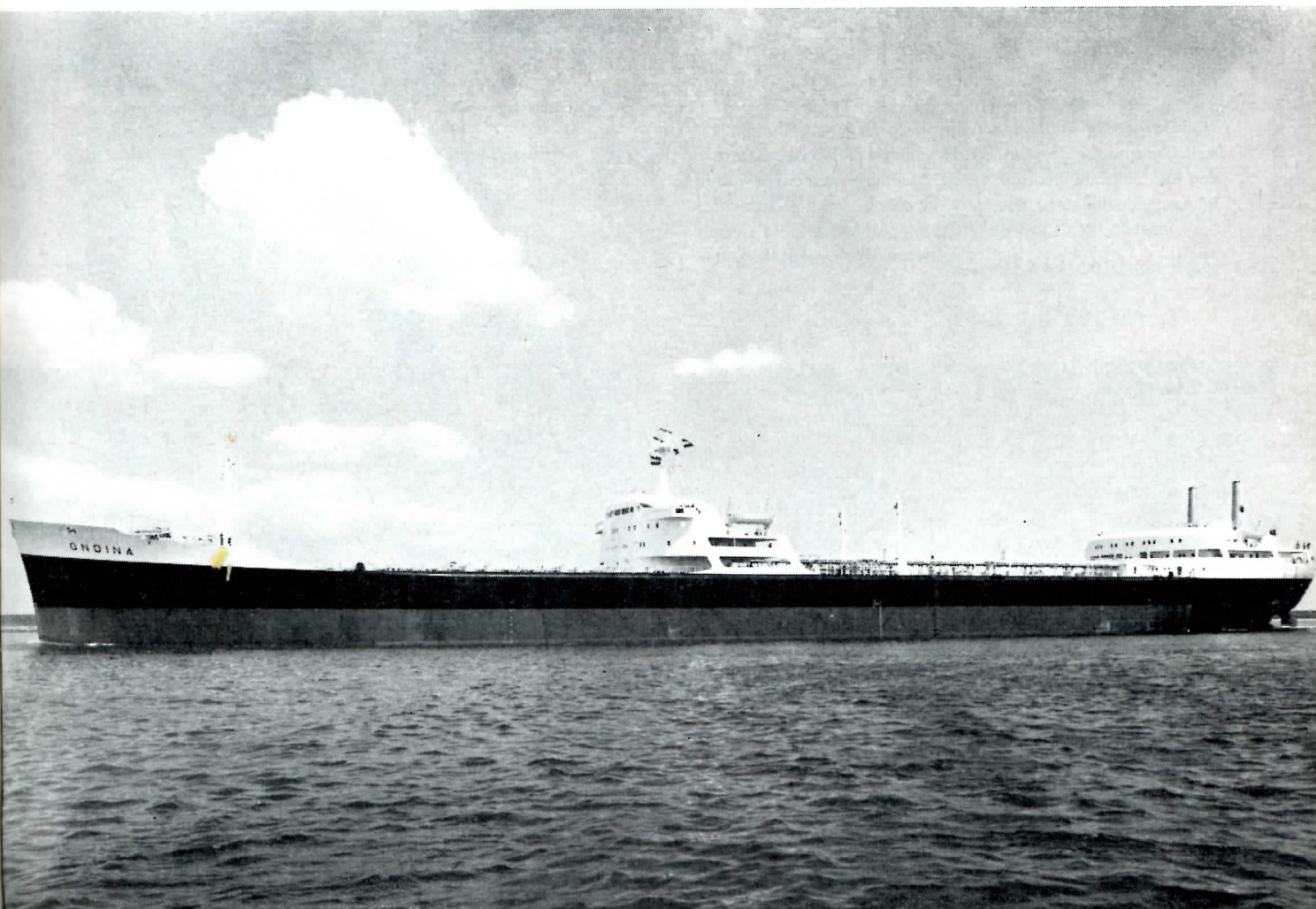


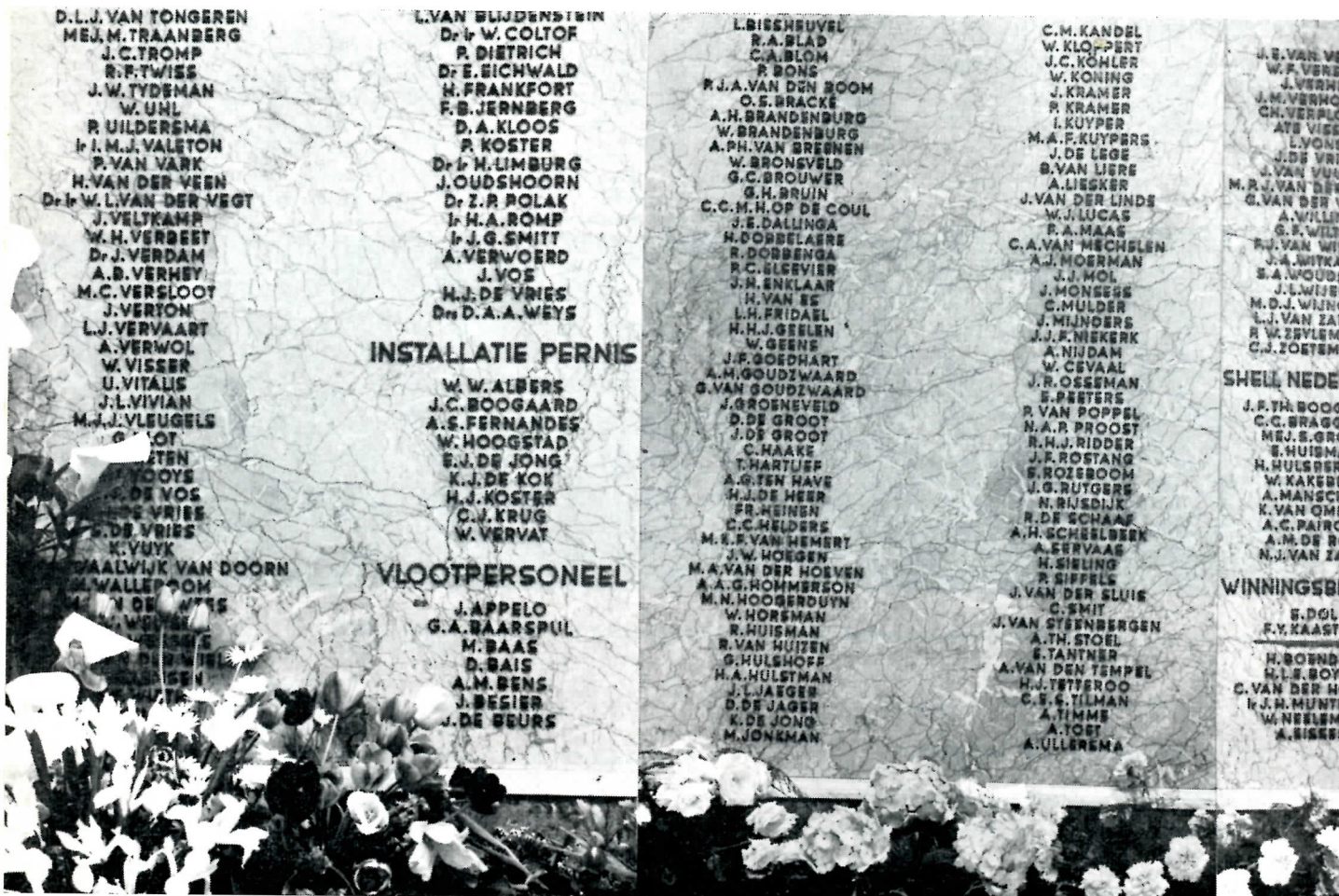
van voor de **vloot**



„ONDINA” II op de eerste dag van haar technische proeftocht (30 mei 1961)

**Ter nagedachtenis
aan de in de
tweede wereldoorlog
omgekomen opvarenden van
de Nederlandse Shell-vloot**

Op donderdag 4 mei jl. werd namens de gehele Koninklijke/Shell Groep door de heer J. W. H. van den Wall Bake, directeur van het Centrale Kantoor te 's-Gravenhage, een krans gelegd bij het gedenkplateau dat daar in de hal is aangebracht ter nagedachtenis aan de Groepsemployés die in de tweede wereldoorlog gevallen zijn.





COMMODORE-WISSELING SHELL TANKERS LTD.

De Commodore van Shell Tankers Ltd., kapitein J. F. Rumbellow, O.B.E., die sedert 23 augustus 1919 op de vloot van Shell Tankers Ltd. heeft dienst gedaan, is op 31 mei gepensioneerd, en als commodore opgevolgd door kapitein J. C. Nettleship, zulks met ingang van 1 juni 1961. Kapitein Nettleship zal worden belast met het commando van het ca. 65.000 ton dvm. metende tankschip „SERENIA”, het nieuwe vlaggeschip van Shell Tankers Ltd., dat o.o.v. in juli a.s. in bedrijf zal worden gesteld.

