

 **OLIE**



MAANDBLAD VOOR HET PERSONEEL
DER TOT DE KONINKLIJKE/SHELL
GROEP BEHORENDE MAATSCHAPPIJEN

HOOFDREDACTEUR: H. GABRIELS
REDACTEUREN: J. J. KEULEMANS (secretaris)
J. M. LEEGSA
C. VAN DER MAREL
J. C. MENSION
J. C. W. SCHULLER TOT PEURSUM
P. H. SMIT
C. WESSELING

REDACTIE-ADRES: CAREL VAN BYLANDTLAAN 30
's-GRAVENHAGE

ADMINISTRATIE: J. H. A. KOKKE
CAREL VAN BYLANDTLAAN 30
's-GRAVENHAGE

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie. — De in dit nummer gepubliceerde foto's zijn, tenzij anders vermeld, Shell-foto's.

Abonnementsprijs binnenland: f 2,50,
buitenland: f 4,00 per jaar.

Het abonnement op „Olie” staat slechts open voor het personeel van de tot de Koninklijke/Shell Groep behorende maatschappijen, zomede voor gepensioneerden of daarmee gelijk te stellen personen.
Advertenties worden niet opgenomen.

Inhoud

	Blz.
Weer ging een jaar voorbij	1
Nieuws uit de Groep	2
Rijswijk kreeg een modellaboratorium	8
Dat gaat naar Den Bosch toe met de Shell 37	10
De „Ondina” vaart	14
Grofsmederij legt Shell-tankers aan de ketting	19
Waterconservering in Curaçao	22
De geschiedenis van de North Star Oil	24
Olie uit het land der pampa's	27
Van nieuwe en goede boeken	30
Postzegelwetenswaardigheden LX	32

Contents

	Page
Another year — by J. H. Loudon, K.B.E.	1
News from the Group	2
Rijswijk gets a model laboratory — The opening of the new Royal Dutch/Shell Exploration and Production Laboratory at Rijswijk, near The Hague	8
Up to 's-Hertogenbosch by water — A trip along Holland's inland waterways on "Shell 37", one of Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.'s two latest inland tankers	10
The "Ondina" at sea — Photographs of the new flagship of Shell Tankers N.V.	14
Shell tankers tie up with chains from Leiden — The history of N.V. Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij, Leiden, now celebrating its 125th anniversary. The products of this iron foundry include anchor chains and anchors for tankers of Shell's Netherlands fleet	19
Water conservation in Curaçao — Shell Curaçao takes an active interest in water conservation problems on the island of Curaçao	22
History of the North Star Oil — Shell Oil of Canada has acquired North Star Oil Ltd., a Canadian company with a history going back to 1919	24
Oil from the land of the pampas — The work of companies of the Royal Dutch/Shell Group in Argentina	27
New and good books — Book reviews	30
Stamp column	32

WEER GING EEN JAAR VOORBIJ . . .



door Jonkheer Mr. J. H. Loudon

Vorig jaar in mijn boodschap in het januari-nummer van „Olie” heb ik gesproken van de uiterst felle concurrentie die de Shell-maatschappijen, zowel in de olie-industrie als in de chemische industrie, over de gehele wereld ondervonden, waarbij ik beklemtoonde, dat efficiency, produktiviteit en het tot een minimum beperken van de kosten in elke sector van ons bedrijf van vitaal belang zijn. In de afgelopen twaalf maanden is de druk geenszins verlicht. De huidige marktsituatie vergt van onze maatschappijen niet minder inspanning dan ooit, en het is te verwachten dat deze toestand zal voortduren.

Het zou, naar mijn mening, onjuist zijn thans zo te denken en te handelen alsof de aardolie-industrie alleen maar een moeilijke fase doormaakt. De omstandigheden waarin de internationale olie-industrie gedurende de eerste tien jaren na de tweede wereldoorlog verkeerde, waren door verschillende oorzaken uitzonderlijk gunstig. Of dit gunstige klimaat uiteindelijk al dan niet zal terugkeren, valt nu nog niet te voorspellen, doch wij moeten er in elk geval rekening mee houden, dat de huidige omstandigheden, die voor ons allen een uitdaging vormen, nog wel enige tijd een normaal verschijnsel zullen blijven.

Wat doen wij bij de „Shell” om aan deze situatie het hoofd te bieden? Wij hebben maatregelen getroffen om de uitgaven te verminderen, en wij moeten deze laag blijven houden. De investering van kapitaal wordt geconcentreerd op de meest winstgevendende projecten. Elke Groepsmaatschappij heeft haar organisatie en werkmethode aan een kritisch onderzoek onderworpen, dat in vele gevallen tot ingrijpende veranderingen heeft geleid. In dit proces van aanpassing aan zich wijzigende omstandigheden hebben sommige maatschappijen hun personeelssterkte moeten inkrimpen. Het beëindigen van het dienstverband van een werknemer, onverschillig om welke reden, betekent een zware verantwoordelijkheid, waarover wij dan ook beslist niet licht denken. Wanneer dit echter toch noodzakelijk is, zal de directie van iedere Shell-maatschappij jegens iedere betrokkene de grootst mogelijke zorg en tegemoetkoming betrachten.

De Groep moet zich in staat gesteld zien van de zich uitbreidende wereldmarkt profijt te trekken. De aardolie-industrie staat niet stil: de vraag naar olie- en chemische produkten neemt gestadig en in een flink tempo toe. Zo is bijvoorbeeld voorspeld, dat volgend jaar omstreeks deze tijd de wereldbehoefte aan olie ongeveer 1 miljoen barrels per dag meer zal bedragen dan thans het geval is. Deze stijging is groter dan het huidige dagelijkse verbruik in het gehele Verenigd Koninkrijk, dat het grootste afzonderlijke afzetgebied is buiten de Verenigde Staten van Amerika.

Wij in de Groep zijn voornemens ons te verzekeren van ons volle aandeel in deze uitbreiding, in elke winstgevendende markt die voor ons open staat, en wij verkeren daartoe in een gunstige positie. Wij hebben geld beschikbaar voor degelijke projecten. Wij beschikken over de uitrusting voor het verrichten van researchwerk en over de „know-how” in alle sectoren van het oliebedrijf en een uitgestrekt gebied van de chemische industrie. Wij hebben het onschatbare voordeel vrijwel overal in de vrije wereld werkzaam te zijn. Vóór alles echter beschikken wij over deskundig personeel — de belangrijkste actiefpost van onze Groep.

Wij moeten allen een open oog hebben voor de zich wijzigende omstandigheden en voor de nieuwe mogelijkheden die deze met zich brengen. De noodzaak met zijn tijd mee te gaan, is een onontkoombare plicht voor ieder van ons, en ik zou gaarne de overtuiging hebben dat iedereen, wat zijn taak ook moge zijn, zich voortdurend afvraagt: „Is dit de beste manier om dit werk te doen? Is deze handeling werkelijk noodzakelijk? Kan dit nieuwe denkbeeld een bijdrage leveren voor onze efficiency?”

Onze taak is niet gemakkelijk. Dit is geen tijd voor mooiweer-zeilers; zo ooit, bestaat er thans behoefte aan bekwame mannen en vrouwen met initiatief. Wij zijn ons bewust van de kwaliteiten en de toewijding van het Shell-personeel over de gehele wereld, en mijn collega's en ik zien de toekomst van de Groep met vertrouwen tegemoet.



GOUDEN JUBILEUM VAN FINSE SHELL

Motorboten tanken aan de steiger van een verkooppunt op een van de eilanden bij Turku

Het afgelopen najaar heeft de Groepsmaatschappij in Finland, de O/Y Shell A/B, het feit herdacht dat vijftig jaar geleden een begin werd gemaakt met de Shell-activiteiten in dat land. Dat geschiedde onder een andere naam — in samenwerking met de Russische maatschappij Mazut en een lokale onderneming. Na de eerste wereldoorlog kwamen alle aandelen in het bezit van Groepsmaatschappijen. Kort na het officiële jubileum verliet Finlands oudste aardolie-maatschappij haar reeds lang veel te klein geworden kantooruimte om een deel van een van de nieuwe kantoorgebouwen in het stadscentrum van Helsinki te betrekken.

Finland heeft geen eigen aardolieproductie (er zijn evenmin kolennijnen) en de O/Y Shell A/B is een zuivere verkoopmaatschappij. Wel heeft men ruwe olie, afkomstig van andere Groepsmaatschappijen, in de staatsraffinaderij nabij Turku laten verwerken en deze producten werden uiteraard onder eigen merk aan de markt gebracht. Het klimaat en de zeer grote afstanden maken dat de Finse Shell-maatschappij onder vaak zeer speciale, moeilijke omstandigheden, moet werken. Men heeft vijf bunkerinstallaties en achttien kleinere depots aan de kust of in het binnenland.

Gedurende de lange wintermaanden zijn de havens door ijs-gang onbereikbaar en zolang het transport voortgang kan vinden moeten er dan ook grote wintervoorraden worden aangelegd.

Het weg- en spoorwegverkeer gaat ondanks sneeuwstormen en soms bij temperaturen van min 35 graden Celsius altijd door dank zij het gebruik van sneeuwplougen en ander materieel, dat gebruikt wordt om de aanvoerwegen op te houden.

De snel groeiende industrie behoort tot Shells beste afnemers evenals het steeds toenemende verkeer. Een uitgebreid net van verkooppunten bedient het wegverkeer: niet minder dan 270 service-stations hebben verwarmde werkruimten daar de buiten-temperaturen het werk in de open lucht onmogelijk maken.

De huidige standaarduitvoering van deze service-stations werd in 1956 ontworpen door de Finse architecten Kaija en Heikki Siren in samenwerking met Shell-deskundigen. Er wordt in Finland hard gewerkt aan de uitbreiding van het wegennet, waarvoor Shell via een dochtermaatschappij, de O/Y Kamex A/B, asfaltbitumen aan de markt brengt. Deze maatschappij fungeert ook nog als distributeur van vloeibaar gas dat zowel in de industrie als door particulieren (vooral op boerderijen, in zomerhuisjes) veel wordt gebruikt. Er is in Finland veel centrale verwarming en oliestook is er de laatste jaren zo populair geworden dat stookolie — daarbij inbegrepen het industriële verbruik — meer dan de helft vormt van de totale olieconsumptie. In 1960 bedroeg deze 2,4 miljoen ton en daarvan leverde O/Y Shell A/B ruim 20 %.



Dit Shell-station met zijn zes verwarmde bedrijfshallen en ruime winkel is een voorbeeld van het type dat tegenwoordig in Finland wordt gebouwd

LEGIOEN VAN EER VOOR A. HOFLAND

De heer A. Hofland, directeur van de Koninklijke/Shell Groep heeft een Franse onderscheiding ontvangen. Hij is benoemd tot Officier in de Orde van het Legioen van Eer.

KONINKLIJKE/SHELL PRIJS VOOR DE DERDE MAAL TOEGEKEND

De in 1959 ingestelde „Koninklijke/Shell Prijs” is door de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen voor de derde maal toegekend en wel voor 1961 aan prof. dr. E. C. Slater, hoogleraar-directeur van het Laboratorium voor Fysiologische Chemie van de Universiteit van Amsterdam, voor zijn onderzoek van de vetsyntese uit radio-actief gemerkt azijnzuur door mitochondriën van verschillende weefsels.

De Koninklijke/Shell Prijs heeft tot doel de bevordering van wetenschappelijk onderzoek. Elk jaar komt een andere tak van wetenschap in aanmerking.

De prijs, groot f 10.000,—, is op 19 december uitgereikt door ir. L. Schepers, directeur der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, ten kantore van deze vennootschap in Den Haag. De prijsuitreiking werd o.a. bijgewoond door dr. J. E. Baron de Vos van Steenwijk en prof. dr. ir. R. J. Forbes, respectievelijk voorzitter en secretaris van de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen, alsmede door een aantal Shell-functionarissen.

De Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen te Haarlem, die op zich heeft genomen de bestemming van de prijs te bepalen, heeft na zorgvuldige overweging prof. dr. E. C. Slater voor de toekenning ervan aangewezen. De prijswinnaar heeft medegedeeld dat hij het bedrag van de prijs wil besteden voor het aanschaffen van een apparaat voor de gaschromatografie.

Voor de mededinging naar de „Koninklijke/Shell Prijs”, die voor 1961 werd uitgelooft voor een onderzoek op het gebied der medicijnen, werden 14 inzendingen ontvangen. In 1962 zal de prijs ten goede komen aan nog te verrichten onderzoek op het gebied van de natuurkunde. De twee voorgaande prijzen werden bestemd voor onderzoekingen op het gebied van respectievelijk de biologie en de geologie.

Dr. HOOG EN Dr. KRUSINGA BENOEMD TOT PROCURATIEHOUDER

Dr. ir. H. Hoog en dr. H.J. Krusinga zijn benoemd tot procuratiehouder van de Bataafse Petroleum Maatschappij N.V. Zij volgen als zodanig dr. ing. M. J. Gattiker en drs. D. de Bruyne op. De heer Gattiker heeft de dienst van de Groep met pensioen verlaten en de heer De Bruyne is benoemd tot vice-president en directeur van Shell Italiana.

Voorts zijn de heren Hoog en Krusinga benoemd tot algemeen procuratiehouder van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., de Bataafse Internationale Chemie Maatschappij N.V. en de Shell Internationale Research Maatschappij N.V. Ook deze benoemingen werden gedaan wegens het vertrek van de heren Gattiker en De Bruyne.

LORD SHAWCROSS IN RAAD VAN BEHEER "SHELL" TRANSPORT AND TRADING

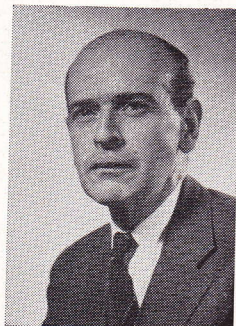
The "Shell" Transport and Trading Company, Limited heeft bekend gemaakt dat Lord Shawcross is benoemd tot lid van de raad van beheer van de maatschappij.

Mr. J. H. DIEPHUIS HOOFD LEGAL DIVISION DEN HAAG

Met ingang van 1 februari 1962 is mr. J. H. Diephuis benoemd tot hoofd van de Legal Division in Den Haag. Hij is de opvolger van jhr. mr. L. H. Sandberg, die de dienst van de Groep zal verlaten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

De heer Sandberg was sinds 1952 hoofd van de Legal Division. Hij studeerde rechten aan de Universiteit van Leiden en is advocaat en procureur te Den Haag en te Medan geweest, alvorens hij in 1947 in dienst trad van de Bataafse.

De heer Diephuis heeft te Leiden rechten gestudeerd en is in 1945 in dienst van de Bataafse getreden.



NIEUWS VAN DE LABORATORIA

NIEUW PLASTICS LABORATORIUM TE CARRINGTON

Op 7 november 1961 is te Carrington in Engeland een nieuw Plastics Laboratorium officieel geopend. Een van de voornaamste taken van dat laboratorium is het verlenen van technische hulp en adviezen aan gebruikers van plastics. Dezen kunnen zich tot het laboratorium wenden om bijstand bij het oplossen van hun technische problemen. Bovendien wordt recente technische informatie verstrekt over producten en verwerkings-apparaatuur.

Het laboratorium bezit — evenals het Koninklijke/Shell Plastics Laboratorium te Delft — een goed-uitgeruste machinehal, waar allerlei spuitgietsmachines, extruders, mengers en andere apparaten voor de verwerking van plastics zijn opgesteld.

NEDERLANDSE JOURNALISTEN BEZOEKEN THORNTON RESEARCH CENTRE



Met aandacht volgden de journalisten de verschillende demonstraties; v.l.n.r. gedeeltelijk zichtbaar, P. Govers (Autorevue), J. Oldenkamp (Nederlands Transport), J. Koolhaas Revers (Auto- en Motorbedrijf), G. H. Knap (Handels- & Transport Crt), D. W. Bergeren (Beroepsvervoer), Ing. W. Fick (Bedrijfsvervoer en Auto- en Motortechniek), C. T. A. M. Leo (PR-Perscontacten Shell Nederland N.V.). Op de achtergrond een tweetal medewerkers van Thornton Research Centre

Een groep van zeven vakjournalisten op het gebied van het wegverkeer bracht onlangs op uitnodiging van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. een bezoek aan het Thornton Research Centre in Engeland, teneinde kennis te maken met het speurwerk op het gebied van de motorbrandstof en smeermiddelen, dat door dit laboratorium van de Koninklijke/Shell Groep wordt verricht.

Na een inleiding door dr. C. B. Davies, directeur van het Laboratorium, werden een drietal uiteenzettingen gegeven door specialisten op het gebied van motorbrandstoffen, chassis- en transmissiesmeermiddelen en motorsmeermiddelen. De voordrachten werden telkenmale gevolgd door bezoeken aan de desbetreffende afdelingen van het Laboratorium. Gedurende een speciaal belegd vragenuur bleek de grote belangstelling van de Nederlandse journalisten voor het speurwerk van de aardolie-industrie, dat erop gericht is producten te leveren die onder alle omstandigheden aan de kwalificaties voldoen.

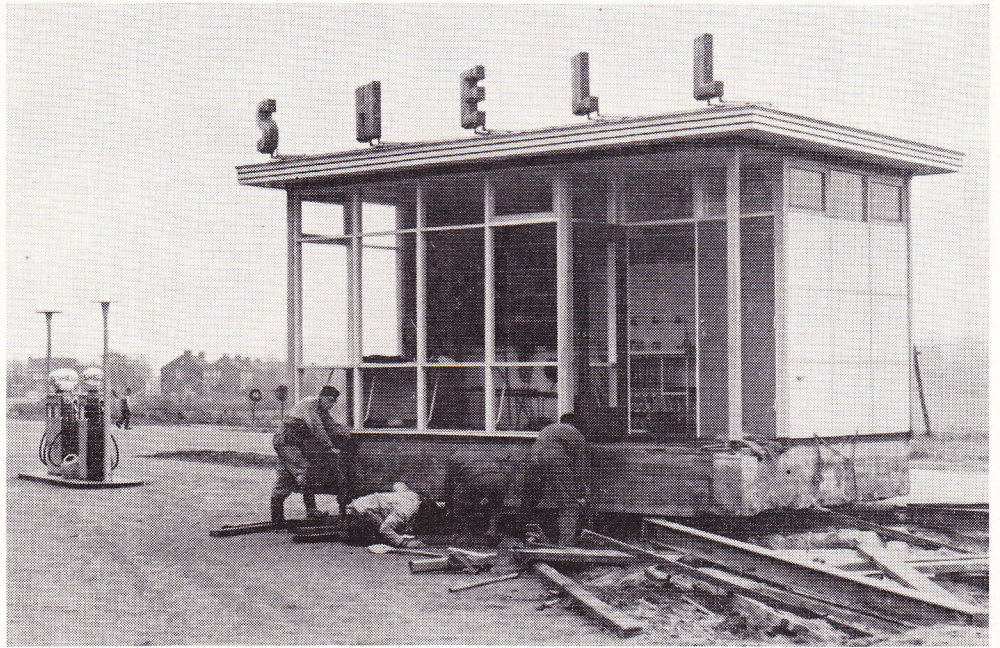
SHELL NEDERLAND CHEMIE N.V.

Als gevolg van het toenemend belang van haar chemische industrie besloot de Koninklijke/Shell Groep enkele jaren geleden tot een splitsing van haar bedrijf in Pernis in twee afzonderlijke bedrijven die zich respectievelijk met de verwerking van aardolie en de fabricage van chemische producten bezig houden. Deze maatschappijen zijn thans bekend onder de naam Shell Nederland Raffinaderij N.V. en Shell Nederland Chemische Fabrieken N.V.

Met ingang van 1 januari 1962 heeft een integratie van de fabricage en verkoop van chemische producten plaatsgevonden. Tot dat doel is met ingang van die datum Shell Nederland Chemische Fabrieken N.V. onder de nieuwe naam Shell Nederland Chemie N.V. tevens belast met de verkoop van chemische producten.

De verkoop-organisatie van Shell Nederland Chemie N.V. blijft kantoor houden in het gebouw van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. in Den Haag.

SHELL-STATION LIET MET ZICH SOLLEN



Niet vaak zal het voorkomen dat een Shell-station met mankracht verplaatst wordt

De inwoners van het vriendelijke dorpje Ulft in de Gelderse Achterhoek hebben begin november van een opmerkelijke gebeurtenis getuige kunnen zijn: het Shell-station van de firma Gebr. Frazer werd over een afstand van ongeveer vijftig meter verplaatst, zonder dat de hamer van de sloper er aan te pas heeft moeten komen. Vier dagen heeft de operatie geduurd; op 10 november was het leed geleden en Ulft was een Amerikaans-geintje ervaring rijker!

De aanleiding tot deze verplaatsing was de nieuwe verkeersweg, die Ulft met Doetinchem verbindt en die onlangs is gereedgekomen. De kronkelige, oude Rijksweg kwam daardoor op het tweede plan te staan, maar juist op die weg was de verkoop van de firma Frazer gericht. Men zat er echt mee: het keurige station stond met de rug naar de van de nieuwe verkeersader gebruik makend cliëntèle toe; bovendien lagen nu de in- en uitritten verkeerd. Uit verkooptechnisch oogpunt was de oude, gezellige rijksweg van geen belang meer. Hoe moest deze puzzel worden opgelost?

De meest radicale (maar ook de meest kostbare) oplossing zou zijn, het oude station af te breken en langs de nieuwe autoweg een nieuw station te bouwen. En dat voor een afstand van nog geen vijftig meter! Men had destijds bij de bouw van het nu twee jaar oude station met de aanleg van de nieuwe weg rekening gehouden, alleen had men zich toen nog geen zorgen gemaakt over de wijze, waarop het station langs de nieuwe route zou moeten worden geplaatst.

Nadat Shell Verkoop informatie bij de aannemerswereld had ingewonnen, bleek het in principe mogelijk, het station van de Gebrs. Frazer op te takelen en met behulp van een enorme mobiele hijskraan te verplaatsen, maar toen de begroting werd opgemaakt, schrok iedereen van het bedrag. Was er heus geen goedkopere oplossing mogelijk?

Deze mogelijkheid was er inderdaad! De Technische Afdeling van Shell Verkoop had al eens overwogen, het station door middel van „rollen” te verplaatsen.

Een aannemer uit Sassenheim zag in het probleem een avontuurlijk en toch alleszins verantwoord kantje; hij voelde er wel wat voor, dit ongebruikelijke varkentje te wassen, zónder hijskraan! De eerste fase van het karwei bestond uit het omhoogcricken van het station uit de zachte, veerkrachtige grond. Dat lukte, al viel het niet mee. Vervolgens werden er stalen pijpen onder het bijna 25 ton wegende gevaarte gelegd, waarna met behulp van dommekrachten millimeter na millimeter van de te overbruggen afstand werd afgeknabbeld. Tegelijkertijd werd het station voorzichtig 220 graden gedraaid, waardoor het front naar de nieuwe weg toe werd gekeerd. En toen ook het laatste onderdeel van deze verplaatsing, het stevig neerzetten op de nieuwe basis, achter de rug was, konden de heren Frazer, Shell Verkoop, de aannemer en de vele Ulfse belangstellenden vaststellen dat het probleem op een ongebruikelijke, maar eenvoudige wijze was opgelost en dat alles op rolletjes was gelopen.

KENYA

BOUW RAFFINADERIJ TE MOMBASSA BEGONNEN

Eind vorig jaar heeft de firma Procon (Great Britain) Ltd. een begin gemaakt met de bouw van de raffinaderij bij Mombassa die door de East African Oil Refineries Ltd. — waarin de Groep een aandeel van 50 procent heeft — zal worden geëxploiteerd. Men verwacht de raffinaderij tegen het einde van 1963 in gebruik te kunnen nemen. De capaciteit zal 1,95 miljoen ton ruwe olie per jaar bedragen. Bij het verwerken van de olie zal een overschot aan stookolie worden geproduceerd, dat zal worden uitgevoerd.

De voornaamste installaties van de raffinaderij zijn een destillatie-eenheid, een platformer en een installatie voor het ontzwavelen van olieproducten met behulp van waterstof. Voor de bediening zullen 300 man personeel nodig zijn, waarvan een aantal plaatselijk is gerecrueteerd en op het ogenblik al in opleiding is.

De meeste te verwerken olie zal worden aangevoerd uit de Perzische Golf.



De general manager van de East African Oil Refineries Ltd., de heer W. J. Stok, biedt de burgemeester van Mombassa een porseleinen servies aan. Met dit geschenk aan de gemeenteraad van Mombassa werd het feit herdacht dat twee jaar geleden de stedelijke commissie van Mombassa tot gemeenteraad werd. Het was ook in die tijd dat de besprekingen tussen Shell en BP en de regering van Kenya resulteerden in de aankondiging van de bouw van de raffinaderij

TRINIDAD



Tijdens een bezoek dat de heren J. P. Berkin, directeur van de Koninklijke/Shell Groep, (2e van rechts) en H. Bridges, regionale coördinator-olie, Caribische landen en Midden- en Zuid-Amerika, (2e van links) aan Trinidad brachten, maakten zij kennis met een steel drum band. Deze in het Caribisch gebied nogal geliefde ensembles gebruiken als instrumenten oude olievaten die verschillende toonhoogte hebben. Geheel links de heer A. B. Mackie van Shell Trinidad's verkoopafdeling

CURAÇAO



Nadat de heren J. P. Berkin en H. Bridges Shell Trinidad Ltd. hadden bezocht, arriveerden zij voor een tweedaags dienstbezoek op Curaçao. In het programma was een boottocht door de haven van Willemstad opgenomen, waarbij de heren Berkin (links) en Bridges (rechts) werden vergezeld door onder meer de personeel manager van Shell Curaçao N.V., mr. F. J. Jacobs, (op de voorgrond) en de heer A. van Rood, transport and supplies manager (op de achtergrond)

NIGERIA

NIEUWE CONCESSIONS

The Shell-BP Petroleum Development Company of Nigeria Ltd. is een van de vijf maatschappijen die met de regering van Nigeria een overeenkomst hebben gesloten op grond waarvan zij nieuwe concessies hebben verworven. Het betreft hier concessies in tien offshore gebieden en drie concessies op het vasteland. De vijf maatschappijen hebben de Nigeriaanse regering hiervoor een bedrag van ruim 55 miljoen gulden betaald.

