

van voor de vloot

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

Administratie: Mej. S. P. Looij

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



M.S. „ENA” LANGSZIJ Hr. Ms. KRUISER „DE RUYTER”

In januari jl. werd ons m.s. „Ena” voor omstreeks 1 jaar verhuurd aan de Koninklijke Marine te Den Helder, waar het thans als bunkerschip dienst doet.



KAPITEIN A. B. SCHINKEL †

Op 11 maart jl. bereikte ons het droeve bericht dat kapt. A. B. Schinkel op 53-jarige leeftijd, nauwelijks anderhalf jaar na zijn pensionering, was overleden.

Dit bericht zal ongetwijfeld velen diep hebben getroffen, want kapt. Schinkel was iemand die in brede kring werd gerespecteerd en bemind, mede door zijn volmaakte integriteit en onverzettelijke plichtsbetrachting.

Bij het verrichten van zijn dikwijls moeilijke taak als chef van de afdeling vlootpersoneel van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, welke functie hij van 1 januari 1949 tot zijn pensionering op 1 oktober 1958 vervulde, vroeg hij nimmer wat anderen voor hem, maar steeds wat hij voor anderen kon doen.

Hij was ook een man die bij de toepassing van de vele gecompliceerde voorschriften en reglementen altijd de mensen bleef zien en hen op zijn onopvallende wijze met raad en daad behulpzaam was.

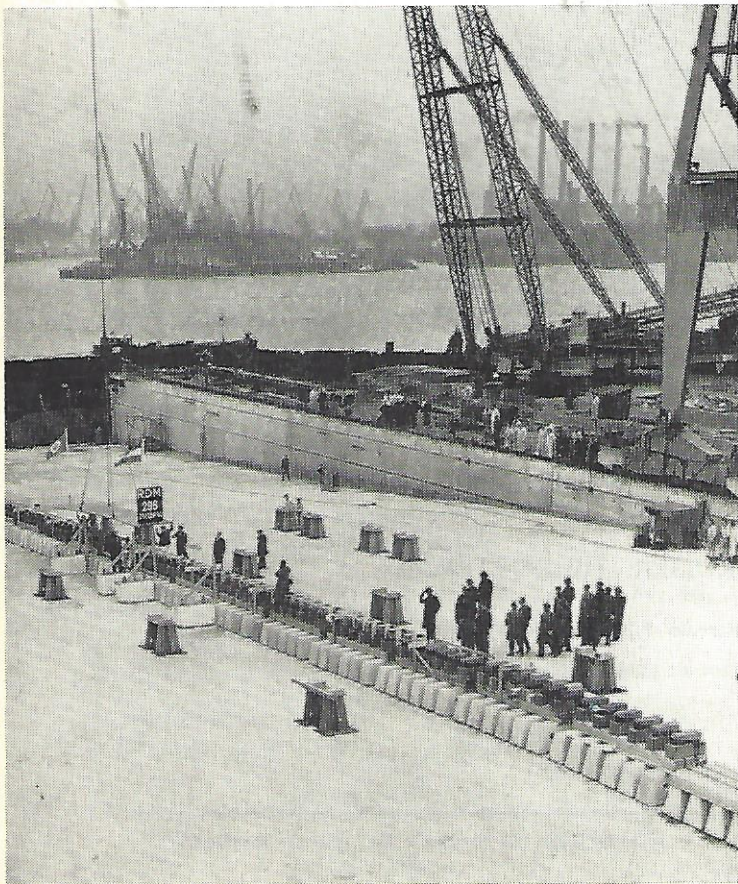
Onze gedachten gaan uit naar de echtgenote en verdere nabestaanden van kapt. Schinkel: moge de deelneming en het medeleven die allerwegen naar hun uitgaan, hen helpen dit smartelijk verlies te dragen.

In de aula van het crematorium te Velsen werd namens de Maatschappij het woord gevoerd door de heer L. F. van den Belt.

Kapt. Schinkel werd op 20 november 1906 geboren en trad op 12 december 1927 in dienst als derde stuurman.

Na de daaropvolgende rangen doorlopen te hebben, werd hij op 1 januari 1947 bevorderd tot gezagvoerder.

Per 1 januari 1949 volgde zijn aanstelling in een permanente walfunctie bij N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, als chef van de afdeling vlootpersoneel. Met ingang van 1 oktober 1958 werd hij gepensioneerd.



Kiellegging s.t.s. „Ondina”

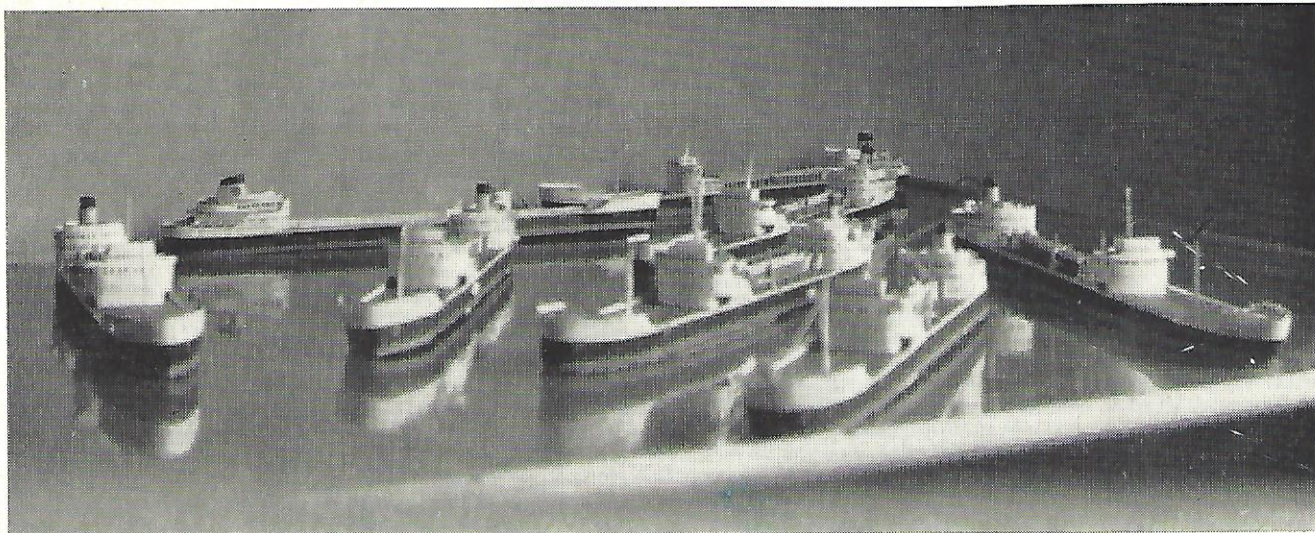
Op maandagmorgen 29 februari jl. werd op de werf van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam de kiel gelegd voor het s.t.s. „Ondina”.

De tewaterlating van dit tankschip, dat een draagvermogen zal hebben van ca. 48.000 ton, zal op 15 december 1960 plaats vinden.

Onvoorziene omstandigheden voorbehouden, zal H.K.H. Prinses Irene de doopplechtigheid en de tewaterlating verrichten.

De kiel van de „Ondina” werd gelegd op een nog in aanbouw zijnde helling van de R.D.M. Deze zal, met een breedte van meer dan 50 meter en een (voorlopige) lengte van meer dan 300 meter, tot de grootste hellingen ter wereld behoren.

De verdere bouw van de helling zal in een dusdanig tempo geschieden, dat de bouw van de „Ondina” ongestoord kan verlopen.



Een achttal Shell-tankschepen in een denkbeeldige haven geconcentreerd. (Modellen vervaardigd door leerlingen van de St. Martinus L.O.M.-school te Rotterdam).

(TANK)SCHEPEN ZIJN GOEDE LEERMEESTERS

Goed vijftig jaar geleden hebben twee Shell-tankschepen dienst gedaan bij een experiment op het gebied van onderwijs. De beide eerstelingen waren de eerste „Acavus” en de „Sepia”. Zij zijn door vele andere schepen gevolgd, want het experiment groeide uit tot iets, dat op een wereldomspannende organisatie is gaan lijken. In Engeland, Nederland, Noorwegen, Denemarken en de Verenigde Staten, maar ook in de landen die behoren tot het Britse Gemenebest zijn thans honderden scholen aangesloten bij organisaties die schepen adopteren ten behoeve van het onderwijs.

Een kwarteeuw geleden ongeveer voer de Shelltanker „Sepia” uit met een lading olie. De lading olie had men ergens nodig en, zoals dat altijd gaat, het tankschip zorgde voor het transport. Maar toch was deze reis anders dan andere. Want ditmaal hielden niet alleen degenen die op de een of andere manier ambtshalve bij het schip waren betrokken haar route en aanloophavens nauwkeurig in de peiling. Er waren ook anderen, die met het Londense hoofdkantoor meer dan oppervlakkige belangstelling voor het schip hadden. Want de „Sepia” was „gemeenschappelijk eigendom” geworden: de tanker was geadopteerd.

Earl of Harrowby

Een Britse „peer”, de Earl of Harrowby, komt de eer toe op de gedachte gekomen te zijn schepen in te schakelen bij het onderwijs. Hij was betrokken bij de Londense scholen en had een bijzondere belangstelling voor de ontwikkeling van nieuwe onderwijsmethoden. Naar zijn mening moest het doenlijk zijn de leerlingen sterker met de leerstof te boeien dan met behulp van alleen maar het leerboekje mogelijk was. En hij veronderstelde, dat men dat zou kunnen realiseren door de lessen niet alleen levendig, maar ook levend te maken en er in feite alle mogelijke dingen bij te betrekken, waarop de leerstof zou slaan. Voor ons is die gedachte niet nieuw. Maar wij leven dan ook in 1960. In 1934 waren de „levende hoekjes” en de toepasselijk uitgeruste en ingerichte vaklokalen nog allerminst gemeengoed.

