der inzittenden moet behoren tot één der bedoelde categorieën.

Het inschrijfgeld bedraagt voor auto's f 3,00, voor motoren, scooters en bromfietsen f 2,00. Het inschrijfgeld dient te worden voldaan op giro 179946 van de Penningmeester der Personeelsvereniging Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium, Rijswijk (Z.-H.).

Personeelsleden van Shell Tankers N.V. kunnen aanvragen voor een inschrijfformulier, zowel voor deelname aan de rally, als voor opgave als controleur/controleuse, bij de heer F. J. A. I. van Maanen (sectie I.D., kamer 243, toestel 153) indienen. Desgewenst kan bij hem het inschrijfgeld in contanten worden voldaan.



J. VAN DER MEYDE



J. F. SCHLEICHER



J. DE BRUYN

## DE PER

1 AUGUSTUS 1962

## NIEUW AANGESTELDE

### HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN



J. F. SPIERING



C. HEERES



J. M. NOBELS



J. VAN BON

## vlootpersoneel/personalia

(gedurende de periode 16-6-62 t/m 15-7-62)

### GEHUWD :

- 5.7.62: P. Puijpe, 4e stm., met Mej. M. J. P. Wennekendonk;
- 6.7.62: N. J. Doorn, 5e wtk., met Mej. A. Hiemstra;
- 11.7.62: P. J. P. Siebesma, 2e stm., met Mej. E. H. Demmel;
- 17.7.62: H. van Buel, 5e wtk., met Mej. W. Reijenga.

### GEBOREN:

- 9.6.62: Jacob Robert, zoon van J. F. L. van der Zee, 5e wtk., en Mevr. A. van der Zee-Spoelstra;
- 17.6.62: Inge Margaretha, dochter van J. E. Weidema, 2e wtk., en Mevr. M. G. J. Weidema-Schintz;
- 17.6.62: Alexandra Robertien, dochter van B. R. Teuben, 2e stm., en Mevr. L. A. Teuben-Duinker;
- 21.6.62: Elvira Margaretha Johanna, dochter van D. W. P. van Burken, 2e stm., en Mevr. T. van Burken-van Dijk;
- 22.6.62: Evert, zoon van E. van de Pol, 2e stm., en Mevr. E. van de Pol-van Dijk;
- 27.6.62: Frans Pieter, zoon van P. van der Hoeven, 4e wtk., en Mevr. E. van der Hoeven-van Oostrom;
- 1.7.62: Evelina Corina, dochter van J. J. Kosten, 4e wtk., en Mevr. J. Kosten-de Klerk.

### MET VERLOF:

- Gezagn.: W. de Beer, M. M. van Vriesland, J. J. Engelman, F. J. Nieuwenhuis, R. India, H. A. H. Hylkema;
- 1e stl.: C. J. J. Rozema, E. H. Brameijer, Th. G. J. Roeten, G. Th. M. Lommerse, J. D. Sparling;
  - 2e stl.: H. J. Allaart, A. C. Weide, E. van de Pol, P. J. P. Siebesma, P. Buisman, J. de Jong, P. B. Hibma;
  - 3e stl.: J. de Jager, J. G. de Ruitter, H. van Slegtenhorst, J. Post, C. N. P. M. van Koningsbruggen, P. C. Rakké;
  - 4e stl.: J. Okkema, G. C. H. Dijkstra, C. van Helden, S. Termeer, P. H. van der Ham, P. Puijpe, E. Kuyt, R. Mulder;
- Hfd.wtk.: A. J. van der Broek, H. J. C. Bosselaar, J. P. Hasenack, P. Taconis, J. M. Hittenhausen, C. Krijger;
- 2e wtk.: F. van Dalen, H. Th. de Zwart, P. Driessen, L. F. Veldhuis, H. de Hoog, A. J. Verkerk, C. Heeres, J. H. M. Hanssen, M. J. Moerland;
  - 3e wtk.: J. A. Bieze, G. H. Germing, O. K. Nicolai, E. J. Koiter, F. W. Gakes, L. Haas, H. Blaauw, R. N. Groen, F. de Roos, C. G. Pusch;