The Shell-BP Petroleum Development Company heeft voor een totaal bedrag van 20 miljoen gulden vier gebieden verworven die elk ruim 2500 km² groot zijn. Deze gebieden zijn tussen vijf en 50 kilometer van de kust gelegen. Als er olie zal worden geproduceerd, zullen royalties moeten worden betaald ten bedrage van acht tot tien procent van de waarde van de ruwe olie, al naar gelang de gevonden olie zich dicht of minder dicht bij het vasteland bevindt. Zoals gebruikelijk in Nigeria, zal de winst gelijkmatig worden verdeeld tussen regering en oliemaatschappij.

De concessie-overeenkomsten bevatten onder meer de verplichting, binnen vier jaar in twee van de concessiegebieden in totaal ruim 3600 meter te boren.

Shell-BP heeft in de offshore-gebieden al enig voorlopig onderzoekingswerk uitgevoerd.

VENEZUELA

Toen de heer M. J. Naughton (links), assistant general manager van de raffinaderij van de Compañía Shell de Venezuela te Cardón afscheid nam omdat hij naar Argentinië was overgeplaatst, ontving hij als aandenken een bridge-set, die hem werd aangeboden door de heer Francisco Maya, die al vijfendertig jaar in dienst van de maatschappij is. Op de achtergrond de general manager, de heer G. J. E. Breedveld, en rechts de heer A. G. Baillon, hoofd van de personeelsadministratie.



INDONESIË

TANDJUNG-PIJPLEIDING BIJNA GEREED

De constructie van de pijpleiding die het olieveld Tandjung in het midden van Kalimantan (Borneo), gaat verbinden met de raffinaderij te Balikpapan, is zo goed als voltooid. Men is gereed gekomen met het leggen van de bijna 200 miljoen gulden kostende leiding over het 250 km lange traject.

Ook de bijbehorende installaties en pompstations zijn ongeveer gereed. Zodra de nodige proeven met het verpompen zijn genomen, zal de 20-duims leiding in gebruik worden genomen.

Tegelijkertijd is de eerste verbinding over land tussen Zuid- en Oost-Kalimantan gereed gekomen. Het is de naast de leiding aangelegde weg voor jeeps, die bij de controle en het onderhoud van de leiding worden ingeschakeld. Deze weg is opgenomen in de plannen van de regering voor een wegensysteem dat geheel Kalimantan zal omvatten.

Het in 1938 ontdekte Tandjung-olieveld produceert een dikke, paraffineuze olie die moeilijkheden veroorzaakt bij het verpompen. Op grond van jarenlange onderzoeken zal de olie worden vermengd met ongeveer 30 procent water en als een suspensie door de leiding worden gepompt.

Hierdoor zijn geen verwarmingsstations nodig, waar de olie zou moeten worden verhit om te zorgen dat ze vloeibaar genoeg blijft om te kunnen worden verpompt.

SVB FLAMMA

Acta Divina Populi Romani

Ann. den XIV kalendas Ianuarias van het XXVIIste jaar van het Principaat van Caesar Augustus
REDACTIE EN ADMINISTRATIE - VICUS PATRICIVS (HOEK SVBURA)

IXde JAARGANG, NO. CCCXLI
ABONNEMENTSPRIJS
Per week IX sestertien
Per kwartaal C sestertien
Looze nummers II sestertien

Eindredacteur: Marivs Maro
Redacteurs: Servus Albus, Marcus Avdus, Antivus Agus, Julius Latus, Vultus Occidentalis
Opmaak: Scriba

DE PROCLAMATIE van Caesar Augustus

De recente officiële bekendmaking op het Forum betreffende het gebied van onze Verheven Keizer dat de gehele wereld beschreven dient te worden, staat alweer in het middelpunt van de publieke belangstelling. Wij hopen ons dan ook een met u, de ontvrekkelde en geleerde inwoners van Rome, gezamenlijk enigszins anders op deze uitgesproken census in te gaan en ons af te vragen welke deelstellingen Caesar Augustus aantroef, waarmee de afkomstigen van deze opmerkelijk gigantische en tijdrovende opdracht in zijne kennis zullen kunnen worden gebracht. Gezien de rust en orde die onze Vredewet in zijn Wereldrijke heeft gebracht, lijkt het ons niet waarschijnlijk dat de Keizer ons volledig overzicht wil hebben van zijn menselijke bevolking, die voor militaire diensten zou kunnen worden opgeroepen.

oogsten met een machine

Nieuw verhoor heeft Marivs Maro, redacteur en hoofdredacteur van de SVB Flamma, de laatste van het weekblad met een machine voor de hand geschreven. De machine van het weekblad heeft veel voordeel door van de hand te worden gemaakt. De machine wordt nu al gebruikt door de redactie van de SVB Flamma. De machine is nu al gebruikt door de redactie van de SVB Flamma. De machine is nu al gebruikt door de redactie van de SVB Flamma.

Voor ons, bevoorrechte inwoners van de stad Rome, leest onze registratie slechts een waarborg zijn voor de burgerrechten en privileges die wij als Romein reeds mogen genieten. Neen, van de grote geest des Keizers moeten gedachten van een grotere en diapers orde ontsproten zijn, die hem iets hebben gebracht. Zijn gebied uit te voortdurend afbreken, wij hopen dat het slechts een glansrijk willen doen, lijkt het ons nuttig en leerszaam u erop te wijzen op welke wijze wij nu deze verplichting dienen te voldoen.

Censoren

In het gebied Tarentum, dat de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.



Vestalin Cornelia gevonnist

Het is geschied. Een onzer twaalf, Voorzitter Maagden, Cornelia, heeft gewonnen met de hand gestraft, voor haar gebied van de verplichting, des menselijkheid. Wij zijn diep geschokt door het feit, dat een der Vestalinnen gefaald heeft in haar heil en door een ander haar een onrecht op dieg geestelijke zaak; het dienst van onze heilige Gode Vest.

Onze Vestalinnen, Cornelia, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.

SPORT

In de zomer van het vorige jaar, op de eerste van de maand, zijn de sporters van de stad Rome, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.

Onbekende vrouw ernstig gewond

Tien dagen een nog onbekende jonge vrouw, van onbekende leeftijd, in een gelegenheid waar een vrouw werd gevonden in de Straat Tarentum, haar wonden ernstig - kant en klaar - kwam kopen is haar een ernstig ongeval overkomen.



Op het moment dat zij de poort van de stad Rome, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.

Ivadaea heeft van spanning

De Ivadaea, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.

TRYPHON WINDAAR

De Trifon, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen, zijn de censoren, die de ziele van het gebied overzichten, die van de regering van de stad Rome heeft overgenomen.



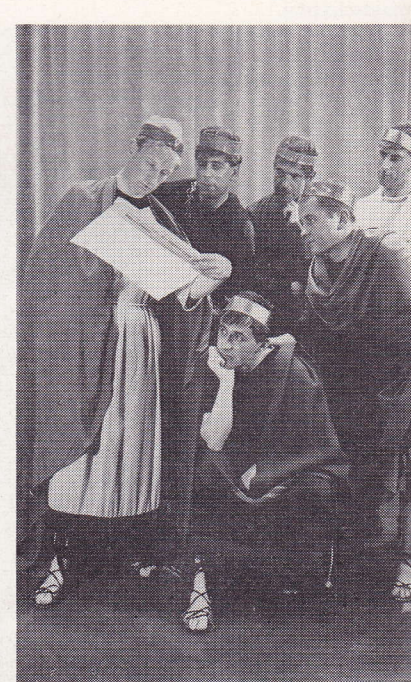
Pagina 1 van „Sub Flamma”, de kerstditatie van „Onder de Vlam”

„Onder de Vlam” zette de Kerstklok 1961 jaar terug

Wie tijdens de laatste maanden van het vorig jaar op het bureau van „Onder de Vlam” kwam, kreeg de indruk dat de redactie bezig was aan een standaardwerk over de Romeinse geschiedenis en niet met het samenstellen van een krant voor het personeel van Shell Pernis. Op alle bureaus lagen stapels boeken over de oude Romeinen, en afbeeldingen van stoere figuren in tunica's. De gesprekken gingen niet over Van der Putten, de

laatste wedstrijd van Feijenoord, Vestdijk of Brigitte Bardot, maar over Caesar Augustus, een spannend gladiatorengevecht, Virgilius of de Vestaalse Maagd Cornelia. Deze „Romeinse koorts” die maandenlang op de redactie van „Onder de Vlam” woedde, vond zijn oorzaak in het kerstnummer van dit personeelsblad. Ook in voorgaande jaren had men met Kerstmis iets bijzonders gebracht. Meestal ging men uit van een speciaal thema, bijvoorbeeld de luchtvaart, de Heilige-Landstichting of het Kerstgebeuren in de schilderkunst.

Maar elk jaar werd het moeilijker iets nieuws te brengen. Direct na het verschijnen van het kerstnummer van vorig jaar werden de redactionele koppen alweer bij elkaar gestoken. „Wat gaan we in 1961 doen?” Voorstellen over en weer; gewogen en te licht bevonden. Maar ineens, daar plofte als een bom „het idee” op de redactietafel. Gedurfd en zo op 't eerste oog nauwelijks uitvoerbaar. Maar het had onmiddellijk elk redactielid in zijn ban. „Laat het kerstnummer van „Onder de Vlam” zogenaamd uitkomen in het jaar één in Rome, de hoofdstad van het Romeinse Wereldrijk, waartoe ook Judea, het geboorteland van Christus behoorde. Laten we doen alsof in die tijd de drukpers al bestond, alsof er kranten verschenen en foto's konden worden gemaakt. Laten we doen alsof wij, redacteurs, Romeinen zijn, alsof we leven in de tijd waarin het Joodse volk wachtte op de Verlosser. Laten we het dagelijks gebeuren in Rome en in het uitgestrekte Romeinse Rijk als nieuws brengen. Een fantasiekrant dus, maar met nieuws dat volkomen overeenkomstig de werkelijkheid uit die tijd is weergegeven. Alles wat in die krant komt te staan, moet ontleend zijn aan authentieke gegevens.” Na veel wikken en wegen viel het besluit: „We doen het.” De redacteurs gingen zich documenteren. Boeken over de Romeinse geschiedenis werden gekocht of uit bibliotheken geleend. Dat ging lang niet altijd even gemakkelijk, want het bleek nu dat er nog heel wat meer mensen zijn die zich voor de oude Romeinen interesseren. Men kwam soms zelfs op een wachtlijst te staan. Een der redacteurs vroeg in Rotterdam een boek aan. Dit was echter aan de bibliotheek in



De Romeinse redactiestaf van „Sub Flamma”

Vlaardingen uitgeleend. Smeek- en brandbrieven. Het boek kwam maar niet terug. Totdat bleek dat de redacteur die dagelijks tegenover hem zat, de lener was en het boek al die tijd thuis had gehad!

De studie boeide; er kwam veel vrije tijd in te zitten, want het normale werk aan de hedendaagse „Onder de Vlam” ging natuurlijk gewoon door.

Men stuitte ook al gauw op moeilijkheden: zo blijkt onze jaartelling op losse schroeven te staan. De geleerden zijn het er namelijk helemaal niet over eens wanneer Christus nu precies geboren werd. Het meest waarschijnlijke is, dat dit in het jaar zes voor onze jaartelling gebeurde. Wat te doen? „Houden zo”, besloot men. „We laten het nummer toch in het eerste jaar van onze jaartelling uitkomen.”

De taken waren inmiddels verdeeld. Iedere redacteur specialiseerde zich op enkele onderwerpen. En zo groeide langzaam maar zeker „Sub Flamma — Acta Diurna Populi Romani.”

Het hoofdartikel leverde commentaar op het gebod van Keizer Augustus dat de gehele wereld beschreven diende te worden. Groot nieuws vormde ook de doodstraf voor de Vestaalse Maagd Cornelia en de uitbanning van de overspelige Julia, een dochter van de Keizer. Sensatie boden de sportpagina's met spannende reportages van de gladiatorenspelen. Een landbouwrubriek en een politiek overzicht maakten het geheel nog wat echter. En belangrijk, ook voor een Romeinse krant, waren de advertenties.

Natuurlijk moest het Kerstgebeuren in deze „heidense” krant naar voren komen. Deze moeilijke opgave werd handig opgelost, door een uitgebreid verslag te plaatsen van de reizende verslaggever Marius Maro, die vanuit Jeruzalem beschrijft hoe men in Judea met spanning de komst van de Verlosser verbeidt en hoe hij onder de bekoring is geraakt van een gedachtenwereld en een geloofsovertuiging die met het Romeinse innerlijke leven verschillen.

De lay-out-man van „Onder de Vlam” kon zich in „Sub Flamma” eens heerlijk uitleven. Ongebruikelijke lettertypen, een revolutionaire opmaak, snufjes en foefjes waarvoor in het normale personeelsblad geen emploti bestaat. Gelukkig is hij kind aan huis bij de drukker van het blad, waar men dan ook met veel improvisatietalent aan zijn vreemdste eisen wist te voldoen.

In „Onder de Vlam” van 15 december kondigde de redactie het kerstnummer aan. Ook werden hierin, met foto's, de Romeinse redacteurs van „Sub Flamma” aan de lezers voorgesteld. Dat waren eindredacteur Marius Maro (J. M. Leegsma), de redacteurs Sextus Albus (A. B. de Wit), Marcellus Audax (L. F. Stoute), Antonius Ignis (T. Brand), Julius Lora (J. H. Schweppe), Valli Occidentalis (H. J. Westerdijk) en de opmaakredacteur Scriba (J. de Klerk).

En in de week vóór Kerstmis plofte hij in een paar duizend brievenbussen: „Sub Flamma”, twintig pagina's dik, de krant uit het jaar één, het resultaat van talloze uren studeren, fantasieren, compileren, en, niet te vergeten,

schrijven en corrigeren. Het resultaat ook van goed team-work, en een bijna obsederende belangstelling voor het onderwerp.

Duizenden hebben zich tijdens de kerstdagen verdiept in het verre verleden, het verleden waarin het Christuskind geboren werd, het verleden ook, dat dank zij de redactie van „Onder de Vlam” voor de lezers weer enige uren heden werd.

J. K.

Zij die belangstelling hebben voor „Sub Flamma” kunnen schriftelijk een exemplaar aanvragen bij Redactie „Onder de Vlam”, Shell Nederland Raffinaderij N.V., Postbus 644, Rotterdam.



Een simpele handdruk was het gebaar waarmee de veertien rolwagentjes in dank werden aanvaard.

Nuttige vrije-tijdsbesteding

De heer A. Arends, bankwerker in de reparatiewerkplaats in Pernis, las ongeveer een jaar geleden een advertentie in een hobbyblad. Hierin werd de hulp gevraagd van een knutselaar om een rolwagentje te maken voor een jeugdige polio-patiënt. Na inlichtingen hierover te hebben ingewonnen, bleek dat het een initiatief betrof van de vereniging van Oud-Padvinders die zich ten doel gesteld had, iets te doen voor lichamelijk gehandicapte jongere padvinders. Het verkennerspel wordt door deze padvinders op zo normaal mogelijke manier gespeeld, hoewel voor sommige opdrachten bijzondere eisen gelden.

Deze jongens kijken dan ook met verlangen uit naar de wekelijkse bijeenkomst van hun groep. De moeilijkheden van het halen en brengen naar huis waren reeds eerder opgelost, maar niet die van het interne vervoer in het clubgebouw. Toen de heer Arends van deze moeilijkheden had gehoord, vertelde hij dat verhaal aan zijn collega's. Zij — ploeg 4 — waren er nogal door getroffen en spontaan

boden alle zestien collega's aan om Arends te helpen.

Helaas ontbrak de mannen thuis het gereedschap zoals lasapparaten, draaibanken enzovoort. Er volgde overleg met chefs en de knutselaars kregen toestemming om in hun vrije tijd het gereedschap van de maatschappij te gebruiken. Vele relaties uit de padvinderswereld steunden het initiatief en verstrekten het benodigde materiaal om de wagentjes te maken.

Op 16 november werden de wagentjes overgedragen. Op verzoek van de knutselaars is de overdracht heel sober gehouden.

Districtscommissaris A. Peters, in het dagelijks leven directeur van de Havenvakhschool, dankte de mannen voor hun bijzonder fraaie werk. Ploeg 4 werd er verlegen onder toen de initiatiefnemer, de heer Arends, op het toneel werd geroepen. Hij kreeg van een van de gehandicapte jongens een hand. Het geklap van meer dan twaalfhonderd handen deed de muren bijna trillen, toen de veertien wagentjes met niet meer dan dit simpele gebaar werden overgegeven.

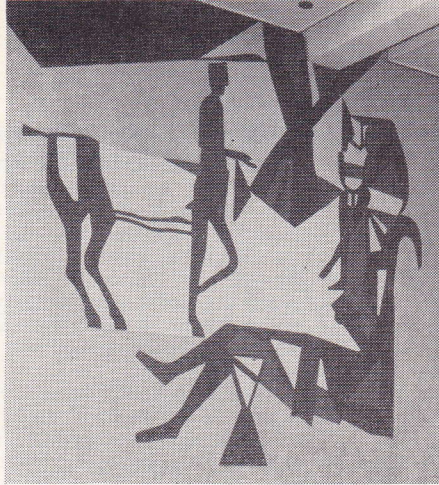
INBINDEN VAN DE VEERTIENDE JAARGANG

Tot 1 februari 1962 worden abonnees van „Olie” in de gelegenheid gesteld hun jaargang te laten inbinden.

De kosten bedragen: In geheel linnen band zonder opdruk f 3,50. In geheel linnen band met goud opdruk op de rug en op de voorkant f 4,25. - De kleur van de band is blauw of groen.

Men wordt verzocht de jaargang bijengebonden en voorzien van naam en afdeling of huisadres, benevens een duidelijke omschrijving van de gewenste uitvoering, in te leveren bij de administratie ter plaatse of op te zenden aan de administratie p/a Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., Postbus 162, 's-Gravenhage.

Er is een inhoudsopgave samengesteld die bij de jaargangen wordt ingebonden. Losse exemplaren van deze inhoudsopgave kunnen bij de administratie schriftelijk worden aangevraagd. Ook voorafgaande jaargangen kunnen nog worden ingebonden.



Een sgraffito van Lex Horn in de centrale hal



De binnenplaats met zijn mooie tuin, ontworpen door tuinarchitect Boer. De vijver dient als bezinkingsbassin voor het koel- en bluswater

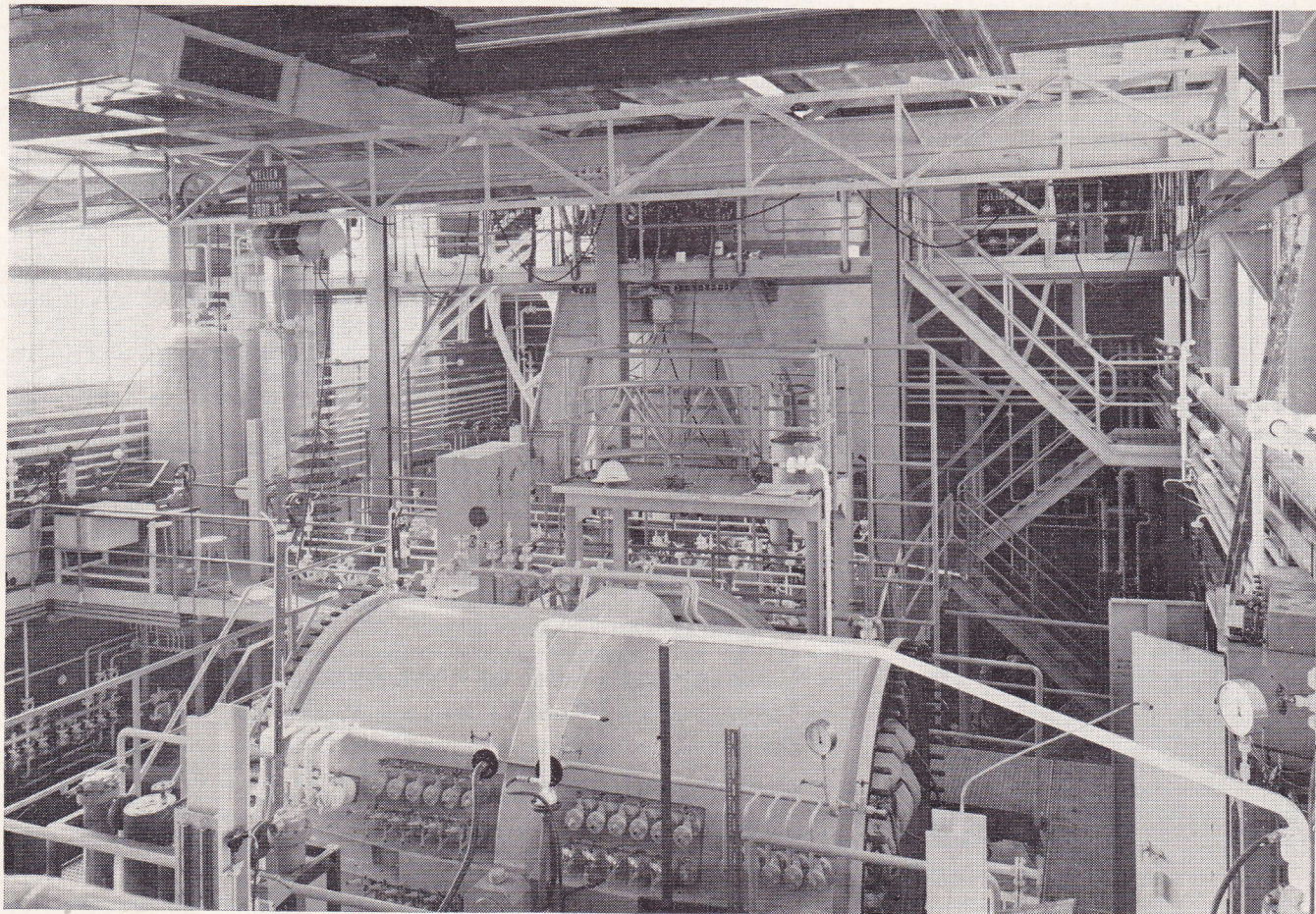
RIJSWIJK KREEG

Op zes weken na drie jaar nadat burgemeester A. Th. Bogaardt op een natte wintermiddag de eerste paal had geheid voor het nieuwe Koninklijke/Shell Exploratie en Productie Laboratorium, heeft hij de opening van het inmiddels geheel voltooide complex verricht.

De exploratie- en productie-research, die tot voor kort verricht werd in het Amsterdamse laboratorium en dat te Delft, heeft daarmee de beschikking gekregen over een laboratorium-complex dat tot de allermooiste en beste in zijn soort mag worden gerekend.

Toen het project als zodanig geboren was, werd binnen de research-organisatie een kleine brain-trust gevormd die zich moest beraden op alle technische vraagstukken en desiderata die bij de opzet van een laboratorium om een keuze vragen. Deze brain-trust heeft daartoe niet alleen alle

Een der enorme research-hallen waarin apparatuur is opgesteld die dient ter bestudering van verschillende olie-productieprocessen



EEN MODEL LABORATORIUM

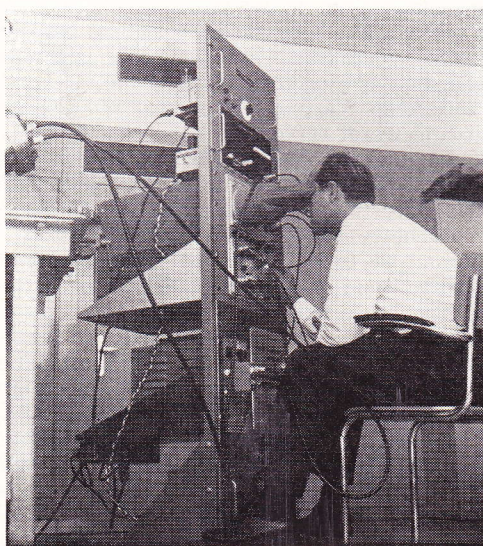
mogelijke gegevens en ervaringen van Shell-laboratoria binnen en buiten Nederland verzameld, maar heeft tevens een dankbaar gebruik gemaakt van de resultaten die universiteiten en andere industrieën met soortgelijke projecten hebben verkregen. In nauwe samenwerking met deze brain-trust is vervolgens door de staf van het bouwbureau van de Bataafse een ontwerp tot stand gebracht dat allerwege bewondering afdwingt.

Op een kleine 1700 palen, stevig verankerd in grond van het industrieschap „Plaspoelpolder”, staat nu een gebouwencomplex, dat vier laboratoriumvleugels, twee grote research-hallen, een technische-dienstgebouw, een kantine-conferentiegebouw, en hulpgebouwen als een ketelhuis, transformatorhuis, magazijnen en garage omvat, waarin bijna 500 employés werk vinden.