Harrowby dacht aan de zee, hij zou geen Brit zijn als hij dat niet deed. Het maritiem verleden van het Britse eiland had ook op hem zijn invloed doen gelden. Het maritieme heden deed hem bewust worden van het feit, dat de koopvaardij de band was die het Britse eiland verbond met de rest van de wereld. En hij vroeg zich af of de Britse koopvaarders ook de kinderen niet konden verbinden met het buitenland. Leerlingen opgesloten in hun klaslokaal en landen verweg aan de andere kant van de zeven zeeën, de koopvaarder zou de schakel moeten zijn en de stoomfluit de lokstem van de verte.

Klein beginnen

Grote dingen worden klein begonnen. In 1934 stond een Londense reder toe, dat vier Londense scholen vier van zijn sche-

pen adopteerden. Spoedig daarna begon de regelmatige stroom van post tussen de scholen en de bemanningen van „hun” schepen. Kapiteins, officieren en bemanningsleden brachten verslag uit van hun reizen, beschreven hun ladingen, vertelden van romantische havensteden en hun bewoners. Daarnaast lieten zij niet na de dagelijkse gang van zaken op het schip weer te geven en bijzonderheden te vermelden van wind en stromingen. De scholen zorgden voor antwoord. Zij zetten de activiteiten van hun schoolclubs uitvoerig uiteen, vertelden van genoegens, maar ook van moeilijkheden en brachten zodoende een vleugje over van het leven thuis, onderbraken bovendien de eentonigheid van een lange reis.

Deze eerste vier schepen „deden” het. De belangstelling was gewekt en leidde in 1936 tot de oprichting van de British Ship Adoption Society, die, met de enthousiaste steun van de reders een band smeedde, men mag zeggen een nationale band smeedde, tussen schepen en scholen.

De tankschepen varend onder de Shell-vlag gingen al gauw hun plaats innemen op het schema van de geadopteerde schepen. De eerste, in 1936, was de „Sepia”, gevolgd door de „Acavus”. Beide schepen bleven meedoen gedurende twintig jaar. Toen maakten ze hun laatste tocht, die eindigde op de werf van de sloper. Nog vóór 1938 was vrijwel de gehele Shellvloot bij het adoptiewerk ingeschakeld.

De oorlog

In 1939 bestonden er banden tussen 600 Britse schepen en evenzoveel scholen. En toen kwam de oorlog. Het was onvermijdelijk dat de normale gang van zaken werd afgebroken. Schepen kregen bepaalde taken te vervullen, waarover niet altijd openlijk kon worden gesproken of verdwenen door oorlogshandelingen. Anderzijds bracht de Battle of England verwoestingen met zich mee, waarvan ook scholen het slachtoffer werden. Maar wie mocht denken, dat al deze dingen een kink in de kabel van het adoptiewerk veroorzaakten, vergist zich. Zo goed en zo kwaad als het ging bleven de banden bestaan.

Duizenden shawls en truien werden gebreid door scholieren en al deze kledingstukken vonden hun weg naar schepelingen op dienstdoende koopvaarders.

Gedurende de oorlog deden heel veel Nederlandse schepen op gezette tijden Engelse havens aan. Het lossen van hun vrachten en het oponthoud in die havens, als er omvangrijke reparaties moesten worden verricht, nam veel tijd in beslag. Nu waren er Nederlandse kapiteins, die tijdens zo'n oponthoud in de Londense haven in contact kwamen met de British Ship Adoption Society en daardoor met Engelse scholen in correspondentie traden. Toen deze kapiteins na de oorlog in Nederland waren teruggekeerd, vertelden zij over de Britse organisatie in enthousiaste bewoordingen. Het idee sloeg ook

in ons land aan en de reders besloten tot oprichting van een dergelijke instelling in Nederland. In 1946 werd daartoe een comité gevormd in Schiedam en dat betekende de geboorte van de Nederlandse Vereniging tot Adoptie van Schepen (NEVAS). Het voornaamste doel van de stichters was het vestigen van de aandacht van Neerland's jeugd op onze scheepvaart en op onze zeelieden. Op die wijze zouden de landrotten als vanzelf inzien, voorzover zij dat althans nog niet deden, welk een belangrijke bron van inkomsten de scheepvaart voor ons land betekent en zou men bovendien grotere waardering krijgen voor de zeeman.

Nederland

Het viel in het begin niet mee. Gedurende de oorlog hadden de bezetters alle jeugdclubs, die niet in hun straatje pasten, verboden. Er was in de eerste jaren na de oorlog dan ook nogenoeg geen clubleven onder de Nederlandse schooljeugd. Desondanks is men met veel geestdrift de gedachte van scheepsadoptie op de scholen gaan propageren. Toen men met het idee vertrouwd raakte, is het onderwijzend personeel veelal stimulerend opgetreden en werden de contacten met de schepen ook inderdaad gelegd.

Op het ogenblik zijn 315 Nederlandse schepen middels de NEVAS geadopteerd. Daaronder bevinden zich 21 Shell-tankers. De bij de adoptie betrokken scholen zijn over ons gehele land verspreid. Over het algemeen bereikt men de beste resultaten met scholen voor voortgezet onderwijs en met middelbare scholen. De leeftijd van de leerlingen daarvan en hun ontwikkelingspeil maakt een interessante briefwisseling mogelijk. Bovendien hebben de scheeps officieren aan hen een dankbaarder publiek, wanneer zij „hun” schip in de thuishaven bezoeken.

De NEVAS treedt bij het contact bemiddelend op. De organisatie instrueert de leerlingen in het begin ten aanzien van de op touw te zetten briefwisseling. Naderhand werken de scholen in dat opzicht geheel zelfstandig, maar alle brieven

bereiken slechts via de NEVAS hun doel.

De vereniging geeft een tweemaandelijks tijdschrift uit, „t Kraaiennest”, waarin de brieven, die van algemene aard zijn en een uitgebreider belangstelling verdienen, worden afgedrukt. Teneinde de nodige propaganda te maken wordt dit blad aan alle bij het Nevas-werk betrokken scholen, schepen en donateurs gratis verspreid, evenals de „NEVAS-activiteiten”, een publikatie waarin alle komende evenementen worden aangekondigd. Voor buitenstaanders is het mogelijk zich tegen een redelijk bedrag op beide uitgaven te abonneren.

Elders

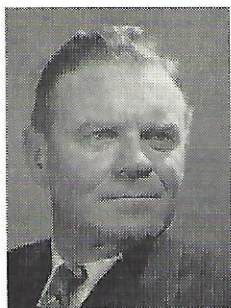
Ook in andere landen dan Engeland en Nederland heeft de adoptie-gedachte ingang gevonden. Noorwegen begon er mee in 1938. In Scandinavië zijn Denemarken en Zweden niet achtergebleven. De Verenigde Staten doen eraan mee en in gevorderde staat van voorbereiding zijn de plannen om tot oprichting van een soortgelijke organisatie te komen in Australië. De Britse organisatie onderhoudt bovendien betrekkingen met scholen in vele delen van het Gemenebest, zoals Cyprus, Hong Kong en Malakka.

Kortelings is in Engeland de man gepensioneerd die, sinds de oprichting, gewerkt heeft voor de Britse vereniging. Zijn naam is S. Britten, maar onder duizenden zeelieden is hij vandaag de dag bekend als „Sam B.”

Sam B. omschrijft een van de doelstellingen van zijn organisatie op zijn eigen wijze. „Zeelui”, zegt hij, „vormen een internationale gemeenschap. Zij vragen zich niet af waar iemand vandaan komt, wat hij is of waarin hij al dan niet geloofd . . . als iemand op zee hulp nodig heeft, dan krijgt hij die hulp en niemand stelt hem vragen. Ik verheug me in de gedachte, dat iets van deze diepzeefilosofie overslaat op de jeugd die met onze koopvaardij in contact komt. De wereld kan dat best gebruiken”.

Overgenomen uit Pernis Courant - „Onder de Vlam”

Onze jubilarissen



A. A. Goethart
Hoofdwerktuigkundige
1935 - 4-4 - 1950



Z. Hoek
Hoofdwerktuigkundige
1935 - 4-4 - 1960



H. J. Borkent
2e werktuigkundige
1950 - 26-4 - 1960



P. B. Hibma
2e stuurman
1950 - 1-4 - 1960



A. Lobs
3e werktuigkundige
1950 - 13-4 - 1960



P. J. Engelsma
3e werktuigkundige
1950 - 25-4 - 1960

ONZE Ideeënbus

Na ons inleidende artikel over de ideeënbus in de vorige aflevering, willen wij ditmaal de Nederlandse inzenders aan U voorstellen wier ideeënbusbijdragen in het afgelopen jaar werden beloond. Wij hebben hiermede een tweeledig doel voor ogen. In de eerste plaats willen wij deze inzenders gaarne in hun eigen personeelsorgaan de plaats geven die zij verdienen; daarnaast hopen wij met het publiceren van hun inzendingen de collega's die hun sluimerende ideeën tot dusverre om welke reden dan ook niet hebben ingezonden ertoe te brengen over hun aarzeling heen te stappen en alsnog daadwerkelijk aan de ideeënbus te gaan medewerken. In alfabetische volgorde volgen hier de zes beloonde bijdragen van de Nederlandse inzenders.

1. **2e stuurman F. H. E. Edens** leverde een bijdrage over radar en de praktische toepassing aan boord. Ging uitvoerig in op de vraag hoe en waar het best het radarplot kan worden gevoerd en ontwierp hiervoor een van een speciale verlichting voorziene plottafel, op te stellen in het stuurhuis direct rechts van het radartoestel.

