

# van voor de vloot

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

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



*Binnenvaart in wintertijd*

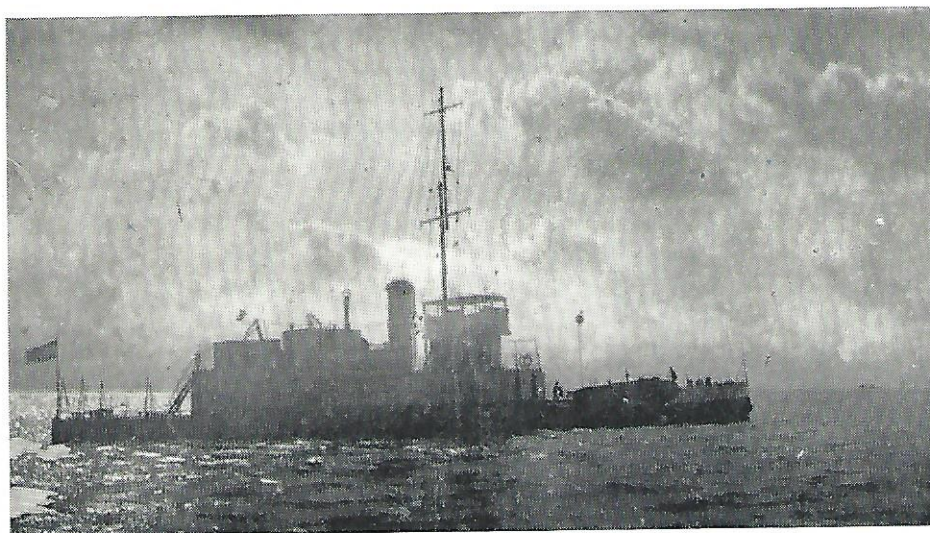
(Shell foto)



De beste wensen voor 1958

REDACTIE  
VAN EN VOOR DE VLOOT

## DE MONITORS



*m.s. „Lima”—ex. Monitor*

In het juli-nummer van „Van en Voor de Vloot” kwam een artikeltje voor betreffende olieaanvoer van Maracaibo naar Curaçao. Hierin werd u verteld dat acht tot tankertjes omgebouwde monitors de spits afbeten voor een olietransport van geringe betekenis in medio 1921 tot 10.000.000 per jaar medio 1936.

De bemanningen dezer tankertjes werden gekwalificeerd als zijnde stalen mannen op ijzeren schepen waarvan velen met een gietijzeren maag. Over hen willen wij het thans nog eens met u hebben.

Bij wijze van aanloop gaan we in gedachten even naar het Singapore van die dagen. Er reed daar een publiek voermiddel, door de zeelieden „1000 liter wagen” genoemd. Deze karretjes zagen er min of meer uit als een kubieke meter op wielen getrokken door een hitje.

Men zal zich afvragen wat die 1000 liter wagens te maken hebben met de stalen mannen der monitors.

Geachte lezers, alleen dit: de hutten dezer tankertjes waren ongeveer gelijk van inhoud. Dit was op de Noordzee,

waar deze scheepjes gedurende de eerste wereldoorlog dienst deden, met winterweer ongetwijfeld erg knus. In de tropen was het vele malen knusser dan knus, zo ongeveer als een Turks bad met dag- en nachtbediening.

De bezetting dezer scheepjes was nogal heterogeen. Er voeren Nederlanders, Engelsen, Russen, een Let, een Noor, een Duitser en enige Venezuelanen. Hoewel de Verenigde Naties nog geboren moest worden was de samenwerking uitstekend.

De Turksbad-behuizing werkte dorstverwekkend en zodra de omstandigheden het toelieten werd dan ook de enige gelegenheid om de dorst te lessen opgezocht n.l. het warme Willemstad.

Drinkwater was daar destijds schaars en soms ook duur n.l. f 1,— per kerosine-blik. Alhoewel er heel wat rondjes in zo'n blik zaten, lieten onze mannen dit grootmoedig ter beschikking van vrouwen en kinderen en stelden zich tevreden met iets sterkers. Tegenwoordig zou snel een slagzin ingevoerd worden zoals b.v. „drink meer melk” doch daar



dit vrijwel uitsluitend in blik verkrijgbaar was, zou deze slagzin toen niets uitgewerkt hebben.

