

# van voor de vloot

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

Administratie: Mej. E. R. Vomberg

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



HET SHELL-GEBOUW TE ROTTERDAM GEZIEN VANUIT HET „KRITERION” FILMTHEATER  
OP HET GROOTHANDELSGEBOUW



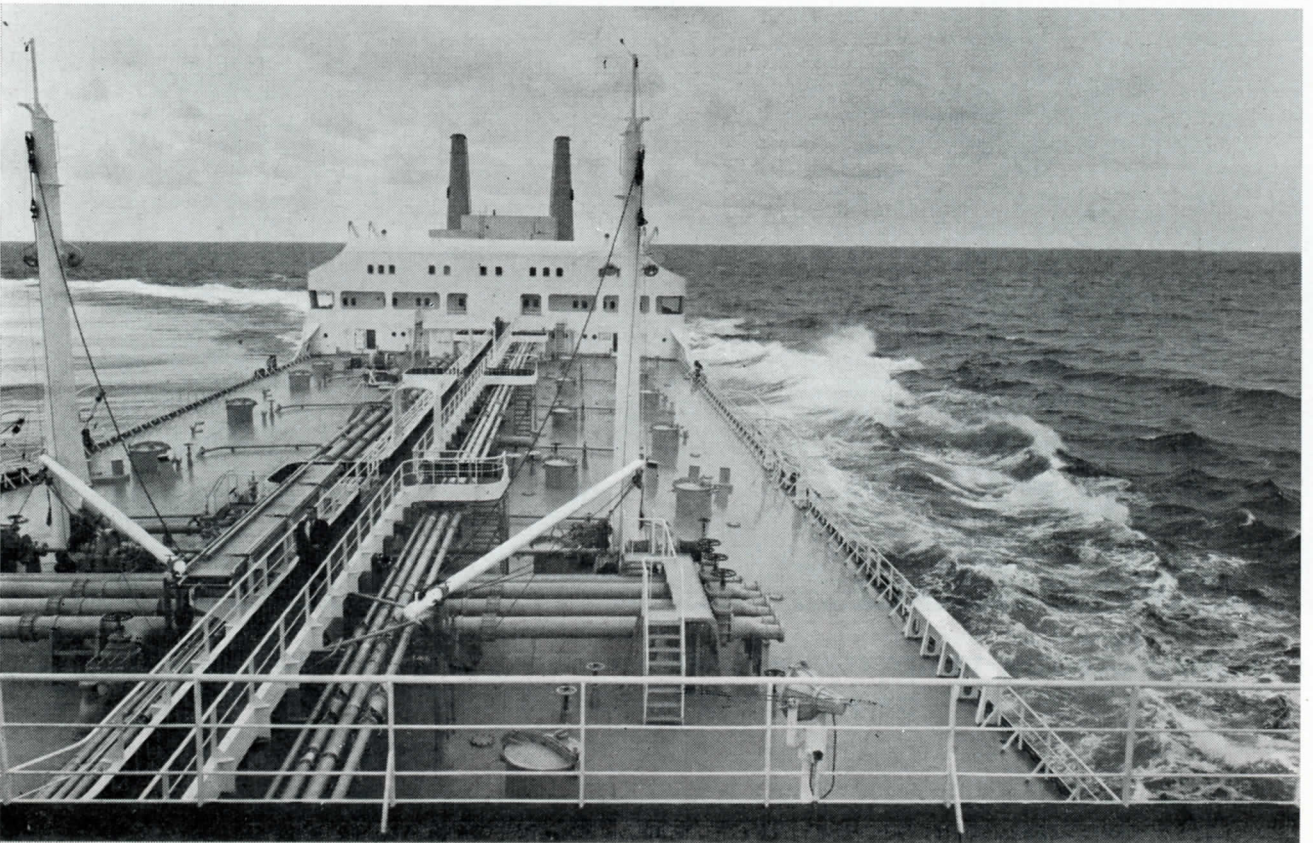
1



2



3



4

# OVERNAME

## S.S. „ONDINA”

Op donderdag 8 juni jl. vond op de werf van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam de overdracht plaats van ons nieuw vlaggeschip, het ca. 49.000 ton metende s.s. „Ondina”.

De overdracht geschiedde bij monde van Ir. J. C. van Reenen, een der directeurs van de werf, waarna de heer E. H. Larive, directeur van Shell Tankers N.V., het schip met nevenstaande toespraak aanvaardde:

*Foto 1*  
De heer Larive tijdens zijn toespraak bij de overname van de „Ondina”

*Foto 2*  
De rook-/eetsalon van de officieren aan boord van de „Ondina”. Links een gedeelte van de bar met daarachter een wandschildering vervaardigd door de heer L. Th. J. van Eekelen. Op de achterwand van de eetsalon een intarsia ontworpen door Mevr. C. S. T. M. Leeftang-Oudenaarden.

*Foto 3*  
Zithut van de gezagvoerder. Op de achterwand is een ceramiek aangebracht, een geschenk van de directie van de Amsterdamsche Bank N.V. te Amsterdam aan de gezagvoerder van de „Ondina”. Het ceramiek werd vervaardigd door de Amsterdamsche beeldhouwer N. Nagler.

*Foto 4*  
Het super-new look achter-schip van de „Ondina”.

Dames en Heren,

Het is vandaag in tweeërlei opzicht een historische dag voor Shell Tankers N.V.: in de eerste plaats omdat over enkele ogenblikken de Shell-vlag in top zal gaan op ons nieuwe vlaggeschip, dat vier maanden geleden door H.K.H. Prinses Irene werd tewatergelaten, en in de tweede plaats omdat daarmee een nieuwe „Ondina” aan onze vloot zal worden toegevoegd.

Ter viering van dit heuglijke feit zal vandaag op alle Nederlandse Groepschepen een oorlam aan de opvarenden worden aangeboden.

De bronzen plaat met de tekst van de Koninklijke Vermelding die u op het brugdek vindt aangebracht, getuigt van de inspanning en de offers van de opvarenden van de eerste „Ondina” in de tweede wereldoorlog.

Door hun onverzettelijke houding hebben zij er mede toe bijgedragen dat de eindoverwinning werd bevochten, waardoor wij in staat konden zijn in vrede een nieuwe vloot op te bouwen, culminerend in dit vorstelijke schip, en het verheugt mij dat Kapt. Rehwinkel als representant van de opvarenden van de eerste „Ondina” hier tegenwoordig is.

Dat, qua vermelding in de pers, deze nieuwe „Ondina” niet onder wil doen voor haar illustere voorgangster, bleek de vorige week toen reeds tijdens haar technische proeftocht het schip in de pers werd vermeld in verband met haar deelneming aan het opsporen van drenkelingen van een Franse trawler.

Onze relaties met De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij dateren al van 1927; sedert dat jaar werden in totaal 17 schepen met een totaal tonnage van circa 260.000 ton op deze werf voor de Nederlandse vloot van de Koninklijke/Shell Groep gebouwd.

Bij de ingebruikstelling van dit schip zal onze vloot 39 schepen tellen met een totaal draagvermogen van circa 880.000 ton.

Onvoorziene omstandigheden voorbehouden zal in november a.s. het zusterschip van de „Ondina”, het s.s. „Onoba”, te water worden gelaten.

Dit zal echter geen tweelingzusterschip zijn van de „Ondina”, daar bij de „Onoba” de gehele accommodatie achteruit zal worden opgebouwd.

Zoals de heer Schepers bij de tewaterlating van de „Ondina” reeds opmerkte, is tijdens de bouw van dit schip een geheel nieuwe conserveringsmethode van het scheepsstaal toegepast.

Hierbij is gebruik gemaakt van een nieuw type grondverf bestaande uit Shell Epikote-hars met een hoog percentage zinkstof als pigment. Dit was het eerste schip ter wereld dat in aanbouw op deze wijze tegen roesten werd beschermd.

De nieuwe techniek is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., Shell Tankers N.V. en het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium, Delft.

Uit de woorden van de heer Van Reenen beluisterde ik een zekere voldoening en trots dat hij mij dit schip, dat onlangs zijn technische proeftocht met succes volbracht, mocht aanbieden.

Het is met een zelfde voldoening dat ik als reder dit schip aanvaard, en ik ben er van overtuigd dat de vertegenwoordigers van de Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen, die ik hier gaarne welkom heet, mijn gevoelens zullen delen.

Gaarne dank ik allen van hoog tot laag die hun beste krachten aan de bouw van dit schip hebben gegeven. Mijn dank gaat ook uit naar onze hoofdwerktuigkundige Van der Gaast en de werktuigkundigen van de „Ondina” voor hun aandeel in de inbedrijfstelling van dit schip.

Het is mij een genoegen u mijnheer Van Reenen, hierbij een cheque aan te bieden ter bestemming voor het personeel van uw werf.

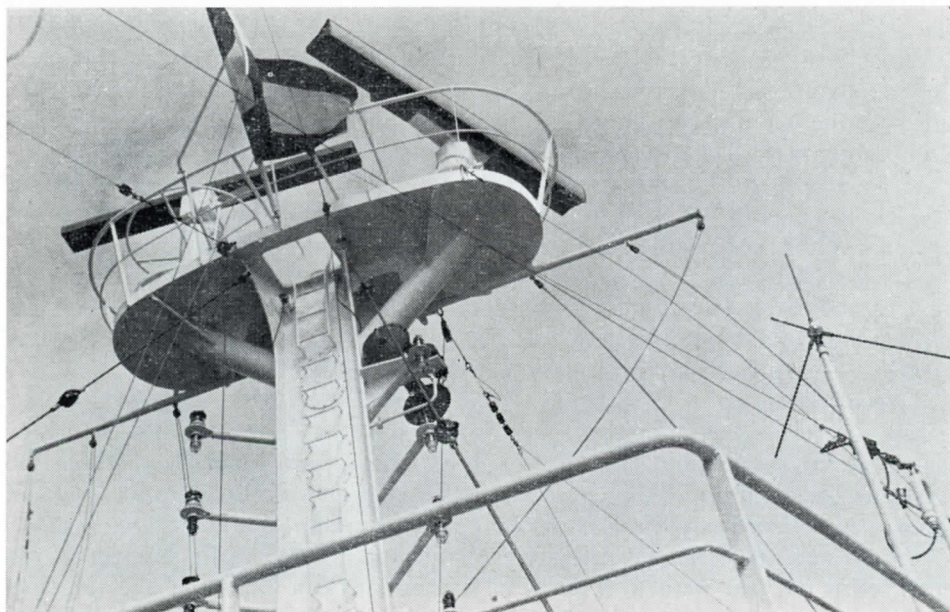
Kapitein Boudier,

Nog slechts enkele maanden geleden herdacht u de dag waarop u 30 jaar geleden als 3e stuurman in dienst trad van onze Maatschappij. Sedertdien hebt u de Groep op voortreffelijke wijze, zowel ter zee als te land gediend. Met het volste vertrouwen draag ik dan ook u, de Commodore van onze vloot, het commando over ons nieuwe vlaggeschip op.

