

# van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder en W. H. P. Feenstra.

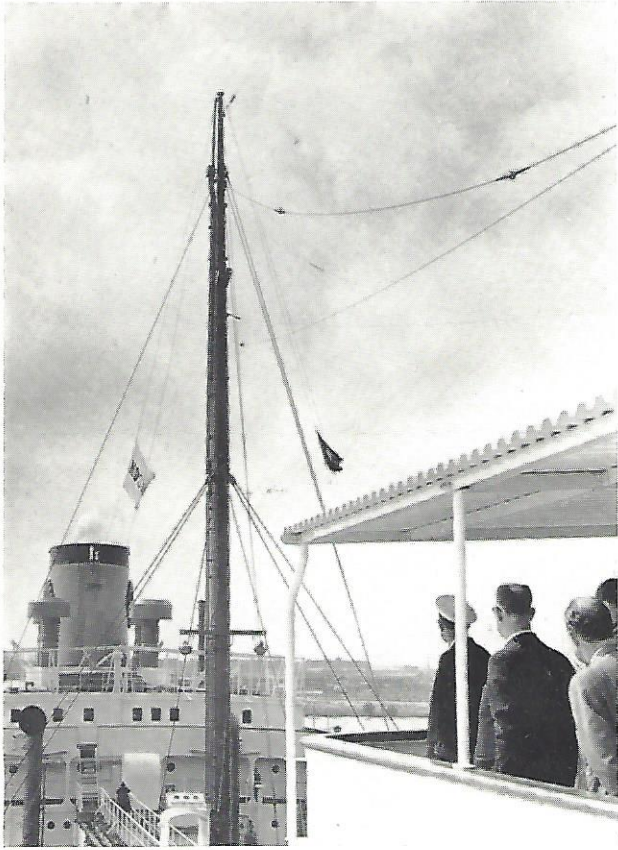
Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie” p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



STRAAT IN HONGKONG.

Foto N. A. Jager.

### s.t.s. „Khasiella”

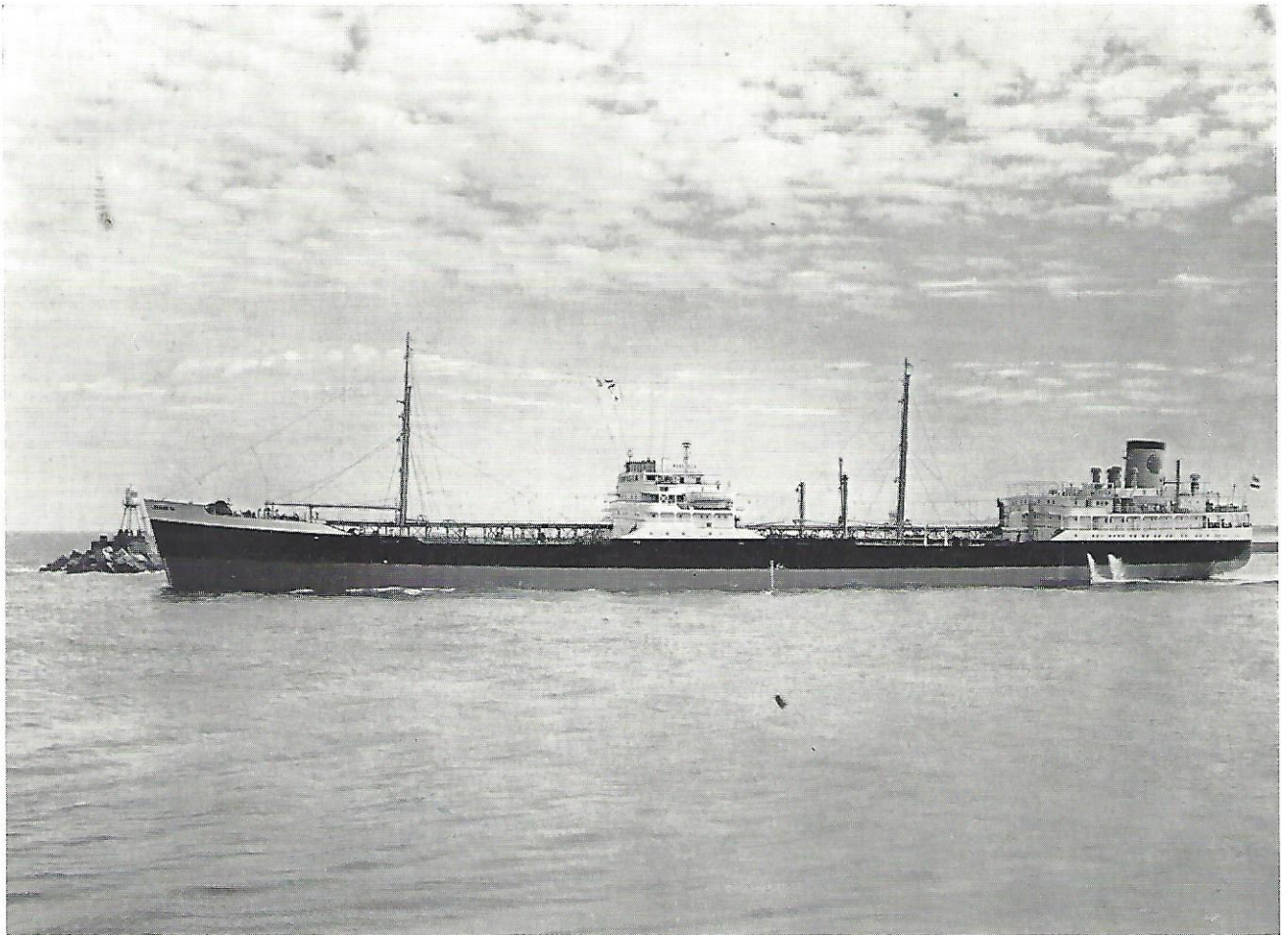


131 dagen na de tewaterlating van bovengenoemd schip — waarvan wij u een verslag gaven in ons januari 1956-nummer — vond op 19 april jl. te Amsterdam de overdracht plaats. De technische proeftocht vond plaats van 10 tot 12 april 1956. De overdracht droeg een informeel karakter en geschiedde, namens N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” door de Directeur van Shell Tankers N.V., de heer E. H. Larive, terwijl namens de bouwers, de Nederlandsche Dok en Scheepsbouw Maatschappij, het woord werd gevoerd door de directeur de heer F. de Boer. Nadat laatstgenoemde alle medewerkers en instanties had bedankt voor de aangename samenwerking verzocht hij de heer Larive het schip te willen accepteren. Na een korte speech, waaruit bleek dat er tegen overname van het nieuwe bouwsel geen bezwaren waren, verzocht de heer Larive de Gezagvoerder, de heer I. Roos, de vlag te doen verwisselen.

Als bijzonderheid zouden wij nog willen vermelden dat het s.t.s. „Khasiella” het eerste schip van onze Maatschappij is, waar zowel aan stuurboord- als aan bakboordszijde een dochterpeilkompas op de brug is gemonteerd. Successievelijk zullen alle nieuwbouw schepen met dochterpeilkompassen op de brug worden uitgerust.

Om 14.00 uur ving het schip zijn eerste oceaandreis aan, met bestemming Key West v.o.

Vlagwisseling.



s.t.s. „Khasiella” verlaat IJmuiden op de technische proeftocht.

## Werkzaamheden van de afdeling „Algemene Zaken”



H. L. Ooms.

In tegenstelling tot de in vorige afleveringen behandelde afdelingen („Scheepsgezellen” en „Stafzaken”) vereist de benaming van de afdeling „Algemene Zaken” wel een nadere verklaring.

Naast het verrichten van — vaak onvoorziene — werkzaamheden van velerlei aard, heeft deze afdeling ook een vastomlijnde taakomschrijving. Bij een nadere bestudering zal blijken dat diverse min of meer één-mans-werkobjecten in haar zijn samengevoegd. Wij zullen enkele dezer objecten de revue laten passeren om u een algemeen indruk te geven van het werk dat verricht wordt.

Daar is dan in de eerste plaats alles wat verband houdt met de **elektronische radiocommunicatie- en navigatiemiddelen**, waarmede onze schepen zijn uitgerust. Alvorens de hieraan verbonden kantoorwerkzaamheden te beschrijven lijkt het ons nuttig een globaal overzicht te geven van wat zich alzo aan apparatuur aan boord bevindt. Wanneer wij de deur van de radiohut naderen, zien wij daarop een bordje met het opschrift „Verboden voor Onbevoegden”. Hoewel deze bordjes op ons Nederlanders als regel een averechtse uitwerking hebben, dient er met het oog op de bepalingen van geheimhouding van de inhoud der inkomende en uitgaande telegrammen, tijdens de diensturen van de telegrafist strikt de hand aan gehouden te worden. Is de telegrafist zo bereidwillig om ons buiten zijn diensttijd een blik in zijn heiligdom te laten slaan, dan valt ons oog in de eerste plaats op de **zender- en ontvangerkasten**.

In het Veiligheidsverdrag van Londen 1948 zijn vele eisen ten aanzien van de scheepsradio-installaties aanmerkelijk verzwakt. Bovendien werden op een conferentie welke in 1947 in Atlantic City werd gehouden, nieuwe bepalingen gemaakt waaraan het radioverkeer zich zou hebben te onderwerpen en werden voorschriften opgesteld waaraan de radio-apparatuur in de eerstvolgende jaren moest voldoen.

Naar aanleiding van deze nieuwe eisen, welke zijn opge-

nomen in het Schepenbesluit-1952, zijn op vele oude schepen in de jaren 1953/'54 de installaties vernieuwd. De keuze viel daarbij op de door Radio Holland op de markt gebrachte „Atlantic City”-installaties, gefabriceerd door Philips. Teneinde onderlinge storing van radioverbindingen zo veel mogelijk te beperken, is het nodig dat de zenders zo constant mogelijk op een bepaalde golflengte werken. Om dat te bereiken werd als één van de nieuwe eisen gesteld dat de zenders kristalgestuurd moeten zijn; in deze zenders bevinden zich dan kwarskristallen welke zorgdragen voor het constant houden van de frequentie. Tevens werd o.m., om voor de hand liggende redenen, bepaald dat de hoofdzender onafhankelijk moet kunnen werken van de hoofdinstallatie en gevoed dient te worden uit een betrouwbare noodkrachtbron, in de meeste gevallen een accubatterij.