Commodore J. C. Nettleship



De tiende senior-vlootstafcursus werd gehouden van 24 april tot en met 8 mei 1961

Nevenstaande foto toont de deelnemers en enige docenten aan deze cursus.

Zittend van links naar rechts: J. J. Binkhorst (2e werktuigkundige), W. C. M. Immink (1e stuurman), J. W. Sterringa (1e stuurman), M. G. C. Geerarts (1e stuurman), A. J. van Oudvorst (gezagvoerder), M. E. Wolper (1e stuurman), J. H. H. van Maastrigt (hoofdwerktuigkundige).

Staande van links naar rechts: N. H. van der Heiden (1e stuurman), J. Boersma (cursusleider), J. L. H. van Manen (hoofdwerktuigkundige), W. B. Kruysmulder (Sectie R.C.), J. Grilk (gezagvoerder), J. C. Smits (Sectie M.D.), A. Buren (2e werktuigkundige), H. de Jong (Sectie K.B.), A. H. W. Karelse (Sectie S.O.), Th. E. Timmermans (2e werktuigkundige), W. A. Kleine (1e stuurman), K. J. Wiessner (2e werktuigkundige), J. F. Spiering (2e werktuigkundige) en M. Zuilhof (1e stuurman).

Onze Jubilarissen



A. A. Becu
Gezagvoerder
1936—4-6—1961



H. A. H. Hylkema
Gezagvoerder
1936—17-6—1961



A. A. Oepkes
Gezagvoerder
1936—19-6—1961



G. P. Paulussen
1e Stuurman
1946—20-5—1961



T. G. J. Roeten
1e Stuurman
1946—13-6—1961



F. Minkels
2e Stuurman
1951—12-6—1961



*B. C. den Exter van den
Brink*
2e Stuurman
1951—14-6—1961



H. Verhoeven
Matroos/Kabelgast
1951—25-6—1961

Wij nemen afscheid van



H. I. Clowting
Hoofdwerktuigkundige
6-12-'32—1-6-'61



A. G. Bosma
Hoofdwerktuigkundige
11-9-'33—1-6-'61

Hoofdwerktuigkundige H. I. Clowting

De heer Clowting trad op 6-12-'32 als 5e wtk. bij onze Maatschappij in dienst. Zijn eerste schip was het m.s. Mirza.

Hij heeft zijn dienstbetrekking voor het grootste gedeelte in de Oost volbracht. Alleen zijn laatste dienstjaren vormen hierop een uitzondering.

Zijn laatste schip was het m.s. Acila, waarvan hij op 8-10-'60 het beheer van de machinekamerstaf heeft overgedragen aan zijn opvolger.

Hoofdwerktuigkundige A. G. Bosma

De heer Bosma trad op 11-9-'33 als 5e wtk. in dienst van onze Maatschappij. Zijn eerste schip was de Mamura, waarop hij drie jaren heeft dienstgedaan.

Bijna zijn gehele dienstperiode heeft hij in de Oost volbracht. Ook heeft hij gedurende de oorlog op onze vloot dienstgedaan. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 23-4-'55 als hoofdwerktuigkundige aangesteld.

Zijn laatste schip was het m.s. Tibia dat hij op 28-9-'60 te Schiedam heeft verlaten.

Wij wensen de heren Clowting en Bosma, mede namens hun varende collega's, nog vele jaren van welverdiende rust toe.

DUISTERE PRAKTIJEN

(Vervolg)

Hebben wij de vorige keer gesproken over het zelf-ontwikkelen van films, nu zullen wij de mogelijkheden bekijken die er zijn om aan boord zelf afdrukken van de verkregen negatieven te maken. Hierbij kunnen wij gelijk reeds vaststellen dat de zeevarenden in dit opzicht beslist niet in het nadeel verkeren vergeleken bij de foto-amateur aan de wal, immers, tegenwoordig is voor het maken van afdrukken beslist geen donkere kamer meer nodig; integendeel, het kan thuis in de huiskamer of aan boord in Uw eigen hut geschieden bij gedempt licht.

Voor ik nu in bijzonderheden vertel hoe U afdrukken van Uw 6×6 of 6×9 negatieven kan maken, wil ik eerst nog de aandacht vestigen op de mogelijkheid tot het maken van afdrukken door de kleinbeeld-enthousiasten. Immers, ook de man die met kleinbeeld werkt (24×36 mm) zal veel voordeel kunnen trekken uit het maken van afdrukken van zijn filmrol, daar hij dan beter in staat is te beoordelen welk negatief hij zal gaan vergroten en of misschien een deel-vergroting van een bepaald negatief de inhoud van de foto beter tot zijn recht zal doen komen.

Degenen onder U die met formaat 6×6 of 6×9 werken, zullen ongetwijfeld niet alleen afdrukken voor zichzelf willen maken, doch van de meer geslaagde foto's een afdruk naar huis willen sturen; zij hoeven met afdrukken nu niet meer te wachten tot zij aan de wal zijn teruggekeerd, doch kunnen deze zelf aan boord in hun vrije tijd maken.

Wat hebben wij nodig voor het maken van afdrukken?

Voor kleinbeeld:

dunne glazen plaat, min. 9×12 cm
een pakje afdruppapier (kontaktpapier) 9×12 cm, f 2,60 per 25 stuks.

Voor formaat 6×6 en groter:

afdruppapier \pm f 3,50
een pakje afdruppapier van het gewenste formaat (6×6 of 6×9 cm), gradatie Normaal, \pm f 6,— per 100 stuks.

Verder voor beide formaten:

3 ontwikkelschaaltjes van 13×18 cm (prijs totaal \pm f 6,60), tenzij U later vergrotingen tot formaat van 18×24 wenst te maken, in welk geval U beter gelijk grotere ontwikkelschaaltjes kunt aanschaffen.

Een paar pincetten (om de natte afdrukken op te vissen), per stel vanaf f 2,50.

Een bureaulamp of iets dergelijks met een schakelaar.

Een pakje/flesje papierontwikkelaar, \pm f 1,80

Een busje fixeër (\pm f 1,—) en polytheen-flessen hiervoor. Ontwikkelaar en fixeër alleen gebruiken voor afdrukken/vergroten, niet voor behandeling van films.

Zoals hierboven reeds gezegd, kunt U dus afdrukken in Uw hut maken mits U in een andere hoek dan waarin U werkt, slechts een zwak licht laat branden, natuurlijk de deur afsluit en Uw patrijspoortgordijn sluit, zodat geen daglicht binnen komt. Het afdruppapier is namelijk veel minder lichtgevoelig dan een film, zodat U, indien U met Uw rug naar het licht werkt, weinig kans loopt zogenaamde „gesluisde” afdrukken te krijgen.

Het is verstandig om over de tafel of het bureau waarop U gaat afdrukken eerst een lap plastic of iets dergelijks te leggen, aangezien zowel ontwikkelaar als fixeër lichte vlekken veroorzaakt, die niet meer kunnen worden verwijderd.

Wij gaan beginnen:

Ook voor het maken van afdrukken zijn na het belichten 4 stappen nodig, namelijk — net als bij het ontwikkelen van films—: ontwikkelen, spoelen (stopbad), fixeren en naspoelen. Ook hier geldt, dat tijdens de eerste drie „stappen” de vloeistof in een licht-schommelende beweging moet zijn (terwille waarvan U bij het film-ontwikkelen nu en dan aan de knop van de ontwikkeldoos moest draaien), hetgeen bij een lichte schommeling van het schip al heel gemakkelijk is daar U dan gratis over een „schommelaar” beschikt. Bij zwaar slingeren of stampen van Uw schip zal het afdrukken beter uitgesteld kunnen worden, wilt U althans niet tafel, kleding of vloerbedekking met ontwikkelaar en fixeër overspoelen en van kleur doen veranderen. Vanzelfsprekend moet bij rustig

weer het schommelen van de 3 bakjes met de hand geschieden, net als de man aan de wal dit moet doen.

U plaatst de 3 bakjes netjes op een rij met van links naar rechts: ontwikkelaar, stopbad, fixeër. Ook hier geldt dat de meest geschikte temperatuur 18 tot 20° C. is, zodat U, om de vloeistoffen op de gewenste temperatuur te brengen, dezelfde methode kunt volgen als beschreven bij filmontwikkeling in het vorige artikel. Aangezien evenwel de schaaltes van nogal flink formaat zijn, komt het er in de praktijk op neer dat het koelen/warmen van de vloeistof moet plaatsvinden voordat U ze in de schaaltes doet, dus wanneer ze nog in de flessen zit. Zou de vloeistof tijdens het afdrukken te veel afkoelen/warm worden, dan terug in de fles ermee (polytheenfles niet te sterk verwarmen, daar kan dit materiaal niet tegen) en opnieuw op gewenste temperatuur brengen, tenzij U de beschikking heeft over een geïmproviseerde „braadslee” of iets dergelijks waarin een, twee of drie schaaltes met inhoud op temperatuur gehouden worden door warm/koud water toe te voegen. Gebruikelijk is, een scheut azijn aan het stopbad (verder uitsluitend bestaande uit water) toe te voegen om het ontwikkelingsproces onmiddellijk te doen stoppen. De bureaulamp staat vlak voor ons en het afdruppapier is eveneens bij de hand (het afdrukken voor de kleinbeeld-werker wordt verder in dit artikel behandeld). Het pakje afdruppapier blijft tot het laatst gesloten.

