



tussen schip en ka

EERSTE JAARGANG
No. 3 — NOV. 1961

Maandblad

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

s.s. KELLETIA wachtend op HW te Petit Couronne (Rouaan). Foto G. G. J. Alfrink, tweede stuurman.





J. BROERSEN

**aangesteld
als
hoofdwerktuigkundige**



H. BROERTJES



K. TOEREPPEL

Afscheid van de heer

Op 27 september 1961 kwam het walpersoneel van Shell Tankers N.V. bijeen in de lunchkamer om afscheid te nemen van de heer E. Hooijmans, die de laatste jaren van zijn 45-jarige dienstperiode de scepter over de sub-sectie Documentatie had gezwaaid.

De heer Prause heette de heer en mevrouw Hooijmans welkom namens de Directie en maakte gewag van de enorme opkomst, die getuigt van de populariteit van de scheidende, die op deze dag was verguld met een speld voor 45 jaar dienst (bijna een unicum).

Ofschoon de heer Hooijmans tijdens zijn lange loopbaan bijna altijd op archief-afdelingen werkzaam was geweest, kon toch niet gezegd worden dat hij altijd dezelfde werkgever had gehad, al had hij wel steeds dezelfde stoel gehouden. Na ruim 37 jaar bij de B.P.M. werkzaam te zijn geweest, werd de heer Hooijmans in 1954 overgeplaatst naar de toenmalige afdeling Rederij, waarna zijn werkgever nog verscheidene malen van naam veranderde om uiteindelijk als Shell Tankers N.V. uit de bus te komen. Al was het dan dezelfde stoel geweest, op dezelfde plaats had deze stoel ook niet altijd gestaan, doch dit was wel een gevolg van de bij de Shell zo bekende verhuisgewoonte. Zich baserend op het huidig gemiddelde, had spreker berekend dat de heer Hooijmans tijdens zijn diensttijd ongeveer 6½ miljoen stukken gelezen en opgeborgen had en tot heden was men er steeds in geslaagd om alles terug te vinden; maar de heer Hooijmans was dan ook niet voor een gat te vangen.

De heer Prause sprak de wens uit dat het de scheidende jubilaris nog vele jaren gegeven zou zijn om samen met vrouw en kinderen van zijn pensioen te genieten en hij bracht nogmaals de dank over van de Maatschappij voor alles wat de heer Hooijmans in zijn diensttijd voor haar had gedaan.

Vervolgens nam de heer Jaquet, de directe chef van de heer Hooijmans, het woord namens het personeel.

Hij vergeleek de resultaten van het werk dat de heer Hooijmans heeft gedaan met een bloemenperk, waarbij fantasie en overdrijving hebben bijgedragen tot het totstandgekome. Door zijn fantasie overzag de heer Hooijmans wat er met een stuk moest gebeuren, terwijl hij met behulp van plastische voorstelling, soms op een geestig overdreven wijze, zijn assistenten duidelijk had gemaakt waar het precies moest worden opgeborgen. Het bloemenperk, aldus de heer Jaquet, bevatte allerhand bloemetjes, zoals het bloemetje „plasticica”, alsmede het bloemetje „hartelijkheid”, dat de heer Hooijmans vooral in bloei wilde zien wanneer hij op de sub-sectie kwam.

Redactiecommissie :

- I. J. A. van Dommelen
- B. J. Jaquet
- G. H. van Leeuwen
- J. C. W. Schuller tot Peursum (voorzitter)
- K. G. Visser

tussen schip en ka

Administratie :

Mej. E. R. Vomberg

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V., Postbus 874,
Rotterdam-C.

E. Hooijmans

Het bloemetje „spaarzin” bleek wel duidelijk uit het verzoek dat hij tot een collega richtte om zich te abonneren op een bepaalde krant, die hij zelf wel eens graag zou willen lezen. Maar de Maatschappij had het voordeel hiervan gehad bij de sanering en het aantal bespaarde dossierkasten! Vervolgens haalde spreker de liefde van de heer Hooijmans voor de sport aan, waarvan zijn medesportliefhebbers blijk hadden gegeven door hem een bloemstuk te sturen.

De humor had altijd een vooraanstaande plaats ingenomen bij de jubilaris en al die eigenschappen maakten hem tot een prettig collega, hetgeen vooral bleek toen men naging hoe de reactie was om bij te dragen voor een afscheidscadeau. Zijn vele vrienden hadden gemeend het afscheid niet ongemerkt te mogen laten voorbijgaan, terwijl ook zijn oud-collega's in Den Haag hun belangstelling hadden getoond. Het verheugde de heer Jaquet dan ook hem als aandenken aan zijn tijd bij de Koninklijke/Shell namens zijn collega's een horloge, een elektrisch scheerapparaat en een cadeaubon te mogen overhandigen. Tot besluit wenste de spreker namens allen de scheidende veel geluk met vrouw en kinderen en gezondheid gedurende een lange rustperiode.

Nadat de heer Hooijmans het schavotje, zoals hij het noemde, beklommen had en sprekers zijn dank en die van zijn vrouw had overgebracht voor hun prettige en geestige woorden, memoreerde de heer Hooijmans dat

De heer en mevrouw Hooijmans bekijken een der geschenken



De heer Hooijmans — tezamen met zijn echtgenote — voor de laatste maal temidden van zijn getrouwen. Staande links: zijn opvolger de heer C. M. A. de Goey.

het probleem vrije-tijdsbesteding, dat volgens dagbladen en tijdschriften moeilijk is voor gepensioneerden, voor hem, naar hij verwachtte, geen probleem zou zijn, want hij was vol vertrouwen dat hij het samen met zijn vrouw waarachtig wel zou klaren.

Gedurende zijn 8 jaar bij de scheepvaart en 37 jaar op het Centrale kantoor aan de Carel van Bylandtlaan had hij met vele collega's contact gehad, met enkele zelfs dagelijks.

Hij sprak zijn dank uit voor al hun medewerking, voor al hun vertrouwen en voor al hun vriendschap. Vooral dankte hij degenen die het hem gedurende zijn laatste dienstjaren mogelijk hadden gemaakt om een honderdtal dossiers, die veel plaats innamen maar niet meer werden gebruikt, naar het rijk der fabelen te verwijzen en hij hoopte dat het mes niet te diep gezet was, al verwachtte hij niet dat de planeet haar baan om de zon zou staken indien dit het geval zou blijken.

Met een slotwoord van dank aan het lunchkamerpersoneel voor de vele kopjes koffie die ze hem hadden verstrekt en voor de goede maaltijden in de lunchkamer, verliet spreker het podium om de velen die gekomen waren, de hand te kunnen drukken.

Hij kan ervan verzekerd zijn, dat het niet „uit het oog, uit het hart” zal zijn.

Mede namens mijn echtgenote betuig ik U allen mijn hartelijke dank voor de zeer grote belangstelling bij mijn afscheid ondervonden en voor de prachtige geschenken welke ik daarbij mocht ontvangen.

E. HOOIJMANS

ZEEHELDENTOCHT TE OVERSCHIE



Op zaterdag 23 september jl. was het feest in Overschie. Voor de vierde maal sinds 1958 werd door jong en oud deelgenomen aan een door de Christelijke Wandelsportvereniging „De Volharding” georganiseerde zeeheldentocht: wandelmarsen over afstanden variërend van 8 tot 25 kilometer.

Jaarlijks wordt bij deze tochten een Nederlandse zeeheld herdacht; dit jaar stond de tocht in het teken van Willem Horsman, de gezagvoerder van het m.s. „Ondina” toen dit schip op 11 november 1942 tezamen met de Brits-Indische mijnenveger „Bengal” in de Indische Oceaan een moedige en succesvolle strijd aanbond met twee Japanse hulpkruisers, waarbij kapt. Horsman door een granaatslag op de brug werd gedood.

Onder de eregasten die 's middags het défilé van de circa 3000 deelnemers gadesloegen, bevonden zich namens Shell Tankers N.V. o.m.: de heer L. F. van den Belt - als vertegenwoordiger van de voorzitter van het ercomité, de heer E. H. Larive -, kapt. M. M. van Vriesland en kapt. J. Sieben, beiden met hun echtgeno-

ten, terwijl ook de oudste broer van wijlen kapt. Horsman, de heer D. Horsman, zich als lid van het ercomité onder de officiële genodigden bevond.

Onze oud-gezagvoerder, kapt. M. J. Rehwinkel, die op 11 november 1942 het commando van de „Ondina” overnam - eveneens lid van het ercomité - reikte na afloop van de tocht de prijzen uit.

Onder deze prijzen bevond zich een wisselbeker, welke door de Directie van Shell Tankers N.V. beschikbaar was gesteld voor de beste burgergroep van de 18 km mars. Deze beker werd gewonnen door het meisjesinternaat Vredestein uit Hillegersberg.

