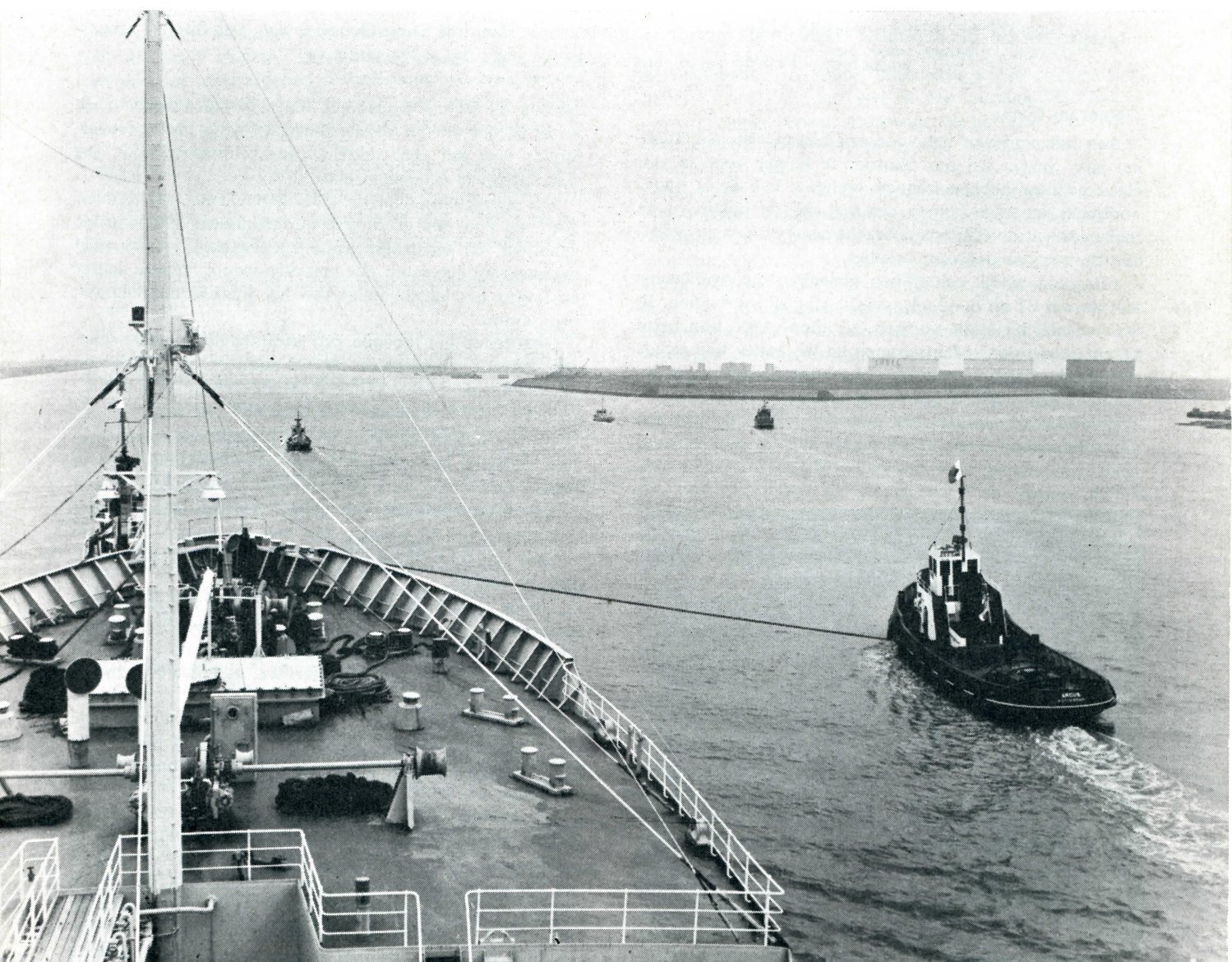


# van voor de **Vloot**

Redactie: J. C. W. Schuller tot Peursum

Administratie: Mej. S. P. Looij

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



## EUROPOORT WORDT VOOR HET EERST AANGELOPEN.

Deze eer viel op 13 december 1960 te beurt aan het circa 19.000 ton metende s.s. „A. K. FERNSTRØM”, dat in charter van Shell Tankers Ltd. vaart.



## NIEUWJAARSREDE VAN DE HEER LARIVE

uitgesproken op 22 december 1960 in de personeelslunchkamer van het Shell-Gebouw van het Shell Tankers-walpersoneel en de verlofgangers van de Nederlandse Shell-vloot

Dames en Heren,

Aan het eind van het voor ons historische jaar 1960, het jaar waarin wij ons kantoor te langens leste in een eigen gebouw hebben kunnen vestigen, heb ik U uitgenodigd tezamen te komen om met mij de balans op te maken van wat 1960 ons gebracht heeft en ons te bezinnen op het jaar dat voor ons ligt.

Allereerst wil ik echter hen gedenken die, werkzaam aan de wal of op de vloot, ons dit jaar zijn ontvallen. Ik wil hen niet bij name noemen, zij allen gaven hun beste krachten aan onze Maatschappij en wij zullen hen steeds met dankbaarheid gedenken. Ik moge U verzoeken te hunner nagedachtenis een moment stilte te betrachten.

Wanneer wij vooruitzien naar 1961 dan denken wij vanzelfsprekend in de eerste plaats aan de twee belangrijke evenementen voor onze vloot die in februari plaats zullen vinden: de tewaterlating op 9 februari van ons nieuwe vlaggeschip, het 47.000 ton metende s.s. „ONDINA”, op de werf van de R.D.M. door H.K.H. Prinses Irene, en — 8 dagen later — de tewaterlating van onze eerste 65.000 tonner, het s.s. „SEPIA” te Birkenhead. Beide schepen zullen o.o.v. respectievelijk in mei en augustus a.s. in de vaart komen.

Wat de tewaterlating van de „ONDINA” betreft, kan ik nog mededelen, dat Prinses Irene uit de haar voorgedelde lijst van gelegenheden te Rotterdam, waar na afloop van de plechtigheid de lunch zou kunnen worden gebruikt, het Shell-Gebouw heeft gekozen. Wij beschouwen het als een eer H.K.H. en haar gasten in ons gebouw te mogen ontvangen en hieruit moge tevens het vertrouwen blijken dat de Directie in het lunchkamer-personeel stelt. Daar op die dag deze lunchkamer voor het personeel gesloten zal zijn, zullen dan de bewoners van het Shell-Gebouw in de gelegenheid worden gesteld, om in omliggende restaurants de lunch te gebruiken.

Eveneens in februari zal het vierde en laatste 18.000 tons motortankschip van ons huidige nieuwbouwprogramma, het m.s. „ACTEON” in bedrijf worden gesteld.

Aan het einde van 1961, of anders in het begin van 1962, komt onze derde 33.000 tonner, het s.s. „VITREA”, in bedrijf, de laatste van een serie van drie schepen ge-

bouwd bij Wilton-Fijenoord. Een bijzonderheid van dit schip is, dat dit het eerste Shell-tankschip onder Nederlandse vlag zal zijn, waarin alle accommodatie in het achterschip is geconcentreerd.

Het zusterschip van de „ONDINA”, het s.s. „ONOBABA”, zal voor een groot gedeelte gedurende 1961 worden gebouwd, en omstreeks april 1962 gereed komen. Dit zal eveneens een schip zijn met alle accommodatie achter en tevens het laatste schip van het huidige nieuwbouwprogramma.

Gedurende het lopende jaar kwamen vijf nieuwe schepen gereed, namelijk de 39.000 tonners „ZAFRA” en „ZARIA”, de 33.000 tonners „VIANA” en „VIDENA” en het 18.000 ton metende s.s. „ATYS”.

Ondanks deze toename zal, als gevolg van vlagwisseling, verkoop en opleggen voor verkoop, de sterkte van onze vloot welke per 1 januari 1960 58 schepen met een totaal draagvermogen van ca 943.000 ton bedroeg, per 1 januari 1961 45 schepen zijn met een totaal draagvermogen van rond 907.000 ton. Hiermede is het dieptepunt vrijwel bereikt.