De ideeënbuscommissie in Londen stelde vast dat deze inzending ten aanzien van de in de praktijk toegepaste plottechniek geen nieuwe gezichtspunten bood. Zij had echter waardering voor de poging van de heer Edens om een bijdrage te leveren tot de verdere ontwikkeling van het plotten met radar.

Bij wijze van aanmoediging werd hem door de commissie een premie ter waarde van £ 5.-.- toegekend.

2. **1e stuurman K. van der Horst** zond een voorstel in om aan boord de weersomstandigheden in kaart te brengen welke kunnen worden verwacht in het gebied waarin het schip zich bevindt of waarheen het zich begeeft.

De commissie oordeelde dit een maatregel welke onder bepaalde omstandigheden aan boord nuttig kan blijken. Besloten werd derhalve het voorstel over te nemen en de gezagvoerders die deze maatregel op hun schip willen invoeren op aanvraag de vereiste uitrusting ter beschikking te stellen. De inzending werd beloond met een bedrag ter waarde van £ 5.-.-.

3. **1e stuurman D. Jongeneel** deed een voorstel om het verichten van radarwaarnemingen aan boord te vergemakkelijken door een klokje met verlichte wijzerplaat op het radarapparaat aan te brengen. Hierdoor wint de observatie aan nauwkeurigheid doordat men niet langer voor het vaststellen van de „factor tijd” is aangewezen op de klok in het stuurhuis, met alle, vooral 's nachts, daaraan verbonden bezwaren. De ideeënbuscommissie achtte dit voorstel van wezenlijke waarde doch kon vooralsnog de verbetering niet invoeren aangezien de op de Groepsschepen geïnstalleerde radarapparaten niet het eigendom zijn van de Maatschappij. Overleg met de betrokken instanties is echter gaande en verwacht mag worden dat op korte termijn overeenstemming wordt bereikt.

De commissie kende de heer Jongeneel voor dit voorstel een voorlopige beloning ter waarde van £ 5.-.- toe.

4. **1e stuurman D. Jongeneel** deed voorts een methode aan de hand om aan boord tot een vereenvoudiging van de kaartenadministratie te komen. Deze methode betekende niet alleen een arbeidsbesparing voor de met het bijhouden van de kaartenadministratie belaste 2e stuurman, doch leverde eveneens een zekere geldbesparing voor de Maatschappij op. De methode werd dan ook ongewijzigd door de ideeënbuscommissie overgenomen ter algemene invoering op de Nederlandse en Engelse Groepsschepen.

De heer Jongeneel ontving voor dit voorstel een voorlopige beloning van £ 5.-.-.

5. **2e stuurman G. van Roon.** Deze stuurman, varende op een van de Nederlandse demise-managed schepen, legde de ideeënbuscommissie zijn methode voor om ladingtanks bij daglicht gemakkelijk te kunnen inspecteren. Het betreft hier een op de tankopening passende afscherming, conisch toelopen, welke aan het boveninde voorzien is van een kijkgat en waarin met behulp van klemmen een lamp met staafbatterijen is bevestigd.

De commissie bleek van mening dat deze inzending stellig verdiensten bezit, doch verkeerde in twijfel over de vraag of

het ontwerp in de praktijk onbeperkt bruikbaar zal zijn. Besloten werd derhalve de praktische mogelijkheden nader te onderzoeken.

Intussen werd de inzender voorlopig een beloning ter waarde van £ 5.-.- toegekend.

6. **3e stuurman H. N. A. Snel** deed de suggestie om de voor onze officieren georganiseerde eendaagse brandbestrijdingscursus op de Installatie Pernis uit te breiden met o.a. meer blusoefeningen afgestemd op de thans in het tankvaartbedrijf geldende eisen.

De commissie in Londen achtte het voorstel in zijn oorspronkelijke vorm niet te verwezenlijken. Wel echter werd in dit voorstel aanleiding gevonden om de duur van de cursus in Pernis met 1 dag te verlengen, waardoor meer dan voorheen, op de praktijk afgestemde blusoefeningen kunnen worden gehouden. De heer Snel valt de eer te beurt hiertoe het initiatief te hebben genomen. Hem werd hiervoor een beloning ter waarde van £ 5.-.- toegekend.

Blijkens een zojuist uit Londen ontvangen bericht heeft de ideeënbuscommissie op de „Final Awards Meeting for 1959 Suggestions” een voordracht aan de Directie opgemaakt, waarop de voor een eventueel verdere beloning aanbevolen ideeën in volgorde van belangrijkheid staan vermeld. Het geeft ons voldoening U te kunnen mededelen dat op deze voordracht, welke in totaal 7 ideeën omvat, ook 2 Nederlandse inzendingen voorkomen, namelijk die van 1e stuurman D. Jongeneel. Zijn voorstel om de radarobservaties aan boord te vergemakkelijken staat op deze voordracht als No. 3 geklasseerd, terwijl zijn methode om de kaartenadministratie aan boord te vereenvoudigen als No. 5 is geklasseerd. In afwachting van een beslissing van de Directie ten aanzien van de hem eventueel toe te kennen definitieve beloningen, bieden wij de heer Jongeneel gaarne onze welgemeende gelukwensen aan met deze voor hem zeer eervolle onderscheiding.

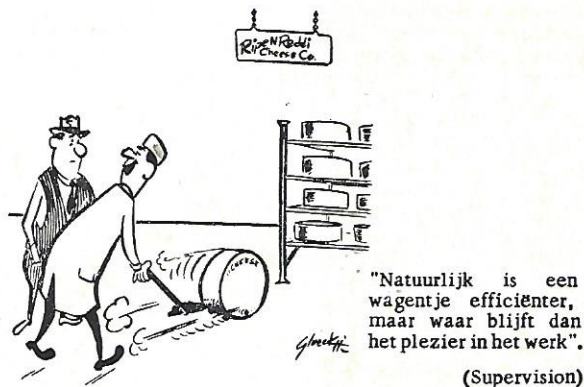
Vlak vóór het ter perse gaan van dit artikel kwam ons ter ore, dat het door onze varende officieren en bemanningsleden in het algemeen op prijs zou worden gesteld, indien voor hen bestemde ideeënbuscorrespondentie hun in het vervolg rechtstreeks zou kunnen worden toegezonden, in plaats van via de gezagvoerder zoals tot dusverre gebruikelijk.

Wij kunnen dit verzoek waarderen omdat het voor de inzender van een idee de persoonlijke relatie accentueert welke tussen hem en de ideeënbuscommissie bestaat tijdens de behandeling van zijn inzending. Zou zijn idee zich om welke reden dan ook niet voor invoering lenen, dan blijft de motivering daarvan een zaak tussen inzender en ideeënbuscommissie.

In het vervolg zullen wij dan ook een rechtstreeks contact met de inzenders van ideeën onderhouden en hopen daarbij dat deze wijziging in de procedure de ideeënbus ten goede mag komen.

Mogen wij U van onze kant ook nog eens herinneren aan de wenselijkheid om in Uw inzending duidelijk het woord „idee” te vermelden. Dit bespaart ons onnodig werk en garandeert U een prompte behandeling van Uw idee.

Wij danken U bij voorbaat gaarne voor Uw medewerking.



„Natuurlijk is een wagentje efficiënter, maar waar blijft dan het plezier in het werk”.

(Supervision)

Overgenomen uit het november/december 1959-nummer van „Personeelsbeleid”, uitgave van het Nederlands Instituut voor Efficiency (NIVE) te Den Haag.

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

17 maart 1960

Oscars voor ons?

Het geeft mij voldoening alom te kunnen constateren dat het werk van de Nederlandse filmproducers de laatste jaren aanzienlijk vooruit gaat en dat wij doende zijn op dit terrein zelfs naam te maken. Dat onze filmers een documentaire kunnen maken, wist U al en in het buitenland weten ze het nu ook. Haanstra's „Glas” loopt in een groot aantal Amerikaanse bioscopen. Trouwens ik behoeft U als Shell employé van de kwaliteiten die Haanstra bezit niet te overtuigen. Hij heeft indertijd een serie bijzonder fraaie en belangwekkende films gemaakt over en voor de Koninklijke/Shell Groep. Verschillende daarvan hebben erkenning op filmfestivals verkregen. Zijn „En de Zee was niet meer”, „Amsterdam, stad van het water” van Max de Haas en „Nederland's heden en verleden” van Profilti komen binnenkort (of zijn al) in New York. „Rembrandt, schilder van de mens” van Haanstra en „Glas” zijn aan een filmverhuurkantoor in Japan verkocht; in Duitsland loopt „Glas” in 50, in Frankrijk in 41 kopieën en er gaan 300 kopieën op 16 mm naar het Institut für Film und Bild in München. De vorige maand is „Prijs der zee” van Herman van der Horst aangewezen als de beste film die in 1959 in Oostenrijkse bioscopen is vertoond.

Maar de kroon op het werk van Haanstra zou toch wel zijn als op 4 april zijn reeds driemaal bekroonde „Glas” in Hollywood met een gouden Oscar zou worden onderscheiden; hij staat er als eerste Nederlander kandidaat voor. Nog groter verrassing is, dat Fons Rademakers' „Dorp aan de rivier”, die hier te lande het toch eigenlijk niet heeft willen doen, in Hollywood eveneens is voorgedragen voor een Oscar. Een profeteet wordt maar zelden geëerd in zijn eigen land!

Vol verwachting kloppen de harten in de Nederlandse filmwereld voor het scenario dat Dr. W. F. Hermans (géén familie van Toon) bezig is te schrijven. Deze lector aan de Groninger universiteit staat bekend als een man, die geen blad voor zijn mond pleegt te nemen. Zijn verhaal gaat over een oud echtpaar, dat naar de mening van de getrouwde kinderen in een veel te groot huis woont, terwijl de kinderen allerberoerdst zijn gehuisvest. Deze laatste doen al het mogelijke om hun ouders uit het huis te treiteren en het slot is, dat zij er in slagen beide oudjes ontoerekenbaar verklaard en in een bejaardenhuis te krijgen. Men is geneigd te zeggen, dat dit effect van de woningnood dan toch wel erg vertekend is weergegeven, maar er hebben zich soortgelijke gevallen voorgedaan.....

