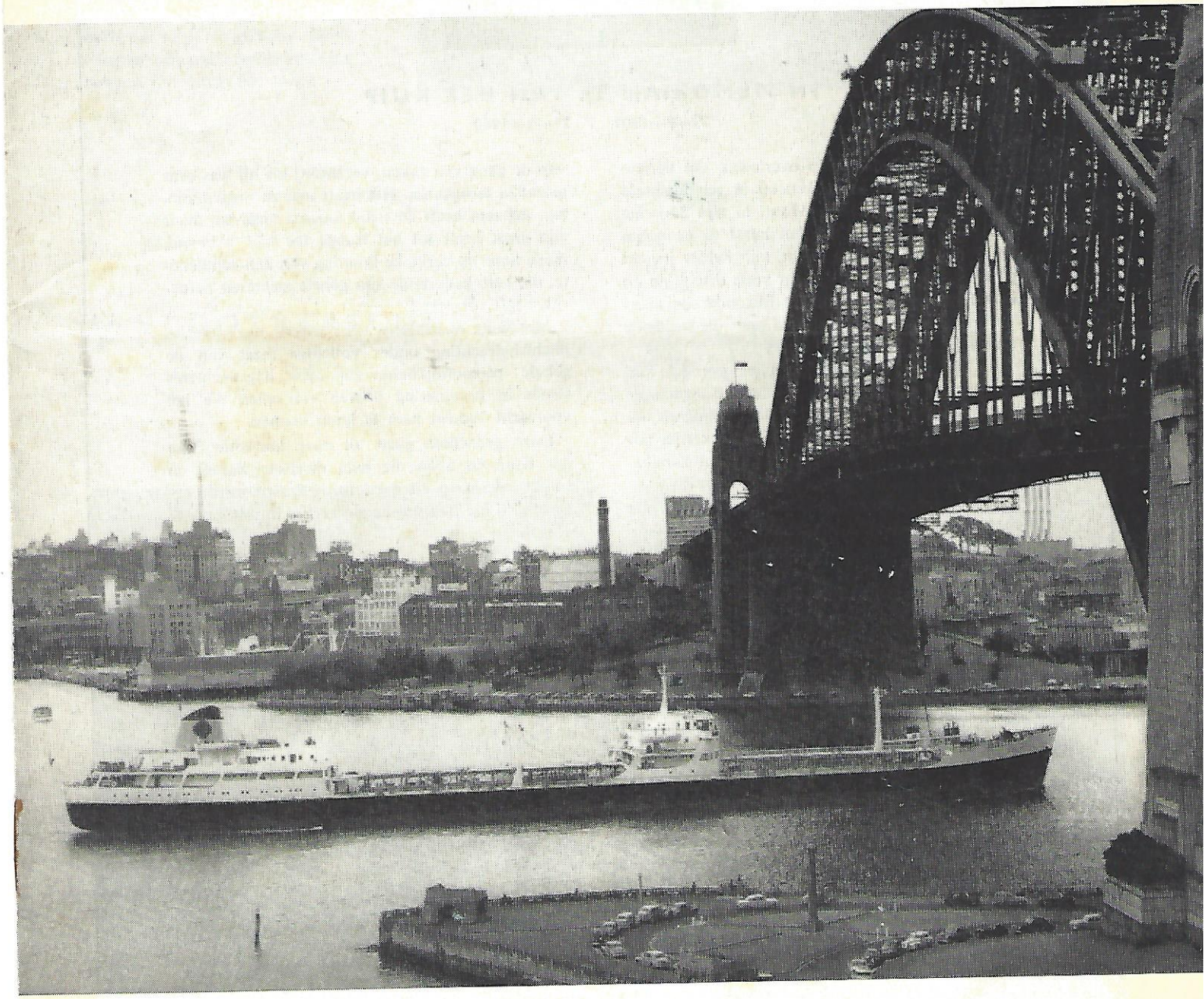
VERSCHIJNT MAANDELIJKS

No 3 - MAART 1960

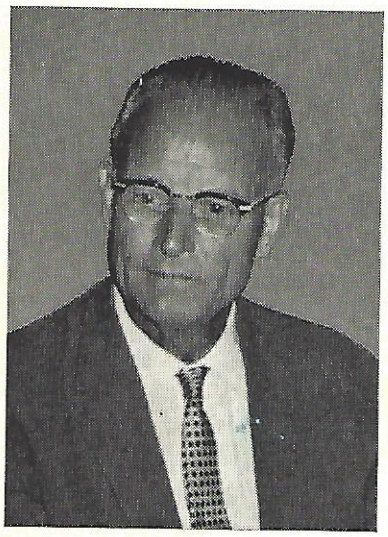
# van & voor de vloot

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum.
Administratie: Mevr. S. van Geest.
Kopij in te zenden aan: Vlootredactie van „Olie" p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam-C.



M.S. „ACILA" PASSEERT DE SYDNEY-HARBOUR BRIDGE

Foto beschikbaar gesteld door matroos D. J. Jense



## IN MEMORIAM Tj. VAN DER KUIP

19—2—1901 - 21—2—1960

De heer Tj. van der Kuip overleden. Dit bericht is niet zo maar te verwerken en in een nuchtere chronologie om te zetten. Want, in zijn 33-jarige carrière bij de Groep was het naast de econoom met zijn organisatorisch talent, zijn helder inzicht op velerlei terrein en zijn zin voor discipline en uiterste nauwgezetheid, in het bijzonder de mens Van der Kuip met zijn sportieve geest die steeds de overhand had.

Zijn weloverwogen en objectief oordeel kon scherp zijn, maar was nooit onrechtvaardig, en zijn kritiek had immer tot doel de scholing en opbouw van hem of haar die hij bekritiseerde, terwijl zijn streven altijd gericht was op het handhaven van een zo strikt mogelijke neutraliteit.

Hij bereidde de organisatie van de afdeling Scheepsexploitatie voor, waarvan hij op 1 september 1959 de leiding op zich zou nemen.

Toen de ziekte welke zijn krachten geleidelijk sloopte, hem noodzaakte van 22 juni 1959 af thuis te blijven, kon niemand nog vermoeden dat hij nimmer meer zijn werkzaamheden op kantoor zou hervatten.

Op kantoor, want op zijn ziekbed bleef hij werkzaam: herhaaldelijk gaf hij advies in problemen die zich voordeden en hij hield zich op de hoogte van de gang van zaken, verzekerd als hij was eens te zullen terugkeren. Het heeft niet zo mogen zijn, zijn lichaam heeft de strijd moeten opgeven, maar zijn geest heeft tot het laatste toe niet versaagd, mede door de heroïeke houding van zijn echtgenote, die hem gedurende zijn gehele ziekte zo liefderijk heeft verpleegd.

Met zijn voorbeeld voor ogen van uiterste plichtsbetrachting onder volledige inzet van de gehele persoonlijkheid, zal zijn nagedachtenis steeds in herinnering blijven van allen die het voorrecht hadden hem te leren kennen.

Onze gedachten gaan uit naar Mevrouw Van der Kuip en allen die hem dierbaar waren, en spreken de hoop uit dat hun de kracht worde gegeven om het hun opgelegde verlies in overgave te dragen.

* * *

Onder overweldigende belangstelling vond op donderdagmiddag, 25 februari, de begrafenis plaats op „Oud Eik en Duinen" te Den Haag, waar het woord werd gevoerd door de heer E. H. Larive, namens de Maatschappij.
Onder de aanwezigen bevond zich de heer B. Scheffer, President-Directeur van Shell Nederland N.V.

---

**Op 1 maart 1927 trad de heer Van der Kuip in dienst bij de Groep en was van die datum af in verschillende administratieve functies werkzaam bij N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij te Balik Papan.**

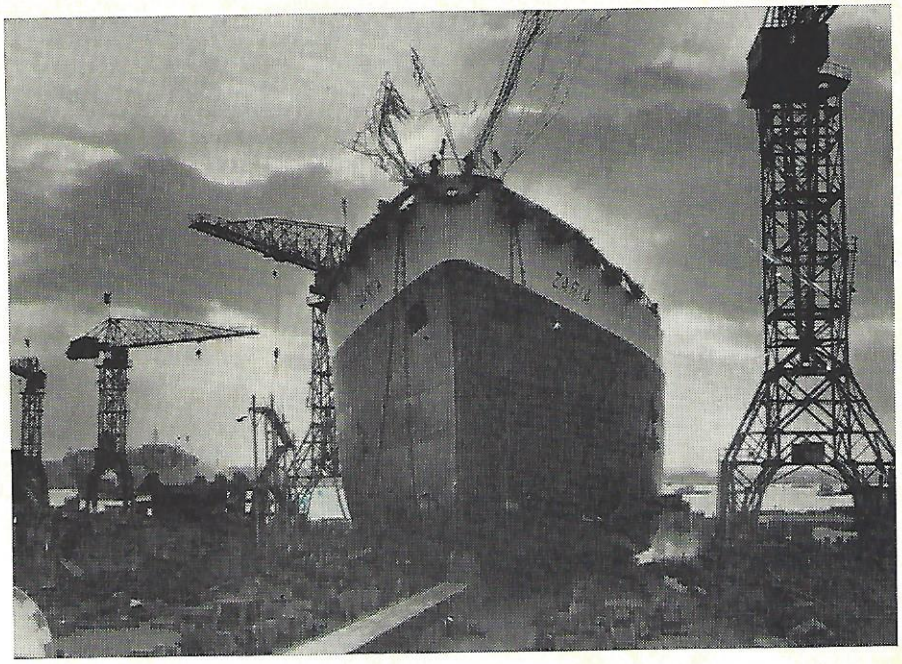
**Van 3 september 1937 af was hij verbonden aan de N.V. Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij op Curaçao, laatstelijk als chef van de afdeling Bedrijfseconomie.**

