

# van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder en W. H. P. Feenstra.

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



NA GEDANE ARBEID IS HET GOED RUSTEN.

(foto W. N. Wouters).

## Ons vlaggeschip „Vasum”

Bijna een jaar na de tewaterlating van onze eerste 31000 tonner, door H.K.H. Prinses Beatrix, werd op 23 December dit schip van de bouwers, de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam overgenomen. Namens de bouwers voerde de heer F. de Boer, Directeur van genoemde werf het woord, waarna met een korte rede de heer Dr. Ir. H. Bloemgarten het schip aanvaardde, namens de eigenaren N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” en de Kapitein verzocht de werfvlag voor de Maatschappij-vlag te doen verwisselen. Het was een plechtig moment toen onder de tonen van het „Wilhelmus” de N.D.S.M.-vlag werd gestreken en de commodore-vlag in top ging.

Na de officiële overdracht begaven de aan boord verzamelde genodigden zich naar de koffiekamer, alwaar de heer F. de Boer zijn dank betuigde voor de prettige samenwerking met de Technische Dienst van Shell Tankers N.V. en eveneens de Autoriteiten dank bracht. Hierna nam de heer Bloemgarten het woord en sprak de genodigden als volgt toe:

*Dames en Heren,*

Nu de „Vasum”, voor rekening van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” gebouwd, zojuist officieel door ons is overgenomen, wil ik ook nog eens in het openbaar — officieel — onze hartelijke dank uitspreken aan de Directeuren van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij voor de vele zorgen door hen en hun personeel aan deze nieuwste tanker gewijd. De „Vasum” is met haar 31.000 ton het grootste en het mooiste onder Nederlandse vlag varende schip van de Koninklijke/Shell vloot. De afbouw van dit fraaie schip moge dan wat langer geduurd hebben dan wij hadden gehoopt, het resultaat van alle arbeid die deze werf aan de „Vasum” heeft besteed vervult ons met bewondering.

Dames en Heren, de „Vasum” zal niet zo heel lang ons grootste schip blijven; het zal U bekend zijn, dat in het kader van ons bouwprogramma nog één even groot en zeven grotere tankers zullen worden gebouwd op Nederlandse werven.

Vijftig jaren geleden werd door deze zelfde werf onze „Sultan van Koetei” gebouwd met een laadvermogen van 4000 ton. Terwijl wij nu bij vervoer ter zee denken in de orde van tienduizenden tonnen, was toen de economie van een vervoer per tanker van een paar duizend ton voor menigeen nog een dubieuze zaak. En bovendien werd dit vervoer in hoge mate gevaarlijk gedacht. Nu is de tankerconstructie zodanig verbeterd dat het vervoer van olie en olieproducten per tanker alledags-werk is geworden en dat degenen die op een moderne tanker varen, mits zij de voorschriften opvolgen, nauwelijks gezegd kunnen worden extra risico te lopen. Maar voor hen blijven de normale gevaren van de zee.

Ondanks de vooruitgang van ons technisch kunnen beheerst de mens allerminst de elementen; de zee, de stormen, de stromen vorderen nog steeds hun slachtoffers. Wie kan dit beter weten dan de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij? Dat U, Mijnheer Quarles van Ufford, als voorzitter van haar Bestuur, met enige van Uw mede-bestuurders en met de Directeur van Uw Maatschappij de Heer Th. de Booy, in ons midden bent, is geen toeval. Het moge U duidelijk zijn dat wij, de Petroleum Maatschappij „La Corona”, als eigenaren, en Shell Tankers N.V., als reders van dit nieuwe schip en van zovele schepen, beseffen en waarderen wat Uw Maatschappij in dagen van storm en ontij doet voor hen die de elementen de baas zijn geworden. Maar niet alleen zij die direct zijn ingeschakeld bij de exploitatie van onze Nederlandse Shell-vloot, maar allen die op enigerlei wijze in het werk van onze Koninklijke/Shell Groep hier te lande zijn ingeschakeld, delen de gevoelens van onze vlootmensen. Wij weten, dat het U in Nederland niet ontbreekt aan waardering voor Uw werk, maar dat U wel eens klaagt over gebrek aan stoffelijke waardering. In het volle besef van het belang van het werk waaraan U zich wijdt, heeft de Directie van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, die ik zou willen aanduiden als de overkoepelende, de top-werkmaatschappij

in Nederland van onze Groep, besloten haar dank en haar grote bewondering in een daad om te zetten. De B.P.M. wil U, mede uit naam van alle andere hier in Nederland werkende maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, een motorstrandreddingboot aanbieden van het type „Kurt Carlsen”, reeds in Uw dienst varende.

Aan dit aanbod zou ik een verzoek willen verbinden en wel dit: wij zouden gaarne zien dat U aan deze aanwinst van Uw reddingboot de naam geeft van een zeeman wiens nagedachtenis ons, Shell-mensen, nog steeds sterk in het harte leeft, Willem Horsman. Misschien wilt U mij veroorloven nog eens kort in herinnering te brengen wat hij als kapitein van de „Ondina” deed.

Kapitein Willem Horsman had op 31 October 1942 zijn eerste commando gekregen op de 9100 tons tanker „Ondina” van de Nederlandsch-Indische Tank Stoombootmaatschappij (één der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep) en voer in ballast met een lading graan van Freemantle naar Perzië met als escorte een kleine Brits-Indische mijnveger van 400 ton, de „Bengal”. Op 11 November ontmoette men ter hoogte van de Christmas eilanden twee Japane hulpkruisers. Toen de „Bengal” de strijd aanbond, gaf Horsman mede het commando tot de aanval. Het kanon van de „Ondina” havende één der Japane hulpkruisers zwaar en wist hem zelfs met haar twee en dertigste schot tot zinken te brengen. Door gebrek aan munitie moest de „Bengal” retireren en de „Ondina” leek verloren. Kapitein Horsman gaf bevel tot strijken der sloepen, doch sneuwelde kort daarop door granaatinslag op de brug.

De vijand meende de „Ondina” reeds verloren en verdween na mitrillerend der overlevenden, die in de boten hun heil hadden gezocht. Doch de „Ondina” was niet verloren, de overlevenden slaagden er in weer aan boord te komen, bevonden de motor ongedeed en wisten het schip weer in veilige Australische haven binnen te brengen. Deze daad van Horsman en zijn bemanning werd bekroond door de Koninklijke Vermelding bij dagorder van 8 November 1948.

Wij zouden het op hoge prijs stellen als U aan de nieuwe reddingboot van Uw Maatschappij de naam van Kapitein Willem Horsman zoudt willen verbinden ter ere van zijn nagedachtenis en de moedige daad van hem en zijn bemanning, waaraan de „Ondina” ons zo vaak herinnert. Niet alleen was zij na de oorlog de eerste tanker die Pernis binnenliep, zij is nog steeds met ere in de vaart.

Mag ik dan U, Mijnheer Quarles van Ufford, als tastbaar bewijs van het geschenk van de B.P.M., dit model van de reddingboot overhandigen in de hoop dat U het wel wilt aanvaarden en dat de „Willem Horsman” U vele jaren zal mogen helpen Uw menslievend en moedig werk te verrichten.

Na het overhandigen van het fraaie model van de „Willem Horsman” trad de heer Jhr. C. F. G. Quarles van Ufford, Voorzitter van het Bestuur der Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij naar voren, ten einde namens het bestuur zijn dank over te brengen voor dit fraaie geschenk. De heer Quarles van Ufford deelde mede dat de nieuwe motorstrandreddingboot gebouwd zal worden door de firma Taat te Katwijk en waarschijnlijk in September a.s. in dienst gesteld zal kunnen worden. De standplaats van deze nieuwe aanwinst zal Schiermonnikoog worden en spreker eindigde met de wens uit te spreken dat de schepen van de schenkers en dan nog speciaal de „Vasum” nooit de hulp van de „Willem Horsman” nodig zouden hebben.

## Tewaterlating s.t.s. „Khasiella”

Op 10 December 1955 werd van een der werven van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam de 14e tanker van het „K”-type, welke op Nederlandse werven werden en worden gebouwd, te water gelaten. De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw Th. Kessler-de Kempnaer, echtgenote van Ir. J. B. Aug. Kessler, voorzitter van de Raad van Commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Alhoewel het weer ons ditmaal niet bijzonder gunstig ge-



TEWATERLATING S.T.S. „KHASIELLA“.