Neemt U nu voor Uw eerste afdruk een goed belicht negatief, dus niet te donker en niet te licht, en legt U dit in het afdruppapier met de doffe zijde omhoog. Daarop wordt een velletje afdruppapier gelegd met de gladde zijde omlaag; de gladde kant is de gevoelige laag, zodat deze naar het negatief toegekeerd is.

Zorgt U ervoor dat het pakje met afdruppapier zoveel mogelijk gesloten blijft om eventuele sluisering door het licht dat continu brandt, te vermijden en om er zeker van te zijn dat het licht van de bureaulamp dat U dadelijk voor het afdrukken nodig heeft, niet in het pakje kan dringen en Uw voorraad papier verknoeien.

Nu gaan we belichten, doch weten nog niet precies hoeveel seconden: het ene negatief is donkerder, het andere lichter en wij moeten dus eerst zien vast te stellen wat onze belichtingstijd zal worden, waarvoor wij de volgende methode toepassen: we keren het afdruppapier, waarin nu stevig op elkaar respectievelijk negatief en velletje afdruppapier zitten, om en dekken de glaskant gedeeltelijk af met een stukje karton, zodat er een strook van ongeveer 1.5 cm vrij is. Nu leggen we het raampje op een afstand van ongeveer 30 cm van de bureaulamp en knippen deze aan. We tellen nu een aantal seconden af op de volgende manier: „eenentwintig, tweeëntwintig”. Deze telling is dus twee volle seconden.

We geven het eerste strookje een belichting van twee seconden, schuiven het kartonnetje op en geven weer een belichting van twee seconden op de eerste strook en de nieuwe ruimte van 1.5 cm enz. tot het hele negatief in stroken is belicht. Nu (denk er om: de bureaulamp blijft nu uit) openen wij het raampje en halen het velletje afdruppapier er uit. Dit dompelen wij met een snelle beweging helemaal onder in de ontwikkelaar. Wanneer U de ontwikkelaar in een lichte beweging houdt door het schaalte aan een zijde een weinig te schommelen zult U na ongeveer $2\frac{1}{2}$ minuut het velletje papier als volledig ontwikkeld kunnen beschouwen en zien dat het afdrukkje strooksgewijs in lichte en steeds donkerder wordende stroken is belicht.

Het papier wordt met een pincet uit de ontwikkelaar gehaald, even in het stopbad gespoeld (enkele seconden) en met de andere pincet uit stopbad gehaald en in fixeërbad gedompeld; daarna vijf minuten in het fixeërbad gefixeerd (tijdens fixeren moet ook de vloeistof in dit schaalte licht schommelen). Daarna gaan we met het papier naar het licht dat continu in de hoek van de hut brandt en controleren welke strook het best is belicht, dus egaal van contrasten, niet te licht en niet te donker. Is dit bv. de tweede strook, terwijl het hele negatief, laten we zeggen, in vier stroken van twee seconden belicht is, dan heeft die strook totaal vier seconden gehad, en U weet meteen dat vier seconden de juiste tijd voor dit nega-



tief betekent. Uitgaande van een normaal belicht negatief, dat U vier seconden belichting geeft, kunt U iets dunnere (onderbelichte) negatieven een kortere tijd geven, en donkerder negatieven (overbelicht) een langere tijd belichten, waardoor U binnen bepaalde grenzen toch redelijke afdrucken kunt krijgen.

Elk afdrukje dat U nu maakt onder de bureaulamp wordt ontwikkeld, even in het stopbad gespoeld en daarna 10 tot 15 minuten gefixeerd (nu en dan het bakje schommelen) en daarna in een bak met water gedeponereerd, om ze later, nadat U de door U gewenste afdrucken van Uw negatieven hebt gemaakt, gezamenlijk na te spoelen voor het verwijderen van de fixeër. Dit dient òf in stromend water te geschieden gedurende $\pm \frac{1}{2}$ uur, òf U ververst $6 \times$ spoelwater om de vijf minuten. Ook hier geen plotselinge grote temperatuurverschillen (zie vorig artikel), al is papier hiertegen beter bestand dan het filmmateriaal.

De afdrucken worden na dit $\frac{1}{2}$ uur uit de spoelbak gehaald en op een groot vel vloeipapier of enkele vellen krantenpapier gedeponereerd met de beeldzijde omhoog, waarna zij na enkele uren, afhankelijk van de omgevings-temperatuur, gedroogd zijn, doch sterk gekruld; indien U ze evenwel met een doekje enigszins bevochtigd aan de achterzijde en ze daarna in een boek opbergt, zullen ze na een uur volkomen vlak, droog en klaar zijn, op het bijknippen van de rand na, hetgeen U met een schaar kunt doen. Wilt U geglansde foto's hebben, dan kunt U de afdrucken na het spoelen in een glansapparaat doen; de kosten van zulk een apparaat zijn $\pm f 35$, — doch wellicht zijn er collega's op Uw schip die ook enthousiast voor afdrucken/vergroten zijn en kunt U samen met hen tot aanschaffing overgaan. Indien U niet van plan bent afdrucken in groten getale te maken maar toch wilt glanzen, kunt U ze op een spiegel glanzen, die eerst met spiritus goed is schoongemaakt. Na het spoelen drukt U de foto's met de te glanzen zijde op de spiegel en wrijft met een doekje op de rug van de foto vanuit het midden naar de zijkanten, zodat het water zoveel mogelijk eruit wordt geperst. Laten drogen en na enkele uren zullen de foto's geglansd òf van de spiegel vallen òf van de spiegel kunnen worden verwijderd door voorzichtig een mesje onder een der hoekjes te doen. Mocht dit de eerste keer niet lukken, doet U de foto's dan weer even in het naspoelbad en probeert U het opnieuw. Schone spiegel en goed uitwrijven zijn vereist; er mag geen luchtbelletje of vuiltje tussen afdruk en spiegel zitten.

Degenen onder U die met een kleinbeeld-apparaat werken moeten hun film in 12 stroken van 3 knippen en in plaats van negatief en afdruckpapier in een afdruckraampje te doen, 2 stroken van 3 negatieven en 1 vel kontaktpapier 9×12 onder de glazen plaat leggen en daarna belichten (kontaktpapier met gladde zijde omhoog, daarop met doffe zijde naar beneden de negatieven, daarop schone glazen plaat om het geheel vlak te houden). Vanzelfsprekend maakt U tevoren met een afgeknipt strookje van een vel kontaktpapier eerst een belichtingsproef op 1 serie van 3 negatieven om de gemiddelde belichtingstijd vast te stellen (neem daarvoor dus een serie van 3 niet te donkere en niet te lichte negatieven zoals bij 6×6 of 6×9 afdrucken).

Uiteindelijk zullen de kleinbeeldwerkers dus de beschikking krijgen over afdrucken van al hun 36 negatieven van 1 kleinbeeld-film. Weliswaar zonder witte randen en de een lichter en de ander donkerder, aangezien meerdere negatieven tegelijk worden afgedrukt met dezelfde belichtingstijd en het niet waarschijnlijk is dat bij de opname alle negatieven evenveel licht hebben gekregen, maar toch zullen deze afdrucken hen in staat stellen te bepalen welke negatieven de moeite van het vergroten wel en welke dit niet waard zijn.

Algemene wenken

Gebruik één pincet uitsluitend voor ontwikkelaar/stopbad, de andere uitsluitend voor stopbad/fixeer. Bij zuurstopbad zoals b.v. stopbad met azijn, moet de pincet gebruikt in de ontwikkelaar vrij blijven van het water in dit stopbad, fixeerpincet mag er in komen; ontwikkelaar is n.l. alkalisch en wordt door zuur geneutraliseerd. Bij gewoon water als spoelbad is het minder kritisch, ofschoon bij voorkeur alleen de fixeerpincet in het stopbad mag komen. Kom niet met vingers aan ontwikkelaar of fixeër.

Echt zwaar overbelichte negatieven met veel contrast tussen lichte en donkere partijen krijgt U alleen goed afgedrukt op zacht, desnoods extra zacht papier.

Onderbelichte negatieven met weinig contrast krijgt U redelijk met hard of extra hard papier.