Uit de zojuist door mij genoemde cijfers blijkt de modernisering van onze vloot, immers bedroeg het gemiddelde draagvermogen per schip op 1 januari 1960 ca 16.000 ton, dit zal per 1 januari a.s. gestegen zijn tot ca 20.000 ton.

Met betrekking tot onze vloot is beslist, dat zodra de 1:2 verhouding tot de Engelse vloot, inclusief die van de Eagle Oil hersteld zal zijn, deze verhouding nader onder de loupe zal worden genomen.

Op analoge wijze als gedurende 1959 plaats had met het in bedrijf stellen van de 18.000 tonners werd ook in 1960 onze Technische Dienst op de proef gesteld tijdens de herhaalde proeftochten van het s.s. „ZAFRA”. De moeilijkheden ondervonden met de turbine-installatie in de „ZAFRA” werden onderkend en ondervangen en herhaalden zich dan ook niet tijdens de volledig geslaagde proeftocht van de „ZARIA”.

Wijzer en gewapend door voorafgaande ervaringen, konden de beide schepen van Wilton-Fijenoord, „VIANA” en „VIDENA” vlot in bedrijf gesteld worden.

Zijn enerzijds bij de nieuwbouw de door ons gestelde eisen met betrekking tot de economie nimmer uit het oog verloren, anderzijds zijn geen kosten gespaard om de accommodatie van de opvarenden zo gerieflijk mogelijk te doen zijn. Ik wil er echter hierbij met nadruk op wijzen, dat het uiteindelijk gaat om een zo economisch mogelijke exploitatie van onze vloot.

Ik voel het daarom als mijn plicht U op het hart te drukken, vooral in verband met de huidige tijdsomstandigheden in de olie-industrie en scheepvaart, om bij alles wat U doet prijsbewust te blijven en steeds de te verwachten resultaten af te wegen tegenover de kosten.

Gedurende 1960 ondergingen 44 Groepschepen, waaronder 4 Engelse, en met een totaal draagvermogen van ongeveer 890.000 ton, hun dokbeurt in Holland. De totale kosten van dit werk worden geschat op ongeveer 9 miljoen gulden.

In het eerste halfjaar 1960 werden door ons 80 Groepschepen, zowel Britse als Nederlandse behandeld voor reisreparaties, welke een totaal bedrag van f 131.000 vorderden. Uit deze cijfers blijkt dat de Technische Dienst niet stil heeft gezeten. De belangrijke bedragen welke met de door deze afdeling te verrichten werkzaamheden gemoeid zijn, onderstrepen eens te meer, dat ons streven voortdurend en doelbewust gericht dient te blijven op een zo efficiënt mogelijk beheer.

Op 1 januari 1960 begon onze afdeling Scheepsexploitatie, welke gedurende het 2e halfjaar van 1959 werd voorbereid, met de haar toebedeelde taak. Het doel dat deze afdeling gesteld is, laat zich als volgt samenvatten:

1. Afbakening der verantwoordelijkheid over de varende vloot.
2. Nauwer contact met deze vloot en nauwkeurige beoordeling van haar prestaties ten einde te komen tot een zo efficiënt mogelijke exploitatie.
3. Een centraal punt te zijn waaraan de diverse hoofden van dienst op de vloot verantwoording verschuldigd zijn, waarheen zij zich met hun problemen kunnen wenden en vanwaar zij hun instructies ontvangen.
4. Een verzamelpunt te zijn van praktische ervaringen.

Regelmatige bezoeken aan de schepen door de inspecteurs der buitendiensten van de vaksecties alsmede de zojuist ingevoerde bezoeken der leidinggevende officieren aan ons kantoor, hebben een aanzienlijke verbetering gebracht zowel in het contact als in wederzijds begrip en waardering tussen de varende vloot en de walorganisatie.

Hiertoe heeft mede bijgedragen het feit dat de gezagvoerders volledig op de hoogte worden gesteld van de bevindingen van onze inspecteurs.

Van de belangrijkste beïnvloedbare kosten en prestaties worden per kwartaal vergelijkende statistieken opgesteld.

De leidinggevende officieren aan boord ontvangen ieder kwartaal een opgave van deze cijfers voor zover deze hun eigen schip betreffen, met ter vergelijking de cijfers van de vorige perioden en die van het beste schip van de vloot of de desbetreffende klasse van schepen. Deze rapportage begint reeds resultaten af te werpen in een geleidelijke verbetering van de efficiency.

De door de Financiële Afdeling halfjaarlijks opgestelde verantwoording der totale exploitatiekosten van de vloot hebben reeds meermalen aanleiding gegeven tot kostenbesparende maatregelen. Het overwerk aan boord

der schepen ligt thans op een verantwoord niveau en er wordt nu ernstig overwogen de primaire verantwoordelijkheid voor de juistheid en aanvaardbaarheid van het geschreven overwerk geheel in handen der gezagvoerders te leggen. De kosten van voeding konden — bij gelijk gebleven kwaliteit en kwantiteit der verstrekkingen — worden verlaagd door doelmatige inkoopspolitiek en nauwlettend toezicht op het proviandbeheer. Het invoeren van standaardhoeveelheden per jaar van stores en een daaraan gekoppelde statistische verantwoording van het verbruik heeft een gunstige invloed gehad op deze kostenfactor. Door een intensieve studie van het bunkerconsumptie en de daaraan gekoppelde snelheden is men ook hier op weg belangrijke besparingen te realiseren. Het verheugt mij te kunnen constateren dat het aantal efficiënte dagen van kwartaal tot kwartaal toeneemt.

Een belangrijke factor bij de zojuist genoemde verbetering in het aantal efficiënte dagen vormt zeer zeker de technische dagploeg. Deze onderhoudsploeg is thans vrijwel op alle daarvoor in aanmerking komende schepen ingesteld en werkt praktisch zonder uitzondering zeer bevredigend. Behalve dat vele reparaties welke vroeger slechts konden geschieden met behulp van walpersoneel, hetzij in het dok dan wel in een buitenlandse haven, thans in eigen beheer gedurende de normale vaart worden verricht, komt deze ploeg ook het algemeen onderhoud ten goede.

Elk daarvoor in aanmerking komend ongeval van een Nederlandse Groepstanker wordt door de ingestelde commissie ter beoordeling van ongevallen als neutrale instantie onderzocht, enerzijds om een eventuele schuldvraag vast te stellen, anderzijds om de ervaring op te doen om maatregelen te treffen ten einde soortgelijke ongevallen in de toekomst te vermijden. Meerdere aanwijzingen en aanvullingen in de scheepsreglementen zijn hiervan het gevolg geweest.

De bestudering van de ontwikkeling in de moderne navigatiemiddelen heeft tot gevolg gehad dat enkele wij-



zigheden in de apparatuur op onze schepen aangebracht werden. De plotkamer met haar apparatuur is hiervan een sprekend voorbeeld.

Na de voor de ideeënbus gevoerde propaganda is het aantal inzendingen belangrijk toegenomen. Deze toegenomen belangstelling is zeer verheugend en enige aanvaardbare ideeën worden reeds op onze vloot toegepast.

Op 13 december is, zoals U bekend, bij wijze van proef, een 19.000 ton metend tankschip met ruwe olie bestemd voor Shell Nederland Raffinaderij N.V., aan de Shell-steiger in Europoort gemeerd, alwaar het zijn lading heeft gelost. Shell Tankers N.V. heeft in het tot stand komen van de havenfaciliteiten in Europoort een belangrijk nautisch aandeel gehad. In de loop van 1961 zal het havencomplex tot volle ontplooiing komen.

Op onze financiële afdeling werd gedurende 1960 een begin gemaakt met mechanisatie volgens het ponskaartensysteem. Dit zal gedurende 1961 worden voortgezet en dan zal (behalve enkele kleinere administratieve onderdelen) zeker de loon-administratie en de boekhouding worden gemechaniseerd.