Binnenkort zal de uniformuitmontering van de officieren van onze vloot worden herzien. Het is mij een genoegen dat u als eerste gezagvoerder van de vloot deze nieuwe uitmontering, gesierd met de Commodore-ster, kon worden uitgereikt.

Gedachtig aan de woorden die Prinses Irene bij de tewaterlating van dit schip uitsprak, wens ik u en uw mede-opvarenden, ook namens allen werkzaam bij Shell Tankers N.V., een goede vaart en steeds behouden thuiskomst!

Ik moge u thans verzoeken het sein te geven om de werfvlag te strijken en de Shell-vlag, in dit geval de Commodorevlag, te hijsen.



*De beide radarantennes van de „Ondina”*

## Radar op de „Ondina”

Op het gebied van scheepsradars valt de laatste tijd een tendens te bespeuren om de normale radar-installatie uit te breiden met een extra indicator. Dit systeem, dat reeds grote operationele gebruiksmogelijkheden biedt, wordt reeds gedurende enkele jaren met succes op verschillende Nederlandse schepen toegepast.

Hierbij wordt gewerkt met één antenne, één zender, twee beeldbuisen en één omvormer. Bij dergelijke installaties staat de hoofd-indicator, de „master”, in de plotkamer, terwijl de volg-indicator, de „slave”, op de brug staat opgesteld. Door deze samenstelling van de radar is op verschillende schepen bovengenoemde plotkamer in gebruik gekomen omdat een dergelijke plotkamer ideaal is voor radar-waarnemingen in het duister, en praktisch is voor de uitwerking van de radar-navigatie. Verschillende Nederlandse rederijen hebben dan ook besloten alle nieuwbouwschepen van een plotkamer te voorzien.

Een ander motief dat bij de aanschaf van een radar-installatie met twee indicators een rol speelt, is de verhoogde bedrijfszekerheid welke men met dit systeem bereikt. Op de huidige, hoe langer hoe groter wordende schepen is het voor een verantwoorde en veilige navigatie van zeer veel belang dat de navigator over radar-apparatuur kan beschikken met meer reserve-mogelijkheden dan bij één radar-apparaat het geval is.

Zo kan de gezagvoerder van een schip met een twee-indicator-radar er zeker van zijn dat bij uitvallen van een der beeldbuisen als gevolg van een defect in die eenheid, een tweede indicator beschikbaar is waarmee kan worden doorgewerkt. Valt echter de omvormer, de zender of de antenne uit, dan is de gehele radar-installatie buiten werking. 100% Reserve heeft men dus alleen met twee complete radar-installaties!

Het hier genoemde argument voor twee volledige radar-installaties heeft zeker ook een rol gespeeld toen besloten werd om de „Ondina” met een dergelijke radar-combinatie uit te rusten. Er waren echter meer redenen. Twee volkomen identieke radar-installaties naast elkaar geven alleen reserve zekerheid en niet meer. Wanneer er twee radar-installaties aan boord van een schip komen, dan moeten er méér voordelen te behalen zijn.

Op de „Ondina” zijn die extra voordelen in overleg met Radio-Holland ten volle benut. Er werd besloten een Raytheon 3 cm radar met 16 inch beeldscherm te combineren

met een 10 cm radar in dezelfde uitvoering. De navigator beschikt met deze combinatie over het beste wat de radar-techniek hem thans te bieden heeft. De 10 cm „all weather” radar heeft de voordelen minder hinder te ondervinden van zeekaatsing en beeldsluiering tengevolge van buien, de 3 cm radar heeft het voordeel van de super definitie.

Moest nu de 3 cm radar op de brug en de 10 cm radar in de plotkamer, of moest het andersom? Hiervoor werd door Radio-Holland een afdoende oplossing gevonden, welke tevens de hoogste bedrijfszekerheid voor de gehele radar-installatie verzekerde.

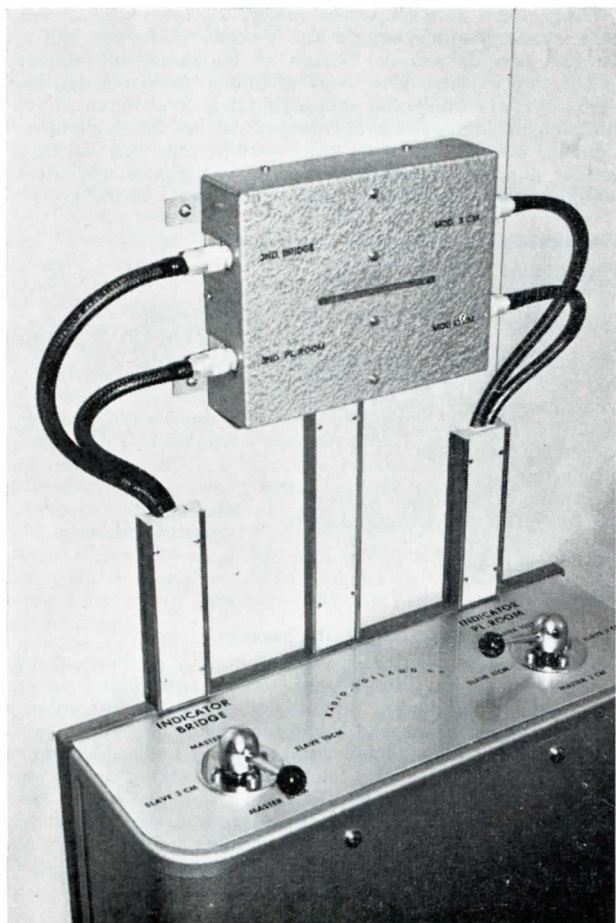
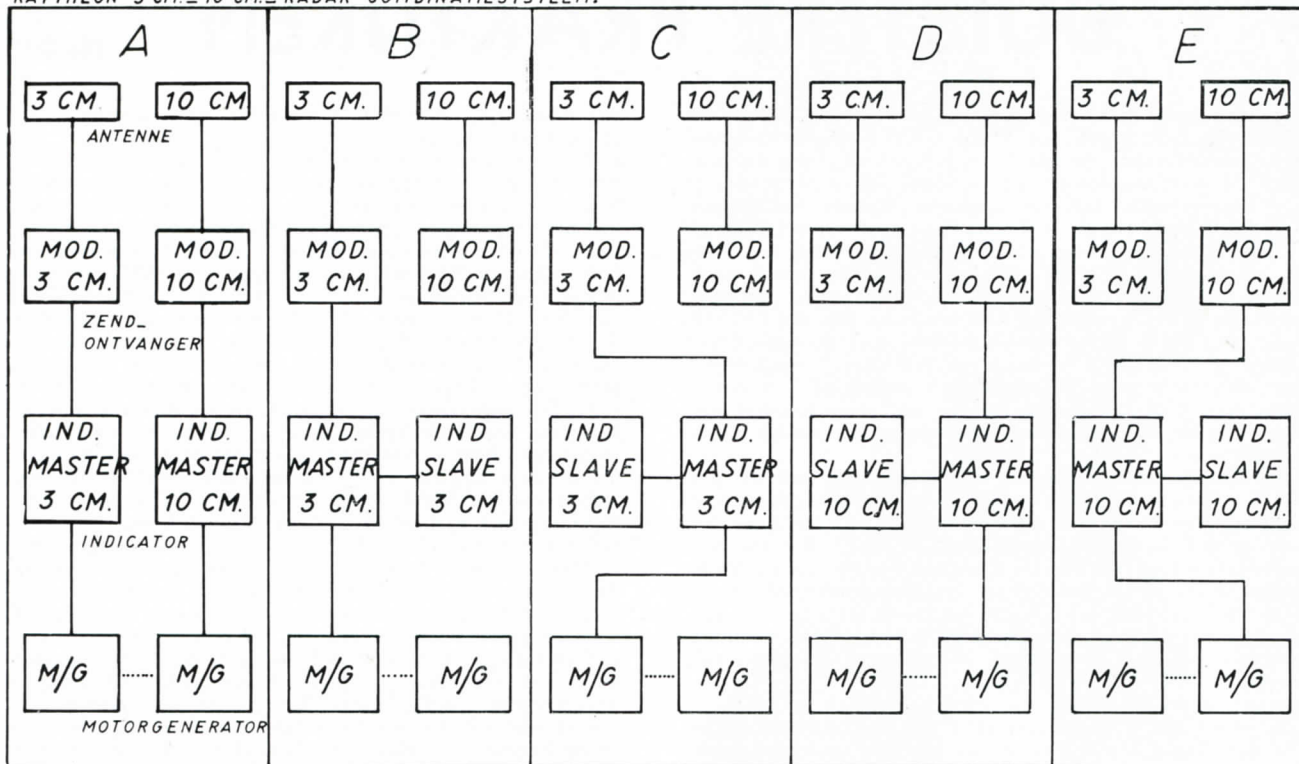
Er werd een schakelsysteem ontworpen waarbij de twee radar-installaties op vijf verschillende manieren zijn te gebruiken. De hierbij afgedrukte tekening brengt al deze gebruiksmogelijkheden in beeld. De bovenste blokjes stellen de antennes voor met daaronder de zenders/ontvangers/modulators, de indicators en de omvormers.

De gebruiksmogelijkheden zijn nu als volgt:

- a) de 3 en de 10 cm radar werken geheel onafhankelijk van elkaar; elke radar met eigen antenne, zender, indicator en omvormer. Hierbij kan nog worden gekozen of het 3 cm dan wel het 10 cm radarbeeld op de brug, resp. het 10 cm of 3 cm radarbeeld in de plotkamer beschikbaar is.
- b) De 3 cm radar werkt met bijbehorende antenne, zender en omvormer; op beide indicators wordt het 3 cm radarbeeld gepresenteerd waarbij een indicator de „master” en de andere de „slave” is.
- c) Idem als b), doch de functies van beide indicators zijn verwisseld.
- d) De 10 cm radar werkt met bijbehorende antenne, zender en omvormer; op beide indicators wordt het 10 cm radarbeeld gepresenteerd, waarbij een indicator de „master” en de andere de „slave” is.
- e) Idem als d), doch de functies van beide indicators zijn verwisseld.

De hierboven genoemde functies „master” en „slave” hebben de volgende betekenis.