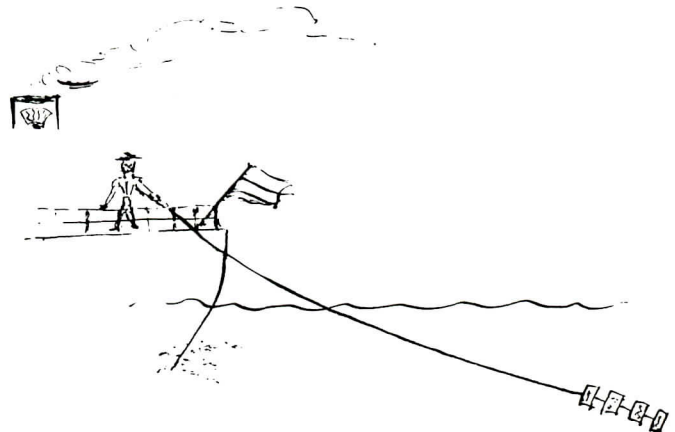
Houdt Uw afdruckpapier, ook al is het verpakt, ver van fel licht en neem, aangezien het op den duur gevoelig is voor vocht, niet te veel in voorraad, doch schaf liever in een tussenhaven eventueel een aanvullende voorraad papier aan.

Begin altijd met proefstroken te maken en verval niet in de fout — om tijd te sparen — Uw papier te lang te belichten en dan maar wat korter te ontwikkelen: zij worden dan te „flauw”.

In het slotartikel hoop ik degenen onder U wie het fotograferen diep in het bloed zit, iets te vertellen over zelf vergroten maken, al wil ik er wel nu reeds op wijzen dat daarbij accuraat werken en enige kosten noodzakelijk zullen zijn, alsmede een „geïmproviseerde” donkere kamer (hut). Begin daarom, speciaal de liefhebbers van 6×6 formaat en groter, met afdrucken.

Veel succes.

W.W.



„Na”-spoelen in stromend water

FEESTELIJKE VAART VAN S.S. „PHILINE” DOOR SUEZ-KANAAL

Op 2 mei 1961 was het s.s. „PHILINE” het eerste schip dat met een diepgang van 37 voet het Suez-kanaal passeerde. Ter gelegenheid van deze heuglijke gebeurtenis voor de Suez-kanaal-autoriteiten voeren velen hunner van Suez tot Port Said mede om getuige te zijn van deze bijzondere doorvaart welke zeer voorspoedig verliep.

Feiten en cijfers uit scheepsbouw en scheepvaart

(van onze correspondent te Rotterdam)

15 mei 1961

In het aan het eind van de vorige maand gepubliceerde jaarverslag van de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging wordt 1960 voor de scheepvaart in het algemeen afgeschilderd als „een nogal moeilijk jaar, eindigend in gematigd optimisme”, met de tankvaart als „het zwarte schaap”. Maar in het vrijwel gelijktijdig bekendgemaakte overzicht van Lloyd's Register of Shipping van de wereldscheepsbouw in het eerste kwartaal, wordt het als een lichtpunt aangeduid, dat de in aanbouw zijnde tankertonnage met 400.000 brt is afgenomen (ten opzichte van het laatste kwartaal van 1960), doordat er aanzienlijk minder tankschepen op stapel zijn gezet dan te water gelaten en opgeleverd.

Optimisme, mits ...

Een conclusie in het jaarverslag van de KNRV luidt dan ook, dat gezien de geleidelijke stijging van het overzeese vervoer en het afnemen van de groei van de wereldvloot, er reden is tot enig optimisme, doch alleen onder twee voorwaarden. In de eerste plaats dienen plotselinge politieke en militaire impulsen zoals Korea en Suez (het volgend jaar zal men in het jaarverslag over 1961 hier kunnen lezen Kongo, Laos, Angola en Cuba...) uitblijven, impulsen waardoor het geleidelijke verloop van de aanpassing van de wereldvloot aan de overzeese wereldhandel wordt verstoord, en

in de tweede plaats, dat het overschot aan tankertonnage verdwijnt, waarvan dan de gevolgen niet alleen voor de tankvaart, maar ook voor de trampvaart en de lijnvaart duidelijk voelbaar zullen zijn.

Het heeft er, zoals ik hierboven al zei, enige schijn van, dat dit overschot aan tankertonnage geleidelijk aan zal verdwijnen, wanneer tenminste de heersende tendens aanhoudt.

Volgens het reeds aangehaalde overzicht van Lloyd's waren op 31 maart 1961 in aanbouw in de gehele wereld (met uitzondering van de Sowjet Unie en Rood-China) 213 tankschepen met 3.547.403 brt, waarvan 80 stoomtankschepen met 2.306.207 brt en 133 motortankschepen met 1.241.296 brt. Het totaal is 378.071 brt lager dan drie maanden tevoren en maakt 40,7% uit van de totaal in de wereld in aanbouw zijnde tonnage. Het Nederlandse aandeel bestaat uit 5 stoomtankschepen met 163.000 brt en 4 motortankschepen met 54.198 brt, waarvan in totaal 5 met 132.698 brt voor export.

Er zijn in het eerste kwartaal op stapel gezet 65 tankschepen met 598.087 brt (4e kwartaal '60 '71 met 810.515 brt); te water gelaten 60 met 615.388 brt (92 met 986.173 brt); en opgeleverd 81 met 1.007.279 brt (93 met 942.265 brt); hetgeen over de gehele linie een duidelijke vermindering betekent.

Voor de schepen voor droge lading zijn deze cijfers: op stapel gezet 414 met

1.399.693 brt (318 met 1.180.465 brt); te water gelaten 371 met 1.222.285 brt (412 met 1.143.675 brt) en opgeleverd 324 met 965.528 brt (445 met 1.243.668 brt). Hier dus ruim 200.000 brt méér op stapel gezet dan in het voorafgaande kwartaal.

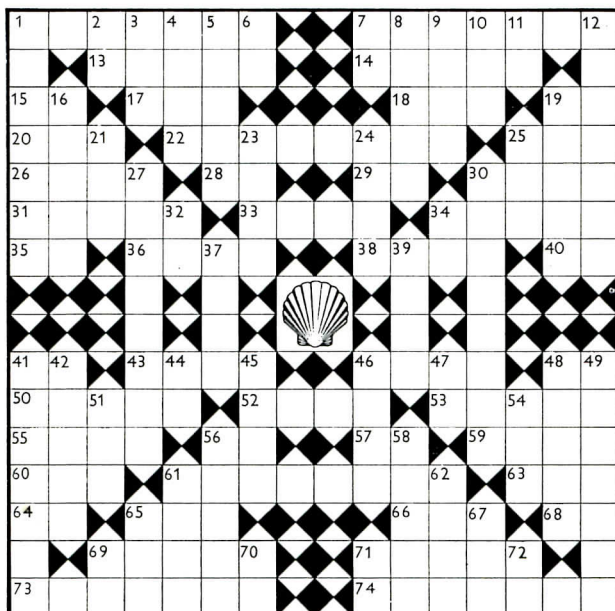
Als deze ontwikkeling zich blijft voortzetten dan mag men ten minste verwachten, dat niet alleen het evenwicht op de tankervrachtmakmarkt zich geleidelijk zal herstellen, maar dat er op de duur ook een eind zal komen aan de nadelige invloed van het varen van tankschepen in de sector van de droge lading (graanvaart), waar zij zowel in de lijnvaart als in de trampvaart het vrachtenpeil drukken.

„Albatros” vergaan

De meesten uwer zullen wel hebben gehoord, dat begin mei de vierkant getuigde schoenerbrik „Albatros”, die als opleidingsschip voor de Ocean Academy in Darien voer, in de Golf van Mexico is vergaan, waarbij zes opvarenden het leven hebben gelaten. Maar het zal wellicht niet ieder bekend zijn, dat dit schip — een der laatste tweemast schoenerbrikken — in 1921 in Nederland was gebouwd en na de Tweede Wereldoorlog nog enkele jaren in het bezit is geweest van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd N.V. Het 28 meter lange zeilschip maakte toen onder commando van een oud-gezagvoerder reizen in de Westeuropese wateren met leerlingen van de opleiding. Het heeft slechts enkele seizoenen dienst gedaan en is toen naar Amerika verkocht. Het is daar nog enige tijd in het bezit geweest van de romanschrijver Ernest K. Gamm en het heeft nog dienst gedaan bij het verfilmen van een van zijn verhalen.