Zijn de oude schepen uitsluitend met radiotelegrafie uitgerust, de nieuwbouwschepen zijn ook van radiotelefonie voorzien. De „Vasum” is in plaats van met een „Atlantic City”-installatie uitgerust met de nieuwste 400 Watt Marconi gecombineerde midden- en kortegolfzender van het type „Globespan” en de gecombineerde m.g./k.g. R.C.A. ontvanger, welke te zijner tijd vervangen zal worden door een Marconi „Atalanta”. (Evenals op de andere schepen zijn daarnaast een onafhankelijke noodzender en een noodontvanger gemonteerd). De „Vivipara” en ook de schepen van het nieuwbouwprogramma 1957/'60 zullen met een zelfde apparatuur worden uitgerust. De „Vasum” is bovendien voorzien van „very high frequency” radiotelefonie (een soort mobilfoon) — ook de volgende 32000 ton tankers zullen hierna worden uitgerust — bestaande uit twee zend-ontvangers en wel één voor het werken met havenstations, terwijl met de andere de Shell-agent in de aanloophaven kan worden „opgebeld”.

Diverse Engelse Groepschepen werden reeds met een dergelijke installatie uitgerust.

Tijdens de proeftocht van de „Vasum” werd de installatie beproefd en was het P.T.T.-mobilfoonnet van Amsterdam tot op grote afstand goed te ontvangen. Onder de kust van Schotland werd een goede verbinding gemaakt met de Shell agent aan de Tyne over een afstand van ongeveer 25 mijl.

Met de thans ook verplicht gestelde **automatische seinsleutel** kan in geval van nood automatisch het alarmsein gegeven worden. Naast bovengenoemde communicatie-apparatuur treffen we in de radiohut een **automatisch alarmtoestel** aan dat een waarschuwing geeft — door middel van elektrische bellen — indien een alarmsignaal wordt ontvangen. Ook ten aanzien van dit apparaat zijn zwaardere eisen gesteld: het moet in staat zijn het door een in nood verkerend schip uitgezonden alarmsein — 12 strepen van 4 seconden tijdsduur — voorafgaande aan het bekende S.O.S.-signaal, te registreren bij gelijktijdig optreden van zware storingssignalen.

Dit toestel wordt ingeschakeld wanneer de telegrafist niet op wacht is. De elektronische navigatiemiddelen omvatten: de richtingzoeker, het echolood, radar en op 32.000 tonners de Decca Radionavigator. Het gyrokompas laten wij hierbij buiten beschouwing.

1. Met behulp van de **richtingzoeker** kan men met grote nauwkeurigheid de richting bepalen van geografisch bekende punten, waar zgn. radiobakens zijn opgesteld. Deze radiobakens — welke werken op een golflengte van ca 950—1050 meter — bevinden zich speciaal ten dienste van de scheepvaart, langs bijna alle kusten op aarde. Indien men verschillende, zich op een afstand van elkaar bevindende bakens van het schip af met behulp van de richtingzoeker „peilt”, krijgt men een zgn. „kruispeiling” en men kan dan nauwkeurig de positie van het schip bepalen.

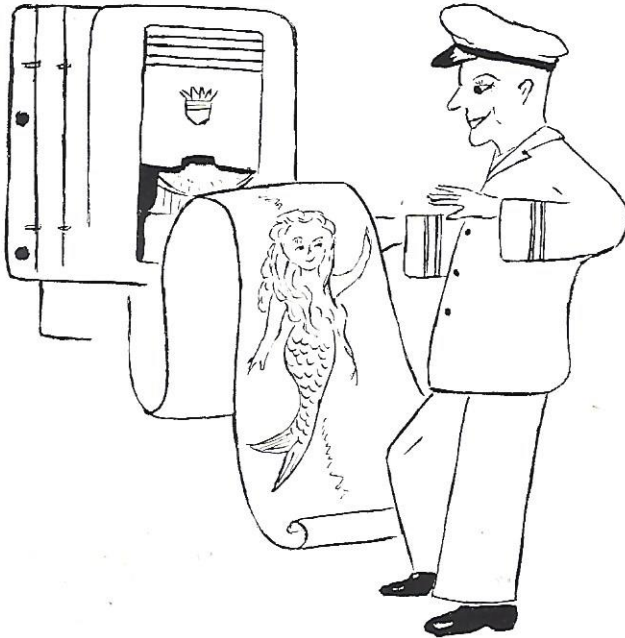
2. Met het **echolood** kan men steeds op eenvoudige wijze de afstand tussen de bodem van het schip en de zeebodem bepalen. De werking van het apparaat berust op het volgende principe:

Een korte supersonische geluidsimpuls (van hoge frequentie, welke onhoorbaar is voor ons oor) wordt uitgezonden vanaf een „geluidszender” welke is opgesteld op de bodem van het schip.

Deze geluidsimpuls plant zich voort door het water, be-

reikt de bodem, wordt teruggekaatst en komt weer terug bij de bodem van het schip. Het tijdsverschil tussen het ogenblik waarop de geluidsimpuls vertrekt en dat waarop de „echo” terugkomt wordt gemeten en automatisch geregistreerd op een papierstrook. Er worden door het apparaat ca. 200 geluidsimpulsen per minuut uitgezonden en er worden dus eveneens ca 200 waarnemingen per minuut automatisch geregistreerd. Hierdoor is het mogelijk dat het gehele verloop van de zeebodem op de papierstrook wordt opgetekend.

Welke verrassingen volgens onze tekenaar daarbij te verwachten kunnen zijn, ziet u op de hierbij afgedrukte tekening.



„Echolood”.

3. Het doel van radar (Radio Detection and Ranging) mag bij ieder bekend worden verondersteld.

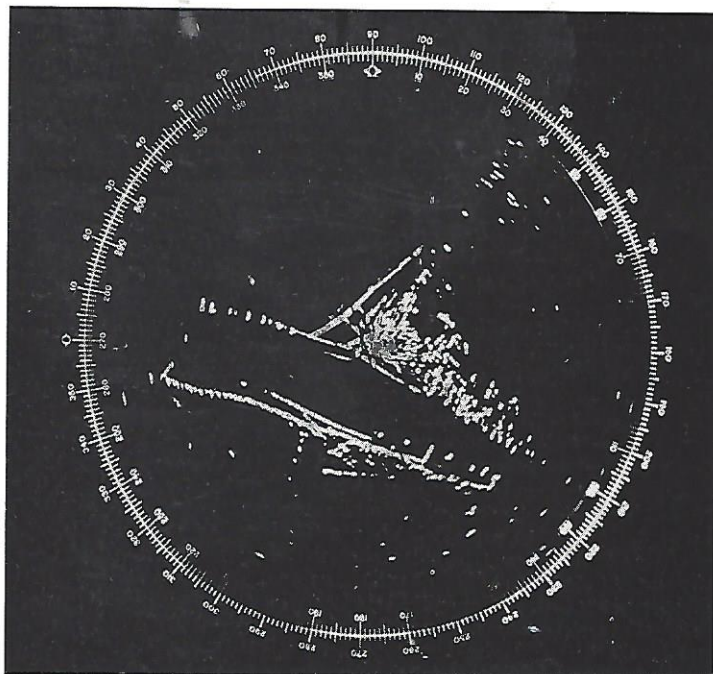


Foto en cliché Radial Holland

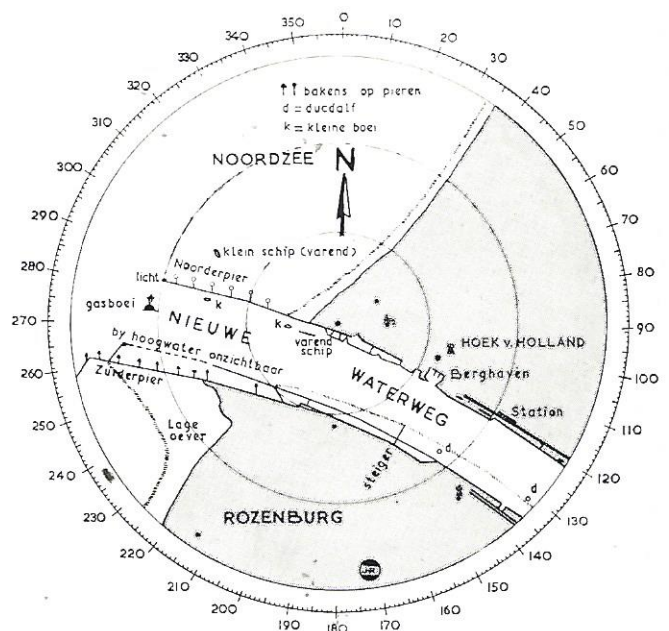
Radarbeeld R.C.A. Radar 5 c.m.  
te Hoek v. Holland  
Bereik 1½ mijl

Het principe komt in het kort hier op neer: middels een gerichte antenne worden de door een speciale radiozender opgewekte radiogolven met korte tussenpozen in de vorm van een scherpe bundel uitgezonden. Wanneer de golven van een impuls een object, b.v. een ander schip, treffen dan ontstaat een echo, die weer opgevangen wordt, met behulp van een kathodestraalbuis wordt de tijd gemeten die verstreken is tussen het uitzenden van de impuls en de ontvangst van de echo. Door de zendantenne te draaien en steeds met constante tussenpozen sterk gebundelde impulsen uit te zenden, kan de hele horizon rondom het schip worden afgezocht naar de aanwezigheid van objecten. Het water wordt weliswaar daarbij ook getroffen, maar dit kaatst de straling vrijwel niet terug.