De als „master” geschakelde indicator bepaalt de frequentie, 3 of 10 cm van het „slave”-beeld. Bovendien bepaalt de „master” de impuls-frequentie voor de „slave”, wanneer de „master” op het lange bereik (8, 20 of 50 mijl) is geschakeld en de „slave” op het korte bereik ( $\frac{1}{2}$ , 1, 2 of 4 mijl), de fre-



De keuzeschakelaar van het radarcombinatiesysteem

quentie is dan 1000 imp. p. sec. Staat echter de „master” op het korte bereik geschakeld en de „slave” op het lange bereik, dan hebben beide indicators de bijbehorende impuls-frequentie resp. 4000 en 1000 imp. p. sec.

Ook de impuls-lengte is afhankelijk van het gekozen bereik, doch hier bepaalt alleen het gekozen bereik op de „master” de impuls-lengte. Dit houdt in dat wanneer op de „master” een kort bereik is gekozen en op de „slave” een lang bereik, op de „slave” toch de korte impuls-lengte (0,05 microsec.) geldt, waardoor het slave-beeld wel een goede definitie heeft doch op grote afstanden zwakker wordt. Staat daarentegen de „master” op een groot bereik en de „slave” op een kort bereik, dan heeft ook de „slave” de lange impuls-lengte van 0,5 microsec., waardoor het beeld op de „slave” langere echo's heeft en als gevolg daarvan een iets ongunstiger afstands-resolutie.

Tussen de radar op de brug en de radar in de plotkamer is daarom een intercom-verbinding aangebracht, zodat de gebruikers bij beide radar-indicators met elkaar in overleg kunnen treden over de gekozen schakeling en het bereik op de „master”-indicator. De schakelkast voor de systeem-schakeling van de radar-combinatie bevindt zich in de plotkamer.

Wanneer de twee radar-installaties gecombineerd worden, blijft het mogelijk volume-regeling, afstandsringen, clutter, FTC en gyrokoppeling volkomen onafhankelijk van elkaar te bedienen op zowel de „master” als op de „slave”. De bereikkeuze is dus alleen in die zin beperkt dat het aanbeveling verdient op de „slave” een kort of lang bereik te kiezen, wanneer ook op de „master” resp. een kort of lang bereik is gekozen.

Tenslotte nog een voorbeeld van de operationele gebruiksmogelijkheden van dit 3 cm — 10 cm radar combinatie-systeem op de „Odina”. Vaart het schip in volle zee dan zal het personeel op de brug of in de plotkamer kunnen profiteren van de voordelen van een 10 cm radar in een dergelijke situatie in het bijzonder bij ruw en buig weer. Varend in de nabijheid van land of in nauwe vaarwateren, zal men eerder het 3 cm beeld voor beide indicators prefereren, aldus profiterend van de goede definitie van dit type.

# DUISTERE PRAKTIJEN

(SLOT)

We kunnen nu zelf onze films ontwikkelen en afdrucken maken van onze negatieven. Velen zullen hiermede tevreden zijn, vooral degenen die met formaat  $6 \times 6$  en groter werken, doch de kleinbeeldwerker en de echte fotoamateer wacht nog een volgende stap: het vergroten. Kunnen we dit aan boord zelf doen en, zo ja, hoe en wat gaat mij dat kosten?

Alvorens nu deze vragen te beantwoorden, wil ik u gaarne op het volgende wijzen: verbeeldt u zich niet, dat u door zelf te vergroten kosten gaat sparen. Toegegeven, een zelfgemaakte  $18 \times 24$  vergroting kost u minder dan een  $13 \times 18$  vergroting die u bij de fotohandel laat maken, maar daartegenover staat dat u — nu u het zelf doet — negatieven gaat vergroten waar u anders geen vergroting van zoudt laten maken, of althans niet tot zulk een groot formaat, zodat u niet tot zelf vergroten moet overgaan om kosten te besparen.

Bovendien, de uitrusting zal u in totaal toch ook wel een f 200,— kosten, voor welk bedrag u nog slechts de elementaire vergrotingsuitrusting tot uw beschikking zult hebben. Nu weet ik wel, met een beetje handigheid kunt u b.v. uw vergrotingsapparaat zelf vervaardigen met behulp van een oude platencamera of los verkrijgbare vergrotingslens, zodat u de aanschaffingskosten reeds kunt reduceren tot ongeveer een derde, maar afgezien daarvan, met het papier (in meerdere soorten) enz. gaat deze hobby wat meer in de „papieren” lopen.

Kunnen wij het aan boord doen?

Ja, maar niet altijd, waarmee ik niet bedoel dat u tijdens het wachtlopen u zich niet aan uw plichten kunt onttrekken en snel even een vergroting maken, maar dat trillingen uit

den boze zijn, wat het „onder bepaalde omstandigheden” moeilijk kan maken voor u aan boord.

Verkeert u nu in het nadeel vergeleken met de man aan de wal? Wat de kosten betreft, neen. Wat de tijd aangaat waarin u kunt vergroten: een beetje, want ook al moet de walman niet het licht in zijn apparaat inschakelen wanneer er net een tram of zware auto langs gaat (trillingen), overigens is zijn huis stationair. Uw schip daarentegen niet, zelfs bij mooi, rustig weer zullen er, afgezien van het eventuele deinen van het schip, in min of meerdere mate (accommodatie midscheeps, of achteruit) trillingen zijn, veroorzaakt door de machine. Nu is die lichte deining van geen belang bij het vergroten, de trillingen echter des te meer. Immers, vergroten is net het omgekeerde van fotograferen: bij de opname wordt het grote beeld (het onderwerp) op een klein strookje film vastgelegd, doch bij vergroten wordt het beeld van dit kleine filmstrookje vergroot en op papier vastgelegd. Bij het vastleggen van het beeld op de filmstrook maakt een trillende beweging niet veel uit, vooral niet bij de korte sluitersnelheden (1/100 en korter) die tegenwoordig veelvuldig kunnen worden toegepast dank zij de filmgevoeligheid; omgekeerd daarentegen, dus bij het vergroten, maakt een minimale trilling van het negatief (in het vergrotingstoestel) heel veel uit, want vergroot moet dit beeld op het vergrotingspapier worden vastgelegd, en dit niet in 1/100 seconde, doch gedurende 10, 15, 60 seconden en langer. Resumerend: trillingen tijdens vergroten zoveel mogelijk vermijden, dus vergrotingsstoestel niet op een wankel tafeltje plaatsen maar b.v. op stevig bureau (met plastic e.d. afdekken!). Verder, wanneer het schip b.v. „paaltjes neemt”, niet vergroten, evenmin vergroten in hut vlak bij machinekamer wanneer machines draaien en trillingen in hut merkbaar zijn.

Heeft u een donkere kamer nodig? Ja, doch een tot donkere kamer geïmproviseerde hut is reeds voldoende, net als de man aan de wal de keuken of badkamer tot donkere kamer improviseert. Dus deur afsluiten, patrijspootgordijn sluiten en na verblijf van enkele minuten controleren of verder geen licht binnendringt. Meestal zal het bij daglicht nodig zijn, behalve het patrijspootgordijn, nog een deken of donker papier te bevestigen voor de patrijspoot (eventueel blinde kleppen) om dit „lichtdicht” te maken.

## Wat hebben we nodig voor vergroten?

Vergrotingsapparaat	vanaf ± f 120,—
donkere-kamerlamp	± „ 2,50
vergrotingsbord met maskers (b.v. tot formaat $13 \times 18$ )	± „ 10,—
(maskers dienen om het papier goed vlak te houden en een mooie witte rand te krijgen)	
Vergrotingspapier (b.v. $13 \times 18$ )	± „ 6,—
in normaal, zacht en hard.	per 25 vel
3 ontwikkelschaaltjes	} Zelfde als voor afdrucken.
2 pincetten	
thermometer, maatglas, trechter	
een busje/fles papierontwikkelaar	
een busje fixeer	
2 polytheeflessen	
bureaulamp	

## We gaan onze eerste vergroting maken:

Wij schroeven de donkere-kamerlamp in de bureaulamp, sluiten deur en patrijspootgordijnen en controleren na enkele minuten of de hut „lichtdicht” is; zo ja, bureaulamp aan en u zult een, meestal zachtgroen, licht hebben dat weliswaar niet de hele kamer verlicht, doch net voldoende is om bij te werken. Dit licht heeft geen uitwerking op het vergrotingspapier, dus u hoeft niet bang te zijn dat bij dit licht uw papier sluiert, al dient u er wel voor te zorgen dat het pak vergrotingspapier gesloten is wanneer u het licht in uw vergrotingsapparaat of het normale hutlicht gaat inschakelen.

Voor u is nu van links naar rechts:

Vergrotingspapier	} zogenaamde droge kant
Te vergroten negatieven	
Vergrotingstoestel	



## BIJ DE VOORPAGINA

### Rotterdams Kriterion, de hoogste bioscoop

Op 18 mei 1961 werd de hoogste bioscoop van Nederland in gebruik genomen. Dit theater bevindt zich namelijk boven op het Groothandelsgebouw te Rotterdam. Na Amsterdam en 's-Gravenhage beschikt Rotterdam nu ook over een studentenbioscoop, het „Kriterion” filmtheater.

Bezoekers kunnen hier door een bijzonder snuffje extra genieten. Achter het filmscherm is over de volle breedte van de zaal een glazen wand aangebracht, waardoor na verwijdering van dit scherm een uniek uitzicht over Rotterdam ontstaat.

Op de foto: De glazen wand achter het filmscherm, met als markante punten het Shell-Gebouw, het Stationspostkantoor en het Metrobouwdok aan het Weena.

Ontwikkelschaal  
Spoelschaal (stopbad)  
Fixeerschaal  
Bakje of emmer met water

zogenaamde natte kant; hier-  
achter staat de bureaulamp  
met brandende donkere-ka-  
merlamp, die u pas uit hoeft  
te doen als u ophoudt met  
vergroten.

U zult begrijpen dat het ontwikkelen, spoelen, fixeren en naspoelen hetzelfde is als bij het afdrucken maken, zodat hierover niet verder behoefte te worden gesproken.