**Op 22 maart 1954 werd hij geplaatst op het kantoor van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij te Den Haag, aanvankelijk als vakadviseur voor niet-technische opleidingen van de afdeling Opleiding en later op de afdeling O.B. (Organisatie Bureau).**

**Op 1 juli 1957 trad de heer Van der Kuip in dienst bij Shell Tankers N.V., waar hij belast werd met het voorbereiden van de reorganisatie van het kantoor.**

**Met ingang van 1 september 1957 werd hij benoemd tot hoofd van de afdeling Algemene Zaken en met ingang van 1 september 1959 tot hoofd van de afdeling Scheepsexploitatie.**

Op 19 februari jl. vond op de werf van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij v.o.f. te Amsterdam de doop en tewaterlating plaats van het s.t.s. „Zaria". De doopplechtigheid werd verricht door mevr. M. F. Brouwer-Rueb, echtgenote van een der Directeuren der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij. De „Zaria" is een zusterschip van het s.t.s. „Zafra" dat op 29 augustus 1959 werd tewatergelaten en medio april a.s. in de vaart komt. Beide schepen zullen een draagvermogen hebben van ca. 39.000 ton.



---

# 1e VLOOTSTAFCURSUS 1960

Zittend v.l.n.r.: J. Pauls, docent; H. B. J. Schurink, docent; J. Boersma, cursusleider; J. K. v. d. Zwet, Dir. Opl. Centrum Wassenaar; J. Ledeboer, docent; W. B. Kruysmulder, Shell Tankers N.V.
Staande v.l.n.r.: kapt. J. W. Jansen; 1e stm. W. de Beer; hwtk. H. van Manen; 1e stm. K. J. van Noortwijk; kapt. J. Kanaar; 1e stm. A. A. van Ingen; hwtk. A. J. van der Broek; hwtk. B. C. Smit; kapt. P. van der Peyl; 1e stm. K. Drent; 2e wtk. J. A. de Lange; kapt. J. J. Engelsman; kapt. J. Roos; hwtk. A. Bollen; hwtk. P. D. J. H. Slegtenhorst; 1e stm. B. van den Born.

# Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

**(van onze correspondent in Den Haag)**

16 februari 1960

Ik behoor niet tot de bereisde roelen, die met dédain kunnen spreken over Casablanca, Montevideo, Ciudad Trujillo, Yokohama en Melbourne, maar wat ik heb gezien op het gebied van de moderne woningbouw in ons eigen land en in vele Europese steden, heeft me nooit kunnen vervullen van grote bewondering voor onze hedendaagse architectuur. De nieuwe buitenwijken lijken in mijn ogen veelal op elkaar.

Nu weet ik wel, dat de fabriekmatige serieproduktie van deuren, ramen, kasten enz. tot een zekere eenvormigheid dwingt, en anderzijds nodig is om de bouwkosten — en dus de huren — niet tot onbetaalbare hoogte op te jagen. Toch heb ik nooit kunnen geloven, dat het beslist nodig is dat het gros van onze woonwijken een zo uitermate saai beeld vertoont. Zelfs in het hart van het moderne Rotterdam ontkom ik bij het zien van de hoge flatgebouwen en zelfs van representatieve gebouwen als banken en dergelijke niet aan de — hetzij toegegeven — lekenindruk, dat enig begrip van rechtlijnig tekenen voldoende is om dergelijke gevels te „ontwerpen".

Kunt U zich voorstellen hoe trots ik op mijn „standpunt" ben, sedert ik de volgende uitspraak heb gelezen van bouwmeester Dr J. P. Oud, toen hij ter gelegenheid van zijn zeventigste verjaardag werd geïnterviewd?

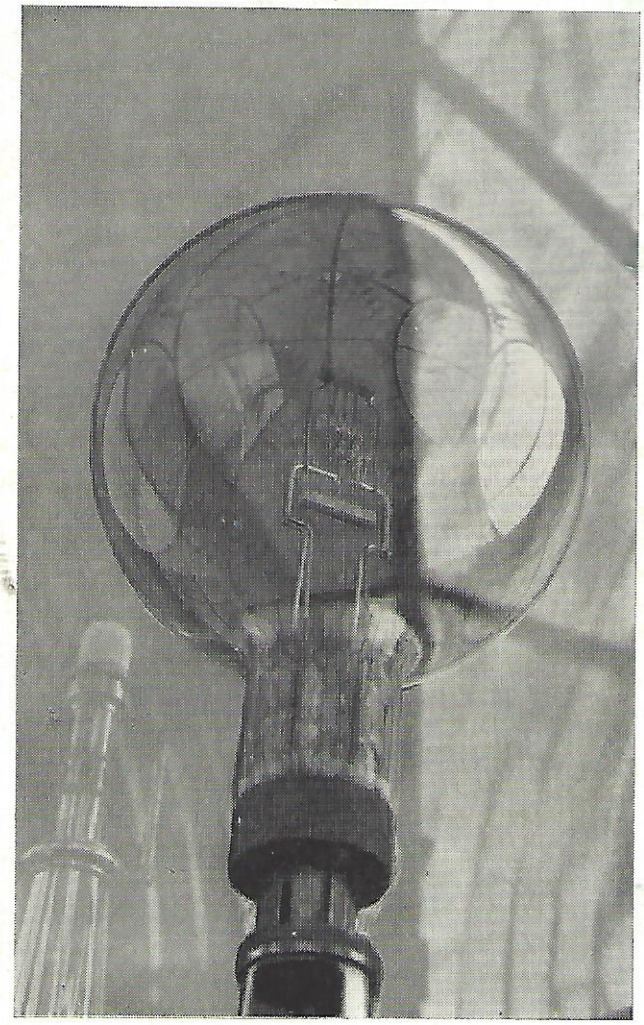
„Als U een complex woningen van nu bekijkt, dan ziet U de panden netjes aaneengerijd, als een rij glamourgirls. Ik zou daar graag eens een karakterspeelster tussen zien staan, een Asta Nielsen of een Greta Garbo. Een eigen gezicht in deze voortkabbelende gewoonheid. Waar zijn de architecten, die zo'n eigen gezicht weer durven vertonen? Ons bouwen is wel niet lelijk meer, zoals in de tijd van de revolutiebouw, maar van een tot gapen dwingende eentonigheid. Nog nooit is ons bouwen zó weinig boeiend, zó saai geweest."

Gelukkig zijn er ook in Rotterdam nog mensen, die voor het oude en pittoreske gevoel hebben. Het is alweer enige maanden geleden, dat ik vernam, dat de uit 1597 stammende herberg „In den Rust Wat", halverwege Rotterdam en Kralingsche Veer, ten offer moest vallen aan de moloch verkeer. Ik heb aan deze herberg en wel in het bijzonder aan kelder en keuken alleraangenaamste herinneringen en ik was dan ook blij te horen, dat er in enkele dagen tijds *f* 100.000,— bijeen was gebracht, om het oude gebouw steen voor steen af te breken en aan de andere kant in de charmante Perenhof — waar ook een openluchttheater is — weer op te bouwen. Er is ter gelegenheid van de eerstesteenlegging beloofd, dat ook in de herbouwde „In den Rust Wat" de kitsch zal worden geweerd (er waren juweeltjes aan antiek; ik hoop dat die mee-verhuizen) en dat de spijskaart „redelijke prijzen" zal vermelden.

*Saneren en bouwen*

Op het gebied van slopen en bouwen heb ik voor mijn mede-Hagenaars onder U goed nieuws. Er is alle kans dat binnen afzienbare tijd onze binnenstad eindelijk eens een behoorlijk aanzien krijgt. Al jarenlang kijken wij in de Grote Marktstraat en omgeving tegen allerlei schuttingen aan als uiterlijke symbolen van beslissingen waaraan binnenskamers werd gedacht. Met name de bewoners van de nu zo deerlijk vervallen, maar eertijds zo levendige Gedempte Gracht — in de volksmond „De Jodenbuurt" geheten — heeft men van gemeentewege al die tijd in het onzekere gelaten over het al of niet verbreden van deze straat.