Op het scherm van de kathodestraalbuis kunnen in het algemeen uitsluitend echo's worden geregistreerd van voorwerpen welke vanaf de plaats van opstelling van het antennesysteem — dat als het „oog” van de radarinstallatie kan worden beschouwd — „vrij zicht” hebben. Op de Nederlandse Groepschepen zijn radarinstallaties van tweeërlei fabriekaat in gebruik, t.w. van Marconi en van British Thomson Houston. Marconi's „Radiolocator Mark IV” werkt op een golflengte van 3 cm en heeft 4 schaalbereiken: 0-1, 0-3, 0-10 en 0-40 mijl. Het 9 inch beeld op het scherm van de kathodestraalbuis wordt met behulp van een vergrootglas — met olie gevulde lens — tot een 12 inch beeld vergroot. Aan het apparaat is een zgn. „Picture Alignment” aangebracht waarmee men, indien de radar is gekoppeld aan het gyrokompas, wat op alle nieuwbouwschepen het geval is, het beeld „met het ware Noorden omhoog gericht” op het scherm kan instellen. De gevoeligheid van de ontvanger der radarinstallatie kan men instellen met de zgn. „sensitivity control” (een regelknop welke enigszins dezelfde functie heeft als de volumeregelaar bij de radio). Deze knop zal meer „open” gedraaid worden bij waarnemingen op grote afstand en minder „open” bij waarnemingen op kleinere afstand. De juiste instelling wordt verkregen bij die stand, waarbij men op het scherm het maximum contrast waarneemt tussen de „echo's” en de achtergrond. De 1000 per./sec. wisselstroom benodigd voor de radarinstallaties op de nieuwbouwschepen wordt door een omvormer verkregen.

Een van de in het oog lopende verschillen tussen de Radiolocator en de BTH-RMS/2 is dat de kathodestraalbuis van de BTH-installatie een 12-inch scherm heeft.

De schepen van het nieuwbouwprogramma (1957/'60) zullen met een Marconi 15-inch radar-installatie worden uitgerust.



T-tekening en cliché Radial Holland

Kaart van 1½ mijl gebied  
rondom Radarstation Hoek v. Holland  
met afstandsringen van ½, 1 en 1½ mijl.

Om een indruk te geven van een radarbeeld drukken wij hiernaast een foto af van een dergelijk beeld van de ingang van de Nieuwe Waterweg. Ter oriëntering treft u een schets van de situatie daar ter plaatse aan.

Het kan niet vaak genoeg herhaald worden dat radar slechts een hulpmiddel bij de navigatie is. Wanneer bij slecht zicht de radar wordt ingeschakeld, dienen desondanks alle voorzorgsmaatregelen te worden genomen welke getroffen zouden worden indien men niet over radar beschikte. Het gebruik van radar is nimmer een excuus voor het veronachtzamen van goed zeemanschap en evenmin een verontschuldiging voor overtreding van uitwijkbepalingen of van enig ander wettelijk voorschrift voor de scheepvaart.

4. **Het Decca Navigatie Systeem** is een plaatsbepalings-systeem waarmede op eenvoudige wijze en met grote nauwkeurigheid de plaats van een schip kan worden bepaald. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van speciale „Decca kaarten”.

Het gebied dat door dit systeem wordt bestreken strekt zich uit van de Finse Golf tot en met de Golf van Biskaye met inbegrip van de wateren rondom de Britse eilanden, terwijl verdere uitbreidingen in de naaste toekomst zullen volgen. Het systeem bestaat uit een aantal groepen zendstations (chains) die in diverse landen staan opgesteld. Iedere „chain” bestaat uit een „Master” als hoofdzender met daaromheen in stervorm drie „slaves”. Alle stations zenden radiogolven uit en wel zodanig dat de „slaves” worden gecontroleerd door de uitzendingen van de „Master” en daardoor a.h.w. aan de „Master” zijn gekoppeld.

De uitgezonden golven worden aan boord ontvangen door een speciaal ontvangtoestel, dat in staat is afstandsverschillen van de plaats van waarneming ten opzichte van de „Master” en de respectieve „slaves” te registreren. Met behulp van deze gegevens kan de positie van het schip in de Decca-kaart worden bepaald. De reikwijdte van een „chain” is gemiddeld 240 zeemijl vanaf de „Master”. Daarom zijn er meerdere „chains” in gebruik, d.w.z. 3 in Engeland, een in Duitsland en een in Frankrijk, terwijl dit jaar een „chain” in Schotland en een in Zweden in gebruik zal worden genomen. De „chains” dragen ieder een eigen nummer, waarop de Decca-ontvanger kan worden ingesteld. Onder de vaart kan dus van de ene „chain” op de andere worden overgegaan.

Een radiocommunicatiemiddel dat, naar wij hopen, nimmer door opvarenden van onze schepen gebruikt zal behoeven te worden is de door Marconi gefabriceerde draagbare radiotelegrafie zender/ontvanger voor reddingboot, van het type „Salvita”, waarmede elk onzer schepen voor noodgeval is uitgerust.

Deze installatie is gemonteerd in een waterdichte stalen cylinder, welke, wanneer overboord geworpen, blijft drijven, uit zee kan worden opgepikt en dan in de reddingboot geplaatst.

Ook deze installatie is speciaal ontworpen om aan de eisen te voldoen welke gesteld zijn door de Radio Conferentie van Atlantic City en het Internationale Verdrag van de „Veiligheid van Mensenlevens op Zee”. Omdat deze zend/ontvang-apparatuur door elke opvarende van een reddingboot moet kunnen worden bediend, is de „Salvita” zodanig uitgevoerd dat men zonder kennis van de morse-code en het telegraaf-verkeer, automatisch op de internationale noodfrequenties het alarm signaal en het noodsein kan uitzenden.

De in de zgn. „lake trade” varende schepen van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij zijn — naast een radiotelefonie-installatie — uitgerust met een draagbaar radiotelegrafie/telefonie-toestel voor reddingboot van het type Solas (Safety of Life at Sea). Evenals de „Salvita” is het apparaat zo geconstrueerd dat het zonder bezwaar van een hoogte van 30 voet in het water kan worden geworpen en blijft drijven.

Uiteraard is het niet de bedoeling van deze mededeling dat iedere opvarende een persoonlijk onderzoek naar de juistheid ervan gaat instellen, want er zijn tenslotte grenzen.

Onze nieuwbouwschepen zijn ter vervanging van de antennes der scheepsmroepontvangers en de privé-antennes uitgerust met een centraal antenne-systeem van het type Redifon. Naast het aesthetische voordeel dat hierdoor de vaak onooglijke, geïmproviseerde antennes komen te vervallen, dient genoemd te worden dat door dit systeem de hinder welke bij richtingzoekoperpeilingen nogal eens door de

antennes werd ondervonden, tot het verleden behoort. Van belang is ook dat het wederzijdse storen van twee of meer ontvangtoestellen, eventuele straling door bepaalde ontvangers en storingen van scheepszenders, sterke kuststations en elektrische apparaten aan boord voor zover mogelijk worden beperkt.

Een versterker, die alle korte-, midden- en lange golfsignalen versterkt, waarborgt dat de antennetoevoer voor alle over het schip verspreide ontvangtoestellen van gelijke sterkte is en dat de gunstigste voorwaarden voor een goede ontvangst worden verkregen.

Wij hopen met het vorenstaande bij menige lezer meerdere belangstelling voor de behandelde onderwerpen gewekt te hebben!

Indien we bedenken dat de mensheid eerst kort na het jaar 1900 de eerste schreden op elektronisch gebied plaatste, dan heeft deze nieuwe wetenschap in de 50 jaar van haar bestaan reeds veel mogelijk gemaakt dat voorheen voor onmogelijk werd gehouden.

De in de aanhef van dit hoofdstuk genoemde apparatuur is over het algemeen gehoord van Radio-Holland en de kantoor-werkzaamheden welke aan een en ander verbonden zijn, zijn in het kort samengevat:

- a. het aangaan van huur en onderhoudscontracten met Radio-Holland wanneer beslist is welk type installatie aan boord zal worden geplaatst en met Radio-Holland overeenstemming is bereikt ten aanzien van het verschuldigde tarief o.a. bij uitrusting van nieuwbouwschepen.
- b. het bestuderen van de rapporten betreffende het functioneren van de toestellen — wij denken hierbij in het bijzonder aan radar en echolood — aan de hand daarvan nauw overleg plegen met Radio-Holland omtrent te nemen maatregelen.
- c. het verwittigen van Radio-Holland waar en wanneer onze schepen gaan dokken en haar verzoeken van die gelegenheid gebruik te maken om de toestellen een grondige beurt te geven.
- d. het controleren en — bij akkoordbevinding — doen vereffenen van alle nota's van Radio-Holland voor huur, onderhoud, reparaties, enz.
- e. het aanvragen van radioconcessies bij de P.T.T.

#### Radio-telegrafisten.

Alle telegrafisten aan boord van onze schepen zijn in dienst van Radio Holland N.V. en worden op verzoek aan ons uitgeleend.

Wanneer een telegrafist door ons benodigd is dienen wij ons dus met die Maatschappij te verstaan. Wij geven dan o.a. op waar en wanneer hij moet monstren. De gages komen vanzelfsprekend voor rekening van onze Maatschappij.

De desbetreffende door R.H. ingediende verantwoordingsstaten e.d. worden door ons gecontroleerd, na akkoordbevinding vindt verrekening met R.H. plaats en worden de nodige boekingen verricht.

Teneinde R.H. in staat te stellen de ons in rekening te brengen bedragen te berekenen, wordt door ons maandelijks een opgave verstrekt betreffende de routing van onze schepen.

Van de op onze schepen dienstdoende telegrafisten wordt een kaartsysteem bijgehouden vermeldende alle voor ons van belang zijnde gegevens.

Eventuele bijzonderheden met betrekking tot zijn dienst aan boord van het schip, welke wij o.a. ontlennen aan de door de gezagvoerder in te dienen conduite-rapporten worden hierop eveneens aangetekend.

Aangezien de telegrafisten deel uitmaken van de staf van het schip, zijn de bepalingen van de Zeeongevallenwet eveneens op hen van toepassing en dienen wij, indien een hunner een ongeval in de zin van de Z.O.W. zou overkomen, terzake het nodige met Zee-Risico te regelen.

#### Scheepsdiensttelegrammen.

Voor de kosten van de door de Gezagvoerder verzonden Scheepsdiensttelegrammen worden wij regelmatig door Ra-

dio-Holland belast. De desbetreffende nota's worden aan de hand van de door de telegrafisten opgemaakte en door de gezagvoerders mede ondertekende lijsten gecontroleerd. Over eventuele verschillen wordt met Radio-Holland geconsponeerd.

#### Opleiding Radar-waarnemers.

In overleg met Radio-Holland worden door ons cursussen georganiseerd voor radar-waarnemers.

De cursus, welke 8 dagen duurt, bestaat uit 2 gedeelten:

- a. Theorie gedurende 5 dagen; hiervoor stelt Radio-Holland een speciale radar-leraar beschikbaar.
- b. Praktijk gedurende 2 à 3 dagen, onder leiding van een radar-expert.