Met betrekking tot het vlootpersoneel kan worden opgemerkt dat door de vermindering van het aantal schepen van onze vloot de stafpositie ruimer werd. Hierdoor konden officieren ruimschoots op tijd worden afgelost voor verlof. Studieverlof werd op zo groot mogelijke schaal verleend.

Aan de faciliteit van het medevaren van echtgenoten op oceaaneizen, is een verdere uitbreiding gegeven en wel dat ingaande 1 januari '61 het ook aan eerste stuurlieden en tweede werktuigkundigen wordt toegestaan te allen tijde hun echtgenoten aan boord te hebben.

Ook op de passage-regeling voor echtgenoten van officieren aan wie het is toegestaan een oceaaneis mee te maken, komen met ingang van 1 januari 1961 enige verbeteringen.

Tot nu gold immers het principe dat passagekosten voor echtgenoten van officieren naar en van het schip altijd voor rekening van de betrokken officier waren. Hierop zijn nu enkele uitzonderingen van kracht:

- a) Bij overplaatsing in het buitenland van de officier naar een ander schip zijn de passagekosten voor de vergezellende echtgenote van schip tot schip voor rekening van de Maatschappij.
- b) Eveneens is dit het geval wanneer de officier gerepatriëerd wordt om met verlof te gaan, echter met een maximum van één passage per jaar.
- c) Mocht de officier die zijn echtgenote aan boord heeft worden gerepatriëerd op medische gronden dan zijn eveneens de passagekosten voor de echtgenote voor Maatschappij-rekening mits de Maatschappij dat jaar niet eerder repatriëringskosten voor de echtgenote voor haar rekening had genomen.

Nadere mededelingen hieromtrent zullen binnenkort volgen.

Tevens werden aan de reeds bestaande cursussen 3 nieuwe toegevoegd te weten: een elektrotechnische cursus te Pernis, een junior-vlootstafcursus voor jongere officieren, benevens een ziekenhuisstage voor 1e stuurlieden. Totaal worden door ons thans 14 cursussen op diverse gebieden verzorgd, waaraan in 1960 door ruim 600 zeevarenden werd deelgenomen. Speciale vermelding verdient de 2-maandse pijpfitter/lasserscur-

sus voor scheepsgezellen in Pernis, welke cursus zoveel heeft bijgedragen tot het welslagen van het experiment met de technische ploegen aan boord van onze schepen.

Gedurende 1960 werd aan 44 jongelui een studiebeurs toegekend voor de studie aan Zeevaartscholen of scholen voor scheepswerktuigkundigen; 37 bursalen behaalden het eindexamen. Op dit ogenblik studeren er 83 jongelui onder onze auspiciën, waarvan er 43 in 1961 hun eindexamen zullen doen.

De situatie op de arbeidsmarkt voor wat betreft de scheepsgezellen is uitgesproken zorgelijk. De industrialisatie van Nederland trekt talloze arbeidskrachten van het varend beroep weg, hetgeen ons noopt maatregelen te beramen.

Hoewel wij in het algemeen onze schepen nog steeds volbemand naar zee konden zenden, ziet het er naar uit dat het komende jaar grote problemen op dit gebied met zich zal brengen.

1960 heeft zich gekenmerkt door een periode van rust voor wat de arbeidsverhoudingen betrof. Belangrijke onderhandelingen met de werknemersorganisaties vonden niet plaats. De ontwikkelingen op het gebied van de lonen en arbeidsvoorwaarden in Nederland worden door ons nauwlettend gevolgd. Voor het jaar 1961 verwachten wij op genoemd gebied wel enige activiteiten.

Onze kantoororganisatie te Rotterdam telt thans 317 personeelsleden. 16% hiervan zijn kapiteins en officieren welke afkomstig zijn van onze vloot, terwijl 33% vrouwelijk personeel is. Onder andere door de uitbreiding welke noodzakelijk was in verband met het betrekken van het nieuwe kantoor is de gemiddelde leeftijd van ons personeel laag. 103 Personeelsleden ofwel 32% hebben minder dan 5 dienstjaren. Het ziet er naar uit dat wij althans voorlopig wel de maximum personeelssterkte hebben bereikt.

Na overleg met onze Londense collega's is besloten op beide kantoren een efficiency onderzoek te laten instellen door een gemengde commissie.

De ondernemingsraad functioneert nu ruim een jaar. Het is ons gebleken dat bij de leden van deze raad de wil aanwezig is dit orgaan tot een nuttig communicatiemiddel tussen de Directie en personeel van Shell Tankers N.V. te doen uitgroeien.

In deze tijd van scherpe concurrentie die zich in de aardolie-industrie en vooral bij de verkoop van aardolieproducten doet gevoelen, waaromtrent U uitvoerig in het jaarverslag van de „Koninklijke” over 1959 hebt kunnen lezen, wordt van elk onzer, naast uiterste plichtsbetrachting, verwacht dat hij of zij ook in het dagelijks leven ten volle Shell-minded is en aan het gebruik van Shell-producten uiteraard de voorkeur geeft.

Zoals ik reeds opmerkte bij de officiële opening van het Shell-Gebouw, hebben wij de scheepsbellen van onze uit dienst gestelde schepen een ereplaats gegeven in dit gebouw, opdat deze voor ons een blijvende herinnering zijn aan het feit dat wij er zijn om onze vloot varende te houden en niet andersom.

Ik dank U allen, leden van het wal- en vlootpersoneel van hoog tot laag, voor het werk dat gij in het jaar dat nu zijn einde nadert hebt verricht en voor de toewijding die gij daarbij hebt betoond, en vertrouw dat ik ook in het komende jaar ten volle op U zal kunnen rekenen.

Ik wil dan eindigen met de hoop uit te spreken dat 1961 voor U en de Uwen in alle opzichten voorspoedig moge zijn.

**Afscheidsreceptie  
voor onze in 1960  
gepensioneerde  
vloot-officieren**

*Tijdens de toespraak  
van de heer Larive*



*De heer Larive in gesprek met Oud-Commodore Kapitein  
A. de Boer*

Op 17 december 1960 vond in de directie-lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-gebouw te Rotterdam een receptie plaats ter ere van de Gezagvoerders, Hoofdwerktuigkundigen en andere officieren, die gedurende het jaar 1960 de dienst der Maatschappij wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd verlieten.

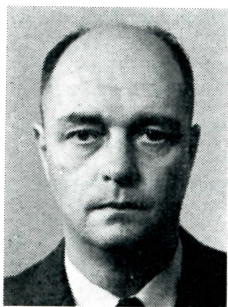
Met uitzondering van enkele Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen, die de zee boven de wal verkozen hadden of door andere bezigheden waren verhinderd, waren alle genodigden met hun echtgenoten aanwezig.

In zijn toespraak vermeldde de heer Larive, dat meer dan 500 jaren vlootdienst aanwezig waren gedurende welke — vooral in oorlogstijd — vaak in zeer moeilijke omstandigheden de vlag van onze Maatschappij werd hooggehouden.

De heer Larive dankte de heren voor de wijze waarop zij de Maatschappijbelangen gedurende deze vele jaren hebben gediend, in welke dank ook de dames werden betrokken, die zoals in het verleden vaak het geval was, voor zeer lange perioden de aanwezigheid van hun echtgenoot moesten missen.

Een zeer geanimeerd samenzijn volgde waarop vele herinneringen uit de „goede oude tijd” werden opgehaald.