De tocht werd muzikaal opgeluisterd door de Haagse Koninklijke/Shell Harmonie, terwijl ook door Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. op velerlei wijze medewerking werd verleend.

Mede dank zij het fraaie weer werd de tocht een groot succes. De dag werd besloten met een taptoe.

Verbinding Rotterdam/Europoort

Nu steeds meer crude-carriers hun lading gaan lossen in Europoort, lijkt het ons nuttig de verbindingsmogelijkheden met dit havengebied onder Uw aandacht te brengen.

De eerste route loopt via Vlaardingen. (Voor degenen die per trein reizen: niet uitstappen aan halte Vlaardingen-Oost, doch aan station Vlaardingen). Vanaf het station is het niet meer dan tien minuten lopen naar de Maasboulevard (beter bekend onder de naam „Vlaardingse Hoofd”), waar men kan overvaren met het wagenveer óf met het heen- en weerbootje. (Dit laatste alleen voor voetgangers en wielrijders.)

Aan de linker-Maasoever meren deze overzetveren aan Ponton I, gelegen direct naast Poort I van Shell Pernis. Ter plaatse zijn doorlopend taxi's ter beschikking waarmee de reis naar Europoort vervolgd kan worden.

Een andere mogelijkheid is de route via Maassluis. Ook bij Maassluis wordt de verbinding over de rivier onderhouden door een wagenveer: van 05.00 tot 08.00 uur een halfuurdienst, van 08.00 tot 18.00 uur een kwartierdienst, van 18.00 uur tot aankomst van de laatste trein (ca. 24.30 uur) een halfuurdienst.

Op de linkeroever van de Waterweg (Rozenburg) aangekomen, kan men bij de aanlegsteiger van het veer telefonisch een taxi bestellen voor de rit naar Europoort. Het is ook mogelijk vanaf het station Maassluis per taxi te reizen (eveneens via genoemd wagenveer), doch dit is uiteraard duurder.

De Rotterdamse Elektrische Tram deelde ons desgevraagd mede, dat voorlopig niet wordt overwogen een autobuslijn naar het Europoort-gebied te openen.

A.D.



MECHANISCHE ADMINISTRATIE

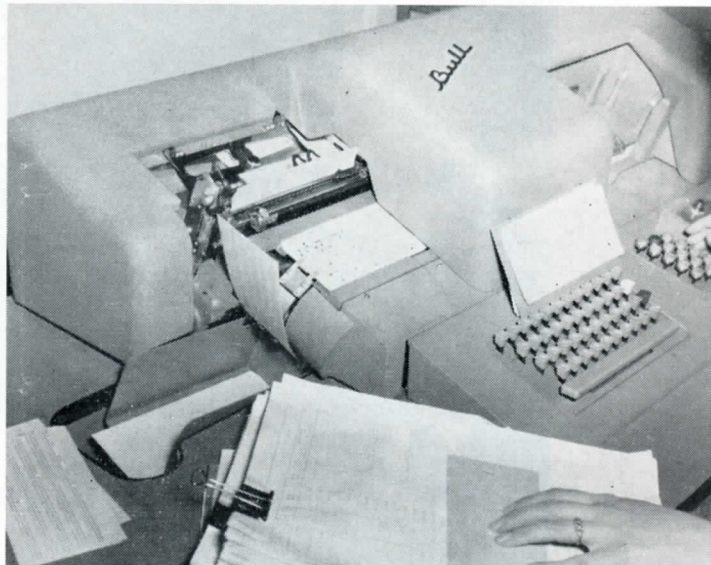
Wanneer men als „bewoner” of als bezoeker van het Shell-Gebouw door de gang van de eerste etage loopt, dan vangt men geluiden op, die doen denken aan stampende machines in een fabriek. Waar komen deze geluiden vandaan en passen zij wel in het patroon van „pennelikkende heren met witte boorden”? Deze vraag is spoedig beantwoord: de werkplaatsgeluiden worden geproduceerd door ponskaartmachines, die een belangrijk deel uitmaken van de kantoorinrichting van de sectie voor mechanische administratie van Shell Tankers N.V.

Als vanouds is een boekhouding een noodzakelijk iets voor een bedrijf. Toen onze bet-overgrootvader een schepel koren van zijn akker naar de molenaar droeg om het tot meel te laten malen, maakte hij daarvan een aantekening — vermoedelijk in het enige boek dat hij in zijn huis had: de familiebijbel. Bij het plaatsen van deze aantekening achter in de familiebijbel fungeerde deze bet-overgrootvader als boekhouder. Hij had vastgelegd dat hij op die en die dag een schepel koren ter verwerking had overgedragen aan de molenaar, om — zo dit nodig mocht blijken — de molenaar te herinneren aan de aflevering van het tot meel verwerkte koren.

Administratie is thans uitgegroeid tot een ingewikkeld systeem van vastleggen van gegevens. Het gaat niet alleen meer om het vastleggen, maar ook om het groeperen van de gegevens, en wel zodanig dat men op grond van gegevens uit het verleden en het heden een prognose kan maken van de naaste en meer verre toekomst. Van belang is ook geworden het tijdstip waarbij deze terugblik of deze blik in de toekomst kan plaatsvinden. De moderne bedrijfshuishouding vereist een beschikbaar zijn van deze gegevens à la minute; immers een snelle reactie ten opzichte van veranderende omstandigheden kan zeer belangrijk zijn.

De sectie M.A. van Shell Tankers N.V. werd in 1959 opgericht en de haar opgedragen taak was het voorbereiden van het mechanisch verwerken van de gegevens van bepaalde objecten. Toen het nieuwe Shell-Gebouw in juli 1960 betrokken werd, werden de voor deze mechanische verwerking benodigde machines geïnstalleerd. De M.A. is haar taak nu — na enige maanden van inspelen — begonnen en legt de administratieve gegevens „in de ruimste zin van het woord” zodanig in ponskaarten vast, dat de gegevens naar verschillende gezichtspunten kunnen worden gereproduceerd.

Hiertoe staan ter beschikking een organiserend en een uitvoerend element. Het organiserend element treedt in werking wanneer de gegevens van een bepaald nieuw object mechanisch moeten worden verwerkt. Er wordt dan nagegaan of en, zo ja, hoe dit zal moeten geschieden. Er wordt overleg gepleegd over de codering (het weergeven van administratieve begrippen door cijfers of cijferreeksen), over de indeling van de ponsdocumenten, zowel wat betreft de vorm als de inhoud, enz. Op de ponsdocumenten staan de gegevens op grond waarvan de



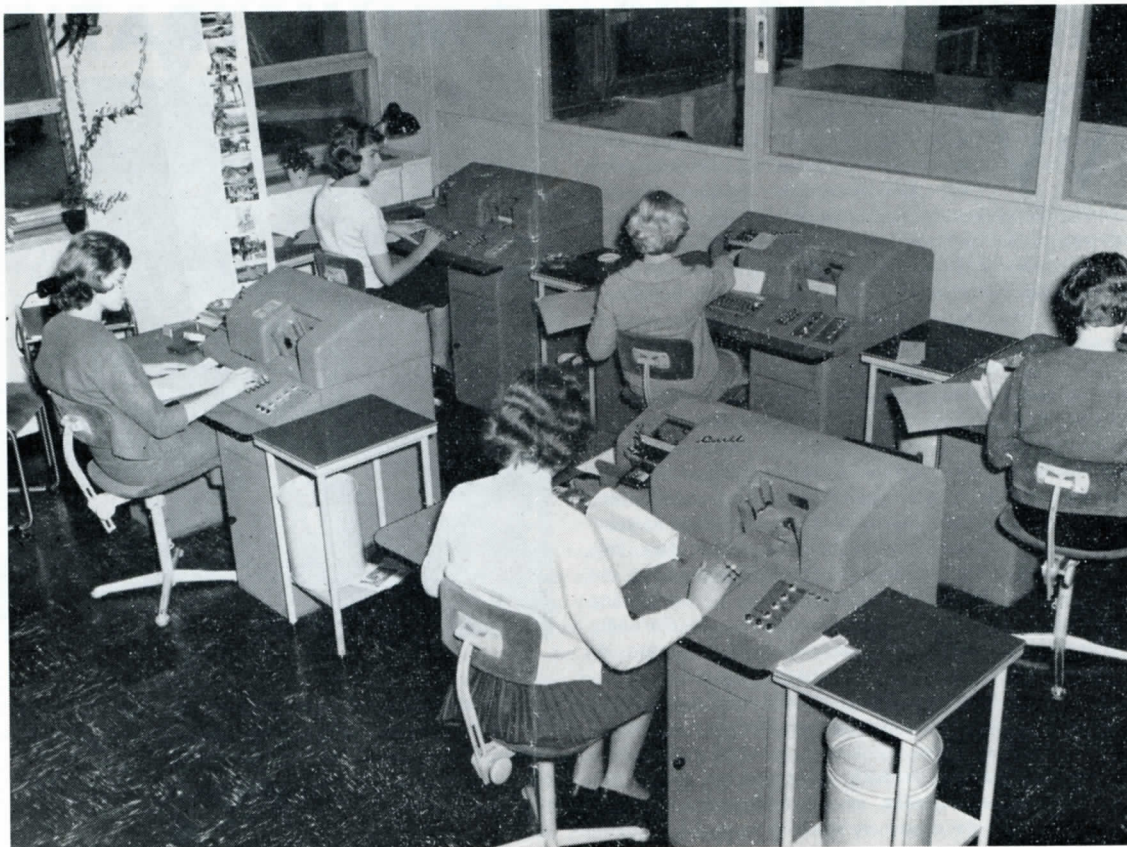
ponstypisten de ponskaarten perforeren. Wanneer de partijen het over de te volgen procedure eens zijn geworden, komt het uitvoerende element in actie.