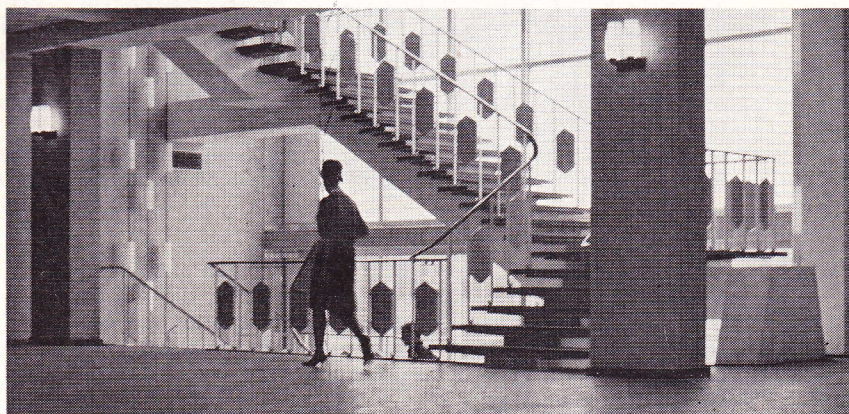
De constructie is van dien aard, dat gemakkelijk tot uitbreiding van het aantal laboratoriumvleugels en research-hallen kan worden overgegaan wanneer te zijner tijd een uitbreiding noodzakelijk zou worden.

Met het ontwerp zijn in het bijzonder de B.I.P.M.-architecten Zonnevrije, Roose en Puissant belast geweest. Laatstgenoemde heeft in samenwerking met de heer Meddens van de staf van het K.S.E.P.L. tevens de binnenhuisarchitectuur verzorgd. Daarbij hebben zij gebruik gemaakt van het werk van de kunstenaars Lex Horn, die enkele sgraffito-werken voor de centrale hal vervaardigde en van Jef Diederer, die de kantine van wandschilderingen voorzag. De wandschildering in de hal voor het auditorium en het metaalplaatwerk boven de bedrijfsingang werden vervaardigd door Huub Hierck en zijn een geschenk van de gezamenlijke aannemers.

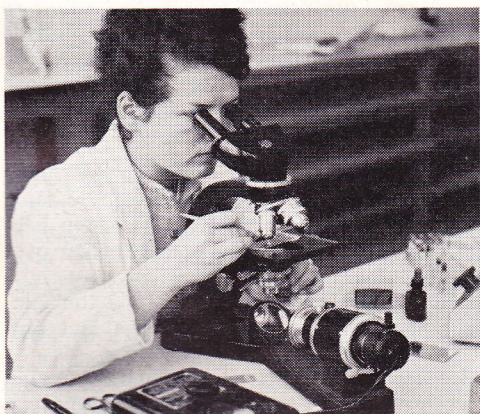
Metten van geluidssnelheden in gesteentemonsters



Het ruime trappenhuis. Allerwegen zijn — o.a. bij vloerbedekkingen en trapleuningen — Shell-kunststoffen toegepast



Microscopisch onderzoek van sedimenten



Ook in Rijswijk is het goed lunchen — en toeven in de gezellig ingerichte kantine van het laboratorium





DAT GAAT NAAR DEN BOSCH TOE MET DE SHELL 37

Als je, zoals ik, het merendeel van je werkdagen achter een bureau slijt, is varen een avontuur. Zelfs wanneer dit varen niet over de wilde baren gaat, maar over het rustige water van onze grote rivieren en kanalen.

De Nieuwe Maas bij Rotterdam bijvoorbeeld: je raakt er als landrot nooit op uitgekeken. Een boeiend, steeds wisselend vergezicht en een sfeer die je elke keer weer pakt.

Soms gingen er jaren voorbij waarin ik genoeg moest nemen met een snelle blik uit het coupéraampje wanneer m'n trein over de Maasbrug daverde. Maar een enkele keer was het varens geluk me beter gezind. Dan kon ik zelf het water op en werd ik deelgenoot van die zo fascinerende bedrijvigheid rondom de Rotterdamse havens.

„U kunt donderdag meevaren met de Shell 37”. Zelden heeft een zakelijk telefoontje me meer als muziek in de oren geklonken dan dit. Eindelijk weer eens het water op; als het weer nu maar meewerkt.

Dat deed het. Een heldere herfstzon en een lichte bries; ideaal weer voor een tocht op de Hollandse binnenwateren.

Dwars door Rotterdam

Om zes uur loopt de wekker af. Vóór achten stap ik in Vlaardingen al op een sleepboot van de Shell, die mij en mijn reisgenoten — twee journalisten, een reporter van een regionale omroep, een fotograaf, en twee employés van Shell Nederland Verkoopmaatschappij — overzet naar de tweede petroleumhaven.

Daar ligt het binnenvaarttankschip de Shell 37, een slanke lichter, met als imposante achtergrond de raffinaderij van Shell Pernis.

We zijn nauwelijks aan boord geklommen, of we varen al, de petroleumhaven uit en de Nieuwe Maas op, waar we ons in het drukke scheepvaartverkeer mengen van oceaanschepen, sleepboten, rijnen en tal van andere vaartuigen.

Wij, passagiers, boffen dat de Shell 37 niet de route buitenom kiest, maar dwars door Rotterdam naar Den Bosch vaart. Nu is er volop te zien. Onze begeleiders van Shell Verkoop en schipper W. Heyndyk, bij wie we op de brug staan, geven doorlopend college over de vele werven, installaties, gebouwen, schepen en havens die we voorbijvaren.

Er liggen Turken, Ieren en Russen; schepen wel te verstaan; de driftige bootjes van de parlevinkers komen ons tegemoet. Daar heb je één van de zeven radarstations langs de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg, en kijk, daar ligt het booreiland Triton. De vier poten hoog opgetrokken, alsof hij het koud heeft, is de Triton langszij de werf aan

z'n winterslaap bezig. De boortoren valt nauwelijks op tussen de hoge hijskranen.

Nu varen we langs de werf van de Rotterdamse Droogdok Maatschappij. „Dat is de Onoba”, wijst een van onze gastheren. Het zusterschip van de Ondina ligt lui en imposant op de helling, terwijl vele kleine figuurtjes erop en eromheen wriemelen: Gulliver in Lilliput.

Op het water zelf zijn Shell-activiteiten genoeg te bespeuren. Daar vaart een andere Shell-lichter, en daar is er één een zeeschip aan het bevoorraden. De „Bituma” komt ons tegemoet, een schip waarmee Shell-asfaltbitumen uit Pernis naar Duitsland wordt vervoerd.

De Euromast, de tunneltorens, de Westerkade met zijn oude patriciërshuizen, waarin nu kantoren zijn gevestigd, het monument De Boeg (mooi of niet mooi?) en de snelle Spoetniks, zoals de boten van de Spido-havendienst worden genoemd. Vooral de twee Limburgers uit ons varende gezelschap weten niet waarop zij hun zuidelijke ogen het eerst moeten richten.

„Laten ze die kerstboom achter strijken”, zegt de schipper plotseling in de microfoon van de geluidsinstallatie waarmee hij in verbinding staat met zijn mannen elders op het lange schip.

Kerstboom? Hij blijkt de radarmast te bedoelen die boven de Shell 37 uitsteekt en anders wel eens een tik van de Maasbrug zou kunnen krijgen wanneer we daar straks onderdoor varen.

Voorbij de brug zien we 't Eiland, dat typische stukje Rotterdam, door water omgeven, waarop voor 90% schippers wonen. Aan de andere kant de Maasboulevard in aanbouw, waarop het in de toekomst prettig flaneren zal zijn.

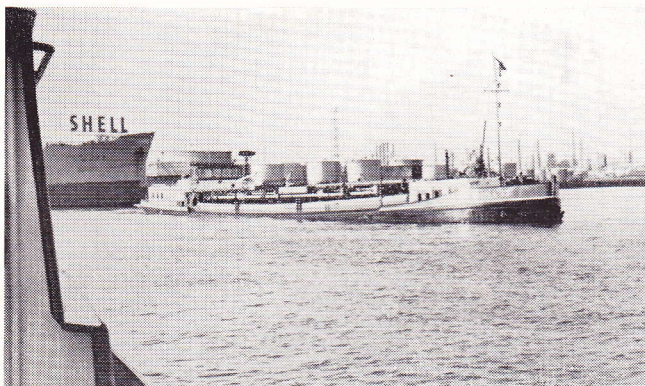
„Wat is dat voor een boortoren?” vraagt de Limburgse omroepman. Gelukkig weet ik het antwoord. „Dat is de locatie op het eiland Van Brienenoord. Ze werken er op een ponton. Er wordt op 't ogenblik niet geboord, maar die ja-knikker bewijst dat ze er olie produceren.”

Goochelen met cijfers

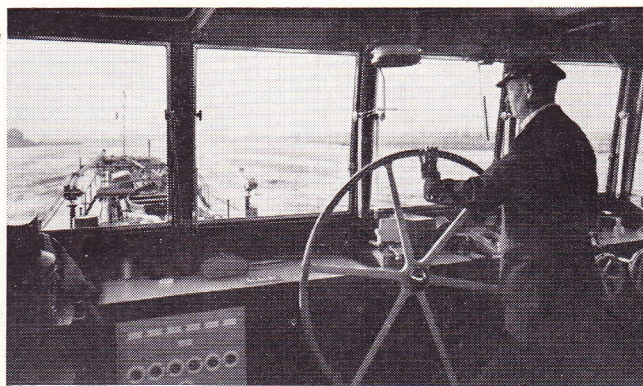
Het wordt rustiger en landelijker op de oevers. We laten Rotterdam ver achter ons en varen de Noord op. Nu hebben onze gastheren mooi de tijd iets meer te vertellen over het schip waarop we varen.

„De Shell 37 meet 1000 ton”, horen we. „1062 ton”, interrumpeert de schipper, die zich geen tonnetje laat ont-nemen.

Er blijkt ook nog een zusterschip van de Shell 37 te zijn, de Shell 36. Ze vormen het grootste en nieuwste type van



In de tweede petroleumhaven, met de raffinaderij als achtergrond



Schipper W. Heyndyk aan „het grote wiel”

de Shell-binnenvaartvloot. Nog wat cijfers: De Shell 37 is 75 meter lang, 9 meter breed, en heeft in geladen toestand een diepgang van 2,60 meter.

„Hoeveel lading kan erin?” — „Dertienhonderd kubieke meter olieprodukten in bulk”. We knippen met de ogen; zo'n getal klinkt geweldig, maar zegt toch niets. Een der journalisten — hij komt uit Rotterdam — is gewend met getallen te goochelen en ze in begrijpelijke eenheden uit te drukken. Hij rekent ons snel voor, dat, wanneer de Shell 37 vol benzine zit, deze lading genoeg zou zijn om er 285 auto's, (die 1 op 10 lopen) een reis om de wereld mee te laten maken.

„Als we dezelfde lading in één keer met tankauto's naar Den Bosch moesten brengen”, vult een van onze gastheren aan, „zouden we honderdvijfentwintig tankauto's nodig hebben”. Ja, die interpretatie spreekt ook wel tot de verbeelding.

De Shell 37, die twee schroeven heeft, wordt voortgestuwd door twee motoren van ieder 300 pk en kan in stil water een snelheid van 20 kilometer per uur halen.

Dank zij de twee gescheiden systemen kan het schip vijf produkten tegelijk vervoeren, bijvoorbeeld: in het ene systeem twee kwaliteiten benzine en in het andere gasolie, petroleum en carburine. Twee lospompen, die ieder 250 kubieke meter vloeistof per uur kunnen „verzetten”, zorgen ervoor, dat op de plaats van bestemming de lading in zo kort mogelijke tijd uit de tanks wordt gepompt.

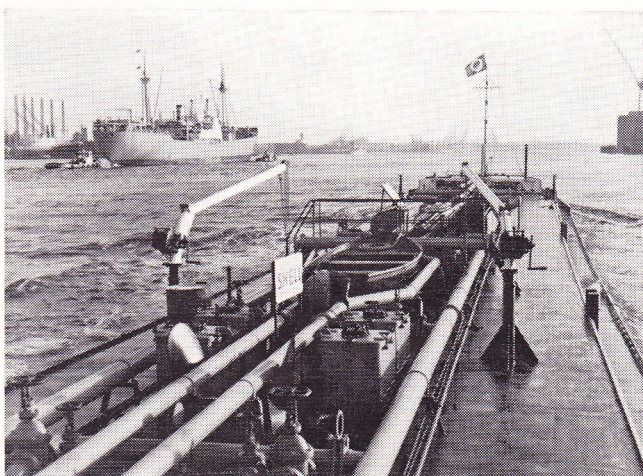
Bij de bouw van het achterschip, dus o.a. van de verblijven en de brug, is geluidsisolerend materiaal toegepast. In de logiesruimten zit je vlak boven de machinekamer, waar de zware motoren stampen, maar je hebt er nauwelijks hinder van.

Dit is vooral ook gedaan, omdat de Shell 37 bestemd is voor het varen met aflosploegen, iets vrij nieuws in de binnenvaart. In het achterschip bevinden zich vier slaappleaatsen, in het voorschip acht.

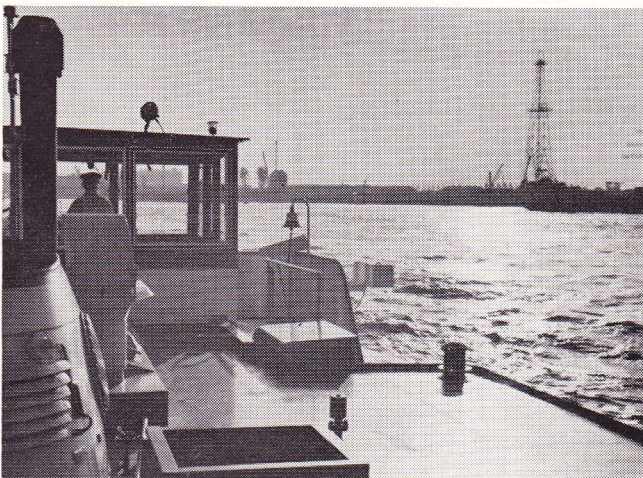
Machinedrijver en kok

In het achterschip is een gezellig verblijf waar gegeten kan worden, en dat ook als recreatieruimte dienst doet. Koken doen de mannen zelf in het huiselijke keukentje, herstel: in de kombuis. Op de Shell 37 is het de machinedrijver die gaven in deze richting heeft en dus naast zijn gewone werkzaamheden en passant de rol van kok speelt.

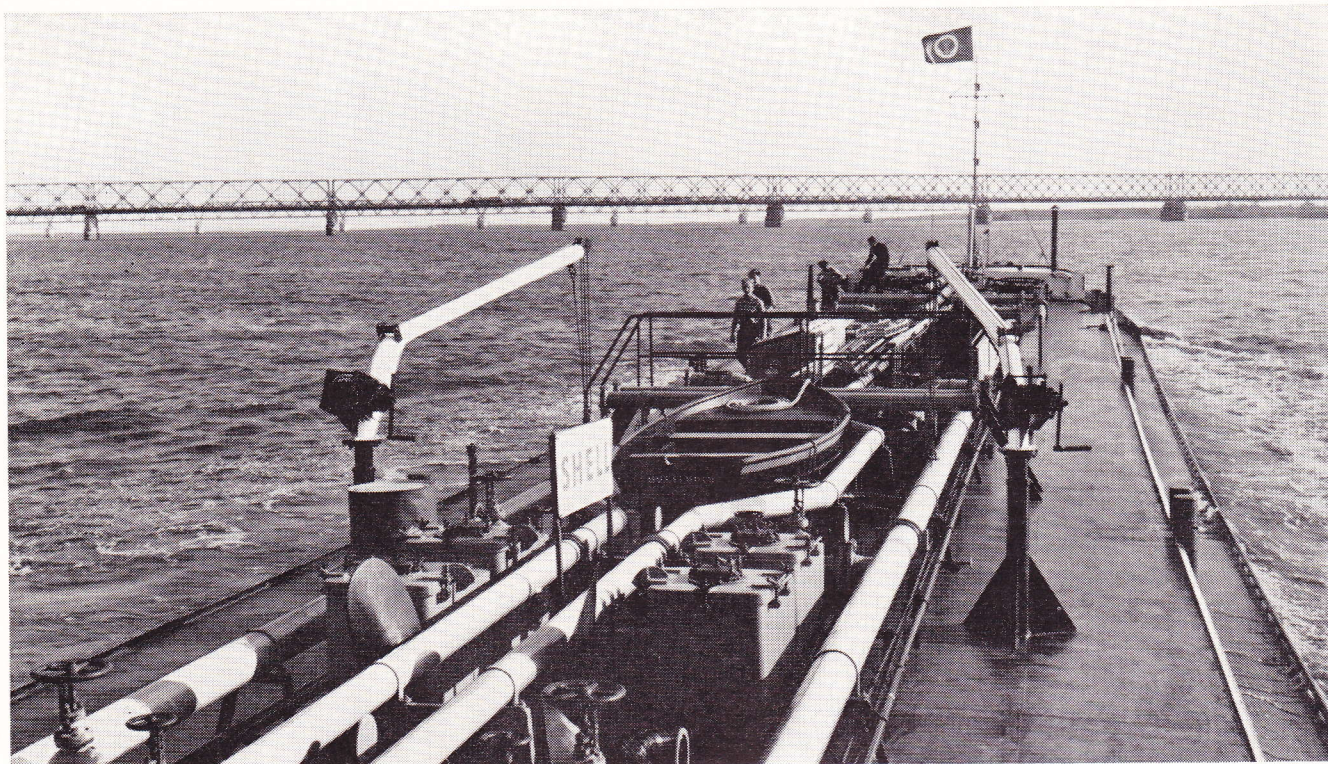
In het voorschip is ook nog een keukentje, zodat de mannen daar voor een potje koffie of thee niet afhankelijk zijn van „achter”.



Het Rotterdamse havengebied: boeiend als altijd



Dat is een bekend gezicht: een boortoren van de NAM



Nog even en we zullen onder de Moerdijkbruggen doorvaren

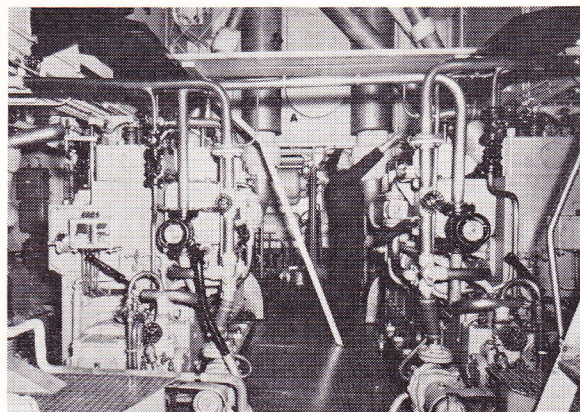
„Dank zij de ruime logiesgelegenheid, zijn we nu met een experiment bezig”, vertelt men mij. „We hebben een gepensionerd Shell-schipper aan boord, die optreedt als instructeur voor drie leerlingen. Het zijn echte „landjongens” die nog nooit eerder gevaren hebben, maar het bijzonder graag voor hun beroep willen gaan doen. Zij krijgen nu drie maanden lang de eerste beginselen onderwezen van het schippersvak. Als ze na die tijd nog enthousiast zijn en echt in dienst komen op een binnenvaarttanker van de Shell, weten ze tenminste enigszins van wanten en dat betekent voor hun toekomstige schipper een groot voordeel.”

We naderen inmiddels Dordrecht. Dijkdorpen, zoals Hendrik Ido Ambacht, schuiven aan ons voorbij. Specifieke stukjes Holland die, althans vanaf het water gezien, nog niets van hun eigen sfeer verloren hebben.

Stuurman van de wal

Het is best uit te houden op de brug. We worden flink van koffie voorzien en er is afleiding genoeg. Onder het wakend oog van de schipper mag ik een eindje sturen. Een vreemde gewaarwording in het begin, want het zeventig meter lange scheepslichaam reageert wel iets trager op het roer dan bijvoorbeeld een auto op het draaien aan het stuur. Wanneer je het grote wiel een paar keer snel naar bakboord hebt gedraaid, duurt het vrij lang eer je eindelijk ook de boeg traag naar bakboord ziet omkomen en dan is het zaak het „wiel” onmiddellijk de andere kant op te draaien, wil je niet met de neus in de oever prikken. Maar het gaat, ook al vaart de Shell 37 onder mijn handen nu niet bepaald een kaarsrechte koers.

De anderen bestuderen de radarinstallatie, die te onzen behoeve is aangezet, want nodig is die op 't ogenblik belist niet. Wanneer het echter mist, is dit wel even anders. Door de radarinstallaties aan boord van de Shellschepen kan de bevoorrading van depots en dergelijke in zo'n geval toch doorgaan, terwijl de meeste andere binnenvaartschepen werkloos moeten afwachten tot het allesverhullende grijze gordijn is opgetrokken.



Ook een binnenvaarttanker heeft een machinekamer die er zijn mag



Varen maakt hongerig; de stapels boterhammen die de leerlingen en bemanningsleden verorberen, liegen er niet om

Wanneer de Shell 37 in de mist plotseling zou moeten „remmen”, kan het dit onder andere doen met een groot achteranker, dat speciaal voor dit doel is aangebracht.

Tussen al de mannenstemmen op de brug klinkt geregeld ook een meisjesstem. De eigenares is — jammer voor ons — niet persoonlijk aanwezig. Het is de stem van een der telefonistes van wat met veel zwaartillende woorden heet: het Bandstation Openbaar Landelijk Mobilfoonnet. Wie abonnee is en een mobilfooninstallatie aan boord heeft, kan telefoneren met de vaste wal en ook met alle andere varende abonnees.

Er zijn verschillende kanalen, die gezamenlijk het gehele vaargebied bestrijken, en ieder een bereik hebben van 25 km. Wanneer onze schipper overschakelt van kanaal 8 naar kanaal 9 (Dordrecht), krijgen we weer een andere meisjesstem aan boord. We horen hoe ze de aanvragen opneemt en de verbindingen tot stand brengt.

Nu varen we langs Dordrecht, een van Nederlands oudste watersteden. Jammer, dat de zo karakteristieke logge toren nog in de steigers staat.

Enige tijd later weer een attractie: we gaan de Moerdijkbruggen onderdoor. Dan varen we verder naar Den Bosch over de Dordtsche Kil, de Amer en de Bergse Maas. Een groot stuk van deze route zie ik niet, want varen maakt hongerig en in het verblijf wacht ons een fikse broodmaaltijd die met veel koffie en veel sterke verhalen wordt omspoeld.

Precisie-stuurkunst

De sluisen bij Crevecoeur. De sluisdeuren zijn dicht, het stoplicht brand. We moeten dus even wachten; voor de fotograaf een mooie gelegenheid in een roeibootje te stappen en afstand te nemen van de Shell 37 om deze in z'n geheel op de gevoelige plaat vast te leggen.

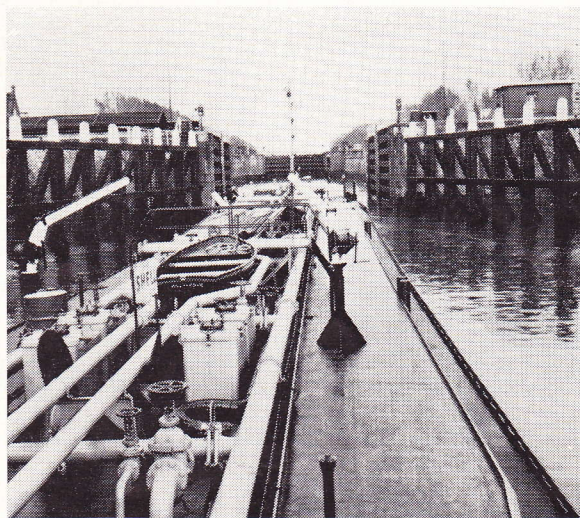
Al gauw gaan de deuren open. Een stuk of wat tegenliggers varen de sluis uit en dan is de beurt aan ons om geschutz te worden.

Schipper Heyndyk laat het stuurwiel met grote snelheid door zijn handen glijden. Ik, die nu een beetje ervaring heb, kijk bewonderend toe hoe hij met zeventig meter schip manoeuvreert alsof het een roeibootje is. Tot op de decimeter nauwkeurig stuurt hij de lichter door de nauwe sluisopening.