Neemt u nu het te vergroten negatief (voorzichtig voor vingerafdrukken), doe dit met de doffe zijde omlaag in de daarvoor bestemde negatiefhouder of -gleuf van het vergrotingsstoestel en schakel het licht in het toestel aan. U ziet nu op het vergrotingsbord, dat onder het vergrotingsapparaat op tafel of bureau ligt, het beeld staan. Door nu het apparaat omhoog of omlaag te schuiven langs de balk waaraan het is bevestigd, kunt u het formaat van de vergroting bepalen, doch het beeld zal nog niet scherp zijn. De vergrotingslens, die ook met een diafragma is uitgerust net als uw fototoestel, laat vanzelfsprekend het meeste licht door bij open diafragma. Zorg er dus voor, dat diafragma bij het scherpe stellen geheel open staat. Het scherpe stellen zelf geschiedt door aan de ring van de lens onder aan het vergrotingsapparaat te draaien, en zie daar: mooi vergroot en scherp staat het beeld van het negatief nu op het vergrotingsbord, maar nog steeds in negatief. Doch dit klopt; immers, de lichte delen zullen dadelijk plaatselijk het vergrotingspapier het meest belichten en die delen zullen dus in de ontwikkelaar donker worden. Maar zover zijn wij nog niet. Eerst gaan wij nu, net als met de eerste afdrucken, een proefstrook maken om vast te stellen welke belichtingstijd voor een bepaald negatief de juiste is. Went u zich aan dit voor ieder negatief opnieuw te doen. Beter één vel vergrotingspapier per tien vel aan proefstroken besteden, dan een vergroting krijgen die niet de juiste belichting heeft gehad. Bij het maken van de proefstrook „knijpen” we het diafragma tot 5,6 of 8 om zeker te zijn van optimale scherpheid bij de vergroting dadelijk. Hebben wij de juiste belichting eenmaal gevonden aan de hand van de proefstrook, die wij voor dat doel na vol uit-ontwikkelen en even fixeren bekijken bij gewoon wit (hut) licht, dan nemen wij bij uitsluitend donkere-kamerlicht (in bureaulamp) een vel vergrotingspapier uit het pak (dat weer onmiddellijk gesloten wordt) en leggen dit voorzichtig op het vergrotingsbord, waarbij wij ervoor zorgen dat een smalle rand onder de linealen blijft (die wij met maskers betitelen) opdat u een mooie gladde witte rand op uw vergroting krijgt. Nu het licht in het vergrotingstoestel aan, wij tellen het aantal seconden af dat overeenkomt met de op de proefstrook gevonden belichtingstijd, licht uit, vel uit het vergrotingsbord en met een snelle beweging (om luchtballen te vermijden) in het ontwikkelbad gedompeld. (pincet gebruiken!) Het donkere-kamerlicht stelt ons in staat het ontwikkelproces op de voet te volgen, doch opgepast, als u denkt, dat na enige tijd de juiste schakeringen zijn bereikt, kon u wel eens bedrogen uitkomen, want het donkergroene licht veroorzaakt, dat het geheel iets donkerder aandoet dan later bij wit licht zou blijken. Dit is dan ook de reden, waarom u wordt aangeraden de juiste belichting van de proefstrook te kiezen bij *wit* licht, dus uw normale hutlicht. U weet dan precies de belichtingstijd, kunt ten volle uit-ontwikkelen, wat altijd beter is dan het ontwikkelproces voortijdig te moeten onderbreken, en zult, vooral de eerste keren, niet worden bedrogen door het licht van de donkere-kamerlamp.

Na het ontwikkelen volgt verder spoelbad (stopbad), fixeerbak en het deponeren van de vergroting in bak of emmer met water om later, na afloop van het vergroten, alle vergrotingen tegelijk na te spoelen. U merkt dus, veel verschil is er verder niet met het afdrucken, alleen brengen wij het negatief vergroot op het papier in plaats van in hetzelfde formaat.

Toch zult u juist van het vergroten het meeste plezier hebben; voordat wij een negatief gaan vergroten, kunnen wij reeds door twee tot een L geknipte, witte vellen papier op de afdruk te leggen, vaststellen welk deel van een negatief wij gaan uit-vergroten. Hoe dikwijls gebeurt het niet, dat wij een foto hebben waarop weliswaar het door ons gekozen onderwerp goed staat, maar ook veel dat wij helemaal niet van belang achten voor het motief zelf: een stuk plaveisel, een lantaarnpaal, enz.



En is het u nooit overkomen, dat u een negatief had met een mooie wolkepartij, die later, in de vergroting, geheel of gedeeltelijk zoek was? Juist met zelf-vergroten kunt u die wolkepartij dan tot haar recht doen komen door ze „door te drukken” zoals de vakman dat noemt, hetgeen niet meer wil zeggen dan iets meer te belichten dan de rest; meestal wordt dit bereikt door een kartonnetje te knippen, met de contouren van de horizon, en dit dan een weinig heen en weer te bewegen even boven het vel vergrotingspapier, zodanig dat alleen het gedeelte waar de wolken moeten verschijnen langer dan de rest wordt belicht (proefstrook!).

Bovendien kunnen wij met het zelf-vergroten bereiken, dat een foto meer tot zijn recht komt door het een bepaald, b.v. een hoog formaat te geven. Dit kan dikwijls heel suggestief werken, terwijl een breed laag formaat ook de breedte kan accentueren. De hierboven afgedrukte foto zal u duidelijk maken wat ik bedoel met de mogelijkheden die er voor u zijn bij het zelf-vergroten. Onder bepaalde omstandigheden, of voor het bereiken van een bepaald effect, kan een dergelijke montage of dubbele vergroting buitengewoon van pas komen.

Doch reeds zonder zulke trucs zult u veel plezier van deze hobby beleven. Een foto van uw vrouw of verloofde thuis genomen in de vertrouwde omgeving, aan boord op uw gemak vergroot, met de juiste scherpheid en met weglating van alles wat van het hoofdmotief afleidt, zal u meer genoegen verschaffen dan de foto's gemaakt bij de fotograaf waarop u uw vrouw of verloofde nauwelijks herkent zo bijgewerkt als deze soms zijn.

Met dit artikel en de twee voorgaande hoop ik te hebben bijgedragen tot het populair maken bij u van een hobby die niet alleen veel genoegen verschaft, doch bij uitstek geschikt is om ook aan boord van schepen door zeevarenden te worden beoefend.

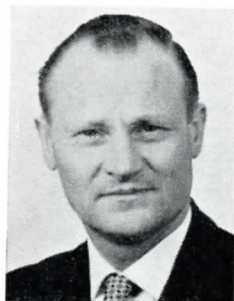
W. W.

# De nieuw aangestelde

## GEZAGVOERDERS



*P. Schaap*



*J. Koning*



*K. J. van Noortwijk*



*W. Kuijper*



*W. J. de Haan*



*L. Brink*



*J. J. Schouten*



*B. van den Born*



*L. van den Ende*



*J. W. Pieters*



*H. A. Muis*



# HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN



*F. M. Ruizenaar*



*W. Beets*



*J. Melein*



*F. Scherstra*



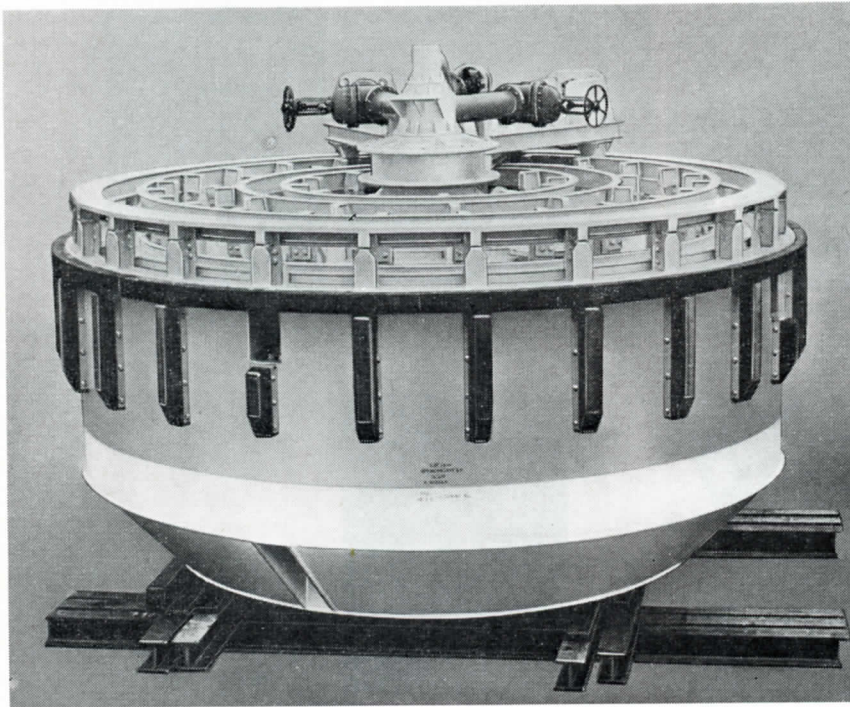
*E. M. C. de Vries*

## AANSTELLINGEN PER 1 JULI 1961

De Directie heeft besloten, aan de hand van de ranglijst, de hieronder genoemde heren van ons officierenkorps tot een hogere rang aan te stellen:

- TOT GEZAGVOERDER** : P. Schaap, J. Koning, K. J. van Noortwijk, W. Kuijper, W. J. de Haan, L. Brink, J. J. Schouten, B. van den Born, L. van den Ende, J. W. Pieters, H. A. Muis.
- TOT 3e STUURMAN** : C. Splinter, P. de Haan, L. A. Groendijk.
- TOT HOOFDWERKTUIGKUNDIGE** : F. M. Ruizenaar, W. Beets, J. Melein, F. Scherstra, E. M. C. de Vries.
- TOT 2e WERKTUIGKUNDIGE** : J. van den Berg, J. F. van den Bogaard, L. F. Veldhuis, J. Tekelenburg, J. Polet, P. J. Engelsma, J. E. Weidema, A. C. van Spijk.
- TOT 3e WERKTUIGKUNDIGE** : J. Krikke, J. G. Bron, L. C. Spoon, W. C. H. M. de Kok, P. J. de Lange, C. C. Bartels, A. Hasper, E. Jousma, K. J. Faasse, R. N. Groen, N. P. Dekker, A. P. de Groot, P. van den Biggelaar, W. F. J. Boussen, C. L. van der Wekken, J. Bunders, E. B. Landman, P. A. Groenenberg, J. J. F. Reitsma, G. Veldt, A. A. van der Cingel, A. J. G. Weitzel, H. J. Balk, D. J. Wieringa, O. A. van der Want, B. van der Velden, C. van Esseveld, W. F. A. Grüter, L. Haas, J. de Ruiter, Th. Bakker.

# Het eerste laadstation voor tankschepen met één enkele boei in bedrijf genomen



De eerste laadplaats voor zeetankschepen die met slechts één boei is uitgerust, is met succes in gebruik genomen. Deze laadplaats welke eigendom is van en wordt beheerd door Sarawak Shell Oilfields Limited, ligt  $3\frac{1}{2}$  mijl uit de kust van Miri, Sarawak.