Wij beogen met deze cursussen onze gezagvoerders en stuurlieden de gelegenheid te geven zich te bekwamen in een zo efficiënt mogelijk gebruik van de zich aan boord bevindende radarinstallatie en hen vertrouwd te maken met de grenzen van de mogelijkheid.

Daar voor het praktische gedeelte over een scheepje, voorzien van een radarinstallatie moet kunnen worden beschikt, vinden wij de Shell Installatie te Pernis steeds bereid hiervoor hun met radar uitgerust rivierbootje, de „Koningsplaat”, — bij velen uwer reeds bekend — af te staan.

Voorts hebben wij nog vele van de aan boord van onze schepen dienstdoende radio-telegrafisten een radar-onderhoudscursus te Hamble of Leicester doen volgen, opdat zij met deze apparatuur meer vertrouwd zouden geraken.

#### Scheepsdocumenten.

Het zal u duidelijk zijn geworden, dat een groot deel van de werkzaamheden van de Afdeling „Algemene Zaken” verband houden met de veiligheid van schip en opvarenden. Dit behelst onder meer het volgende:

1. het plaatsen aan boord van de wettelijk voorgeschreven radio-apparatuur en van de „bijbehorende” telegrafist (artikel 90 van het Schepenbesluit 1952).
2. de dekjournalen worden hier ontvangen en aan de hand daarvan wordt onder meer gecontroleerd of de reddingboten op tijd te water werden gelaten, roeioefeningen werden gehouden enz.
3. eventuele aanmerkingen dienaangaande van de Scheepvaartinspectie worden behandeld.
4. aan de hand van de wettelijke voorschriften werd hier het inspectieboekje voor de reddingboot samengesteld.
5. de nodige wetboeken, zoals Wetboek van Koophandel, Schepenwet en Schepenbesluit, Zeeaanvaringsreglement, alsóok het Scheepsreglement van de Maatschappij aan boord plaatsen.

U ziet dus dat zaken betreffende de veiligheid aan boord en de naleving van de daarop betrekking hebbende voorschriften en bepalingen de volle aandacht hebben.

Zoals bekend is deze veiligheid een zaak die zó belangrijk wordt geacht, dat de controle daarop niet alleen aan de reder wordt overgelaten. De regering heeft daarmede een grote bemoeienis en oefent derhalve scherp toezicht uit. Teneinde dit toezicht zo waterdicht mogelijk te maken, werden internationale verdragen gesloten en kwam men tot het uitreiken van certificaten die dienen om aan te tonen dat aan bepaalde, internationaal vastgestelde deugdelijkheidseisen is voldaan.

Het is niet de bedoeling een opsomming te geven van alle certificaten; deze mogen genoegzaam bekend worden verondersteld. Wij volstaan dus met te vermelden dat deze afdeling toeziet op het tijdig vernieuwen van certificaten of op het verlengen van de geldigheidsduur daarvan. Hiertoe wordt nauw contact onderhouden met het bureau van de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart en via deze instantie met de Nederlandse Consulaten in het buitenland. Deze laatste worden bijvoorbeeld ingeschakeld bij vernieuwing van radiotelegrafieviligheidscertificaten. Voorts is er contact, via het kantoor te Londen, met „Lloyd's Register of Shipping” ter verkrijging van afschriften van de Lloyd's rapporten betreffende dokkingen in het buitenland. Deze zijn o.a. benodigd voor de vernieuwing van het certificaat van deugdelijkheid van het schip. Bij dokkingen in het buitenland waar de Scheepvaartinspectie niet is vertegenwoordigd, wordt nl. afgegaan op de rapporten van de classificatie-bureaux. Op ditzelfde standpunt stelt zich de dienst

voor het Stoomwezen (rijkstoezicht op ketels en stoomtoestellen). Ook de tweejaarlijkse vernieuwing van het uitrustingscertificaat met betrekking tot redding- en veiligheidsmiddelen kan in binnen- zowel als in buitenland geschieden.

Komt een schip in Nederland dokken, dan ligt de zaak uiteraard al zeer eenvoudig omdat in die gevallen kan worden volstaan met de autoriteiten van zo'n dokking op de hoogte te stellen zodat de nodige inspecties kunnen worden gehouden.

Er wordt dus door de reders niet alleen nauwlettend op toegezien dat de schepen met geldige papieren varen, maar tevens wordt ook het nodige verricht om de certificaten tijdig te vernieuwen of waar nodig te verlengen.

In verband met de langere geldigheidsduur vereist het certificaat van uitwatering minder aandacht. Niemand zal echter ontkennen dat ook dit document uitsluitend is bedoeld om de veiligheid te verhogen. In het bijzonder met betrekking tot dit certificaat staat de scheepvaartininspectie in nauw contact met classificatie-bureaux.

Niet alle scheepsdocumenten hebben een beperkte geldigheidsduur. Zo blijven bijv. de verschillende meetbrieven, de uitvaartvergunning krachtens de zeeongevallenwet en de radioconcessie enz., onbepaalde tijd geldig. Dit zijn echter geen veiligheidspapieren. Anders ligt de zaak bij de zeebrief. Hoewel geen betrekking hebbend op de veiligheid van het schip, is de geldigheidsduur van dit document toch begrensd, namelijk 4 jaar.

Aan de verkrijging van een eerste zeebrief voor een schip gaat de teboekstelling in het Scheepsregister vooraf. Ook het werk verbonden aan die registratie en het verkrijgen van de nodige administratieve bescheiden zoals bijbrief of koopbrief, uittreksel van het schepenregister, machtiging tot inbranding van het teboekstellingsmerk, rechtelijke goedkeuring omtrent de nationaliteit van het schip, eerste- en nieuwe zeebrieven enz. wordt hier verricht. De administratie verbonden aan de aan- en verkoop van schepen behoort hier eveneens toe. Aangezien registratie niet alleen betrekking heeft op zeeschepen doch ook op binnenschepen en eveneens op onze kleine vaartuigen in Indonesië en Nieuw Guinea omvat deze administratie thans 190 schepen. De hierbij betrokken instanties zijn:

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.  
De Bewaring van de Scheepsbewijzen.  
Een der Arrondissementsrechtbanken.  
De Scheepmetingsdienst.

Het behandelen van scheepsdocumenten en veiligheidsvoorschriften brengt een intensief contact mede met diverse instanties. Dat dit contact in vele gevallen persoonlijk wordt onderhouden, draagt bij tot een aangename verstandhouding tussen rederij en overheid, met als resultaat een vlotte oplossing van eventuele problemen.

#### Zee-Risico en de Zee-ongevallenwet 1919.

Toen de regering bij Koninklijke boodschap van 20 februari 1915 het Ontwerp Oorlogszeeongevallenwet bij de Tweede Kamer had ingediend, kwamen de werkgevers in zeevaart en zeevisserij bijeen om te beraadslagen op welke wijze het best zou kunnen worden voldaan aan de verplichtingen, die de O.Z.O.W. op het bedrijf zou leggen. Dat overleg had plaats onder leiding van de besturen der betrokken redersverenigingen en op 5 maart 1915 werd besloten tot oprichting van een verzekeringsorganisatie op onderlinge grondslag onder de naam „Zee-Risico”.

„Zee-Risico” heeft in haar meer dan 40-jarig bestaan nimmer enig commercieel belang nagestreefd, doch uitsluitend het nog gehouden op het sociaal belang van de werknemers aan wie een ongeval was overkomen, respectievelijk van hun nagelaten betrekkingen.

Aanvankelijk werd Zee-Risico belast met de uitvoering van bovengenoemde wet.

De wijze waarop zij haar taak verrichtte werd alleszins gewaardeerd, zowel door de regering als door de werknemers, zodat het voor de hand lag dat deze organisatie, toen in 1919 de Zee-ongevallenwet in de plaats kwam van de O.Z.O.W., wederom met de uitvoering van deze wet werd belast. De Zee-ongevallenwet is uiteraard van veel belang voor de zeevarenden. Immers in deze wet is vastgelegd waarop de zeeman aanspraak kan maken, wanneer

hem een ongeval in verband met zijn dienstbetrekking overkomt.

Wanneer een zeevarende het slachtoffer van een ongeval wordt, dan stelt de scheepsleiding via ons kantoor „Zee-Risico” zo spoedig mogelijk in kennis van de gang van zaken. Onze afdeling zorgt er dan voor dat onze Geneeskundige dienst, alsmede de afdeling „Stafzaken” dan wel de afdeling „Scheepsgezellen” volledig wordt ingelicht.

Daar veelal de getroffene in het buitenland vertoeft, waardoor de arts van „Zee-Risico” geen onderzoek kan instellen, worden door deze organisatie in dergelijke gevallen, waar nodig, medische rapporten en röntgenfoto's gevraagd. Aan ons om te zorgen dat deze bescheiden zo spoedig mogelijk in hun bezit komen. Aan de hand van de verzamelde gegevens wordt door „Zee-Risico” beslist of het een ongeval betreft in de zin van de Z.O.W. In gecompliceerde gevallen wordt gewacht tot de terugkeer van de getroffene en eventuele getuigen in Nederland en wordt met deze personen overleg gepleegd.

Op de decisie van „Zee-Risico” wordt onzerzijds generlei invloed uitgeoefend, zodat volkomen onpartijdig wordt geoordeeld.

Heeft „Zee-Risico” uitgemaakt dat de Z.O.W. van toepassing is dan ontvangt de getroffene in geval van tijdelijke of permanente invaliditeit de in deze wet vastgestelde uitkering.

Mocht het een ongeval met dodelijke afloop zijn, dan komen de in de wet aangegeven rechthebbenden voor de vastgestelde wettelijke uitkering in aanmerking.

De ongevalsuitkeringen — zowel die waarop de getroffene persoonlijk als die waarop hun nagelaten betrekkingen aanspraak hebben — worden berekend in een percentage van het wettelijk dagloon van de getroffene, dus niet van diens werkelijk verdiende dagloon.

De Minister van Sociale Zaken bepaalt welk bedrag voor de verschillende groepen van schepelingen voor de toepassing van de Z.O.W. als dagloon zal gelden. Uiteraard is de Minister bij het samenstellen van de dagloontabellen gebonden aan verschillende wettelijke voorschriften. Deze daglonen, welke in de Nederlandse Staatscourant worden bekendgemaakt, kunnen dus niet door de zeevarenden zelf worden berekend.