## Onze jubilarissen



*J. H. R. Beaujon  
Gezagvoerder  
1936 — 17-1 — 1961*



*H. E. Glansbeek  
1e stuurman  
1946 — 2-1 — 1961*



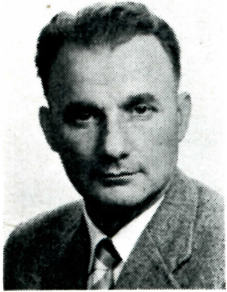
*J. J. van den Berg  
2e stuurman  
1951 — 15-1 — 1961*



*H. F. Rotmans  
Voorman  
1945 — 5-12 — 1960*

# DE NIEUW

## GEZAGVOERDERS



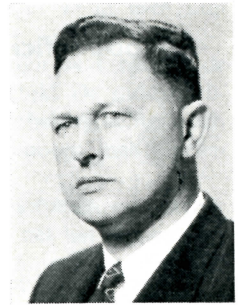
*P. A. Kooloos*



*H. Faber*



*J. Griik*



*S. J. de Geus*



*A. A. van Ingen*



*J. M. Hulsken*



*Th. J. van de Vrie*

## AANSTELLINGEN

De Directie heeft besloten, aan de hand van de ranglijst, de hieronder g

- TOT GEZAGVOERDER** : P. A. Kooloos, H. Faber, J. Griik, S. J. de Geus, A. A. van Ingen, J. M. Hulsken, Th. J. van de Vrie.
- TOT 1e STUURMAN** : J. van Beele, G. Arkema, J. W. Sterringa, E. H. Brameijer, A. Post, J. Rijkmans, M. G. C. Geerarts, F. Klaassen.
- TOT 2e STUURMAN** : A. Stolk, J. W. J. Corbee, H. K. Paauw, R. Verhoef, W. O. Kooi, P. Snel, B. van Hardeveld, H. N. A. Snel, P. Hoogesteger, D. M. Mos.
- TOT 3e STUURMAN** : B. Ritman, L. B. A. van Bruinisse, C. Swart, G. C. van Malland, E. J. F. Douw van der Krap, W. Schmidt, R. H. Schieffelaers, R. van Westendorp, J. W. Niessink, G. M. Schipper, H. H. van Roest, J. C. Aartsen, R. Stomp, J. Verwoerd, A. L. A. M. Wilmering, B. J. Dul, G. R. M. Stein du Pré, W. Kerbert, H. van Veen, G. G. L. Wolters.
- TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE:** I. J. Vreke, G. Bravenboer, G. Boer, A. L. Moerland, A. W. van Homoet, C. Veenstra.

# A A N G E S T E L D E

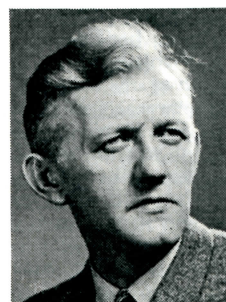
# H O O F D W E R K T U I G K U N D I G E N



*I. J. Vreke*



*G. Bravenboer*



*G. Boer*



*A. L. Moerland*



*A. W. van Homoet*



*C. Veenstra*

ER 1 JANUARI 1961

oemde heren van ons officierenkorps tot een hogere rang aan te stellen:

**TOT 2e WERKTUIGKUNDIGE** : A. J. Verkerk, H. Bax, P. Driessen, N. W. Groen, G. W. van Essen, J. Vrijheid, P. Ester, R. Romijn, H. de Hoog.

**TOT 3e WERKTUIGKUNDIGE** : M. C. Laban, H. Th. Nobels, Jac. Jansen, D. Tolsma, Joost de Jong, J. Swagers, F. W. Gakes, S. Beekman, D. Meurs, L. J. van Onselen, B. Veldhuis, A. H. Schulpzand, J. D. Nijholt, A. Modderman, J. L. 't Mannetje, W. A. M. Bouma, S. Rinkema, W. Satijn, G. J. Visscher, H. J. Nieuwenstein, K. E. Kuiper, M. P. Bekkens, P. Winkler, R. H. Gijsberts, F. L. Alexandre, H. de Jong, J. W. van Wegen, O. K. Nicolai, J. W. van der Veen, T. E. Knijff, S. Straub, J. M. de Jong.

**TOT 4e WERKTUIGKUNDIGE** : A. Bax, H. E. Daniëls, T. J. G. Dünwald, H. L. de Koning, C. P. de Waard, C. Kloosterboer, C. Witteman, J. M. ten Haaft, A. M. Vonkeman, J. Polling, D. Schot, A. de Haan, A. J. Bitterling, J. Huisman, A. J. Baerveldt, J. W. Cadovius, R. O. Koop, M. W. D. Meijer, S. Rol, J. W. van Leyden, G. Rietdijk, W. van Kemp, J. W. C. Willemsen, G. de Geeter, J. van der Schee, G. G. Wolsink, B. H. Cornelisse, J. B. van Dorsten, J. G. Kuit, R. de Beer, S. A. Verhage, J. R. van Daltsen, H. S. Schlaghecke, E. R. Ashof, T. C. J. Beentjes, K. G. Kossen, J. L. van der Rijst, J. B. J. Jonker, J. Wagemaker, R. Groeneveld, J. P. Hendrikse, H. H. Apfel, J. F. de Gruiter, L. Cijssouw, C. de Witte, W. F. A. van Mossevelde, G. Braak, W. C. van Brummelen, A. van Vliet, J. J. Kosten.

# Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

20 november  
Hoewel de wind de laatste dorre blaren van de takken rukt en de meeuwen zich krijsend op het brood storten dat ik op het plat achter mijn huis strooi, kost het me toch enige moeite te bedenken dat over zes weken St.-Nicolaas, Kerstmis en Oudejaar alweer achter ons zullen liggen. Mijn heil- en zegewensen vergezellen u het gehele jaar 1961 (dank u, dank u, van 't zelfde!), en u wilt me nu wel toestaan nog even een blik achteruit te werpen op het snel vergrijzende verleden. 't Was me — om met Wim Kan te spreken — het jaartje wél!

Den Haag kreeg nog steeds géén nieuwe Kleine Comedie en de kans dat we hem wél krijgen, is weer kleiner geworden nu het plan om dit theater bij het Gemeentemuseum te doen herrijzen (met vorige plannen) in de doofpot is gestopt. Maar we kregen wel een nieuw Rode Kruis-ziekenhuis aan de Sportlaan, ongeveer op dezelfde plaats waar het oude 200 bedden tellende huis heeft gestaan; nu is er plaats voor 360 patiënten en het heeft zestien miljoen gulden of f 44.000 per bed gekost. Maar daarmee kunnen we — ook in medisch opzicht — voorlopig vooruit, want natuurlijk zijn de inrichting en de uitrusting volkomen „up to date“.

## Jeugdpir

De bouw van de nieuwe pier in Scheveningen vordert gestaag en zelfs een zomerstorm die voor ettelijke tonnen schade aanrichtte, heeft het bouwprogramma niet vermogen te verstoren; de plannen voor de verschillende „vermaakseilanden“ krijgen steeds meer vorm. Met name voor de jeugd is de zaak — op papier — al vrijwel rond. Dit eiland ligt geïsoleerd van de andere gedeelten van de pier, maar dat wil nog niet zeggen dat er een soort rustverstorende kermis zal komen, al zou de naam van de toekomstige exploitant Hommerson (die in de kermiswereld een goede en aloude klank heeft) dit ook doen vermoeden. De gedachten gaan uit naar een autobaan, een moderne schiettent, een kegelcentrum, een mid-geet-golfbaan, een kindercarroussel en behendigheidsspelen in de vorm van zgn. linktrainers. En dit alles in een groten-deels glazen hal, zodat men er ook bij slecht weer van het uitzicht op de boulevard en de zee kan genieten.

## Later naar bed

Een mooi ding vind ik dat onze café's nu tot 's nachts één uur open mogen zijn, zodat er na afloop van de laatste voorstelling in de bioscopen tenminste nog een flink uur over is voor een napaatje bij een kopje koffie of anderszins, zonder dat men zich nu direct „in het nachtleven behoeft te storten“. Amsterdam is ons in deze voorgegaan; daar was de sluitings-tijd — ook voor de zaterdag en de zondag — al later gesteld. Bij ons is het nu één uur op werkdagen en half twee op zondag.