SHELL-KRUISWOORDPUZZLE

Ingezonden door Kapt. C. Ansingh



Horizontaal:

1. Shell Tanker (Lib)
7. Shell Tanker (Arg)
13. Vent
14. Metaal
15. Voorzetsel
17. Vocht uit een vrucht
18. Ieder
19. Draadloze telefonie
20. Echtgenote
22. Shell Tanker (Br)
25. Vogel
26. Bijvoeglijk naamw.
28. Bergplaats
29. Rondhout
30. Niets
31. Stof waaruit uniform wordt gemaakt
33. Shell Tanker (Ned)
34. Rijstplant
35. Reeds
36. Plant
38. Binnenste
40. Naamloze vennootschap (Fr)
41. Schip
43. Vulkaan
46. Vader
48. Onmeetbaar getal
50. Uiterste
52. Ambtskleed
53. Engels gebak
55. Familie lid
56. Insect
57. Twee gelijke medeklinkers
59. Gebraad (Fr)
60. Lof
61. Voelbaar
63. Geloofte
64. Motorraces
65. Bekende kerk
66. Vervoeging van tobben
68. Radio Telegrafist
69. Turbine
71. Schreeuw
73. Shell Tanker (Br)
74. Shell Tanker (Ned)

Verticaal:

1. Shell Tanker (Br)
2. Persoonlijk voornaamwoord
3. Lering
4. Land in Azië
5. Land in de Himalaja
6. Lengtemaat
7. Afd. Kostenber. en ... (op kantoor)
8. Strijdperk
9. Meisjesnaam
10. Vloeistof om te schrijven (Eng)
11. Spoorwegaanschap
12. Shell Tanker (Br)
16. Gelijkmatic
19. Al
21. Riviervaartuig
23. Opgegeven werk
24. Land in Azië
25. Slaapplaats
27. Verf waarmee scheepsnaam wordt geverfd
30. Algemeen gebruikelijk
34. Afd. Publ ... (op kantoor)
37. Waarin men cake bakt
39. Vulkaan
41. Shell Tanker (Ned)
42. Natte sneeuw (Eng)
44. Afd. Techn ... (op kantoor)
45. Shell Tanker (Ned)
46. Vader
47. Met deelneming
48. Jongensnaam
49. Shell Tanker (Fr)
51. Voorzetsel
54. Herkauwer
56. Hert (uit film)
58. Shell Tanker (Lib)
61. Zwaai
62. Scheepsstuur
65. Tweën
67. Britse luchtvaartmaatschappij
69. Motorraces
71. Twee medeklinkers
72. Bekend sportevenement in Drente

De naam van de Kon. Rotterdamsche Lloyd noemend, denk ik er aan dat deze rederij er deze maand weer een schip bij heeft gekregen van de zg. „S“-Lloyd-klasse: de „Seine Lloyd“, een zusterschip van de „Schelde Lloyd“ en de „Schie Lloyd“. Niettemin is de „Seine Lloyd“ het grootste lijnvrachtschip van de Nederlandse vloot en dat zit 'm in de motor. Dit klinkt vrij onlogisch en onwaarschijnlijk, maar de verklaring is heel eenvoudig.

Zoals de heren werktuigkundigen wel weten, is het ideaal van iedere motorontwerper en -bouwer een zo hoog mogelijk vermogen per cilinder. Toen de eerste twee „S“-Lloyd-schepen in de vaart zouden komen, lag het cilindervermogen bij commerciële motoren nog bij 1000 à 1200 pk, zodat deze schepen voor de vereiste 18-mijlsvaart met 10-cilindermotoren (in dit geval van MAN) werden uitgerust.

Cilindervermogen omhoog

Inmiddels is het cilindervermogen door allerlei technische verbeteringen, zoals aan brandstof en inspuitstelsel, alsmede materiaal en constructie van de motor zelf, aanzienlijk opgevoerd tot tegen de 2000 pk. De „Seine Lloyd“ kon daarom voor hetzelfde vermogen van 10.500 pk worden uitgerust met een 6-cilindermotor (in dit geval een Sulzer). Wel is de boring van deze cilinder groter (900 mm) dan bij een 10-cilinder motor van hetzelfde vermogen, maar de totale frame-lengte is toch zoveel korter, dat de machinekamer in de „Seine Lloyd“ twee spantafstanden korter kon worden dan die in beide zusterschepen. Daardoor kon ook het dekhuis korter worden, zodat er meer ruimte aan dek is voor eventuele deklading, de luikhoofden konden groter worden, hetgeen het laden en lossen vergemakkelijkt, vooral van grote stukken en tenslotte, het allerbelangrijkste: de ruiminhoud is ongeveer 25.000 kubieke voet groter dan op beide zusterschepen. Het draagvermogen is weliswaar gelijk gebleven, maar dat komt er bij een lijnvrachtschip dat vrijwel uitsluitend stukgoed vaart minder op aan, omdat het toch zelden of nooit „full and down“ wordt beladen.

Plastic boten

Ik eindig met een nieuwtje voor de liefhebbers van sport- of pleziervaren. De Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. heeft in Vianen een afzonderlijk bedrijf gesticht voor het fabriceren van motor- en zeilboten van gewapend polyester. „Fabriceren“ is goed; houten en stalen boten worden „gebouwd“, maar het werken met kunststoffen in de botenbouw heeft met de klassieke scheepsbouw weinig meer gemeen. Het gaat hier om seriewerk en liefst in zo groot mogelijke series. Veel werk — o.a. het aanbrengen van de wapening met glasvezel — gebeurt nog met de hand, maar samen met het Kunststoffeninstituut TNO heeft de werf nu een methode ontwikkeld om kunsttharsen mechanisch te verwerken.

Overigens moet u bij die plastic boten niet denken aan een soort bazaar-speelgoed in grote-mensen-formaat. Alleen de

kuip wordt van gewapend polyester gemaakt; verder zit er het gebruikelijke hout- en koperwerk aan. En te oordelen naar hetgeen ik verleden jaar in Parijs op de Salon Nautique heb gezien in de befaamde „Six heures de Paris“, een afvalrace op de Seine met binnen- en buitenboord motorboten, kunnen die plastic bootjes heel wat hebben.

„Telex over radio“ aan boord van schepen

Onlangs had ik het voorrecht een lezing bij te wonen welke door de heer C. van Geel, directeur van Scheveningen Radio, over bovenstaand onderwerp werd gehouden. Hoewel het nog geenszins vaststaat dat het „TOR“-systeem op passagiersschepen — welke categorie schepen in de eerste plaats in aanmerking zou komen — in ruime mate zal worden toegepast, en het systeem zeer zeker niet — althans in de eerstkomende jaren — (op een enkele uitzondering na) op vracht- en tankschepen zal worden toegepast, zal het U ongetwijfeld interesseren iets omtrent deze nieuwe vinding te vernemen.

De ontwikkeling van de radio-telex is, volgens de heer Van Geel mogelijk geworden door de uitvinding van Dr. Ir. H. C. A. van Duuren van het „Dr. Neher Laboratorium“ van de PTT in Leidschendam.

Op het ogenblik is zo'n sloopstelex nog een kostbare geschiedenis en of het ooit véél goedkoper zal worden moeten we maar afwachten.

En nu het T(elex) O(ver) R(adio)-systeem, dat nu nog maar op heel enkele Nederlandse schepen — o.a. het s.s. „Rotterdam“ van de HAL, de „Geeststar“, het bananenkoelschip van de rederij Waling van Geest en een paar buitenlandse schepen — is geïnstalleerd.

Bij een telex- of teletype-verbinding over een lijn wordt gewerkt met een z.g. 5-eenheden code; ieder teken, letter of cijfer bestaat uit vijf even lange elementen, die ieder een „werk“ of een „rust“ element kunnen zijn. De letter A wordt overgebracht door 2 werk(w) gevolgd door 3 rustimpulsen(r); dus wrrrr; voor de letter B is de combinatie wrwww enz.

Ponst men de letters ABDE in een band, dan verschijnen op de plaatsen van de werkimpulsen gaatjes en dan ziet de band er zo uit:

```

..... 0 ..... 0 ..... 0 ..... 0 .....
..... 0 .....
.....
..... 0 ..... 0 .....
..... 0 .....
      A      B      D      E

```

Zou men met dit systeem over een radioweg willen werken en bijv. de letter D willen overzenden, dan zou dit teken op twee manieren kunnen worden vermind, nl.:

1e: door een storing (luchstoring of storend station) zou een extra werkimpuls kunnen worden ontvangen, bijv. op de plaats van het 5e element, dat een „rust“ behoort te zijn. De combinatie wrrwr gaat dan over in wrwww, en dat is de combinatie van de B. Er wordt dus in de plaats van een D

een B ontvangen, zonder dat men kan zien dat er een storing is geweest.

2e: door fading kan een werkimpuls uitvallen, bijv. op de plaats van het 4e element; de combinatie wrrwr van de D gaat dan over in wrrrr, waardoor een E wordt afgedrukt en ook nu kan men dit niet als een vermindering herkennen; zeker niet als er in code wordt gesind.

In het TOR-systeem wordt een op de telex aangeslagen 5-eenheden letter eerst omgezet in een 7-eenheden combinatie, die naar de ontvang-telex wordt gestuurd. Deze 7-eenheden code heeft op de radioweg het voordeel, dat men voor iedere letter of cijfer, enz. een combinatie kan kiezen die altijd uit 3 werken 4 rust-impulsen bestaat. Zo wordt de A op het radiotraject overgebracht als rrrwrrr; de B als rrrwrrr; de C als wrrwrrr.

Wordt door een storing een rustelement omgezet in een werkelement, bijv. in plaats van rrrwrrr (letter A) wordt ontvangen wrrwrrr, dan bestaat het ontvangen teken niet meer uit 3 werken 4 rustelementen.