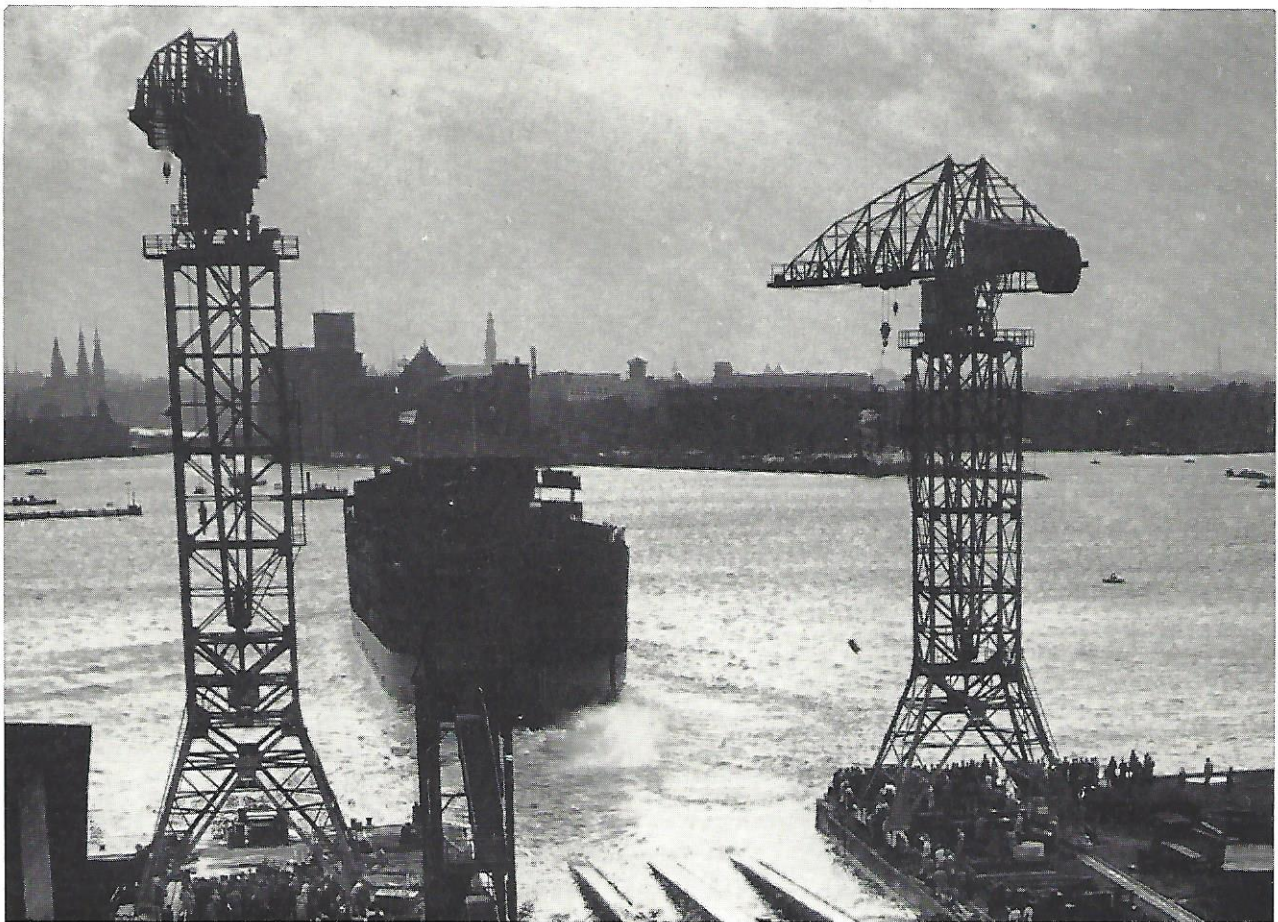
zind was, bleef het gedurende de plechtigheid gelukkig droog. Er stond wel, wat men noemt een stijve bries en menig een op de officiële tribune zocht een windstil plekje op achter het nog op de helling staande schip. Lang duurde het vertoeven op de tribune echter niet, want het schip zette zich, na het verwijderen van de laatste beletselen, onmiddellijk in beweging.

De kapel „Tuindorp“, die de wachtenden enige goede marsen had laten horen, speelde het „Wilhelmus“ terwijl de „Khasiella“ statig het IJ tegemoet gleed. Nog even vertoefde men op de tribune teneinde getuige te zijn van de kiellegging van het m.s. „Ommenkerk“, welk schip voor rekening van De Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappijen wordt gebouwd.

In de koffiekamer werd het eerst het woord gevoerd door de heer F. de Boer, Directeur der Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, die mevrouw Kessler hartelijk dankte voor de door haar verleende hulp bij deze tewaterlating en hier aan toevoegde, dat hij zelden een tewaterlating had mede gemaakt, die zo vlot was verlopen. Men zou geneigd zijn te denken dat het schip plotseling enorme haast had gekregen, maar de heer De Boer meende een en ander toe te mogen schrijven aan het gebruik van „B.P.M.-vet“ op de helling. Hij was uitermate verheugd zo'n groot aantal leden van de familie Kessler aanwezig te zien en gaf daarna een overzicht van de reeds lang bestaande band tussen de naam Kessler en de „Koninklijke“.

Na mevrouw Kessler een aandenken aan deze dag te hebben overhandigd, gaf hij het woord aan Ir. J. B. Aug. Kessler, die de volgende rede uitsprak:

*In een voordracht, die de heren Robinson van de Universiteit van Cambridge, en Daniel van het Ministerie van Fuel en Power te Londen in Augustus jl. gaven, voor de International Conference on the Peaceful Uses of Atomic Energy, maakten zij een schatting, hoelang de enige tot voor kort beschikbare wereldvoorruden van energie, dat is die welke betrijd kunnen worden uit steenkool en ligniet, petroleum en petroleumgas, bitumineus zand en hydro-electriciteit, in de wereldbehoefte zouden kunnen voorzien.*



S.T.S. „KHASIELLA“ IN HAAR ELEMENT.

Zij baseerden zich daarbij op een cumulatieve stijging in de wereldconsumptie van 3% 'sjaars en kwamen tot de conclusie dat de gehele wereldvoorraad over minder dan 150 jaar volkomen uitgeput zou zijn — behalve dan hydro-electriciteit — die tenslotte van minder belang is. En — een cumulatieve stijging van 3% wordt beschouwd als een matige schatting.

Hieruit blijkt dat de wereld reeds jaren vóór die tijd gebukt zou gaan onder het vooruitzicht van een nijpend tekort aan drijfkraft voor de machines die we te danken hebben aan de pijlsnelle ontwikkeling der Technologie.

Het is dan ook nauwelijks te verwonderen dat zij op wier schoulers de taak rust een Groep met wereldwijde belangen zoals de onze te leiden en te beheren, tot voor enige jaren de toekomst niet zonder zorg inzagen. We vroegen ons af wat er zou gebeuren wanneer de Mens in staat zou zijn om meer en betere goederen te produceren — en dus te consumeren — en hem dit verhinderd zou worden door gebrek aan brandstoffen. Men zou onvermijdelijk spoedig over moeten gaan tot rantsoenering van energieverbruik. En dit niet slechts in enkele landen doch over de gehele wereld. De Overheid zou moeten beslissen wien het al of niet vergund zou zijn brandstof te gebruiken.

Er bestaat al wrijving genoeg en, wanneer zich een dergelijk dilemma op wereldwijde schaal zou voordoen, kan men zich voorstellen de wrok en haat die groeien zou en hoe een groot deel der slinkende krachtbronnen onvermijdelijk voor militaire doeleinden zou worden gebruikt.

Als het de Regeringen ten taak zou vallen te wegen wie waardig is energie te verbruiken en wie niet, zouden zij een maatstaf moeten aanleggen om de waarde van de Mens te meten.

Wien, die niet waanzinnig is, ontgaat daarvan de weemoed?

Mocht iemand niet voldoen aan de verwachtingen die de Regering van hem koestert, hij zou niet slechts mislukt, doch mogelijk saboteur of zelfs misdadiger verklaard worden.

Dit is geen hersenschim.

We zien het thans gebeuren achter 't IJzeren Gordijn, waar d'Overheid de macht totaal in handen heeft en in de nood zoals ik hier beschreef, zou dwang van de Overheid niet minder, doch eer kwellender ons knechten. Weinig verbeeldingskracht is nodig om te zien dat elke bezigheid niet toegespitst op het militaire doel niet slechts teruggesteld doch zelfs gestraft zou worden. Elkeen, die niet in 't slaafs verband zou passen, zou ongetwijfeld snel bezinning moeten kiezen.

Persoonlijk initiatief zou gans verloren gaan en, in de kiem gesmoord, talenten van den Mens die in 't Productieplan niet passen mocht. De ene vrijheid na de andere zou verdwijnen. Gedachtenvrijheid zou een misdaad zijn; de „Arts and the Humanities”, zoals het in het Engels heet, ten dode opgeschreven. Vijandelijk gewapende gevangenisstaten zou 't beeld der wereld zijn. Democratie zou ophouden een bekend begrip te zijn. De waardigheid van 't individu zou verloren gaan. De dictatuur zou heersen.

Lord Acton heeft eens gezegd: „Power tends to corrupt and absolute power corrupts absolutely”. Dit zou ook met de Regeringen gebeuren. Droevig zou de Aarde zijn. Behalve het verlies van alles wat in 't leven schoon is, zou de wereld falen haar bewoners te voeden. Snel zou de mensheid slinken door minder geboorten en verkorting van de levensduur.