Overigens is in de laatste tijd het aantal café-restaurants weer met één verminderd. Tivoli op de Heerengracht heeft

zijn deuren gesloten, maar in de plaats daarvan is er enkele huizen verder weer een snack-bar bijgekomen, met welk nieuw Nederlands woord men in toenemende mate de staande-hap-gelegenheden pleegt te betitelen die wij vroeger eenvoudig: belegde-broodjes-zaken noemden (Ik herinner me nog dat een broodje-kaas bij Van Vugt onder de galerij aan de boulevard tien hele centen kostte. Waar blijft de tijd!).

## Nieuw hotel

Bepaald verheugend is, dat we er weer een nieuw hotel bij zullen krijgen achter het café-restaurant Promenade, dat op zijn beurt de naam draagt van het sinds lang verdwenen Hotel de la Promenade aan de Oude Scheveningsweg, dat met zijn lange serre en de in de avond zachtglanzende theelichtjes tot mijn jeugdherinneringen behoort. Hoeveel kamers het hotel had, weet ik niet, maar vast geen 236 zoals het nieuwe 26 meter hoge gebouw met een grondoppervlak van 18 × 80 meter. In een tweede gebouw — door een gang met het eerste verbonden — komen restaurant, bar en 600 m<sup>2</sup> congresruimte. Het lijkt me alleen een bezwaar dat alle 236 kamers 2-persoons worden; maar dat kan in dit stadium misschien nog worden veranderd.

Daar waar eenmaal de Dierentuin was — alleen het hoofdgebouw met de grote zaal is nog over en moet blijven bestaan tot er elders een gebouw van dezelfde capaciteit is gesticht — verrijst weer een nieuwe kolos van beton en glas: het 40 meter hoge Provinciehuis met twee nog 8 meter hogere traptorens. Met de kelder en het souterrain mee 12 bouwlagen en 900 (!) ramen. Midden 1962 hoopt men er de nu over de stad verspreide provinciale diensten te kunnen huisvesten. Alleen de Provinciale Staten zullen ook dan nog moeten vergaderen in de Ridderzaal, de Tweede Kamer of het Kurhaus, want voor een Statenzaal heeft de minister van Bouwnijverheid nog geen toestemming willen geven. Wat dat betreft, heeft zelfs de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland géén streepje voor.

## Nieuw Congresgebouw

In Amsterdam begint het nieuwe RAI-gebouw aan het Europaplein zijn voltooiing te naderen en vol trots heeft het bestuur van de RAI juist een dezer dagen de maquette laten zien van het Congresgebouw, dat als tweede gedeelte van het complex zal worden gebouwd. Alleen met IJ-, Coen- en Hem-tunnels wil het nog niet vlotten. Het blijft nog touwtrekken met de provinciale- en rijksoverheden.

In Rotterdam houden ze niet van touwtrekken. Daar was het meer kaartspelen en ik heb de indruk, dat die van de Maasstad er een goede neus voor hebben om hun troeven op het juiste moment op tafel te gooien. De rijksgoedkeuring voor de metro heeft tenminste niet lang op zich laten wachten. Begin vorige week is officieel de eerste balk voor de eerste stalen damwand geslagen voor dit

werk, dat 130 miljoen gaat kosten, dat Rotterdams centrum een rechtstreekse verbinding (10 minuten) zal geven met Zuid en dat tevens een belangrijke factor is om de Maasstad t.z.t. te verlossen van de bruggen die het scheepvaartverkeer hinderen als ze dicht zijn, en die de automobilisten de zenuwen op 't lijf jagen als ze open staan. Voorlopig zijn ze in Rotterdam nog niet van de narigheid verlost, want het bouwen van de metro, waardoor de tramlijnen over de bruggen kunnen verdwijnen, duurt zes jaar. Maar in die tijd komt de nieuwe Van Brienoordbrug — ongeveer ter hoogte van het Fijenoordstadion — klaar, die een belangrijk deel van het doorgaande verkeer, dat nu door de overbelaste Maastunnel gaat, zal overnemen. Bovendien komt binnen afzienbare tijd de Beneluxtunnel bij Vlaardingingen onder de Nieuwe Waterweg.

Maar laten we ons niet vergapen aan hetgeen zich in de Randstad Holland afspeelt alsof de rest van Nederland niet meer meetelt. Utrecht geniet als jaarbeurs- en universiteitsstad meer dan alleen nationale bekendheid. Utrecht is als uitgangspunt voor toeristische verkenningen ideaal gelegen en heeft last but not least zelf ook zijn aantrekkelijke aspecten. Het gemeentebestuur en Monumentenzorg zijn zich dat ook wel bewust en in het streven om de zo karakteristieke maar veelal verwaarloosde kelders langs de werven van de Oude Gracht in ere te herstellen, is men erin geslaagd de N.V. Formosa bereid te vinden beneden de lunchroom aan de Oude Gracht een etablissement in te richten, dat naar de nabij gelegen St.-Jansbrug heel deftig Rôtisserie Taverne du Pont St.-Jean heet. U kunt er niet alleen van de Nederlandse, maar ook van de Braziliaanse, Spaanse, Servische, Turkse en Franse keuken genieten.

## Villon in Utrecht

Er gaat nog meer in Utrecht gebeuren. De stad zal een jaar lang staan in het teken van François Villon. Aan deze 15e eeuwse losbandige Franse dichter — o.a. bekend door zijn ballade voor het „Concours de Blois“ met de beroemde versregel „Je meurs de soif auprès de la fontaine“ — zal de viering van het 65e lustrium van de Rijksuniversiteit zijn gewijd. De tekst voor het openluchtspel met maskerade „François Villon“ wordt geschreven door K. E. Eykman en de regie zal worden gevoerd door André van den Heuvel van het Rotterdams Toneel. Wie zich van vorige lustra Djenghis Khan (1951) en Xerxes (1956) herinnert, weet dat het opvoeren van een dergelijk spel en van de kleurige maskerade die daarna 's nachts door Utrechts straten zal trekken, bij de Utrechtse studenten in goede handen is.

## Metro Amsterdam

„Wij groeien vast in tal en last“; deze spreuk op het Amsterdamse weeshuis is in feite al jarenlang van toepassing op de gehele stad. Evenals in vrijwel alle steden met een oud centrum, is het verkeersprobleem in Amsterdam erger dan de Gordiaanse knoop, die door Alexander ten minste met één klap uit de wereld werd geholpen. Zo'n keizersklap is in Amsterdam onmogelijk, tenzij men er de



schoonheid van oud-Amsterdam met zijn grachten aan zou willen opofferen. Alle verkeersdeskundigen die in deze richting — bijvoorbeeld door het dempen van de grachten en drastische afbraakplannen — een oplossing hebben gezocht, hebben telkenmale zo'n storm van verontwaardiging ontketend, dat zij hun voorstellen ijlings terugtrokken.

Maar nu is een nieuwe commissie „Verkeer en Vervoer” onder voorzitterschap van Ir. J. W. Clerx, tot de conclusie gekomen, dat ook in Amsterdam — evenals in Rotterdam (en straks ook misschien in Den Haag?) — alléén een metro uitkomst kan geven. Men denkt (op het spreekwoordelijk geduldige papier) aan een net van vijf à zes stamlijnen van ieder 4 à 5 kilometer, in het centrum uiteraard ondergronds en daarbuiten op viaducten, bovengrondse ringlijnen en op de eindpunten aansluitende buslijnen naar de buitenwijken en tuindorpen rondom de stad. Ook Amsterdam-Noord zou op den duur via een speciale metrotunnel onder het IJ op het net moeten worden aangesloten.

In ieder geval dient de tram uit de binnenstad te verdwijnen en bovendien verwacht de commissie, dat veel mensen die nu fietsen straks de metro zullen gebruiken, zodat in hoofdzaak de gemotoriseerde weggebruikers overblijven, hetgeen het verwerken in de nauwe binnenstad iets minder moeilijk zal maken.

#### Hoe en hoeveel?

Natuurlijk heeft deze commissie geen half werk gedaan: de heren hebben niet

alleen de oplossing gegeven, maar ze hebben er ook naar gekeken of deze uitvoerbaar is en wat het mag gaan kosten.