Onze mannen leefden grotendeels van alles en nog wat uit blik en wilden ter afwisseling liever iets uit een glazen verpakking.

Laat het voorgaande geen verkeerde indruk bij u wekken. De dienst was zwaar en zeer eentonig. De enige laadhaven was San Lorenzo, diep in het Meer van Maracaibo gelegen. Deze laatste plaats werd alleen gepasseerd, gelegenheid er aan land te gaan was er niet. De omschrijving van San Lorenzo kan kort zijn. Er was een steiger met pipleiding crop. Op de wal stonden olietanks omgeven door oerwoud en het was er snikheet. Er huisden een onnoemelijk aantal muskieten welke stuk voor stuk bloeddorstiger waren dan een getergde tijger. De loshaven was de „Isla” in het Schotengat te Curaçao gelegen. De trip San Lorenzo—Curaçao duurde ca. twee dagen en vanaf de buitenbaar tegen de N.O.-passaat in leek het aan dek wel op een waterballet.

Op de „Isla” waren twee steigers om te lossen in een stuk of wat waltanks. Twee inrichtingen, die men de „Main” en „Second topping” noemde, zorgden voor het raffineren. Verder was er een blikkenfabriek, werkplaats en het kantoor.

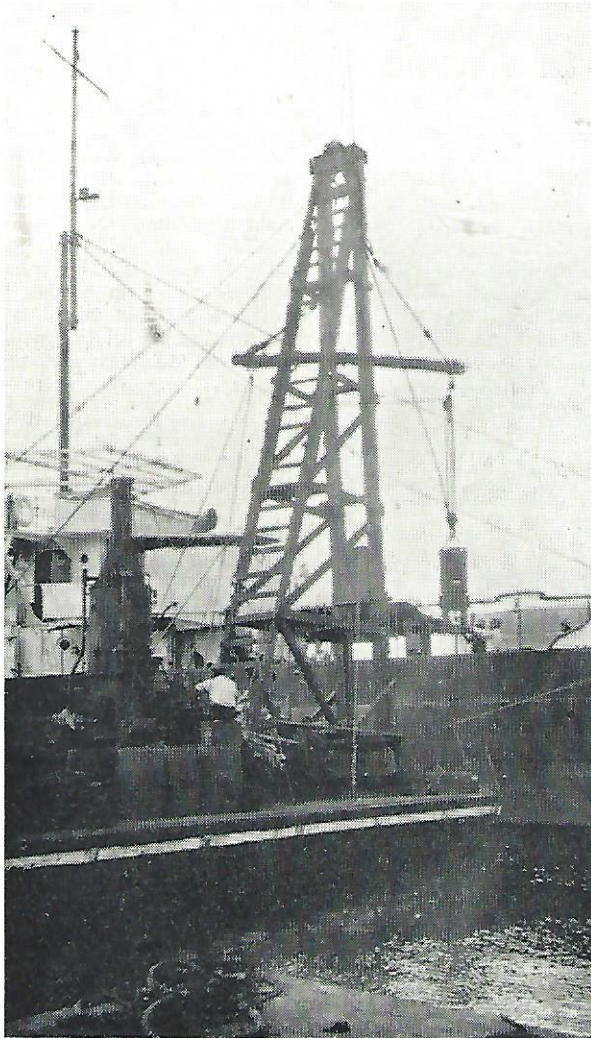
Een eilandje, Negropont geheten, door een dam van  $\pm 100 \times 3$  m verbonden met de raffinaderij diende als woonkwartier. Er stonden ongeveer 14 huizen voor de employés. Bij deze huizen was een tennisbaan en er tussen in een open ruimte met bioscoopscherm en piano onder een dekzeil. Eens per week werd een (stomme) film gedraaid. Zij die de voorstelling zittend bij wensten te wonen, brachten hun stoel mee. Bij een ondernemende inheemse kantoorjongen was bier verkrijgbaar per fles, zo uit de kist en



Links de Raffinaderij en rechts Negropont met woonwijk

gekoeld door de passaatwind tot  $\pm 80$  graden Fahrenheit. Nu hoeft niemand medelijdend het hoofd te schudden want het was lang niet ongezellig.