De uitkering wordt per dag berekend en alleen over werkdagen uitbetaald. Daar de Wet de uitkering als deel van de gage beschouwt zal het duidelijk zijn, dat de getroffene in onze dienst nimmer zowel gage als uitkering kan ontvangen.

Alle vorenbedoelde uitkeringen worden door „Zee-Risico” verricht, doch komen ten laste van de Maatschappij; zij behoort tot de z.g. „eigen risico dragers”.

In geval van blijvende uitkeringen moet de Maatschappij ten genoegen van de Minister voldoende zekerheid bij „Zee-Risico” stellen, zodat de getroffene zich generlei zorg over de uitbetaling behoeft te maken.

Uit hoofde van bovengenoemde manipulatie is er een geregeld contact — zowel schriftelijk als telefonisch — met Zee-Risico. Worden door Zee-Risico nadere bijzonderheden verlangd, dan vloeit daaruit voor ons de nodige correspondentie voort, o.a. met onze gezagvoerders en onze agenten.

Daar wij, zoals hierboven reeds opgemerkt, eigen risico dragers zijn zendt Zee-Risico ons haar nota's van de door haar voor onze rekening verrichte betalingen; na akkoordbevinding onzerzijds wordt tot vereffening overgegaan en de nodige boekingen gemaakt.

Voorts dienen wij administratiekosten te betalen en ons aandeel te storten in het reservefonds van Zee-Risico, waartoe diverse berekeningen moeten worden gemaakt. Doch waar al deze werkzaamheden uitsluitend een administratief karakter dragen, zullen wij hierop niet nader ingaan.

### Scheepsbewegingen.

De bewegingen van de onder Nederlandse vlag varende „Shell”-tankers worden dagelijks gevolgd en genoteerd, terwijl uit berichten afkomstig van respectievelijk Londen, Gezagvoerders, Dirkszager, agenten enz. de toekomstige bestemmingen worden aangetekend, zodat een duidelijk beeld kan worden verkregen van een reis en een verwachte aankomstdatum in een bepaalde haven kan worden berekend.

Deze gegevens zijn naast het gebruik op kantoor van belang voor de familieleden der opvarenden, die begrijpelijk, veelvuldig inlichtingen vragen met betrekking tot de route

der tankers. Indien een route gewijzigd wordt is dit uiteraard eerder op ons kantoor bekend dan bij de diverse dagbladen welke scheepvaartberichten opnemen, zodat de desbetreffende families, naar gelang van de wijziging, een meef of tegenvaller van ons te horen krijgen. Het verstrekken van deze berichten heeft dus ook voor ons een aangename — en een minder aangename zijde, maar in het laatste geval trachten wij ons te troosten met de wetenschap dat wij de routewijzigingen niet in de hand hebben. Wij willen hier onmiddellijk aan toe voegen dat dit voor de betrokkene aan de andere zijde van de telefoon maar een uitermate schrale troost is. Alhoewel de kennis van diverse routes en afstanden bij de familieleden over het algemeen op zeer hoog peil staat, worden toch ook wel eens pijnlijke fouten gemaakt, zoals onlangs geschiedde.

Een echtgenote deelde ons mede dat het schip van haar man thans zó dicht bij was, dat zij wel wilde weten wanneer hij in Rotterdam zou aankomen. Helaas konden wij niet anders zeggen dan dat het nog wel een week zou duren. Het bleek dat zij de in de krant vermelde positie van het schip, op 245 mijl ten Zuiden van de Azoren, in Noordelijke richting had uitgezet! Misschien is hier een huishoudelijke taak voor de zeevarende weggelegd om met een korte uitzetting duidelijk te maken dat er met Noord en Zuid, noch met Oost en West te matsen valt.

Buiten de opgave van de positie van het schip door de Gezagvoerder, wordt door ons wekelijks een opgave aan A.N.P. verstrekt — per telex — van de reisroutes van de onder Nederlandse vlag varende tankers, met de vertrek- of aankomstdata voor zover die op dat moment bekend zijn.

### Maatschappij-circulaires.

De uitgifte van de „H”-circulaires — veelal Nederlandse bewerkingen van de door het kantoor te Londen uitgegeven circulaires — wordt door deze afdeling verzorgd. Hoewel wij ons kunnen voorstellen dat men er aan boord anders over denkt, wordt er dezerzijds naar gestreefd het aantal circulaires tot een minimum te beperken. Het aantal „H”-circulaires, waarmede in 1946 werd begonnen, bedraagt thans ongeveer 450 stuks en binnenkort zal met een nieuwe serie worden begonnen, waarin de nog van kracht zijnde „H”-circulaires zullen zijn opgenomen.

Kennisgevingen van permanent karakter zullen alsdan niet meer als circulaires worden gehandhaafd, doch als dienstvoorschriften worden uitgevaardigd.

### Scheepsbibliotheek.

Ten gerieve van de Nederlandse zeevarenden plaatsen wij aan boord van elk van onze schepen een bibliotheek bestaande uit 35 Nederlandse en 15 Engelse boeken. Veel zorg wordt besteed aan de aankoop van goede lectuur zowel als aan het samenstellen van de voor de schepen bestemde collecties, opdat deze zoveel mogelijk „Voor elck wat wils” bevatten. De bibliotheek wordt bij elke dokking in Nederland omgeruild. Het is de Gezagvoerders toegestaan om bij ontmoeting van een ander schip van onze Maatschappij in een buitenlandse haven tot ruiling over te gaan. Zodra een dergelijke omruil plaats vindt dient hiervan echter mededeling te worden gedaan aan ons kantoor. Naast deze Maatschappij-bibliotheek worden de schepen ook nog voorzien van een kist boeken van de „Bibliotheek voor Zeevarenden”, waarvoor wij een jaarlijkse vergoeding per schip betalen. Wij hebben geregeld contact met deze organisatie zodat men tijdig de nodige maatregelen voor de omruiling van de boeken kan nemen. Van tijd tot tijd worden kisten boeken naar het kantoor te Singapore gezonden ter vervanging van bibliotheken aan boord van de permanent in Oosterse wateren varende schepen.

Het is echter van groot belang dat alle lezers ertoe medewerken de bibliotheek intact te houden en zodoende de taak van de derde stuurman, die met het beheer is belast, te verlichten.

Het is uiteraard niet mogelijk van een afdeling „Algemene Zaken” alle werkzaamheden te bespreken, doch wij vertrouwen dat u zich, na lezing van het bovenstaande, een algemene indruk daarover kunt vormen.

## 2e Lustrum N.E.V.A.S.

Het was een feestelijke dag daar op het m.s. „Oranje” van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” te Amsterdam, toen op 17 april jl. de NEVAS haar 2e lustrum herdacht.

En dan moeten wij direkt de organisatoren hiervan hulde brengen voor de voortreffelijke regelingen, die zowel van de zijde van de NEVAS als van de Maatschappij „Nederland” genomen waren, om deze gebeurtenis tot zulk een grote propagandadag voor de adoptie van schepen door scholen te maken. Alle lezers van dit blad kennen vermoedelijk de Stichting NEVAS en zijn bekend met hetgeen deze vereniging met haar werk beoogd. Voor hen die hiermede onbekend zijn, wordt dit in het kort hierbij verklaard. Ook is er ter gelegenheid van dit lustrum een herinneringsboekje uitgegeven, waarin tien jaar NEVAS-werk wordt belicht. Dit boekje is toegezonden aan alle geadopteerde schepen; zij die deze goed verzorgde uitgave in hun persoonlijk bezit wensen te hebben, kunnen dit aanvragen aan het bureau

zeggen en wij willen hopen, dat na het lezen van deze regelen, meerdere schepen geadopteerd mogen worden.

Het Bestuur van de Vereniging is echter wel tevreden met het tot nu toe behaalde resultaat, hetgeen duidelijk op die dag op de „Oranje” bleek.

Des middags te 1 uur werd een feestlunch door de Maatschappij „Nederland” aangeboden aan een 130-tal gasten, waaraan als eregast Z.K.H. Prins Bernhard aanzat, die tevens Beschermer is van de Stichting.

Voor het aan boord komen werd de Prins verwelkomd door de heren Mr. D. A. Delprat en W. H. de Monchy, respectievelijk Directeuren der Stoomvaart Maatschappij „Nederland” en der Holland Amerika Lijn, waarna Hij langs een erehaag, bestaande uit kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart en de Kweekschool voor Scheepswerktuigkundigen, aan boord stapte.

Belangrijke gasten waren voorts een vertegenwoordiger



Z.K.H. Prins Bernhard bij het Scheepshoekje van de Rijksleerschool te Haarlem (s.t.s. „Kryptos”).

van de Stichting — Postbus 158 te Schiedam. Vandaar uit wordt dit boekje dan toegezonden.

De NEVAS wil, door het adopteren van schepen door scholen, de jeugd in aanraking brengen met de scheepvaart en haar daarbij wijzen op het grote belang dat ons land heeft bij een steeds groeiende Marine en Handelsvloot. Dat hiermede gelijktijdig waardering ontstaat voor hen, die de zeeën bevaren, zal allen duidelijk zijn.

De Vereniging NEVAS bestaat nu reeds tien jaar en in totaal werden 234 schepen geadopteerd door scholen, in het gehele land verspreid. Van de geadopteerde schepen zijn 16 Shell-tankers in dit verband opgenomen, werkelijk een aantal dat voor uitbreiding vatbaar is, in aanmerking genomen het aantal zeegeande schepen, waaruit de gehele Shell-tankervloot bestaat. Onbekend maakt onbemind, zullen wij maar

van de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Burgemeesters van Amsterdam, Rotterdam en Schiedam, de Opperbevelhebber van de Nederlandse Zeestrijdkrachten, de Vice-Admiraal F. T. Burghard, benevens vele Reders en voorraanstaanden uit de onderwijswereld,

Het woord werd gevoerd door de heren Mr. D. A. Delprat en W. H. de Monchy. In de waranda waren een zevental scheepshoekjes tentoongesteld, die door Z.K.H. met zeer veel belangstelling bezichtigd werden (zie foto). Later hebben ook de andere genodigden zich door de bij de scheepshoekjes opgestelde leerlingen laten voorlichten.

Na afloop van de lunch nam Z.K.H. afscheid.