Zoals u zich van de kleuterschool nog wel herinnert, is „Amsterdam die grote stad” helemaal gebouwd op palen (voor zover ze ten minste lang geleden geen koeihuiden voor de fundering hebben gebruikt). En nog altijd liggen de eerste vaste grondlagen 15 à 19 meter onder AP, zodat de metrotunnel en -stations dus ook op palen zullen moeten worden gebouwd. De commissie heeft de bouwkosten met inbegrip van de ondergrondse stations dan ook becijferd op 25 à 30 miljoen gulden per kilometer; de bovengrondse trajecten op viaducten worden gelukkig aanmerkelijk goedkoper en zullen „slechts” ongeveer 5 miljoen gulden per kilometer kosten.

Natuurlijk is over deze hele geschiedenis het laatste woord nog niet gezegd en het is bepaald niet zo, dat al in 1961 de eerste paal zal worden geslagen.

#### Over zes jaar

Degenen die wellicht even met de ogen hebben geknipperd bij het lezen van die 25 à 30 miljoen gulden per kilometer, breng ik graag in herinnering, dat de Rotterdamse metro op ongeveer hetzelfde bedrag is begroot, met inbegrip van de tunnel onder de Maas. Overigens heeft die ene Rotterdamse metrolijn — waaraan intussen al hard wordt gewerkt — de laatste tijd zoveel aandacht gekregen, dat bijna iedereen is vergeten, dat ook deze lijn het begin vormt van een net. En het was bepaald geen toeval, dat Ir. Tille-

ma, hoofddirecteur van gemeentewerken in Rotterdam uitgerekend op de avond van de dag waarop de bouw van de metro officieel was begonnen, vertelde wat er over zes jaar — als die eerste lijn klaar is — gaat gebeuren.

Het viaduct in Zuid zal zo snel mogelijk worden doorgetrokken langs de Zuiderparkgordel van het Zuidplein naar Zuidwijk en Pendrecht. Ook de oostlijn naar Alexandrië (de nieuwe wijk die tussen Kralingen en Kralingseveer is ontworpen) zal dan worden gegraven; het begin van deze lijn aan het Centraal Station wordt al meteen met het kopstation van de noord-zuidlijn meegebouwd. Die oostlijn komt achter het Kralingsebos boven de grond; in het ontwerp van de nieuwe wijk is met brede lanen al rekening gehouden met de metro.

Men doet dus alles om het lokale verkeer zoveel mogelijk met openbare vervoersmiddelen op te vangen, in de verwachting, dat de autobezitters hier net zo verstandig zullen worden als in Londen, Parijs en noemt u maar op. Daar trekt het merendeel al niet meer met z'n auto naar het centrum, waar men door de drukte toch niet kan opschieten en geen parkeerplaats kan vinden.

Maar ook op het gebied van het interlokale en het internationale vervoer zit men in Rotterdam niet stil. „Nee, allicht”, zult u zeggen, „de tweede haven ter wereld.” Ik bedoelde nu echter niet de scheepvaart, maar de luchtvaart.

Hierop komen wij in het a.s. februari-nummer terug.

## Wij nemen afscheid van . . .



Gezagvoerder **J. J. D. Bijlaard**, die op 1-1-'61 de dienst der Maatschappij onder toekenning van pensioen heeft verlaten.

De heer Bijlaard is op 12-12-'33 als 3e stuurman voor de „Mamura” aangemonsterd.

Op 1-7-'37 werd hij als 2e stuurman en op 1-1-'39 als 1e stuurman aangesteld, terwijl zijn aanstelling als gezagvoerder volgde op 1-1-'52.

De heer Bijlaard heeft een groot deel van zijn dienstperiode in de Oost volbracht.

Zijn laatste schip was het s.s.

„Korovina”, waarvan hij op 26-4-'60 het commando heeft overgedragen.

Wij wensen hem nog vele jaren van welverdiende rust toe.



Hoofdwerktuigkundige **J. J. Hester Sr.**, die op 1 januari 1961 met pensioen is gegaan.

De heer Hester is op 23-3-'27 als 5e wtk. in onze dienst getreden. Na 4½ maand op zijn tewerkstelling gewacht te hebben is hij op 9-8-'27 naar Rouen gereisd voor tewerkstelling aan boord van het m.s. „Artemis”. Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 29-10-'48 aangesteld als hfd.-wtk.

Het laatste schip waarop hij het beheer over de machinekamer

voerde was het m.s. „Crania”, dat hij op 2-4-'60 te Hamburg verliet.

Wij wensen hem temidden van zijn gezin nog vele jaren in goede gezondheid toe.



Hoofdwerktuigkundige **P. J. B. Doelder**, die op 1-1-'61 met pensioen is gegaan. De heer De Doelder is op 6-7-'28 eveneens als 5e wtk. bij ons in dienst getreden.

Zijn eerste schip was het s.s. „Pearlshell”.

Na de diverse rangen te hebben doorlopen werd hij op 1-7-'51 als hfd.wtk. aangesteld.

Het grootste gedeelte van zijn zeemannloopbaan heeft hij in de Oost doorgebracht. Alleen gedurende het laatste jaar heeft hij in de West dienst gedaan. Zijn laatste schip was het s.s. „Frasca”, dat hij op 27-1-'60 verliet.

Wij wensen hem temidden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



**Eerste junior vlootstafkursus  
in het Shell-Gebouw  
te Rotterdam  
29 november —  
2 december 1960**

Van 29 november 1960 tot en met 2 december d.a.v. werd in het Shell-Gebouw te Rotterdam de eerste „Junior Vlootstafkursus” gehouden. Vanzelfsprekend droeg deze eerste cursus een enigszins experimenteel karakter en o.a. is de tijdsduur nu reeds van vier tot vijf dagen verlengd. Ook deze cursus heeft bij de deelnemers een enthousiaste ontvangst gehad en gedurende 1961 zullen dan ook vier van deze cursussen plaatsvinden. De deelnemers aan deze eerste cursus waren:

P. J. Hoekstra, N. A. Jager, H. Jansen, E. v. d. Pol, L. v. d. Valk, J. W. J. Corbee, M. Hus, J. van Duuren, P. Stachelhausen, H. Stobbe, C. J. Vermeulen, C. L. Bakker, A. de Boer, A. P. de Groot, C. L. v. d. Wekken.

Op de foto staan tevens kapitein J. Boersma, cursusleider en enige docenten, namelijk de heren H. P. L. Beyerbergen van Henegouwen, Mr. R. Glazener en Mr. R. Hagen.

## STUDIEBEURZEN

De Directie van de Bataafse heeft besloten ook voor het studiejaar 1961/62 een aantal beurzen beschikbaar te stellen aan werknemers of gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen ten behoeve van hun zoons die aan een Nederlandse universiteit of hogeschool willen gaan studeren of reeds met deze studie zijn begonnen.

Onder verwijzing naar hetgeen werd medegegeeld bij de toekenning der beurzen in vorige jaren, wordt eraan herinnerd, dat ook voor verlenging van die beurzen door de ouders of voogden een aanvraag voor het studiejaar 1961/62 vóór 31 januari 1961 moet worden ingediend.

De beurzen bedragen elk f 3.000,— per jaar. Op continuatie van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een daartoe strekkend verzoek door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen. Bij het verdelen van de beurzen zal voorrang worden verleend aan de technische en natuurwetenschappelijke richtingen.

Per gezin kan slechts aan één zoon tegelijk een beurs worden toegekend; men kan echter voor alle studerende zoons een aanvraag indienen. Er bestaat verder geen bezwaar tegen, dat voor hen die bij een eerste aanvraag niet in aanmerking zijn gekomen voor een beurs, opnieuw een aanvraag wordt ingediend, tenzij de Commissie anders heeft geadviseerd.

De keuze uit de kandidaten zal geschieden door een commissie van drie deskundigen die buiten de Bataafse staan. Aan de commissie is als niet-stemhebbend secretaris toegevoegd Ir. M. J. B. de Blank, secretaris van de Directie der Bataafse.