Nu is echter aan de Hema vergunning gegeven voor een nieuw gebouw op de hoek Voldersgracht-Grote Marktstraat (in zijn ingeklemde positie tussen Vlaming-



**Deze foto stelt de gloeilamp voor van de Amelandse vuurtoren. De bol heeft een doorsnee van ongeveer veertig centimeter en staat in het brandpunt van een stelsel prisma's die het licht bundelen. Overdag wordt het geheel afgeschermd door gordijnen, niet zozeer tegen onbescheiden blikken als wel tegen zonnestralen, die door de prisma's convergerend, de lamp zouden doen smelten. Links onder ziet men een gaskous die bij stagnatie in de elektriciteitsvoorziening automatisch op de plaats van de lamp zwenkt en gaat gloeien.**

Foto 3e stuurman F. A. Visser

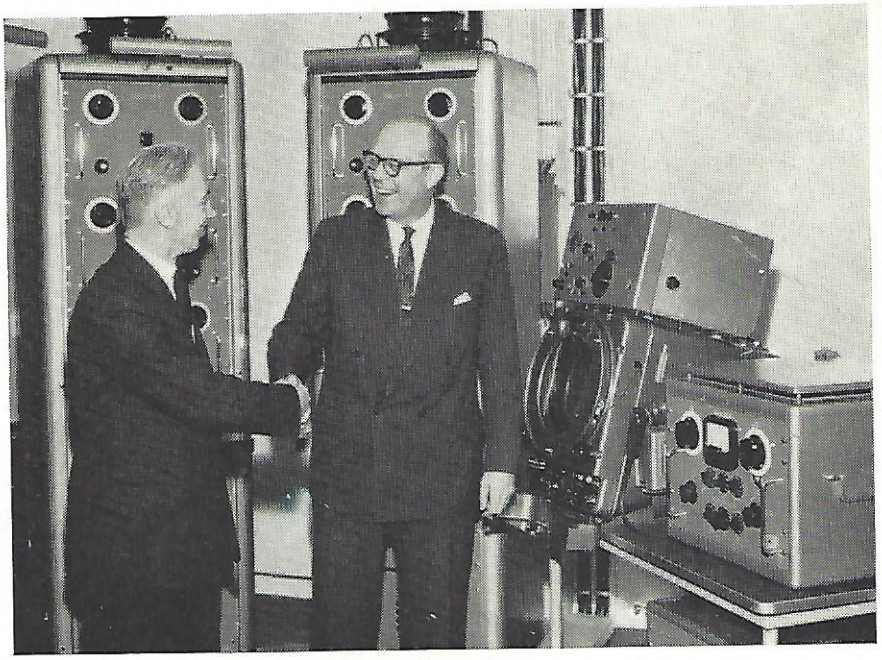
straat en Grote Marktstraat had dit tot het Bijenkorf-concern behorende bedrijf geen enkele uitbreidingsmogelijkheid) en daarmede is waarschijnlijk de verbreding van de Gedempte Gracht ook van de baan. Hier kan eventueel een nieuw winkelcentrum ontstaan nadat dit gedeelte zal zijn gesaneerd.
Ook de nieuwbouw van Vroom & Dreesmann aan de Grote Marktstraat, waarbij de Voldersgracht zal worden overkluisd, komt een stap dichter bij verwezenlijking nu met de bouw begonnen werd. Er schijnt kans te zijn dat op het dak van dit nieuwe gebouw een autoparkeerplaats wordt aangelegd. Omdat ik een groot deel van mijn jeugd in een nu niet meer bestaande straat in dit stadsdeel heb gewoond, weet ik uit eigen herinnering dat men al tijdens de eerste wereldoorlog begon met de sanering. U kunt zich wel indenken dat de mensen die er nu nóg wonen er wel eens graag een eind aan zouden willen zien.

*Volksboot*

Goed nieuws voor de zeilers. Na de Duitse Volkswagen hebben wij een Nederlandse Volksboot, die dan ook in het zeil de initialen VB zal voeren. Dit nieuwe type zeiljacht „Echo" geheten, is een torengetuigd scheepje, dat aan een „Valk" doet denken, doch kleiner is. Het is ontworpen door A. Valentijn, de bekende botenbouwer uit Langeraar (waar het beroep al twee en een halve eeuw in de familie en op dezelfde werf is) en de Leidse zeiler H. R. Troost; de boot is bedoeld voor een groot publiek en kost kant en klaar slechts *f* 1.650,—; wie hem zelf wil bouwen kan voor *f* 1.050, —alle onderdelen thuis krijgen.
De beschieting is van 7 mm hechthout, genageld en gelijmd op mahonie spanten. Ook de rest is in mahonie of desgewenst eiken uitgevoerd. Zeil en fok, samen 10 m2, zijn van Egyptisch katoen. De lengte van het jacht is 480 cm, de breedte 170 cm en de diepgang 70 cm. De vaste kiel weegt 50 kg. Een handige amateur heeft ongeveer tweehonderd uur nodig om de „Echo" zelf te bouwen.
De kuip is ruim genoeg voor twee slaapplaatsen of drie zitplaatsen.

*Oord zonder recreatie*

Nu wij het toch over zeilen hebben, mag ik meteen wel signaleren, dat eerlang het Kaageiland niet meer het exclusieve domein van de zeilers zal zijn. Men is nl. begonnen met het uitvoeren van het plan-Bakhuizen. Dit betekent het bouwen van enige tientallen bungalows aan insteekhavens, vermoedelijk ook de aanleg van een jachthaven en van parkeer- en kampeerplaatsen. Ik kan mij best indenken, dat de inwoners van Kaagdorp graag een graantje willen meepikken van de toenemende stroom toeristen, maar als ze van hun eiland één groot recreatieoord maken, dan zullen de plassen te klein zijn om alle boten te herbergen en dan zal de recreatie in dit oord, dat al overvol begint te raken, ver te zoeken zijn.
Van de water- naar de landsport: van de Kaag naar Zeist. Daar heeft de K.N.V.B. voor *f* 550.000,— een terrein gekocht, dat voorbestemd is een sportcentrum te worden met drie voetbalvelden, een sintelbaan, een sporthal, een roeibaan en een (eenvoudig) hotelrestaurant ten behoeve

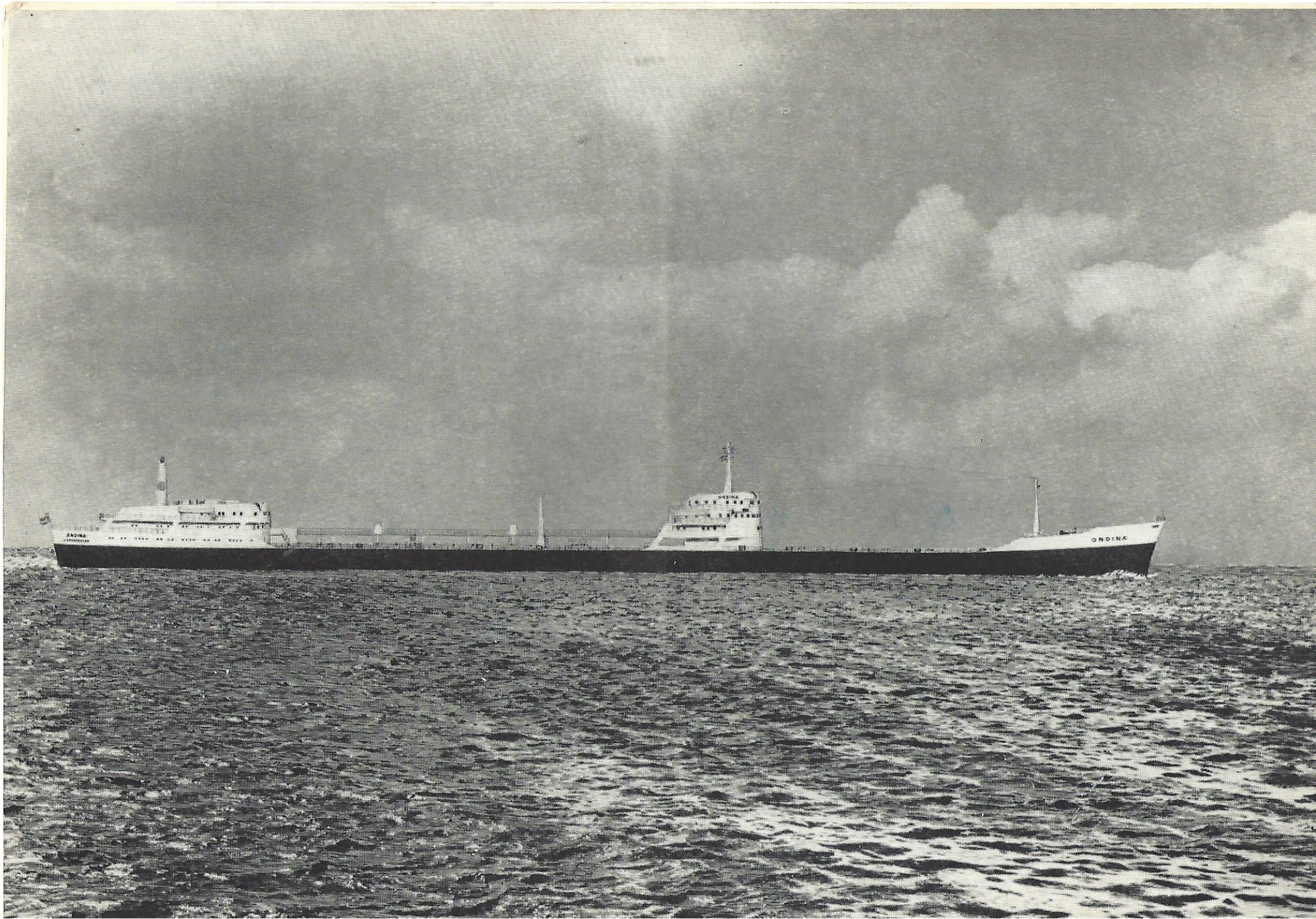


**Op zaterdag 13 februari jl. droeg de heer C. J. Rol, lid van de Raad voor het Nijverheidsonderwijs voor jongens te Rotterdam (rechts op de foto) een „radar-simulator" over aan de directeur van de Gemeentelijke Zeevaartschool te Rotterdam, de heer G. H. van Veen.**