De TOR herkent dit onmiddellijk als een niet bestaand teken en zorgt er automatisch voor: 1e dat geen teken op de ontvang-telex wordt afgedrukt en 2e dat er een „noodkreet“ naar het zendende station wordt gestuurd, die om herhaling van het verminkte teken vraagt.

Omgekeerd zou door fading een werkelement kunnen worden omgezet in een rustelement, bijv. in plaats van rrrwrrr (letter A) wordt ontvangen rrrwrrr. Ook nu bestaat het ontvangen teken niet meer uit 3 werken 4 rustelementen, en ook nu gaat er dus automatisch een „noodkreet“ naar het zendende station.

Alleen wanneer in een zelfde letter een rustelement wordt omgezet in een werkelement (door storing) en tevens een werkelement in een rustelement (door fading) zou een combinatie ontvangen worden, die met een bestaande letter overeenkomt en die door de TOR niet als een vermindering kan worden herkend. De ervaring heeft echter geleerd dat dergelijke verminkingen in de praktijk vrijwel niet voorkomen.

In 1947 werd de eerste TOR-verbinding in bedrijf gesteld, tussen Amsterdam en Bern. Dit was de z.g. mechanische TOR, waarin voor de verschillende omzettingen een groot aantal relais werden gebruikt. Deze installatie was zo ingewikkeld en omvangrijk, dat men in die dagen zelfs niet aan de mogelijkheid van scheepsgebruik dacht.

In 1956 werd de eerste elektronische TOR in dienst gesteld tussen Amsterdam en New York. Hierin waren de relais vervangen door radiobuizen en de omvang teruggebracht tot één rek.

Voor het verkeer via PCH is een nieuwe versie ontworpen, waarin de buizen zijn vervangen door transistors. Nu neemt de installatie niet meer ruimte in dan twee zenders.

Over de eerste proeven met de TOR aan boord van een schip, de „Tamara“, in 1959, had de verbinding op het radiotraject nog het karakter van duplex, hoewel wat de berichtenwisseling betreft, het simplex-verkeer was. Hoewel

nl. de stations slechts om beurten konden seinen, waren beide zenders toch voortdurend tegelijk „in de lucht” (met het oog op het na ieder teken uitgezonden „retour”-signaal). Op het schip gaf dit gelijktijdig ingeschakeld zijn van zender en ontvanger aanleiding tot moeilijkheden, die maakten dat schip en kuststation onmogelijk in dezelfde band konden werken.

De proeven met de „Geeststar” werden daarom gedaan met TOR-installaties die zodanig waren gewijzigd, dat het karakter van duplex-verbinding op het radiotraject is komen te vervallen, in die zin, dat beide zenders nooit gelijktijdig in de lucht zijn. (De noodzaak, dat voor

het overbrengen van een bericht van A naar B zowel een radiocontact AB als een dito BA nodig is, blijft echter bestaan).

Bij de elektronische TOR (systeem-1960) wordt het berichtzende station de „master”, het berichtontvangende station de „slave” genoemd. De over te brengen tekst wordt door de master-TOR uitgesend in groepen van 3 letters; duur in totaal 210 milliseconden. Na het uitsenden van de eerste groep van 3 letters zwijgt de zender en staat de master-TOR gedurende 210 milliseconden open voor de ontvangst van het reactie-teken van de slave. Is dit bevestigend — m.a.w. is de eerste groep van 3 letters feilloos

ontvangen — dan gaat de master over tot het uitsenden van de tweede groep van 3 letters. Bij ontkennend reactie-teken — als de eerste groep dus niet feilloos is ontvangen — dan herhaalt de master de gehele eerste groep van drie letters.

Blijkt de frequentie blijvend gestoord, dan gaat de master automatisch over op een andere frequentie. Wordt bij het zenden op de telex sneller geseind dan de TOR-zender kan bijhouden (als er dikwijls groepen van 3 letters moeten worden herhaald) dan worden de nog niet uitgezonden letters bewaard in het „bandgeheugen”.

MET DE „KORENIA” NAAR KOPENHAGEN

door Ds. H. J. Diekerhof.

„U dacht zeker, dat u terecht kwam bij lui, die de hele dag „jo-ho” liepen te roepen?” vroeg de 1e stuurman.

„Ja” zei ik „Zo van: ... en klommen niet de jongens als katten in het want.”

„Klopt niks van!” zei de Eerste.

„Nee” zei ik, „klopt niks van!”

De roerganger riep op een avond op de donkere brug nog wel een keer „jo-ho”, maar dat was alleen maar spottend bedoeld bij een vertelseltje over de „zorrug-dat-je-er-bij-komt”-club, waarbij hij gediend had.

Maar voor de rest, geen romantische kreten.

Voor de rest...

„Midscheeps” of...

„Hard stuurboord” of...

„n Beetje bakboord”.

En het herhalen van de koers, die de loods opgaf.

En de kapitein zegt: „Om half negen gaat de spijker er in”, maar dat betekent gewoon dat we voor anker gaan, omdat het de link is de Sont in te varen met die dikke mist en omdat de kans groot is dat de Deense loods ons toch niet kan vinden.

Voor de rest gewoon werk. Nou ja, gewoon...

Soms is het spannend en er zijn de vreemde havens en de lange reizen. Er is de kans, dat je naar Kopenhagen gaat en dat je in Curaçao terecht komt, want de tanker-vaart is een bar wilde vaart. Daar moet je tegen kunnen, daar moet je van houden... maar voor de rest, zoals ik zeg: Gewoon werk

Werk van precies zoveel uur per dag en je hoeft geen eind te fietsen om er te komen. Je stapt je privé-hut uit en je bent er. Niet alleen de kapitein en de hoofdmachinist, maar ook ik — als „schrijver” gemonsterd. En óók de matroos en de stoker, en de pompman en de bankwerker van de technische dagploeg.

Pietje, het koksmatje, en nog een andere jeugdige figuur met de rang van „ketelbink” hebben samen een hut. Maar Pietje krijgt nog wel eens een

eigen hut, dat kun je aan de olijke snuit van Pietje wel zien.

Pietje heeft bovendien — evenals de mess-bediendes — de kans om hoger op te klimmen tot kok, tot chef-kok of zelfs tot chef-hofmeester.

Ik heb een reuze plezierige reis gehad op de „Korenia”, zo maar plezierig voor mezelf. Ik heb ook wat over dat grote schip rondgedwaald en ik ben allerlei mensen tegengekomen.

Daar had je b.v. die jongen van de technische dagploeg bij de draaibank in een werkplaatsje bij de machinekamer. Hij had een hobby voor fotograferen en filmen en tekenen. Hij was aan het sparen — geld en vakantiedagen — voor het volgen van een cursus reclametekenaar. In Kopenhagen kwamen we elkaar nog een keer tegen, ik met m'n box-cameraatje, hij met een knaap van een film-apparaat, met alles er-op-en-er-an, op z'n rug.

Ik heb een poosje staan kletsen met een paar pomplieden, die als het schip niet laadt of lost allerlei klusjes opknappen. Als ongeschoold arbeider bij de „maatschappij” gekomen, een cursus gehad in lassen en zo — weet ik hoe dat allemaal heet, ik ben maar „schrijver” — en langzamerhand vakman geworden. Gepraat met matrozen, die dienst deden als roerganger of ergens aan dek.

Ik heb het mooie verhaal gehoord over die matroos, die op een reis van veertien maanden ruim vijfduizend gulden gespaard had. Hij wel!!! Maar hij was nooit aan land gegaan in de vreemde havens. Zou mij niet liggen. Ik ging van boord, overal! Maar, hij had ruim vijfduizend gulden. Ik niet!!!

Er was een stoker, die voorman zou worden.

En een bootsman die „ketelbink” was geweest.

Er was een matroos, die niet kon zwemmen, hij was als de dood voor het water.

„Da's de schuld van m'n vader” zei hij, „die heeft me as kind in 't water gegooit”.

't Had hem overigens niet van de zee afgehouden. Hij voer nu al vijf jaar. Nog één jaar en dan was hij ook van de militaire dienst af. Gelukkig! Ik kreeg het idee, dat hij voor die dienst niet al te veel voelde, al was het alleen maar omdat je daar kans liep wél te moeten zwemmen. Op die rubberbootjes had hij het niet. Hij voelde meer voor een tanker. Ik ook!

Het is maar een klein wereldje zo'n tanker. Een wereldje met voeding voor drie maanden, een bakkerij, een wasserij, een zwembad en films. Een wereldje waar je ook nog een biertje krijgt en goedkope sigaretten en waar ze allemaal uit dezelfde kombuis hetzelfde menu krijgen, van kapitein tot „ketelbink”.