Filmkritiek

Dr. Hermans heeft zijn mening over de

Nederlandse cineasten ook niet onder stoelen of banken gestoken: „Ze maken wel mooie opnamen, maar er gebeurt nooit iets”. Aan deze uitspraak moest ik denken bij het zien van de film „Stranding” van Louis A. van Gasteren (de zoon van de „grote” Louis, de toneelspeler). Drie jaar geleden is deze film in een andere versie gevallen als een baksteen. Een filmverhuurder en een Amerikaanse regisseur hebben Van Gasteren geholpen er nu een echte „thriller” van te maken, maar Van Gasteren heeft de verleiding toch niet kunnen weerstaan er nog een aantal fraaie maar in dit verband storende „shots” doorheen te werken.

Volgens Dr. Hermans lijdt de Nederlandse filmwereld aan twee misvattingen: ten eerste dat een speelfilm moet worden gemaakt door een cameraman en ten tweede, dat men altijd toneelspelers wil gebruiken. „Eén man maakt een film en dat is de regisseur; hij is de enige die tot een creatie komt”.

U zult nu wel begrepen hebben waarom Dr. Hermans in bepaalde kringen te boek staat als „intrapper van heilige huisjes” en dat — zoals ik hierboven al zei — veler harten vol verwachting kloppen voor „De woeste wandeling”, zoals zijn film over de woningnood zal heten. Overigens werkt hij ook nog aan een satirisch toneelstuk „De psychologische test.”

Vakantie?

Met de vakantieperiode in zicht kan ik niet nalaten nog eens Uw aandacht te vestigen op een van de mooiste streken van ons land, de Gelderse Achterhoek. Toegegeven, ik ben niet helemaal objectief, want ik heb zelf aan een hele reeks vakanties in dit land van bos, heide, weide, lieflijke waterstroompjes en indrukwekkende kastelen de prettigste herinneringen: ik vond er, tientallen jaren geleden, in het koetshuis van ons hotel in Vorden mijn eerste fiets; een verrassing van mijn ouders. Jaren later beleefde ik — toevallig weer in Vorden — mijn eerste padvindingskamp als leider. Ik heb er de Achtkastelentocht gewandeld en gefietst, gezwommen in de Berkel, geslapen in een slaapzak op de hei en er vorstelijk gelogeed in hotel 's-Gravenhof in Zutphen. Eén briefkaartje aan de Stichting V.V.V. Achterhoek, postbus 10, Lochem, en U krijgt alle inlichtingen over hotels, pensions, pensionboerderijen, kamers met gebruik van keuken, zomerhuisjes en kampeergelegenheden.

Niet in de Achterhoek, maar er niet zo heel ver vandaan, namelijk Westerbouwing bij Oosterbeek, krijgt een kabelbaan van 500 meter met een hoogtevverschil van 20 meter. Met 33 stoeltjes voor twee personen zal men 700 mensen per uur een rit van zeven minuten kunnen laten maken, waarbij zij een prachtig uitzicht krijgen over het Rijndal.

Niet voederen!

Als U met de kinderen hier in de buurt bent, zult U waarschijnlijk niet ontkomen aan een bezoek aan het dierenpark in Rheden. Maar U zult ze dan wel op de kans van de teleurstelling moeten voorbereiden, dat ze de dieren niet meer mogen voederen. Het initiatief van dit verbod is uitgegaan van de dierenindirecties in Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen. Jaar in jaar uit gaan kostbare dieren verloren door overvoeding of verkeerde voeding, terwijl door het ongecontroleerde geven van snoepjes, brood, noten (om maar te zwijgen van papier, knopen, spiegeltjes e.d.) controle op de gezondheidstoestand van de dieren zeer moeilijk is. Bovendien kan bij sommige dieren het voederen gevaarlijk zijn; ieder jaar weer worden er mensen en kinderen gebeten.

Ik ga nog even naar Rotterdam, waar deze week de „Floriade” en de Euro-mast zullen worden geopend, en waar burgemeester en wethouders weer een nieuw deel van het boekje over de metro hebben opgedaan. Als alles meezit kan er al in april met het werk worden begonnen en dan kan het over vijf-ene-half jaar klaar zijn; een winst van anderhalf jaar op het oorspronkelijke werkschema. Bovendien is nu bekend gemaakt, dat er rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van uitbreiding van het net naar Rotterdam-Oost en Capelle a. d. IJssel, naar Zuidwijk-Pendrecht en naar Hoogvliet. Met het bouwen van de nieuwe verkeersbrug, oostelijk van de bestaande bruggen, over het eiland Van Brienenoord, is men al begonnen. Deze brug zal een belangrijke ontlasting van de Maastunnel brengen, waar tijdens de spitsuren een half uur en langer wachten steeds meer regel dan uitzondering wordt.

Nog juist vóór het afsluiten van deze brief vond ik in „De Culture”, het aloude nieuws- en advertentieblad voor het onderwijs, deze advertentie.

„Makkum was indertijd niet het doel van Columbus! Maar waarom zou het anno 1960 niet „ontdekt” kunnen worden door een pittige, energieke onderwijzer die promotie wil maken en een kans waagt op het hoofdschap der openbare Viermannschool ter plaatse?

Er komt nog dit jaar een splinternieuwe, moderne school en de woning is navenant. Dit buitenkansje is Columbus ontgaan, maar welke vooruitstrevende pedagoog-ontdekkingsreiziger verrast het gemeentebestuur van Wonsradeel te Witmarsum met een sollicitatie-brief?”

Deze oproep in „nieuwe stijl” voor sollicitanten naar een gemeentelijke functie is wel tekenend voor de noodtoestand bij ons onderwijs. Met het ambtelijk decorum is hier wel volledig gebroken!



Overzichtsfoto, gemaakt tijdens zang van Annie Palmen, die begeleid werd door het trio van Harry de Groot.

Groeten voor timmerman W. van Leeuwen, m.s. „Acila”, Mies Bouwman aan de tafel van: (van links naar rechts) mevrouw L. van Leeuwen-Swaneveld, mevr. M. van Leeuwen-van der Jagt en mevrouw A. Swaneveld-van Luyk.

Enkele foto's van de opname der groetenprogramma's voor opvarenden van het m.s. „Acila” en het m.s. „Clavella”, welke op 25 februari j.l. in Hotel „Gooiland” te Hilversum plaats vond.



↑ Aan de linker tafel (van links naar rechts): mevrouw M. Norbart-Trouwhorst (gedeeltelijk zichtbaar), mevrouw C. Norbart-Vroegop en Corrie Norbart, die groeten uitspraken aan pompman C. Norbart.



Groeten voor 4e stuurman W. Drost, m.s. „Clavella”. Mies Bouwman aan de tafel van: (van links naar rechts) kapitein W. Drost (oud-gesagvoerder Shell Tankers N.V.) en mevr. G. Drost-van Wely. Aan de linker tafel (van links naar rechts): mevr. A. Knijff-Arp, mevr. W. J. Knijff-van Ee, mevr. G. Vosmeer-van Ee en mevrouw M. Arp-van Hattem, die groeten uitspraken aan de 4e werktuigkundige Th. E. Knijff.

Het Westeuropese Olie-pijpleidingnet

De snelle stijging van de vraag naar olie in Europa vereist een grote expansie van raffinagevermogen in het achterland dicht bij de grotere verbruiksgebieden van het Europese vasteland. Efficiency in de aanvoer van geïmporteerde ruwe olie naar de nieuwe in het achterland gelegen raffinaderijen heeft het — gezien de fysieke beperkingen en de kosten van het water- en spoortransport — noodzakelijk gemaakt grote lange-afstands-pijpleidingen aan te leggen. Over 3 jaar zullen er 4 lange-afstandsleidingen van grote diameter voor het transport van ruwe olie zijn, die een 20-tal bestaande en nog te bouwen raffinaderijen in het achterland zullen verbinden met Noordzee- en Middellandsezee-havens, waarheen de ruwe olie per tanker wordt aangevoerd. Terwijl enerzijds de opkomst van deze lange-afstandsleidingen niet zonder invloed zal blijven op de tegenwoordige transportwijzen voor zowel ruwe olie als produkten, zal anderzijds een aanzienlijke uitbreiding van korte-afstandsverkeer van produkten over binnenwateren, per spoor en over de weg het gevolg zijn.

Dit decennium zal grote veranderingen te zien geven in de structuur van het olietransport op het Europese vasteland. Op het ogenblik berust dit transport, zowel voor ruwe olie als voor geraffineerde produkten, hoofdzakelijk op de mogelijkheden die het vervoer over binnenwateren, per spoor en over de weg biedt. In de eerstkomende twee à drie jaren zal het beeld zich snel wijzigen door de voltooiing van thans onderhanden zijnde projecten voor de aanleg van verscheidene lange-afstandspijpleidingnetten voor het transport van geïmporteerde ruwe olie naar de reeds bestaande en nieuw te bouwen raffinaderijen in het binnenland van West-Europa. Deze projecten zullen niet nalaten ook op het toekomstige patroon van het produktenvervoer invloed uit te oefenen.