van de bestuursleden. Er is zelfs kans dat een deel van de bondshuishouding naar Zeist verhuist, want de villa aan de Verlengde Tolweg in Den Haag is sinds lang veel te klein en zal, zelfs met de verdieping die er nu op wordt gezet, al gauw weer te klein zijn. Dit sportcentrum ten bate van de gehele Nederlandse sport is bovendien een van de zwaarste pijlen op de boog van de K.N.V.B. in de strijd om de voetbal-toto, die op dit moment nog steeds niet is beslist.
In Amsterdam begint men het uitzichtloze plannen maken moe te worden, althans wat de tunnel-plannen betreft. Het gemeentebestuur heeft nu aan de regering laten weten, dat het met of zonder bijdrage uit Den Haag een IJ-tunnel zal bouwen; dat wil zeggen, dat men het twee jaar geleden begonnen en daarna weer stilgelegde werk, opnieuw zal aanvatten. Bovendien heeft men in de hoofdstad, na een jaar delibereren over allerlei alternatief-voorstellen, besloten om het operagebouw toch maar op het RAI-terrein te zetten. Voorts heeft men een metro-plan in studie genomen.

*Metro-wee*

Over metro gesproken. Van een van mijn collega's vond ik in een Rotterdamse krant de volgende bondige samenvatting van hetgeen daar in de komende zeven jaar gaat gebeuren.
„Wij staan bij de hoek van de Aert van Nesstraat en wij zien het in onze verbeelding langzaam gebeuren. De mannen met hun wit-rode meetlatten komen. De eerste klinker gaat de grond uit. De rails worden weggehaald. De pneumatische hamers trillen op de betonnen vloer onder het wegdek. De damwanden worden geslagen. Het water zoekt zich een weg. De tunneldelen komen.
Zo wordt het nu binnen twee, drie jaar. De Coolsingel is veranderd in een Amsterdamse gracht dwars door Duinrell heen. Een jaar geleden zou iedere lezer al lang op de kalender hebben gekeken of het geen 1 april is. Ook in Rotterdam, waar wij toch wel wat gewend zijn, waar wij niet direct meer opkijken als wij horen: dat gebouw moet weg, hier komt een haven, daar een tunnel — ook in deze stad hadden wij ons toekomstbeeld een jaar eerder zo niet op papier durven zetten. Maar nu, nu mag het. De plannenmakers zijn het er over eens. De boel moet open. Zeven jaar rommel. Dan zijn wij er doorheen. Dan is de Coolsingel weer de Coolsingel. De trams zijn verdwenen. Diep onder de grond suizen de treinstellen heen en weer.
Uw blokjes-loper, die op zijn tochten door de stad niet anders doet dan kijken naar wat anderen doen, zou met zo'n plan niet bij de burgemeester durven aankloppen. „Kijkt U eens, de hele stad moet weer worden opgebroken. Zoveel jaar werk, zoveel miljoenen, dat weg, die singel dempen, daar het verkeer naar toe."
Maar één man heeft het gedaan. Meneer Van Walsum vond het een goed idee. De wethouders, de raad, Den Haag, iedereen vond het een goed idee. De beurt is nu aan de toeschouwers achter kippegaas, de commentaar-makers op het trambalkon, de wachters bij de bushalte of in de rij voor het postzegelloket, om er iets van te vinden.
Zij aarzelen misschien nog als zij denken aan de nabije toekomst, maar zij weten zelf wel dat zij over zeven jaar even trots zullen zijn op „hun" metro als Cheops op zijn pyramiden."


ONDINA
ONDINA

# ONZE Ideeënbus

**Het was dezer dagen 5 jaar geleden dat op onze vloot een ideeënbus werd ingesteld. Dit feit lijkt ons een goede aanleiding om U iets te vertellen over de ervaringen welke tot dusverre met de ideeënbus zijn opgedaan.**

In tal van bedrijven in Nederland heeft de ideeënbus na de oorlog vrij snel ingang gevonden. In sommige bedrijven is de ideeënbus wat men zou kunnen noemen „ingeslagen" en werden gedurende de afgelopen jaren opmerkelijke resultaten geboekt, zowel wat het aantal ontvangen inzendingen als de kwaliteit ervan betreft. Er zijn op het ogenblik in Nederland ongeveer 400 ondernemingen met een ideeënbus. Het gemiddeld aantal inzendingen dat bij deze bedrijven de laatste jaren is binnengekomen, bedraagt ongeveer 20% van de gezamenlijke personeelssterkte. Dit betekent dat gemiddeld 1/5 deel van de bij deze ondernemingen in dienst zijnde personeelsleden van de ideeënbus gebruik heeft gemaakt om hun ideeën in te zenden. Van het totaal aantal ontvangen ideeën blijkt gemiddeld 30% geschikt om praktisch te worden toegepast.

Stellen we nu de resultaten van onze eigen ideeënbus hiertegenover, dan blijkt dat over de jaren 1955 tot en met 1958 het gemiddeld aantal ideeënbusbijdragen in verhouding tot onze personeelssterkte minder dan een ½% per jaar heeft bedragen. De resultaten over 1959 zijn iets gunstiger; het afgelopen jaar werden namelijk 27 inzendingen met in totaal 32 ideeën ontvangen. Van deze 32 ideeën kwamen er naar het oordeel van de Ideeënbuscommissie in Londen 6 voor een beloning in aanmerking.

Alhoewel de vooruitgang in 1959 ten opzichte van de voorgaande jaren verheugend is, zult U het met ons eens zijn dat onze resultaten toch aanmerkelijk ten achter blijven bij de gemiddelde Nederlandse walonderneming met een ideeënbus.

Wij vragen ons af wat daarvan de oorzaken zijn.

Wij beseffen dat een bedrijf als het onze door zijn speciale structuur geheel verschilt van een onderneming aan de wal. Het directe en persoonlijke contact met de inzenders van ideeën is bij ons uiteraard wat moeilijker dan bij een walbedrijf. Desondanks zijn wij ervan overtuigd dat onze ideeënbus tot groter bloei kan worden gebracht. Dit kan echter alleen als een ieder van hoog tot laag van het nut van de ideeënbus overtuigd is en bereid er zijn volle medewerking aan te geven.

Elk bedrijf kent zijn onvolmaaktheden; onze onderneming maakt hierop geen uitzondering. De ideeënbus nu beoogt de kritische instelling ten opzichte van die onvolmaaktheden te bevorderen en de mogelijkheid te bieden tot het uitoefenen van opbouwende kritiek, waarmede uiteindelijk het gehele bedrijf gebaat is. De detailkennis welke een ieder zich van een bepaalde sector van het bedrijf heeft verworven, is hierbij van grote waarde. Het lijkt ons goed hierop nog eens de aandacht te vestigen.

Wij geloven te kunnen zeggen dat de procedure welke thans wordt gevolgd bij de behandeling van Nederlandse ideeënbusinzendingen een prompte en objectieve behandeling van elk idee garandeert.

De thans op ons kantoor met de behandeling van de ideeënbus belaste sectie stelt zich tot taak aan elke inzending grote zorg te besteden. Alle aandacht ontvangen ook de opmerkingen en dergelijke, welke ons tot dusverre op de vlootstafcursus over de ideeënbus hebben bereikt.

In ons streven om de ideeënbus bij officieren en bemanningsleden meer ingang te doen vinden, willen wij in dit blad regelmatig Uw aandacht voor de ideeënbus vragen. Wij stellen ons daarbij voor U van tijd tot tijd over de behaalde resultaten in te lichten en een verantwoording te geven van de Nederlandse inzendingen welke voor een beloning in aanmerking zijn gekomen. Indien wij op Uw steun en medewerking aan de ideeënbus mogen rekenen, kan dit wellicht in de toekomst tot een vaste rubriek in dit blad uitgroeien.

Binnenkort hopen wij U o.m. een verslag te geven van de 6 Nederlandse ideeën welke in 1959 zijn beloond en ook de manier waarop Uw inzendingen worden behandeld, nog eens onder de loep te nemen.

Uw reacties op dit inleidende artikel zijn intussen hartelijk welkom.

„U zult moeten toegeven dat er aan uw afzuigsysteem wel iets verbeterd kan worden".

**„Artist Impression" van het ca 48.000 ton metende s.t.s. „Ondina" dat o.o.v. in april 1961 in de vaart komt.**

Overgenomen uit het september/oktober 1959-nummer van „Personeelsbeleid", uitgave van het Nederlands Instituut voor Efficiency (NIVE) te Den Haag.

# ZESTIG JAAR SCHEEPSRADIO

Deze maand is het zestig jaar geleden, dat voor het eerst een met radio uitgerust koopvaardijschip zee koos. Het was de „Kaiser Wilhelm der Grosse" van de Norddeutscher Lloyd. De nog primitieve zend/ontvang-installatie voldeed uitstekend en hoewel er weinig stations waren om mee te werken, bleek al spoedig welke enorme voordelen er aan zo'n scheepsradio verbonden waren.