Het uitvoerende element is op zijn beurt weer onderverdeeld in:

- a) Het vastleggen van gegevens in ponskaarten. De te verwerken gegevens worden door pons-typisten met behulp van machines vanuit het ponsdocument (in normaal schrift) in de kaart (in de vorm van gaatjes) aangebracht.
- b) Het verwerken van de ponskaarten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van diverse machines, o.a. sorteermachine, reproducerende ponsmachine, rekenmachine en, de belangrijkste van alle: de tabelleermachine. Deze laatste heeft de prettige eigenschap om het gaatjesschrift uit de ponskaart weer om te zetten in normaal schrift. Bovendien kan zij gaatjes omzetten in bedragen en deze optellen en aftrekken en totalen afdrukken. Op deze wijze kunnen overzichten worden gegeven van de gegevens welke in een afgelopen periode in ponskaarten zijn vastgelegd.

De boekhouding wordt thans mechanisch gevoerd, d.w.z. de journaalposten worden „verponst” en hieruit worden periodiek overzichten geleverd. De gage-afrekeningen worden eveneens in ponskaarten verwerkt, zodat aan het einde van het boekjaar diverse jaargegevens (inkomenopgaven, loonbelastingkaarten, enz.) met behulp van de ponskaarten snel kunnen worden verstrekt. Tevens zijn de personeelsgegevens van het vlootpersoneel in de mechanische administratie opgenomen.

Aangezien de totale mechanisatie nog niet is voltooid, staan er nog diverse objecten voor mechanisering op het programma; o.a. zullen met ingang van 1962 de gages



Waar en hoe de ponskaarten van gaatjesschrift worden voorzien

van het vlootpersoneel maandelijks worden berekend, zodat op korte termijn de kosten, enz. in de boekhouding kunnen worden opgenomen en zal worden onderzocht of het betalen van rekeningen van leveranciers via de mechanische administratie kan geschieden.

Het is in dit artikel de bedoeling geweest U een globale indruk te geven van hetgeen op de M.A. gebeurt. In het

kort komt het dus dáár op neer, dat men het lezen en reproduceren van in massale hoeveelheden reeds vastgelegde gegevens (zowel begrippen als cijfermateriaal) aan machines overlaat. Diegenen onder U die de M.A.-machines in bedrijf zouden willen zien (om niet te spreken van de aanvallige „kaartponsmachinebediensters“) zijn welkom.

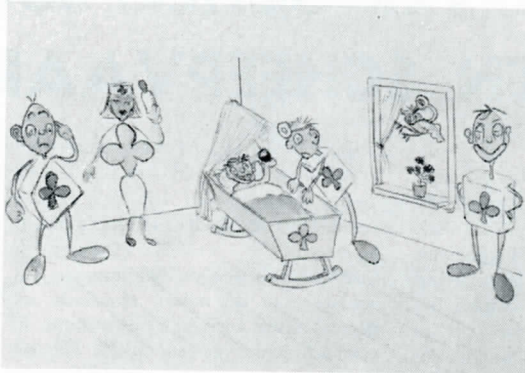
Autobus-dienstregeling

Ten behoeve van de opvarenden van onze schepen laten wij hieronder de dienstregeling volgen van de busdienst Pernis/Rotterdam v.v., zoals deze met ingang van 2 oktober 1961 is vastgesteld :

Vertrek vanaf :	Rotterdam-C. (Schouwburg, Aert van Nesstraat)		Pernis (Garage Poort 5)					
maandag	9.00	7.43	dinsdag	9.00	7.43	donderdag	9.00	7.43
	13.30	12.43		13.30	12.43		13.30	12.43
	15.30	14.28		15.30	14.28		15.30	14.28
	16.15	14.48		16.15	14.48		16.15	14.48
	17.00	16.23		17.00	16.23		17.00	16.23
woensdag				9.00	7.43	vrijdag	9.00	7.43
				12.15	10.58		13.30	12.43
				13.30	12.43		15.30	14.28
				16.15	14.48		16.15	14.48
				17.00	16.23		17.00	16.23
zaterdag							12.25	10.58
							13.00	

nieuws van de vijf azen club

VIJF AZEN CLUB



Door gebrek aan plaatsruimte waren wij genoodzaakt het in het oktobernummer van dit blad aangekondigde vervolgartikel over verf aan te houden tot het a.s. decembernummer.

heden, de 1e oktober 1961 te 11.30

m.e.t., werd ons geboren een vijf-
azen-lid genaamd

p. r. van kranen, 2e stm.

we noemen hem vijf-azen-piet.

getuigen van deze blijde gebeurtenis

j. van beele, 1e stm f. van dalen, 2e wtk

e. kuyt, 4e stm m. v. oostveen, 3e wtk

f. van eeuwen, telegr.

tijdelijk adres:

ms "sunetta"

ambtenaar van de
burgerlijke-azen-stand:

J. W. Pieters

J. w. pieters, gezagv.

Van de „PHILIDORA” bereikte ons het volgende verslag:

Suez, 24 september 1961

Het was heet in de Golf van Aden, bloedverziend heet. De temperatuur van het buitenboordwater bedroeg 33°C. In de machinekamer was het niet om te harden, want daar stond het kwik op 44°C.

„Dorst”, steunden de werktuigkundigen en zochten wat verkoeling onder de blowers.

„Straks een lekker koud potje bier”, zeiden ze op de brug, waar een vleugje gekoelde lucht uit de kaartenkamer de ergste warmte verdreef.

Vermoeid lieten de schrijfsters een ogenblik de pennen boven het luchtpostblaadje rusten.

„Kwam er dan nooit een eind aan dat papier?”

Hun gezichten klaarden alweer op.

Nog even en dan was het weer tijd voor een verkoelende drank.

Zo gebeurde het dat een eensgezind gezelschap zich rond de tafel schaarde, waarop de beslagen tinnen en flesjes al klaar stonden.

Sissend gleed het bier door de verschroeide kelen.

„Hééé, dat smaakte.”

„Wie zal dat betalen?”, vroeg een gerenommeerd lid van de exclusieve Vijf Azen Club.

De stenen kwamen te voorschijn en rolden dra tussen de glazen door.

„Vier azen met een tien, in drieën”, kwam een verwaand lid van de Club, die sinds zijn prestatie alleen nog maar de azen liet staan.

„Die houthakker draait er weer lekker tussen uit”, zei een minder fortuinlijk werper.

De vrouw van de tweede stuurman was het laatst aan bod. Zonder op het resultaat te letten, liet zij de stenen achteloos over de tafel rollen.

Een zesstemmig gebrul deed haar verschrikt naar de tafel kijken.

Daar lagen ze, „vijf onvervalste azen”.

Het rondje kwam vanzelfsprekend op naam van de

tweede stuurman (arme sloeber) en het nu volgende gesprek ging alleen nog over de vraag of een vrouw lid van de Vijf Azen Club kon worden.

De officieren van de „PHILIDORA” kunnen gerust zijn! Daar het lidmaatschap van de Vijf Azen Club „for men only” is voorbehouden, werd besloten mevrouw P. J. E. Schelvis-Heemskerck tot erelid te benoemen en haar eveneens een boekenbon van f 25.— toe te kennen. Deze bon werd haar inmiddels toegezonden.

Mede namens de heer Van den Belt wensen wij mevrouw Schelvis en de heer Van Kranen van harte geluk met hun poker-succes!

Shell Verkoop door driemaal negen binnen uw bereik

Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. brengt een grote hoeveelheid produkten aan de markt, al dan niet onder eigen handelsmerk. Wanneer Shell-mensen iets voor de huishouding, hun auto of anderszins nodig hebben, vragen zij vaak:

„Maakt Shell dat?” of „Waar is dat produkt te koop?” Deze vragen, dus ook uw vragen, moeten beantwoord worden, want u bent niet alleen klant, maar uw kopen inspireert ook anderen in uw eigen kring tot kopen.