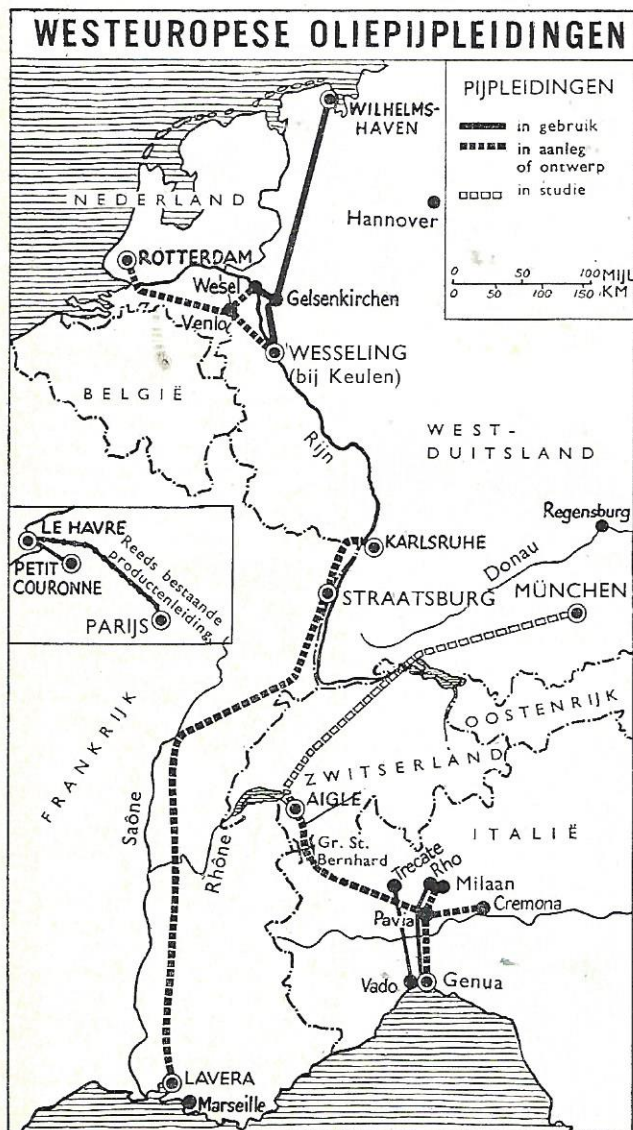
Pijpleidingen vergen aanzienlijke investeringen; van het vervoersvermogen ervan moet daarom intensief gebruik worden gemaakt. Zij bieden de mogelijkheid van lage kosten van vervoer per eenheid wanneer er op grote schaal een voortdurende stroom van olie in één richting door gepompt wordt; de kosten van vervoer zijn dan niet alleen lager dan die per spoor of over de weg, maar ook lager dan die over binnenwateren. Bovendien is het vervoer immuun voor weersomstandigheden, die in hoge mate de regelmaat van aanvoer op andere wijze, en in het bijzonder over water, beïnvloedt.

Zolang de Europese afzetgebieden nog betrekkelijk klein waren, was het aanleggen van grote pijpleidingen weinig verantwoord. In het verleden zijn daarom de meeste Westeuropese raffinaderijen gebouwd in de kustgebieden, dicht bij de los- en laadhavens voor oceaantankers; het vervoer der afgewerkte produkten naar het achterland geschiedde over water, per spoor en over de weg. Voor het geringe aantal raffinaderijen in het achterland die zich niet bij een olieproducerend gebied bevonden, werd de ruwe olie over water en per spoor aangevoerd, wijzen van transport die uiteraard beperkingen oplegden. In de 50-er jaren begonnen enige raffinaderijen in de Po-vlakte en in Noord-Frankrijk met de aanvoer van ruwe olie door pijpleidingen van betrekkelijk geringe diameter uit de dichtstbijzijnde zeehavens.

Het groter worden van de Europese afzetgebieden heeft thans het punt bereikt waarbij het bouwen van raffinaderijen in de in het achterland gelegen industriële centra, en de aanleg van lange-afstandsleidingen van grote diameter om deze raffinaderijen van Noordzee- en Middellandsezee-havens uit van ruwe olie te voorzien, een noodzakelijke bijdrage tot de ontwikkeling van Europa's economie is geworden. De meeste thans onderhanden zijnde projecten voor de bouw van nieuwe, respectievelijk voor de uitbreiding van reeds bestaande, raffinaderijen op het vasteland van Europa hebben betrekking op installaties in gebieden in het achterland die of een aanzienlijk verbruik hebben of goede distributiecentra zijn, en waar de raffinaderijen zouden kunnen zijn gekoppeld aan faciliteiten voor de verwerking van aardolie-componenten tot chemische produkten. Van een regelmatige — van weersomstandigheden onafhankelijke — aanvoer van de door deze raffinaderijen benodigde grote hoeveelheden ruwe olie kan men zich op economische wijze slechts verzekeren door het aanleggen van lange-afstandsleidingen van grote diameter.

Zoals uit tabel I blijkt, zullen de nieuwe raffinaderijen alleen al ongeveer 23 miljoen ton per jaar extra verwerkingscapaciteit brengen, terwijl de uitbreidingen van bestaande raffinaderijen in het achterland dit cijfer in de eerste drie jaren nog kunnen doen stijgen met 3 à 4 miljoen ton per jaar. Het totale vermogen van de pijpleidingen waardoor de aanvoer naar de raffinaderijen zal plaats vinden, zal in het beginstadium bijna 35 miljoen ton zijn. De nieuwe grote afstandsleidingen vindt men genoemd in tabel II, waarin ook de bestaande kleinere ruwe-olie-pijpleidingen in Frankrijk en Noord-Italië vermeld zijn, evenals de enige commerciële produkten-pijpleiding van West-Europa, die van Le Havre naar Parijs loopt (het 3.000 mijl lange produkten-pijpleidingnet voor NAVO-doeleinden, dat zich op het vasteland van Europa bevindt, dient uitsluitend militaire belangen).

Daar de behoefte aan energie stijgt en aan de meervraag daarnaar grotendeels door olie wordt voldaan, kan men er zeker van zijn dat de stroom van ruwe olie naar West-Europa zal blijven stijgen. Omdat pijpleidingen van het allereerste begin af moeten worden ontworpen voor het uiteindelijk vermogen dat zij moeten hebben, worden de nieuwe grote-afstandsleidin-



gen zo geprojecteerd dat zij aan de eisen in de toekomst - 15 à 20 jaar later — beantwoorden. Hun uiteindelijk gezamenlijk vervoersvermogen van meer dan 80 miljoen ton per jaar zal worden verkregen door de bouw van extra pompstations. Er is dus een grote marge om tegemoet te komen aan de stijging van raffinage-capaciteit in het achterland (van meer dan 45 miljoen ton per jaar na voltooiing van het lopende bouwprogramma) gedurende de rest van de 60-er jaren, en zelfs daarna. Volgens onlangs opgestelde O.E.E.S.-schattingen zal de totale verwerkingscapaciteit van de raffinaderijen in de kustgebieden en in het achterland van de vijf landen die door de totstandkoming van de nieuwe ruwe-olie-pijpleidingen direct beïnvloed worden — Duitsland, Nederland, Frankrijk, Italië en Zwitserland — tegen 1963 ongeveer 123 miljoen ton bedragen. Dit vermogen is thans reeds groter dan 100 miljoen ton, terwijl de olie-consumptie in deze vijf landen in 1959 totaal 70 miljoen ton bedroeg, waaraan binnenlandse ruwe olie voor ongeveer 10 miljoen ton bijdroeg.

De aanleg van grote pijpleidingen in Europa is noodzakelijk geworden wegens de fysieke beperkingen der bestaande transportmiddelen en wegens de kosten van het transport zelf. Hoewel het zonder twijfel mogelijk zal zijn om het transport over de Europese binnenwateren enigszins te intensifieren, zouden toch belemmeringen blijven bestaan, zoals laag water in bepaalde jaargetijden, mist en ijs. Het bevaarbaar maken van een rivier als de Rijn in zijn bovenloop voor aken groter dan die van het tegenwoordige type van 2.000 ton, zou inderdaad zeer aanzienlijke investeringen vereisen. Bovendien is de verkeersdruk op de Rijn reeds groot en, ofschoon niet meer dan 10 à 20% van het totale vervoer door olievervoer wordt ingenomen, groeit dit vervoer sneller dan dat van enig ander artikel. De fysieke beperkingen waaraan de omvang van het riviertransport gebonden is, zouden alleen al een noemenswaardige expansie van raffinage-capaciteit in het achterland onmogelijk hebben gemaakt. Deze expansie wordt echter steeds dringender noodzakelijk om de afstanden waarover producten naar de consumptiegebieden moeten worden vervoerd, korter te maken.

De invloeden van deze veranderingen op alle traditionele transportmiddelen, zowel voor ruwe olie als voor geraffineerde producten, werd belicht in een speciaal studierapport dat door de Committee of Deputies werd ingediend bij de verleden jaar gehouden European Conference of Transport Ministers. Nadat in het rapport geconstateerd is dat pijpleidingen het meest economische vervoersmiddel voor grote hoeveelheden olie naar het achterland zijn, wordt daarin de volledige verdwijning van ruwe-olie-transport over water van Rotterdam naar de raffinaderijen aan de Roer voorspeld, en een aanzienlijke verkorting van de afstanden waarover op het Europese vasteland producten zullen worden vervoerd, met de daaruit voortvloeiende verkleining van het transport zowel over water als per spoor. Niettemin zullen deze verkleiningen van het transport, hoewel aanvankelijk slechts ten dele, worden opgeheven door de zeer grote toename van het transportvolume ten gevolge van de over geheel Europa stijgende vraag naar olie. De weerslag van het ingebruiknemen van een grote-afstandspijpleiding is onvermijdelijk hevig, maar het plannen en aanleggen van projecten van deze orde van grootte neemt drie à vijf jaar in beslag, zodat men ten aanzien van de andere wijze van transport voortijdig genoeg van de te verwachten verandering op de hoogte wordt gesteld. Een aanzienlijk gedeelte van de aken en de tankwagens die er door getroffen worden, is echter eigendom van de olie-industrie zelf.