Ongeveer in diezelfde tijd werd het Borkum lichtschip met een Marconi-installatie uitgerust. De telegrafist ontving in de tweede helft van 1900 reeds meer dan 580 telegrammen van passerende schepen. Toen een zware storm het lichtschip van z'n ankers sloeg, zond men een radiobericht om hulp uit. De bemanning, die anders zeker verdronken zou zijn, werd gered. De kranten verschenen met grote koppen: „lichtschip in storm op zee spreekt met de kust!"

Tegenwoordig verbaast niemand er zich meer over dat de bemanning van een schip, op enkele duizenden mijlen van het vaderland verwijderd, dagelijks via het radiostation contact kan maken met de wal.

Toch is het nog maar zestig jaar geleden dat een schip, wanneer het eenmaal aan de horizon verdwenen was, een wereld van absolute stilte binnenvoer. In enkele gevallen praaide men onderweg een thuisvaarder, maar meestal werden duizenden mijlen afgelegd zonder één tegen- of meeligger te ontmoeten. Schepen brandden uit of vergingen tijdens een storm met man en muis waar men in de thuishaven nooit iets van vernam. Middelen om in geval van nood de aandacht van de buitenwereld te trekken waren er niet.

Toen men er aan de wal reeds lang in geslaagd was om via kabels geweldige afstanden te overbruggen, was de scheepvaart nog altijd op zichtbare en hoorbare signalen aangewezen.

Het was de geniale Italiaan Marconi, die dit eeuwenlange gedwongen zwijgen van de zeeman doorbrak. Hij ontdekte de mogelijkheid om door middel van elektro-magnetische golven berichten over te brengen. Op 11 en 18 mei 1897 kwamen bij het kanaal van Bristol de eerste draadloze verbindingen tot stand. Op de plaats waar deze berichten werden gewisseld staat thans een gedenkteken met de volgende woorden:

1897 1947

Near this spot
the first radio messages
were exchanged across water
by
GUGLIELMO MARCONI
and
GEORGE KEMP
between Lavernock and Flat Holm, May 11;
Lavernock and Brean Down, May 18, 1897.
Erected by the Rotary Club of Cardiff, 1947.

Marconi deed zijn uitvinding in een tijd, dat er zich op het gebied van de wetenschap en de techniek een grote omwenteling voltrok. Door de auto, de vliegmachine, de telefoon en niet in het minst door de radio zelf, werden eeuwenoude verhoudingen van tijd en ruimte ingrijpend gewijzigd.

De eerste ontwikkelingsperiode van de „draadloze" waren jaren van harde en intens toegewijde arbeid. Ondanks veel kritiek en tegenslagen bleven de pioniers in de toekomst geloven die voor de radio was weggelegd.

En met welk een groot succes werden hun onvermoeide pogingen bekroond! Binnen enkele decennia is de radio doorgedrongen in bijna alle sectoren van het leven. We vinden de principes, die Marconi voor het eerst toepaste terug in onze moderne communicatie- en navigatie-apparatuur. Wat de scheepvaart betreft: de uitvinder zag als belangrijkste aspect van de radio de enorm toegenomen veiligheid van de zeevarenden en hun schepen. Het is dan ook de primaire functie van het scheepsradiostation om in tijden van nood hulp aan de buitenwereld te vragen. Maar ook door de talloze andere diensten die het de opvarenden verleent, is het station zijn plaats aan boord ten volle waard.

Het is niet overdreven om de betekenis van de scheepsradio op één lijn te stellen met die van het stoomschip. Beiden hebben de wereld van de scheepvaart volkomen veranderd.

**De eerste radiostations**

Nadat op de „Kaiser Wilhelm der Grosse" het nut van een scheepsradio duidelijk was aangetoond, werden steeds meer schepen met een zend/ontvanger uitgerust. Het voorbeeld van dit Duitse passagiersschip werd spoedig nagevolgd door de Belgische kanaalboot „Princesse Clementine" en het Engelse koopvaardijschip „Lake Champlain".

Op 20 juli 1904 werd op de „Noordam" van de N.A.S.M. een Marconi installatie geplaatst. Het station werd geëxploiteerd door de Compagnie de Telegraphie Sans Fils te Brussel, een dochteronderneming van de Marconi Company te Londen. De telegrafist mocht alleen met stations werken die eveneens van Marconi apparatuur waren voorzien.

Nederland behoorde tot de eerste landen van Europa waar een rijkskuststation voor openbaar verkeer met schepen op zee werd opgericht. Op 19 december 1904 werd het kuststation Scheveningenradio officieel in gebruik genomen. De roepletters SCH werden geseind als . . . — — — —, een opvallend signaal. Erg druk in de aether was het in de begintijd niet. De dienstdoende telegrafist moest soms uren wachten voor hij een morseteken hoorde. Wanneer SCH een schip van de H.A.L. aanriep zweeg het scheepsstation in alle talen omdat Scheveningenradio niet door de Marconi Company werd geëxploiteerd.

De rust in de aether viel enigszins te vergelijken met de landelijkheid van Neerlands wegen in de tijd van het eerste automobiel. Evenals men vandaag door het grote aantal auto's met tal van verkeerstechnische problemen zit, bezorgen thans de overbezette scheepsfrequentiebanden de autoriteiten vele hoofdbrekens.

Het aantal Nederlandse scheepsstations nam geleidelijk toe. In 1908 waren ook de H.A.L. schepen „Nieuw Amsterdam", „Rijndam", „Statendam" en „Potsdam" en nog vier schepen van de Batavierlijn met radio-installaties uitgerust. Maar de grote toename van stations kwam in 1910 toen de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, de Stoomvaart Mij. „Nederland" en de Koninklijke Hollandsche Lloyd contracten afsloten voor hun voornaamste passagiersschepen.

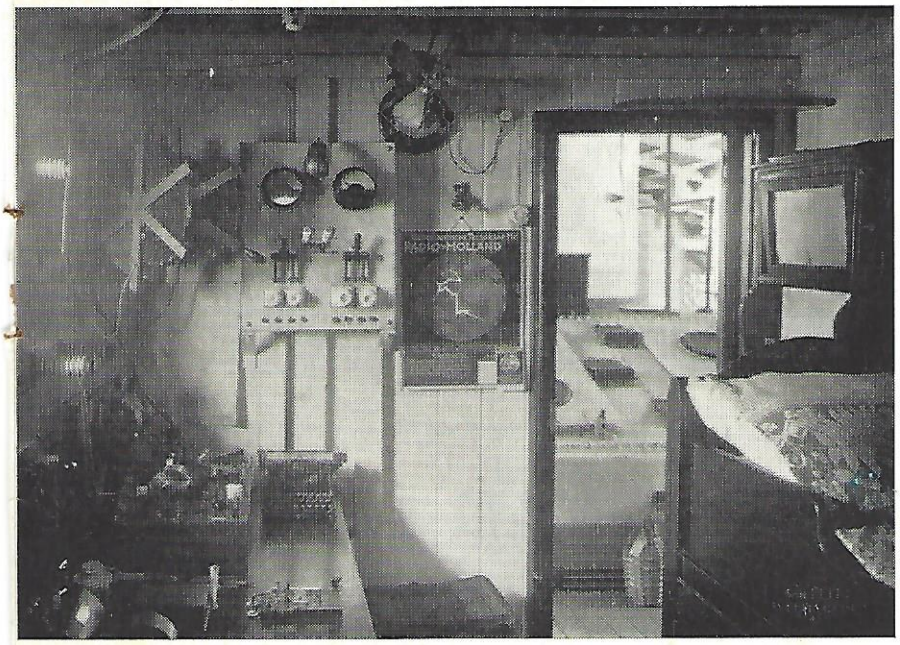
**Pioniers onder scheepstelegrafisten en hun apparatuur**

De eerste scheepstelegrafisten waren Engelsen, Belgen of Duitsers.

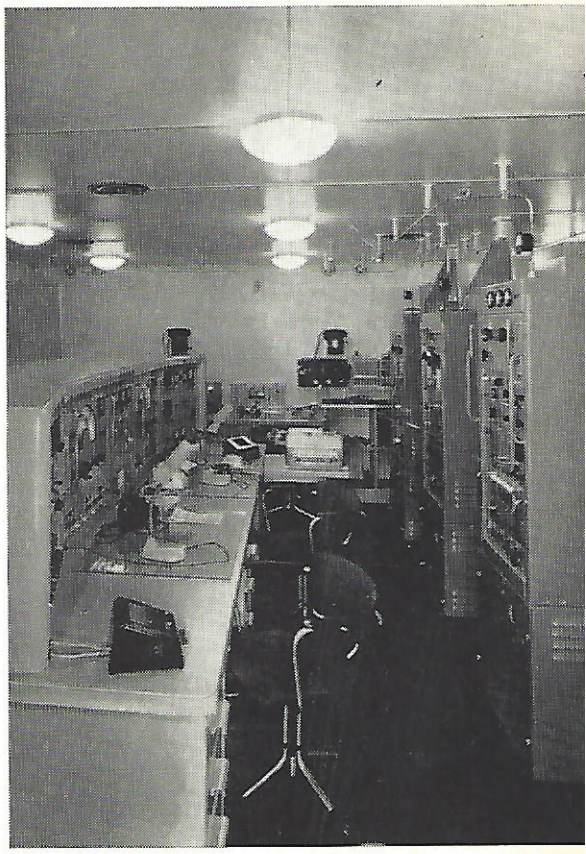
De Nederlandse volgelingen van Marconi kwamen uit de kringen van de rijkstelegraafdienst en de genietroepen. De gages waren nog lager dan het rijk gewoon was aan z'n telegrafisten uit te betalen, hetgeen dus wel voor zichzelf spreekt.