Zo was het toekomstbeeld zoals men slechts enkele jaren geleden vreesde het onder de ogen te moeten zien. Toen echter openbaarde atoom-energie zich aan het menselijk vernuft en daarmee was een machtige nieuwe bron van energie gevonden die over de gehele wereld verspreid is en gemakkelijker te vervoeren, dan elke andere tot heden toe bekende stuwkracht. De ontwikkelingen van de laatste tijd op dit gebied zijn verbluffend. Zij die zich wijden aan deze wetenschap, vinden voortdurend nieuwe mogelijkheden waarbij kernsplijting kan worden toegepast voor vreedzame doeleinden. Men schat dat deze nieuwe krachtbron voor vele duizenden jaren voldoende zal zijn. Wanneer onze natuurgeleerden en ingenieurs erin slagen kernsamenvoeging te knechten, zal de schat der welvaart schier onuitputtelijk zijn. De ingewijden mogen het er niet over eens zijn hoe lang het nog zal duren eer kernfusie in de industrie toegepast zal kunnen worden, maar zij zijn het er allen over eens dat het eenmaal zal gebeuren.



HET SCHIP GLIJDT VAN DE HELLING.

Het dreigende gevaar van 't sombere toekomstbeeld, zo even U geschetst, is nu verdwenen. We mogen thans hopen op een toekomst die, — zelfs al moge zij van tijd tot tijd verminkt worden door menselijke tekortkomingen, — toch niet onvermijdelijk behoeft te stranden. Integendeel — wijd is de weg thans open tot grote welvaart; groter dan men ooit heeft gekend, in een wereld waar tevredenheid zal heersen in zoverre, als de mens daartoe in staat zal blijken te zijn.

We weten allen dat de wonderen der Natuur oneindig zijn; zelfs 't tijdstip waarop zij 't menselijk brein daar deelgenoot van maakt is ondoorgroendelijk.

Hoewel dus atoom-energie op machtige schaal zal bijdragen tot de krachtvoorziening der toekomst zullen toch de verantwoordelijkheden van de Petroleum Industrie met de tijd nog aanzienlijk groeien. Er zijn talloze toepassingen — en zij nemen snel toe in belangrijkheid — waar petroleum het wint van de atoom, en, naar we mogen verwachten, van elke andere bron van energie die nog ontwikkeld moge worden. Er is vandaag geen tijd om hierop dieper in te gaan.

Er zijn thans 250000 mensen werkzaam in onze Groep, en voor onze uitbreidingen — die voor zover ik zien kan in geen jaren zullen verminderen — schat ik dat er nog een 500.000 mensen indirect hun loon danken aan onze groei — een totaal dus van 750.000. Als we aannemen dat een gemiddeld gezin uit ongeveer 3 tot 4 personen bestaat, d.w.z. man, vrouw en kinderen, zou dit betekenen dat wij aan twee en half miljoen mensen van alle mogelijke nationaliteiten — behalve die van achteren het IJzeren Gordijn — een goed bestaan bieden.

Doch onze taak is meer dan dit. Een bescheiden schatting van onze bijdrage aan de voorziening van energie, goederen en diensten, stelt dit cijfer van twee en een half miljoen geheel in de schaduw. De belangen van de eigenaren van de Groep — de aandeelhouders dus — vertegenwoordigen thans een waarde van bijna twaalf duizend miljoen gulden; doch ook dat cijfer vervaagt als het gesteld wordt tegenover onze huidige en toekomstige plichten aan de wereld en aan hen die direct en indirect bij ons hun werk vinden. Ik vertrouw dat wij nimmer in onze taak zullen falen, noch dat onverstandig staatsbeleid ons de verrulling daarvan zal verhinderen.

Ik hoop, dat de „Khasiella” — voor de tewaterlating waarvan wij vandaag de gastrijheid genieten van de zo bekwame scheepsbouwers, de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij — voor vele jaren de wereldzeeën zal mogen bevaren met een tevreden bemanning en dat zij, met vele andere, haar steen zal bijdragen tot de glorie van onze Groep.

Mijnheer De Boer, U heeft mijn vrouw een onvergetelijke dag bezorgd. En als het ons vergund zij, in de jaren

die voor ons liggen, de naar wij hopen voorspoedige vaart van het prachtige schip, dat zij vandaag van de helling heeft gezonden, te volgen, zal de herinnering aan deze vreugdevolle dag ons steeds bij blijven.

Ik wil thans eindigen Mijnheer De Boer met U en Uw collega's en al Uw personeel, door wier deskundige en toegewijde arbeid de „Khasiella” thans in haar element is, te danken, en met U mijn beste wensen aan te bieden voor een gelukkige en voorspoedige toekomst van Uwe grote Maatschappij.

## Groetenprogramma Wereldomroep

Op 30 December 1955 vond de laatste uitzending van het groetenprogramma van dit jaar plaats. De schepen van de Koninklijke/Shell Groep waren ditmaal de „Myonia” (Oostschip) en de „Marisa” (Westschip). Zoals de laatste jaren gebruikelijk richtte de reder zich in een persoonlijk woord tot de opvarenden van de vloot. De Directeur van „Shell Tankers N.V.”, de heer E. H. Larive, die tot zijn spijt op het uur van de opname niet in de studio aanwezig kon zijn — maar de moderne techniek loste ook hier de moeilijkheden op — sprak ter gelegenheid van de jaarwisseling de volgende rede uit, die wij hieronder in druk laten verschijnen, voor de opvarenden van die schepen, welke helaas buiten het bereik van de gerichte zenders vielen.

Mannen van de Koninklijke/Shell-vloot.

Geregeld komen iedere maand in „Het Schip van de Week” de stemmen van thuis U opzoeken, waar U ook ter wereld bent en ik weet hoe zeer dit contact met huis U verheugt.

Vandaag, practisch aan de vooravond van het nieuwe jaar, is het mij een genoegen een persoonlijk woord tot U allen te kunnen richten, dank zij de Wereldomroep.

Wanneer wij het afgelopen jaar de revue laten passeren, dan moeten wij helaas beginnen met het droeve feit te memoreren dat de heer Quarles van Ufford, de man die zo lang het roer in handen heeft gehouden, in Juli j.l. van ons heen is gegaan. Met hem ging een goed, eerlijk mens heen, die ons aller belang steeds voor ogen had. Hij ruste in vrede.

Gelukkig heeft het afgelopen jaar voor ons bedrijf ook zijn zonnige kanten gehad en hier wil ik in de eerste plaats de aandacht vestigen op de gestage uitbreiding van de vloot en het is juist deze uitbreiding die mij van de week voor een moeilijkheid deed staan. Deze uitzending van de Wereldomroep vindt namelijk plaats op hetzelfde tijdstip dat ik de „Kylix” bij de N.D.S.M. aan het overnemen ben, als laatste schip van dit jaar. Mijn toespraak tot U is dan ook tevoren op de band-recorder opgenomen en in dit programma ingelast.

In het achter ons liggende jaar werden 13 nieuwe en 5 reeds bestaande schepen aan onze vloot toegevoegd. De nieuwe schepen zijn 9 18.000 tonners, 3 13.000 tonners en 1 supertanker, namelijk ons vlaggeschip „Vasum”, op 15 Januari van dit jaar door H.K.H. Prinses Beatrix tewater gelaten. De bestaande schepen waren 3 T2's en 2 18.000 tonners, die wij van onze Britse collega's overnamen in ruil voor de asfalschepen „Platidia” en „Plagiola”. Daartegenover werden enkele verouderde schepen uit de vaart genomen.

De uitbreiding van de vloot heeft vanzelfsprekend een uitbreiding van ons varend personeel met zich gebracht en ik acht het hier op zijn plaats om hulde te brengen aan U allen, die in de achter ons liggende maanden blijk hebben gegeven van een voor ons geruststellend aanpassingsvermogen, nu zij geconfronteerd worden met een snelle overgang naar het nieuwe type schepen. Een onmiddellijk gevolg van de vlootuitbreiding is ook het grote aantal promoties, namelijk met die van 1 Januari a.s. daarbij inbegrepen 285.

Van het huidige nieuwbouwprogramma zullen nu nog 3 schepen moeten worden afgeleverd, terwijl in de komende jaren, voor het tweede nieuwbouwprogramma, nog 14 schepen zullen worden afgeleverd.

Alhoewel in de loop der komende jaren noodzakelijkerwijs zal moeten worden overgegaan tot het uit de vaart nemen van een aantal minder efficiënte schepen, zal het uiteindelijk resultaat toch nog steeds een uitbreiding betekenen.

Het stemt tot voldoening dat het afgelopen jaar geen

ernstige scheepsrampen ons hebben getroffen en dit is mede te danken aan de loyale medewerking van U allen.

Alvorens te besluiten, wil ik U nog vertellen dat ter gelegenheid van de indienststelling van de „Vasum” op Vrijdag 23 December j.l., de B.P.M. uit naam van U allen en van alle andere hier in Nederland werkzame maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, een motor-strand-reddingboot heeft aangeboden aan de kranige Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij en wat U, vlootmensen, nog het meest zal interesseren, is wel dat deze reddingboot de naam zal dragen van een zeeman, wiens nagedachtenis ons nog steeds sterk in het hart leeft, namelijk Willem Horsman, en ik behoeft U niet in herinnering te brengen wat hij als gezagvoerder van de „Ondina” deed.