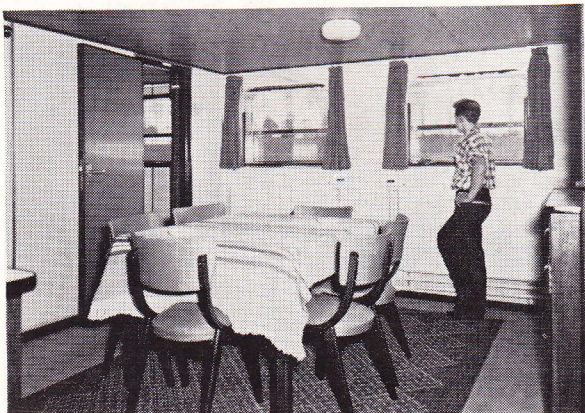
Deuren dicht, wachten, deuren open. De laatste korte etappe naar 's-Hertogenbosch ligt voor ons. Wanneer we



Voor een leerling is aan boord altijd wel een karweitje te vinden



We varen de sluisen binnen. Dat betekent precisiewerk voor de schipper die aan het roer staat



Een ruim en gezellig verblijf in de Shell 37

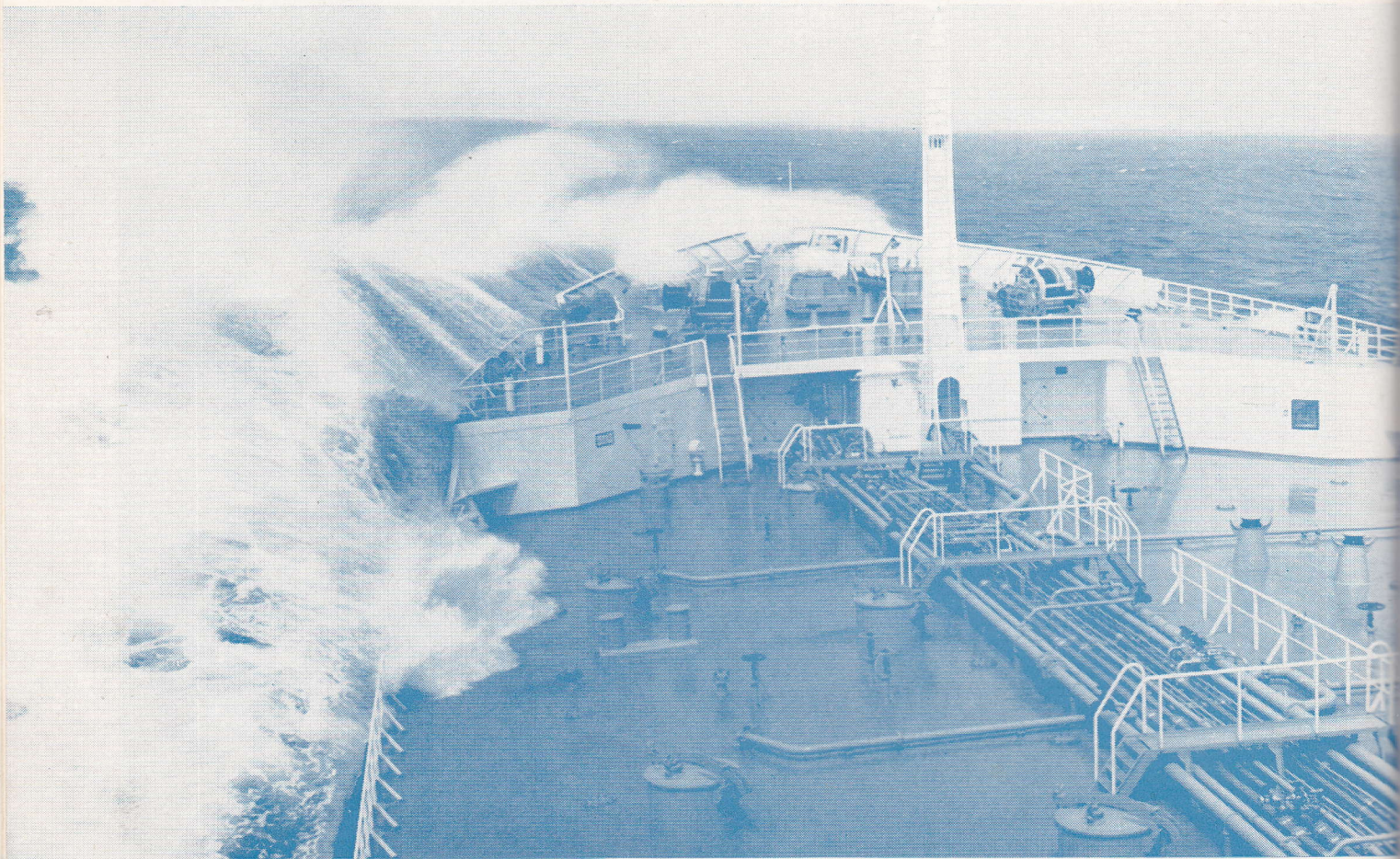
het tweede stel sluisdeuren passeren — het is weer decimeterswerk — wordt er even naar de reumatiek van de vrouw van de sluismeester geïnformeerd. Iedereen kent iedereen in het schipperswereldje en men leeft ook met elkaars huiselijke zorgen mee.

Het is inmiddels gaan regenen, maar dat deert ons niet. Al zou het gaan stormen en onweren, de reis kan voor ons niet meer bedorven worden. We zijn er bijna en op de brug staan we hoog en droog.

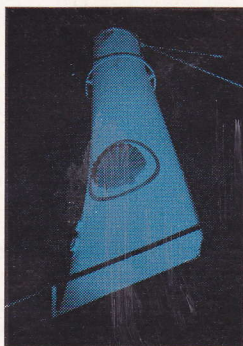
„Die tanks daar zijn van het depot Den Bosch”. Nog even en we liggen aan de steiger gemeerd. Wij, de passagiers, nemen hartelijk afscheid van schipper Heyndyk. Aan de wal worden we daarna rondgeleid over het moderne depot, dat een van de grootste in Nederland is.

Dit betekent het sluitstuk van onze tocht. Per trein gaan we terug naar onze woonplaatsen. En als onzichtbare bagage nemen we de herinnering mee aan een prettige dag op een mooi schip, een schip uit een vloot van Shell-binnenvaartschepen, die er mede voor zorgen, dat, hoe de weersomstandigheden ook zijn, Nederland tot in de verste uithoeken voorzien wordt van de onontbeerlijke aardolieproducten.

J. K.



Het spel van schip en water is altijd een dankbaar object voor een fotograaf



De „Ondina” vaart

De „Ondina” heeft, sinds zij ruim een half jaar geleden in de vaart kwam, al ettelijke reizen gemaakt. Op een daarvan is een Shell-fotograaf meegegaan die in de gelegenheid werd gesteld een serie foto's te maken van het leven aan boord van het vlaggeschip van Shell Tankers N.V.

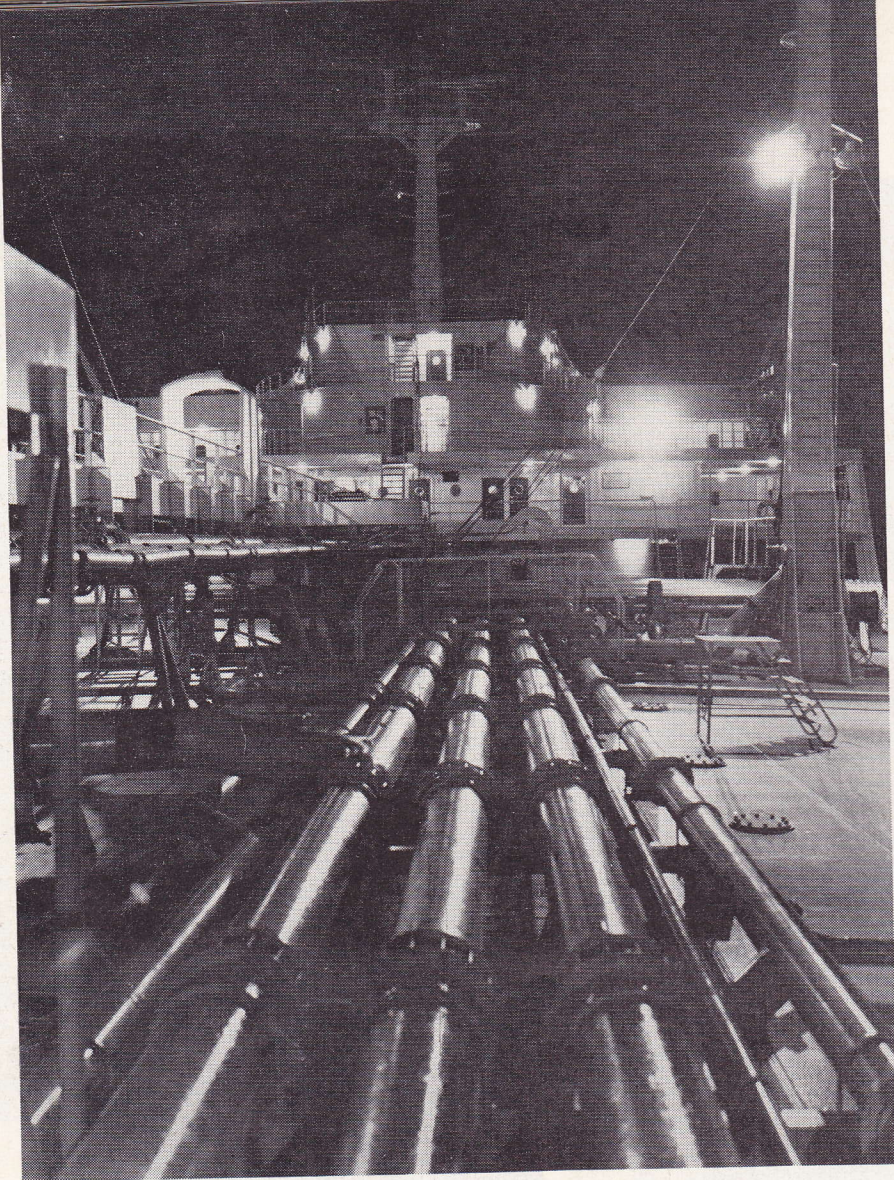
Hoewel de „Ondina” 49.000 ton meet, is zij niet meer het grootste onder Nederlandse vlag varende tankschip van de Koninklijke/Shell Groep. Deze eer komt toe aan de in Engeland gebouwde „Sepia”, die

een draagvermogen heeft van 67.000 ton en enige maanden geleden in de vaart kwam. Toch blijft de „Ondina” het vlaggeschip van Shell Tankers omdat zij — afkomstig van een Nederlandse werf — gedoopt werd door een lid van het Koninklijk Huis.

Uit het materiaal dat de fotograaf mee terugbracht van zijn reis naar Mena-al Ahmadi in de Perzische Golf, hebben wij de reportage samengesteld die op deze en volgende pagina's is afgedrukt.



In telefonisch contact met de brug voert eerste stuurman K. Drent een controle van het noodstuurgerei uit, terzijde gestaan door derde stuurman J. Vaandrager



1



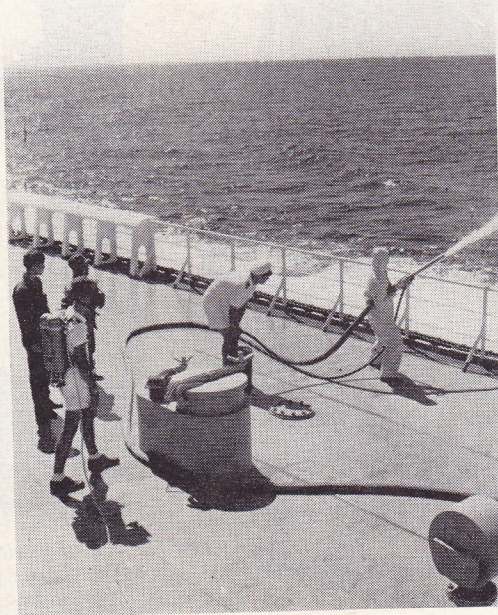
2

1. Avondstemming midscheeps, waar het licht van de lampen weerkaatst wordt door dek en leidingen
2. Boven aan de radarmast wappert de Nederlandse driekleur. De „Ondina” voert de commodorevlag (geheel links) ten teken dat de Commodore van de vloot (Kapit. P. J. Boudier) het bevel voert over het vlaggeschip
3. Onder toezicht van vierde stuurman J. P. Hendriks wordt de meer dan armsdikke tros uitgelegd
4. Op gezette tijden worden brandweeroefeningen gehouden
5. Een van de vier reddingsboten
6. De temperatuur van de lading moet regelmatig worden gecontroleerd
7. Hut van een leerlingwerktuigkundige op het achterschip
8. Een gedeelte van het voorhoofddek en de bak van de brug af gezien
9. De gezagvoerder van de „Ondina” op zijn post op de ruime brug
10. Voert de reis door warme streken, dan kan verkoeling worden gezocht in het zwembad
11. De verjaardag van een der officieren was aanleiding tot een feestje in de rooksalon

3



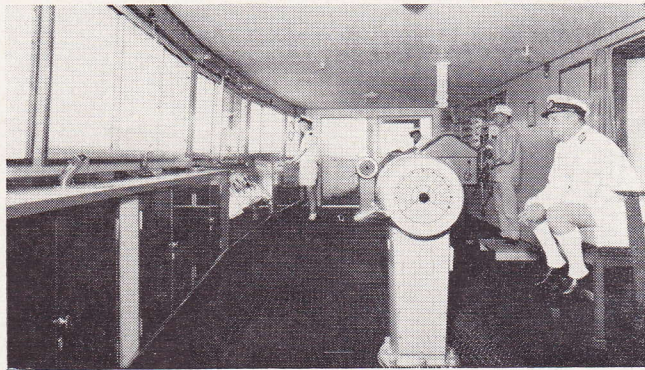
4



5



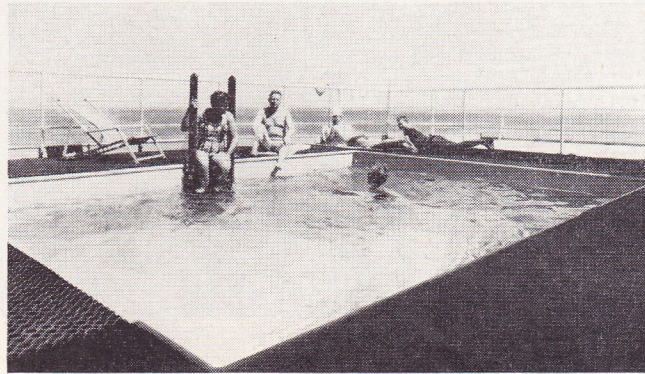
9



6



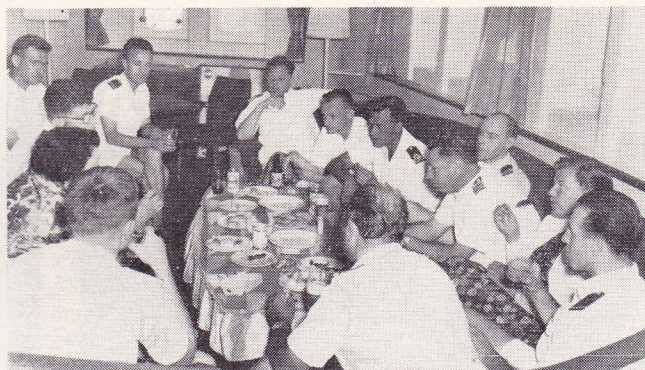
10



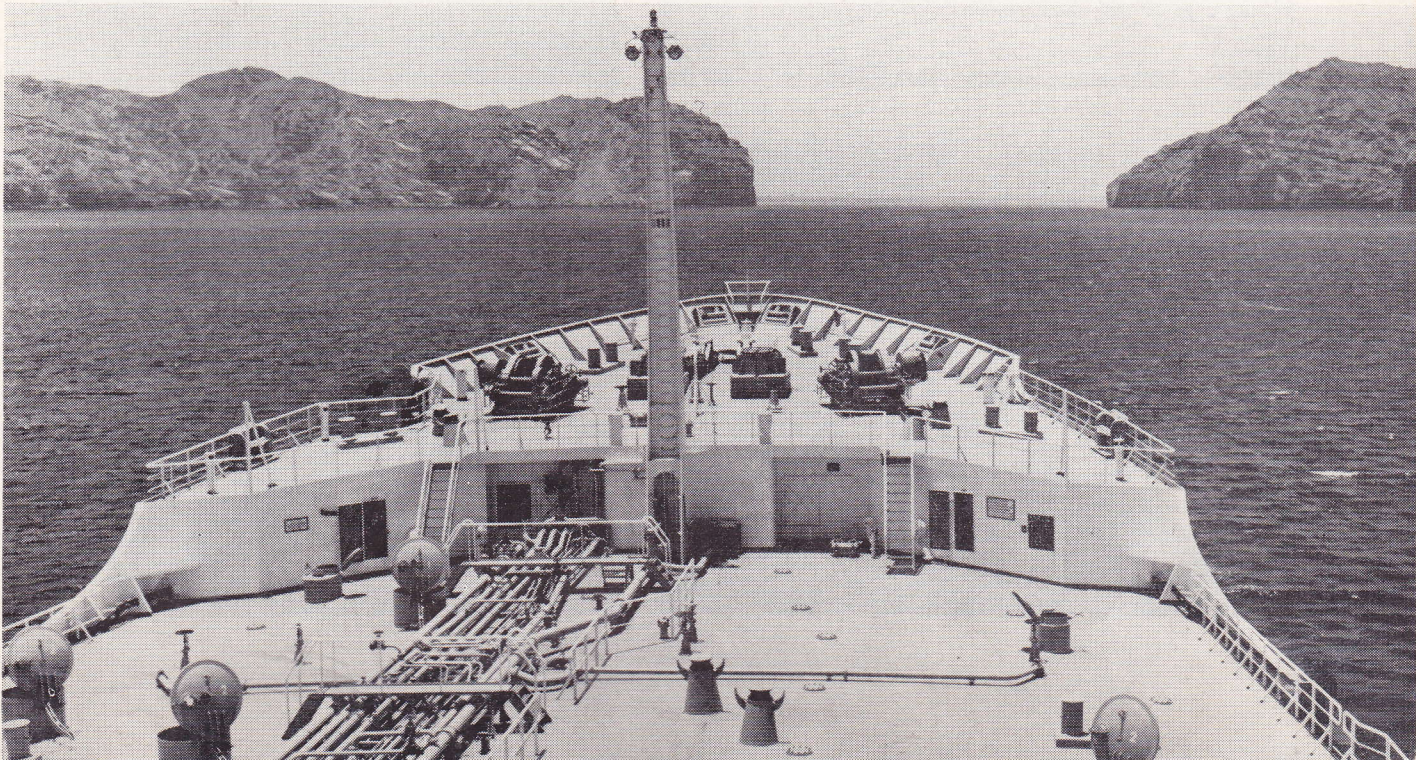
7

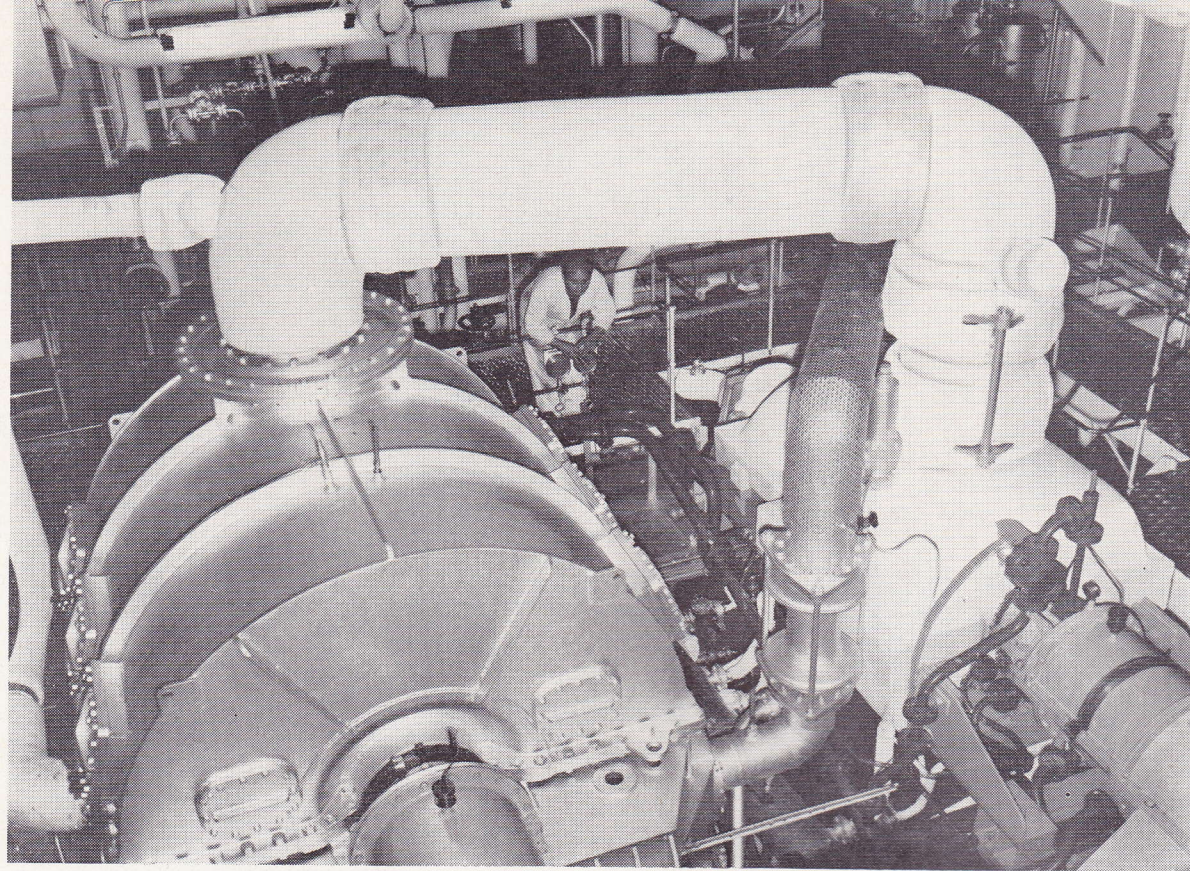


11



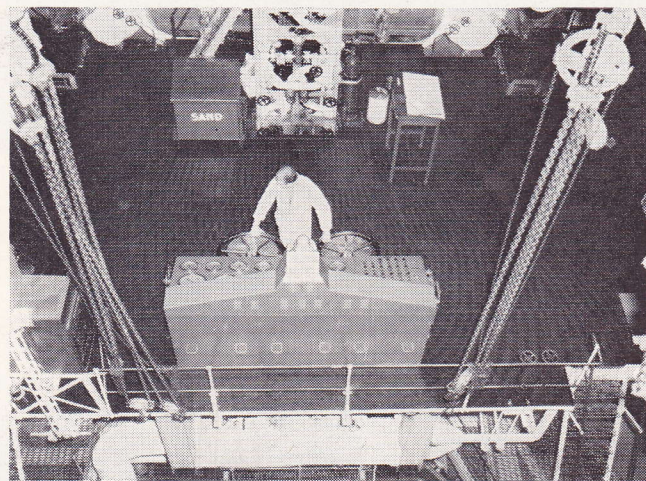
8





12

13



12. In het hart van de machinekamer staan de hoge- en lagedrukturbines die zorgen voor de voortstuwing van het schip

13. Derde werktuigkundige J. Vos op de stookplaat in de machinekamer

14. Alles blinkt in de grote kombuis

15. De eerste stuurman verleent eerste hulp

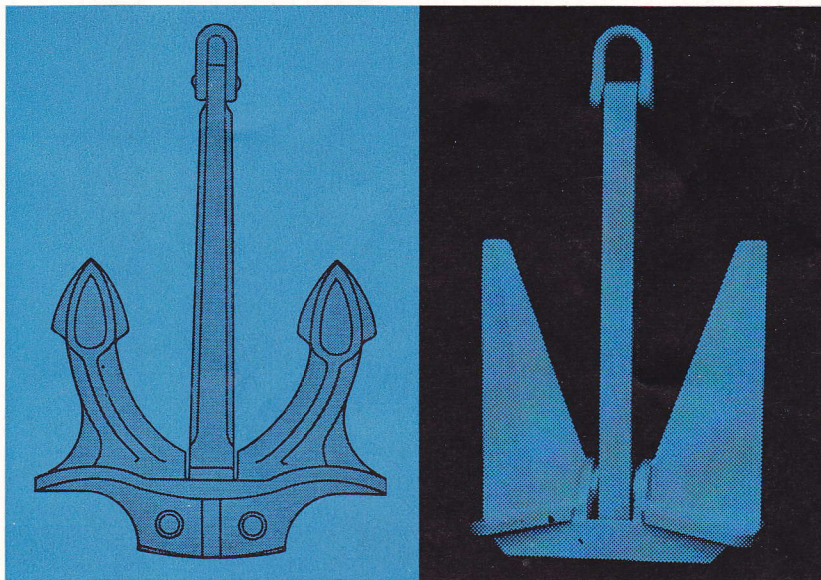
14



18

15





Links het traditionele anker, rechts een modern anker

GROFSMEDERIJ legt Shell-tankers aan de ketting



Een ketting die pas een lasbeurt heeft gehad

Een schip is een wereld op zichzelf en wij zouden menig nummer van „Olie” kunnen vullen met de beschrijving van de talloze bedrijven en industrieën die hun aandeel leveren in de bouw en de inrichting van een moderne tanker.

Dit keer echter, willen we volstaan met een enkel uiterlijk facet waar eigenlijk nooit op wordt gelet, namelijk het anker met de ankerkettingen.

Ankers en ankerkettingen zijn welhaast zo oud als de scheepvaart zelf. In onze taal komen talrijke uitdrukkingen en spreekwoorden voor die er betrekking op hebben: „Hij zit zo vast als een schip dat voor twee ankers ligt”, „Hij ligt voor zijn laatste anker”, „Alle grond is geen ankergrond”, „Beter het anker kwijt dan het hele schip”. Dit zijn er slechts een paar.

Zonder anker en de zware kettingen waaraan dit hangt, zal geen kapitein zee kiezen, want ten slotte kan het voorkomen dat het anker zijn laatste verbinding met de vaste grond is.