Shell Verkoop zal graag uw deskundigheid op Shell-produktengebied, die u als Shell-vrouw of Shell-man terecht wordt toebedacht, nog vergroten. Hebt u vragen, bel dan een der volgende kantoren van Shell Verkoop: een speciaal toestelnummer staat daar voor de beantwoording van uw vragen ter beschikking, namelijk 999.

Drie maal negen wijst u de weg in de wereld van Shell-produkten.

Den Haag (hoofdkantoor) 070/183400

Amsterdam (bijkantoor) 020/39563 of 32870

Rotterdam (bijkantoor) 010/119698

Zwolle (bijkantoor) 05200/16942 (vier lijnen)

Groningen (bijkantoor) 05900/28241

(Van onze correspondent in Rotterdam)

feiten en cijfers

OVER SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART

20 oktober 1961.

In het begin van deze maand is de pers in de gelegenheid gesteld om het stoomturbine-tankschip „Armagnac” te bezichtigen, waaraan toen door de Dok- & Werf Mij. Wilton-Fijenoord de laatste hand werd gelegd voor het zou worden overgedragen aan de Société Française de Transports Pétroliers in Parijs. Nu is het niet mijn bedoeling u alles te gaan vertellen over de bouw en de inrichting van deze 48.000-tonner; ik neem aan dat de meesten van u dit nu zo langzamerhand wel weten. Maar er zitten een paar interessante kanten aan dit schip, waarop ik toch wel even de aandacht wil vestigen.

In de eerste plaats is het een van de eerste schepen van deze grootte, waarbij, evenals op de „Onoba” (ca 49.000 ton) en de „Vitrea” (ca 33.000 ton), de gehele accommodatie in en op het achterschip is aangebracht en u kunt zich wel voorstellen, dat dit de ontwerpers — het was de wens van de rederij — voor niet alledaagse problemen heeft gesteld, want er was de werf ook nog wel iets aan gelegen, dat het een stabiel en goed manoeuvreerbaar schip zou worden. Om te bereiken dat het laterale punt van het schip op de juiste plaats zou komen te liggen, bleek het o.a. nodig de bak anderhalf maal zo hoog te maken als voor een 48.000-tonner met een conventioneel midscheeps dekhuis. Niettemin heeft men van het commando brugdek (het zesde en bovenste dek van het dekhuis) een voldoende ruim uitzicht over het 227½ meter lange schip.

Voor de hoofdconstructiedelen is de keus gevallen op een systeem, waarbij de langsspanten van vlak-, dek-, huid- en langsschotten meedoen in het langsscheeps sterkteverband. Er zijn twee langsschotten die in de machinekamer en in de accommodatie achteruit zo ver mogelijk doorlopen. Op hart schip is met zware webs een open langsschot geconstrueerd, waartegen de dwarschotten afbreken.

Voor de doorvoering van de langsspanten door de dwarschotten is de keus gevallen op een constructie, waarbij de neutrale lijn van het spant in het horizontale en verticale vlak vrijwel rechtlijnig doorgaat.

De overgang van de huid in het dek is gemaakt met een r o n d e stringerplaat, die in voor- en achterschip vloeiend in een rechthoekige constructie overgaat.

Een tweede nieuwtje is, dat de kombuis met de proviandbergplaatsen aan de voorzijde van de accommodatie is ondergebracht. Twee elektrische kranen nemen de proviand aan boord en plaatsen deze op het kampanjedenk, vanwaar ze via een dubbele deur in het frontschot en een flink luik in het dek direct komt waar ze moet worden opgeslagen. Dit heeft het voordeel, dat de provianderende lichters niet meer onder het achterschip

langs zij behoeven te komen, waar dikwijls de meertrossen in de weg zitten, en dat op het achterdek tijdens het meren en ontmeren het dek personeel en dat van de civiele dienst elkaar niet meer in de weg behoeven te lopen.

Interessant is ook de indeling van het brugdek, waar op voorstel van de rederij stuurhuis en kaartenkamer zijn gecombineerd tot één grote ruimte. Ik heb dit nog maar eenmaal eerder gezien, als ik het me goed herinner op een modern Scandinavisch of Duits vrachtschip. Op de „Armagnac” staat recht achter de stuurinrichting de (afgeschermd) kaartentafel. Aan bb-zijde daarvan staat een stalen kast waarin en waarop alle elektrische communicatie-apparatuur voor de haven-navigatie is aangebracht en aan de sb-zijde net zo'n tafel met alle navigatie-instrumenten. Om 's nachts geen last te hebben van de verlichting van deze apparatuur, is een regelbare gloeilampverlichting aangebracht met roodfilters. Bovendien zijn achterwand en plafond met niet-reflecterende verf donkergroen geschilderd.

VHF-radiotelefonie

In een door de Int. Navigatie Apparaten Mij. georganiseerd symposium heeft kortelings mr. D. J. van Doorninck, hoofd van de Inspectie Kust- en Scheepsradio van de PTT, een lezing gehouden over de ontwikkeling van de VHF-radiotelefonie. (VHF — Very High Frequency).

De overbelasting van het mobiele radiotelefonieverkeer is al een oud probleem; reeds in 1951 heeft de International Telecommunication Union het gebruik van VHF-frequenties voor havenverkeer aanbevolen en in 1955 kwamen in Göteborg de landen rond de Noord- en de Oostzee tot de conclusie dat een verdere verlichting in de toestand alleen mogelijk zou zijn door VHF-frequenties te gaan gebruiken overal waar dit mogelijk zou zijn. In 1957 werd in de conferentie van Den Haag de frequentie-indeling en kanalen-aanwijzing samengesteld, welke in 1959 vrijwel onveranderd door de ITU werd overgenomen.

Waarom VHF?

Waarom waren de deskundigen zó geporteerd voor VHF? Omdat VHF-frequenties het „nuttige nadeel” hebben van hun betrekkelijk beperkt bereik: hoeveel vermogen men ook gebruikt, men komt theoretisch niet veel verder dan de kromming van de aarde. Daardoor kan men één frequentie meermalen geografisch naast elkaar gebruiken, zonder dat men elkaar stoort. En wordt men geroepen op één frequentie door twee stations, dan zal degene die de grootste veldsterkte veroorzaakt, de andere wegdrukken, zodat men nooit twee stations door elkaar hoort.



Het achterschip met de accommodatie van de "Armagnac".

Hoe gebruikt?

Voor het gebruik is de band (rond 160 mhz) verdeeld in 28 kanalen: simplex-kanalen waarbij men dus om beurten spreekt, afgescheiden door het woord „over“; kanalen met verschillende zend- en ontvangfrequentie en wel semi-duplex (met „over“) en full-duplex, waarbij men gewoon als aan de wal telefoneert.

Is het van belang dat meerderen kennis kunnen nemen van het VHF-verkeer — bijvoorbeeld bij het kenbaar maken van voorgenomen scheepsbewegingen — dan gebruikt men een simplex-kanaal; is deelneming door derden niet nodig of zelfs ongewenst, dan neemt men een duplex-kanaal.

Zo is er het nood- en oproepkanaal 16 — simplex — waarop ieder schip binnen bereik van een VHF-walstation behoort uit te luisteren. Een volgende groep simplex-kanalen dient voor het verkeer tussen schepen onderling, waarbij de nummers de prioriteit aangeven; de hoogste prioriteit heeft kanaal 6. Om overbelasting van dit kanaal te voorkomen is bijvoorbeeld overeengekomen dat in havengebieden de sleepboten het eerstvolgende kanaal 8 gebruiken. Voor havenverkeer (port operations) en Rijnvaart met radar dient kanaal 13.

Radarbeloeding is een typisch voorbeeld van de voordelen van een duplex-kanaal. De wal spreekt, geeft voortdurend aanwijzingen, andere schepen in hetzelfde vak kunnen meeluisteren en het beloodste schip kan on-

middelrijk invallen bij een onverwachte situatie, die de walradarpost niet kan waarnemen. Zou hier een simplex kanaal worden gebruikt, dan zou het schip de wal eerst moeten laten uitspreken met alle kwade kansen daarvan. Ook is er een grote groep van 12 kanalen voor het openbaar verkeer, waarop men dus met iedere telefoon-abonnee aan de wal kan spreken. Deze laatste gesprekken moeten worden betaald; alle overige zijn kosteloos.