In de meer gedetailleerde analyse van het beeld dat het olie-transport in Europa in de toekomst zal vertonen, herinnert het rapport er aan dat van Duitslands invoer aan ruwe olie van bijna 11 miljoen ton in 1958 ongeveer één derde, d.w.z. 3½ miljoen ton, per rijnaak van Rotterdam naar de Roer werd verscheept, terwijl de rest naar raffinaderijen in kustgebieden ging. Het ingebruiknemen van de pijpleiding Willemshaven/Wesseling in het begin van 1959 viel samen met een sterke stijging van Duitslands behoefte aan ruwe olie; niettemin werd hierdoor een aanmerkelijk gedeelte van het ruwe-olie-transport op de Rijn weggenomen. De inbedrijfstelling van de pijpleiding Rotterdam/Wesseling in de zomer 1960 zal vermoedelijk het transport van de overige 3½ miljoen ton uit het verkeer op de Rijn doen verdwijnen. Het enige overblijvende Duitse ruwe-olietransport over water zal dan nog slechts gevormd worden door de thans 5 miljoen ton per jaar bedragende productie aan binnenlandse ruwe olie van Duitse olie-pro-

TABEL I
GROTE EUROPESE BINNENLANDSE RAFFINADERIJEN
die aanvoer verkrijgen door nieuwe
ruwe-olie-pijpleidingen
(Capaciteiten in 1.000 kg/ton per jaar)

Bestaande installaties *		Nieuw te bouwen installaties	
West-Duitsland			
Gelsenkirchen (Gelsenberg)	4.500	Godorf (Shell)	4.000 (b)
Gelsenkirchen (Scholven)	2.500	Dinslaken (B.P.)	4.400
Keulen (Esso)	3.500	Karlsruhe (D.E.A. en anderen)	2.000
Duisburg (Purfina)	1.000	Karlsruhe (Esso)	3.500-4.000
Wesseling (U.R. Wesseling)	2.000		
Lingen (Wintershall, Elwerath)	2.500 (a)		
Italië			
Rho (Condor)	1.400	Frankrijk	
Trecate (Sarpom)	1.300	Straatsburg (C.F.P., C.F.R. en anderen)	3.500
Milaan (diverse maatschappijen)	600	Straatsburg (Shell-Berre, Caltex, Mobil Oil)	3.500
Cremona (Italia)	400		
		Zwitserland	
		Aigle (E.N.I. en Italo-Swiss)	2.000

* Voor verscheidene van deze raffinaderijen is verhoging van de huidige throughput geprogrammeerd.

- a) Meer dan een derde van deze capaciteit voor het verwerken van plaatselijk gewonnen ruwe olie.
b) Zal tegen medio 1960 met een begin-capaciteit van 2 miljoen ton per jaar in bedrijf worden genomen.

TABEL II
WESTEUROPESE PIJPLEIDINGEN

	Lengte (km)	Dia-meter (cm)	Capaciteit (miljoen t/jaar)		Datum voltooiing	Eigendom of onder beheer van:
			begin	maxi-mum		
Nieuwe ruwe-olieleidingen						
Wilhelmshaven-Wesseling (bij Keulen)	385	70	9	22	In dienst sedert januari 1959	(a)
Rotterdam-Venlo-Wesseling en Wesel	290	60	8,5	20	juli 1960	(b)
Wesel-Gelsenkirchen	45	40	4	6	in dienst	(c)
Lavera-Straatsburg-Karlsruhe	750	70/80	10	30	eind 1962	(d)
Genua-Noord-Italië-Aigle	420	65/50	6	12	eind 1961	(e)
Aigle-München	450	45	—	5	in studie	(f)
Bestaande ruwe-olieleidingen						
Le Havre-Petit Couronne	77	35	—	3		(g)
Parentis-Bec d'Ambès	120	30	1,5	3		(h)
Genua-Rho	129	30	1,1	2		(i)
Vado-Trecate	152	20/15	1	1,3		(k)

Bestaande productenleiding *

Le Havre-Parijs	243	25	1,3	2,2		(l)
a) Nord-West Oelleitung GmbH (Esso 47,2 %, B.P. 26,3 %, diverse Duitse maatschappijen 26,5 %).						
b) N.V. Rotterdam-Rijn-Pijpleiding Maatschappij (Shell 40 %, Caltex 20 %, Gelsenberg/Mobil Oil 40 %).						
c) Gelsenberg/Mobil.						
d) Société du Pipe-line Sud-Européen, gevormd door 16 internationale oliemaatschappijen.						
e) Società Oleodotti Internazionali (tweederde E.N.I. en het overige deel Société financière Italo-Suisse).						
f) Südpetrol AG (50 % Oleodotti Internazionali, 50 % Duitse banken).						
g) Shell.						
h) Esso R.E.P.						
i) Condor (Shell).						
k) Sarpom (Caltex).						
l) Société Trapil (51 % de Staat en andere openbare lichamen, het overige deel 8 oliemaatschappijen).						

* Uitgezonderd het voor militaire doeleinden bestemde NATO-producten-pijpleidingnet.

ducerende gebieden, over betrekkelijk geringe afstanden, naar de raffinaderijen. Dit transport wordt echter gedeeld met de spoorwegen, die het grootste deel er van voor hun rekening nemen.

Tegen 1963 zal naar verwachting de zuidwaarts gerichte stroom van ruwe olie door de twee noordelijke pijpleidingen een totale jaarlijkse hoeveelheid van ongeveer 20 miljoen ton hebben benaderd; hiervan zal de pijpleiding Wilhelmshaven-Roer-Rijngebied waarschijnlijk iets meer vervoeren dan die van Rotterdam. Geschat wordt dat nog $2\frac{1}{2}$ à 3 miljoen ton ruwe olie voor de nieuwe raffinaderij te Straatsburg door de zuidelijke pijpleiding van Lavera uit naar Duitsland zal worden vervoerd.

In tegenstelling tot de twee noordelijke pijpleidingen die — in de plaats komend voor het huidige vervoersmiddel, nl. per aak over de Rijn — de hoeveelheid thans via de Noordzee-havens aangevoerde ruwe olie aanzienlijk zullen verhogen, zal de Zuid Europese pijpleiding uit Lavera een geheel nieuwe toevoersader zijn voor de, noordwaarts gerichte, stroom ruwe olie uit de Franse Middellandsezee-kust naar de in aanbouw zijnde raffinaderijen langs de Boven-Rijn, een van de voornaamste industriegebieden van de gemeenschappelijke markt. Op het ogenblik is in dit gebied slechts een kleine raffinaderij in bedrijf, die hoofdzakelijk ruwe olie verwerkt uit het olieveld Pechelbronn in de Elzas, en daarnaast een hoeveelheid geïmporteerde ruwe olie, die de Rijn op wordt gebracht.

Door zowel in het Franse als het Duitse achterland gelegen nieuwe raffinaderijen via deze zuidelijke pijpleiding aan te sluiten aan een Middellandsezee-haven wordt voor deze nieuwe raffinaderijen de aanvoer-route voor ruwe olie uit het Midden-Oosten en uit de Sahara aanzienlijk verkort. De afstand die een oceaantanker moet afleggen die olie uit de Perzische Golf via Suez naar Lavera brengt, is voor iedere heen- en terugreis ongeveer 4.000 zeemijlen korter dan een heen- en terugreis naar een Noordzee-haven. De ruwe-olieleiding van Lavera zal dus een belangrijke invloed gaan uitoefenen op de toekomstige aanvoer van ruwe olie naar West-Europa per tanker. De imposante rij van bijna twintig vooraanstaande internationale oliemaatschappijen die aan dit tankervervoer deelnemen, accentueert zeer duidelijk de zeer grote betekenis van deze wijze van transport, die wat potentiële omvang en kapitaalkosten betreft, vergelijkbaar is met de twee noordelijke pijpleidingen tezamen.

Zich bepalend tot de consequenties die de veranderingen in het ruwe-olietransport zullen hebben voor de toekomstige structuur van het Westeuropese transport van aardolie-producten, behandelt het rapport de onvermijdelijke verkleining van het productenvervoer naar Duitsland vanuit de Nederlandse raffinaderijen, dat thans hoofdzakelijk per Rijnschip geschiedt; in 1958 bedroeg de hoeveelheid producten over water naar zuidelijke bestemmingen vervoerd ongeveer 6,6 miljoen ton. (De hoofdstroom van per spoor vervoerde producten, die totaal ongeveer 2 miljoen ton per jaar bedraagt, beweegt zich van Hamburg en Bremen naar Beieren in Zuid-Duitsland). Wanneer de beide ruwe-olieleidingen naar het gebied rondom Keulen in bedrijf zijn, zal het transport van producten van de raffinaderijen aan de Roer naar andere verbruiksgebieden sterk stijgen; maar het wegvallen van productenvervoer over lange afstand van Rotterdam en van de Noordduitse havens uit zal echter een aanmerkelijke verkorting van de gemiddelde vervoersafstand teweegbrengen en er zal, althans aanvankelijk, wel een verlaging van het ton/mijl-cijfer voor het productenvervoer intreden.

Het transport van producten over water zal eveneens worden beïnvloed door de inbedrijfstelling van de ruwe-olieleiding van Lavera en van de nieuwe raffinaderijen te Straatsburg en Karlsruhe, die tegen 1963 voltooid zullen zijn. In 1958 werd bijna 1,4 miljoen ton van Rotterdam over de Rijn naar Zwitserland vervoerd, maar in de toekomst zullen hiervoor kleinere afstanden in de plaats komen, nl. waarschijnlijk slechts van de raffinaderijen aan de Boven-Rijn, of de Rijn op naar Bazel, of per spoorwagon of tankwagen rechtstreeks naar de uiteindelijke bestemming in Zwitserland. Het vervoer van producten van de raffinaderijen te Straatsburg en Karlsruhe naar de Franse en Duitse afzetgebieden zal eveneens leiden tot verkorting van de afstand waarover aardolie-producten over water en per spoor worden vervoerd. Anderzijds zal uiteraard de stijging der extra hoeveelheid producten die van deze nieuwe in het achterland gelegen raffinaderijen wordt verzonden, grotendeels de tijdelijke verliezen in de ontvangsten wegens de kortere transportafstanden goed maken. De Rijn-

rederijen (de oliebelangen inbegrepen) schijnen daarom niet buitensporig ongerust over de te verwachten veranderingen in het transport.