Mannen van de Koninklijke/Shell-vloot, ik neem afscheid van U met de hartelijke wens, mede namens alle walpersoneel, dat het Nieuwe jaar voor U alle goeds zal brengen, zowel voor Uzelf als voor Uw naasten.

Behouden vaart en goede thuiskomst!

## Zij die heen gaan

Gelijk als zeelui oud van dagen  
Verweerd door storm en regenlagen  
Ons met pensioen verlaten gaan,  
Aan 't einde van hun zeemansbaan,  
Zo zie ik thans twee oud-gedienden  
En van ons allen goede vrienden,  
Daar weerloos liggen op de ree  
Voor hen is 't varen uit op zee.

Onz' oude trouwe schuit Agatha  
Daar naast het zusterschip Armilla  
Zijn door het huidige geslacht  
Thans op de achtergrond gebracht.  
Zij waren voor die grote SHELL  
Het fundament, bedenk dit wel.  
Zij hebben trouw hun plicht gedaan,  
Wellicht op elke oceaan.

De vele employé's der „Shell”  
Herinneren zich deez' scheepjes wel,  
En ook gedurende de strijd  
Gestreden in den oorlogstijd.  
Verlaten, doch vergeten niet  
Als men ze nu daar liggen ziet  
Want meen'ge stuurman die passeert,  
En dan zijn blik daar henen keert

Denkt aan die dagen van voorheen,  
Hier doorgebracht zo lang geleên,  
Gegroet Gij oude trouw-gedienden,  
Die ook wel voor de Shell verdienden.  
't Zij in Oost- of Westmoesson,  
Soms tijds in storm of tyfoon.  
Verdwenen zijt gij van de zee  
En ligt daar nu op veil'ge ree.

Maar wat uw laatste rustplaats zij,  
Die vraag is voor de Maatschappij.

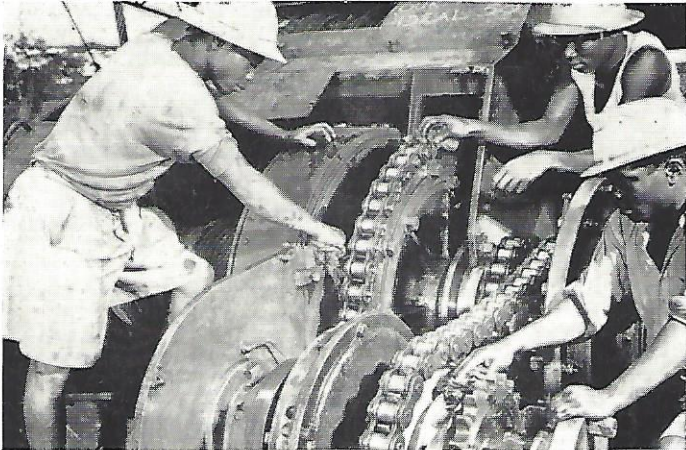
J. V. sr.



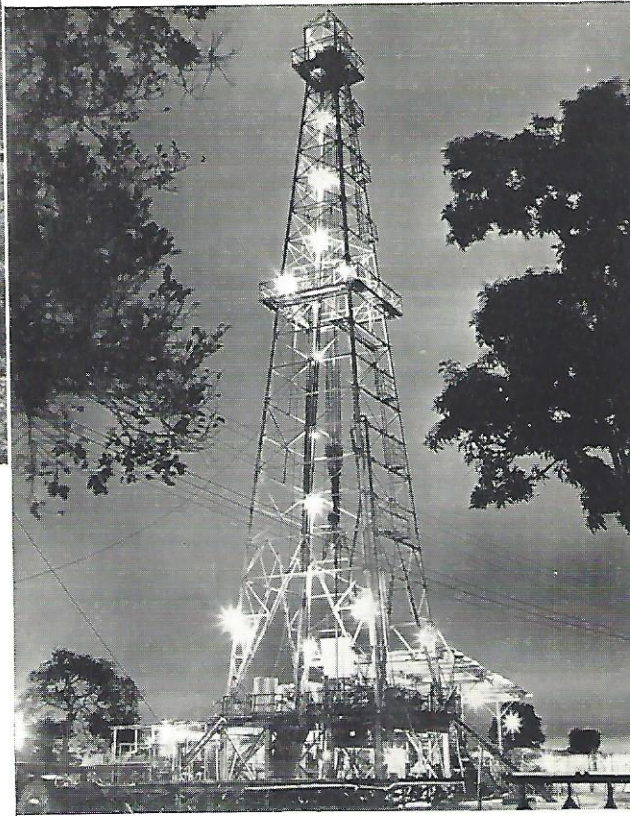
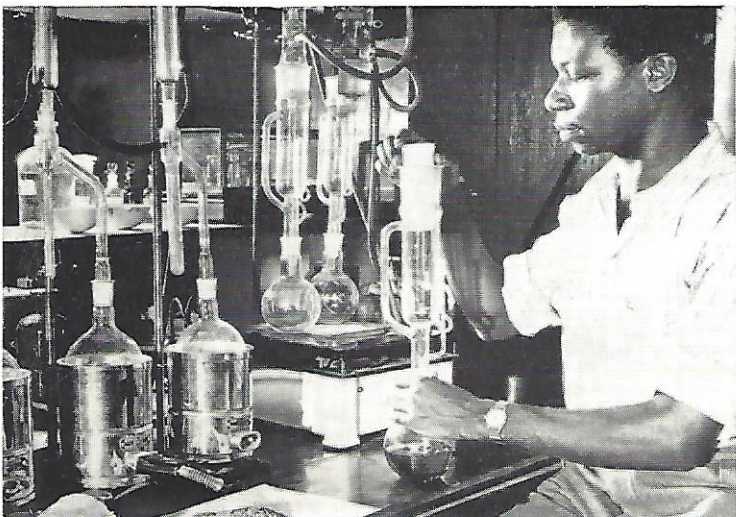
Een nieuwe locatie te Oloibiri, 110 km ten Zuid Westen van Owerri. De speciaal voor het transport van materiaal aangelegde weg is ongeveer 1 km lang.



De grond van het gebied, waar de Shell-D'Arcy haar werkzaamheden verricht, wordt gepacht van de inheemse bevolking. Hier wordt een pachtovereenkomst getekend.



Boorgruis en oliemonsters worden in het laboratorium te Owerri, onderzocht.



Een boorinstallatie bij Nzam.

## In Nigeria: Ja of nee?

Achttien jaren zijn er voorbij gegaan sinds men in Nigeria voor naar aardolie ging speuren. Achttien jaren van onderzoekingen, ontdekkings- en nog eens onderzoekingen.

In deze periode moest een oppervlakte van ongeveer 150.000 kilometer haar ondergrondse structuur aan de mannen van de wet prijsgeven. Langzaam maar zeker werd dit gebied bij stukjes en uiteengerafeld en naar mogelijk oliehoudende structuren ingedeeld. Lucht door de luchtfotografie, op de grond door veldgeologie en seismologie en door het verrichten van ondiepe kernboringen.

Nu is men dan zo ver, dat men de gevolgtrekkingen van deze zoekingen door middel van exploratie-boringen in Nigeria's hardnekkige grond op hun juistheid kan toetsen. Tot nu toe heeft men op drie plaatsen — t.w. Akata en Ituk Mbang in de provincie Calabar en onlangs te Oloibiri in de provincie West van Benin City — aardolie gevonden.

Dicht oerwoud en moerassen vormen echter een ernstige belemmering voor het transport der boormaterialen naar de boorlocaties, die vaak op een afstand van de hoofdbasis zijn gelegen. De „Shell-D'Arcy Development Company of Nigeria Ltd” maakt, om de verbinding van deze verschillende terreinen te vergemakkelijken, veelvuldig gebruik van pontons, terwijl er in de Niger Delta een ware vloot van meer dan vijftig pontons vaart om mensen en materiaal te vervoeren. Nigeria is een land met natuurlijke bronnen en grote industriële mogelijkheden en het is van belang zekerheid te hebben over de vraag of er zich aardolie in een winbare hoeveelheid binnen haar grenzen bevindt; een vraag waarvoor de consequente uitvoering van het grootscheepse boorprogramma het antwoord kan geven.

Door middel van dit hijswerk worden de respectievelijke buizenseries in- of uitgebracht. Dit is hijswerk bij een boring te Benin City.

Wegenaanleg in het oerwoud te Oloibiri.

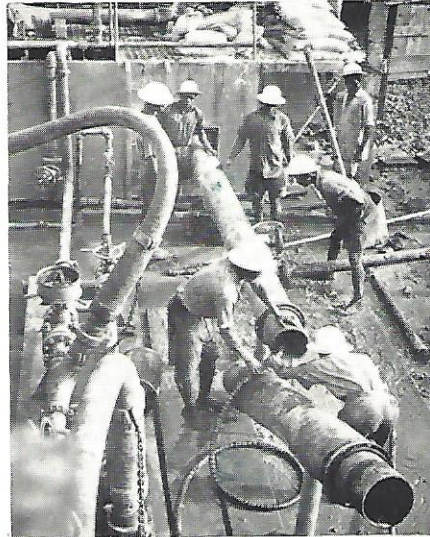




De 275 tons landingsboot „Albert Humphries” is het grootste vaartuig van de Niger Delta vloot.