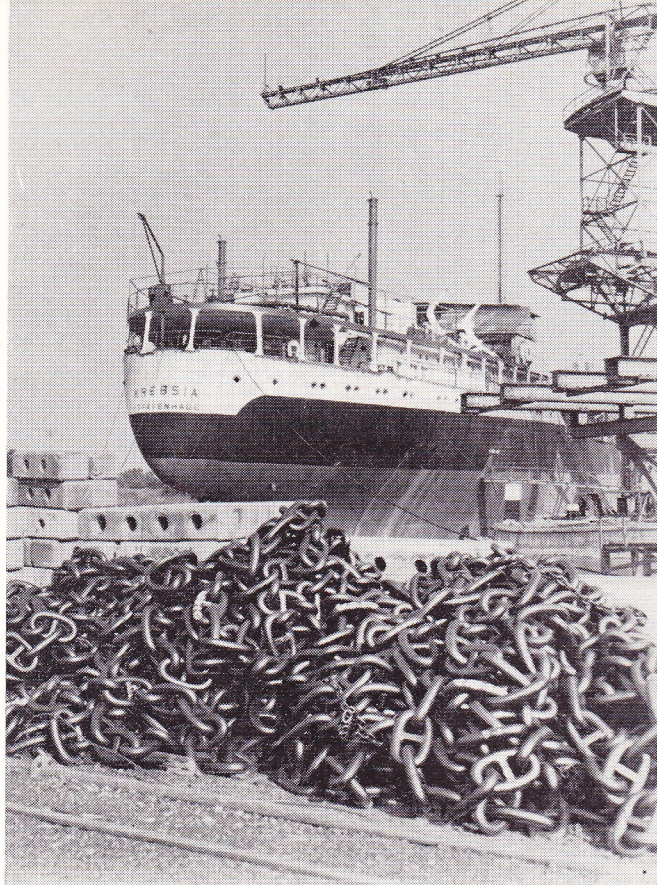
Onlangs jubileerde de industrie die een van Nederlands belangrijkste leveranciers van ankerkettingen en ankers is, en die ook haar aandeel levert bij de bouw van onze tankers. Dat is de N.V. Koninklijke Nederlandsche Grofsmederij te Leiden, die ter gelegenheid van haar 125-jarig bestaan een bijzonder mooi boek heeft laten verschijnen onder de titel „125-jaar Grofsmederij”.

William Archibald Bake

De Zuidsingel in Leiden is een klein grachtje waar de eeuwen schijnbaar geen vat op hebben gehad. Schijnbaar, want aan het einde van het grachtje is het heden aan het woord.

Daar is de Grofsmederij gevestigd, waar ruwe blokken staal worden verwerkt tot scheepsassen, ankerkettingen, flenzen en staal- en ijzerconstructies van de meest uiteenlopende aard. Een grote verscheidenheid aan „produkten”, van bascule-bruggen tot complete achterstevens van moderne schepen, wordt vervaardigd in een bedrijf dat één en een kwart eeuw geleden heel bescheiden is begonnen.

De winter van 1835-1836 was een sombere tijd voor Nederland. Hoe glorieus ook de Tiendaagse Veldtocht was verlopen, België was verloren en daarmee een belangrijk deel van het toch al bescheiden industriële apparaat der Lage Landen. Maar terwijl in het jonge België de spoorlijnen bij kilo-



De gezagvoerders van Shell-tankschepen vertrouwen op de kettingen van de Grofsmederij



Een gietstuk wordt bijgeslepen

meters tegelijk werden aangelegd, in Engeland de trein al helemaal ingeburgerd begon te raken, bleef in ons land de trekschuit favoriet en was dit vervoermiddel tekenend voor de sfeer van traagheid die Nederland kenmerkte.

Zo was de geest toen William Archibald Bake, luitenant-kolonel der Artillerie, na lange jaren weer in de hem van oudsher bekende stad Leiden terugkeerde. Er heerste malaise en werkeloosheid. Bake was een beroepsofficier met langdurige oorlogservaring. Hij had onder Napoleon gevochten in Pruisen en Polen, en in Russische krijgsgevangenschap had zijn gezondheid ernstig geleden.

Maar in hem huisde een ongebroken geest. Als militair behoorde hij tot de zeer kleine groep die in die tijd een technische opleiding kreeg. Maar Bake was meer. Hij bezat de geest van een moderne ondernemer. Na het herstel van het Koninkrijk in 1813 werd hij bevorderd tot majoor, adjunct-directeur van de Rijks Geschutgieterij in Luik. Hij kwam in die periode veel in contact met mannen als John Cockerill, die de stoot gaf tot de ijzerindustrie in het Luikse, en met de latere oprichter van de Nederlandse Stoombootmaatschappij, Gerhard M. Röntgen, die als een van de beste specialisten op het gebied van de ijzerindustrie gold.

De Belgische opstand van 1830 verstoorde deze ontwikkeling. In oktober van dat jaar ging Bake in Engeland geschut kopen voor het Nederlandse leger dat de Belgische revolte moet neerslaan.

Na zijn terugkeer werd hij belast met de defensie van de oorlogshaven Den Helder. In 1832 nam hij het bevel op zich over de Scheldeforten Lilo en Liefkenshoek en vanuit de verte moest hij aanzien hoe zijn wapenbroeder Chassé in de Citadel van Antwerpen beschoten werd door kanonnen die hij in zijn Luikse tijd had helpen vervaardigen.

Mislukt project

Bake voelt zich thuis in de wereld der techniek en wanneer hij weet dat België definitief verloren is, zoekt hij naar middelen om in het noorden te scheppen wat hij in het zuiden achterliet. Hij werpt zich op de spoorwegen, die er in Nederland nog niet zijn en hij ontwerpt een spoorlijn van

Amsterdam naar Keulen.

Ondanks de steun van de Koning en vele vooraanstaanden in den lande komen de twaalf miljoen gulden die er nodig zijn voor de aanleg, niet bij elkaar en het plan mislukt. Het is duidelijk gebleken, dat als Bake in het noorden iets wil bereiken, hij met een veel kleiner project voor de dag zal moeten komen. Hij wordt medewerker van het „Tijdschrift ter bevordering van de nijverheid”, waarin hij blijft strijden voor technische verbeteringen op velerlei gebied.

Hij vestigt zich te Leiden en daar groeit zijn plan voor een onderneming die op het Europese vasteland nog maar weinig voorkomt; een grofsmederij die niet de gietelingen uit de hoogovens als grondstof gebruikt, maar schroot, oud ijzer. Uit Engeland herinnert hij zich de smederijen die velen werk verschaffen met de verwerking van oud ijzer.

Door de Belgische opstand moet ons land het voortaan stellen zonder de rijke kolen- en ertslagen van de Maasvallei. Ver van deze grondstoffen en van waterkracht verwijderd, wil Bake nu een ijzerindustrie stichten.

Koninklijke aandeelhouder

Het is een gedurfd plan. In mei 1836 is er al voor 158.000 gulden ingeschreven. Op 15 juli van dat jaar verleent de Koning zijn goedkeuring aan de oprichting van de Grofsmederij, en drie dagen later stellen B. en W. van Leiden juist dát fabrieksterrein ter beschikking waarop Bake zijn zinnen had gezet. Op 31 augustus wordt de Grofsmederij officieel opgericht. Een der aandeelhouders is Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden.

Bake is de eerste die in Nederland op grote schaal stafijsijzer gaat produceren in een door stoom gedreven walsinrichting. IJzerindustrie kent men in ons land in die tijd verder alleen maar in het oosten, zoals aan de Oude IJssel waar primitieve gieterijtjes het ter plaatse gewonnen ijzeroer verwerken. Eind 1837 is de fabriek gereed, zijn de machines geïnstalleerd en beschikt men over voldoende arbeiders.

Een van de eerste afnemers is onze eigen Koninklijke Marine en natuurlijk gebruikt Bake deze orders als referentie bij zijn pogingen om ook in het buitenland zijn produkten te

verkopen. Zo ontstaat een correspondentie met de Keizerlijke Oostenrijkse Marine, die ankers wil bestellen, maar die per ongeluk haar brieven richtte aan de directie van de „Koninklijke” Nederlandsche Grofsmederij, Anker- en Kettingfabriek.

Het predikaat „Koninklijke” is ten onrechte gebruikt, maar is voor de toenmalige directie aanleiding de Koning toekenning van dit predikaat te vragen, dat in 1850 dan ook verleend werd.

Ondertussen is ook in Nederland het spoorwegwezen tot ontwikkeling gekomen. Na een groot aantal moeilijkheden te hebben overwonnen, begint de Grofsmederij met de fabricage van spoorrails.

Lenig bedrijf

Het is niet wel mogelijk de hele ontwikkeling van de Grofsmederij op de voet te volgen. Het bedrijf heeft vele ups and downs gekend maar zich door een grote „lenigheid” altijd weer uit de moeilijkheden gewerkt. Lukte het met het ene produkt niet, dan schakelde men over op wat anders. Men maakte baggermolens en bouwde bruggen, lichtboeien voor kustverlichting, en gigantische gietijzeren rotors voor generators. Maar één produkt is constant in productie gebleven: kettingen.

Evenals die van ankers behoort de fabricage van kettingen sinds oudsher tot de specialiteiten van de Grofsmederij. Reeds in 1839 had men voor de Marine een ketting op proef gemaakt, maar deze werd afgekeurd. Men liet het er echter niet bij en tien jaar later bood de Grofsmederij opnieuw drie kettingen op proef aan die echter evenmin aan de, overigens zeer hoge, eisen voldeden. Pas bij een derde proeforder was het resultaat bevredigend. Op het terrein aan de Zuidsingel te Leiden verrees een nieuwe afdeling, de kettingfabriek, waarvoor enkele nieuwe machines werden aangeschaft.

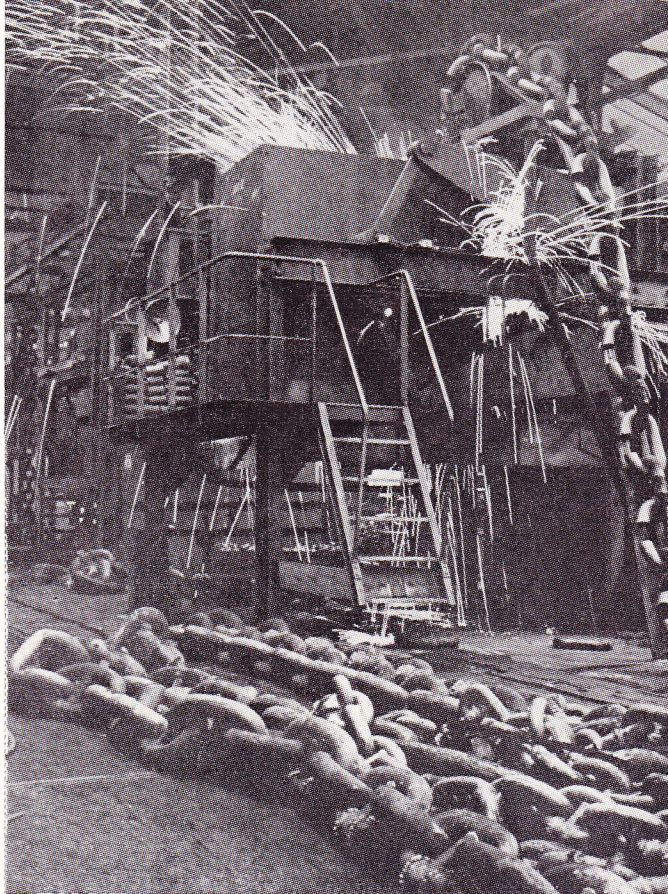
Omstreeks de eeuwwisseling was de Grofsmederij druk bezig een scheepswerf te worden. Stoomschepen en baggermolens, maar ook vracht- en salonboten voor de binnenvaart, stoombarkassen en motorboten, kranen en sleepboten liepen van de hellingen van stapel en de naam van de Grofsmederij werd bekend bij de schippers op de Amazone, de Nijl, de Plata en tot ver in Zuid-Amerika.

Maar de schepen werden op den duur te groot voor het smalle Leidse binnenwater. Wel werden door de Gemeente met steun van de Grofsmederij enkele bruggen verhoogd, doch dat was slechts een tijdelijke oplossing. Wilde men verder groeien dan zou de Grofsmederij moeten verhuizen. Behalve dat het vaarwater niet geschikt was, had ook het bedrijf zelf op het bestaande terrein geen uitbreidingsmogelijkheden meer. In 1897 moest er beslist worden: verhuizen en zich concentreren op de scheepsbouw òf de groei van het bedrijf zoeken in constructie-werkzaamheden en de kettingfabricage. Men besloot tot het laatste.

Die kettingsmederij is nog altijd een zeer belangrijke afdeling van het bedrijf en de EGO-ketting (*Elektrisch Gelast Onbreekbaar*), een ketting die werd ontwikkeld in de jaren dertig toen het bedrijf evenals vele andere een dieptepunt doormaakte, is nog altijd het troetelkind van de Grofsmederij.

De kettingsmederij is een van de imposantste afdelingen van de fabriek. Aan het begin van de produktielijn staat de machtige schaar die de staven in stukken knipt alsof het geen staal maar koek is. Deze stukken worden dan in een C-vorm gegoten, waarna de uiteinden recht worden afgezaagd. Dan worden in de metershoge lasmachines de dammen in de schalmen gelast en in een zee van vonken komt schalm na schalm uit de machine zakken. Het afbramen en de kwaliteitscontrole op speciale trekbanken vormen het einde van het produktieproces.

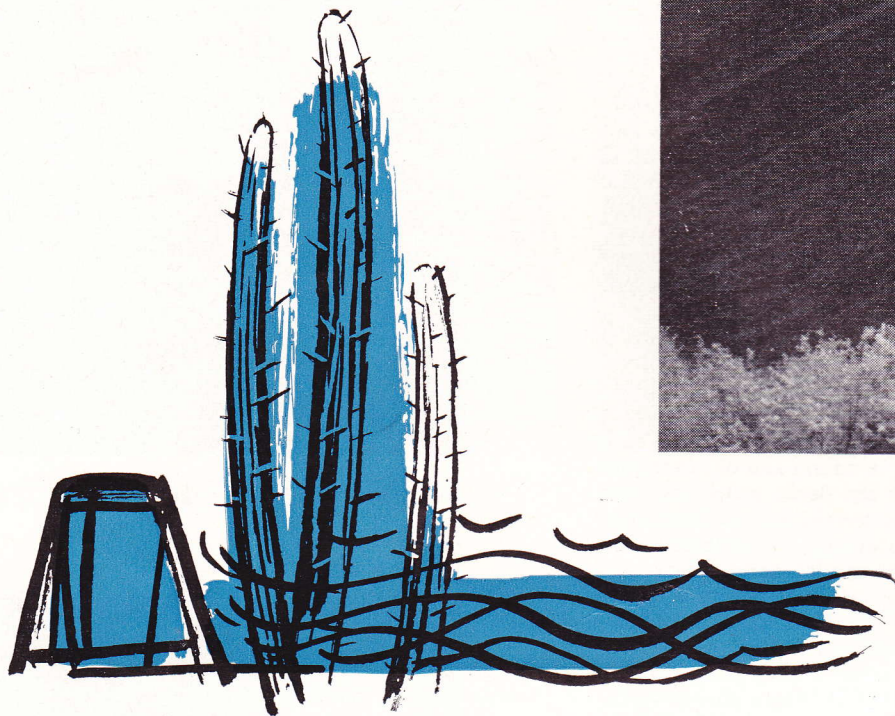
De betrouwbaarheid van de ankerketting is van het grootste belang voor de veiligheid van ieder zeeschip. Wanneer een kapitein bij slecht weer voor anker gaat, moet hij op ankers en ankerkettingen kunnen vertrouwen. Kapiteins van Shell-tankschepen vertrouwen op de Grofsmederij.



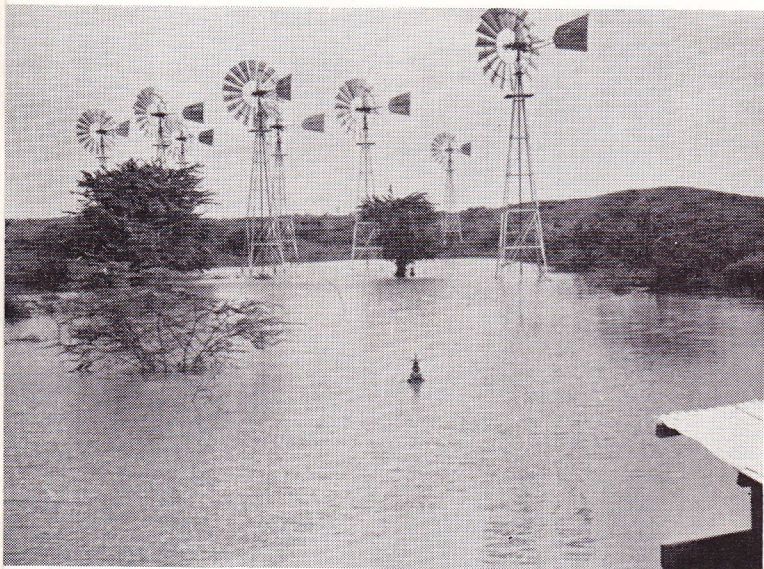
Het lassen van EGO-kettingen



Het afbramen van een gelaste ketting door middel van elektrisch gutsen



Water

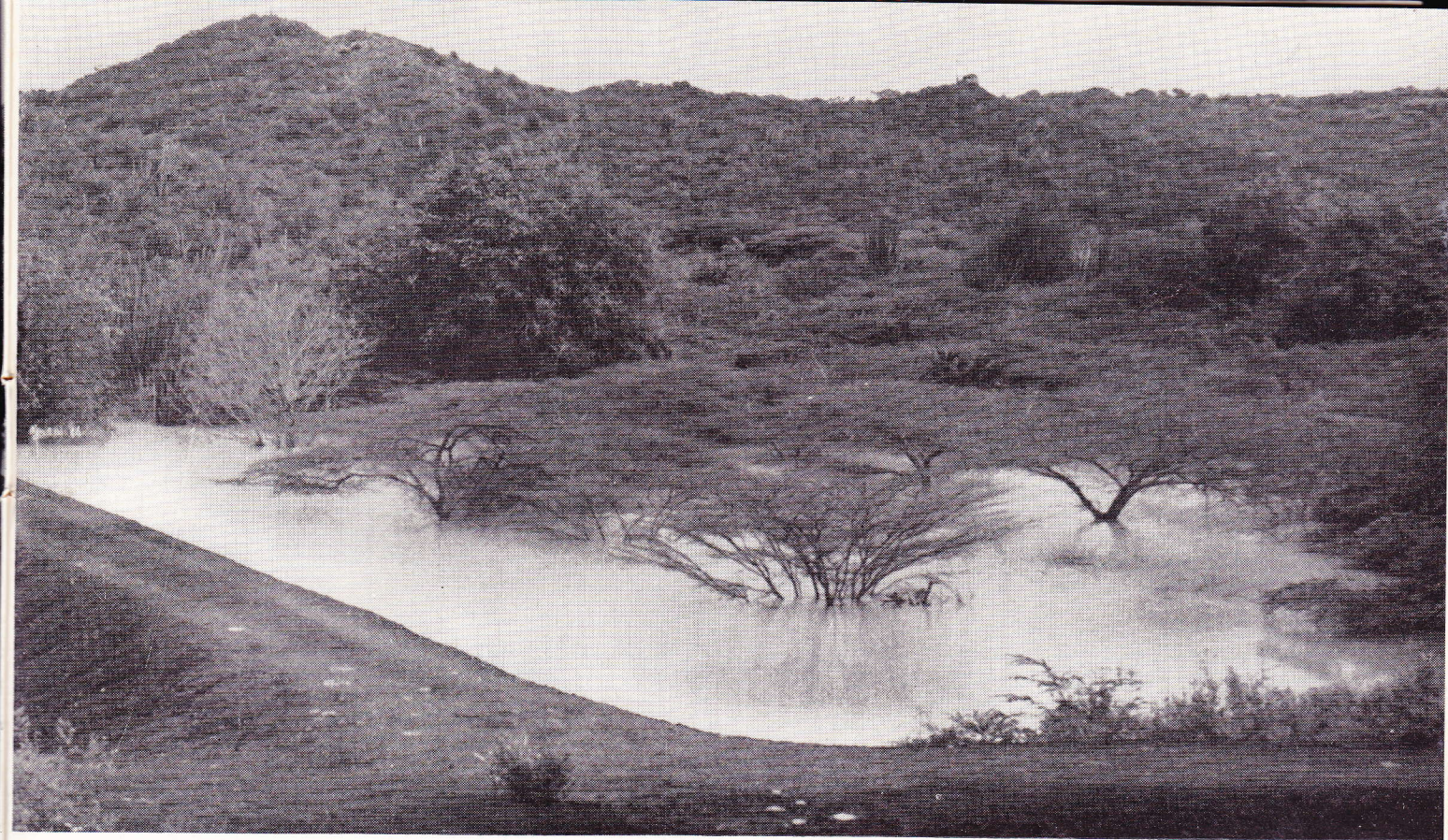


De dam op Groot Piscadera vangt het water op dat uit Julianadorp zijn weg naar zee zoekt

En van de belangrijkste vraagstukken waarmee men op het eiland Curaçao sedert de oude tijd steeds te kampen heeft gehad, is het waterprobleem. Immers, de natuurlijke watervoorziening is afhankelijk van oncontroleerbare factoren: de klimatologische, en van gegeven onveranderlijke factoren: de geologische bodemgesteldheid.

Hoewel de gemiddelde jaarlijkse regenval (520 mm) niet abnormaal laag is te noemen in vergelijking met b.v. die van Nederland (700 mm), is deze neerslag voornamelijk geconcentreerd in vijf maanden en bestaat hij merendeels uit een beperkt aantal hevige buien; de rest van de neerslag is onregelmatig verspreid in kleine buien. Daarbij komt nog, dat ten gevolge van de hoge temperatuur die het gehele jaar door heerst, de verdamping van een vrij wateroppervlak, die in Nederland ongeveer even groot is als de neerslag, op Curaçao bijna viermaal (2 m/jaar) zo groot is. Wat betreft de geologische gesteldheid, is de bodem van het eiland over het algemeen minder geschikt voor het vasthouden van water.

Men zal begrijpen, dat deze klimatologische en geologische factoren de waterconservering en de daarvan afhankelijke watervoorziening ten zeerste bemoeilijken. De buien met grote neerslagintensiteit veroorzaken een snelle, bovengrondse afstroming naar zee, met meevoering van de zich aan de oppervlakte bevindende verweerde diabaas (erosie). Het water van de lichte buien verdampst vlot, hetzij aan de oppervlakte, hetzij door tussenkomst van de planten. De



Een gedeelte van de strategisch gelegen dam op Malpais die het neerslagwater in zijn gang naar de zee belemmert

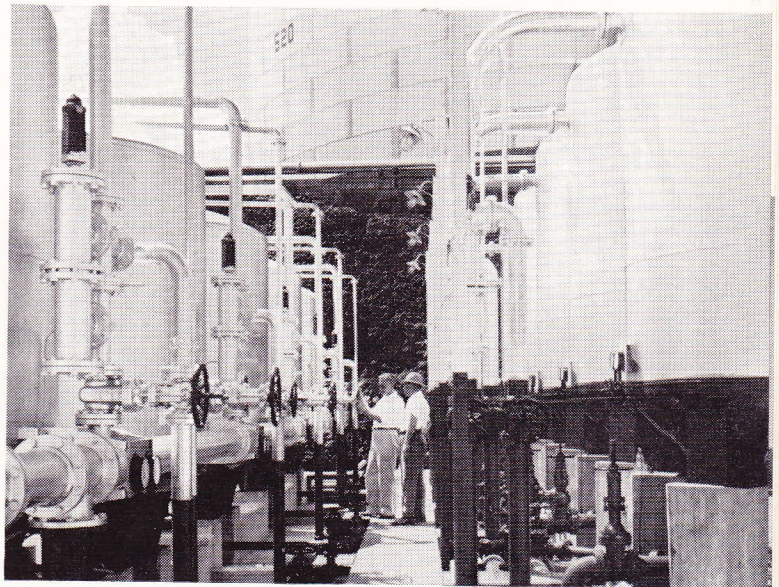
conservering in Curaçao

hoge temperatuur veroorzaakt een snelle uitdroging van de bovenste bodemlagen, met wateronttrekking door capillaire werking. Het water van de grote buien dat in de bodem wegzakt, zal eerst het water-evenwicht in de bodem moeten herstellen, alvorens het grondwater hiervan profiteert. Waarnemingen hebben aangetoond dat door de aard van de ondergrondse structuur het grondwater voortdurend naar zee afvloeit.

Voor de waterhuishouding van het eiland is waterconservering dan ook een zaak van groot belang. Door Shell Curaçao, die door haar omvang en de aard van het bedrijf zeer grote hoeveelheden water van node heeft, wordt uiteraard de grootste aandacht besteed aan dit probleem.

Zeer recent heeft de hydroloog Ch. Hawes in opdracht van de „United Nations Technical Assistance Operations Mission” ook op Curaçao een onderzoek verricht op het gebied van waterconservering. In verband hiermee werd door Shell Curaçao een rapport samengesteld met betrekking tot de watervoorziening van het bedrijf, dat een volledig beeld geeft van het beleid van deze Maatschappij ten aanzien van de produktie en conservering van grondwater in de loop der jaren.