De steeds groter wordende afmetingen van tankschepen die thans in de vaart zijn, scheppen vele problemen; daarbij komt zeker niet in de laatste plaats de zorg dat deze schepen in de haven een goede ligplaats krijgen en vlot worden behandeld.

Aan deze voorwaarden kan steeds het best worden voldaan door de tankers op beschutte plaatsen in een haven te doen meren aan doelmatig gebouwde kaden of steigers, waar alle mogelijke havenfaciliteiten, zoals krachtige sleepboten, ervaren loodsen, doeltreffende installaties voor het behandelen van lading, opslagruimten, water en recreatiemogelijkheden voor de opvarenden aanwezig zijn. Het gebeurt wel eens, wanneer er ruwe olie moet worden geladen en ook wanneer schepen ruwe olie moeten lossen bij kleinere raffinaderijen, dat het te enen male onmogelijk of economisch niet verantwoord is, voor een beschutte ligplaats en alle mogelijke havenfaciliteiten te zorgen.

In een dergelijk geval moesten de olieconcerns tot dusverre zelfstandig of in samenwerking met de havenautori-

teiten zorgen voor een ligplaats bestaande uit enige boeien, vaak op vrij grote afstand van de wal, waaraan de schepen konden meren en de olie via onderzeese leidingen konden laden en lossen. Aan al deze systemen zijn echter inherente nadelen verbonden, daar zij niet in staat zijn de schepen een ideale ligplaats te geven onder alle omstandigheden die in open zee kunnen voorkomen.

Voorts kan het meren aan en het losmaken van de conventionele ligplaatsen met verscheidene boeien en onderzeese leidingen geruime tijd in beslag nemen; bovendien moeten om de pompcapaciteit van moderne tankschepen (tot 6000 ton per uur) te kunnen opvangen, verscheidene zware buigzame slangen van de zeebodem naar boven worden gehesen, hetgeen een tijdrovende handeling is.

Om al deze redenen en om gelijke tred te houden met de stijgende tonnenmaat van de tankschepen, begonnen maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in 1953 de mogelijkheid te bestuderen om in open zee gebruik te maken van laad- en losstations voor tankschepen die met slechts één boei zijn uitgerust. De opzet was dat, bij het meren aan één boei, het schip alleen aan de boeg zou worden vastgemaakt, waarbij de romp ten opzichte van de krachten van het getij en het weer steeds de lijn van de minste weerstand volgt. Het

schip kan dan worden geladen of gelost met behulp van drijvende pijpleidingen die draaibaar zijn om het middelpunt van de boei en vandaar als onderzeese pijpleidingen naar de wal lopen.

In 1957/1958 werden uitgebreide modelproeven uitgevoerd bij het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen, waarbij bleek dat het idee theoretisch juist was. Er werd daarom besloten een prototype te bouwen en in de praktijk te beproeven bij Sarawak, waar reeds gedurende een lange reeks van jaren ruwe olie wordt geladen in tankschepen die op ongeveer drie mijl buiten de kust aan de gebruikelijke boeien worden gemeerd. Sarawak werd voor deze praktijkproef bijzonder geschikt geacht omdat het daar soms onmogelijk is tankschepen aan boeien van het conventionele type te meren of te laten liggen. Sarawak Shell Oilfields Limited beschikt bovendien over een organisatie van zeer ervaren deskundigen op scheepvaartgebied om het vereiste intensieve beproevingsprogramma uit te voeren.

Het prototype van de boei van 27 voet diameter en met een gewicht van 65 ton, verankerd door middel van acht 10-tons ankers en zodanig uitgevoerd dat twee soorten olie door drie 12-inch drijvende pijpleidingen konden worden verpompt, werd ontworpen door de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. in samenwerking met Shell Tankers Limited en Sarawak Shell Oilfields Limited. De boei werd in 1959 door de N.V. Werf Gusto in Nederland gebouwd en eind 1959 in Sarawak afgeleverd, waar, na uitvoerige proefnemingen, werd besloten de boei eerst voor het bunkeren van diesel- en stookolie in gebruik te nemen, ten einde een zo groot mogelijke ervaring op te doen omtrent haar mogelijkheden voor schepen van alle klassen en haar daarna op te nemen in het systeem van laadinstallaties voor ruwe olie in dit gebied.

De boei — die gemakshalve een „S.P.M.” wordt genoemd, d.w.z. Single Point Mooring (= éénpuntsmeerboei) — werd op 4 januari 1961 in gebruik genomen met het meren en proef-bunkeren van het door de Koninklijke/Shell Groep gecharterde schip „HOEGH SPEAR”, 18.000 ton laadvermogen op zomermerk. Daar deze proeven geheel slaagden, is de boei sindsdien veelvuldig gebruikt. Uit de bedrijfservaring is reeds gebleken dat de „S.P.M.” kan worden gebruikt onder omstandigheden waarbij het is uitgesloten dat schepen bij Sarawak Shell Oilfields Limited meren op de ligplaatsen volgens het conventionele type. Verwacht wordt, dat later in dit jaar de „S.P.M.” in gebruik zal worden genomen voor het laden van ruwe olie.

# Feiten en cijfers uit scheepsbouw en scheepvaart

(van onze correspondent te Rotterdam)

Eind mei heeft de Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen „NEVAS” in de daartoe wel zeer geëigende omgeving van de Ritz-Carltonlounge aan boord van het s.s. „Nieuw Amsterdam” van de Holland-Amerika Lijn, een bijeenkomst belegd met leraren, onderwijzers en vertegenwoordigers van scheepvaartmaatschappijen, ten einde van gedachten te wisselen over nieuwe ideeën, die het adoptiewerk zouden kunnen bevorderen. De vice-voorzitter van de NEVAS, oud-gezagvoerder P. A. de Grootte, vertelde dat er van de 371 adopties van koopvaardij schepen en 41 van schepen van de Koninklijke Marine ongeveer 30 à 40% goed lopen, maar met de overige gaat het wat stroef. Wisseling van personeel op de vloot en het tekort aan leerkrachten zijn remmende factoren. Ook de inhoud van de brieven draagt niet altijd bij tot het bevorderen van een vruchtbare correspondentie.

Daarom waarschuwde kapitein De Grootte tegen persoonlijke briefwisseling tussen leerlingen en opvarenden. Met briefwisseling in klasseverband bereikt men veel meer, vooral wat de keuze van de onderwerpen betreft. De correspondentie over en weer moet via de NEVAS lopen; niet als controle of censuur op de inhoud, maar alleen om het verloop van de adoptie te kunnen bijhouden. Dreigt er — door welke oorzaak dan ook — stagnatie, dan kan het bureau van de NEVAS trachten de zaak weer op gang te brengen. Bovendien hecht men er bij de NEVAS zeer aan de belangwekkendste brieven te publiceren in het tijdschrift „t Kraaiennest”, hetgeen dan weer propagerend en stimulerend werkt. Daarom acht de NEVAS het ook gewenst dat de gezagvoerder, als hij de correspondentie niet zelf voert, de brieven van boord naleest.

Over het werk dat op het bureau van de NEVAS door de secretaris, oud-administrateur Happee, en de secretaresse, mevrouw Voorwinde, wordt verzet, moet men niet te licht denken. Er werden het vorige jaar 6870 brieven van scholen naar schepen verzonden en 2140 brieven van schepen aan scholen ontvangen, een verschil dat verklaarbaar is als men weet, dat er van menige school méér brieven tegelijk naar één schip gaan.

Uit de vergadering werd voorgesteld om in het tweemaandelijks blad „t Kraaiennest” voortaan ook berichten op te nemen, die voor alle bij de adoptie betrokken partijen van belang zijn en ook werd gepleit voor een nauwer contact tussen rederij en school, bijvoorbeeld op ouderavonden. Leger, marine, KLM, staatsmijnen en andere grote ondernemingen komen hier met films en lezingen en dit zou de koopvaardij ook moeten doen, zo werd betoogd. Door het vertonen van films over de opleiding, over de landen waarop de schepen van de rederij varen e.d. zou de belangstelling worden gestimuleerd en bovendien zou op die wijze het contact kunnen worden onderhouden in de gevallen waarin de officieren van het geadop-

teerde schip geen gelegenheid hebben om de school te bezoeken, of waarin het niet mogelijk is de adopterende school aan boord te ontvangen.

Kapitein De Grootte wees — terecht — op hetgeen er op dit gebied al gebeurt door tal van rederijen, maar het schijnt dat deze kansen nog niet overal worden aangegrepen. Daarom werd door enige vertegenwoordigers van scheepvaartmaatschappijen nog eens uiteengezet, welke mogelijkheden er zijn voor het vertonen van films.

Kapitein-luit. t. z. L. D. de Kroon, chef van de Marinevoorlichtingsdienst, vroeg tenslotte nog aandacht voor de mogelijkheden om met behulp van bandrecorder en grammofoonplaat „gesproken” brieven uit te wisselen; ook foto's kunnen een beter contact bevorderen.

## Vlagdiscriminatie

Problemen van een geheel andere orde stonden op het programma van de algemene vergadering van de „Baltic and International Maritime Conference”, die de vorige maand in Rome is gehouden. Onder de titel „Vlagdiscriminatie een kennelijke dwaasheid” heeft mr. J. J. Oyevaar, oud-directeur-generaal van Scheepvaart en lid van de Raad van Beheer van de Rotterdamse rederij Phs. van Ommeren, betoogd dat er bij vlagdiscriminatie — het bevoordelen van de nationale vlag bij verschepingen van ingevoerde of uitgevoerde goederen — meer op het spel staat dan „een beetje meer lading voor de een en een beetje minder voor de ander”. In feite gaat het om de vraag of de internationale scheepvaart zal blijven bestaan als een vorm van particulier ondernemen ten bate van 's werelds economie in het algemeen, of dat de nationale koopvaardijvloot zullen worden tot bureaucratie aanhangsels en door de staat gecontroleerde instrumenten bij het voeren van een nationale politiek.

Men vindt, aldus de heer Oyevaar, overal voorstanders van een nationaal en internationaal centraal geleid economisch systeem, ook in de ontwikkelingslanden, waar het mercantilisme — dat men sedert Colbert, Richelieu en Cromwell lange tijd uitgestorven waande — hoogtij viert. Maar daar niet alleen. Het wonderlijke is dat ook in landen die de vlag van de „free enterprise” van top voeren, een uitzondering wordt gemaakt juist voor een zo internationaal georiënteerd bedrijf als de scheepvaart, waarvoor het vrije ondernemen essentieel is. De heer Oyevaar haalde enige malen David Ricardo aan, de Engelse bankier uit het laatst van de 18e eeuw die de grote voorvechter is geweest van de liberale school in de economie en die al heeft bewezen, dat vlagdiscriminatie leidt tot méér schepen en bemanningen om dezelfde ton/mijl prestatie te leveren. Een 50/50 regeling ten gunste van de nationale vlag zal immers een trampschip beletten na het lossen in dezelfde haven voor verscheping gereed liggende lading in te nemen. In plaats daarvan moet een

gecharterd schip eerst een lange ballastreis maken. Daarom liggen er bijna voortdurend grote ladingen kunstmest voor een der Zuidamerikaanse republieken op verscheping te wachten, terwijl de landbouwers daarginds „er om zitten te springen”. Want het dwaze is, dat er landen zijn die — soms door de omstandigheden gedwongen — vlagdiscriminatie bedrijven, maar zelf niet over een voldoende grote vloot beschikken om alles in te voeren wat ze nodig hebben.