Op alle boorterreinen zijn landingsplaatsen voor helicopters.



Het aankoppelen van spoelbuizen te Akata.



Het trekken van een pijpserie te Nzam.

et eerst  
rzoekin-  
ierkante  
enschap  
beetjes  
uit de  
mologie

onder-  
onder-  
plaatsen  
Noord

nummering  
p grote  
roleum  
ssen de  
helico-  
schepen  
et rijke  
voor de  
grootste  
nomisch  
o alleen  
t juiste



Een verkenningsboring te Akata, waar men olie-  
sporen en gas aantrof.

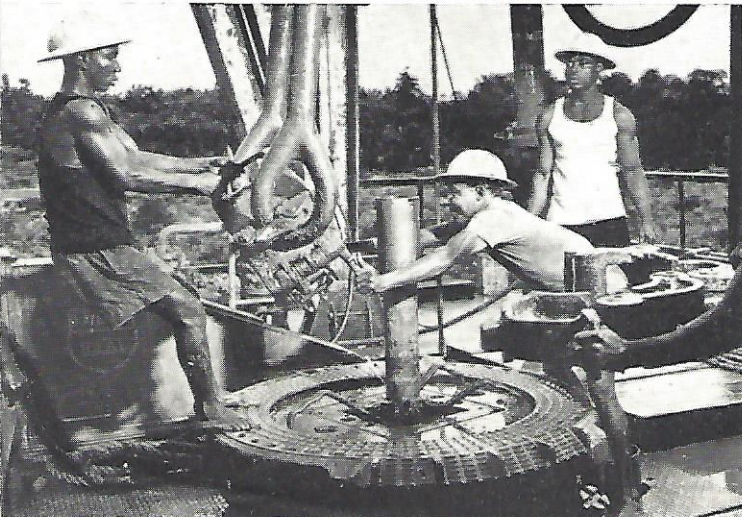


De machines van een sleepboot  
worden nagezien.



Ook de buitenboordmotoren dienen  
goed te worden onderhouden.

Een boorploeg in actie te Akata in Calabar.



Het Palaeontologisch laboratorium te Owerri.



# De Beste Wensen voor 1956

REDACTIE  
VAN EN VOOR DE VLOOT

## Promoties per 1 Januari 1956

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

### Tot Senior Gezagvoerder

De Gezagvoerders:  
L. Muyskens  
A. Swaneveld

### Tot Gezagvoerder

De 1e stuurlieden:  
F. W. Methorst  
J. Visser Sr.  
J. Lous  
C. Ansingh  
N. P. N. Reus  
A. A. Oepkes  
J. L. Leyerweert  
R. Roos  
J. J. Engelsman  
R. India  
H. O. W. Lotsy  
T. Dekker  
J. Roos

### Tot 1e stuurman

De 2e stuurlieden:  
J. van der Velden  
M. Zuillhof  
G. Th. M. Lommerse  
K. van der Horst  
W. Haeck  
F. A. de Kaart  
M. A. Riteco  
J. Kramer  
J. Bron  
J. L. F. Vermeulen  
H. R. van Sas

P. Maarleveld  
A. Tijmsa  
C. J. J. Rozema  
L. Plass  
G. Heising  
J. C. de Groot  
D. P. Klip  
J. de Graaf

### Tot 2e stuurman

De 3e stuurlieden:  
P. Janssen  
P. J. F. Debeus  
A. Brouwer  
P. Buisman Jr.  
M. de Jong  
D. J. van Mourik  
J. J. van den Berg  
A. Solleveld  
T. W. van Velzen  
C. J. 't Gilde  
J. Verhoeven  
G. G. J. Alfrink  
K. J. Beswerda  
R. F. Donders  
R. Kiviet  
C. D.-Mastenbroek  
F. Minkels  
B. C. den Exter  
van den Brink

C. L. Teerling  
H. Jansen  
K. Poort van Ingen  
H. Planjer

P. Cammel  
W. Croes

### Tot 3e stuurman

De 4e stuurlieden:  
J. J. Runnenburg  
J. L. A. Plasman  
A. Stolk  
J. W. J. Corbee  
H. N. A. Snel  
H. K. Paauw  
J. H. Spoelstra  
J. A. van den Berg  
R. Verhoef  
J. Renssen  
P. Hoogesteger  
J. Simons  
M. Huis  
E. J. Evenaar  
J. H. Camfferman  
D. W. P. van Burken  
J. Klein Roseboom  
W. J. Nobel  
A. A. C. van Dalen  
J. E. Dekker  
A. C. Weide  
P. M. de Graaf  
M. A. Messelaar  
M. Snoek  
H. A. Kuling  
A. van Dam  
P. Kooijman  
J. Audier  
D. M. Mos

### Tot Hoofdwerktuigkundige

De 2e werktuigkundigen:  
J. Best  
J. M. C. Jonkheid  
H. J. W. Huisken

L. J. Marico  
P. Roeleveld  
G. C. Lucassen  
K. Kroon  
Z. Hoek  
J. C. Hubert  
G. Houwer

### Tot 2e werktuigkundige

De 3e werktuigkundigen:  
M. J. Moerland  
P. van der Hout  
F. Engels  
A. Dictus  
B. J. Albronda  
J. J. de Jonge  
W. Balvers  
A. G. Kallansee  
W. J. J. van den Berg  
P. F. Geel  
R. C. Pieters  
H. J. Borkent  
J. P. Hasenack  
W. P. van der Pijl  
H. G. Trouwborst  
Th. H. J. Feldberg  
W. L. van der Klip  
T. Schepenaar  
W. F. V. den Houter  
J. van der Meyde  
J. F. Schleicher  
P. C. Brink

### Tot 3e werktuigkundige

De 4e werktuigkundigen:  
H. van Klaveren  
H. Slob  
P. J. Jongens  
T. C. F. Bijkerk  
A. J. Verkerk



M. A. van Oostveen  
 R. M. Wolff van Wulffing  
 A. Vinke  
 J. B. M. Opwens  
 J. van den Berg  
 P. H. Hulsmann  
 J. F. van den Bogaard  
 H. de Hoog  
 H. C. A. de Gelder  
 L. F. Veldhuis  
 J. Tekelenburg  
 F. J. Westerlaken  
 J. Polet  
 G. J. van Ringelstij  
 P. J. Engelsma  
 S. C. Koning  
 M. P. Scherp  
 H. J. Fikkert  
 P. J. van der Hell

J. E. Weidema  
 A. C. van Spijk  
 P. Tuinman  
 L. E. Oppel  
 F. Krabben  
 F. van den Berg  
 D. F. van der Wateren  
 A. G. Steffens  
 J. W. Appelman  
 K. Neijmeijer  
 H. P. Bosma  
 J. M. W. Hoebert  
 J. H. C. Albricht  
 L. de Blicke  
 J. van der Stel  
 D. de Baat  
 D. C. Kramer  
 J. H. Fraikin  
 J. H. Engelshoven

K. F. Neher  
 J. A. Janssen  
 G. A. Wieringa  
 C. Voest  
 G. Heslinga  
 H. W. Bosman

Tot 4e werktuigkundige  
 De 5e werktuigkundigen:  
 H. E. Nijzink  
 H. P. Fraikin  
 F. Smith  
 S. G. Tieleman  
 J. Meenderink  
 J. Vos  
 P. J. A. Wibier  
 D. Koning  
 R. Praasterink  
 A. Buis

H. Blaauw  
 L. J. A. Kieven  
 Th. P. v. d. Nieuwendijk  
 D. H. Knol  
 J. H. M. Schrijver  
 R. Priem  
 W. van den Bosch  
 A. C. Jonkers  
 J. van Duuren  
 C. F. de Jong  
 J. Th. N. Douwes  
 P. J. de Groot  
 A. W. Brakel  
 E. H. C. Mengerink  
 C. A. J. Molhoek  
 G. H. Germing  
 A. N. Montijn  
 Z. Oldenburger  
 C. L. H. Stocking Korzen

## EEN REIS DOOR STRAAT MAGELHÄES

(als onderdeel van een reis om de Aarde).

In Januari 1932 gingen we met de „Marpessa” op reis van Buenos Aires naar San Pedro (Californië) door Straat Magelhäes. Een paar dagen na vertrek maakte de hitte plaats voor koel weer na het passeren van een onweersbui. Toen we op een morgen de beruchte straat invoeren, was het nog goed weer. We voeren vrij dicht langs een seinpost, zodat we met vlaggen de scheepsnaam en de bestemming konden seinen. Op de wal holde een man heen en weer tussen de seinmast en een hokje, waarin blijkbaar een seinboek lag. Dat was bij Kaap Dungeness op ongeveer 52½ graad Zuideerbreedte. (We hadden veel liever het Dungeness op 51 graden Noorderbreedte gezien, op weg naar Rotterdam...).

Tussen Zuid-Amerika en Vuurland verder varende, zagen we vele vrij grote boven water springende vissen met diverse horizontale kleuren. Op Vuurland stonden enige schapen naar ons te kijken.