Daar het overgrote gedeelte van de jaarlijkse neerslag in een vrij korte periode door zeer hevige buien wordt geleverd, is het duidelijk dat de waterconservering zich in de eerste plaats moet richten op het beletten van het onbenut naar zee wegstromen van



De installatie voor de behandeling en zuivering van water op de fabriek van Shell Curaçao

Tekst en foto's zijn uit „Nos Isla”, het personeelsblad van Shell Curaçao N.V.



Ook op Aruba heeft men maatregelen getroffen om het waterprobleem onder de knie te krijgen, zoals men op deze postzegel kan zien

het kostbare nat. Door de Maatschappij zijn dan ook in de loop der jaren de aanleg van dammen op strategische plaatsen alsmede het z.g. contourploegen, sterk ter hand genomen. Het aldus in zijn gang naar zee belemmerde neerslagwater krijgt dan de kans in de bodem door te dringen en het grondwaterpeil te verhogen.

Onderzoekingen hebben echter aan het licht gebracht dat het ingedrongen water op ondoordringbare lagen stuit en daardoor ondergronds toch zijn weg naar de zee zoekt. Een van de middelen om het verloren gaan ervan te verhinderen is het oppompen van dit water door middel van windmolens en waterpompen.

Het totale neerslaggebied van de Maatschappij bedraagt ongeveer 4000 ha, waarop zich een honderdtal producerende putten bevindt, voornamelijk te Groot Piscadera, St-Michiel en Zapateer (met Groot St-Joris, Cas Grandi en Muizenberg/Suffisant als kleinere en minder regelmatige leveranciers).

Deze 100 Shell-putten vormen slechts een fractie van het aantal putten op het eiland.

Het uit de Maatschappij-putten opgepompte water wordt uitsluitend gebezigd voor huishoudelijk gebruik, doch voorziet slechts in een zeer klein gedeelte van de behoefte. Het overgrote gedeelte, alsmede de benodigde grote hoeveelheden voor industrieel gebruik in het bedrijf, worden in hoofdzaak gedekt door per tanker aangevoerd water uit het buitenland, dat in speciale installaties wordt gezuiverd.

Het huidige beleid ten aanzien van het waterbeheer in de Maatschappijplantages heeft zich geleidelijk aan ontwikkeld over een periode van vele jaren en is het resultaat van de opgedane ervaring en van vele diepgaande studies, zowel binnen als buiten Shell-verband.

De capaciteit van de plantages is gesteld op 3% van de totale hoeveelheid in deze gebieden opgevangen regenwater, berekend over een complete regencyclus. In een periode van 23 jaar kunnen vier cyclussen worden verwacht, t.w. drie van 6 en een van 5 jaar. In een cyclus van 6 jaar is de neerslag 3 m, in een 5-jarige cyclus 2,8 m.

De jaarlijks op te pompen hoeveelheid mag nimmer 4% overschrijden van de in de voorgaande natte periode (oktober/maart) op de plantages gevallen hoeveelheid regen. Aan het eind van elke maand wordt de in de daarop volgende maand op te pompen hoeveelheid vastgesteld, gebaseerd op de grondwaterstand en rekening houdend met de laagst toegestane stand en het zoutgehalte. De laagst toegestane grondwaterstand is die van 1949 en het hoogst toegestane zoutgehalte 400 p.p.m.

Bij de vele studies die gemaakt zijn met betrekking tot het vraagstuk van de waterconservering en -voorziening, heeft Shell Curaçao zich nimmer beperkt tot haar eigen problemen en altijd gezocht naar oplossingen die zouden vallen binnen het kader van het waterbeheer op het eiland in zijn geheel. Vooral op het gebied van waterconservering is deze ruime opvatting van groot belang, daar hierdoor de watersituatie van het gehele eiland het best wordt geïnd.

De Shell Oil Company of Canada Ltd. is een van de grote oliemaatschappijen in Canada, een land waar aardolie een steeds belangrijker plaats inneemt. De maatschappij die verleden jaar vijftig jaar bestond, is van

DE GESCHIED

oudsher een verkoopbedrijf geweest. Zij houdt zich echter ook bezig met de opsporing en productie van aardolie en aardgas, bezit enige raffinaderijen, vervaardigt chemische producten en neemt deel in pijpleidingen.

In het Canadese prairiegebied was zij echter niet sterk vertegenwoordigd en in de provincies Manitoba en Saskatchewan, in het midden van Canada, bezat zij zelfs geen enkel verkoop-punt.

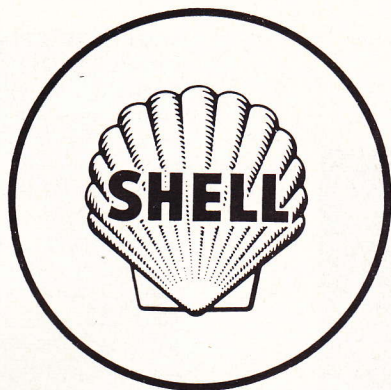
Daarin is nu verandering gekomen, doordat Shell Oil of Canada in het bezit is geraakt van de North Star Oil Ltd. Deze laatste maatschappij heeft een lange traditie van persoonlijk contact met de landbouw in het prairiegebied, maar bezit ook een sterke positie in de stedelijke centra. Zij komt op de tweede plaats wat betreft de omzet van stookolie in het gebied tussen Rocky Mountains en de meren en op de derde plaats wat betreft de verkoop in het algemeen. North Star heeft twee raffinaderijen en haar dochtermaatschappij, Cree Oil, verricht exploratie- en produktiewerkzaamheden. Haar organisatie is efficiënt en zij heeft een uitstekende reputatie.

Toen in 1958 de president van de North Star, F. C. Manning, die de meerderheid van de aandelen bezat, overleed, wierp de Canadese olie-industrie begerige blikken op deze belangen. Van verschillende zijden werd een bod gedaan; dat van de Shell werd aanvaard.

Thans bezit de Shell alle aandelen. Alle activa van de North Star zijn overgegaan in het bezit van de Shell en de werkzaamheden zijn volledig geïntegreerd.

Al in 1919

North Star Oil Limited is al een oude oliemaatschappij. Haar geschiedenis gaat terug tot 1919, toen zij ontstond door overneming van een kleine Amerikaanse maatschappij. Een jaar later beschikte de North Star al over een eigen raffinaderij, een kleine destillatie-eenheid, die vlak bij St.-Boniface in de provincie Manitoba was gelegen en waarheen de ruwe olie uit Texas en Oklahoma met tankauto's werd aangevoerd. Het voornaamste produkt was stookolie, in de



ENIS VAN DE NORTH STAR OIL

jaren twintig nog vrij zeldzaam op de prairiën, waar bijna uitsluitend hout werd gestookt. North Star was een van de eerste maatschappijen die in het prairiegebied huisbrand- en stookolie leverden.

In die tijd, toen er nog geen grote verkeerswegen waren, was een tankstation een kostbare onderneming. Daar voor de handel op het platteland geen groot kapitaal nodig was, concentreerde North Star zich op het bouwen van depots. Zij liet de verkoop van benzine, voorzover het stedelijke laadstations betrof, aan anderen over. Deze politiek werkt ook tegenwoordig nog door: in sommige streken wordt meer huisbrandolie dan benzine verkocht.

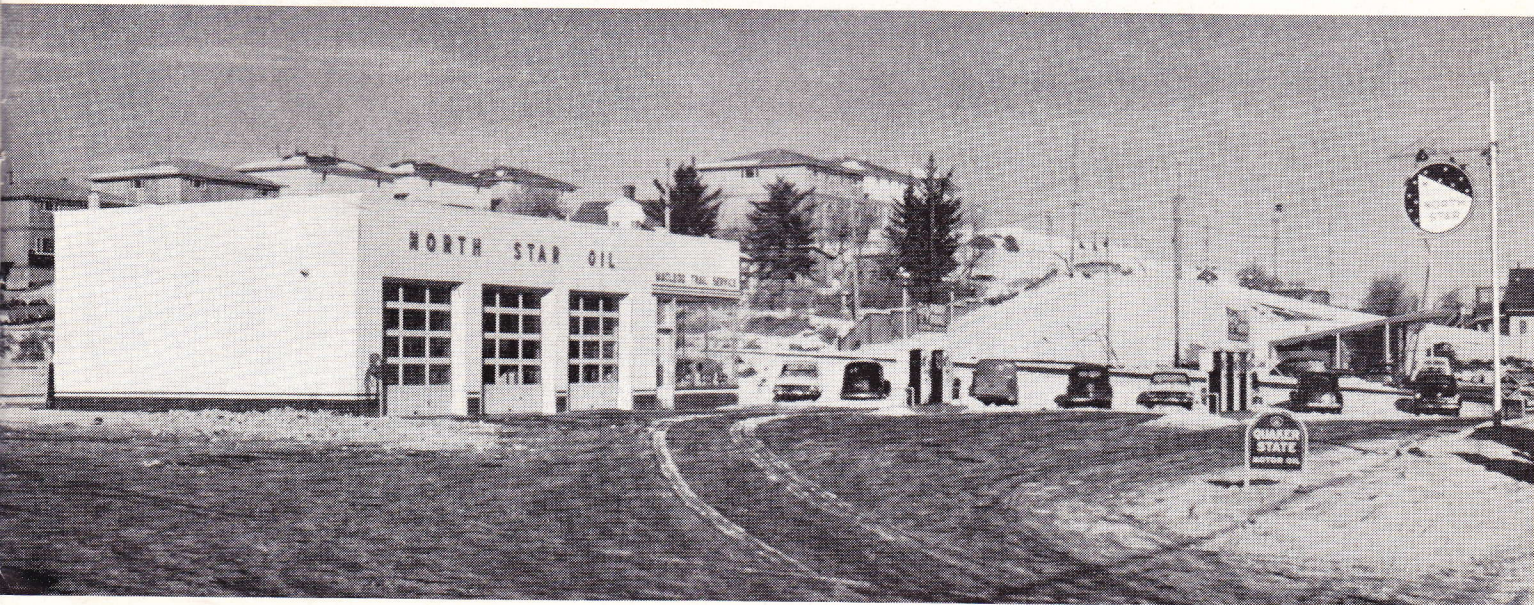
In de jaren dertig kreeg het tankstation steeds meer betekenis als verkooppunt en North Star begon het dan ook in zijn berekeningen op te nemen. Door het overnemen van een kleine oliemaatschappij kreeg zij de beschikking over een stuk grond waarop een nieuwe raffinaderij kon worden

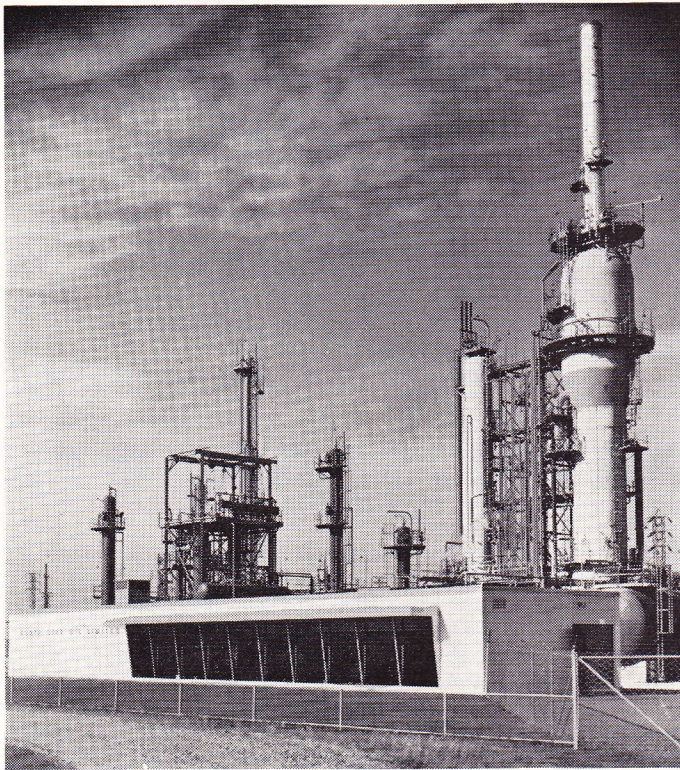
neergezet. Er werd een thermische kraakinstallatie met een capaciteit van 2000 barrels per dag gebouwd en voor het eerst ging North Star haar eigen benzine maken. In 1938 werd opnieuw een kleine maatschappij gekocht, die een aantal tankstations bezat in het gebied van Winnipeg. Dit was het begin van een actie om het aandeel in deze markt te vergroten.

Uitbreiding

Na de oorlog kwamen de grote uitbreidingen. De vraag naar produkten, die toch steeds al groter was geweest dan de capaciteit van de raffinaderij, nam voortdurend toe en leidde tot het opstellen van een uitbreidingsprogramma. De raffinaderij te St.-Boniface werd in 1955 geheel vernieuwd. Men beschikte toen over een eenheid voor atmosferische destillatie en destillatie onder vacuüm met een capaciteit van 12.500 barrels per dag; verder over een katalytische

Een typisch North Star-servicestation, met zijn porseleinachtig uiterlijk





De raffinaderij bij St.-Boniface, waar 12.500 barrel per dag aan ruwe olie kan worden verwerkt

kraakinstallatie met een capaciteit van 5200 barrels en een polymerisatie-eenheid met een capaciteit van 1700 barrels per dag. In het voorjaar van 1961 kwam daar nog een platformer bij, die een capaciteit heeft van 2700 barrels per dag.

Inmiddels maakte het gebied van Peace River in het noorden van de provincie Alberta een snelle ontwikkeling door. Op grond hiervan werd besloten te Grande Prairie een tweede raffinaderij te bouwen. Hiervoor werd een deel van de installaties van St.-Boniface over een afstand van meer dan 1600 km getransporteerd naar de plaats die voor de nieuwe raffinaderij was uitgekozen. In 1956 kwam deze in bedrijf, met een capaciteit van 2500 barrels per dag.

Terwijl men bezig was met deze uitbreidingen werd een programma gelanceerd voor de bouw van service-stations. Overal op de prairie verzezen de glanzende, porseleinachtige gebouwen in blauw en wit, de kleuren van North Star. Tegenwoordig zijn er in totaal bijna 1100, waarvan ongeveer een kwart eigendom van de maatschappij is.

In 1958 werd de North Star een geïntegreerde oliemaatschappij. Zij verwierf toen de Cree Oil of Canada Ltd., een exploratie- en produktiemaatschappij die grond bezit in Alberta. En nu is North Star zelf overgegaan in handen van de Shell of Canada. De werkzaamheden zijn met die van de Shell geïntegreerd en het personeel zal geleidelijk in dienst van de Shell komen.

Bij de productenverkoop zal echter het North Star-embleem gehandhaafd blijven: het symbool van een maatschappij die gedurende meer dan veertig jaar onder vaak moeilijke omstandigheden een uitstekende reputatie wist op te bouwen.

Een depot in de buurt van Edmonton in de provincie Alberta





OLIE UIT HET LAND DER PAMPA'S

Wie aan Argentinië denkt, denkt waarschijnlijk aan vlees en graan, de bekendste exportproducten van dit immense land, dat bijna 3700 km lang en 1400 km breed is. Op de pampa's, de uitgestrekte vlakke weidegebieden van Midden-Argentinië, die een oppervlakte van ongeveer 5 miljoen km² of wel bijna 18% van het land beslaan, grazen de grote kudden die zo belangrijk zijn voor de economie van het land. De bodem levert naast het zojuist genoemde graan nog verscheidene andere land- en tuinbouwproducten van uitstekende kwaliteit.

Argentinië is thans echter niet meer een uitsluitend agrarisch land. Het is ook druk bezig zijn industrie te ontwikkelen. De hoofdstad Buenos Aires is een moderne wereldstad waar meer dan 6 miljoen van de totaal 21 miljoen Argentijnen wonen.

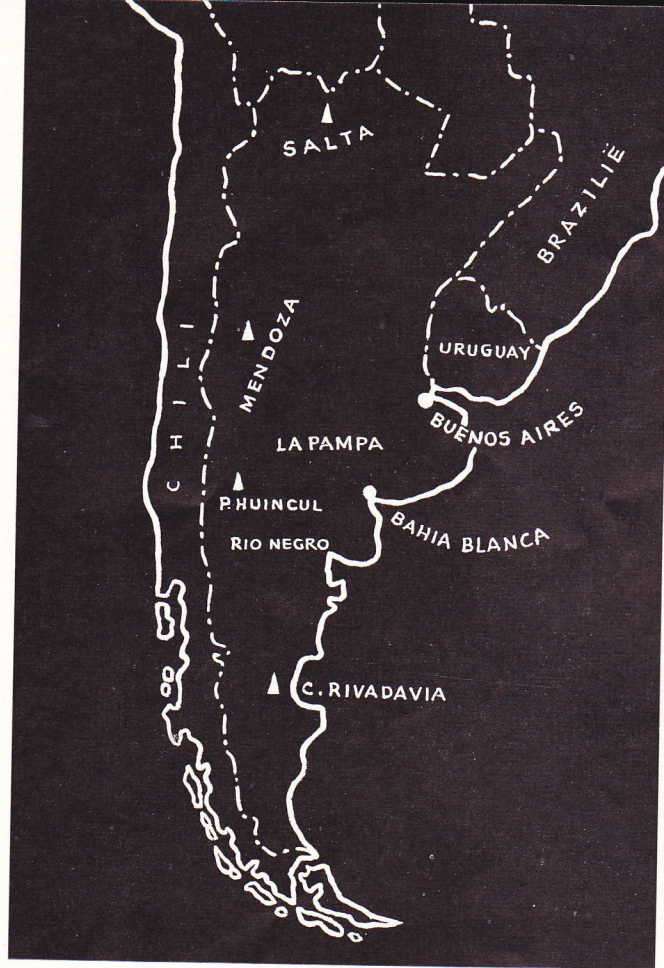
Ook olieland

Een van de industrieën die al geruime tijd in het land werkzaam zijn, is het aardoliebedrijf. Als begin van de moderne aardolie-industrie in Argentinië kan worden gerekend 13 december 1907

toen bij Comodore Rivadavia in Patagonië tijdens het boren van een waterput bij toeval olie werd ontdekt. De diepte van de olievoerende laag bedroeg 540 m. Nog steeds wordt de 13de december in Argentinië gevierd als „el Día de Petróleo”. In Comodoro Rivadavia en omgeving wonen thans zo'n 40.000 mensen en verscheidene olie-maatschappijen hebben hier kantoren.

De meeste olie van Argentinië wordt gewonnen in de omgeving van Comodoro Rivadavia. Drie andere belangrijke olie producerende gebieden zijn Mendoza en Neuquen, in het westen van het land, en Salta in het noorden.

Bijna veertig jaar is in Comodoro Rivadavia ook een maatschappij van de Koninklijke/Shell Groep werkzaam. In 1922 begon de Diadema Argentina S.A. de Petróleo — thans genaamd Shell Compañía Argentina de Petróleo S.A. — haar activiteiten. In januari 1960 sloeg deze maatschappij haar 777ste en laatste boring op deze thans afgeboorde concessie. Over de jaren tot en met 1958 had de Diadema in totaal ongeveer 14% van de cumulatieve productie van het land geleverd, maar



De meeste Argentijnse olie wordt geproduceerd in het veld van Comodoro Rivadavia



Ook in Argentinië worden de bouwlanden besproeid met bestrijdingsmiddelen die gebaseerd zijn op aardolie

haar aandeel in de jaarproductie van 1958 bedroeg nog slechts 8%. Yacimientos Petroliferos Fiscales (Y.P.F.), een staatsbedrijf opgericht in 1922, werd geleidelijk aan de grootste producent ten gevolge van de begunstiging van een mijnwetgeving die verdere deelneming van particulier kapitaal in de Argentijnse olie-industrie vrijwel uitsloot.

Andere politiek

Toen in mei 1958 president Frondizi aan de macht kwam, trad een wijziging in de oliepolitiek in. Particulier kapitaal, zowel nationaal als buitenlands, werd weer ingeschakeld en sindsdien is de productie sterk toegenomen. Van vijf miljoen ton in 1958 steeg zij tot niet minder dan 10,1 miljoen ton in 1960. In juli 1961 werd officieel aangekondigd dat Argentinië zijn behoeften door eigen productie van aardolie en aardgas kon dekken.

Als gevolg van de veranderde oliepolitiek sloot een Groepsmaatschappij, de Shell Production Company of Argentina Ltd., in december 1958 een overeenkomst met Y.P.F. voor de exploratie van een gebied van 30.000 km² in de provincies Buenos Aires en Rio Negro.

Over de oliemogelijkheden van dit gebied dat ongeveer even groot is als Nederland, was vrijwel niets bekend. De Y.P.F. had bij Pedro Luro in het noordelijk deel van het gebied één verkenningboring geslagen en er enig geofysisch werk verricht. Dientengevolge heeft de Shell Production Company een uitgebreid onderzoek moeten uitvoeren om een inzicht te krijgen in de gesteldheid van de aardlagen. Dit onderzoek omvatte luchtfotografie, topografische en geologische kartering, gravimetrisch en seismisch veldwerk. Hiertoe werd te Carmen de Patagones een tijdelijk kamp ingericht dat als centrum voor alle activiteiten diende.

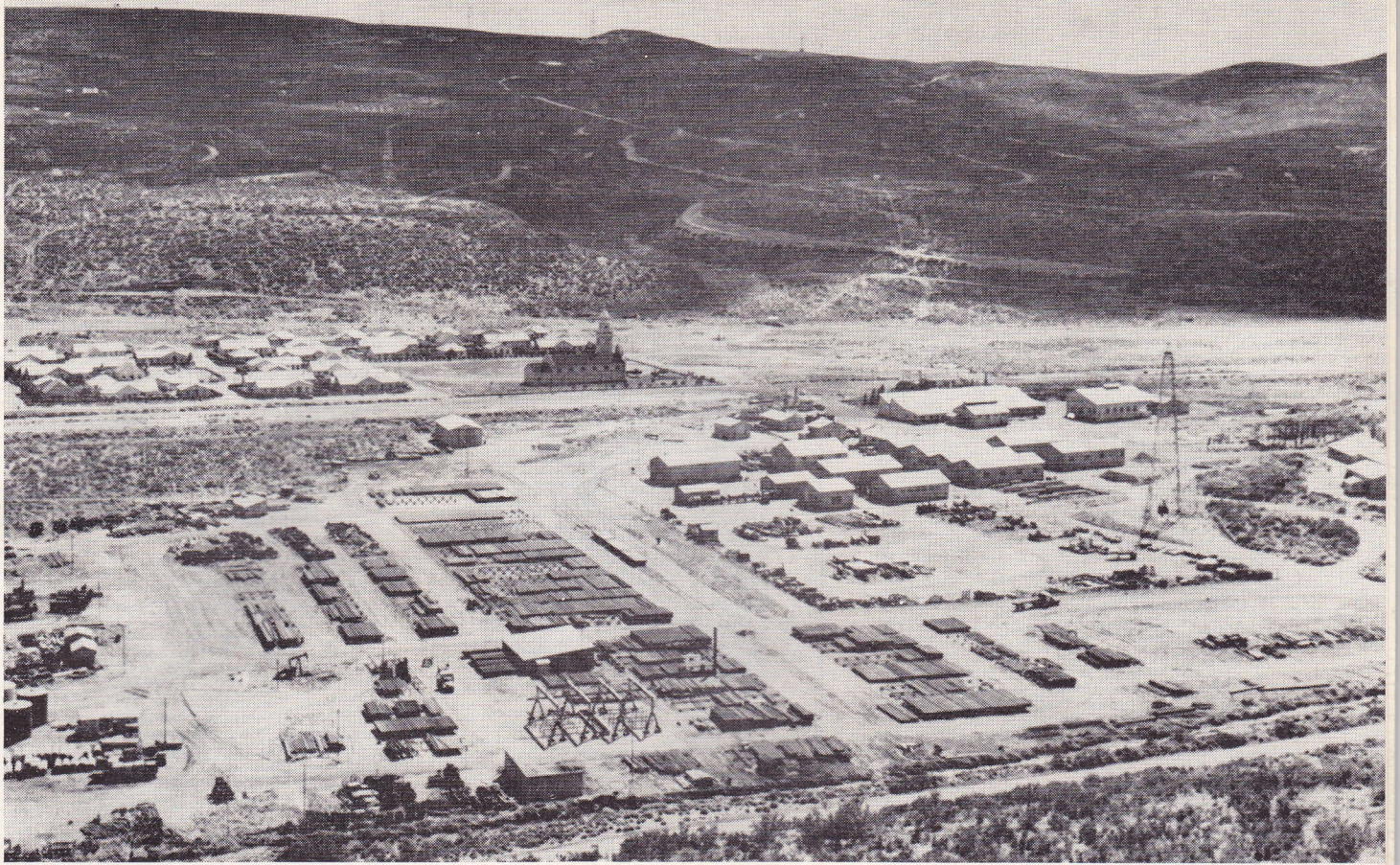
Op grond van de uit deze veldonderzoekingen verkregen gegevens werden een vijftal ondiepe en twee diepe exploratieboringen aangezet, die echter geen olie aantroffen. De totale kosten van deze exploratiewerkzaamheden bedroegen 27,5 miljoen gulden.