Maar wonderlijker nog dan dat zichzelf reddende kleine wereldje, vond ik die kleine bevolking. Alles bij elkaar een vijftig man. Ik dacht, ze komen vast allemaal uit Rotterdam en Vlaardingen en Scheveningen en Katwijk. Goed, goed, uit Rotterdam kwamen er een stuk of tien, maar uit die andere plaatsen nog niet één! Maar er waren er wel zes uit Limburg en evenzoveel uit Brabant en uit Overijssel. Ik heb onvervalst Limburgs gehoord, midden op zee, en de Tukkers lieten zich ook niet onbetuigd.

De tanker zelf was interessant, met alles wat er op en er in zit.

En de reis was héél interessant en er gebeurde méér dan ik verwacht had, al was het dan — gelukkig! — op een kalme zee.

Het interessantste van alles waren echter de mensen. Hoe zou het ook anders, want niets is belangrijker dan mensen. Vooral ook de mensen in hun gewone dagelijkse werk. Het kan niet schelen waar ze werken, op het land of zo maar op zee.

Zo maar? Nou, eerlijk gezegd vind ik het niet „zo maar!” Dat komt natuurlijk omdat ik de zee tóch nog een beetje romantisch vind, óók al heeft de eerste stuurman me dan wél genezen van het waan-idee, dat zeelui de hele dag „jo-ho” lopen te roepen.

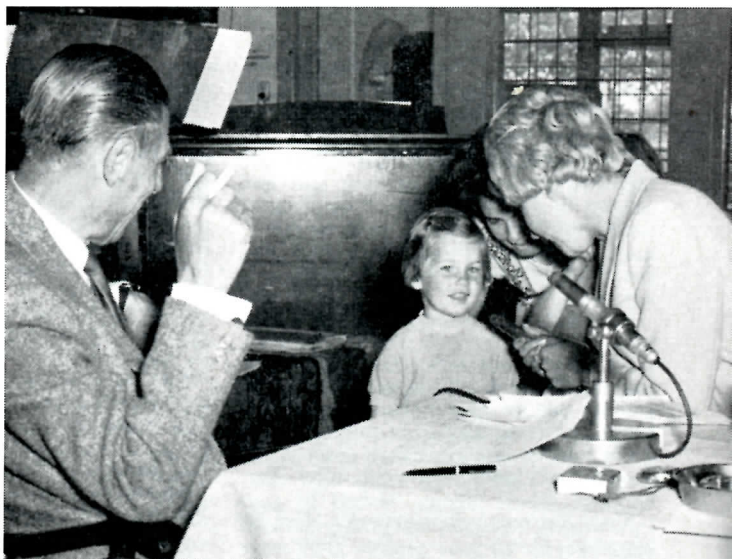
Foto's van de opname der
groetenprogramma's voor opvarenden
van het s.s. „Kelletia”
(Oostschip-etat-major) en m.s. „Acila”
(Westschip-scheepsgezellen), welke
op 26 mei j.l. in Avifauna
te Alphen a.d. Rijn plaats vond.



De genodigden voor het Oostschip tijdens de lunch



De genodigden voor het Westschip tijdens de lunch



Mevrouw F. J. M. v. d. Plum-de Weijer met dochtertje Laila, die een groet uitspraken aan 1e pompman/bankwerker L. v. d. Plum, aan het tafeltje met gastvrouw Joeki v. d. Valk en Guus Weitzel



Joeki v. d. Valk aan het tafeltje van v.l.n.r. Reina Cupido, Mevrouw J. Cupido-Smit, Mevrouw S. S. J. Prins-Folkers en Janet Prins, die een groet uitspraken aan resp. kapitein C. Cupido en 1e stuurman K. Prins

NIEUWS VAN DE VIJF AZEN CLUB



Het tweede lid van de Vijf Azen Club heeft zich aangemeld! Het is de heer J. L. Zieck, wnd. 4e werktuigkundige aan boord van het s.s. „KRYPTOS”, die op 5 mei jl. tijdens het dagelijks „knobbeluurtje” het geluk had, in aanwezigheid van de vereiste getuigen, vijf azen ineens te gooien. Wij wensen de heer Zieck van harte geluk met dit heuglijke feit.

De heer L. F. van den Belt, voorzitter van de Vijf Azen Club, die tot 5 mei het enige lid was, verzocht ons de heer Zieck langs deze weg een hartelijk welkom in de Club toe te roepen. Bij eerstvolgende aankomst van de heer Zieck in Nederland zal hem de uitgelooftde boekenbon ter waarde van f 25,— worden uitgereikt.

PIJPLEIDING EN VERSCHEPINGSINSTALLATIE VOOR RUWE OLIE IN NIGERIA VOLTOOID

Aan de monding van de rivier de Bonny in Oost-Nigeria, in het gebied van Port Harcourt, zijn een 12 duims pijpleiding van de olievelden naar de kust en een olieverscheepinstallatie kort geleden in gebruik genomen.

Aan dit project, dat werd uitgevoerd door de Shell-BP Development Company of Nigeria Ltd. door Nigeriaanse, Nederlandse, Engelse en Amerikaanse aannemers, is gedu-

rende twee jaar gewerkt voor een totaalbedrag van ongeveer 22 miljoen gulden.

Behalve de constructie van ongeveer 30 km 12 duims pijpleiding, opslagtanks, laadpompen en een installatie voor het meren van tankschepen, omvatte het project ook het baggeren van een dieper kanaal door de zandbank in de monding van de rivier.

De waterdiepte over deze bank was oorspronkelijk 21 voet en is nu vergroot tot 28 voet, wat het gebruik van tankschepen van 18.000 ton met volle lading bij hoog water mogelijk maakt.

NIEUWE RAFFINADERIJ IN SINGAPORE

De Minister van Financiën van Singapore zal op 26 juli a.s. de Shell raffinaderij op het eiland Pulau Bukom in bedrijf stellen. Dit is de eerste raffinaderij in Singapore, waarvan de oplevering eind juni wordt verwacht.

Met een verwerkingscapaciteit van 1 miljoen ton ruwe olie per jaar kan de raffinaderij voorzien in de plaatselijke behoefte van de Shell aan de voornaamste olieprodukten zoals benzine, brandstof voor straalvliegtuigen, gas-, diesel- en stookolie.

De overeenkomst tussen het plaatselijke bestuur en de maatschappij voor de bouw van een raffinaderij werd in maart 1960 gesloten.

Om ruimte te maken voor de fabriek moest een heuvel worden afgegraven. Een half miljoen ton aarde werd van de bouwplaats verwijderd en voor landaanwinning gebruikt.

In september jl. werd met het grondwerk begonnen en in december met de bouw van de fabrieksinstallaties.

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.

Administratie: Mej. E. R. Vomberg

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

Personalia

(gedurende de periode 16-4-'61—15-5-'61)

Gehuwd:

- 27-4-'61: J. Wildeboer, 4e stm., met mej. A. Wever;
28-4-'61: W. van Kemp, 4e wtk., met mej. S. M. Sanderse;
4-5-'61: F. W. van Oerle, 3e stm., met mej. B. Schelvis.

Geboren:

- 18-4-'61: Paul, zoon van W. Kruse, 3e stm., en mevr. R. Kruse-Handgraaf;
18-4-'61: Adriaan Kornelis Johannes, zoon van A. van Hekke, 4e wtk., en mevr. A. A. van Hekke-Eggermont;
24-4-'61: Ronald, zoon van J. Best, hoofdwtk., en mevr. E. Best-de Kuijper;
28-4-'61: Martijntje Woltera, dochter van J. W. van der Veen, 3e wtk., en mevr. J. C. van der Veen-Horlings;
30-4-'61: Wout Wijbrand, zoon van K. Birza, 3e stm., en mevr. A. H. Birza-de Jong;
4-5-'61: Maria Angela Gertruida, dochter van W. C. H. M. de Kok, 4e wtk., en mevr. A. A. de Kok-Lieven.
7-5-'61: Douwe, zoon van D. de Boer, 2e stm., en mevr. A. de Boer-Posthuyzen;
10-5-'61: Dirk Anthony, zoon van D. Gooris, 3e wtk., en mevr. M. Gooris-Schout.

Mutaties

Met verlof:

- Gezagv.: R. India, J. J. Engelsman, J. van Westervoven, J. H. R. Beaujon;

- 1e stl.: H. R. van Sas, J. Wielsma;
2e stl.: D. de Boer, P. J. P. Siebesma, P. J. F. de Beus, J. J. van Schagen, B. van Hardeveld, P. Snel, C. Wolse;
3e stl.: M. A. Busker, L. B. A. van Bruinse, J. E. Dekker, E. B. Veenhof, B. Ritman;
4e stl.: H. P. Abrahamse, J. van Vark;
hfd. wtk.: J. van der Hoek;
2e wtk.: F. M. Ruizenaar, H. Broertjes, J. F. Spiering, R. G. Pieters;
3e wtk.: G. J. Visscher, J. J. van Veen, P. J. Engelsma;
4e wtk.: C. H. de Koning, H. L. de Koning, B. Strijbis, H. G. P. Rijntjes, W. C. H. M. de Kok, C. Kloosterboer, E. B. Landman, M. de Niet, G. Nijman, A. van Hekke, R. de Beer, A. J. Bitterling, P. F. Vermeulen, R. Groeneveld;
5e wtk.: M. van Dam, J. D. B. Ewers, E. Wouters, J. P. L. Marcussen, H. de Boer, J. L. Seegers, A. J. Hulzebos, J. Slottje, F. C. de Winter, N. C. van der Vecht, L. A. J. W. Bink.