Het door de Commissie in te stellen onderzoek zal van vergelijkende aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie en karaktereigenschappen ook worden beoordeeld op hun ontwikkelingsmogelijkheden.

De gekozen kandidaten zullen volkomen vrij blijven na hun afstuderen een positie naar eigen keuze te aanvaarden. Er zal dus geen verplichting bestaan tot indiensttreding bij de Maatschappij; evenmin neemt de Maatschappij de verplichting op zich hen na beëindiging van hun studie in dienst te nemen.

Zij die ten behoeve van hun zoon(s) een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1961 schriftelijk op te geven aan de Secretaris der Commissie voor Bataafse Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn. Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dienen zij op te geven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit of hogeschool, alsmede het jaar van aanvang der studie.

Studiebeurzen moeten niet worden aangevraagd ten behoeve van kandidaten die in de loop van het studiejaar hun militaire dienst moeten gaan vervullen of ten behoeve van kandidaten die nog op de middelbare school zijn en wier kans op slagen voor het eindexamen gering moet worden geacht.

In verband met de data van de eindexamens van de middelbare scholen kan de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1961 geschieden.

# Personalia

(gedurende de periode 16-11-'60—15-12-'60)

## Gehuwd:

- 25-11-'60: L. C. Spoon, 4e wtk., met mej. H. S. Morree;  
1-12-'60: A. W. Seelt, 3e stm., met mej. A. C. F. Post;  
7-12-'60: M. P. Scherp, 3e wtk., met mej. W. M. de Vos;  
8-12-'60: C. van Esseveld, 4e wtk., met mej. E. Bakker;  
14-12-'60: T. Borsboom, 2e stm., met mej. E. A. H. van de Broek-Humphrey;  
17-12-'60: P. R. Brunet de Rochebrune, 3e stm., met mej. R. Bergmann;  
23-12-'60: H. van Slegtenhorst, 3e stm., met mej. E. Moolenbroek.

## Geboren:

- 22-11-'60: Alice Clementine, dochter van A. L. Blokland, II.stm., en mevr. A. Blokland-Vermeulen;  
27-11-'60: Christina Margaretha en Leentje Cornelia, dochters van A. Spuybroek, 3e wtk., en mevr. A. Spuybroek-van de Broek;  
2-12-'60: Afina, dochter van K. Toereppel, 2e wtk., en mevr. J. Toereppel-Koster;  
4-12-'60: Herman Hendrik Johan, zoon van H. H. J. Dijkhuizen, 2e stm., en mevr. G. Dijkhuizen-Klaasse.

# Mutaties

(gedurende de periode 16-11-'60—15-12-'60)

## Met verlof:

- Gezagv.: W. J. A. J. Peeters, J. Sieben, J. Lous, B. van Bon, J. Ruys;  
1e stl.: B. van de Born, W. J. de Haan, K. Drent;  
2e stl.: E. van de Pol, F. H. E. Edens, B. C. Visser, G. Arkema, C. E. van 't Woudt;  
3e stl.: A. W. Seelt, M. C. Verhage, H. W. Vermaas, B. Langendoen, C. C. Bicker, P. C. Rakke;  
4e stl.: W. S. van der Ham, W. Kerbert, H. van Veen, H. Looman, R. Stomp, B. J. Dul, J. H. B. Jongen;  
hfd.wtk.: D. P. Koudenburg, P. Scherpenzeel, J. M. C. Jonkheid, C. Assenberg, G. C. Lucassen, A. Versluys;  
2e wtk.: R. A. J. Ruesink, K. Toereppel;  
3e wtk.: H. W. van Diepen, A. Spuybroek, R. M. F. van den Berg, J. Vos, H. Bax;  
4e wtk.: C. van Esseveld, J. L. 't Mannetje, D. Meurs, W. C. H. M. de Kok, J. H. G. Grummels, J. H. Janssen, P. J. de Lange, W. F. J. Boussem, J. H. Veen;  
5e wtk.: A. van Hoeke, H. van Rossum, H. N. Berg, B. Bouwmeester, G. N. H. van Druten, J. Gansevoort, J. A. de Groot, C. W. Herkemy, H. G. F. Heynen, J. B. J. Jonker, D. Schot, S. Warmenhoven, J. J. Kosten, R. L. van Heuven van Staerling, W. C. van der Pluym, J. P. Hendrikse, J. M. Heyer, W. H. H. Niggebrugge, C. H. H. Wisse, J. R. van Dalfsen, H. H. Knaap, R. Ouwehand, T. C. Evers, A. L. Bakker;  
II.wtk.: F. Fresow.

## In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: A. Nuys, B. Potters, A. Reekers, I. Dijkker, H. J. A. Savonije, A. B. van Essen, M. J. van de Neut;  
Timmerlieden: J. op ten Berg, A. Pronk;  
Voorlieden: A. F. Blaauwikel, C. Hofman, A. Janssens, S. van de Ploeg;

- 1e pomplieden/ T. Hagedoorn, A. P. L. van Vrijalden-bankwerker: hoven, E. J. Simons, C. B. Soesbergen, W. H. van Ewijk;  
2e pomplieden/ J. van de Starre, C. Molendijk; bankwerker:  
Bankwerkers: T. Kros, R. E. van Wessem;  
Chef A. van Santen, M. L. Verschoor, J. J. hofmeesters: Pronk, J. J. de Ruyter;  
Chef koks: H. J. L. Jansson, P. Smit, A. H. Siemering, D. van de Lugt, W. F. van Valen.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** gezagv. R. India, 3e stm. A. J. Bloem, 4e stm. E. C. T. M. Houtman, hfd.wtk. G. J. Weidema, 4e wtk. J. Polling, 4e wtk. H. H. Apfel, voorman L. van der Wel, bankwerker M. Osinga, chef hofmeester M. G. Brugge-man, chef kok P. H. van den Berg.

**m.s. Acila:** bootsman C. den Daas.

**m.s. Acmaea:** 3e stm. L. Becker, 4e stm. A. Th. van Es, hfd-wtk. P. C. Bastiaanse, 3e wtk. H. Th. Nobels, 5e wtk. P. R. Bender.

**m.s. Acteon:** 4e wtk. A. J. Baerveldt.

**m.s. Camitia:** 5e wtk. L. P. H. Teune, 1e pompman/bankwerker J. M. Koole, chef hofmeester P. de Kluyver.

**m.s. Cinulia:** 2e stm. Jolle de Jong, 3e stm. J. Post, 5e wtk. P. A. Ankerman.

**m.s. Crania:** 4e wtk. J. F. de Gruiter.

**s.s. Kabylia:** 1e stm. J. Goudriaan, 4e wtk. G. Rietdijk, 5e wtk. J. C. Verhoef.

**s.s. Kalydon:** hfd.wtk. H. M. van der Steen, 5e wtk. A. J. Stap.

**s.s. Katelysia:** 4e wtk. H. L. de Koning, 4e wtk. L. Cijssouw, 5e wtk. W. D. Hoogland.

**s.s. Kelletia:** 4e wtk. R. de Beer.

**s.s. Kermia:** gezagv. J. L. Leyerweert, 5e wtk. E. Wouters.

**s.s. Khasiella:** 1e stm. F. A. de Kaart, 3e wtk. Jac. van den Berg, 4e wtk. W. F. A. van Mossevelde, II.wtk. J. J. L. Geerink, bootsman C. de Vet, timmerman A. Droppert, voorman P. Th. Benningshoff, pompman A. Heyndijk, chef hofmeester K. C. G. van der Kraats, chef kok J. H. van Elteren.

**se.s. Kopianella:** 3e stm. D. W. P. van Burken.

**s.s. Koratia:** 3e stm. K. Birza, 4e stm. J. P. H. M. Breuls, hfd.wtk. J. M. Hittenhausen, 4e wtk. A. M. Vonkeman, 5e wtk. J. F. L. van der Zee, 5e wtk. F. F. Ozinga, bootsman G. van Delft, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth, 2e pompman/bankwerker P. J. Temmerman, bankwerkers L. de Cock en J. van Esseveld.