We passeerden aan stuurboord Punta Arenas, de zuidelijkste stad op Aarde. Daar groeiden vele dennebomen, maar verderop werden de heuvels kaler. Omdat het wegens gebrek aan vuurtorens te gevaarlijk was om Cape Froward op 54 graden Z.Br. 's nachts te passeren, voeren we 's avonds een paar uren terug in een vrij breed en schoon gedeelte van de Straat.

Toen het dag werd, rondden we voornoemde Kaap, waar de zuidwestelijke koers veranderd werd in een noordwestelijke en waar het koude slechte weer begon. In deze westelijke helft van de Straat zagen we aan weerszijden vrij hoge, kale, grauwe bergen met diepe ravijnen en hier en daar een gletscher. De kusten waren zeer onregelmatig met vrij diepe baaien, zodat we nergens veilig zouden kunnen ankeren, als we motorpech gekregen hadden, want de Straat is daartoe ook te diep. De Britse zeemansgids geeft voor dit deel met zijn „savage grandeur” de volgende waarschuwing: „Winter and summer alike, rain, hail, sleet and snow are only absent for very brief periods”. Natuurlijk hadden we stroom en harde wind van voren, want dat is daar de normale toestand. Geen wonder dat Magelhäes 38 dagen nodig had om door de Straat te zeilen. Hij had beter 180 mijlen verder langs de oostkust kunnen zeilen, dan had hij door de toen nog onbekende straat „Le Maire” en door de grote ruimte bezuiden Kaap Hoorn de Grote Oceaan veel vlugger kunnen bereiken, teneinde de reis om de wereld te vervolgen. Toen we in vies weer de Straat verlieten en de vuurtoren „Evangelistas” spoedig achter ons in de regen verdween, zeiden we tegen elkaar: „Voor schepen, welke om de Oost moeten, is deze ingang bijna niet te vinden. Die kunnen veiliger om Kaap Hoorn gaan.”

Het koude miserabele weer duurde nog verscheidene da-

gen, vanwege de koude „Humboldtstroom”. Het is merkwaardig, dat de ingang en de uitgang van de 310 mijlen lange Straat Magelhäes ongeveer op dezelfde (52½) breedtegraad liggen.

Wij gingen van San Pedro via Yokohama naar de Philippijnen enz.

Magelhäes op zoek naar de tropische specerij-eilanden via de westelijke route, was de wanhoop nabij, toen hij na 98 dagen over de hem totaal onbekende Grote Oceaan zeilende eilanden zag, die hij Ladrones (rovers) noemde. De eilanden die hij daarna zag, noemde hij „Philippijnen” naar Philips, de zoon van zijn meester Karel V. Via de ook door mij bevaren Surigastraat belandde M. op het eiland Cebu. In de stad Cebu staat een groot houten kruis, omringd door latwerk met een houten bord, waarop ik las: Cebu 14-4-1521. Padre Valderrama baptised here 800 people in the presence of King Humabon, Wife and son and Fernando de Magelhäes and his men”.

Na deze plechtigheid eisten de Spanjolen proviand. In het gevecht, dat daaruit ontstond, sneuvelde Magelhäes, wiens grafmonument nog te zien is op het eilandje Maktan, waarop, tegenover Cebu, ook de Shell-Installatie staat.

Sebastian del Cano, de opvolger van M., vond het doel, de Molukken, en toen hij vandaar met de „Vittoria” vertrok, was dat het enige schip, dat er nog over was van de vijf, waarmee de wereldreis begonnen was. Via Kaap de Goede Hoop kwamen Sebastian en de restanten van de bemanningen weer thuis na een reis van 3 jaren. Het eerste schip, waarmee bewezen werd, dat de Aarde rond is, was de „Vittoria”.

R. Postma.



## Wist U dat....

...de grootste dieseltanker ter wereld, de „Ferncrest” is, die onlangs bij Eriksberg Mek. Versted te Gothenburg van stapel liep. Het schip heeft een draagvermogen van 34.500 ton, is 208.10 meter lang, 26.52 meter breed en heeft een holte van 14.48 meter. De voortstuwing wordt geleverd door een tweetakt enkelwerkende 10-cylinder 12.500 pk Eriksberg dieselmotor met oplading.

...de 31000 ton metende „Vola” — die op de werf van Hawthorn Leslie (Shipbuilding) Ltd. voor Shell Tankers Ltd. gebouwd wordt — de grootste tanker is die tot heden op die werf gebouwd werd. De lengte van het schip bedraagt 660 voet en de rivier is ter plaatse slechts 800 voet breed. Buiten het ter plaatse gebruikelijke aantal kettingen en ankers werd het aantal peuren van 5 tot 9 opgevoerd om het schip af te remmen. Het achterschip werd al rondgezwaaid toen nog 50 voet van de voorstevan op de helling lag.

...begin December 1955 het — thans — grootste tankschip ter wereld aan de Britse Noordwestkust te water werd gelaten. Het huidige grootste tankschip is de „Al Matik Sand Alawal”, gebouwd in Hamburg, doch de „Spyros Niarchos” is meer dan 1000 ton dw groter, nl. 47.750 ton dw. Het schip zal worden gebruikt voor het vervoer van ruwe olie van de Perzische Golf naar Britse havens.

...het oude Hospitaal kerkschip „De Hoop”, na 42 jaren dienst, verkocht is naar Noorwegen waar de nieuwe gezagvoerder-eigenaar, de heer R. Rasmussen, het schip als vissersvaartuig zal verbouwen en exploiteren. Het blijft dus zijn eerste liefde — de visserij — trouw.

...de sleepboten „Tyne” en „Noordzee” van L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst kans hebben gezien om het zich op 240 mijl ten Noord-Oosten van de Bermuda's bevindende Mexicaanse s.s. „Presidente Juarez” (4140 brt), ondanks slecht weer en zware lekkage, drijvende te houden en naar de Bermuda's te slepen. Het schip was op weg naar de sloper!

...op 28 November jl. een aanvang werd gemaakt met de aanleg van een olieseperatorbedrijf in een nieuwe haven ten Westen van het zo juist geopende gegraven dok van de N.D.S.M. Men hoopt het bedrijf over een jaar in gebruik te kunnen nemen.

...het sinds 1926 bestaande record van 20.262 schepen, die in één jaar de Nieuwe Waterweg binnenliepen, thans in de tweede helft van November gebroken is, toen de kustvaarder „Tine” als 20.263ste schip de Nieuwe Waterweg binnenvoer.

...bij C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. te Krimpen aan de IJssel een order is geplaatst voor een schip met een tonnage van 35000 ton dw. Het schip zal het grootste zijn, ooit boven de Maasbrug te Rotterdam gebouwd.

...de vroeger onder Engelse vlag varende „Shell”-tanker „Lytia” (9500 ton draagvermogen) thans als ertsschip wederom in de vaart is gekomen onder de naam „Yebala”. Het schip vaart thans onder Marokkaanse vlag en is het eerste betrekkelijk grote schip dat in Spaans Marokko (Rio Martin) is geregistreerd.

## AFSCHEID K. VAN SCHAGEN.



De heer K. van Schagen, Chef Technische Dienst van Shell Tankers N.V. te Rotterdam, verliet op 31 December 1955 de dienst van de Maatschappij, wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd.

De heer Van Schagen trad op 27 April 1917 als 5e werktuigkundige in dienst en werd in die rang op het m.s. „Juno” tewerkgesteld. Vervolgens voer hij in diverse rangen op de vloot en werd op 4 Juni 1926 aangesteld als „Assistent Superintendent Engineer” te Singapore. Per 1 Maart 1927 volgde zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige en korte tijd daarna werd hij benoemd tot „Superintendent Engineer”.

Na de Japanse invasie van Java volgde internering in het kamp Tjimahi (Baros), waar hij de leiding van de werkploegen op de boerderij te Tjimendi had. Door de Kempei Tai werd hij gevangen gezet wegens geldsmokkel ten behoeve van zijn kampgenoten. Bij een controle bleek hij nl. 10.000 Japanse guldens in zijn bezit te hebben en op de ironische vraag: „Waarom niet meer”, antwoordde hij lakoniek niet meer te kunnen dragen.

Gedurende de 3½ jaar van zijn internering bleek de heer Van Schagen door zijn houding en opgewekt karakter een grote steun te zijn voor zijn kampgenoten en wist hij zich vaak op de hem eigen wijze door de moeilijkheden heen te slaan en de Japanners veelal in de gewenste richting te leiden.

Na de bevrijding repatrieerde hij via Zuid-Afrika alwaar zijn vrouw en kinderen verbleven.

Op 1 Maart 1946 werd de heer Van Schagen te Rotterdam tewerkgesteld in de rang van „Senior Superintendent Engineer” en plaatsvervangend Chef van de Technische Dienst. Op 1 April 1950 volgde zijn benoeming tot Hoofd van de Technische Dienst. In deze functie wijdde hij zijn beste krachten aan de veelomvattende taak. In het bijzonder wist hij de vele problemen betreffende de uitvoering van het uitgebreide tanker-nieuwbouwprogramma op te lossen en beschikte hij over het vermogen een juiste houding te bepalen jegens de diverse scheepswerven en machinefabrieken, Autoriteiten, Classificatie-bureaux, enz., welke gericht was op prettige samenwerking doch vastberaden wanneer de kwaliteit van het werk in het gedrang dreigde te geraaken of verplichtingen niet zouden worden nagekomen.