Vele landen zijn in korte tijd tot de overtuiging gekomen, dat VHF voor de scheepvaart eigenlijk onmisbaar is; in zes jaar tijds heeft dit communicatiemiddel dan ook een onvoorziene vlucht genomen en nog is het eind van de ontwikkeling niet in zicht. Dit blijkt ook uit de ontwikkeling van de apparatuur. In tal van gevallen heeft men aanvankelijk VHF ingevoerd ter wille van de veiligheid en het openbare verkeer, en de meeste sets uit die tijd hadden dan ook niet meer dan 8 à 12 kanalen. Maar naarmate men het nut en de verdere gebruiksmogelijkheden ging inzien, kwamen er uitgebreidere sets en op het ogenblik zijn er al installaties aan de markt, die, vooruitlopend op de mogelijke verdere ontwikkeling, al gaan tot 40 à 50 kanalen.

In de Nederlandse grote vaart zijn ca 235 van de 620 schepen al met VHF uitgerust. Bij de havendiensten zijn ca 100 installaties in gebruik en in de Rijn- en binnenvaart 84.

Het is een interessant terrein waarover voorlopig het laatste woord nog niet is gesproken.

Automatische VISUELE RICHTINGZOEKERS

voor de „Ondina”, „Sepia”, „Vitrea” en „Onoba”

Het radiopeiltoestel behoort, als oudste telg van de stam der elektronische navigatiehulpmiddelen, reeds meer dan vier decennia tot de standaarduitrusting van bijna elk zeevarend schip. Ondanks het feit dat er gedurende deze periode enkele machtige loten aan deze stam zijn bijgekomen, zoals het echolood, radar en de hyperbolische plaatsbepalingssystemen, heeft de richtingzoeker zich aan boord kunnen handhaven als een waardevol navigatiehulpmiddel, dat z'n nut nog dagelijks aan boord van talrijke schepen bewijst.

Intussen is het opmerkelijk dat het reeds in de twintiger jaren toegepaste peilsysteem, te weten het bepalen van een peilminimum op het gehoor, tot voor kort nog steeds vrijwel ongewijzigd werd gehandhaafd.

Hoewel de peilingen, die met deze z.g. auditieve-minimum-richtingzoekers kunnen worden verkregen, doorgaans zeer zuiver zijn, is het algemeen bekend dat de resultaten mede afhangen van de vaardigheid van het bedienend personeel. Speciaal bij ongunstige peilomstandigheden vereist het de nodige bekwaamheid om een zuivere peiling te kunnen nemen.

De technische groei die zich de laatste jaren op het gebied van richtingzoekers heeft voorgedaan, brengt een nieuwe methode van peilen met zich mee, waarbij de

hierboven signaleerde bezwaren zich niet, of in veel mindere mate doen gelden.

De nieuwe automatische visuele richtingzoekers, die van deze technische ontwikkeling een gevolg zijn, onderscheiden zich op de volgende punten van de conventionele, auditieve-minimum-peilapparatuur: *automatisering van het peilen, visuele aanwijzing van de peiling, vereenvoudigde bediening.*

In verband met het feit dat deze nieuwe richtingzoeker-apparatuur ook aan boord van Shelltankers wordt, of binnenkort zal worden gebruikt, volgt hieronder een korte beschrijving van de „Lodestar” van Marconi („Ondina”, „Sepia” en „Vitrea”) en een beschrijving van de „Zeevalk” van Radio-Holland, die aan boord van de „Onoba” zal worden geplaatst.

„Lodestar” van Marconi

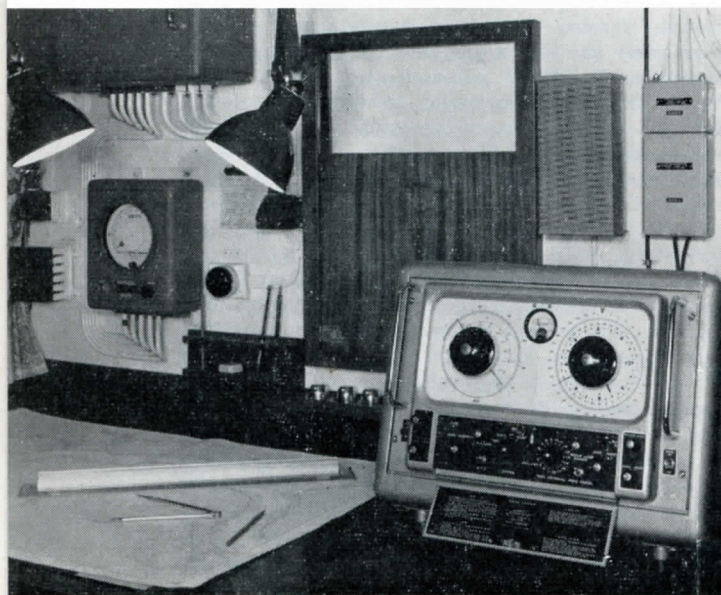
De „Lodestar”, die werd ontwikkeld door Marconi Marine Ltd., is een automatische visuele richtingzoeker met de mogelijkheid van handbediening. De bediening in de stand „automatisch” is zeer eenvoudig. Voor het nemen van een peiling zijn slechts twee handelingen nodig: het inschakelen van de ontvanger en het afstemmen op de juiste frequentie. Vervolgens zal de wijzer van de goniometer geheel automatisch gaan draaien en stoppen bij dat punt van de gradenschaal, waarin de juiste richting van het station is gelegen.

Het is duidelijk dat deze manier van peilen voordelen biedt boven de tot voor kort algemeen toegepaste methode van peilen op het gehoor. Zo zal bijv. de stuurman van de wacht in één oogopslag en op verschillende tijdstippen over een peiling van een bepaald station kunnen beschikken.

De automatische methode is eveneens van veel waarde bij het peilen van een groep radiobakens, waarvan de uitzendingen op dezelfde frequentie plaatsvinden. Zoals bekend komen deze bakengroepen veel voor rond het Engels Kanaal en de Noordzee. Wanneer men de ontvanger eenmaal op de frequentie van zo'n bakengroep heeft afgestemd, zal de wijzer van de goniometer automatisch, in volgorde van uitzending, de correcte peilingen van die stations aangeven. Hierbij blijft het signaal gedurende de tijd van uitzending op onverminderde sterkte hoorbaar. Het volume neemt dus niet af wanneer de wijzer van de goniometer z'n juiste stand inneemt.

Bij het aanlopen van een haven, of het zich binnen de kortst mogelijke tijd naar een ander schip begeven, blijkt de automatische methode óók z'n voordelen te hebben. Men hoeft dan immers niet van tijd tot tijd peilingen te nemen, maar beschikt voor de duur der uitzending van het station doorlopend over de juiste peiling- en richting-informaties.

Automatische visuele richtingzoeker „Lodestar” van Marconi met geopend frontpaneel.



Hoewel de „Lodestar” vrij zwakke signalen nog op automatische wijze kan verwerken, zal het bij hevige atmosferische storingen, of storingen van andere zenders, soms nodig zijn om op handbediening over te gaan. Een getraind persoon kan dan, gebruik makend van het auditieve-minimum-peilsysteem, de voor de navigatie benodigde peilingen nemen.

De bedieningsorganen, die voor het peilen met de hand nodig zijn, bevinden zich achter het paneeltje dat op de op pag. 10 afgedrukte foto geopend is.

Wat het technische gedeelte betreft zij nog vermeld, dat de „Lodestar” een frequentiebereik heeft van 250-550 kHz. en dat de peilingnauwkeurigheid in de stand „automatisch” ca. 1° bedraagt.

„Zeevalk” van Radio-Holland

De automatische visuele richtingzoeker „Zeevalk” werd ontwikkeld door de firma C. Plath te Hamburg in nauwe samenwerking met Radio-Holland N.V. De aanwijzing van de peiling geschiedt eveneens automatisch en wel in de vorm van een lichtstreep op het fluoriserende scherm van een kathodestraalbuis.

De bediening van het apparaat bestaat uit het inschakelen, ijken en afstemmen van de ontvanger waarna er vanzelf een lichtstreep op het scherm verschijnt waarvan de stand de richting van het gepeilde object aangeeft.

De bij de „Lodestar” opgesomde voordelen van een automatische visuele richtingzoeker, zoals het onmiddellijk en op elk tijdstip ter beschikking hebben van peilinformaties, het peilen van bakengroepen en het aanlopen van havens of naderen van schepen, gelden vanzelfsprekend ook voor de „Zeevalk”. Het bij de „Zeevalk” toegepaste systeem van peilingaanwijzing d.m.v. een kathodestraalbuis brengt echter nog enkele extra gunstige toepassingsmogelijkheden met zich mee. Het is namelijk zo, dat op het beeldscherm *alle* informatie uit de ether zichtbaar worden gemaakt. Zenden er bijvoorbeeld twee stations tegelijkertijd op éénzelfde frequentie uit, dan neemt de lichtstreep de vorm van een parallellogram aan waaruit met behulp van een instelbare peilsnaar de juiste peilingen tot de beide stations kunnen worden bepaald. Dit betekent dus dat men op één moment twee stations kan peilen.