Nieuwe overeenkomst

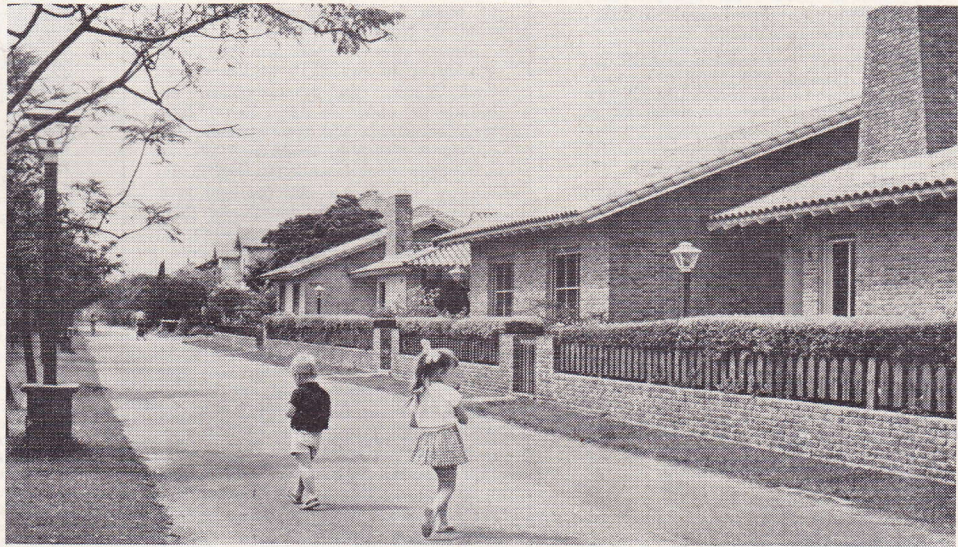
Enkele maanden geleden heeft de Shell Production Company een nieuwe overeenkomst gesloten met de Y.P.F., als aanvulling van het bestaande contract. Hierbij wordt eerstgenoemde maatschappij toegestaan opsporingen te verrichten in een nieuw gebied van 20.000 km², ongeveer 400 km westelijk van Bahia Blanca en grotendeels gelegen in de provincie Rio Negro en La Pampa, terwijl tegelijkertijd een overeenkomstig areaal van het in 1958 gecontracteerde gebied weer ter beschikking van de Y.P.F. komt. Als in dit nieuwe gebied olie in economisch winbare hoeveelheden wordt aangetroffen, zal de Shell Production Company ook voor de exploitatie zorgdragen.

De activiteiten der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in Argentinië beperken zich niet tot de opsporing en winning van aardolie. Reeds in 1931 werd, even buiten Buenos Aires, een raffinaderij gebouwd waar produkten worden gemaakt die de verkooporganisatie van de Shell Compañía Argentina de Petróleo op de markt brengt. De raffinaderij kan 52.000 barrels ruwe olie per dag verwerken, wat neerkomt op 16% van de in het land aanwezige capaciteit van 12½ miljoen ton per jaar.

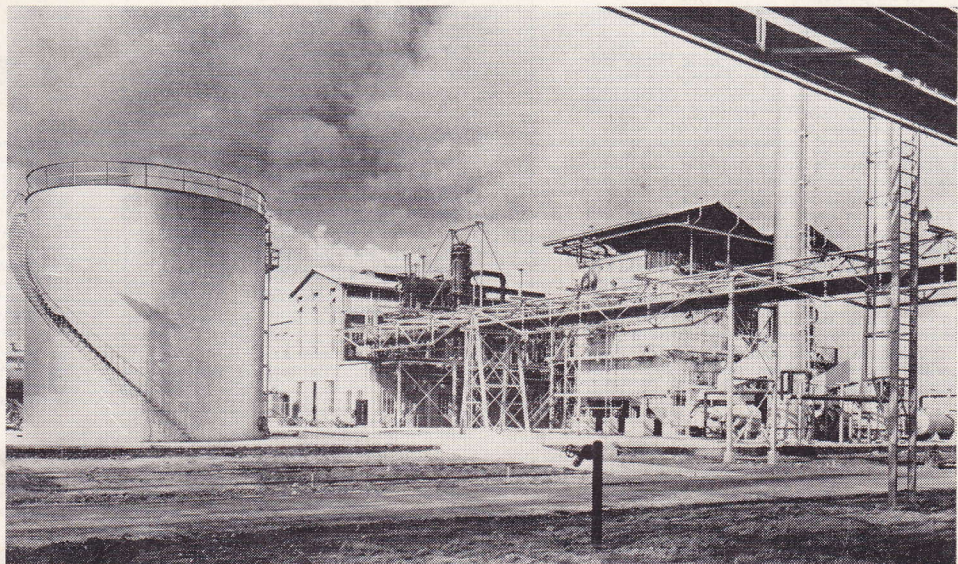
Men is thans bezig de raffinaderij uit te breiden. Na voltooiing van de werkzaamheden zal de capaciteit zijn vergroot tot 73.000 barrels per dag.



De Shell-nederzetting en opslagplaats op het olieterrein



De woningen van het raffinerijpersoneel doen eerder aan Engeland dan aan Argentinië denken



Dertig jaar geleden liet de „Diadema” aan de rand van Buenos Aires deze raffinaderij bouwen

Structuur en evolutie van het heeal, door G. J. Whitrow. Een Aula-boek. Uitgeverij Het Spectrum. Prijs f 2,25.

„De Verenigde Staten van Amerika hebben in de vergadering van de Verenigde Naties voorgesteld om de ruimte en de hemellichamen tot internationaal gebied te verklaren, zodat geen mogelijkheid bepaalde gebieden van de ruimte of hemellichamen voor zich zal kunnen opeisen.” Een dergelijk bericht zou tien jaar geleden alleen maar hilariteit hebben verwekt. Toen het op maandag 4 december 1961 werd uitgezonden verwekte het geen enkele hilariteit, misschien wel het tegenovergestelde.

Reizen naar de maan verhuizen hoe langer hoe meer van het rijk der sprookjes naar dat van de werkelijkheid. Reeds is men erin geslaagd met een raket de maan te bereiken.

Veelvuldig treffen we thans in de nieuwsbladen berichten aan waarin begrippen als ruimte, lichtjaar en andere op de kennis van het heeal betrekking hebbende termen gebruikt worden. Het is de grote verdienste van Whitrow dat hij erin is geslaagd om in „Structuur en evolutie van het heeal” de leek als het ware in enige korte lessen op de hoogte te brengen van de nieuwste theorieën en van het kosmische probleem. Het boekje is geschreven in een prettige stijl, en laat zich, vooral doordat het aantal wiskundige formules tot het minimum is beperkt, zeer vlot lezen.

We hebben aan het werkje enige aangename en leerzame uren beleefd, en zijn ervan overtuigd dat velen uit dit boekje zullen putten, teneinde op het gebied van de ruimte en wat daarmee samenhangt enigszins te kunnen meepraten.

F. F.

Persecution 1961. Samengesteld door Peter Benenson. Een Penguin Speciaal. Prijs f 1,75.

Na de olieballen, het vuurwerk en de radiotoespraken zijn we geneigd, elkaar wat zelfgenoegzaam nieuwjaarwensend, het nieuwe jaar binnen te stappen. Misschien is daar aanleiding toe — we „boeren” nog niet zo slecht, maar het kan geen kwaad het geweten wat op te frissen wat betreft het vele, waarin wij mensen van 1961 hebben gefaald.

Waarin wij hebben gefaald. „Persecution 1961” moge dan gaan over een blanke dominee in de Verenigde Staten die in een restaurant voor negers wilde eten en deswegen werd afgetuigd, vervolgd en mishandeld, het moge gaan over mensen in Frankrijk en Algerije, over mensen in Zuid-Afrika, over Chinezen en Russen, wij allen die het in onze krant lezen om berustend over te gaan tot de orde van de avond, wij hebben meefaald.

De negen „case-histories” die in dit boekje behandeld zijn, vormen geen uitzonderingen. Het zijn ook geen uitzonderlijk wrede gevallen. Het enige dat deze negen gevallen gemeen hebben is dat er mensen lijden omdat zij in een goede zaak geloven. Maar wie het leest, zal het haast niet kunnen geloven.

G.

Uw toekomstvoorzieningen en de fiscus, door H. G. Hagelen.
Belastinggids voor de huizenbezitter, door A. J. Woelders.
Nederlandse Uitgeverij N.V., Leiden.
Prijs f 3,25 per deel.

De 2 nieuwste aanwinsten in de serie fiscale giden vullen elkaar uitstekend aan: voor de meeste Nederlanders toch komt de zorg voor de ouderdag het eerst, gevolgd door het verlangen om in een eigen huis te wonen.

Dat verlangen is de laatste tijd kunstmatig opgeschroefd als gevolg van het tekort aan huurwoningen. Menigeen die er anders niet aan zou denken om een huis te kopen, is nu eigenaar van een woning — en heeft daardoor te maken met tal van fiscale problemen die in dit boekje overzichtelijk en duidelijk worden verklaard.

Speciaal voor hen die naast hun pensioen nog willen zorgdragen voor een aanvullende ouderdagsvoorziening is het boekje over toekomstvoorzieningen van belang, niet in het minst wanneer men er toe zou willen overgaan om eventuele nagelaten betrekkingen te verzekeren tegen de soms belangrijke successie-rechten die de fiscus van een weduwe- en wezenpensioen heft.

G.



SINCLAIR LEWIS

Biograaf van Amerika

Deze maand 10 jaar geleden, op 10 januari 1951, overleed, bijna 66 jaar oud, de Amerikaanse schrijver Harry Sinclair Lewis die als Sinclair Lewis een van Amerika's beroemdste schrijvers was en de eerste Amerikaanse auteur die (in 1930) de Nobelprijs verwierf.

Sinclair Lewis, zoon van een arts, groeide op in Amerika's Middenwesten. Sauk Centre, zijn geboorteplaats, gebruikte hij onder de naam Zenith later als voorbeeld in zijn grote romans *Babbitt* en *Arrowsmith*. Trouwens, veel van zijn jeugdherinneringen keren weer in zijn boeken; hij had o.a. een voorkeur voor doktoren. De bekende onderzoeker Paul de Kruijff hielp als medisch adviseur bij de totstandkoming van „*Arrowsmith*”.

Maar toen „*Arrowsmith*” in 1925 verscheen, was Sinclair Lewis al beroemd. Hij had te Yale gestudeerd, was daar onder meer redacteur van de studentenkrant geweest en publiceerde in 1914 zijn eerste boek (*Our Mr. Wrenn*). Zijn grote populariteit verwierf hij in 1920 met *Main Street*, de roman van de kleine Amerikaanse provinciestad, waarvan er — het voor die tijd enorme aantal van — ruim een half miljoen exemplaren werd verkocht. In 1922 vervolgde hij zijn succes met „*Babbitt*”, het verhaal van de Amerikaanse kleinburger om door te gaan met „*Arrowsmith*”, de dorpsdokter, de Amerikaanse idealist, die zoekt naar wetenschap en waarheid. Voor dit laatste werk werd hem de Pulitzerprijs aangeboden.

Deze drie klassieken van de Amerikaanse letterkunde zijn thans in de keurig verzorgde Signet Classics Reeks verschenen à f 4,25 per stuk. In 1935 publiceerde Lewis nog „*It can't happen here*” — een vlijmscherpe aanval op het fascisme. Gedurende zijn laatste levensjaren verbleef hij veel in Europa en in 1950 maakte hij weer voorbereidingen voor een grote wereldreis. Hij werd echter ziek en stierf het volgende jaar. De belangstelling voor zijn boeken is — gezien de bovenvermelde heruitgave — nog geenszins verminderd.

G.

Wie, Wat, Waar? — Jaarboek 1962. Uitgave Rotterdamsch Nieuwsblad.

Het kleine boek met de grote hoeveelheid gegevens is weer verschenen. Het naslagwerk in zakformaat voor puzzelaars, weetgierigen en vooral: voor hen die uit hoofde van hun beroep vaak over zeer verschillende feiten en gegevens moeten beschikken.

Sinds 1937 verschijnen de *Wie, Wat, Waar's* reeds. Hij die ze allemaal in z'n boekenkast heeft staan, kan concurreren met de eigenaars van omvangrijke encyclopedieën.

Ook ditmaal biedt het boekje een veelheid aan actuele onderwerpen, naast historische gegevens en tal van bijzonderheden over culturele zaken.

We doen een greep uit de wat grotere artikelen die er ook in staan. „*Technieken in de beeldhouwkunst*”, „*Drinkwatervoorziening in ons land*”, „*Het Nederlandse Wegennet*”, „*Schiphol, onze nationale luchthaven*”, „*Brandpunten van de internationale politiek*”, „*Geschiedenis en ontwikkeling van de jazz*”.

U kunt er ook de tien wetenschappelijke top-prestaties in de jaren 1950-1960 in vermeld vinden, verder vele gegevens over de eerste mensen in de ruimte, een lijst met de Nederlandse jeugdherbergen, afbeeldingen van watertorens in Nederland, de nieuwe autowegen naar het buitenland en de verbruiksgewoonten van het Europese gezin. Maar we staken deze opsomming. Koopt het boekje en blader er eens in. De minuten die u er voor uit dacht te trekken zullen uren worden.

J. K.

Hinduism, the world's oldest faith, door K. M. Sen. Een Pelican-boek. Prijs f 2,45.

Als er een wereldgodsdienst is die moeilijk valt te definiëren, dan is het wel het Hindoeïsme. De hoofdoorzaak hiervan is het feit dat deze godsdienst zó veel verschillende stromingen omvat, dat er nauwelijks van het Hindoeïsme kan worden gesproken.

Als hun voornaamste heilige boeken beschouwen de inwoners van India: de *Veda's* en de *Opanisjaden*. De eerste handelen over de goden Brahma, Visjnoe en Sjiva, en bevatten een diepzinnige scheppingshymne.

Van de zes wijsgerige stelsels van de Hindoes, heeft de *Yoga* zowel oost als west sterk beïnvloed, terwijl de *Advaita Vedānta* o.a. onze filosoof-dichter Dèr Mouw heeft geïnspireerd tot zijn bundels poëzie *Brahman I en II*.

Verder moeten we noemen de twee grote open van India, het *Mahābhārata*, dat de sublieme, ook in het Nederlands vertaalde, *Bhagavad Gītā* bevat, en het *Rāmāyana*. Deze werken zijn gebaseerd op de leer van de incarnatie van de godheid in menselijke vorm.

Onder de recente vertegenwoordigers van het Hindoeïsme noemen we Rabindranath Tagore, Ramakrisjna, Ramana Maharshi, Sjri Aurobindo Ghose en Mahatma Gandhi. Enkele van hun werken zijn ook in het Nederlands vertaald.

Bovengenoemd boekje van K. M. Sen, die een Hindoe van grote geleerdheid was en die in maart 1960 overleed, zouden we warm willen aanbevelen als een van de beste bronnen die kan worden geraadpleegd door ieder die zich een algemeen, maar toch een zó volledig mogelijk beeld van deze oudste godsdienst ter wereld zou willen vormen.

J. H. M.

De auto in grootvaders tijd, door J. Joppe. Een Pictura-boek. Uitgeverij Het Spectrum. Prijs f 2,25.

Boeken op het gebied van de historie van de automobiel zijn in ons land niet dik gezaaid, hoewel er een toenemende belangstelling voor dit onderwerp valt waar te nemen. Wij menen dan ook, dat de Uitgeverij Het Spectrum een goede greep heeft gedaan met de uitgave van het boekje van Jaap Joppe „*De auto in grootvaders tijd*”.

Het boekje geeft geen chronologische opsomming van de geschiedenis van de auto, doch omvat een aantal losse hoofdstukken, waarin tal van anekdotes en wetenswaardigheden zijn samengevat tot een prettig leesbaar geheel. De tientallen afbeeldingen echter, helaas niet alle even fraai afgedrukt, vormen het sterkste punt van dit boekje, dat elke automobilist zal willen bezitten. Het is goedkoop en dat maakt een ruime verspreiding mogelijk.

„Langs en op het water”, door Maarten Ouweland. Uitgeverij A. Roelofs van Goor, Amersfoort. Prijs f 8,75.

Met het oog op de steeds algemener wordende vrije zaterdag heeft Maarten Ouweland, bekend watersportjournalist, een gids voor land- en wattertoeristen samengesteld, met behulp waarvan de stadsmoede mens de rust en stilte bij en op het water kan vinden.

Hij beperkt zich in zijn boek niet tot eigen land, maar neemt de lezer ook mee over de rivieren en beken in West-Duitsland en België, o.a. in de Ardennen. Ook vertelt hij over de mogelijkheden die deze voor water-, fiets-, wandel-, motor- of autotochten bieden.

Praktische gegevens betreffende kamperen aan het water, vaarroutes, al of niet bevaarbaarheid van waterwegen voor verschillende soorten vaartuigen, en soortgelijke punten zijn niet vergeten.

Al met al een boek dat de water- en watersportliefhebber van veel nut kan zijn, al is het formaat en de uitgave van het boek — en dit is dan ook het enige nadeel — niet zodanig, dat het gemakkelijk kan worden meegenomen op de tochten die het beschrijft.

B. M.



Friesland, ideaal gebied voor de watertoerist.

Foto uit „Langs en op het water”

Het ontstaan van de beschaving in het Nabije Oosten, door Dr. H. Frankfort. Een Aula-boek. Prijs f 1,90.

De in 1897 te Amsterdam geboren schrijver legde als directeur voor de opgravingen van het Egyptisch Oudheidkundig Genootschap de verwoeste stad van farao Echnaton te Tell-el-Amarna en de dodenstad Abydos bloot. Verder was hij o.a. research-professor in Chicago en hoogleraar aan de Universiteit van Londen. Hij stierf in 1954. De schrijver toont in dit boek aan dat we alleen in Egypte en Mesopotamië zeker kunnen zijn dat de overgang van primitieve naar geciviliseerde omstandigheden spontaan verliep, en niet werd veroorzaakt door contact met verder voortgeschreden vreemde cultuurdragers.

Dit oorspronkelijk in het Engels verschenen standaardwerk is van groot belang om een goed begrip te krijgen van het ontstaan en de groei van de westerse beschaving.

Het is boeiend geschreven en fraai geïllustreerd. Wij zouden het ieder belangstellende dan ook met warmte willen aanbevelen.

M. L.

Musical instruments through the ages, onder redactie van Anthony Baines. Een Pelican-boek. Prijs f 5,95.

In 1947 werd te Londen de Galpin Society opgericht door een aantal personen die zich ten doel hadden gesteld oude vormen van muziekinstrumenten te bestuderen en nieuw leven in te blazen. Deze arbeid betrof niet alleen instrumenten die na de achttiende eeuw in onbruik waren geraakt, maar ook oude vormen van instrumenten die thans nog worden gebruikt.

Het genootschap heeft een van zijn leden, Anthony Baines, verzocht een boek samen te stellen over de geschiedenis van de muziekinstrumenten. Baines heeft hierbij de medewerking verkregen van vijftien medeleden, ieder een expert op het gebied van een bepaald instrument. Het werk behandelt zoals te verwachten is, de toets-, snaar-, blaas- en slaginstrumenten, maar wijdt ook een van de veertien hoofdstukken aan primitieve in-

strumenten als de lieren, de ratel en velerlei soorten fluiten. Interessant is ook het hoofdstuk waarin de samensteller nagaat welke instrumenten bij de verschillende vormen van volksmuziek werden en worden bespeeld.

Vele tekeningen in de tekst en 32 pagina's foto's bieden de nodige illustratie van het beschrevene. Een uitvoerige lijst van gebruikte vaktermen en een uitgebreide literatuuroppgave completeren dit gedegen, bijzonder goed geschreven boek. Door zijn uitstekende index kan het ook als naslagwerk worden gebruikt.

K. J.

Jazz, door André Francis. Nederlandse vertaling van H. O. Helling. Bewerkt door Bob Leenart. Een Pictura-pocket-boek. Uitgeverij Het Spectrum, Utrecht. Prijs f 2,25.

Het voorwoord van het boekje „Jazz” begint met te constateren dat herhaaldelijk de vraag wordt gesteld „Wat is jazz?”, waarop maar weinigen het antwoord weten. Of de auteur, André Francis het zelf weet moet worden betwijfeld. In elk geval doet hij geen poging om de vraag te beantwoorden. De gids stelt zich, ook alweer volgens het voorwoord, onder meer ten doel de jazzliefhebbers een duidelijk algemeen overzicht te geven van de esthetiek, de geschiedenis en de techniek van de jazz en hen wegwijst te maken in de niet te stuiten ontwikkelingsgang. Een ambitieuze taak, die helaas niet volbracht wordt. Wel veel hoogdravende woorden maar weinig wol. Als we ons door dit alles niet laten afschrikken, dan blijkt het boekje toch wel een grote hoeveelheid informatie te geven over de geschiedenis van de jazz. In een achttal hoofdstukken, verdeeld over 170 bladzijden, gaat Francis de ontwikkeling na van deze muziek die tegenwoordig — in tegenstelling tot vroeger — vrij algemeen geaccepteerd wordt. Vaak wordt verwezen naar de grammofoonplaat. Het is een verdienste van de bewerker dat hij erbij vermeldt welke platen in Nederland zijn uitgebracht. Achterin is een lexicon van jazztermen opgenomen die goede diensten kan bewijzen. De talrijke illustraties zijn goed gekozen en het boekje is goed verzorgd, ondanks de drukfouten die erin voorkomen.

K. J.

See it and say it in Spanish — See it and say it in Italian — Signet-boeken. Prijs f 3,—.

Een vreemde taal is als een berglandschap. Om het goed te leren kennen, kun je niet volstaan met er overheen te vliegen. Neen, je moet er te voet intrekken, vermoenissen en ontberingen doorstaan. Eerst dan ken je het landschap en dan pas waardeer je er de schoonheid van.

En toch komen er steeds maar weer boekjes in de handel met nieuwe methoden om een vreemde taal op heel eenvoudige manier te leren. Maar dat kan eenvoudig niet. Een taal is nu eenmaal een ingewikkeld samenstel dat niet in alleen maar eenvoudige factoren te ontleden is. Immers, wat biedt elke taal: talrijke regels met nog meer uitzonderingen; idiomatische eigenaardigheden die heel vaak niet parallel lopen met de analoge afwijkingen in de eigen taal; andere zinsstructuur; verrassende verbuigingen en vervoegingen; enz. enz.

Wanneer men een vreemde taal goed wil leren, kost dat veel tijd, begrip en ook belangstelling en liefde voor die taal. Aan één eenvoudig boekje heeft men niets, hoe ingenieus van eenvoud de daarin toegepaste methode ook mag zijn. Iets heel anders is het, wanneer men met vakantie gaat naar een land waarvan men de taal niet wil leren, maar waar men zich wel enigszins wil kunnen behelpen. Dan is zo'n eenvoudig boekje van veel nut, zeker als het ook nog voor dit doel geschreven werd. Men leert er een aantal zinnestjes uit waarmee men zich op reis, in het hotel, en in de winkels kan redden.

De beide hierboven aangekondigde boekjes streven beide doeleinden na. Ze bieden een — overigens heel aardige — methode met heel veel plaatjes en o zo eenvoudige oefeningen. Als U daarmee Spaans of Italiaans wilt leren komt U natuurlijk bedrogen uit. Maar de boekjes zijn ook bedoeld als „taalgidsen” voor hen die met vakantie naar Spanje of Italië gaan. En als zodanig voldoen ze uitstekend. Ze bieden iets meer grammatica en zijn wat „gezelliger” dan de bekende standaardwerkjes op dit gebied. Een woordenlijst voor reizigers vergemakkelijkt het gebruik.

Dat de basistaal van deze boekjes Engels is, zal voor de meesten van ons geen bezwaar zijn; want vanzelfsprekend zijn ook de Engelse zinnestjes zeer eenvoudig!

J. K.

PEVSNERIANA

In de geschiedenis van de architectuur neemt Nikolaus Pevsner een aparte plaats in. Voor hij uit Duitsland werd verdreven, was professor Pevsner hoogleraar in de kunstgeschiedenis aan de universiteit van Göttingen, tegenwoordig aan die van Londen.

Bij het grote publiek heeft hij vooral bekendheid verworven door zijn boeiende architectonische beschrijvingen van de Engelse counties.

Graafschap voor graafschap beschrijft hij in de Penguin-reeks: **The Buildings of England**, waarvan onlangs weer twee delen zijn verschenen. **Buckinghamshire** (prijs f 7,05) beschrijft een van die typische Engelse counties, met oude dorpen en stadjes, kastelen en kerken.

Suffolk (prijs f 8,35) behandelt het aan de Engelse Oostkust gelegen, typisch agrarische gebied met de prachtige Manors, boerderijen en vele oude monumenten op het gebied van de bouwkunst.

Beide boeken hebben een middenkatern van 64 pagina's met foto's. Van geheel andere aard is het vorig jaar verschenen boek **Pioneers of Modern Design** (prijs f 3,50), een — wat groter dan normaal — Pelican Book dat een beknopte maar zeer leesbare inleiding is tot de moderne kustvormen voor zover het de toegepaste kunsten betreft.

De periode die Pevsner bespreekt begint omstreeks de helft van de vorige eeuw en gaat tot aan de helft van deze eeuw, maar soms grijpt de auteur al wat eerder terug om een ontwikkeling duidelijk te maken.

Honderdvijftig illustraties en een uitvoerige index zijn aan deze derde uitgave (eerste in de Pelican-editie) toegevoegd.

G.

Maak uw woning 2x zo gezellig, door Rein Kuin. Een Antilope-pocket. Uitgeverij Het Wereldvenster, Baarn. Prijs f 1,75.

Na zijn eerste boekje over woninginrichting en alles wat daarmee te maken heeft, waagde Rein Kuin zich aan een tweede pocket over dit onderwerp, die waarschijnlijk met hetzelfde enthousiasme zal worden ontvangen.