Op 30 December, in de morgenuren, was er gelegenheid voor de employé's van het kantoor om afscheid te nemen, terwijl 's middags een druk bezochte receptie werd gehouden in „Atlanta” te Rotterdam, waar vele vrienden en relaties de gelegenheid namen om van de heer Van Schagen afscheid te nemen. Namens het personeel van Shell Tankers N.V. werd hem een klok aangeboden, die, zoals de heer Van Schagen zelf opmerkte, hem hopelijk in staat zal stellen om „bij de tijd” te blijven. Bij alle goede wensen sluiten wij ons gaarne aan en wij hopen dat de heer Van Schagen, die zich door zijn beminnelijke karaktereigenschappen en humaniteit zoveel vrienden verwierf onder zijn collega's op de scheepswerven en machinefabrieken, enz., zowel hier als in den vreemde, nog vele jaren van welverdiende rust moge genieten.

## Wij nemen afscheid van....



De heer A. de Groot trad op 7 Mei 1936 als 5e werktuigkundige in dienst van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 Januari 1937 werd hij bevorderd tot 4e werktuigkundige, op 1 Januari 1938 tot 3e werktuigkundige, op 1 Juli 1942 tot 2e werktuigkundige, terwijl zijn aanstelling tot Hoofdwerktuigkundige volgde op 1 Juli 1950. In het begin van het jaar 1950 heeft de heer De Groot in Canada toezicht gehouden op de bouw van de zandzuiger „Sandpiper”.

In Maart 1955 werd hij belast met het beheer van de machinekamer van het m.s. „Corilla”, met welk schip hij in September j.l. in Nederland arriveerde. Na ommekomst van zijn verlof is de heer De Groot per 1 December 1955 in het genot van pensioen gesteld. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



De heer W. J. Kloosterhof trad op 5 Juli 1928 in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij als 5e werktuigkundige. Op 9 Februari 1935 werd hij bevorderd tot 4e werktuigkundige, op 1 Januari 1936 tot 3e, en op 1 Januari 1939 tot 2e werktuigkundige. Zijn gehele diensttijd heeft de heer Kloosterhof doorgebracht te Curaçao. In September j.l. arriveerde hij met verlof hier te lande, na afloop hiervan zal hem met ingang van 1 April 1956 pensioen worden

toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

## Radio Nederland

## Wereldomroep

Ook in 1956 gaat de Wereldomroep weer rustig door met het uitzenden van groetenprogramma's voor de schepen der verschillende rederijen. „Shell Tankers N.V.” gaat weer aan de „kop” met 24 schepen in twaalf maanden, dus het gebruikelijke aantal van 2 schepen per maand. Nevenstaand volgt de complete opgave voor de komende 12 maanden die ons met de waarschuwing „Wijzigingen voorbehouden” door de Wereldomroep werd toegezonden.

Behalve de rederijen worden hier ook de zendtijden en diverse golflengten vermeld.

In het achter ons liggende jaar is over het algemeen de ontvangst aan boord onzer schepen prima geweest. De Wereldomroep heeft ons verzocht — en aan dit verzoek voldoen wij gaarne — U allen te danken voor de vlotte wijze waarop steeds de ontvangst-rapporten worden ingezonden. Wij hopen in het komende jaar steeds weer prettige programma's te kunnen doen uitzenden en U allen op zee op deze wijze wat ontspanning te kunnen brengen.

Wij wensen U „een goede ontvangst voor de komende uitzendingen.”

Oostschip		Westschip		Opncemdatum	Uitzenddatum
K.R.L.	+	K.R.L.		5 Januari 1956	6 Januari 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		12 Januari 1956	13 Januari 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		19 Januari 1956	20 Januari 1956
Shell	+	Shell		26 Januari 1956	27 Januari 1956
S.M.N.	+	S.M.N.		2 Februari 1956	3 Februari 1956
Red. „A'dam”	+	v. Nievelt		9 Februari 1956	10 Februari 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		16 Februari 1956	17 Februari 1956
Shell	+	Shell		23 Februari 1956	24 Februari 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		1 Maart 1956	2 Maart 1956
K.R.L.	+	K.R.L.		8 Maart 1956	9 Maart 1956
Stanvac	+	v. Ommeren		15 Maart 1956	16 Maart 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		22 Maart 1956	23 Maart 1956
Shell	+	Shell		29 Maart 1956	30 Maart 1956
S.M.N.	+	S.M.N.		5 April 1956	6 April 1956
Oceaan	+	K.N.S.M.		12 April 1956	13 April 1956
K.P.M.	+	Vinke		19 April 1956	20 April 1956
Shell	+	Shell		26 April 1956	27 April 1956
Radio Holl.	+	Radio Holl.		3 Mei 1956	4 Mei 1956
K.R.L.	+	K.R.L.		9 Mei 1956	11 Mei 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		17 Mei 1956	18 Mei 1956
Shell	+	Shell		24 Mei 1956	25 Mei 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		31 Mei 1956	1 Juni 1956
Smit & Co.	+	Smit & Co.		7 Juni 1956	8 Juni 1956
S.M.N.	+	Red. „A'dam”		14 Juni 1956	15 Juni 1956
K.P.M.	+	Vinke		21 Juni 1956	22 Juni 1956
Shell	+	Shell		28 Juni 1956	29 Juni 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		5 Juli 1956	6 Juli 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		12 Juli 1956	13 Juli 1956
K.R.L.	+	K.R.L.		19 Juli 1956	20 Juli 1956
Shell	+	Shell		26 Juli 1956	27 Juli 1956
S.M.N.	+	K.N.S.M.		2 Augustus 1956	3 Augustus 1956
v. Ommeren	+	v. Ommeren		9 Augustus 1956	10 Augustus 1956
K.P.M.	+	v. Nievelt		16 Augustus 1956	17 Augustus 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		23 Augustus 1956	24 Augustus 1956
Shell	+	Shell		30 Augustus 1956	31 Augustus 1956
Stanvac	+	Vinke		6 September 1956	7 September 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		13 September 1956	14 September 1956
K.R.L.	+	K.R.L.		20 September 1956	21 September 1956
Shell	+	Shell		27 September 1956	28 September 1956
Voor de gehele vloot				4 October 1956	5 October 1956
K.P.M.	+	v. Ommeren		11 October 1956	12 October 1956
Oceaan	+	K.N.S.M.		18 October 1956	19 October 1956
Shell	+	Shell		25 October 1956	26 October 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		1 November 1956	2 November 1956
S.M.N.	+	S.M.N.		8 November 1956	9 November 1956
K.R.L.	+	K.R.L.		15 November 1956	16 November 1956
K.P.M.	+	K.N.S.M.		22 November 1956	23 November 1956
Shell	+	Shell		29 November 1956	30 November 1956
Radio Holl.	+	Radio Holl.		6 December 1956	7 December 1956
Smit & Co.	+	Smit & Co.		13 December 1956	14 December 1956
K.J.C.P.L.	+	K.J.C.P.L.		20 December 1956	21 December 1956
Shell	+	Shell		27 December 1956	28 December 1956

### UITZENDTIJDEN: elke Vrijdag

1. OOSTSCHIP-programma van „HET SCHIP VAN DE WEEK”: gericht op het Verre Oosten: 12.28–12.53 uur Ned. tijd  
15.58–16.23 uur Ned. tijd  
Golflengten: 16,88–19,45–19,71 en (voor Europa 49,79 m).

2. WESTSCHIP-programma van „HET SCHIP VAN DE WEEK”: gericht op Afrika en Europa: 19.35–20.00 uur Ned. tijd  
Golflengten: 16,88 of 25,58 meter — 31,28 en 49,79 meter.  
gericht op de West, Noord- en Zuid-Amerika 00.40–01.05 uur Ned. tijd  
Golflengten: 25,58–31,28 meter (of 49,79 meter).

## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 6-11-'55: E. P. Sint Jago, 3e stm., met mej. M. J. Diaz;  
 8-11-'55: J. J. Osinga, 3e stm., met mej. J. Volker;  
 9-11-'55: J. M. Verver, 3e stm., met mej. Y. E. Abendanon;  
 10-11-'55: W. Scheurkogel, 3e stm., met mej. C. Looije;  
 12-11-'55: T. A. v. d. Kroonenberg, 5e wtk., met mej. M. Gommans;  
 17-11-'55: S. C. Koning, 4e wtk., met mej. A. Leen;  
 22-11-'55: H. C. A. Jacobs, 4e wtk., met mej. J. J. de Wagemaker;  
 25-11-'55: R. Jensma, 5e wtk., met mej. G. J. van Zeeland;  
 29-11-'55: J. de Jong, 5e wtk., met mej. C. M. H. v. d. Velde;  
 16-12-'55: L. de Bleeck, 4e wtk., met mej. M. Huizenga.