De weerslag van diverse geprojecteerde ruwe-olieleidingen van Middellandse-Zee-havens in Italië naar het noorden, namelijk naar het gebied van Milaan, naar Zwitserland en eventueel naar Zuid-Duitsland, is in het huidige stadium moeilijker te schatten, omdat tot nu toe slechts voor één ruwe-olieleiding-net gedetailleerde plannen zijn opgesteld, namelijk voor dat van Genua naar Zwitserland. Volgens deze plannen zal dit project tussen de 6 en 12 miljoen ton per jaar naar Pavia vervoeren, waar drie aftakkingen zullen zijn: 1 oostwaarts naar Cremona; 1 noordwaarts naar raffinaderijen bij Milaan, en 1 westwaarts, via de toekomstige St. Gothard tunnelweg, naar het Rhônedal in Zwitserland, waar te Aigle een raffinaderij zal worden gebouwd. Elke van deze drie aftakkingen zal aanvankelijk een doorpompcapaciteit van 2 miljoen ton ruwe olie per jaar hebben, waarbij die van de aftakking naar Zwitserland tot 8 miljoen ton zal kunnen worden verhoogd voor het geval ze wordt doorgetrokken tot München. Dit dóórtrekken moet nog worden beschouwd als een zeer voorlopig plan. Een alternatief, d.w.z. een dóórtrekken van Cremona noordwaarts naar München, is in overweging, terwijl een ander plan voor de aanleg van een pijpleiding voor ruwe-olievervoer van Venetië of Triëst via Oostenrijk naar München een onderwerp van overweging is bij Italiaanse en andere belangen. Opgemerkt moet worden, dat geen der projecten voor het vervoer van ruwe olie van een Italiaanse haven naar een bij München te bouwen raffinaderij tot nog toe als een concreet plan naar voren is gekomen.

De repercussies van de Genua-Aigle ruwe-olieleiding en van de bouw van een raffinaderij te Aigle op het olietransport naar Zwitserland zouden voornamelijk worden gevoeld door de Zwitserse en Italiaanse spoorwegen. De Zwitserse invoer van olieproducten bedroeg in 1958 totaal 3 miljoen ton, waarvan de helft per spoor via Italië aangevoerd werd; deze aanvoer via Italië vormt bijna $\frac{2}{3}$ van alle vervoer van vloeibare brandstof door de Zwitserse spoorwegen. De vestiging van een raffinaderij te Aigle zou het spoortransport van geraffineerde producten over veel kortere afstanden doen plaatshebben. De Rijnscheepvaart zou wat olietransport gaan verliezen indien er meer vanuit het Zuiden zou worden aangevoerd.

Terwijl het vervoer per spoor en over water door al deze ontwikkelingen ongunstig beïnvloed zal worden, mag worden verwacht dat het wegtransport erbij zal winnen. De opkomst van de grote ruwe-olieleidingen over lange afstand en de daarmee gepaard gaande expansie van raffinaderijen in het achterland zal een stijging veroorzaken in de omvang van te distribueren producten van de nieuwe raffinaderijen over kortere afstanden. Tevens ontstaat een aanmerkelijke stijging in het wegtransport per tankwagen.

De aanleg van pijpleidingen voor het vervoer van producten is in West-Europa nog in zijn kinderschoenen. Niettemin worden de mogelijkheden ervan — afgezien van de productenleiding van Le Havre naar Parijs, die reeds enige jaren in bedrijf is — overwogen. Inmiddels heeft de Italiaanse maatschappij Sarom haar regering om toestemming verzocht tot het aanleggen van een 190 mijl lange productenleiding van haar raffinaderij te Ravenna (1,3 miljoen ton verwerkingscapaciteit) naar Milaan. In Duitsland is men oriënterend bezig met plannen om de gebieden van Karlsruhe en München onderling te verbinden door een productenleiding die eventueel, al naar behoefte, ook voor het vervoer van ruwe olie kan worden gebruikt. In Engeland, waar reeds vervoer van producten door een pijpleiding van de Shell-raffinaderij te Stanlow naar de chemische fabriek van de Shell te Partington (bij Manchester) plaatsvindt, wordt nog een producten-pijpleiding aangelegd voor het transport van vliegtuigturbine-brandstof voor Shell-Mex en B.P. vanuit een raffinaderij aan de Thamesmond naar London Airport, terwijl de Esso overweegt een 75 mijl lange leiding aan te leggen van haar raffinaderij te Fawley (bij Southampton) naar een distributiedepot in het Londense gebied.

Voor West-Europa is het tijdperk van pijpleidingen pas begonnen, maar de invloed ervan wordt reeds merkbaar en zal duidelijker naar voren komen naarmate de tijd voortschrijdt. Dit alles is een onderdeel van de voortdurende evolutie van aanvoer, ten doel hebbende aardolieproducten zo efficiënt mogelijk naar de consument te brengen.

Overgenomen uit „Petroleum Press Service”.
Vol. XXVII, No. 2 van februari 1960.

Wij nemen afscheid van . . .

HOOFDWERKTUIGKUNDIGE J. VAN DEN ENT,



die op 25 maart 1929 in dienst trad van de Maatschappij als 4e werktuigkundige, en als zodanig op 12 mei 1929 te Singapore op de Selene werd geplaatst. Op 1 januari 1934 werd hij tot 3e werktuigkundige gepromoveerd en op 1 augustus 1936 tot 2e werktuigkundige. Op 1 juli 1943 volgde zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige.

Zijn laatste schip was het m.s. „Abida” waarmee hij in november jl. in Holland aankwam voor verlof. Met ingang van 1 april 1960

is hem pensioen toegekend.

Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren.

Tankers in noodweer

*Tussen peilloze diepte en eind'loze sfeer
stelt moedig een tanker zich heftig te weer
tegen huishoge golven en gierend geweld,
stampend en slingerend, en fier als een held;
na 't zinken in 't diep, opheffend de kop,
om dan weer te vallen, maar nooit geeft ze 't op
en koerst met volharding naar heilzamer oord
naar veilige haven voor allen aan boord.
Een tanker in noodweer geeft voorbeeld aan allen
van vechtend voortgaan en opstaan na vallen.*

Zeearend.

VLOOTPERSONEEL

Gehuwd:

- 15-2-'60: A. H. Zuiderwijk, 3e stm., met mej. A. J. B. Eekhout;
20-2-'60: H. M. Reine, 5e werktuigk., met mej. H. C. A. Mulders;
26-2-'60: C. P. de Waard, 5e wtk., met mej. A. M. Vreeker;
5-3-'60: J. van Malland, 3e stm., met mej. E. B. Pijnaker;
23-3-'60: C. P. Donken, 3e stm., met mej. E. I. Porck.

Geboren:

- 10-2-'60: Willem, zoon van J. Groen, 3e wtk., en mevr. M. J. Groen-Kuiper;
15-2-'60: Pieter en Cornelis Teunis, tweeling van P. de Regt, 2e stm., en mevr. T. A. de Regt-Stip;
20-2-'60: Beatrix Gertruda Maria, dochter van M. G. C. Geerarts, 2e stm., en mevr. M. H. E. Geerarts-Philippens;
21-2-'60: Wendelina, dochter van H. Barth, 1e stm., en mevr. B. C. Barth-Kelder.

MUTATIES

(gedurende de periode 15-2-'60—15-3-'60)

Met verlof:

- Gezagv.: A. W. H. Lamberty, J. Boomsma, H. A. H. Hylkema, G. Hoving, P. J. Boudier, A. de Boer, J. Lous, J. G. C. de Man; J. de Graaf, J. Grillk, R. L. Meijer, J. Wielsma, A. de Visser, T. W. Pals, L. Brink, W. A. Kleine;
1e stl.: E. F. Beuerle, J. L. Muyskens, H. J. Allaart, G. J. Pool, J. Slot, J. Verhoeven, G. W. Verboom;
2e stl.: J. S. Schregardus, K. J. Koen, M. Mantje, H. K. Paauw, J. J. Runnenburg, C. P. Donken, J. Luteyn, D. M. Mos, P. F. L. Schölvinck;
3e stl.: J. V. Kruit, G. G. L. Wolters, M. J. Schop, H. G. Potman;
Hfd. wtk.: J. Zaaier, G. Houwer, W. A. Krever, H. J. C. Bosselaar, D. Bosman, J. C. van Dijk, Th. van der Gaast, A. A. Goethart, J. H. van Engelshoven, J. van der Hoek;
2e wtk.: P. C. van de Dood, P. Roerade, J. Prins,

3e wtk.:

R. A. J. Ruesink, S. van den Ende, G. Boer, F. Engels, J. van Essen, H. Hielkema, B. A. Grashof, C. Heeres; J. D. Donken, P. G. Eekman, F. J. van der Velden, G. A. Wieringa;

4e wtk.:

J. W. van der Veen, H. P. C. de Geeter, E. Jousma, H. Lopes Dias, P. A. Groenenberg, J. Jansen, W. A. M. Bouma, R. H. Gijsberts, E. B. Landman, P. C. Carrelse;

5e wtk.:

A. G. A. van der Pijl, B. Nederlof, W. N. Kous, J. van Kooten, S. Schoonenbergen, H. Steenhuis, F. C. de Winter, J. B. van Haaster, M. J. de Jong, H. J. Muyskens, J. Reeders, R. Heerkens, J. Blok, J. J. Rood, J. C. Zwart;

ll.wtk.:

J. G. de Vries, K. van der Zee.

In Nederland gearriveerd:

bootsman: L. C. van Oudenaarden;
timmerlieden: A. Pronk, H. C. van de Neut;
pompman: C. B. Soesbergen;
chef
hofmeesters: M. van Hagen, J. Baard;
chef koks: J. H. Limonard, J. A. Franken, R. B. Vos, P. Suykerbuyk.