Automatische visuele richtingzoeker „Zeevalk” van Radio-Holland N.V.

Atmosferische storingen hebben op de nauwkeurigheid der peilingen weinig of geen invloed. Ze zijn echter wel te herkennen aan de enigszins rafelige vorm die de lichtstreep onder deze omstandigheden gaat aannemen.

Het beruchte nachteffect is herkenbaar aan een ellipsvormige figuur die zich bij een nauwkeurige beschouwing iets blijkt te wentelen, zich afwisselend versmallend en verbredend. Dit betekent dat er zich abnormale omstandigheden bij de voortplanting van de radiogolven voordoen, waardoor de peilingen als onbetrouwbaar moeten worden beschouwd.

Door het in de „Zeevalk” toegepaste dubbel-versterkersysteem zijn ook peilingen van zeer zwakke zenders betrouwbaar te noemen.

Evenals bij de „Lodestar” is het mogelijk gedurende de gehele uitzending een station te blijven beluisteren, bovendien zijn de morsesignalen herkenbaar uit de bewegingen die de lichtstreep op het scherm maakt.

De „Zeevalk” wordt geleverd met de volgende frequentiebereiken: 240-535 kHz., 1500-3200 kHz. en 110-240 kHz., 240-535 kHz.

RADIO-HOLLAND N.V.

Olie nootjes

Onmiddellijk alle aandacht en belangstelling opeisend is de kop boven een artikeltje in een algemeen bekend dagblad. Er staat: „Personeel wil meer loon, meer vakantie en korter werken”. Als we heel eerlijk mogen zijn, zouden we willen bekennen dat onze impulsieve reactie hierop was: „Wie niet?”.

★

Het is niet waarschijnlijk dat de olievoorraad in de voorzienbare toekomst uitgeput zal raken. De aangetoonde

wereldreserve — die in de Chinese en Sowjetgebieden niet inbegrepen — was in 1959 voldoende voor 40 jaar, gebaseerd op de in 1957 geproduceerde hoeveelheid en naar men aanneemt zal er nog veel meer olie te winnen zijn.

(uit een rapport van het „Oil Committee of The Organisation for European Economic Co-operation”).

★

Een 106.500 ton metend tankschip, het grootste Amerikaanse koopvaardijsschip, zal in december aan zware proefvaarten onderworpen worden,

aldus een mededeling van de Bethlehem Steel Company. Het schip werd in 1958 besteld door de Manhattan Tankers Company.

(„De Telegraaf” - 12.10. '61)

★

De exploitatie-overschotten van zes olietankers, twintig hotels en verscheidene ziekenhuizen, die eigendom zijn van de sjah van Perzië, zullen voortaan gebruikt worden voor liefdadige doeleinden. De waarde van de eigendommen wordt geschat op een half miljard gulden.

(„Het Vaderland” - 29.9. '61)

met pensioen



GEZAGVOERDER J. KWAADGRAS (27.12.32—31.10.61)

Kapitein Kwaadgras trad reeds op 27 december 1932 als derde stuurman bij onze Maatschappij in dienst en is nu bijna 29 jaar later met ingang van 1 november jl. van een welverdiend pensioen gaan genieten. Zijn werkterrein lag grotendeels in de Oosterse wateren en tijdens de jaren 1942/1945 verbleef hij in een Japans kamp op Java. Ook na de oorlog deed hij nog geruime tijd in de Singapore-area dienst, laatstelijk als gezagvoerder, nadat hij als zodanig op 1 juli 1951 was aangesteld. De laatste jaren echter had hij meer met de Westerse vaart te maken, in welke periode hij o.a. het commando over de „Tibia”, de „Cinulia”, de „Khasiella” en de „Kabylia” had. Zijn laatste schip was de „Atys”, waarvan hij het bevel in januari van dit jaar te Rotterdam aan zijn opvolger overdroeg.



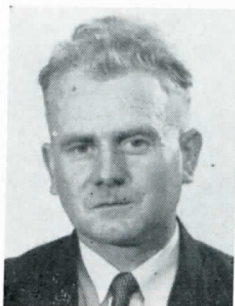
GEZAGVOERDER J. VAN WESTERHOVEN (28.6.37—31.10.61)

Kapitein Van Westerhoven kwam op 28 juni 1937 als derde stuurman in onze dienst. Ook hij bracht evenals kapitein Kwaadgras een groot deel van zijn diensttijd door in de Oost en was tijdens de oorlog in Indië geïnterneerd. Hij werd op 1 januari 1957 als gezagvoerder aangesteld en voerde o.a. het commando over de „Kalydon”, „Kalinga” en „Korovina”. Met ingang van 1 november 1961 werd hem pensioen toegekend.



GEZAGVOERDER P. NISPEL (21.5.35—31.10.61)

Kapitein Nispel kwam op 21 mei 1935 als 3e stuurman in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Hij heeft zijn gehele diensttijd in de West volbracht. Na de stuurmansrang te hebben doorlopen, werd hij op 1 juli 1952 als gezagvoerder aangesteld. Zijn laatste schip was de „Gari”, dat hij op 8 maart 1960 verliet.



HOOFDWERKTUIGKUNDIGE J. J. HESTER Jr. (18.6.30—31.10.61)

De heer Hester kwam op 18 juni 1930 als 5e wtk. in onze dienst. Zijn eerste schip was het m.s. „Mirza”, waarop hij drie jaren, voornamelijk in Oosters gebied, heeft dienstgedaan. Bij het uitbreken van de oorlog voer hij als 2e werktuigkundige op het m.s. „Angelina”, dat in maart 1942 bij Batavia tot zinken werd gebracht.

De heer Hester heeft de resterende oorlogsjaren in Japanse krijgsgevangenschap doorgebracht.

Na de oorlog werd hij op de vloot in de Oost tewerkgesteld. Op 23 april 1958 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld. De slotperiode van zijn zeemannloopbaan heeft hij doorgebracht op turbineschepen: „Kermia” en „Kalinga”. Laatstgenoemd schip verliet hij op 30 juni 1960 te Rotterdam.

*Wij wensen
de heren
Kwaadgras,
Van Westerhoven,
Nispel,
Hester,
Roeleveld
en Bakker,
mede namens
hun collega's
op de vloot,
nog
vele jaren
in goede
gezondheid
toe.*

HOOFDWERKTUIGKUNDIGE P. ROELEVELD (26.9.37—31.10.61)

De heer Roeleveld trad evenals de heer Hester als 5e werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij en wel op 26 september 1937.

Op diezelfde dag is hij naar Rouen vertrokken om dienst te gaan doen op het m.s. „Macuba”.

Gedurende de eerste oorlogsjaren deed hij dienst op het m.s. „Merula”, dat in februari 1942 tijdens een Japanse luchtaanval verloren is gegaan. Hij is daarna per boot naar Glasgow gereisd en werd op 29 mei 1942 als 3e werktuigkundige op de „Agatha” tewerkgesteld.

De heer Roeleveld is gedurende zijn hele diensttijd de motorschepen trouw gebleven.

Na de diverse rangen te hebben doorlopen, werd hij op 1 januari 1956 als hoofdwerktuigkundige aangesteld.

Het laatste schip waarop hij het beheer over de machinekamer voerde, was het m.s. „Acila”, dat hij op 17 juni 1961 te Rotterdam heeft verlaten .



2e WERKTUIGKUNDIGE J. A. BAKKER (23.2.33—31.10.61)

De heer Bakker kwam als 5e werktuigkundige in dienst van onze Maatschappij op 23 februari 1933.

Zijn eerste schip was de „Megara”. Ook de heer Bakker heeft heel wat jaren in de Oost doorgebracht. Alleen de laatste jaren is hierin verandering gekomen, doordat hij op schepen als de „Kellia”, „Kopionella” en de „Abida” heeft dienstgedaan.

De „Abida” was zijn laatste schip; op 2 april 1961 monsterde hij te Rotterdam voor de laatste maal af.

probleem voor onze schakers



DE BEZIGEBIJ

Hij is gewoon
met veel vertoon
voor z'n bureau te prijken.
Het ladingboek
ligt op de hoek,
gereed om in te kijken.
Een lineaal.
Havenjournaal.
Drie ballpoints op een rij.
Een vel of vier
carbon papier
horen er ook nog bij.
Overwerkstaat.
Telapparaat.
Een stapel blanco vellen.
Daar tussen in
zit hij met zin
"Men Only" uit te spellen.

SCHELDVIS

onder de dierenriem

1713. De krijgshaftige koning Karel XII van Zweden, groot politiek tegenspeler van Peter de Grote, wordt in Bender door de Turken ingesloten. De tijd die Karel XII niet met exerceren of met het aanvuren van zijn troepen op de wallen doorbracht, gebruikte hij om met zijn minister Christian Albert Grothusen schaakmatches uit te vechten, waarvan er enige door Voltaire zijn beschreven. Op een dag na een spannende partij was het gekomen tot de volgende stand:

Wit: Tg7, Pe1, Kf5, pionnen: g2 en h2.