Bij de aanwerving kwamen er nog al eens moeilijkheden voor. De heren van de Marconi Company gaven toe dat de gages niet hoog waren maar, zo zeiden ze: „A wireless-operator ought to have means of his own!" en daar moest men het maar mee doen.

Hoe zag de radiohut en de apparatuur waarmee deze pioniers moesten werken er nu eigenlijk uit? Bij de bouw van de schepen had men natuurlijk geen rekening gehouden met een radiostation. Er verrezen dan ook in de buurt van de



Een radiostation — tevens slaapplaats van de telegrafist — in 1925.



1959 — Een gedeelte van het radiostation aan boord van het H.A.L. vlaggeschip „Rotterdam"

(foto's Radio-Holland N.V.)

brug de meest wonderlijke bouwsels van wel zeer minimale afmetingen. De ruimte die we tegenwoordig een flinke gangkast zouden noemen, was tevens zit- en slaaphut van de telegrafist.

De allereerste ontvanger droeg de naam koherer en bestond uit een glazen buis waarin tussen twee platina-zilveren pluggen zich wat zilvervijlsel bevond. Door invloed van de elektro-magnetische stromen trokken de zilverdeeltjes elkaar aan en stelden een relais in werking. Dit relais was verbonden met een naald die volgens het morse-systeem berichten op een papieren strook registreerde. Het was niet altijd even gemakkelijk om zo'n bericht te decoderen daar door een geringe storing de tekens reeds sterk verminkt over kwamen. Korte tijd later volgden de magnetische detector ontvangers die beter afgestemd konden worden en waarbij de morsetekens met een hoofdtelefoon werden opgenomen. De Amerikanen gebruikten z.g. elektrolytische ontvangers.

De zenders waren nog uiterst primitief van constructie. Ze bestonden uit een krachtbron, een grote inductieklos, enkele leidschefles condensators, enige windingen van koperdraad als variometer een seinsleutel en een vonkenbaan. De overspringende vonken bezorgden de telegrafist al spoedig de bijnaam „sparks".

Een Engelse telegrafist beschrijft hoe tijdens een reis alle leidschefles condensatoren braken. Hij had er geen in reserve, maar met jampotten aan beide zijden bedekt door zilverpapier, werkte z'n zender prima!

De seinsleutel was voorzien van enorme contacten ter onderbreking van de stroom. Met de beste wil van de wereld kon men er niet meer dan 10 woorden per minuut mee halen. En zelfs bij deze langzame snelheid raakten de telegrafisten spoedig vermoeid. Het ding werkte nl. als een soort pomp. Probeerde een enthousiaste telegrafist de snelheid iets op te voeren, dan weigerde de sleutel prompt alle verdere diensten.

Bij de radiohut stonden meestal wel een aantal passagiers naar het geheimzinnige apparaat te kijken. Vooral het lawaai van de overspringende vonken maakte grote indruk. Het was een wonder dat met deze installatie schepen op wel 100 mijl afstand bereikt konden worden.

Ondernemende telegrafisten maakten van de gelegenheid gebruik om de passagiers over te halen eens een telegram naar de wal te sturen. Veel belangstelling was daar meestal niet voor, het was toch allemaal maar boerenbedrog zei men.

Een achturige wachtindeling bestond niet. De telegrafist zat op wacht zolang de dienst dat vereiste. Wanneer een schip buiten bereik van een kuststation was, moest geprobeerd worden verbinding met een ander scheepsstation te krijgen. Soms lukte dit inderdaad. Men zette dan na de scheepsberichten de correspondentie nog een poosje voort. Er werden enkele sterke walverhalen uitgewisseld en wanneer het een meeligger betrof werd er een duchtig potje schaak gespeeld.

Voorschriften die dit soort contact verboden bestonden niet. Het beroep van scheepsradiotelegrafist had ook minder aantrekkelijke kanten. Er zijn voorbeelden van gezagvoerders die het tegendeel van „radio minded" waren. Veel kapteins vonden het in die tijd onzin om „terwille van een paar berichten een extra passagier aan boord mee te nemen". Het laat zich aanzien dat de telegrafist op die schepen in een moeilijke positie verkeerde.

**De scheepsradio bewijst z'n nut**

De geweldige betekenis van de radio als middel om mensenlevens op zee te redden werd de wereld voor het eerst duidelijk tijdens de ramp met het Engelse schip „Republic" en de Italiaan „Florida" in 1909. De schepen kwamen in dichte mist voor de Amerikaanse kust met elkaar in aanvaring. Een urenlange enerverende berichtenwisseling met scheeps- en kuststations resulteerde in de redding van 1700 opvarenden.

Maar ook in minder belangrijke gevallen verleende de scheepsradio goede diensten. Vlak voor het vertrek van de „Olympic" in 1911 had een zakenman uit Philadelphia, een zekere Mr. Burpee, een ongelukje met z'n bril. Een groot warenhuis in New York kreeg de opdracht het voorwerp te repareren maar helaas, de „Olympic" vertrok zonder dat Burpee zijn eigendom terug kreeg. In een telegram verzocht hij de bril later op te sturen naar Londen. Korte tijd later kreeg hij bericht dat deze per vliegtuig aan boord zou wor-

den afgeleverd. En inderdaad, enige tijd later liet de piloot van het vliegtuig de goed verpakte bril op het dek van de „Olympic" vallen. De Amerikanen wisten dus toen ook al wat reclamestunts waren!
Een ander, belangrijker aspect van de scheepsradio was de mogelijkheid om bij ziekte van een bemanningslid de hulp van een dokter aan boord van een passagiersschip dat in de nabijheid voer, in te roepen. Later zou voor dit doel een speciale radio medische dienst worden opgericht.

Voor het gilde der misdadigers echter was de scheepsradio een slecht ding. Er zijn aan het eind van de vorige eeuw enkele sensationele ontsnappingen per schip bekend. Door de radio werd de sterke arm van de justitie onbeperkt verlengd en menig misdadiger ontliep zijn gerechte straf niet.

**De periode van 1910 tot 1920**

De ramp met de „Titanic" onderstreepte nog eens extra de noodzaak om de scheepsradiodienst internationaal te regelen. In 1912 werd te Londen een radiotelegraaf conferentie gehouden waarbij de onvolledige bepalingen van het verdrag van Berlijn in 1906 werden herzien. De V.S. kwamen datzelfde jaar met een voorschrift dat alle schepen met meer dan 50 passagiers aan boord twee telegrafisten moesten hebben. Dit betekende o.a. een dubbele bezetting van de H.A.L. schepen en die der Koninklijke West Indische Mail waarvan sommigen ook New York aandeden.

In de periode 1914-'18 hadden de telegrafisten strikte orders uitsluitend in bijzondere gevallen hun zenders te gebruiken. Soms had de kapitein een schakelaar in z'n hut om de zender zonodig direct uit te schakelen.
In december 1916 werd op initiatief van een aantal rederijen de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij Radio Holland N.V. opgericht. De Belgische firma die tot dan de Nederlandse scheepsstations had geëxploiteerd droeg o.a. van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona", de „J. B. Aug. Kessler", „Artemis", „Hermes" en „Selene" over. Bij de overname van de stations waren verder betrokken de tankers „Juno", „Lara" en „Iris" van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij.

De „Artemis", bruto tonnage 3809 ton, was de eerste „La Corona"-tanker met een radio-installatie.

**Verdere ontwikkelingen**

Reeds in 1904 experimenteerde de Amerikaan J. A. Flemming met een twee-elektroden radiobuis. In 1913 ontwikkelde Lee de Forest de drie-elektrodenbuis. Na de tweede wereldoorlog kwamen verschillende apparaten in gebruik die door de toepassing van deze uitvindingen een omwenteling betekenden in de toenmalige radiowereld.

In de ontvangers werden de radiobuizen eerst toegepast als versterker en later als generator waardoor de z.g. „rechtuit" ontvanger met luidspreker ontstond. In 1920 deed de omroepontvanger z'n intrede aan boord. In diezelfde tijd ontwikkelde men uit de gemoderniseerde ontvanger een zeer bruikbare richtingzoeker. Het systeem van radiopeilingen was reeds in 1907 bekend, toen men gebruik maakte van kristal ontvangers. Het nut van de radiopeiler werd in

**Sloepzender beproefd en in orde bevonden . . .**
Overgenomen uit PD RH

de eerste wereldoorlog bij de slag van Doggersbank bewezen.

Door de radiobuis kon dit eerste elektronische hulpmiddel voor de navigatie in ruimere mate aan boord van schepen worden toegepast.