TEWERKSTELLINGEN

- m.s. Abida:** 4e wtk. A. P. de Groot.
m.s. Acmaea: 2e wtk. J. P. M. de Leeuw, 4e wtk. A. M. Messing.
m.s. Ceronia: 3e stm. (als wnd. 2e stm.) J. Vaandrager, hfd. wtk. A. Kievit, 2e wtk. A. Schoonfeld.
m.s. Cinulia: 2e stm. B. C. Visser, 3e stm. B. Langendoen, hfd. wtk. P. C. Bastiaanse, 2e wtk. T. E. Timmermans, 5e wtk. G. Nijman, ll.wtk. M. A. Lamper, bootsman H. C. den Daas, voorman G. M. Quik.
m.s. Clavella: 2e wtk. A. Baljet, 5e wtk. J. M. Heijer.
s.t.s. Kabylia: 5e wtk. J. W. van Leyden.
s.t.s. Kalinga: 2e stm. E. van de Pol, 2e pompman/bankwerker T. Hagedoorn, bankwerkers A. J. J. Vermeulen, A. Kwaytaal.
s.t.s. Kara: Gezagv. H. J. A. Deijman, 1e stm. K. van der Horst, 4e stm. C. van Helden, hfd. wtk. J. V. Buil, 5e wtk. L. G. van Donk.
s.t.s. Katelysia: 1e stm. G. Heising, 5e wtk. A. J. Bakker, chef-hofmeester H. Scharloo.

s.t.s. **Kelletia**: 2e wtk. J. Melein.
s.t.s. **Kellia**: Gezagv. T. Dekker.
s.t.s. **Kenia**: 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.) R. Romijn, 5e wtk. J. Koorevaar, bootsman J. Hoogendoorn, chef-kok B. van Bennekum.
s.t.s. **Kermia**: 2e stm. G. H. Meyerink, hfd. wtk. P. D. J. H. Slegtenhorst, 4e wtk. F. L. Alexandre.
s.t.s. **Khasiella**: 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.) A. van Hekke.
s.t.s. **Kopionella**: Gezagv. J. H. Kasten, 3e wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk. D. J. Wieringa.
t.e.s. **Koratia**: Gezagv. E. van Rossen, 2e stm. E. Moll, 3e stm. A. W. Seelt.
s.t.s. **Kosicia**: hfd. wtk. J. H. H. van Maastrigt, 3e wtk. K. F. Neher, chef-hofmeester K. Doelman.
s.t.s. **Kryptos**: 5e wtk. J. J. Kosten, pompman G. C. M. v. d. Wittenboer.
s.t.s. **Kylix**: hfd. wtk. P. J. H. Etmans.
m.s. **Malea**: 3e stm. R. A. Kattenburg Schüler.
m.s. **Meratus**: 4e wtk. O. A. van der Want.
m.s. **Mitra**: 1e stm. Tj. Kuyper.
m.s. **Navicella**: Gezagv. J. P. Braat, 1e stm. P. C. D. Sandee, 2e stm. D. Rijk, 3e stm. P. C. Rakké, 4e stm. J. H. Dijkstra, hfd. wtk. A. Bollen, 2e wtk. J. A. de Lange, 3e wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.) H. Buiten, 5e wtk. E. R. Ashof, 5e wtk. F. G. Krijgsman, 5e wtk. J. A. Elemans, 5e wtk. J. P. Botman, bootsman C. L. Zewald, timmerman A. Lankhorst, voorman A. Hake, pompman A. v. d. Berg, chef-hofmeester J. Batelaan, chef-kok L. Deynen.
m.s. **Neverita**: 5e wtk. D. Wildeboer, 11.wtk. L. P. G. Frissen.
s.t.s. **Philidora**: 1e stm. F. Klaassen, 3e stm. (als wnd. 2e stm.) B. van Hardeveld, 4e stm. (als wnd. 3e stm.) R. H. Schieffers, 4e stm. H. Looman.
s.t.s. **Philine**: Gezagv. M. J. Rehwinkel, 5e wtk. A. v. Hoeke.
s.t.s. **Philippia**: 3e wtk. (als wnd. 2e wtk.) P. Ester, 3e wtk. T. C. F. Bijkerk.
m.s. **Sukamandi**: 4e stm. J. J. H. Vessies.
m.s. **Sunetta**: Gezagv. B. van Bon, 3e stm. L. J. Hirs, 5e wtk. M. van Uffelen, 5e wtk. M. P. Eland.
t.e.s. **Thelidomus**: 3e wtk. H. Th. Nobels.
m.s. **Tibia**: 5e wtk. I. J. Buis, 5e wtk. C. P. Kortekaas.
t.e.s. **Tomocyclus**: 4e stm. W. Kerbert, 5e wtk. T. C. Evers.
s.t.s. **Vasum**: Gezagv. M. M. van Vriesland, 2e stm. C. Vessies, 4e wtk. A. H. Schulpzand, 5e wtk. E. Wouters, voorman K. H. Woldring, 2e pompman/bankwerker W. A. M. van Venrooy, bankwerkers C. H. v. Es, A. B. Lammersma en A. Ch. v. d. Gaarden, chef-kok H. M. v. d. Nieuwboer.
s.t.s. **Vivipara**: hfd. wtk. J. M. C. Jonkheid, 2e wtk. G. Vis van Heemst.
s.t.s. **Zafra**: 1e stm. W. de Beer, 2e stm. F. H. E. Edens, 3e stm. P. C. Sajet, 3e wtk. H. E. Nijzink, 3e wtk. H. Stobbe, 4e wtk. A. J. G. Weitzel, 5e wtk. D. Schot, 5e wtk. C. H. H. Wisse, 5e wtk. J. N. de Boer.

Tijdelijk aan de wal tewerkgesteld:

3e wtk.: J. H. Fraikin, H. de Hoog, J. Tekelenburg, J. E. Weidema, J. Mostert.

De dienst verlaten:

3e stl.: M. J. L. Monsjou, K. J. Koen, E. J. Evenaar;
4e wtk.: R. de Ruiter, G. Mienstra;
5e wtk.: A. R. Dedert, B. Nederlof;
bootslieden: P. Bothoff, L. C. van Oudenaarden, L. T. v. d. Giessen;
voorlieden: P. Th. Benningshoff, M. B. E. van Ewijck, G. H. Smit.

Met pensioen:

hfd. wtk.: J. van den Ent.

Aangesteld tot:

5e wtk.: J. Th. Geurtz, R. A. Risseeuw, A. Ekkebus.

BEHAALDE DIPLOMA'S

1e stm.

G.H.V. (Th.): 2e stl. A. Visser, H. Edens Jr.;
2e stm. G.H.V.: 3e stl. H. W. Vermaas, J. Bosman, M. Velthuyzen, A. Admiraal, P. C. Rakké;
2e stm. G.H.V. 3e stm. P. D. van der Klei;

(Th.):

„C“: 2e wtk. E. M. C. de Vries;
„C“ Th.: 2e wtk. J. J. Binkhorst;

3e wtk. P. Driessen;

„B“: 4e wtk. A. J. G. Weitzel;

„A“: 5e wtk. G. Nijman, E. R. Ashof, E. van Oldenbarneveld gen. Tullingh, J. J. Kosten, J. Quak, C. Slingerland;

Voorlopig

Diploma: 11.wtk. J. Th. Geurtz, R. A. Risseeuw, A. Ekkebus.

Overgeplaatst naar waldienst:

chef-hofmeester: J. J. Peeters.

In militaire dienst:

3e stm.: W. Harkink.

Gepromoveerd tot:

voorman: G. M. Quik;
1e pompman/
bankwerker: M. S. v. d. Akker;
pompman: G. C. M. v. d. Wittenboer.

In dienst getreden:

voorlieden: P. L. Dupain, M. B. Schram, A. E. Boels;
bankwerker: W. Wagenaar;
pompman: J. J. J. Driessen.

WALPERSONEEL

In dienst getreden:

1-3-'60: Mej. W. Donker - sectie MA.

Tewerkgesteld:

14-3-'60: J. J. Peeters - sectie CD (ex vloot).

Overgeplaatst:

18-2-'60: Mej. B. C. Janzen van CC naar WP.
25-2-'60: Mej. E. Beuzenberg van CC naar SO.
29-2-'60: Mej. M. G. Trees van SG naar ID
1-3-'60: D. de Lely van MD naar WD
4-3-'60: Mej. S. P. Looy van SO naar PR

Jubilea:

1-3-'60: J. M. van Kessel - sectie SG - 20 jaar.
3-3-'60: A. A. A. ten Bruggencate - sectie MD - 10 jaar.

De dienst verlaten:

1-3-'60: Mevr. S. van Geest - sectie PR;
1-3-'60: Mej. L. van der Horst - sectie SL;
1-3-'60: Mej. W. J. Kleeser - sectie CC;
1-3-'60: Mej. A. Kooymans - sectie MA.

Geboren:

7-3-'60: Ronaldus Antonius Ignatius, zoon van F. J. A. I. van Maanen - sectie SL;
14-3-'60: Lex, zoon van N. Coors - sectie TA.

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

E. van 't Slot - met verlof.
E. van der Werf - met verlof.