Te 3 uur opende de heer De Monchy, als President van de Raad van Toezicht, voor een driehonderdtal genodigden de buitengewone vergadering. Tot dezen behoorden hoofd-



zakelijk Direkteuren en Hoofden van scholen, Officieren der Koninklijke Marine en Gezagvoerders, Hoofdwerktuigkundigen en eerste Stuurlieden der Koopvaardij.

Na de opening gaf de heer De Monchy het woord aan de heer A. Happee, die als Secretaris van het Dagelijks Bestuur een uiteenzetting gaf van het doel en het werk van de NEVAS. In het afgelopen jaar werden 3420 brieven van de leerlingen der scholen naar de geadopteerde schepen gezonden, terwijl 1370 brieven van de schepen naar de scholen werden doorgestuurd. Een respectabel aantal.

Nog vele andere sprekers van het onderwijs voerden daarna het woord. Hulde werd gebracht aan de initiatiefnemers tot oprichting van de Vereniging, de Kapiteins W. J. Hatendoer en H. Fleurbaay. De laatste bood een door hem zelf vervaardigd schilderij aan, bestemd voor het bureau van het Dagelijks Bestuur.

Uit het gesproken woord bleek duidelijk hoezeer de medewerking van de schepelingen bij de correspondentie op prijs wordt gesteld. De inhoud der brieven is menigmaal zo instruktief, dat zij zelfs bij de lessen gebruikt worden.

Alle lof hoorden wij over de tentoongestelde scheepshoekjes, hetgeen een aanmoediging voor andere schepen moet zijn, hun adopterende school eveneens van het nodige te voorzien. Hierbij werd de Shell Tankers Vertegenwoordigd door het zeer interessante scheepshoekje van de Rijksleerschouw te Haarlem. Deze school, die voorheen het m.s. „Cleodora” en thans het s.t.s. „Kryptos” heeft geadopteerd, heeft door de jaren heen een uitgebreid scheepshoekje kunnen samenstellen, dat gedeeltelijk werd bijeengebracht door Kapitein Schreijers („Cleodora”) en voor het overige door Kapitein J. I. Meijer en zijn opvarenden. Beide Gezagvoerders hebben steeds grote belangstelling getoond voor dit nuttige werk.

Een der laatste sprekers hoopte, dat de 17e april nieuwe energie voor alle schepen zou brengen om de contacten met de scholen te verstevigen.

Nadat de heer De Monchy de buitengewone vergadering voor gesloten had verklaard, bleven nog velen bij een zacht muziekje napraten over deze zo geslaagde dag.

A. H.

## SLEEPBOOT VOOR CURAÇAO TE WATER GELATEN.

Op de werf van de Arnhemse Scheepsbouw is woensdag 25 april jl. een vooralsnog naamloos schip tewatergelaten. Het is een motorsleepboot, bestemd voor Curaçao. De tewaterlating geschiedde door middel van het doorknippen van een stuk touw met luchtdruk door de heer A. D. Olie, chef van de technische dienst van Shell Tankers N.V. Het schip is gebouwd onder de hoogste klassen van Lloyds Register en Scheepvaart Inspectie. Zij is uitgerust met een Werkspoor-dieselmotor — type TMABF 338 van 1250 pk. Vermelding verdient, dat deze sleepboot niet is uitgerust met een normaal roer, maar met een speciaal straalbuisroer, dat zowel de trekkracht als de manoeuvreerbaarheid verbetert. Verder wordt dit schip uitgerust met 2 Kromhout hulpmotoren van 60 pk elk gekoppeld met een 30 kw dynamo.

Tevens staan in de motorkamer twee brandblus- en bergingspompaggregaten opgesteld, ieder aangedreven door een 120 pk Kromhout dieselmotor.

De accommodatie is zeer modern uitgevoerd met als beschieting onbrandbaar materiaal, bestaande uit geperst asbestvezelplaat, afgedekt met plasticmateriaal in diverse kleuren. De verblijven zijn voorzien van „air-conditioning”, terwijl de motorkamer mechanisch geventileerd wordt.

## ZEEANGSTANK TE WAGENINGEN GEOPEND.

In ons oktober 1955-nummer gaven wij u een beschrijving van de zeegangstank te Wageningen. De bouw van deze zeegangstank, welke zoals reeds medegedeeld de enige ter

wereld is, waar complete golven kunnen worden opgewekt, is thans voltooid en de officiële indienststelling door Z.K.H. Prins Bernhard vond plaats op 2 mei jl.

Deze indienststelling geschiedde door het draaien van een handwiel op de zg. sleepwagen waardoor de golfopwekker in beweging werd gebracht. Onmiddellijk kwam het water in het bassin in heftige beroering en flinke golven liepen diagonaal door de tank.

Teneinde de vele genodigden geen natte voeten te doen krijgen waren de golfopwekkers afgesteld op de produktie van golven van ca. 4 m hoogte. De grootste hoogte der golven in het bassin is 6 m. De golven met witgekuifde koppen vloeiden aan de overzijde van het bassin uit op de houten vlonders, die in het proefstation „strand” worden genoemd.

De golfopwekking bleek reeds spoedig te hevig te zijn voor het model waarmee een demonstratievaart op de sleepwagen zou worden gemaakt en de beweging werd derhalve dan ook „getemperd”. Onder de sleepwagen, die op rails in de lengterichting van het bassin rijdt, vaart het te onderzoeken model vrij en met eigen voortstuwing. Het registreert zelf de bewegingen die het maakt, zijn snelheid en de krachten die op het model inwerken.

De ontwerper van de golfopwekkers, welke zoals wij u reeds in ons vorig artikel mededeelden, werden ontworpen in het hydraulisch laboratorium te Grenoble, was eveneens aanwezig.

Voor deze ultramoderne zeegangstank blijkt zeer veel buitenlandse belangstelling te bestaan en belangrijke buitenlandse opdrachten werden reeds ontvangen.

## Dank

'k Zin op een woord van grote dank,  
'k Zin op een woord van hulde;  
Hoe, moet ik het zeggen U  
't Geen mijn hart vervulde.

'k Heb gevaren, een grote reis,  
'k Ben in de West geweest;  
En heel, die lange, lange reis  
Was elke dag een feest.  
Hoe groot is de bewondering  
Voor allen, die aan boord  
In koude, hitte, dag en nacht  
Hun werk doen zo 't behoort!  
De kapitein, de jongste boy,  
Alles verantwoordelijkheid.  
Ja, iedereen, hij, doet zijn plicht,  
'n Ieder beidt zijn tijd.

Dag lieve, goede, beste man  
Een zoen, een flinke hand,  
Dat spoedig je verlof maar komt,  
Tòt in het Vaderland.

Na een weinig zeeziek, frisse lucht  
En een rimpelloze zee,  
Een overweldigende rust,  
In 't harte, zéér tevree.  
De aankomst daar, in Curaçao,  
Ach, dat vergeet ik nooit!  
'k Heb gehuild, 'k beken het nu,  
Het rood wit blauw ontplooid.

O Heer, wat is Uw schepping schoon!  
En ach, wat zijn wij klein;  
Leer ons toch elke, elke dag  
Wat meer tevreden zijn!

De thuisreis bracht veel heimwee  
Om 't afscheid dat ons wacht;  
Gij mannen, die weer verder 't aart  
Behouden reis en goede wacht.

'n Zeemansvrouw.

## Senior-hoofdwerktuigkundige H. F. W. Windhorst geridderd

Aan de heer H. F. W. Windhorst, die thans dienst doet aan boord van ons m.s. „Cinulia”, is de eer te beurt gevallen, te zijn benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau.

Hij werd aldus onderscheiden wegens de vele belangrijke diensten die hij in zijn thans bijna 30-jarige loopbaan op onze schepen aan de belangen van de Nederlandse Koopvaardij heeft bewezen.

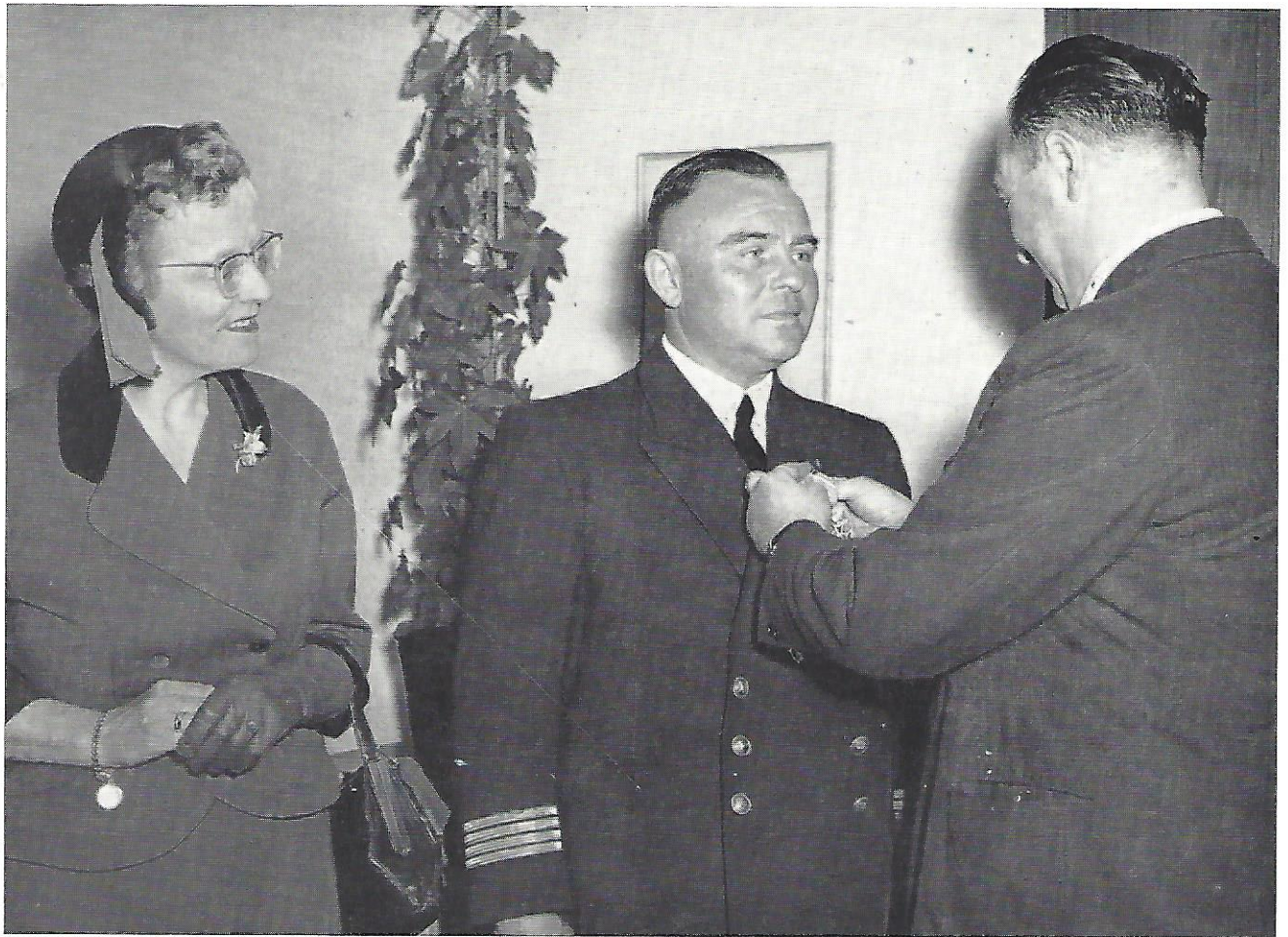
De heer Windhorst trad op 2 september 1926 als 4e werktuigkundige in dienst bij de toenmalige N.V. Nederlandsch-Indische Tank Stoomboot Maatschappij. Na de diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 januari 1953 bevorderd tot senior-hoofdwerktuigkundige. Gedurende meer dan 18 jaar heeft hij de zo ver-