Zwart: Lf2, Kh5, pionnen: h6 en g3.



Karel aan zet kondigde mat aan in drie zetten. Nauwelijks was hij uitgesproken of . . . daar suisde een Turkse kogel door het venster, die het witte paard van het bord vaagde en in duizend stukken uiteensloeg. Grothusen maakte een lichtsprong van schrik. Karel XII bleef doodbedaad. „Neem een ander paard uit de doos en probeer het mat te vinden, het is werkelijk nogal aardig.” Maar na nog een blik op het bord geworpen te hebben, zei Karel lachend: „Dat paard kan ik je eigenlijk best cadeau doen, en tóch mat in vier zetten aankondigen!”

(Het was nu dus de volgende stand:

Wit: Tg7, Kf5, pionnen g2 en h2,

Zwart: Lf2, Kh5, pionnen h6 en g3.)



Nauwelijks waren deze woorden over zijn lippen gekomen toen — het is bijna niet te geloven — een tweede Turkse kogel door het venster vloog en de witte pion op h2 het lot van het paard moest delen. Grothusen werd doodsbleek. „Je hebt onze goede vrienden de Turken op je hand”, zei Karel zorgeloos. „Het is nauwelijks aan te nemen dat ik me tegen zulke machten kan weren, maar ik zal nog 'ns kijken of ik deze ongelukkige pion werkelijk niet missen kan. Ik heb het!”, schaterde hij na enige tellen kijken. „Met het grootste genoegen deel ik u mede, geachte vriend, dat ik de eer heb u hierbij in vijf zetten mat aan te kondigen.” En Karel wilde Grothusen niet laten gaan voordat hij het probleem had opgelost. Het is geen wonder dat de minister uit angst voor herhaling van dergelijke schaakslachtingen de volgende dag naar de Turken overliep.

In het decembern timer van „Tussen Schip en Ka” zullen wij de oplossing van dit probleem plaatsen.

vlootpersoneel / personalia

(gedurende de periode 16.9.61—15.10.61)

Geboren :

- 15.9.61: Marinus, zoon van J. B. J. Jonker, 4e wtk., en Mevr. S. Jonker-de Korte;
 17.9.61: Jacoba Petronella, dochter van G. Arkema, 1e stm., en Mevr. J. A. Arkema-de Blécourt;
 19.9.61: Sylvia Klara Elisabeth, dochter van J. H. Veen, 4e wtk., en Mevr. F. A. F. Veen-den Harder;
 21.9.61: Gabriëlla Adriana Maria, dochter van D. Rijk, 2e stm., en Mevr. P. C. Rijk-Westdorp;
 22.9.61: Max, zoon van A. W. Seelt, 3e stm., en Mevr. A. C. F. Seelt-Post;
 30.9.61: Caroline Helene Jeanette, dochter van A. J. Bitterling, 4e wtk., en Mevr. J. H. M. Bitterling-Engels;
 5.10.61: Richard Philippe Christian, zoon van C. L. H. Stocking Korzen, 3e wtk., en Mevr. M. C. Stocking Korzen-Stachelhausen;
 6.10.61: Jacqueline Johanna Alida, dochter van P. C. Baijs, 3e stm., en Mevr. A. Baijs-Verschoor;
 9.10.61: Yvonne Elisabeth, dochter van J. Heijmans, 3e wtk., en Mevr. K. J. Heijmans-Verhage.

MUTATIES

Met verlof :

- Gezgv.: P. Schaap, B. van den Born, C. Cupido, L. H. de Vries, J. W. G. van der Horst, C. Wortel, W. J. A. J. Peeters;
 1e stl.: D. Jongeneel, F. Menninga, K. Prins, H. C. Mantel, A. Boddé, A. W. C. van Schendel, A. Tijsma;
 2e stl.: G. G. J. Alfrink, P. Hoogesteger, P. R. van Kranen, J. J. Osina, J. M. Hillen, S. Noordenbos;
 3e stl.: J. G. de Ruiter, C. P. Schoenmakers, A. L. A. M. Wilmering, G. G. L. Wolters, L. I. Noort, W. Kerbert, R. Stomp;
 4e stl.: R. Mulder, D. J. van de Mast, P. H. van der Ham, J. A. Wormser, J. J. H. Vessies, H. Looman;
 ll.stl.: R. van der Poel, D. E. Krijgsman, W. J. de Mik,

- F. L. N. van de Ven, J. Okkema, A. F. Riswick, S. Termeer, C. H. C. Brouwer;
 Hfd.wtk.: J. V. Buil, H. M. van der Steen, P. J. H. Etmans, Th. van der Gaast;
 2e wtk.: W. Balvers, J. E. Weidema, Jan van den Berg, A. C. van Spijk, J. M. Nobels, G. W. van Essen;
 3e wtk.: L. Haas, P. G. Eekman, S. Rinkema, J. A. Klem, J. H. de Koning, O. K. Nicolai, F. de Roos, J. Swagers, H. A. Kerkhof, R. N. Groen;
 4e wtk.: H. E. Daniëls, A. de Haan, E. J. Koiter, W. C. van Brummelen, Th. J. G. Dünnwald, J. A. Bieze, H. S. Schlaghecke, T. C. J. Beentjes;
 5e wtk.: J. Slot, H. N. Berg, J. C. Verhoef, F. K. J. Spangenberg, J. Ommering, W. C. van der Pluym, A. van Dam, R. A. van Egmond, H. W. A. de Jong, D. de Knecht, P. J. Quist, T. Vromans, J. Gansevoort, F. M. Lecluijze;
 ll.wtk.: F. Bakker, K. de Jong.

In Nederland gearriveerd :

- Bootslieden: E. M. Meyer, J. H. A. Elbers;
 Voorman: F. M. Schellevis;
 1e pompman/bankwerker: Jan Westerhoff;
 2e pomplieden/bankwerker: A. Korpershoek, A. F. v. d. Knaap;
 Bankwerker: J. den Heyer;
 Chef-hofmeesters: H. J. Nuis, B. Kuiper, A. Onderstal;
 Chef-koks: J. B. G. Benoist, A. M. Heeringa; W. F. H. v. d. Moezel,

Tewerkstellingen en overplaatsingen :

- m.s. Abida:* 1e stm. P. C. D. Sandee, 3e wtk. J. W. van der Veen, extra 3e wtk. W. Satijn;
m.s. Acila: 3e stm. A. W. Seelt, 4e stm. C. A. Koppen-draaier, 4e wtk. C. H. J. van Dijk; voorman A. Hake, 1e pompman/bankwerker Th. Stoutjesdijk, 2e pompman/bankwerker C. van Brakel, bankwerker J. C. Vorster, chef-kok H. Th. Wigmans;
m.s. Acteon: gezagv. N. P. N. Reus;
s.s. Arca: gezagv. F. J. Nieuwenhuis, 2e stm. J. W. Rutten, 3e stm. J. Moens, 3e stm. N. Venendaal, hfd.wtk. H. J. C. Bosselaar, 4e wtk. R. Ouwehand;
s.s. Atys: 1e stm. R. L. Meijer, 2e stm. E. van de Pol, 3e stm. R. Jousma, 4e stm. J. A. M. Elias, 3e wtk. J. D. Nijholt, 5e wtk. M. J. Baak;
m.s. Cinulia: (tijd.) wnd. 3e wtk. J. J. Rood;
m.s. Crania: 3e wtk. D. Pleysier;
s.s. Kabylia: gezagv. A. A. van Ingen, 4e stm. O. A. van Druten, wnd. 3e wtk. H. Buiten, wnd. 4e wtk. J. L. Zieck, 5e wtk. M. D. van der Veen, 5e wtk. J. H. Hartkamp;
s.s. Kalydon: 3e stm. H. van Veen, hfd. wtk. J. D. Viergever, 3e wtk. Th. Bakker, 5e wtk. C. J. van der Zaag;
s.s. Kara: gezagv. R. India, 5e wtk. L. J. M. Verhaegh;
s.s. Kelletia: gezagv. J. J. Engelsman, 1e stm. J. de Graaf, 2e stm. P. J. Hoekstra, 3e stm. J. C. Aartsen, 5e wtk. A. J. Stap;
s.s. Kermia: wnd. 4e wtk. W. Vroling;