4e wtk.: H. van Rossum, J. W. C. Willemsen, N. Kerremans, W. C. van der Pluijm, D. van der Hoek, W. J. Quirijns, J. Gansevoort, G. de Geeter, T. C. J. Beentjes, J. W. Langezaal, A. P. van Burgh, M. de Niet, J. J. Langendoen, W. C. van Brummelen;

5e wtk.: J. Slot, A. M. C. Ras, P. Maarleveld, J. L. Zieck, R. L. van Heuven van Staereling, K. de Jong, Th. J. Veldman, F. Fresow, P. F. Buil, W. D. Hoogland, H. G. F. Heijnen, H. C. van der Weijde, J. D. B. Ewers.

#### IN NEDERLAND GEARRIVEERD:

Bootslieden: M. J. van der Neut, H. C. den Daas, P. van Duin, H. L. Klop, J. Hoogendoorn;

Voorlieden: H. Veen, C. Brandenburg, W. Vink;

1e pomplieden/bankwerker: A. A. van de Sluis, C. J. Meloen, P. J. Timmers;

2e pomplieden/bankwerker: P. J. Temmerman, L. P. v. d. Velden, C. Molendijk;

Bankwerkers: A. A. Kwaytaal, J. C. Kayser, L. de Cock, H. W. van Lierop, P. de Bruyn;

Chef-hofmeesters: P. de Kluyver, P. L. den Breejen, H. Vrugt, A. Zoutewelle;

Chef-koks: P. van de Veur, W. Henderson, W. F. H. v. d. Moezel, B. van Bennekum.

#### TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

*m.s. Abida*: 2e stm. H. G. Willemsen, hfd.wtk. C. Assenberg, 2e wtk. J. P. M. de Leeuw, 2e pompman/bankwerker A. J. M. Stikvoort;

*m.s. Acila*: 2e wtk. R. Romijn, 1e pompman/bankwerker F. Bäcker;

*m.s. Acmaea*: wnd. 2e stm. J. Bosman, 3e stm. M. de Graaf, hfd.wtk. T. van den Berg, 4e wtk. P. J. Ferwerda, 5e wtk. R. Flederius;

*s.s. Arca*: gezagv. P. A. Kooloos, 2e stm. W. Welbie, 3e wtk. Joost de Jong, bootsman K. Degens, voorman H. Rotman, 1e pompman/bankwerker H. C. van der Neut, 2e pompman/bankwerker Th. Coné, bankwerker R. Böck, chef-hofmeester J. Kooij, chef kok B. van Essen;

*s.s. Atys*: 1e stm. R. L. Meijer, 2e stm. R. A. Kattenburg Schüler, hfd.wtk. S. Ham;

*m.s. Camitia*: voorman H. Meyers, bankwerker J. B. Slagboom;

*m.s. Cinulia*: 4e stm. R. Wijngaard, 4e wtk. W. Vroling;

*m.s. Crania*: bootsman G. Z. Spaans;

*s.s. Kabylia*: 2e stm. A. Visser, 4e wtk. F. G. Krijgsman;

*s.s. Kara*: 2e stm. P. J. Hoekstra, 3e stm. E. Q. Abbas, 4e stm. J. H. L. van Veghel, 2e wtk. J. D. Donken, 5e wtk. L. A. J. W. Bink;

*s.s. Kelletia*: gezagv. Th. J. van de Vrie, 4e stm. W. R. Muusze, 5e wtk. J. J. Jonkman, bankwerker D. Breddels;

*s.s. Kenia*: 2e stm. J. Spruytenburg, 2e wtk. J. Tekelenburg, 3e wtk. J. L. 't Mannetje, 5e wtk. G. de Boer, chef-hofmeester K. J. Revet;

*s.s. Kermia*: wnd. 3e wtk. J. Polling, 4e wtk. B. Strijbis;