Hij geeft geen uitgebreide verhandelingen over verantwoorde binnenhuisarchitectuur, maar praktische raadgevingen, hinton in de goede richting, die navolging verdienen en waardoor het wonen inderdaad tweemaal zo gezellig kan worden. De schrijver pleit vooral voor een woonruimte waarin geleefd kan worden, geeft tips om kleine onvolkomenheden, die mateloos kunnen irriteren, te vermijden, praat over de voor- en nadelen van het „Doe het zelf”.

Hij neemt moeilijke dingen als het leggen van vloerbedekking, behangen, het maken van gordijnen en het zelf-schilderen bij de kop, geeft standaardmaten, kooptips, namen van goede producten en de standaardprijzen van inderdaad goede artikelen.

Geen handleiding wil Kuin geven, slechts een aantal gezellige, doelmatige en vooral ook deskundige tips, die dit boekje niet alleen de prijs, maar zeker ook het kopen waard maken.

B. M.

Het rode paviljoen — Robert van Gulik. N.V. Uitgeverij W. van Hoeve, 's-Gravenhage. Prijs f 4,90.

Robert van Gulik, achter welke schrijversnaam een bekend diplomaat schuilt, is een profet die in eigen land niet, of althans weinig, geëerd wordt. In Aziatische landen en ook in Engeland heeft hij veel succes met zijn „Rechter Tie-mysteries”, detective-verhalen op oud-Chinese leest geschoeid, met humor en veel kennis van het vroegere Chinese leven geschreven, met bijzonder knappe intriges, en door de schrijver in Chinese stijl geïllustreerd. De Nederlandse bewerkingen van deze verhalen — door Robert van Gulik zelf verzorgd — hebben tot dusverre echter nog niet de belangstelling getrokken die ze verdienen.

„Het rode paviljoen” is het eerste boek van een nieuwe serie Rechter Tie-romans. De vermaarde detective van het oude China komt op doorreis op het Paradijsseiland, een vermaakcentrum waar gokspelen, drank-orgieën en prostitutie hoogtij vieren.

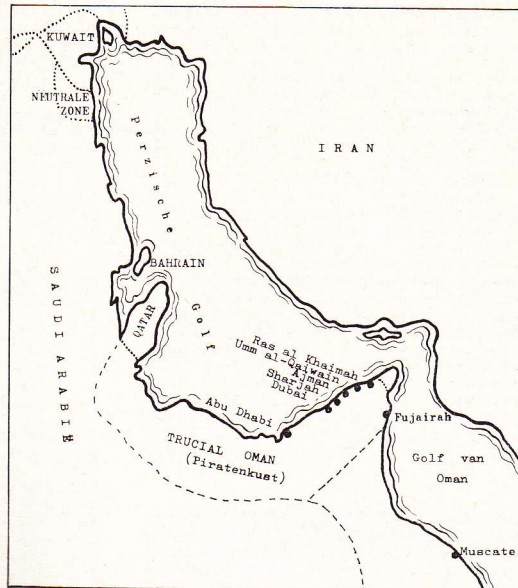
Tegen zijn zin in wordt hij hier verwikkeld in een drievoudige moordzaak, waarin een beroemde courtesane een belangrijke rol speelt. Met behulp van zijn helper Ma Joeng, slaagt Rechter Tie er na veel boeiend beschreven ontwikkelingen in, alle draden van het mysterie te ontwarren. Een boek dat veel gemeen heeft met de normale detective-roman, maar dat door zijn speciale decor en door de grote eruditie van de schrijver toch ook weer geheel anders is. Anders en verfrissend.

J. K.

De grootste palmboom

Behalve het sjeikdom Kuwait, dat 80 miljoen ton aardolie per jaar produceert, zijn de negen andere kleine vorstendommen langs de Arabische kust van de Perzische Golf tamelijk onbekend. Een uitzondering moet wellicht worden gemaakt voor Bahrain en Qatar, want ook die kwamen binnen de gezichtskring van de westerse wereld zodra daar olie werd gewonnen en geraffineerd. Eerstgenoemd vorstendom herbergt zelfs de eerste boring die aan de westelijke zijde van de Perzische Golf werd geslagen. Thans produceert Bahrain ongeveer 2¼ miljoen ton per jaar en is daarnaast een belangrijk verwerkingscentrum van Arabische olie geworden. Qatar, wat oppervlakte betreft groter dan Bahrain, produceert 8 miljoen ton olie per jaar en in de wateren rondom het schiereiland voert de Shell Company of Qatar Ltd. boorwerkzaamheden uit met in Nederland vervaardigde installaties.

Ten zuiden van Qatar telt men nog een zevental vorstendommen, die samen Trucial Oman vormen, of zoals het vroeger heette, de Piratenkust. Die naam was destijds wel goed gekozen, want al die kleine rijkjes bestonden hoofd-



zakelijk van slavenhandel en zeeroof. Dat gold voor die andere aanvankelijk ook, maar Kuwait, Bahrain en Qatar waren door de olie welvarende staatjes geworden en hun inwoners, respectievelijk 180.000 Kuwaiti's, 140.000 Bahraini's en 50.000 Qatari's, hadden zich al lang aan een goed en vreedzaam leven gewend.

Iets anders is het gegaan met Trucial Oman, een samenstel in los verband tussen de sjeikdommen Abu Dhabi, Dubai, Sharjah, Ajman; Umm Al-Qaiwain, Ras Al-Khaimah en Fujairah. Een federatie in politieke zin vormen ze niet; het onderlinge verband tussen de samen ongeveer 90.000 zielen tellende rijkjes is alleen te vinden in het verdrag dat in 1853 met het Britse Rijk gesloten werd, het Perpetual Maritime Truce. Dit verdrag maakte een einde aan de piraterij, doch had op de interne gang van zaken geen invloed. Later, in 1892, sloot het Britse Rijk met de zeven sjeikdommen en ook met Bahrain een overeenkomst, waarbij hun territoriale onschendbaarheid tegenover derden werd gewaarborgd. De vorsten beloofden op hun beurt geen relaties met andere mogendheden aan te knopen. Een dergelijk contract werd in 1899 met Kuwait gesloten. Tot voor kort werden de postertijen, die aanvankelijk niet veel om het lijf hadden, door Engeland geadministreerd en daarbij werden Engelse zegels gebruikt, van een opdruk voorzien (1). De verhoogde welvaart in Kuwait, Bahrain en Qatar deed het verlangen ontstaan het postwezen zelf in handen te nemen en eigen zegels uit te geven. Ook de sjeiks van Trucial Oman wilden dat wel. Dubai had zelfs een eigen postkantoor en van hieruit zouden de andere staatjes ook van postzegels worden voorzien. De moeilijkheid was dat slechts één van de zeven in de oliewelvaart deelt, namelijk Abu Dhabi. Dubai heeft echter de mooiste haven en Sharjah

de vruchtbaarste oase, en zo heeft ieder wat om trots op te zijn, al wekt Abu Dhabi aller afgunst. Nee, eensgezind zijn de sjeiks van Trucial Oman niet en dat stelde de ontwerper van de nieuwe postzegels voor een moeilijke opgave.

Wat moest hij op de zegels afbeelden? Zijn collega's die de ontwerpen voor Kuwait (2), Bahrain (3) en Qatar (4) maakten hadden eenvoudig ieder de plaatselijke vorst afgebeeld, en verder onderwerpen die verband hielden met de oliewinning (5 en 6) en de gestegen welvaart (7).

Hij meende echter een oplossing gevonden te hebben: iets hadden zijn zeven opdrachtgevers toch wel gemeen, namelijk dadelpalmen! Hij ging ijlings aan het werk en ontwierp een zegelbeeld met zeven dadelpalmen, niet allemaal even groot natuurlijk, want zeven staatjes zijn óók niet helemaal gelijk (8). Maar daarmee had hij de kat in de gordijnen gejaagd, want ieder staatje wilde zich vereenzelvigen met de grootste palmboom. Die staat er voor ons, zeiden die uit Dubai, want wij hebben een postkantoor en een mooie haven. Maar wij hebben olie, wierpen de inwoners van Abu Dhabi daar tegen in, en zijn dus belangrijker. Maar wij bezitten de grootste oase met de mooiste palmbomen, hoorde men in Sharjah, en de anderen hadden ook hun redenen om zich de grootste palmboom op de postzegels toe te eigenen.

Zodat, om het verhaal niet te lang te maken, deze zegels aanvankelijk alleen in Dubai werden gebruikt, omdat men het over de symboliek niet eens kon worden. Gelukkig gold dat niet voor de hogere waarden, die alle een Arabisch schip tonen (9). De heer M. Goaman heeft deze ontwerpen en daarin een gelukkiger hand gehad dan M. C. Farrar-Bell, die de palmboomzegels voor zijn rekening nam.

W.

MUTATIES

CENTRAAL KANTOOR

In dienst getreden: mej. L. ten Velden, mej. E. W. Reek, Ir. A. de Waal, J. Boonstra, mej. C. C. de Jonge Vos, mej. D. Noord, mej. R. J. van der Pol, mej. M. M. van der Lecq, mej. A. G. Westerhuis, Miss W. E. Puffer.

Over van Groep binnen Nederland: mej. Th. Heeneman (ex Sh. Ned. Verk. Mij.).

Over van Groep buiten Nederland: Mr. H. L. J. Roelvink (ex Italië), Ir. H. Duns (ex Venezuela), Ir. Th. I. F. Gruppings (ex Libië), Ir. J. D. van Dalen (ex Duitsland), J. G. Whittington (ex Venezuela), R. S. Anderson (ex Venezuela), B. M. Ellis (ex Indonesië), J. W. Inkster (ex V.S.), R. A. J. Rosset (ex Algiers), R. Priddle (ex Engeland), Ir. A. H. Stomp (ex Venezuela), A. E. F. van Capelle (ex Curaçao), I. G. Lambert (ex Venezuela), W. V. Milroy (ex Br.-Borneo), H. J. Hoozeveld (ex Kuwait), P. A. A. Wevers (ex Iran), C. H. Hoogakker (ex Curaçao), Ir. B. E. Busking (ex V.S.).

Overgeplaatst naar Groep binnen Nederland: J. L. Smit naar K.S.L. Amsterdam, N. Overvoorde naar Sh. Ned. Verk. Mij., Y. Fok naar K.S.L. Amsterdam, Ir. J. C. Schönfeld, J. Markus en Ir. P. van Duursen allen naar Sh. Ned. Chem. Fabr., Dr. M. W. Kaufmann naar Sh. Ned. Raff. N.V., Drs. D. M. W. te Groen naar N.A.M. Oldenzaal.

Overgeplaatst naar Groep buiten Nederland: Ir. J. W. Klomp naar Argentinië, C. E. J. Mallock naar Columbië, Dr. C. J. Mulder naar Australië, P. G. Helder naar Singapore, S. A. Ballard naar V.S., Dr. F. E. Moser naar Deutsche Shell, T. L. Wielgosz naar Engeland, C. Monateri naar Italië, Ir. G. M. Baars naar Filippijnen, G. C. C. Burkill naar Kuwait, H. Stiel naar Kuwait, D. W. Gossage naar Kuwait, Ir. P. Staartjes naar V.S.

Uit militaire dienst: A. G. Poels, G. H. M. Thoen.

In militaire dienst: M. Vink.

Naar Training: Mr. Ir. B. G. Taverner (in dienst).

De dienst verlaten: mej. M. R. de Lange, mej. H. Vodegel, W. A. Hoekstra, mej. C. G. Pronk, mej. D. W. Gelauw, mej. J. A. van Dorp, mej. J. Kuiper, mej. E. C. Halman, mej. B. van der Linden, J. F. van Eekelen, mej. M. W. Bakkers, F. de Gast, H. P. Sombroek, B. K. Scheffer, mej. C. C. W. Dreckmeier, mej. N. C. de Raadt, H. Schut, mej. L. E. van der Valk, mej. N. D. van der Houten, Ir. P. S. Weltevreden.

Met pensioen: L. J. J. Groeneveld, E. J. Minkman, Jhr. I. F. Burmania van Humalda van Eysinga, J. Silver, C. A. W. Trupp, R. A. J. Post, J. F. W. Schansman, Dr. K. H. Dünnner.

Overleden: G. P. J. Bresser.

Diversen: A. H. L. Osserman (ged. IPC Londen), mevr. A. de Booy-van den Brink (in tijd. dienst), J. van Slooten (ged. Engeland), mevr. F. E. v. d. Wal-van Weeren (in tijd. dienst), J. W. Helleendoorn (ged. K.S.P.L.D.), E. G. C. M. Brouwer (ged. K.S.P.L.D.), mevr. M. M. M. Schuurman-de Zoete (in tijd. dienst), mevr. M. C. Aerts-Cloosterman (in tijd. dienst), mevr. C. D. Lagendijk-v. d. Kamp (in tijd. dienst), mevr. Y. T. M. Poos-van Selst (in tijd. dienst).

AUSTRALIË. Vertrokken: Dr. C. J. Mulder.

BRITS-BORNEO. Aangekomen: J. van Kesteren, A. B. Herfst.

De dienst verlaten: B. P. Lacroix.

Vertrokken: P. Schoe, G. van der Wilk, K. W. Bretveld.

GABON. Vertrokken: W. L. Verbeek.

IRAN. Aangekomen: D. A. de Reus, mej. J. L. E. Henstra, W. Swanenburg, J. J. A. F. Vermeulen.

Met pensioen: C. F. Spangenberg.

Vertrokken: G. J. A. Beltman, P. H. van der Brug, F. Huizing, J. W. A. Schwartz.

JAPAN. Aangekomen: Jkvr. J. J. Strick van Linschoten.

KUWEIT. Aangekomen: H. J. Hoogveen.

Vertrokken: J. M. van Delden, N. P. C. S. van Duijnbooden, D. W. Gossage, H. Stiel.

LIBIË. Aangekomen: J. J. Kuipers, C. E. E. Kuntze, W. Feyth.

NIGERIA. Aangekomen: H. Baxmeier, J. A. Boymans, H. Pereboom, O. van Snippenburg, G. Tzitron, J. van der Wal, L. de Vries.

Met pensioen: J. P. G. Sloos, L. de Vries.

Vertrokken: E. Altink, J. Burgerhout, J. F. D. van Joolen, Dr. J. E. Scanlon, S. de Vries, C. Zonneveld.

OMAN. Aangekomen: G. van der Vis.

Vertrokken: C. E. Periam.

OOST-AFRIKA. De dienst verlaten: R. M. Thole.

PAKISTAN. Aangekomen: W. Brinkhuis, J. W. J. de Roos, A. C. M. Siebelink.

De dienst verlaten: J. J. Stroosnijder.

Vertrokken: P. J. Willig.

PHILIPPIJNEN. Aangekomen: J. F. Verheul.

Vertrokken: Ir. G. Baars.

QATAR. Aangekomen: J. Kwaak, A. J. Schoon.

SINGAPORE. Aangekomen: G. den Bakker.

De dienst verlaten: H. W. Paap.

Vertrokken: A. Louer, W. van de Graaf, G. D. van de Kraats, Ir. E. A. Mesritz, P. G. Helder.

TURKIJE. Vertrokken: D. Staeger.

VIET-NAM. Aangekomen: mej. R. I. Voûte.

Vertrokken: J. M. Monné.

VENEZUELA

Met verlof: J. Ackermann, M. F. Bergsma, H. G. Bosma, H. H. Bröcker, E. P. M. Chevalier, Ir. H. K. A. Eussen, L. T. Giuliani, R. A. Grisnigt, Y. D. Groot, A. J. den Hond, O. R. M. Baron van Hövell tot Westerflier, A. C. Hupje, W. Kort, H. A. Kruijtbosch, F. A. Puyman, W. F. Rietbroek, D. G. J. Smit, T. Werkhoven.

Teruggekeerd na verlof: C. Vuurmans.

TRINIDAD: Met verlof: J. T. M. Holstegge.

Teruggekeerd na verlof: G. W. Haanschoten.

BOLIVIË. Met verlof: Dr. M. E. Millioud, Drs. W. F. H. Pilaar, W. F. Steenken.

VERENIGDE STATEN. Teruggekeerd van tijdelijke tewerkstelling: Ir. B. E. Busking, Drs. H. J. van der Plas.

DENEMARKEN. Uitgezonden: J. van Slooten.

Met verlof: J. Borsboom.

CURAÇAO

Met verlof: P. Avis, J. Bruggink, C. Th. Geurts, H. J. Groenendaal, H. Harting, C. v. d. Heul, W. in 't Hout, W. J. Klootwijk, J. H. Koert, P. W. van Loenen, E. Meyer, Dr. J. H. Pameyer, C. Pieper, W. F. van Rhoon, A. L. v. Schelven, H. Spoelstra, A. Stroeven, J. B. G. Verdoes, Dr. E. V. Vogt, K. v. d. Wal, A. C. Wies.

Teruggekeerd na verlof: H. C. Bieker, A. Bloemink, D. Bijloo, G. L. F. Cloos, C. v. d. Gaag, Ir. J. Groenhof, J. A. Heyting, M. J. de Jong, H. Koudstaal, J. Kraayeveld, G. G. A. Lips, W. Moulijn, H. Pluymer, C. G. Ratelband, W. H. Smit, C. Versnel, A. Westerveld.

Met pensioen: J. W. Eerhart, J. Kapaan, H. C. Kooy, H. J. C. Massink.

ARGENTINIË. Uitgezonden: Ir. J. W. Klomp.

Met verlof: J. H. Romijn.

Teruggekeerd na verlof: Dr. J. P. H. Kaasschieter, E. J. Dijkstra.

KONINKLIJKE/SHELL-LABORATORIUM AMSTERDAM

In dienst getreden: Ir. P. C. Aben, Ir. A. A. B. Kleis, Drs. J. H. H. G. van Willigen, L. F. Klein Horsman en J. L. Smit overgekomen van Centraal Kantoor, J. A. Huizinga, mej. M. M. Bakker, mej. G. L. M. Carmejoole, K. van der Wal overgekomen van Shell Curaçao N.V.

De dienst verlaten: mej. G. L. Klaver overgegaan naar de B.I.P.M. (afd. STMSC), F. A. H. Tempelaars, W. Meijer, C. Ballintijn, G. J. de Ruiter, Ir. J. van Elk overgegaan naar K.S.P.L.D., Dr. Th. R. Rix, J. de Beer, mej. K. de Jonge, mej. T. G. Driessens, F. Kromkamp, mej. I. Brielsman, G. Kuhlman, mej. C. Overbeeke, mej. I. Algera, mej. J. C. Lissenberg, C. J. Mak, mej. A. M. J. Roozmond, mevr. K. M. Bijleveld-Brandsma, G. J. Kuypers.

Met pensioen: K. Sitsler, J. G. Das, J. M. Hörchner, J. G. van Rooijen.

KONINKLIJKE/SHELL PLASTICS LABORATORIUM

In dienst getreden: R. A. Lapierre (ex C.S.V.), mej. C. Lispet, Th. J. Kruijst, T. C. Wassenburg (ex mil. dienst).

De dienst verlaten: A. L. v. d. Broeke, S. Galvan naar Shell Italiana, G. O. Thomas naar S.I.C.C., H. F. de Vries.

SHELL NEDERLAND RAFFINADERIJ N.V.

In dienst getreden: mej. M. Sliker, mej. M. H. Helbers, J. Krak, J. Ploeg, A. Borsboom, A. van Oers, H. J. Flohr, O. Samethini, F. Timmerman, C. v. d. Bent, J. Prins, T. Bubberman, J. B. Kleijn, S. Mioch, W. A. Visscher, J. Wijnen Riems, W. J. G. Mervel, M. L. A. Moerland, B. v. d. Wal, A. A. v. d. Cingel, O. A. Urselita.

De dienst verlaten: mej. J. A. Willemsen, A. Harte, mej. W. P. E. de Rooy, mej. S. G. Bruring, W. Oldenhof, C. J. van Gogh, G. Achterberg, S. H. Buikstra, L. J. Dekker, P. Dillewaard, S. v. d. Zee, S. Spaans, D. Langejan, W. Th. van Zijl, mej. W. S. Kruize, H. M. Roeting, W. E. Tessers, J. Laan, F. P. v. d. Klauw, J. Conricode, J. Bellinga, C. K. A. Bonninga, J. Roukema, N. H. Homma, A. Blaauw, H. W. Hooyenga, J. Krouwel, H. J. Peters.

Met pensioen: P. A. J. van Lier, D. L. Schaap, J. Roos.

Naar militaire dienst: W. Remis, J. Vrijenhoek, J. H. Sonneveld.

Terug militaire dienst: G. J. Tol, B. J. Vol, L. Bouman, M. Bokhorst, L. J. v. d. Reiden, J. v. d. Poel, J. W. P. Bedeker, L. J. Vleeskens, G. H. Smith.

Tewerkgesteld: P. Burger (ex K.S.L.A.), J. L. Pascoe (ex B.I.M.), R. E. High (ex B.I.C.M.), D. H. Brook (ex B.I.C.M.).

Elders tewerkgesteld: L. J. Baalman (overpl. B.I.P.M.).

SHELL NEDERLAND VERKOOP-MAATSCHAPPIJ N.V.

Gepensioneerd: mej. O. M. Kurtz (HK), P. Goinga (HK), L. Dozeman (distr. Utrecht), M. A. v. Oosterbosch (bijk. Tilburg) (non-actief), L. Klem (sub-depot Middelharnis).

Overgegaan naar: K.S.L.E.&P. Rijswijk: mej. K. v. Kordelaar (HK), B.I.P.M. N.V. Den Haag: mej. T. Heeneman (HK).

De dienst verlaten: mej. A. P. v. Stolz (HK), mej. L. I. Gross (HK), mej. G. M. Dreijer (HK), mej. C. Parlevliet (HK), G. Dittmer (HK), mej. J. de Jong (HK), mej. P. v. d. Toorn (HK), mej. A. M. Herweijer, D. A. J. de Jager, C. Heilbron, A. C. Aldus, C. Star en A. M. de Jong allen Transportcentrum, mej. M. T. G. W. Trijbels (bijk. Amsterdam), R. E. Smits (distr. Arnhem), mej. Th. M. Janssen (bijk. Den Haag), mej. A. A. M. Dijkhuizen (bijk. Groningen), mej. W. Mulder (bijk. Leuwarden), J. Slort (R'dam-s.s. Hofplein), G. Tebbenhof (Arnhem-s.s. Kronenburg), H. Maatman (R'dam-s.s. Hofplein).

Overgekomen van: B.I.P.M. N.V. Den Haag: N. Overvoorde (sub dep. Hilversum), Shell Tankers N.V. R'dam: mej. A. J. Vijverberg (Transportcentrum).

In dienst getreden: H. v. Essen (HK), J. A. M. Visser (Centrale Werkplaats), M. v. d. Lindeloof, R. Messemaker, A. de Ridder en P. Pleyzier, allen Transportcentrum, mej. T. Rogier (bijk. Amsterdam), mej. E. G. Kok (bijk. Amsterdam), H. M. M. Vlasveld (bijk. Utrecht), H. J. Franssen (bijk. Zwolle), G. G. H. Terscheteg, H. Breijer en B. K. Roelofs (allen sub-depot Hilversum).

N.V. NEDERLANDSE AARDOLIE MAATSCHAPPIJ

In dienst getreden: Oldenzaal: mej. B. J. M. ter Beek, Schoonebeek: J. Westenbrink, K. Timmerman, West-Nederland: M. Cruttenden, D. R. C. Wilcox, G. Flinkert.

De dienst verlaten: Oldenzaal: mej. A. G. Th. Egbers, Schoonebeek: J. C. Heil, mej. T. Wiersma, A. Setz, West-Nederland: H. J. Wesseling, J. G. Mensing.

Met pensioen: Oldenzaal: Dr. Ir. H. A. Stheeman, J. Glerum.

Naar Parijs: Oldenzaal: Ir. A. N. Dorsman.

SHELL TANKERS N.V. WALPERSONEEL

Uit militaire dienst: H. Verbeek.

De dienst verlaten: mej. A. J. Vijverberg (overgeplaatst naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V.), mej. L. Possel, A. van der Ende (ged. B.I.P.M. Den Haag).

KONINKLIJKE/SHELL EXPLORATIE EN PRODUKTIE LABORATORIUM

In dienst getreden: mej. N. G. Cortis, mej. K. van Kordelaar.

De dienst verlaten: Drs. J. F. Noorthoorn v. d. Kruyff, mevr. W. S. van Dulm-Polderman.

Overgeplaatst: J. M. v. d. Klaauw naar lab. Amsterdam.



AAN BOORD VAN HET VLAGGESCHIP

Het nieuwe vlaggeschip van Shell Tankers N.V. is de ca. 49.000 ton metende „Ondina”, die een half jaar geleden in de vaart kwam. De „Ondina” is een schip dat zich op verschillende gebieden van andere Shell-tankers onderscheidt. Aan haar naam zijn roemruchte herinneringen verbonden; bij de bouw werd voor het eerst een op Shell-„EPIKOTE”-hars gebaseerde conserveringsmethode voor scheepsstaal toegepast en verder was de „Ondina” het grootste tankschip dat ooit bij de Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V. van stapel liep. Een Shell-fotograaf maakte op dit tankschip een reis naar het Midden-Oosten mee. Elders in dit nummer is een collectie uit zijn foto's gereproduceerd. Ook de twee kleurenopnamen die deze omslag sieren, werden gemaakt aan boord van „ons” vlaggeschip.