Daartegenover staat, dat landen die van oudsher het zeevervoer als dienstverlening hebben bedreven hier niet aan bod komen. Een land als Noorwegen bijvoorbeeld, dat geen delfstoffen of landbouwprodukten heeft aan te bieden, is er op aangewezen zijn diensten als vervoerder te verkopen om elders te kunnen kopen wat het nodig heeft.

Waarom — zo besloot de heer Oyevaar — wordt men vervoerder van goederen voor anderen? Omdat men het goedkoper en beter kan. De zeevarende landen zijn zich terdege bewust van de scherpe concurrentievoorwaarden op het stuk van kosten en diensten. Maar als de stimulans van de lagere vrachten en betere service verdwijnt, wat blijft er dan nog over? zo besloot de heer Oyevaar.

## Passagiersvaart

Het is algemeen bekend, dat de vrachtschepen de ruggegraat vormen van de koopvaardij en dat de passagiersschepen de „blikvangers” zijn, ook al dragen zij het hunne tot de bedrijfsresultaten bij. Onder de concurrentie van de luchtvaart heeft de passagiersvaart de laatste jaren echter nog al geleden: sedert 1957 is bijvoorbeeld het aantal scheepspassages over de Noord-Atlantische Oceaan vrij sterk gedaald, terwijl het aantal luchtpassages is blijven stijgen, zij het sedert het begin van 1960 in mindere mate.

Het is dan ook geen wonder, dat de lust om passagiersschepen te laten bouwen bij de reders niet groot is en in feite komt het er op neer, dat als op 4 juli de werf „De Merwede” in Hardinxveld het m.s. „Prinses Margriet” aan de Oranje Lijn zal hebben overgedragen, er voor Nederlandse rekening géén passagiersschepen meer in aanbouw of bestelling zijn.

Volgens de jongste statistiek is het aantal passagiersschepen met accommodatie voor meer dan 12 passagiers in de Nederlandse vloot in 1960 verminderd van 78 tot 65, de bruto-register-tonnage van 704.000 tot 666.000 en hutaccommodatie van 18.877 bedden tot 16.694. Met de „Prinses Margriet” komen er nog 9300 brt en 111 bedden bij en daarmee is de koek dan voorlopig op. Overigens is de „Prinses Margriet”, daarvan heb ik me op de technische proeftocht kunnen overtuigen, een goed én een mooi schip, dat het in de dienst tussen Rotterdam en Chicago bij de verwende Amerikaanse toeristen — die er vooral op het traject over de Grote Meren bij wijze van vakantie-trip druk gebruik van maken — heus wel zal doen. Dit moge de heer Anthony Veder, directeur van de Oranje Lijn, die me toevertrouwde, dat hij onder de tegenwoordige omstandigheden zeer beslist géén passagiersschip zou hebben besteld, tot troost strekken.

# Onze Jubilarissen



*W. Biesheuvel*  
Hoofdwerktuigkundige  
1936 — 11-7 — 1961



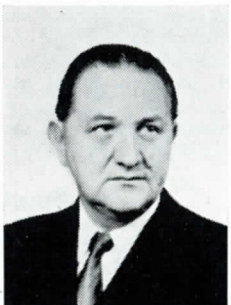
*A. G. Daal*  
Hoofdwerktuigkundige  
1936 — 11-7 — 1961



*A. Kievit*  
Hoofdwerktuigkundige  
1936 — 11-7 — 1961



*J. W. Jansen*  
Gezagvoerder  
1936 — 29-7 — 1961



*A. van der Kroef*  
Gezagvoerder  
1936 — 31-7 — 1961



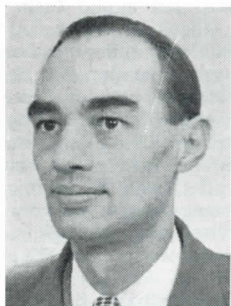
*R. L. Meyer*  
1e stuurman  
1946 — 15-7 — 1961



*M. Zuilhof*  
1e stuurman  
1946 — 15-7 — 1961



*P. F. Geel*  
2e werktuigkundige  
1946 — 18-7 — 1961



*R. G. Pieters*  
2e werktuigkundige  
1946 — 18-7 — 1961



*W. C. M. Immink*  
1e stuurman  
1946 — 25-7 — 1961



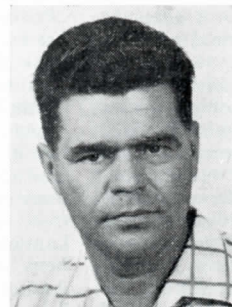
*H. C. Mantel*  
1e stuurman  
1946 — 25-7 — 1961



*C. Vriend*  
1e stuurman  
1946 — 25-7 — 1961



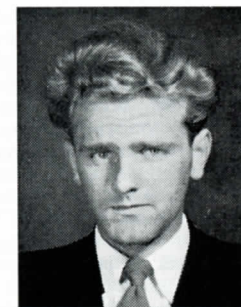
*P. Naber*  
2e werktuigkundige  
1946 — 25-7 — 1961



*G. H. Meyerink*  
2e stuurman  
1946 — 25-7 — 1961



*P. C. D. Sandee*  
1e stuurman  
1946 — 30-7 — 1961



*H. A. de Visser*  
2e stuurman  
1951 — 23-7 — 1961

## ONS NIEUWE MAANDBLAD

Naar aanleiding van de mededeling van de Directie, die in „Van en Voor de Vloot” van april jl. werd afgedrukt en waarin de verschijning van een nieuw maandblad werd aangekondigd, mochten wij vele inzendingen ontvangen voor de prijsvraag die verbonden werd aan het vinden van een naam voor dit blad.

Er waren 30 inzenders die voor een totaal van 55 namen zorgden. Een voorman aan boord van één onzer tankers spande hierbij de kroon met negen inzendingen.

Volledigheidshalve vermelden we nog dat 11 leden van het varend personeel 23 namen instuurden, terwijl 19 wal-employé's het restant voor hun rekening namen.

De suggesties varieerden van uiterst kort („Radar”) tot complete lyrische ontboezemingen („Op de vloot en aan de wal - de gele schelp is overal”).

Wij zullen niet alle voorgestelde titels hier quoten, maar enkele „bloempjes” willen wij U toch niet onthouden.

„(De) Beste Stuurlui”, ingestuurd door, hoe bestaát het, een eerste stuurman.

„De Brug”, (neen, dit was géén suggestie van de dekstaf).

„De rijzende schelp”, (enige associatie met de Rijzende Zon?).

„Deining”, dit kan zo wel betrekking hebben op de vloot als op het kantoor)

„De Waterweg”, (tegenwoordig is immers bij het Hofplein ook het water weg).

„Shell Contact”, (met alle gevaar van kortsluiting).

„Shell Whipper”, (wat ons om onverklaarbare redenen aan een slagroomklopper doet denken).

„Van de Wal in de Vloot”, (blijkbaar even erg als van de wal in de sloot!).

„Varen en Laten Varen”, (wat het karakter van vloot en wal-organisatie treffend weergeeft).

„Ship-Shore-Shell”, (een uitnemend staaltje van modern Nederlands).

„Wal-Vaart”, (door een optimist).

De inzending die uiteindelijk door de jury als de beste werd beoordeeld en met een boekenbon van f 25,— werd beloond, ontvingen wij van de heer A. D. Olie, en luidde „Tussen Schip en Ka”. Dit zal dus de naam van ons nieuwe maandblad worden.

Een tweede prijs werd toegekend aan de heer A. Vasbinder, werkzaam op de sectie B.H. van ons kantoor voor de door hem ingezonden titel: „Op de valreep”, die op één na het hoogste aantal stemmen behaalde. Hem is een boekenbon van f 10,— uitgereikt.

Rest ons nog een woord van dank uit te spreken aan allen op de vloot en aan de wal voor de moeite die zij zich hebben getroost om ons aan een nieuwe titel te helpen.

### LEERLINGEN VAN DE BIJZONDERE LAGERE SCHOOL TE PERNIS BEZOCHTEN HET DOOR HEN GEADOPTERDE M.S. „ACMAEA”

Het was een grote dag voor de dertig leerlingen van de hoogste klas van de Bijzondere Lagere School te Pernis, toen op 14 juni jl. een bus voorreed voor hun schoolgebouw om hen onder leiding van het hoofd der school, de heer G. van der Veen, naar hun schip, het m.s. „ACMAEA”, te brengen dat bij de R.D.M. in dok lag.

Na een met coca-cola besprenkeld welkom, leidde 4e stuurman A. Th. van Es de jongens en meisjes rond langs alle bezienswaardigheden waarover ze in de brieven al zo veel hadden gehoord, en die ze nu met eigen ogen konden aanschouwen.

Uit de vragen bleek wel dat ze al het nodige uit de correspondentie hadden opgestoken.

Om half 1 was het eten geblazen, en verzamelde het gezelschap zich in de messroom van de bemanning, waar snert en roggebrood werd opgediend, zodat de jongelui na hun geestelijke ook hun lichamelijke honger konden stillen.

Dat laatste bleek maar van zeer tijdelijke aard te zijn, want toen stuurman Van Es enkele door hem aan boord van de „ACMAEA” en „VIVIPARA” opgenomen films had vertoond, en als laatste traktatie schalen met biscuits op de tafels werden geplaatst, waren deze in een oogwenk geleid.



Vervolgens boden enkele leerlingen een prachtig wandkleed aan, dat 1e stuurman P. M. van Overschie, namens de nieuwe gezagvoerder, kapt. D. J. E. Boonstra, met enkele toepasselijke woorden in dank aanvaardde, waarbij hij toezegde het kleed een passende plaats te zullen geven in de rooksalon. Tot slot overhandigde hij aan de heer Van der Veen een Zuidamerikaanse lasso die kapt. J. H. R. Broersma voor de school had aangekocht.

Om kwart voor 2 werd het sein voor

vertrek gegeven, en schoorvoetend verlieten de leerlingen het schip.