De eerste scheepszenders werkten op golflengten van 150 tot 300 meter waarmee afstanden tot 100 mijl konden worden overbrugd. Marconi deed in 1901 al proeven op hogere golflengten. Tussen Poldhu in Cornwall en St. John op New Foundland kwamen in dat jaar de eerste trans-atlantische verbindingen tot stand. Later werden de hogere golflengten van 2000 tot 8000 meter ook aan boord gebruikt waarmee de zender een reikwijdte kreeg van ca 3000 mijl. Pas toen de zenders met radiobuizen meer in gebruik kwamen, kon men overschakelen op het z.g. kortegolf-verkeer. In Nederland werden de eerste kortegolf-proeven genomen met de „Slamat" die op haar reis naar Nederlands Indië dagelijks testverbindingen had in de 24-meterband. Een jaar later werden de proeven op grote schaal herhaald met de „P. C. Hooft" en de „Simon Bolivar".

Op 3 juni 1927 kon Scheveningenradio de kortegolfdienst officieel openen, al was er aanvankelijk slechts verbinding met drie deelnemende schepen gedurende enkele uren per dag.

Het toenemende radioverkeer maakte het noodzakelijk dat er een internationale regeling kwam om een efficiënt gebruik van de scheepsstations zeker te stellen en vooral ook omdat verschillende landen reeds doeltreffende regelingen bezaten. Op de Safety of Life at Sea conference van 1929 werd niet alleen besloten dat alle zeegaande schepen boven de 1600 bruto registerton van een scheepstelegrafie-installatie moesten zijn voorzien, tevens werden de luisterwacht uren geregeld. Hiermee deed het automatische alarmtoestel zijn intrede aan boord.

Toen Nederland in 1933 pas de internationale eisen ratificeerde, waren nagenoeg alle schepen van een telegrafie-installatie voorzien omdat de schepen aan de in het buitenland geldende eisen moesten voldoen.

In het begin van de dertiger jaren deed ook het tweede elektronische hulpmiddel voor de navigatie, het echolood, zijn intrede bij de Nederlandse koopvaardij. Het waren de z.g. „vonkers" waarbij met een oplichtend lampje de diepte op de schaal afleesbaar was.

Radio-telefoniezenders kwamen reeds met de eerste buiszenders in 1920 op de markt. Aan boord vond dit communicatiemiddel pas veel later toepassing. In 1932 voerde Scheveningenradio in de 123-meterband het eerste proefgesprek met de „Columbia" van de K.N.S.M. en de „Prinses Juliana" van de Stoomvaart Mij. „Zeeland". Uit die tijd dateren ook de eerste radiotelefonische verbindingen met visserijschepen waar toen nog een telegrafist aan boord was.

Een belangrijke toepassing van de radio kreeg sinds 1932 vaste vorm toen Scheveningenradio in samenwerking met het Rode Kruis-ziekenhuis in Den Haag een radiomedische adviesdienst instelde, waarvan de zeeman op alle wereldzeeën gebruik kon maken.

Op 20 juli 1937, toen de radio over de gehele wereld zijn bestaansrecht ruimschoots had bewezen, stierf de promotor

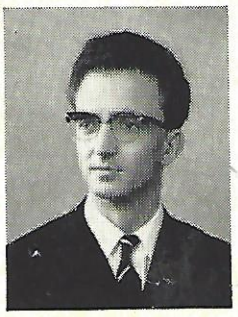
**'k wou graag een telegrammetje aan Artis sturen!**
Overgenomen uit PD RH

# Onze Jubilarissen

C. Vessies
2e stuurman
1950 - 19-3 - 1960

A. de Jong
3e werktuigkundige
1950 - 16-3 - 1960

J. Polet
3e werktuigkundige
1950 - 27-3 - 1960



J. J. Peeters
chef-hofmeester
1950-14-3-1960

van dit fantastische communicatiemiddel. Het duurde nog tot eind 1959 voordat Marconi in Italië een eerbewijs kreeg in de vorm van een 50 meter hoge obelisk die door zijn weduwe in aanwezigheid van de Italiaanse president en een aantal ministers, te Rome werd onthuld.

**De jongste radio-geschiedenis**

De tweede wereldoorlog gaf de stoot tot de toepassing van belangrijke elektronische navigatie-hulpmiddelen zoals de systemen Loran en Decca en de scheepsradar waarmee steeds meer schepen worden uitgerust tot de binnenvaart toe.

Richtingzoekers en echoloden worden thans op de kleinste zeegaande schepen als navigatiemiddel gebruikt.

Op het gebied van de radio-communicatie neemt vooral de telefonie in sterke mate toe. In steeds meer scheepsstations van de grote vaart verschijnen telefoniezenders en ook op kleinere schepen zoals de kustvisserij worden gemakkelijk te bedienen radiotelefoons gemonteerd. De groei van de radiotelefonie blijkt o.a. uit het aantal telefoniegesprekken waarvan alleen Scheveningenradio per jaar meer dan 18.000 gesprekken afhandelt. Een bijzondere vorm van de radiotelefonie is het VHF-verkeer voor navigatie doeleinden. De mobilofoons op de brug stellen de gezagvoerders, stuurlieden en loodsen in staat om rechtstreeks contact op te nemen met diegene waarmee communicatie op dat moment nodig is. Een groot voordeel van de scheepsmobilofoon is wel de mogelijkheid om binnen de territoriale wateren in vaarwegen en havens een zend/ontvanginstallatie ter beschikking te hebben.

Zestig jaar geleden was het verzenden van een radiobericht over een afstand van 100 mijl een wonder. Vandaag kan elk schip, waar het zich ook bevindt verbinding maken met alle delen van de wereld. Zestig jaar geleden verdween een schip wanneer het eenmaal uit zicht was in een onbekend gebied. Wat had het voor de boeg? Zware stormen, typhoons of ijsbergen? Alleen het goede zeemanschap van de gezagvoerder en diens „zesde zintuig" konden een schip voor een ramp behoeden. Kwam men onderweg in nood te verkeren dan waren er geen middelen om assistentie te vragen. Het is nuttig ons deze historische situatie nog eens in te denken om daardoor des te meer de kostbare erfenis die Marconi en zijn medewerkers ons heeft nagelaten te kunnen waarderen.

Vandaag kan de zeeman met behulp van navigatie- en weerberichten door tijdseinen, richtingzoeker, echolood en radar zijn schip met maximale veiligheid naar de haven van bestemming brengen. Ook in sociaal opzicht draagt de radio er toe bij om door middel van telefoongesprekken, telegrammen en de radiosurprisedienst de banden met thuis aan te houden.

Marconi heeft met zijn uitvinding de wereld een grote dienst bewezen.

Het is dit principe van dienstverlening dat de Nederlandse telegrafisten in de afgelopen jaren steeds hebben nagestreefd en waarop de scheepsradiodienst ook in de toekomst gebaseerd zal zijn.

Radio-Holland N.V.

## VLOOTPERSONEEL

### PERSONALIA

**(gedurende de periode 15-1-'60—15-2-'60)**

**Gehuwd:**

28-1-'60: M. de Niet, 5e wtk., met mej. N. Schellinger;
29-1-'60: J. H. Fraikin, 3e wtk., met mej. E. J. Traeger;
6-2-'60: F. Dane, 5e wtk., met mej. W. Märckelbach;
13-2-'60: A. Stolk, 3e stm., met mej. C. W. G. van Oort;
19-2-'60: C. H. de Koning, 5e wtk, met mej. M. de Jong.

**Geboren:**

14-10-'59: Henk Bart, zoon van B. H. Cornelisse, 5e wtk. en mevr. C. M. Cornelisse-Beunk;
12-1-'60: Petronella Elisabeth Maria, dochter van A. P. J. Ham, 3e stm., en mevr. H. L. Ham-Kokshoorn;
18-1-'60: Elisabeth, dochter van J. van Duuren, 3e wtk., en mevr. G. M. van Duuren-Hamerslag;
20-1-'60: Monique Chérie, dochter van N. Apeldoorn, 5e wtk., en mevr. E. Apeldoorn-Ihrig;
1-2-'60: Ingrid, dochter van M. W. D. Meijer, 5e wtk., en mevr. E. A. Meijer-Ziemer;
5-2-'60: Antonie Willem, zoon van E. van de Pol, 2e stm., en mevr. E. van de Pol-van Dijck;
9-2-'60: Robert Pieter, zoon van S. Straub, 4e wtk., en mevr. E. Straub-van den Hoogenband.

### MUTATIES

**Met verlof:**

Gezagv.: A. Westerduin;
1e stl.: N. H. v. d. Heiden, J. Bron, A. Tijsma;
2e stl.: P. Buisman, J. W. Sterringa, J. P. de Kat Angelino;
3e stl.: C. C. Bicker, M. J. Honsbeek, F. W. van Oerle;
4e stm.: N. Venendaal;
Hfd. wtk.: P. J. Smit, P. J. B. de Doelder, J. Zaaijer;
2e wtk.: M. C. Verschuren;
3e wtk.: L. F. Veldhuis; G. W. van Essen;
4e wtk.: K. J. Faasse, J. van der Werff, F. M. M. W. de Lugt;
5e wtk.: W. H. G. Groos, J. B. de Groot, L. H. Klippel, C. H. J. van Dijk, C. H. de Koning, C. P. de Waard, H. W. R. van Deutekom, C. G. Pusch, H. M. Reine, H. J. van Santen, J. B. Verveer, J. J. Neinhuis, P. R. Bender;
ll. wtk.: A. Ekkebus.