antwoordelijke functie van hoofdwerktuigkundige bekleed. Voor zijn bijzondere bekwaamheden en nauwgezette plichtsbetrachting werd hem na de oorlog het kruis van Verdienste verleend.

Gedurende een korte plechtigheid in het kantoorgebouw te Rotterdam op 26 april jl. overhandigde de heer A. Mol van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart hem de bij deze ridderorde behorende versierselen.

De Redactie is er van overtuigd te spreken uit naam van alle zeevarenden en alle employe's van het kantoor te Rotterdam wanneer zij de heer Windhorst bij deze haar hartelijke gelukwensen met deze welverdiende onderscheiding aanbiedt.



Het ospelden van de Ridderorde door de heer A. Mol.

## Jaarverslag „Wereldomroep“

In het november-1955 nummer publiceerden wij naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van de Wereldomroep en het ter ere van dit tweede lustrum uitgezonden groetenprogramma een kort artikel. Wij zijn ervan overtuigd dat — buiten het groetenprogramma — de wereldomroepprogramma's uw grote belangstelling hebben en laten hieronder enige bijzonderheden volgen uit het zo juist verschenen jaarverslag. Dit verslag hetwelk is samengevat in een buitengewoon goed verzorgd boekje, staat voor een belangrijk deel in het teken van het op 13 oktober jl. herdachte feit, dat tien jaar eerder de na-oorlogse werelduitzendingen begonnen.

Tegenover het begin van de uitzendingen, die destijds anderhalf uur per dag duurden en uitsluitend in de Nederlandse taal geschiedden, staat thans een aantal van 16¾ zenduren per etmaal, hetgeen inhoudt dat de P.C.J. in 1955 6101 uur in de lucht was. De zendtijd was verdeeld in 17 zenduren per dag, waarvan 6 in het Nederlands, 4 in het Engels, 3 in het Spaans, 2 in het Aziatisch, 1 in het Afrikaans en 1 in het Indonesisch.

Inmiddels is in 1955 niet de wens in vervulling gegaan, dat de eerste 100 kw zender in gebruik zou worden genomen. Men hoopt de eerste zender thans in juni a.s. gereed te hebben en de drie anderen korte tijd daarna, zodat omstreeks het voorjaar van 1957 het gehele zenderpark in bedrijf zal kunnen zijn. Het gebouw voor de zendapparatuur is vrijwel geheel gereedgekomen en munt uit door doelmatigheid. Het antennepark hoopt men gelijk met de ingebruikneming van de laatste der vier zenders, te kunnen voltooiën.

Het vraagstuk van de studioruimte verwacht men niet binnenkort te kunnen oplossen, alhoewel deze aangelegenheid, na het thans binnen afzienbare tijd verwachte einde van de zendmoeilijkheden, op de eerste plaats is gekomen en van alles overheersende betekenis voor de Wereldomroep is.

Een belangrijk onderdeel van het werk van de Wereldomroep is de z.g. transcriptiedienst, d.w.z. het vervaardigen van op band of plaat vastgelegde programma's die aan buitenlandse radiostations worden gestuurd om door deze te worden uitgezonden. De spreidingsmogelijkheid van de transcriptieprogramma's is enigszins aan het afnemen, hetgeen een gevolg is van het feit dat de activiteit van andere landen op dit gebied is toegenomen.

Het aantal zenduren vergeleken bij 1955 is vrijwel constant gebleven nl. zoals reeds vermeld 6101 tegen 6090 in 1954. Zeer verheugend is de wederom belangrijke toename van het aantal luisteraarsbrieven, dat van bijna 20.000 tot 26.992 steeg.

## Loopvaardij-voetbalcompetitie

Zonder twijfel hebben velen onder u wel eens gehoord van de voetbalcompetitie, die over de gehele wereld wordt gespeeld tussen de schepen die onder een der Scandinavische vlaggen varen.

Indien voor zulk een competitie tussen de onder Nederlandse vlag varende schepen voldoende animo bestaat zal de Wereldomroep eventueel bereid zijn om te trachten zulk een competitie te organiseren, een competitie dus waarin, zoals reeds gezegd, over de gehele wereld wedstrijden zullen gespeeld worden.

Om zulk een enorme organisatie op te zetten zal Radio Nederland Wereldomroep natuurlijk eerst moeten weten hoeveel ploegen aan een eventuele competitie zullen kunnen en willen deelnemen. Om de Wereldomroep hiervan een overzicht te verschaffen nodigen wij de secretarissen en/of leiders van voetbalverenigingen aan boord van onze schepen uit, uit de aard der zaak na overleg met en met goedkeuring van de gezagvoerder, om de Wereldomroep een bericht te zenden dat men over een elftal beschikt resp. in staat is dit samen te stellen en mee wil doen.

Wij weten dat aan boord van twee onzer schepen zo'n voetbal elftal bestaat die al enige malen heel aardige wedstrijden hebben gespeeld. Ongetwijfeld zullen op andere schepen ook nog goede voetballers zijn die gaarne aan een eventuele competitie hun medewerking zullen willen verlenen.

Bij eventueel slagen van de plannen lijkt het ons niet onmogelijk dat de Wereldomroep misschien met een wisselbeker op de proppen zal komen.

Het adres van aanmelding luidt:

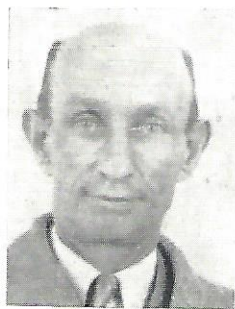
Radio Nederland Wereldomroep  
Postbus 137 — Hilversum.

## Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der „Koninklijke/Shell“

Op 18 april 1956 vond wederom een zeer geslaagde reunie plaats, welke ditmaal werd gehouden in Hotel „Atlanta“ te Rotterdam.

In de aan de lunch voorafgaande ledenvergadering werd voorstel van het bestuur Kapitein E. G. van Eerde als vice-voorzitter gekozen in de plaats voor de afgetreden heer M. J. Kiviet.

Secretaris/Penningmeester.



### In Memoriam



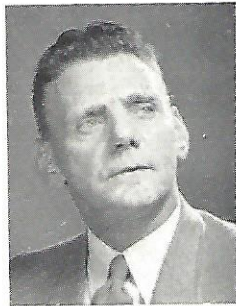
Op 5 april 1956 bereikte ons het droevige bericht van het op die datum plotseling overlijden van JOHANNES ADDESON, aan boord van het m.s. „Camitia“, aan boord van welk schip hij dienst deed als voorman. De heer Addezon werd op 20 december 1904 te Rotterdam geboren. Volgens traditionele zeemansgebruik werd op 7 april 1956 onder het gebruikelijk erbetoon het stoffelijk overblijfsel aan de golven toevertrouwd. Het schip bevond zich op dat moment op 37°20' N. en 23°10' W.

Mede namens de Kapitein, Officieren en manschappen van het m.s. „Camitia“ betuigen wij zijn weduwe en naaste familieleden onze gevoelens van medeleven met het door hen geleden verlies.

Op 6 mei jl. bereikte ons de droeve tijding van het plotseling overlijden van RENSER VAN DRIE op 5 mei 1956, ten gevolge van een auto-ongeluk te Buenos Aires. Van Drie deed dienst als matroos aan boord van het s.t.s. „Kermia“. Hij werd geboren op 11 juli 1934.

Mede namens de Kapitein en opvarenden van het s.t.s. „Kermia“ betuigen wij zijn ouders onze gevoelens van medeleven, de hoop uitsprekend dat hun de berusting gegeven moge worden om deze slag te dragen.

## Wij nemen afscheid van....



Kapt. Swaneveld.

De heer A. Swaneveld trad op 7 januari 1926 als 3e stuurman in dienst van onze maatschappij. Na de diverse rangen te hebben doorlopen volgde op 1 juli 1943 zijn aanstelling tot Gezagvoerder, terwijl zijn benoeming tot Senior Gezagvoerder op 1 januari 1956 plaats vond.

Gedurende zijn lange dienstperiode heeft de heer Swaneveld zich doen kennen als een buitengewoon plichtsgetrouw en sympathiek persoon, en zijn kennis van en ervaring in de scheepvaart waren zodanig, dat het een voorrecht was om met hem en onder zijn leiding te mogen varen. Het laatste schip waarover hij het commando voerde was het s.t.s. „Krebsia”, waarmee hij in december 1955 in Nederland arriveerde, nadat hij een jaar tevoren het schip op haar eerste reis uitbracht.

Na afloop van zijn verlof is hij, met ingang van 10 mei 1956, in het genot van pensioen gesteld. Wij spreken dan ook de hoop uit, mede namens zijn vele zeevarende vrienden, dat de heer Swaneveld, temidden van zijn gezin, nog vele gelukkige jaren zal mogen doorbrennen.