Het appèl in de bus wees uit dat er geen verstekelingen waren achtergebleven, hetgeen gezien het jeugdig enthousiasme van de bezoek(st)ers allerminst bevreemdend zou zijn geweest.

De heer Van der Veen had een opstelwedstrijd over deze dag uitgeschreven, waarvoor veel animo bestond, want van de NEVAS werd de toezegging verkregen dat het beste opstel in „t Kraaiennest” zou worden gepubliceerd.

## PENSIOEN m.i.v. 1 Juli 1961



*J. Kanaar*  
Gezagvoerder  
30-10-'34 — 30-6-'61



*J. G. C. de Man*  
Gezagvoerder  
2-5-'38 — 30-6-'61



*P. C. Bastiaanse*  
Hoofdwerktuigkundige  
11-4-'29 — 30-6-'61



*G. M. Braams*  
2e werktuigkundige  
18-6-'32 — 30-6-'61



*A. G. Kallansee*  
2e werktuigkundige  
29-8-'38 — 30-6-'61

### **Kapitein J. Kanaar.**

Kapitein Kanaar trad op 7-12-'34 als 3e stuurman bij onze Maatschappij in dienst en vertrok op die datum met de „Marnix van St. Aldegonde” naar Singapore, waar hem als eerste schip de „Ampullaria” werd toegewezen.

Ruim 26 jaar later, nl. op 30 december 1960, verliet hij de „Kenia” te Rotterdam als gezagvoerder.

In de tussentijd doorliep hij alle rangen als dekkofficier, waarbij hij zich ook tijdens zijn vrije tijd met de zeevaart bezighield, en wel met het bouwen van scheepsmodellen.

Met ingang van 1 juli 1961 werd kapitein Kanaar pensioen toegekend en wij wensen hem nog vele gelukkige jaren met zijn gezin toe.

### **Kapitein J. G. C. de Man.**

Na sedert 2 mei 1938 bij onze Maatschappij in dienst te zijn geweest, bereikte kapitein de Man op 1 juni 1960 de pensioengerechtigde leeftijd.

Daarna maakten wij echter nog gaarne van zijn jarenlange ervaring op sleepboten gebruik en hij werd daarom belast met de opleiding van lokale sleepboot-kapiteins te Curaçao. Nadat hij deze opdracht met succes bekroond zag, keerde hij 2 april 1961 in Nederland terug.

Naar wij vernemen gaat hij nog steeds niet van zijn welverdiende rust genieten, maar heeft hij het voornemen zijn werklust elders weer produktief te gaan maken. Onnodig te vermelden dat onze beste wensen hem vergezellen op zijn verdere levenspad.

### **Hoofdwerktuigkundige P. C. Bastiaanse.**

Na ruim 32 dienstjaren volbracht te hebben gaat hoofdwerktuigkundige P. C. Bastiaanse thans van een welverdiende

rust genieten. Hij begon zijn carrière bij onze Maatschappij als 4e werktuigkundige op het s.s. „Palembang” en werd op 1 juli 1952 als hoofdwerktuigkundige aangesteld.

Zijn eerste schip als zodanig was het m.s. „Aldegonda” en sedertdien heeft de heer Bastiaanse op vele motorschepen de machinekamer onder zijn beheer gehad, waarbij de rij gesloten werd door het m.s. „Acmaea”.

### **2e werktuigkundige G. M. Braams.**

Met ingang van 1 juli 1961 heeft 2e werktuigkundige G. M. Braams onze dienst met pensioen verlaten, na gedurende ruim 29 jaren de Maatschappij op vele schepen te hebben gediend.

Nadat het m.s. „Genota”, waarop hij destijds als 2e werktuigkundige dienst deed, in mei 1942 in de Indische Oceaan door de Japanners was buitgemaakt, werd de heer Braams tot september 1945 geïnterneerd, welke tijd hij in kampen op Formosa en in Japan heeft doorgebracht.

Hij beëindigde zijn diensttijd in Curaçao.

### **2e werktuigkundige A. G. Kallansee.**

Ook aan 2e werktuigkundige A. G. Kallansee werd met ingang van 1 juli 1961 pensioen toegekend. Na in augustus 1938 bij de Maatschappij in dienst te zijn getreden, werd hij een jaar later in Nederland van zijn eerste schip de „Coryda” afgemonsterd, en in verband met de mobilisatie voor militaire dienst opgeroepen.

Gedurende de oorlogsjaren vertoefde hij in Nederland, waarna hij gedurende lange tijd in de Oost dienst deed. De laatste jaren heeft hij echter, evenals de heer Braams, op te Curaçao gestationeerde schepen doorgebracht.

Wij wensen hem, alsmede de heren Bastiaanse en Braams, nog vele jaren in goede gezondheid toe.

## Personalia

(gedurende de periode 16-5-'61—15-6-'61)

### Gehuwd:

- 30-5-'61: J. C. Verhoef, 5e wtk., met mej. W. Offerman;  
2-6-'61: H. W. R. van Deutekom, 4e wtk., met mej. C. W. Bijleveld;  
5-6-'61: P. D. van der Klei, 3e stm., met mej. H. M. Oosterbaan;  
17-6-'61: J. Spruytenburg, 3e stm., met mej. M. Kreumer;  
8-7-'61: F. C. C. van Tuyl van Serooskerken, 4e stm., met mej. J. I. Cramer.

### Geboren:

- 13-5-'61: Gerardus Cornelis, zoon van H. J. Jorna, 3e stm., en mevr. M. Jorna-de Vries;  
15-5-'61: Arie Floris, zoon van F. in 't Veld, 2e wtk., en mevr. J. in 't Veld-Buitendijk;  
15-5-'61: Ariane Elisabeth Wilhelmine, dochter van E. Moll, 2e stm., en mevr. E. J. Moll-Heyberg;  
19-5-'61: Gerrit Robert, zoon van G. van 't Wout, II. wtk., en mevr. J. van 't Wout-Cijvat;  
25-5-'61: Arjen, zoon van C. Wolse, 2e stm., en mevr. G. M. Wolse-Muntjewerf;  
26-5-'61: Paul, zoon van J. P. L. Marcussen, 5e wtk., en mevr. F. Marcussen-Streefkerk;  
29-5-'61: Cornelis Adriaan en Maria Geertuida, zoon en dochter, van W. de Beer, 1e stm., en mevr. J. G. de Beer-Geelhoed;  
31-5-'61: Pieter Johannes Elisa, zoon van J. E. Dekker, 3e stm., en mevr. J. Dekker-van Ewijk;  
3-6-'61: Petronella Johanna, dochter van E. van de Pol, 2e stm., en mevr. E. van de Pol-van Dijk;  
4-6-'61: Jeanette Margarieta, dochter van P. E. van der Veld, 3e stm., en mevr. A. van der Veld-de Breed;  
7-6-'61: Yvette, dochter van R. de Beer, 4e wtk., en mevr. E. de Beer-van Moppes;  
9-6-'61: Jan Jacob, zoon van L. C. Spoon, 4e wtk., en mevr. H. Spoon-Morrée

## Mutaties

(gedurende de periode 16-5-'61—15-6-'61)

### Met verlof:

- Gezagt.: E. van Rossen, N. P. N. Reus, J. Niesink, M. M. van Vriesland, J. H. R. Broersma, A. A. Oepkes;  
1e stl.: F. A. de Kaart, J. W. Pieters, A. de Visser, J. de Graaf, J. Goudriaan, G. F. de Boer;  
2e stl.: F. Minkels, H. J. Allaart, J. Spruytenburg, J. W. Rutten;  
3e stl.: P. D. van der Klei, H. Verbaas, R. A. M. van Hooijdonk, M. A. Messelaar; C. Swart, P. M. de Graaf;  
4e stl.: T. E. Dreise, A. Th. van Es, F. C. C. van Tuyl van Serooskerken, L. A. Groendijk;  
Hfd.wtk.: G. Boer, H. J. C. Bosselaar, S. Ham, G. Houwer;  
2e wtk.: S. Bais, J. P. Ferwerda, M. C. Verschuren, J. B. Biondina, J. F. Schleicher, H. de Hoog;  
3e wtk.: H. Tukker, W. H. Schermer, J. M. de Jong, H. Th. Nobels, Jac. Jansen, W. Groenendijk;  
4e wtk.: A. Bax, J. P. Bol, G. Braak, H. Neervoort, J. R. Almsa, J. B. van Haaster, J. P. Hendrikse, W. G. van der Velden, H. G. de Boer, J. F. de Gruiter, M. J. de Jong, G. Rietdijk;  
5e wtk.: N. F. P. van de Heuvel, J. C. Looij, P. A. Ankerman, W. D. Hoogland, F. F. Ozinga, P. Visser, J. F. L. van der Zee, W. Muis, E. C. Paardekooper, J. H. van Veldhuisen, P. Maarleveld, E. G. Arp, J. P. Sybesma.

### In Nederland gearriveerd:

- Bootslieden: J. H. Roos, M. J. v. d. Neut, J. H. A. Elbers, H. C. den Daas, H. Jonkman;  
Voorlieden: P. Th. Benningshoff, J. C. van Noppen;  
1e pomplieden/  
bankwerker: G. P. I. B. Spruit, H. E. Tjon a Tjauw, A. P. L. van Vrijaldenhoven, P. J. J. v. d. Acker, P. v. d. Zwan;  
2e pomplieden/  
bankwerker: J. W. S. Werkhoven, J. J. den Dolder, H. C. v. d. Neut, C. Stolk;  
Bankwerkers: R. D. C. v. d. Berg, J. A. F. v. d. Knaap, G. J. van Vogelpoel, J. Elders, A. Henderson, R. Böck P. J. Edelman, A. van Dam, A. J. Kersten, H. M. van Driel, A. Daman, A. Dercksen;  
Chef-  
hofmeesters: H. Th. Kaale, L. H. H. L. Leithuysen, B. H. Nakken, Ph. Klopmeijer, A. A. Turkenburg;  
Chef-  
koks: A. de Hooge, J. M. Boogerman, G. H. Valk, M. L. v. d. Graaf, D. Stamms.

### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Acmaea:** Gezagt. D. J. E. Boonstra, 1e stm. P. M. Overschie, 4e stm. J. H. F. Franken, 2e wtk. H. Broertjes wnd. 3e wtk. C. C. Bartels, 5e wtk. L. W. Jorissen, bootzman S. Visser, voorman J. C. v. d. Wel, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen, 2e pompman/bankwerker J. den Boef, bankwerker A. N. Baris, chef-hofmeester J. Batelaan, chef-kok P. H. v. d. Berg.  
**s.s. Arca:** 2e stm. P. Hoogesteger, 2e wtk. J. M. Nobels, 3e wtk. D. Meurs, 4e wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. A. L. Bouman.  
**s.s. Atys:** 4e wtk. H. M. J. de Haan.  
**m.s. Cinulia:** 4e stm. C. Splinter, 5e wtk. A. van der Hoof.  
**m.s. Cistula:** 4e wtk. J. B. J. Jonker.  
**m.s. Crania:** 2e stm. H. Unger, 3e stm. W. S. van der Ham, 4e wtk. G. J. B. Hartman, 5e wtk. J. Th. Geurtz.  
**s.s. Kabylia:** 1e stm. G. Heising, 3e stm. J. de Jager, hfd. wtk. A. L. Moerland, wnd. 2e wtk. Chr. Pietersen, 3e wtk. T. E. Knijff, 4e wtk. H. E. Daniëls, chef-hofmeester F. Jimmink.  
**s.s. Katylisia:** 4e wtk. F. Dane, 5e wtk. T. C. Evers.  
**s.s. Kellietia:** hfd. wtk. D. P. Koudenburg.  
**s.s. Khasiella:** Gezagt. S. J. de Geus, 1e stm. G. Th. M. Lommerse, hfd. wtk. H. van Manen, 3e wtk. W. C. H. M. de Kok, 5e wtk. M. A. Lamper.  
**s.s. Koratia:** 4e wtk. S. Schoonbergen, chef-hofmeester C. Boogaarts.  
**s.s. Kosicia:** 1e stm. J. Hagen, 4e stm. H. Wijnberg, hfd. wtk. J. H. H. van Maastrigt, 4e wtk. J. W. Langezaal, bankwerker P. J. Edelman.  
**s.s. Kylix:** 3e stm. N. Venendaal, 5e wtk. J. F. J. Visser, II. stm. A. F. Riswick, chef-hofmeester G. van Spijkeren.  
**s.s. Ondina:** 3e stm. L. Becker, 5e wtk. P. van der Hoeven.  
**s.s. Philidora:** 2e stm. H. A. Schelvis, 5e wtk. A. G. M. van Amelsvoort.  
**s.s. Philine:** 2e wtk. J. Broersen, 4e wtk. J. I. Brangert, 5e wtk. G. N. M. Theuns.  
**m.s. Prospector:** 3e wtk. W. Satijn.  
**s.s. Sepia:** 1e stm. M. Zuilhof.  
**s.s. Vasum:** hfd. wtk. M. H. Holtslag.  
**s.s. Viana:** hfd. wtk. P. S. Douglas, 3e wtk. A. H. Schulpzand, 4e wtk. H. J. I. Slingerland, bootzman J. Hoogendoorn, voorman J. Wulffraat, 1e pompman/bankwerker H. van Ommering, 2e pompman/bankwerker F. I. J. v. d. Lugt, bankwerker L. Voorbergen, chef-hofmeester J. Baard; chef-kok C. A. Verhulpe.  
**s.s. Videna:** 2e wtk. J. A. de Lange.  
**s.s. Vivipara:** Gezagt. A. A. Becu, 3e wtk. R. M. F. van de Berg, wnd. 3e wtk. J. Krikke, 4e wtk. H. L. de Koning, 4e wtk. C. Slingerland, bootzman C. Poot, 2e pompman/bankwerker F. Bovenberg, bankwerker C. H. van Es.  
**s.s. Zafra:** 3e wtk. S. Straub, 5e wtk. J. Gansevoort, 1e pompman/bankwerker A. G. Freeth.  
**s.s. Zaria:** Gezagt. J. W. G. van der Horst, 1e stm. W. A. Kleine, 2e wtk. J. J. Binkhorst.

**Met pensioen:**

Gezagv.: J. Kanaar, J. G. C. de Man;  
 Hfd.wtk.: P. C. Bastiaanse;  
 2e wtk.: G. M. Braams, A. G. Kallansee.

**In dienst getreden:**

chef-  
 hofmeester: C. Weyers.

**De dienst verlaten:**

3e wtk.: J. J. van Veen;  
 4e wtk.: J. H. G. Grummels;  
 5e wtk.: H. de Boer, G. van der Luit, E. Wouters;  
 Bootslieden: L. C. van Oudenaarden, A. Boogers, G. van Hal;  
 Timmerman: J. M. S. van Riel;  
 Voorman: M. C. v. d. Kruit;  
 1e pompman/  
 bankwerker: J. J. J. Driessen;  
 2e pomplieden/  
 bankwerker: J. P. van Dongen, J. B. M. van Velsen;  
 Bankwerkers: G. Onink; E. Th. J. de Rijk.

**Behaalde diploma's:**

2e stm. G.H.V.: 3e stm. G. Verbrugh;  
 2e stm. G.H.V.  
 (Th.): 3e stm. W. S. van der Ham, 4e stm. J. H. F. Franken;  
 3e wtk. J. Mostert;  
 C. Th.: 3e wtk. A. Modderman, F. W. Gakes;  
 B. Th.: 3e wtk. A. Modderman, F. W. Gakes;  
 A. en B. Th.: 5e wtk. A. van der Hoof, A. L. Bouman;  
 A.: 5e wtk. A. G. M. van Amelsvoort, J. Gansevoort, C. J. van der Ent, T. E. Leeuwangh, L. J. P. Smit, D. J. B. Hartman, A. R. F. van der Steen;  
 Ass.: 11. wtk. H. B. Wegh;  
 MVD: 11. wtk. J. P. Sybesma.

**Aangesteld als:**

4e wtk.: G. J. B. Hartman;  
 5e wtk.: H. B. Wegh, J. P. Sybesma.

**Gepromoveerd tot:**

Bootsman: C. J. de Knegt;  
 1e pompman/  
 bankwerker: P. M. A. Bierman, L. J. C. van Kuyen, H. J. Suiskens, R. W. H. Tadema, P. J. Timmers;  
 2e pompman/  
 bankwerker: F. I. J. v. d. Lugt, W. B. Kleyn, A. F. v. d. Knaap, A. Lankhorst, J. den Boef.  
 Bankwerker: P. de Bruyn, C. de Hoop, C. C. Karels.

**Geslaagd voor Getuigschrift Radarwaarnemer en -Navigator.****Getuigschrift Radarwaarnemer:**

26-5-'61: H. Unger 2e stuurman  
 2-6-'61: D. de Boer 2e stuurman  
 9-6-'61: R. van der Vlucht 1e stuurman

**Getuigschrift Radarnavigator:**

26-5-'61: J. Roos gezagvoerder  
 H. R. van Sas 1e stuurman  
 2-6-'61: T. Kuyper 1e stuurman  
 R. L. Meyer 1e stuurman

## Mutaties Walpersoneel

(over de periode 16 mei t/m 15 juni 1961)

**Overgeplaatst:**

1-6-'61: A. v. d. Berg van SG naar SL  
 mej. A. M. den Besten van SG naar SL  
 C. W. de Boer van SG naar SL  
 mej. K. van Es van SG naar SL  
 Th. M. I. de Koning van SG naar SL  
 B. I. Mabelis van SG naar SL  
 7-6-'61: mej. J. W. Dupuy van BH naar CC

**Pensioen:**

1-6-'61: C. J. M. Krijgsman - sectie RP

**Uit dienst:**

31-5-'61: mej. A. Hoogewij - sectie CC  
 1-6-'61: mej. J. P. den Dunnen - sectie CC  
 mej. E. J. den Houting - sectie CC  
 mej. W. Boogaard - sectie CC  
 mej. H. M. A. Visser - sectie CC  
 K. W. J. van Kasteel - sectie SG  
 (overgepl. n/Pernis)  
 8-6-'61: mej. C. Geskes - sectie SG  
 12-6-'61: N. Niezen - sectie CD

**Jubilea:**

24-5-'61: H. Sierat - sectie MD - 10 jaar  
 1-6-'61: A. H. W. Karelse - sectie SO - 25 jaar  
 1-6-'61: mej. E. C. de Roo - sectie BH - 15 jaar

**Geboren:**

22-5-'61: Monica Bianca Maria - dochter van M. D. Jansen - sectie ID  
 30-5-'61: Karen, dochter van J. J. A. Meijers - sectie BH

**Terug van tijdelijke tewerkstelling vloot:**

H. H. v. d. Koogh - sectie RP  
 J. M. Maree - sectie RP

## NOORDERKWEKSCHOOL VOOR DE ZEEVAART „ABEL TASMAN" DELFZIJL

De secretaris van bovengenoemde school zond ons een exemplaar van een voor de oud-leerlingen bestemde circulaire met verzoek deze in ons maandblad op te nemen, aan welk verzoek wij hierbij gaarne voldoen.

Op 17 november 1961 bestaat de zeevaartschool te Delfzijl 105 jaar. Dit 21ste lustrum zal worden gevierd op zaterdag 18 november a.s. Voor deze viering is een comité gevormd, dat als volgt is samengesteld:

G. Teerling, oud-gezagvoerder, voorzitter  
 W. Post, oud-gezagvoerder, secr./penningm.  
 K. P. Magendans, leraar a/d school, lid  
 D. v. Streun, reder K.H.V., lid  
 S. J. Posthumus, directeur v. d. school, lid

Het comité stelt zich voor een feest te organiseren voor oud-leerlingen met hun dames volgens het volgende programma:

14.30 uur Ontvangst en reünie in Hotel Dik.  
 16.30 uur Bioscoopvoorstelling in het Nieuwe City Theater op de Molenberg. Programma: Films over Delfzijl van 1914—1958 (o.a. 100-jarig bestaan).  
 17.30 uur Aperitief in Hotel Dik.  
 18.30 uur Aanvang van het Feestdiner in Hotel Dik, waarna gezellig samenzijn met muziek en dans.

Voor het feestdiner (inclusief fooien), film en orkest zal door de deelnemende oud-leerlingen een bedrag van f 12,50 per persoon moeten worden gestort op postgiro nr. 873121 ten name van W. Post, Delfzijl, vóór 1 november 1961.

Uw stortingsbewijs van de giro is tevens uw bewijs van deelname. Zij, die verhinderd zijn te komen, worden verzocht een bijdrage op bovengenoemde rekening te storten, teneinde dit feest geheel te doen slagen.

U heeft toch wel iets over voor uw oude school, waaraan u ongetwijfeld veel te danken hebt! Stort bijv. voor elk jaar dat u hier geweest bent f 1,—.

Wij hopen echter op uw aller komst! Maak in ieder geval de datum en het programma bekend onder de oud-leerlingen of geef ons adressen op van u bekende oud-leerlingen.

Namens het comité,

W. Post  
 Rijksweg 19  
 Delfzijl