In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: P. Sloover; M. Hoogendijk; S. Visser; G. van Delft; J. R. Elsinga.
Timmerman: J. M. S. van Riel.
Voorlieden: C. Noordijk; A. J. v. d. Raad; M. Brons.
1e pomplieden/
bankwerker: M. S. v. d. Akker; J. P. Krieg; P. van Oosten; J. Wigleven; A. G. Freeth.
2e pomplieden/
bankwerker: R. A. Brand; J. M. Mes; J. Slob; P. J. Temmerman; A. C. Seriese.
Bankwerkers: H. ter Haar; G. Onink; H. Gelderblom; L. de Cock; H. J. Erkelen; A. Heyndijk.
Pompman: A. Heyndijk.

Chef-
hofmeesters: A. Zoutewelle; A. F. Koper.
Chef-koks: P. v. d. Veur; W. J. Berning; P. H. v. d. Berg; H. Mooldijk; Jac. Westerhoff; A. H. Koers.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** gezagv. A. Verkerk, 2e stm. J. Piest, 3e stm. C. P. Donken, wnd. 3e wtk. H. J. Balk; bootsman I. Dijker; voorman L. v. d. Wel; 1e pompman/bankwerker J. F. L. Kalee; 2e pompman/bankwerker J. Don; bankwerker J. Punt; chef-hofmeester C. E. Bestebroer; chef-kok A. Nodelijk.
- s.s. Arca:** 1e stm. A. G. van Gent, 4e stm. D. J. van de Mast.
- m.s. Acila:** bootsman B. Potters.
- s.s. Atys:** 3e stm. A. L. A. M. Wilmering, 4e stm. J. J. H. Vessies, hfd.wtk. J. M. Hittenhausen, 4e wtk. G. de Geeter, 5e wtk. C. J. J. de Lijster, bootsman H. Buurman; 1e pompman/bankwerker Th. Stoutjesdijk; chef-kok H. Th. Wigmans.
- m.s. Camilia:** 3e stm. A. Admiraal, hfd.wtk. J. Best.
- m.s. Cinulia:** bootsman K. Degens; voorman A. Janssens; 1e pompman/bankwerker A. Heyndijk; bankwerkers M. Temmerman en D. Breddeels; chef-hofmeester K. J. Revet; chef-kok W. C. Kapper.
- m.s. Crania:** bootsman P. van Duin; chef-kok L. Deynen.
- s.s. Kalydon:** 2e stm. G. H. Meyerink, wnd. 2e wtk. J. van der Stel, 4e wtk. D. van der Hoek.
- s.s. Kenia:** 3e stm. J. Bosman.
- s.s. Kermia:** 3e stm. J. S. Schregardus, 3e stm. J. B. P. Imming, 4e stm. J. Broekmeijer, 4e wtk. S. A. Broek.
- s.s. Kopionella:** 1e stm. T. W. Pals, 3e stm. R. Stomp, 4e wtk. T. C. J. Beentjes.
- s.s. Korenia:** 2e stm. C. Vessies.
- s.s. Korovina:** wnd. gezagv. J. J. Schouten, 2e stm. A. J. Schumm.
- s.s. Kosicia:** wnd. 2e wtk. K. F. Neher, wnd. 3e wtk. E. Jousma, 4e wtk. J. Reeders, chef-hofmeester B. H. Nakken.
- s.s. Kryptos:** 2e wtk. P. F. Geel, wnd. 5e wtk. H. B. Wegh.
- s.s. Kylis:** 4e wtk. J. B. van Dorsten.
- m.s. Neverita:** 2e stm. R. J. Wyrdean, 3e stm. R. A. Kattenburg Schüller, 5e wtk. R. D. Kuil, 5e wtk. J. Walraven.
- s.s. Ondina:** gezagv. P. J. Boudier, 2e stm. J. J. Osinga, 3e stm. J. Vaandrager, 4e stm. J. P. Hendriks, 3e wtk. J. Vos, 4e wtk. J. A. Bieze, 4e wtk. H. Steenhuis, 5e wtk. P. F. Buil.
- s.s. Philine:** gezagv. A. J. van Oudvorst.
- s.s. Philidora:** 4e wtk. H. J. Muyskens.
- s.s. Philippia:** 2e stm. H. N. A. Snel.
- s.s. Sepia:** hfd.wtk. H. Edens Sr, 3e wtk. A. W. Brakel.
- m.s. Sunetta:** wnd. gezagv. L. Brink, 5e wtk. M. F. Koen, 11. wtk. A. van Ledden Hulsebosch.
- s.s. Videna:** gezagv. H. A. H. Hylkema, 2e stm. J. P. Jongbloed, 3e stm. L. I. Noort, hfd.wtk. C. de Gast, 3e wtk. H. Blaauw, 5e wtk. H. G. F. Heynen, 5e wtk. J. W. Scholten, bootsman W. van Dongen, 1e pompman/bankwerker J. Naber, bankwerker G. Denekamp, chef-kok J. G. Nijman.
- s.s. Zafra:** 4e stm. C. J. Clarisse, 4e wtk. J. de Ruiters, 4e wtk. E. van Oldenbarneveld gen. Tullingh.
- s.s. Zaria:** 4e wtk. Th. J. G. Dünnwald.

In dienst getreden:

1e stm.: J. J. Schouten, J. Hagen; 11.wtk.: A. van Ledden Hulsebosch.

De dienst verlaten:

2e stm.: H. J. Bakhuis.
3e stl.: J. Audier, J. W. Niessink;
4e wtk.: D. J. van de Scheur, C. Witteman, F. M. M. W. de Lugt;
11. wtk.: J. Boom.
Bootsman: A. v. d. Meer.
1e pomplieden/
bankwerker: C. M. P. Verbeek; J. Brokaar; A. Jansen.
2e pompman/
bankwerker: G. A. P. v. d. Wens.
Bankwerkers: M. Osinga; H. J. L. Scholte; J. van Esseveld.

chef-
hofmeesters: Ch. van Rooyen; K. G. C. v. d. Kraats.
chef-kok: C. H. van Valen.

Met pensioen:

Hfd.wtk.: A. G. Bosma, H. I. Clowting.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: 3e stm. J. S. Schregardus;
1e stm. G.H.V.: 2e stm. P. J. Bakker;
(Th.)
2e stm. G.H.V.: 3e stl. J. B. P. Imming; P. C. Baijs;
2e stm. G.H.V.: 3e stm. E. Q. Abbas;
(Th.)
„C”. TH.: 2e wtk. P. F. Geel, 3e wtk. A. H. Schulpzand; A. W. Brakel;
„B”.: 3e wtk. F. van Dalen;
„A” en „B”. Th.: 5e wtk. H. van Rossum, P. F. Buil;
„A” 5e wtk. A. P. van Burgh.

Getuigschrift Radarwaarnemer.

21 april 1961: W. O. Kooi - 2e stuurman.
28 april 1961: J. Roos - gezagvoerder,
G. H. Meyerink - 2e stuurman.
5 mei 1961: F. A. Visser - 3e stuurman,
L. Becker - 3e stuurman.
12 mei 1961: J. Hagen - 1e stuurman,
C. van Helden - 4e stuurman.

Getuigschrift Radarnavigator.

21 april 1961: H. J. Roncken - 1e stuurman.
5 mei 1961: D. A. C. Vermeulen - 1e stuurman.
12 mei 1961: P. Janssen - 3e stuurman.

Gepromoveerd tot:

1e pompman/
bankwerker: A. Heyndijk; J. F. L. Kalee.
2e pompman/
bankwerker: A. J. M. Stikvoort.
chef-kok: W. C. Kapper; A. Nodelijk.

Mutaties Walpersoneel

over de periode 16 april t/m 15 mei 1961.

In dienst getreden:

8-5-1961: J. van der Schee - CC.

De dienst verlaten:

1-5-1961: mej. W. Durivou - SG;
1-5-1961: mej. M. G. Trees - ID;
1-5-1961: mej. P. van Beelen - ID.

Overgeplaatst:

1-5-1961: mej. M. Th. de Kloe van MW naar CC.

Jubilea:

16-4-1961: Tj. Wagenaar - TA - 15 jaar;
22-4-1961: G. Klem - NB - 25 jaar;
23-4-1961: R. J. Doorneveld - ID - 15 jaar;
15-5-1961: B. I. Mabelis - SG - 15 jaar.

Geboren:

5-5-1961: Anthonia, dochter van Th. van Dijke - ID.

N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij

Teruggekeerd van verlof:

O. M. Sörensen.