**In Nederland gearriveerd:**

| | |
|---|---|
| bootslieden: | A. Heijdens, C. de Vet; |
| timmerman: | D. C. Rietkerk; |
| voorman: | W. Bakelaar; |
| pomplieden: | G. P. I. B. Spruit, P. van Oosten; |
| chef hofmeesters: | K. Doelman, Sj. v. Kooy, C. v. Rooyen; |
| chef koks: | J. G. Nijman, B. v. Bennekum, H. J. L. Jansson. |

**Behaalde diploma's:**

| | |
|---|---|
| 1e stm. G.H.V.: | 2e stm.: E. van de Pol; |
| 1e stm. G.H.V. (Th.): | 2e stm.: H. H. Hacken; |
| 2e stm. G.H.V. (Th.): | 3e stm.: A. C. Weide; |
| 3e stm. G.H.V.: | ll. stm.: H. Looman; |
| „B": | 3e wtk.: C. L. H. Stocking Korzen; |
| „B" (Th.): | 3e wtk. A. de Jong; |
| „A" en „B"-(Th.): | 5e wtk.: W. H. H. Niggebruge, P. van der Hoeven, C. H. H. Wisse; |
| „A": | 5e wtk: A. van Hoeke, W. C. van der Pluym, J. Wielart, J. P. Hendrikse, J. P. Botman; |
| Voorl. Dipl.: | ll. wtk.: H. H. Knaap, J. A. Elemans. |

**Gepromoveerd tot:**

| | |
|---|---|
| bootsman: | C. den Daas; |
| 1e pompman/bankwerker: | A. H. Jansen, J. I. van Iwaarden, A. de Ligt; |
| 2e pompman/bankwerker: | T. Hagedoorn; |
| bankwerker: | Th. Conè, C. H. van Es, J. C. Kayser, A. Kwaytaal, A. B. Lammersma, E. T. J. de Rijk, A. A. v. d. Sluis, W. A. M. v. Venrooy, J. v. Esseveld; |
| chef-hofmeester: | J. Batelaan; |
| chef kok: | M. L. v. d. Graaf. |

**In dienst getreden:**

| | |
|---|---|
| 4e stm.: | J. H. F. Franken; |
| ll. wtk.: | J. A. de Groot, A. J. Frederiks; |
| bootsman: | C. L. Zewald; |
| bankwerkers: | K. D. J. Hoogerwerf en A. J. J. Vermeulen; |
| chef-hofmeester: | F. Jimmink; |
| chef kok: | H. M. v. d. Nieuwboer. |

**De dienst verlaten:**

| | |
|---|---|
| 3e stm.: | W. B. Pronk van Hoogeveen; |
| 3e wtk.: | F. de Bouvé, H. Slob, C. F. de Jong, F. van den Berg; |
| 5e wtk.: | R. Zijp, H. M. Marsman, J. Boerstoel. |
| bootsman: | A. v. d. Meer; |
| timmerman: | L. Neve; |
| chef kok: | J. C. A. Monkel. |

**Aangesteld tot:**

| | |
|---|---|
| 4e stm.: | H. Looman; |
| 5e wtk.: | H. H. Knaap, J. A. Elemans. |

## TEWERKSTELLINGEN

**m.s. Abida:** 5e wtk: J. P. Hendrikse.
**s.t.s. Arca:** 3e wtk.: W. M. de Klein.
**s.t.s. Atys:** Gezagv.: J. Kwaadgras; 4e wtk.: W. C. H. M. de Kok; 4e wtk.: H. J. Balk; ll. wtk.: J. A. de Groot; ll. wtk.: A. J. Frederiks; bootsman: S. Visser; voorman: W. P. Visser; 1e pompman/bankwerker: J. I. van Iwaarden; 2e pompman/bankwerker: P. M. A. Bierman; bankwerkers: E. G. Bakker en J. van Esseveld; chef hofmeester: G. A. Haasbroek; chef kok: J. Maan.
**m.s. Ceronia:** Gezagv.: L. van Leeuwen; 4e stm.: F. X. C. van Collenburg.
**m.s. Cistula:** 2e stm.: J. W. L. Becker.
**m.s. Cleodora:** 3e stm.: R. A. M. van Hooijdonk.
**m.s. Diloma:** Gezagv.: P. A. Kooloos; 1e stm.: W. Haeck; 2e stm.: J. Piest; 3e stm.: A. G. de Grooth; 4e stm.: J. Verwoerd; Hfd. wtk.: P. Roeleveld; 2e wtk.: J. J. de Jonge; 3e wtk.: J. Heijmans; 4e wtk.: C. L. van der Wekken; 5e wtk.: J. Wielart; 5e wtk.: W. C. van der Pluym; 5e wtk.: J. Pap; 5e wtk.: A. L. Bakker.
**s.t.s. Kabylia:** 3e stm.: J. Audier.
**s.t.s. Kalinga:** Gezagv.: A. Verkerk; 1e stm.: J. D. Sparling; 4e stm.: J. J. A. van de Vusse; 3e wtk.: A. de Jong; 4e wtk.: A. H. Verbeek; 4e wtk.: K. E. Kuiper; 5e wtk.: P. van der Hoeven; 5e wtk.: H. N. Berg; bootsman: C. v. d. Hoeven; voorman: W. F. Flink; 1e pompman/bankwerker: A. de Ligt; chef hofmeester: D. Veltman; chef kok: P. Buuron.
**s.t.s. Kelletia:** timmerman: C. v. d. Velden; pompman: J. Westerhoff; chef kok: W. F. H. van der Moezel.
**s.t.s. Kellia:** 2e stm.: P. A. H. M. Verreyt.
**s.t.s. Kermia:** 1e stm.: H. A. Muis; 5e wtk.: J. P. Bes.
**s.t.s. Kopionella:** bootsman: C. den Daas; timmerman: H. Verhoeven.
**t.e.s. Koratia:** ll. wtk.: E. Hoogvorst; chef kok: Jac. Westerhoff.
**t.e.s. Korenia:** chef hofmeester: J. Batelaan.
**s.t.s. Korovina:** 5e wtk.: J. S. R. Mulder; timmerman: D. Franken.
**s.t.s. Krebsia:** chef hofmeester: P. de Kluyver; chef kok: J. C. Hensen.
**s.t.s. Kylix:** voorman: M. Brons.
**m.s. Neverita:** Gezagv.: L. Polderman; 2e stm. (als wnd. 1e stm.): J. van Beele; 2e stm.: S. Noordenbos; 3e stm.: H. Midderham; 4e stm.: A. L. A. M. Wilmering; Hfd. wtk.: Z. Hoek; 2e wtk.: P. H. A. de Jong; 3e wtk.: J. F. van den Bogaard; 4e wtk.: S. Rinkema; 5e wtk.: H. van Rossum; 5e wtk.: L. J. P. Smit; 5e wtk.: T. E. Leeuwangh; 5e wtk.: J. Blok.
**s.t.s. Philidora:** 2e wtk.: W. Beets.
**s.t.s. Philippia:** Gezagv.: J. W. G. van der Horst; Hfd. wtk.: P. S. Douglas.
**s.s. Saroena:** 1e stm: J. I. Boer; ll. wtk.: R. A. van Egmond.
**m.s. Sukamandi:** 3e stm: P. Snel; 3e stm.: L. Becker; 2e wtk.: C. W. Stolk; 5e wtk.: M. van Uffelen.
**m.s. Sunetta:** 1e stm.: D. Jongeneel; Hfd. wtk.: W. Biesheuvel; 2e wtk.: G. C. L. van Marsbergen.
**m.s. Taria:** 2e wtk.: J. Vrijheid; 3e wtk.: J. A. Klem; 5e wtk.: F. Spoor; ll. wtk.: M. J. Baak.
**t.e.s. Tomocyclus:** 5e wtk.: J. van der Schee.
**s.t.s. Vasum:** ll.wtk. (als wnd. 5e wtk.): J. G. de Vries.
**s.t.s. Zafra:** 2e wtk.: F. M. Ruizenaar.

## WALPERSONEEL

**In dienst getreden:**

| | |
|---|---|
| 18-1-'60 | Mej. E. C. Wolters - sectie S.L. |
| 1-2-'60 | Mej. K. Schutte - sectie B.H. |

**Tewerkgesteld:**

| | |
|---|---|
| 1-2-'60 | E. K. van der Kuip - sectie A.D. (ex Shell Tankers Ltd., Londen). |

**Overgeplaatst:**

| | |
|---|---|
| 18-1-'60 | C. J. Jeronimus van A.Z. naar I.D. |
| 18-1-'60 | J. Spaans van C.D. naar I.D. |

**Jubilea:**

| | |
|---|---|
| 24-1-'60 | C. J. M. Krijgsman - sectie RP - 30 jaar. |

**De dienst verlaten:**

| | |
|---|---|
| 21-1-'60 | Mej. N. Gerstel - sectie CC. |

**Geboren:**

| | |
|---|---|
| 21-1-'60 | Maria Cornelia, dochter van P. Vliegenthart - sectie NB. |
| 8-2-'60 | Arie Jan, zoon van J. C. Muller - sectie SG. |

**In militaire dienst:**

| | |
|---|---|
| 4-2-'60 | H. Verbeek - sectie BH. |

### SHELL TANKERS LIMITED, SINGAPORE

P. van der Stijl - met verlof.
C. J. Wennink - met verlof - wordt daarna tewerkgesteld bij Shell Tankers Ltd., Londen.