*s.s. Kopionella*: 1e stm. C. Wolse, 4e wtk. D. de Knecht, 5e wtk. L. J. Verwey, bootsman A. B. van Essen, 1e pompman/bankwerker J. W. S. Werkhoven, bankwerker M. Temmerman, chef-kok G. Timmerman;

*s.s. Koratia*: 3e stm. B. Langendoen, chef-hofmeester J. Brussé;

*s.s. Korenia*: 3e stm. P. F. L. Schölvinc, 4e stm. F. X. C. van Collenburg;

*s.s. Korovina*: bootsman J. H. Roos, 1e pompman/bankwerker P. Reid, bankwerker C. P. Hazelbag;

*s.s. Kosicia*: 4e wtk. J. P. Bes, 1e pompman/bankwerker J. van Leeuwen;

*s.s. Kossmatella*: gezagv. H. J. Roncken, 1e stm. F. Klaassen, 2e stm. J. W. Rutton, 3e stm. A. G. de Grooth, 4e stm. D. E. Krijgsman, hfd.wtk. W. Balvers, wnd. 2e wtk. Jac. Jansen, 3e wtk. J. Swagers, 4e wtk. J. Wielart, 5e wtk. P. A. Ankerman, 5e wtk. J. C. van Weele, wnd. 5e wtk. J. Kruijsse;

*s.s. Krebsia*: 2e stm. H. Edens, 4e wtk. P. Balt, wnd. 4e wtk. H. W. A. de Jong, 5e wtk. A. Ekkebus;

*s.s. Kryptos*: hfd.wtk. F. M. Ruizenaar, 4e wtk. K. G. Kossen;

*s.s. Kylix*: 1e stm. J. H. Korsen;

*m.s. Mitra*: gezagv. A. G. van Gent, wnd. 1e stm. J. W. M. Vollebregt, hfd.wtk. K. Toereppel, 2e wtk. H. Stobbe, wnd. 3e wtk. J. W. van Leyden;

*s.s. Onoba*: 2e stm. B. R. Teuben, 5e wtk. L. T. de Quartel;

*s.s. Philidora*: 3e wtk. A. Bax;

*s.s. Philine*: gezagv. E. J. Stapper, 1e stm. F. Menninga, 2e wtk. W. A. van Rooijen;

*s.s. Philippia*: 5e wtk. P. K. Polman, 5e wtk. T. Vromans;

*s.s. Sepia*: hfd.wtk. H. Edens Sr.;

*s.s. Vasum*: 2e stm. R. J. Wyrdeeman, 4e stm. J. Mieras, 2e wtk. C. W. Stolk, 5e wtk. L. J. M. Verhaegh, 5e wtk. J. Vreeker, bootsman C. J. de Knecht, voorman B. H. A. Meyer, 1e pompman/bankwerker A. P. L. van Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker W. D. M. Passchier, bankwerker D. Bakker, chef-hofmeester S. van Kooy, chef-kok D. G. Tromp;

*s.s. Viana*: gezagv. A. Verkerk, 2e wtk. H. G. M. Kok, wnd. 3e wtk. J. W. Cadovius, 5e wtk. M. J. Baak, 5e wtk. G. van 't Wout, 5e wtk. C. G. Klitsie;

s.s. *Videna*: gezagv. G. Hoving, 3e wtk. J. J. Elich;  
s.s. *Vitrea*: 4e wtk. C. H. de Koning, 5e wtk. J. C. Pisa;  
s.s. *Vivipara*: 3e stm. L. J. Hirs, 4e stm. R. van Kranen,  
2e wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. W. Eeuwijk,  
5e wtk. A. J. Hulzebos;  
s.s. *Zafra*: 2e wtk. F. in 't Veld;  
s.s. *Zaria*: 1e stm. R. E. van der Miesen.

#### IN DIENST GETREDEN:

1e pompman/bankwerker: J. Naber.