### Geboren:

- 13-10-'55: Suzanne, dochter van M. J. van Essen, 4e wtk., en mevr. M. S. v. Essen, Voest;  
 8-11-'55: Monique, dochter van H. Barth, 2e stm., en mevr. B. Ch. Barth-Kelder;  
 12-11-'55: Annelies, dochter van J. A. de Lange, 2e wtk., en mevr. W. de Lange-v. Straaten;  
 29-11-'55: Johanna Christina, dochter van J. Polet, 4e wtk., en mevr. M. H. Polet-v. 't Hoofft.

### Wij feliciteren . . . .

- A. Dubbelman, 2e wtk., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 9-12-'55;  
 P. J. de Wijn, Gezagv., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 11-12-'55;  
 H. J. Louiszoon, Hfdwtk., met zijn 25-jarig dienstjubileum op 11-12-'55;  
 D. J. H. de Haas, 3e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 15-12-'55;  
 R. v. d. Vlugt, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 23-12-'55;  
 P. J. Boudier, Gezagv., met zijn 25-jarig dienstjubileum op 24-12-'55;  
 B. C. Visser, 2e stm., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 24-12-'55;  
 J. J. Grootveld Sr., Gezagv., met zijn 30-jarig dienstjubileum op 26-12-'55;  
 H. den Ouden, 1e stm., met zijn 10-jarig dienstjubileum op 26-12-'55;  
 D. P. Koudenburg, 2e wtk., met zijn 20-jarig dienstjubileum op 31-12-'55.

## VLOOTMUTATIES

gedurende de maand November 1955.

### In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: A. Langendoen, J. W. J. v. d. Velden; 1e stl.: J. I. Boer, A. G. v. Gent, H. A. v. Heukelem, H. O. W. Lotsy; 2e stl.: J. Bron, A. A. A. ten Bruggencate, J. H. A. Budding, F. Klaassen, A. Koppier, R. Meyer; 3e stl.: F. Minkels, W. Scheurkogel, J. Spruijtenburg, B. R. Teuben, A. Visser; Hfdwtk.: J. Bernardus, H. Edens Sr., J. J. Hester Sr., R. Schoon-

beek; 2e wtk.: J. Broersen, S. v. d. Ende, W. A. Krever, T. Rijkers, P. D. J. H. Slegtenhorst; 3e wtk.: T. H. J. Feldberg, F. Kas, H. v. Tholen; 4e wtk.: L. de Bleeck, J. M. W. Hoeber, O. H. Kriekaart, A. Maasland, P. C. Marico, H. T. G. J. Nijenhuis, J. Polet, J. v. de Stel, D. F. v. d. Wateren; 5e wtk.: P. G. Eekman, W. M. de Klein, O. K. Nicolai, H. Th. Nobels, F. J. v. d. Velden; chefkok: C. van Eijk.

### In Engeland gearriveerd:

1e stm.: W. J. de Haan.

### In Athene gearriveerd:

1e stm.: E. v. Rossen.

## TWERKSTELLINGEN.

### m.s. „Camitia“:

Chefkok: H. Hendriks.

### m.s. „Cinulia“:

Chefkok: J. C. van Oeveren.

### m.s. „Cistula“:

4e wtk.: H. W. van Diepen.

### m.s. „Ena“:

4e wtk.: J. A. M. C. Harlé.

### s.t.s. „Kalinga“ (ex „Hemidonax“):

3e stm. (als wnd. 2e stm.): D. J. van Mourik.

### s.t.s. „Kalydon“:

4e stm.: A. Wieringa; extra 2e wtk.: K. Toereppel (voor training); 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): S. G. Tieleman.

### s.t.s. „Kara“:

Gezagv.: M. J. Melief; 1e stm.: K. Drent; 2e stm.: J. Piest; 3e stm.: H. Unger; 4e stm.: F. A. Visser; 5e wtk.: B. J. van Hasselt, J. K. de Jong, J. v. d. Werff; bootsman: J. C. v. d. Loos; timmerman: J. A. v. d. Lans; voorman: G. H. Smit; pompman: W. J. A. A. Coppens; chef hofmeester: J. Prijs; chefkok: P. Suykerbuuk.

### s.t.s. „Kopionella“:

4e stm.: E. A. Bom.

### t.e.s. „Korenia“:

5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): R. A. J. v. d. Meer.

### s.t.s. „Korovina“:

Extra 3e wtk.: H. de Jong (voor training); 5e wtk.: P. L. Bessem, H. Kunz.

### s.t.s. „Krebsia“:

4e stm.: P. Ouwens; Hfdwtk.: C. Assenberg; timmerman: M. van Vessem.

### s.t.s. „Kylix“:

Hfdwtk.: H. Edens Sr.; 4e wtk.: J. A. Klem.

### m.s. „Marisa“:

2e stm.: E. F. Beuerle.

### t.e.s. „Tomocyclus“:

1e stm. (als wnd. Gezagv.): N. P. N. Reus; 1e stm.: R. v. d. Vlugt; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): Th. W. v. Velzen; 3e stm.: L. v. d. Valk; 4e stm.: J. Tjalma; 5e wtk. (als wnd. 4e wtk.): J. Meenderink; 5e wtk.: J. M. van Herpen.

### s.t.s. „Vasum“:

3e wtk.: J. A. Bonk; 4e wtk.: N. Coors.

### Op Curaçao tewerkgesteld:

2e stm.: A. de Ligt (ex „Kabylia“); 4e stm.: D. W. P. v. Burken (ex „Kopionella“); D. M. Mos (ex „Kabylia“); 2e wtk.: K. Toereppel (ex

„Kalydon“); 4e wtk.: H. W. Bosman (ex „Cinulia“); 5e wtk.: R. H. Gijsberts (ex „Koratia“); 11.wtk.: W. C. van Brummelen (ex „Kermia“); J. R. v. Dalfens (ex „Cistula“); D. L. Exoo (ex „Corilla“); R. Groeneveld (ex „Coryda“); H. Kingma (ex „Camitia“); K. G. Kossen (ex „Cinulia“); J. G. Kuit (ex „Marpessa“); H. B. F. v. Laar (ex „Cistula“).

### Naar de Oost vertrokken:

Gezagv.: A. J. van Oudvorst, H. C. C. v. d. Veer; 1e stl.: W. de Beer, H. C. Mantel; 3e stm.: H. Planjer; 4e stl.: J. Audier, P. Kooijman; Hfdwtk.: J. Zaayer; 4e wtk.: D. Gooris, G. Leyenaar; 5e wtk.: P. J. A. Wibier.

### Naar de West vertrokken:

3e stl.: J. Verhoeven, K. Poort v. Ingen; Hfdwtk.: H. Visser; 2e wtk.: G. M. Braams; 3e wtk.: T. E. Timmermans; 5e wtk.: H. P. Fraikin, F. Smith.

### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: A. de Visser, dipl. 1e stm. G.H.V.; 3e stm.: K. Poort van Ingen, dipl. 2e stm. G.H.V.; 4e wtk.: H. de Hoog, theor. ged. v. h. dipl. „B“ als scheepswtk.; 5e wtk.: C. A. J. Molhoek, dipl. „A“ en het theor. ged. v. h. dipl. „B“ als Scheepswtk.; B. J. v. Hasselt, dipl. „A“ als Scheepswtk.; 11.wtk.: J. L. Th. Heijstraten, dipl. als Ass. Scheepswtk.; J. R. Almsa, W. F. J. Boussen, J. B. Mensert, A. J. F. L. Pirée, D. de Pree, Voorl. dipl. als Scheepswtk.

### Gepromoveerd tot:

5e wtk.: J. R. Almsa, W. F. J. Boussen, J. L. Th. Heijstraten, J. B. Mensert, A. J. F. L. Pirée, D. de Pree; bootsman: C. de Vet.

### Terug uit Militaire Dienst:

5e wtk.: L. Haas; 11.wtk.: N. Apeldoorn, A. J. Baerveldt, A. van Dijk, J. B. J. Jonker, A. M. Messing, J. L. Straatman, C. de Witte.

### Nieuw aangenomen employés:

4e stl.: J. Audier, E. A. Bom, P. H. de Jong, P. Kooijman, P. Ouwens, J. Tjalma, E. B. Veenhof, F. A. Visser, A. Wieringa; 5e wtk.: P. L. Bessem, J. M. v. Herpen, J. K. de Jong, H. Kunz.

### In dienst getreden:

Bootsman: H. L. Klop; Timmerlieden: D. Francken, H. Verhoeven; Chef Hofmeester: P. Klop-meyer.

### De dienst der Maatschappij verlaten:

Gezagv.: G. Pasman; 1e stm.: H. A. van Heukelem; 3e stl.: H. Evenhuis, E. P. Sint Jago; 4e wtk.: Th. E. Mutsaars, C. Stevens.

## SHELL TANKERS (EASTERN) LIMITED.

### In Nederland gearriveerd:

Walempl.: D. Korver.

## N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ.

### Naar Curaçao vertrokken:

Walempl.: G. H. van Leeuwen.

## COMPANÍA SHELL DE VENEZUELA.

### In Nederland gearriveerd:

Walempl.: R. Ruardij.