onze wal-jubilarissen



A. VAN DER ENDE
1946 - 15-10 - 1961



J. P. DRÖGE
1951 - 1-10 - 1961



J. F. SCHLEICHER
2e werktuigkundige
1946 - 11-11 - 1961



J. L. F. VERMEULEN
1e stuurman
1946 - 12-11 - 1961



P. M. OVERSCHIE
1e stuurman
1946 - 16-11 - 1961



J. DE BRUIJN
2e werktuigkundige
1946 - 30-11 - 1961



H. H. J. DIJKHUIZEN
2e stuurman
1951 - 5-11 - 1961



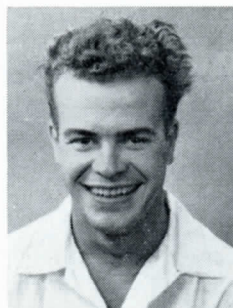
onze vloot-jubilarissen



G. H. GERMING
3e werktuigkundige
1951 - 9-11 - 1961



W. CROES
2e stuurman
1951 - 24-11 - 1961



J. H. DE KONING
3e werktuigkundige
1951 - 25-11 - 1961



J. BAARD
chef-hofmeester
1951 - 19-11 - 1961



J. J. VAN DER KLEY
1e pompman/bankwerker
1951 - 1-11 - 1961

s.s. *Kopionella*: wnd. 2e wtk. R. W. H. Buitenrust Hettema, 3e wtk. J. D. Donken, 3e wtk. J. J. F. Reitsma, 4e wtk. C. W. Herkemy, 5e wtk. J. H. T. van Schaik, bootsman P. van Duin, voorman M. Brons, 1e pompman/bankwerker A. A. v. d. Sluis, 2e pompman/bankwerker W. B. Kleyn, bankwerker L. de Cock, chef-hofmeester A. A. Turkenburg, chef-kok P. v. d. Veur;

s.s. *Koratia*: 1e stm. J. Kramer, 2e stm. K. Poort van Ingen, 3e stm. P. F. L. Schölvinck, hfd.wtk. K. Toerappel, 2e wtk. H. de Hoog, 3e wtk. Jac. Jansen;

s.s. *Korenia*: 2e wtk. N. W. Groen, 3e wtk. R. Praastring, 4e wtk. H. M. J. de Haan;

s.s. *Korovina*: 4e stm. J. J. H. M. Ruigrok, 3e wtk. B. Veldhuis, 3e wtk. W. A. M. Bouma, bootsman M. J. v. d. Neut, voorman P. Th. Benningshoff, 1e pompman/bankwerker P. v. d. Zwan, 2e pompman/bankwerker F. I. J. v. d. Lugt, bankwerker J. C. Kayser, chef-hofmeester A. F. M. Koper, chef-kok J. Th. Brugmans;

s.s. *Kosicia*: gezagv. G. W. Verboom, 3e stm. W. Bosma;

m.s. *Mitra*: 5e wtk. P. Maarleveld;

s.s. *Ondina*: 2e stm. H. J. Allaart, hfd.wtk. J. M. C.

- Jonkheid, 3e wtk. G. H. Germing, 4e wtk. A. J. Baerveldt;
- s.s. *Philidora*: 1e stm. H. A. Schelvis, 2e stm. S. Harders, 4e wtk. J. W. van den Berg, 4e wtk. W. F. A. van Mossevelde, 5e wtk. P. Brouwer, 5e wtk. J. C. van Weele;
- s.s. *Philippia*: 1e stm. H. E. Glansbeek, 3e wtk. A. Spuybroek;
- s.s. *Sepia*: gezagv. M. M. van Vriesland, 3e stm. M. A. Busker, 4e stm. G. Buma, wnd. 4e wtk. N. J. Doorn, wnd. 4e wtk. J. Slottje, 5e wtk. R. A. Risseeuw, 11.wtk. G. J. Walraven;
- m.s. *Sunetta*: 2e stm. T. Borsboom, 4e wtk. J. Wage-maker;
- s.s. *Vasum*: wnd. 4e wtk. A. G. M. van Amelsvoort, wnd. 4e wtk. J. Walraven, wnd. 4e wtk. H. J. Kievit;
- s.s. *Vivipara*: 3e stm. H. Midderham, wnd. 4e wtk. H. Sukkel, 5e wtk. E. Hoogvorst;
- s.s. *Zafra*: 1e stm. Tj. Kuypers, 2e stm. H. H. Hacken, wnd. 4e wtk. A. de Bats;
- s.s. *Zaria*: gezagv. J. Sieben, 4e stm. J. Mieras, 3e wtk. Joost de Jong, wnd. 4e wtk. F. G. Krijgsman.

In dienst getreden :

5e wtk.: J. H. Th. van Schaik, J. H. Hartkamp, J. Prinsze;
 11.wtk.: G. J. Walraven, C. Zwaag, IJ. C. de Jong;
 chef-hofmeester: J. L. van Oyen.

De dienst verlaten :

Gezagv.: F. van Tongeren;
 2e stm.: J. J. van den Berg;
 11.stl.: H. J. Mietes, G. Schreuder, A. F. Riswick;
 3e wtk.: A. A. van der Cingel, W. F. A. Grüter;
 5e wtk.: L. Noijons;

Bootsman: P. G. Hoogendijk;
 Timmerlieden: A. Pronk, A. Droppert;
 Voorman: J. J. Hardenbol;
 1e pompmann/bankwerker: L. C. C. v. d. Pluim;
 Bankwerker: A. Verhagen.

Behaalde diploma's :

1e stm. G.H.V.: 2e stl. P. B. Hibma, T. Borsboom, P. J. Bakker;
 1e stm. G.H.V.-Th.: 2e stm. R. Verhoef;
 2e stm. G.H.V.: 3e stl. R. Jousma, W. Bosma, A. G. de Grooth, M. de Graaf, P. F. L. Schölvinc;
 2e stm. G.H.V.-Th.: 3e stl. G. de Niet, C. Haas, L. B. A. van Bruinisse;
 3e stm. G.H.V.: 11.stl. W. van den Born, G. C. H. Dijkstra Jr., A. H. M. Melis, W. J. de Mik, S. Termeer;
 „B”-Th.: 3e wtk. L. J. van Onselen;
 „A” en „B”-Th.: 5e wtk. J. Slottje;
 „A”: 5e wtk. F. G. Krijgsman, W. Vroling;
 Ass.: 11.wtk. G. de Boer, W. H. van der Burg, H. G.

van Jaarsveld, A. G. P. Jansen, F. S. Lausberg, B. Oudkerk, J. C. Pisa, L. J. M. Verhaegh, L. J. Verwey, G. van 't Wout;
 „MVD”: 11.wtk. J. C. van Weele, F. M. Lecluijze, M. D. van der Veen, C. J. van der Zaag.

Aangesteld als :

Hfd.wtk.: J. Broersen, H. Broertjes, K. Toereppel;
 4e stm.: W. van den Born, G. C. H. Dijkstra Jr., A. H. M. Melis, W. J. de Mik, S. Termeer;
 5e wtk.: G. de Boer, J. C. van Weele, W. H. van der Burg, H. G. van Jaarsveld, A. G. P. Jansen, F. S. Lausberg, F. M. Lecluijze, B. Oudkerk, J. C. Pisa, M. D. van der Veen, L. J. M. Verhaegh, L. J. Verwey, G. van 't Wout, C. J. van der Zaag.

Geslaagd voor Getuigschrift Radarnavigator:

29.9.1961: Jolle de Jong, 2e stuurman.

Geslaagd voor getuigschrift Radarwaarnemer:

13.10.1961: K. Prins, 1e stuurman.

mutaties walpersoneel

(over de periode 16 september t/m 15 oktober 1961)

In dienst getreden :

1.10.61: J. C. M. Jansen (ex C.S.M. Curaçao) - VP
 1.10.61: Mej. J. J. Verhoeve - sectie ID
 2.10.61: Mej. J. Vollemans - sectie ID
 6.10.61: J. G. Holtrop (ex Shell Eastern Ltd., Singapore) - sectie AZ

De dienst verlaten :

17.9.61: Mej. E. E. van Steijn - sectie ID
 1.10.61: F. van Zoest - sectie ID
 1.10.61: E. Hooijmans - sectie CC (pensioen)

Jubilea:

1.10.61: J. P. Dröge - sectie NB - 10 jaar
 15.10.61: A. van der Ende - sectie BC - 15 jaar

Geboren:

18. 9.61: Cora Paulina, dochter van G. van Leeuwen - sectie NB
 13.10.61: René Marcel, zoon van J. L. P. van der Wiel - sectie SG

COMPANIA SHELL DE VENEZUELA LIMITED

28.9.61: P. J. Nielen Groen - overgeplaatst naar Shell Tankers Ltd., Londen.

BEDRIJFSZELFBESCHERMINGS-ORGANISATIE

Kapitein H. Aschmoneit is met ingang van 1 oktober 1961 benoemd tot persoonlijk assistent van de chef PB en zal worden belast met de studie van B.Z.B.-aangelegenheden voor vloot en wal.
 Rotterdam, 3 oktober 1961