### Personalia

#### Gehuwd:

- 27-4-1956: J. Westerduin, 3e stn., met mej. S. J. v. d. Grient;  
28-4-1956: E. D. W. Meijer, 5e wtk., met mej. M. A. Zuidema;  
2-5-1956: R. Kiviet, 2e stn., met mej. A. Damman;  
11-5-1956: J. E. W. Smith, 2e stn., met mej. M. Porck.

#### Geboren:

- 4-4-1956: Klaas, zoon van K. Toereppel, 2e wtk., en mevr. J. Toereppel-Koster;  
15-4-1956: Leendert Johannes, zoon van P. C. Marico, 4e wtk., en mevr. N. Marico-Retel;  
15-4-1956: Jan Gerrit, zoon van J. Wever, Gezagv., en mevr. N. J. Wever-Wulp;  
16-4-1956: Henderica S.P.H., dochter van H. G. A. C. Sloesen, 5e wtk., en mevr. H. O. M. Sloesen-v. Waes;  
19-4-1956: Jacob, zoon van J. Smit Jr., 5e wtk., en mevr. A. E. Smit-v. Orten.

#### Wij feliciteren.....

- D. P. Klip, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 14-5-1956;  
D. P. de Ridder, 2e wtk., met zijn 15-jarig dienstjubiläum op 15-5-1956;  
W. J. J. v. d. Berg, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 20-5-1956;  
L. v. d. Ende, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 20-5-1956;  
G. P. Paulussen, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 20-5-1956;  
A. Boddé, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 25-5-1956;  
J. P. Hasenack, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 25-5-1956;  
J. de Graaf, 1e stn., met zijn 10-jarig dienstjubiläum op 26-5-1956.

### Vlootmutaties

gedurende de maand april 1956.

#### In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: J. W. G. v. d. Horst, R. India, P. A. Koops, J. L. Leyerweert, A. A. Oepkes; 1e stl.: C. Cupido, J. Grillk; 2e stl.: G. Arkema, R. F. Donders, J. E. W. Smith; 3e stl.: J. Nagel, P. de Regt, H. N. A. Snel, R. Speyer, A. E. Westerhout; Hfdwtk.: J. C. v. Dijk, B. Flenter, A. A. Goedhart, H. J. Hiemstra, J. H. H. v. Maastrigt, W. A. Michel; 2e wtk.: W. Biesheuvel, I. de Jongh, J. P. M. de Leeuwerk, P. G. Polman, J. T. Renes, T. Schepenaar; 3e wtk.: G. Boeyink, A. v. Emmerik, J. H. E. Müller, H. J. v. Ommeren, L. E. Oppel, A. J. Verkerk; 4e wtk.: H. Blaauw, J. D. Donken, G. H. Germining, C. L. H. Stocking Korzen; 5e wtk.: H. P. C. de Geeter, G. J. v. Hulst, W. C. H. M.

de Kok, H. Kolster, P. J. de Lange, J. Mostert, J. Poldervaart, L. F. Poppeliers, A. H. Schulpzand, P. Stachelhausen, T. Stam, Bootslieden: A. Reekers, K. E. J. Watz, J. Roos, J. Vos v. Zalinge, C. van Ballegoyen; timmerlieden: D. Franken, D. C. Rietkerk, H. C. v. d. Neut, voorlieden: C. Brandenburg, J. Koolen, P. A. Dikmans, K. H. Woldring; pomp-lieden: G. Timmers, J. H. v. Ravenstein, P. A. Stolk; chef-hofmeesters: B. H. Nakken, J. Kool, P. W. Bruyne; chef koks: A. Zoutewelle, J. Vogelzang, J. J. Peeters.

#### In U.S.A. gearriveerd:

Hfdwtk.: W. C. Carrilho.

#### Tewerkstellingen:

m.s. „Etrema”: 1e stn.: C. Wortel; 4e stn.: J. Luteijn; 5e wtk.: J. Jansen, R. Kluun, J. G. Ravensburg.

s.t.s. „Kalinga”: voorman: M. P. Franken; chef kok: C. van Eyk.

s.t.s. „Kalydon”: chef kok: J. A. Franken. s.t.s. „Kellia”: extra 2e wtk.: J. A. Bakker (voor training).

s.t.s. „Kenia”: 1e stn.: D. J. E. Boonstra; 4e stn.: M. Mantje; Hfdwtk.: J. M. C. Jonkheid; 4e wtk.: F. T. E. Spijker.

s.t.s. „Khasiella”: Gezagv.: I. Roos; ll.wtk.: D. L. Exoo; bootsman H. Buurman; timmerman: A. Droppert; voorman: J. van Rijswoud; pompman: G. Stuik; chef hofmeester: J. Baard; chef kok: A. Onderstal.

t.e.s.: „Korenia”: ll.wtk.: J. P. Goosens.

s.t.s. „Korovina”: bootsman: J. H. A. Elbers. s.t.s. „Krebsia”: Gezagv.: C. A. B. v. Santvoord; 4e wtk.: W. Groenendijk.

m.s. „Marpessa”: 4e stn. (als wnd. 3e stn.): C. v. Aken; 4e wtk.: (als wnd. 3e wtk.): D. J. Starreveld; 5e wtk.: P. M. Zimmer; ll.wtk.: C. Schomagel, H. J. I. Slingerland.

m.s. „Mirza”: Gezagv.: J. Boomsma; Hfdwtk.: G. Houwer; 4e wtk.: P. J. de Groot.

m.s. „Mitra”: 2e wtk.: P. D. J. H. Slegtenhorst; 5e wtk.: G. J. Lorist.

m.s. „Rotula”: Gezagv.: L. Muyskens; Hfdwtk.: A. Balvers; 3e wtk.: A. Baljet.

s.t.s. „Vasum”: 4e stn.: T. v. Heuveln.

#### Op Curaçao tewerkgesteld:

2e stn.: J. W. M. Vollebregt (ex „Camitia”); 4e stn.: A. Bijl (ex „Kylux”); 4e wtk.: J. A. M. C. Harlé (ex „Ena”), J. A. Klem (ex „Kylux”), A. Lobs (ex „Clavella”); 5e wtk.: J. Jansen (ex „Camitia”).

#### Naar de Oost vertrokken:

2e stl.: B. de Boer, C. S. Duinker; 4e stn.: C. P. Donken; Hfdwtk.: P. C. Bastiaanse, J. Bernardus 2e wtk.: M. C. Verschuren; 3e wtk.: W. C. v. Megen, J. F. Spiering; 5e wtk.: J. L. Wielkens.

#### Naar de West vertrokken:

1e stn.: W. v. Brakel; 3e wtk.: J. v. d. Berg, J. de Bruyn.

#### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stn.: C. S. Duinker, dipl. 1e stn. G.H.V.; 3e stl.: B. de Boer, W. v. Eijk, dipl. 2e stn.

G.H.V., A. Visser, theor. ged. v. h. dipl. 2e stn. G.H.V., H. H. J. Dijkhuizen, praet. ged. v. h. dipl. 2e stn. G.H.V.; 2e wtk.: G. Boer, A. J. v. d. Broek, dipl. „C” als Scheepswtk., W. Balvers, theor. ged. v. h. dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: J. de Bruyn, dipl. „B” als Scheepswtk.; 4e wtk.: D. J. Starreveld, theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: O. K. Nicolai, dipl. „A” als Scheepswtk., W. Groenendijk, F. T. E. Spijker, dipl. „A” en het theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.; ll.wtk.: H. J. Balk, A. A. v. d. Cingel, E. B. Landman, C. G. Pusch, J. Winder, H. Zander, dipl. als Ass.Scheepswtk., J. C. Berben, H. J. Haarloo, E. J. Koiter, J. K. v. d. Lee, J. Oosterom, R. Vatteroth, R. P. Veenstra, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

#### Gepromoveerd tot:

2e stn.: B. de Boer 4e wtk.: W. Groenendijk, F. T. E. Spijker; 5e wtk.: H. J. Balk, J. C. Berben, A. A. v. d. Cingel, H. J. Haarloo, E. J. Koiter, E. B. Landman, J. K. v. d. Lee, J. Oosterom, C. G. Pusch, R. Vatteroth, R. P. Veenstra, J. Winder, H. Zander; bootsman: J. H. A. Elbers; chef hofmeester: J. J. Peeters en J. C. van Oeveren.

#### In militaire dienst:

5e wtk.: M. P. Bekkens.

#### Nieuw aangenomen employés:

4e stl.: C. v. Aken, C. P. Donken, T. v. Heuveln, J. Luteijn, M. Mantje, N. J. Steens; 5e wtk.: J. Jansen, C. P. de Waard, P. M. Zimmer; ll.wtk.: J. P. Goosens, H. J. I. Slingerland.

#### In dienst getreden:

timmerman: F. J. Geerders; pompman: W. A. Sodderland; chef koks: B. Kloet, H. Verdoold, H. Schooneman.

#### Met pensioen:

Hfdwtk.: W. C. Carrilho.

#### De dienst der maatschappij verlaten:

2e stl.: R. F. Donders, T. J. M. Konings 3e stn.: R. Speijer; 4e stn.: J. B. West; 3e wtk.: J. H. C. Albricht, C. Heslinga, L. E. Oppel; 4e wtk.: Z. Oldenburger; 5e wtk.: H. Kolster, L. F. Poppeliers, B. A. Thedinga; pompman: J. H. van Ravenstein; chef hofmeester: N. Zandijk; chef koks: R. van Dijk en J. den Hollander.

#### Overgegaan in dienst van N.V. De Bataafsche Petroleum Mij:

2e stn.: A. Koppier.

### N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

#### In Nederland gearriveerd:

Walempl.: P. J. Hesper, C. A. Kraayeveld, V. G. O'Connor, A. Vredendrecht.

#### Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: A. Groenendaal, A. Herwig, W. Punt.

Mede namens mijn echtgenote wil ik de Directie en chefs van C.S.M. en Shell Tankers N.V. te-Rotterdam, bij mijn vertrek naar Canada, hartelijk dank zeggen voor de grote mate van medewerking en hulpvaardigheid, welke wij hebben mogen ondervinden.

W. C. Carrilho.

Herstellende van een ernstige ziekte is het mij een behoefte mijn hartelijke dank te betuigen voor de overweldigende bewijzen van medeleven die mijn vrouw en ik mochten ontvangen van de vele vrienden uit de Groepsbedrijven in Nederland en elders.

Ik kan U verzekeren dat Uw medeleven ons van grote steun geweest is, waarvoor mijn oprechte dank.

J. A. te Nuyl,  
K.S.L.D.