#### DE DIENST VERLATEN:

3e stl.: M. Mantje, J. H. K. van Eck;  
4e stl.: C. van Helden, W. J. de Mik;  
3e wtk.: H. A. Kerkhof, S. Rinkema;  
4e wtk.: R. O. Koop;  
Bootsman: G. de Haan;  
Voorman: J. C. van der Wel;  
1e pompman/bankwerker: P. v. d. Zwan;  
Bankwerkers: C. C. Karels, A. Barzilay;  
Chef-hofmeester: H. Verdoold;  
Chef-Kok: A. de Hooge.

#### MET PENSIOEN:

Gezagv.: A. A. Becu, L. Polderman;  
hfd.wtk.: P. J. Smit, J. V. Buil, G. Boer.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stm. G.H.V.: 3e stm. F. A. Visser;  
1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stl. P. Hoogesteger, J. W. J.  
Corbee, J. E. Dekker;  
2e stm. G.H.V.: 3e stm. N. Venendaal;  
2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. R. van Westendorp, W. Ker-  
bert, C. R. Groen;  
„C”: 2e wtk. J. van Bon, R. Romijn, W. A. van Rooijen,  
F. in 't Veld;  
„C”-Th.: 2e wtk. C. W. Stolk, W. C. van Megen;  
„B”: 3e wtk. J. de Ruiten, J. J. Elich, J. W. van Wegen,  
4e wtk. J. W. Cadovius, J. Polling, S. Rol;  
„B”-Th.: 3e wtk. C. L. Bakker, 4e wtk. G. G. Wolsink,  
J. W. van den Berg;  
„A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. Schrale;  
„A”: 5e wtk. P. K. Polman.

#### AANGESTELD ALS:

gezagv.: A. G. van Gent;  
1e stm.: C. Vessies, D. Rijk, J. L. Muijskens, J. H. Kor-  
sen, C. Wolse;  
2e stm.: J. Vaandrager, J. S. Schregardus, H. Verbaas;  
Hfd.wtk.: J. P. Hasenack, Th. H. J. Feldberg, J. van  
der Meyde, J. F. Schleicher, J. de Bruyn, J. F.  
Spiering, C. Heeres, J. M. Nobels, J. van Bon;  
2e wtk.: T. C. F. Bijkerk, J. Meenderink, R. Praasterink,  
W. Groenendijk;  
4e wtk.: J. C. Looij, R. D. Kuil, J. Hensbroek, H. J.  
Kievit, N. J. Doorn, A. L. Bouman, L. P. H. Teune,  
F. Goudart, H. Sukkel, J. L. Zieck, P. Balt, J. Slot,  
A. de Bats, J. Schrale, F. Spoor, N. C. van der  
Vecht, A. R. F. van der Steen, M. van Uffelen,  
Th. J. Veldman, W. D. Hoogland, J. D. B. Ewers,  
P. F. Buil, P. R. Bender en J. Luik.

#### GEPROMOVEERD TOT:

Bootsman: G. Z. Spaans, E. M. Meyer;  
Voorman: H. Rotman;  
1e pompman/bankwerker: H. C. van der Neut, J. W. S.  
van Werkhoven;  
2e pompman/bankwerker: Th. Coné, W. D. M. Pas-  
schier, R. Stuifzand;  
Bankwerker: C. P. Hazelbag, N. L. Sikkens;  
Chef-kok: G. Timmerman.

## mutaties walpersoneel

(over de periode 16-6-62 t/m 15-7-62)

#### IN DIENST:

1.7.62: Mej. O. A. Schroth - sectie CC  
4.7.62: W. Punt (ex C.S.M., Curaçao) - sectie ND

#### TERUG UIT MILITAIRE DIENST:

11.7.62: H. P. M. Giesberts - sectie SL

#### DE DIENST VERLATEN:

1.7.62: J. Soffree - PT - met pensioen  
1.7.62: Mej. T. M. Soet - sectie CC

#### Redactiecommissie :

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

## tussen schip en ka

Administratie :  
Sectie PR

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