**s.s. Korenia:** 1e stm. J. Rijkeboer.

**s.s. Korovina:** 1e stm. P. C. Hoek, 4e stm. G. Buma, 3e wtk. S. Rinkema, bootsman C. van de Hoeven, 1e pompman/bankwerker Jan Westerhoff.

**s.s. Kosicia:** 5e wtk. H. G. de Boer.

**s.s. Krebsia:** 4e stm. L. D. J. van Zuilekom, hfd.wtk. H. van Manen, wnd. 2e wtk. J. Polet, 3e wtk. J. A. Klem, 5e wtk. A. G. A. van der Pijl, 1e pompman/bankwerker J. I. van Iwaarden, bankwerker A. G. A. Stikvoort.

**s.s. Kryptos:** gezagv. P. A. Kooloos, 2e stm. H. K. Paauw, hfd.wtk. W. A. Krever, 4e wtk. J. Huisman, 5e wtk. E. Hoogvorst, voorman B. Siermans, 1e pompman/bankwerker J. D. d'Achard van Enschut, 2e pompman/bankwerker B. S. Roos, chef hofmeester J. Kooi, chef kok J. A. Franken.

**s.s. Kylix:** wnd. gezagv. J. Koning, 1e stm. J. I. Boer, 2e stm. J. van der Zouwen, 5e wtk. N. F. P. van den Heuvel, bootsman J. R. Elsinga.

**m.s. Navicella:** 3e stm. G. de Niet.

**s.s. Philidora:** gezagv. C. Ansingh, 2e stm. F. Minkels, 4e stm. L. A. Groendijk, 5e wtk. W. Muis.

**s.s. Philippia:** 1e stm. H. E. Glansbeek, 3e stm. P. Ouwens, 2e wtk. J. M. Nobels, 5e wtk. P. van der Hoeven.

**m.s. Sunetta:** gezagv. J. J. Engelsman.

**s.s. Viana:** 4e wtk. H. Neervoort.

**s.s. Vivipara:** 4e stm. J. Drog, 11stm. W. van den Born, 3e wtk. J. M. de Jong, 5e wtk. J. B. van Haaster, bootsman J. H. A. Elbers, voorman J. Brobbel, 1e pompman/bankwerker P. M. van Rixtel, 2e pompman/bankwerker H. C. van de Neut, bankwerkers A. van Dam en A. J. Kersten, chef hofmeester H. J. Nuis, chef kok J. A. Priemus.

**s.s. Zafra:** 3e wtk. A. C. van Spijk, 5e wtk. G. van der Luit.

#### In dienst getreden:

11.wtk.: J. J. L. Geerink, W. H. Nieman;  
Voorman: A. E. Boels.

#### De dienst verlaten:

3e stl.: L. Klarenbeek, J. Punt, J. A. van den Berg, J. van Malland;

3e wtk.: J. H. Fraikin;

4e wtk.: J. Groen;

5e wtk.: J. P. Botman, J. Brouwer, A. J. Bakker, G. Grasmayer, J. L. Straatman, P. G. Pisters;

Bootsman: T. J. Wolthuis;

Voorman: A. Buys;

1e pomlieden/  
bankwerker: H. F. G. Klein-Hesselink, J. W. A. Heinen;

Bankwerkers: A. Spoor, H. J. van Staden;

Pompman: P. M. Boender;

Chef

hofmeester: Ch. Niehot.

#### Met pensioen:

Gezag.: J. J. D. Bijlaard;

hfd.wtk.: J. J. Hester Sr.

#### Met vervroegd pensioen:

hfd.wtk.: P. J. B. de Doelder.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: 2e stl. S. Harders, Jolle de Jong, B. R. Teuben;

2e stm. G.H.V.: 3e stl. J. Post, D. W. P. van Burken, R. A. M. van Hooijdonk;

2e stm. G.H.V. (Th.): 3e stl. G. W. Bouma, C. Vlas;

3e stm. G.H.V.: 11stl. J. A. Wormser, K. Buhre, J. J. H. M. Ruigrok, P. H. van der Ham;

„C”: 3e wtk. G. W. van Essen;

„B”: 3e wtk. J. F. van den Bogaard, P. G. Eekman, 4e wtk. J. M. de Jong, P. A. Groenenberg;

„B”. Th.: 4e wtk. S. Straub, P. L. Bessem;

„A”: 5e wtk. J. B. van Haaster;

Ass.: 11.wtk. N. F. P. van den Heuvel, R. Huisman, G. van der Luit, J. Ommering, A. J. Stap, W. J. M. Braeken, R. L. van Heuven van Staereling, F. Göbel, J. J. Jonkman, C. J. Lambregts, E. Müller;

MVD: 11.wtk. R. A. van Egmond, E. Hoogvorst, F. F. Ozinga, J. F. L. van der Zee.

#### Aangesteld als:

4e stm.: J. A. Wormser, J. M. Huygens, K. Buhre, J. J. H. M. Ruigrok, P. H. van der Ham;  
R. A. van Egmond, E. Hoogvorst, N. F. P. van den Heuvel, R. Huisman, G. van der Luit, J. Ommering, A. J. Stap, F. F. Ozinga, J. F. L. van der Zee, W. J. M. Braeken, R. L. van Heuven van Staereling, J. J. Jonkman, C. J. Lambregts, E. Müller.

#### Gepromoveerd tot:

Bootslieden: G. van Delft, J. A. van de Lans,

H. Hofman;

Voorman: B. Siermans;

2e pompman/  
bankwerker: B. S. Roos.

#### Geslaagd voor Radarwaarnemer en Radarnavigatorcertificaat: Radarwaarnemercertificaat:

18-11-'60: E. Q. Abbas - 3e stm.  
O. A. van Druten - 4e stm.  
J. C. Nelisse - 4e stm.  
C. J. van de Weyer - Gezagvoerder  
M. P. J. Hage - 4e stm.  
M. de Graaf - 3e stm.  
25-11-'60: J. M. Hillen - 2e stm.  
C. R. Groen - 3e stm.  
E. H. Brameyer - 2e stm.  
J. J. v. d. Berg - 2e stm.  
W. Croes - 2e stm.  
2-12-'60: G. C. v. Malland - 4e stm.  
H. Middelham - 3e stm.  
H. Steenstra - 4e stm.  
9-12-'60: W. Hoogendijk - 4e stm.  
W. S. v. d. Ham - 4e stm.  
W. Kerbert - 4e stm.  
N. A. Jager - 2e stm.  
H. van Veen - 4e stm.  
16-12-'60: A. W. Seelt - 3e stm.  
R. A. M. v. Hooydonk - 3e stm.

#### Radarnavigator:

18-11-'60: A. Boddé - 1e stm.  
P. M. Overschie - 1e stm.  
25-11-'60: C. J. v. d. Weyer - Gezagvoerder  
2-12-'60: J. v. d. Velden - 1e stm.  
9-12-'60: A. de Ligt - 1e stm.

## Mutaties Walpersoneel

over de periode 16 november t/m 15 december 1960

#### De dienst verlaten:

20-11-'60: L. Groeneweg - ID;  
1-12-'60: mej. C. M. Spaans - BH.

#### Jubilea:

21-11-'60: A. Storm - RP - 25 jaar;  
27-11-'60: N. Coors - TA - 10 jaar;  
3-12-'60: F. de With - SL - 15 jaar.

#### Gehuwd:

24-11-'60: R. J. Harting - SL - met mej. E. Exel.

#### Geboren:

1-12-'60: Aart Cornelis - zoon v. A. v. d. Berg - SG.

#### Overgeplaatst:

21-11-'60: J. W. v. d. Berg van KB naar AB;  
1-12-'60: mej. H. J. Duyser - CC - naar B.I.P.M., 's-Gravenhage.

#### Terug uit militaire dienst:

7-12-'60: R. Kleyn - CC.

#### Tewerkgesteld:

23-11-'60: H. van Waasdijk (ex Singapore) - AZ.

#### N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij:

J. H. Allebé - teruggekeerd van verlof.