Alleen voor de opvarenden der monitors op de duur vrij saai, want een rondtrip duurde 4 dagen, zodat er 7 à 8 rondtrips per maand per monitor gemaakt werden terwijl een contract vier jaar duurde en iedere man dus een behoorlijk aantal rondtrips maakte. Een enkeling kreeg er dan ook wel eens een rondtripcomplex van. De dokter behoefde er niet aan te pas komen; wel het „kantoor”. Om een geval te noemen: De Noor, u las reeds dat er één in dienst was, de Noor dan kreeg het te pakken. De wijze waarop het complex zich bij hem manifesteerde was als volgt. Wanneer

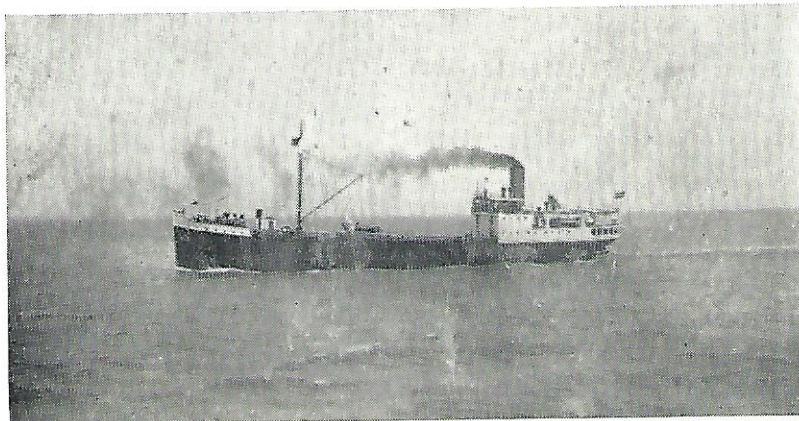


Een Monitor-tanker in reparatie in Curaçao



Het Julianadok wordt naar de meerplaats gesleept





Wie kent haar nog?

het schip gereed was voor vertrek en de loods aan boord, slingerde hij met een forse zwaai zijn gepakte plunjezak op de steiger.

Alles wat niet in de zak kon volgde er los achter aan. Onze vriend volgde zijn barang en wenste vanaf de steiger zijn belangstellend toekijkende mede-opvarenden een behouden vaart. Daarmee was de kous echter niet af. Het vertrek werd uitgesteld en het „kantoor” opgebeld.

„Dit” begaf zich naar de plaats des onheils en ging zitten naast de patiënt welke het zich als regel op de steigerpijpleiding gemakkelijk had gemaakt. Job's geduld en kalmerende woorden hadden meestentijds tot gevolg dat de barang weer aan boord gegooid werd en de Noor volgde.

Het ontaardde tenslotte in een „maandcyclusrondtripcomplex” welke zich openbaarde na uitbetaling der gage.

Job's geduld en goede woorden baatten tenslotte niet meer zodat op een kwade dag plunjezak en eigenaar niet te bewegen waren aan boord terug te gaan. Op enige uitzonderingen na hield de rest vol en voor enkele humer werd Curaçao de laatste haven; getuige de graven van hen aldaar. Voor hen die volhielden gloorde in de verte een betere tijd. Toen was aangetoond dat het olietransport per tanker aantrekkelijk was, volgden verbetering en uitbreiding in snel tempo en zij die de C.S.M. uit later jaren kennen, zullen toegeven dat het varen aldaar, alhoewel enerzijds centonig, toch anderzijds veel aantrekkelijks heeft.

C. S. D.

## m.s. „Marisa” te Reunion

Gedurende een recent bezoek van bovengenoemd schip aan Reunion werd de gezagvoerder, kapitein W. Peeters, in de gelegenheid gesteld eens wat meer van dit eiland te zien. De hier gereproduceerde foto's geven u een aardige indruk van dit weinig bekende eiland, waarover kapitein Peeters ons nog het volgende meldt:

„Het wegennet verkeert in vrij behoorlijke staat, met onnoemelijk veel haarspeldbochten. De weg leidt door talloze suikerriet-plantages, alle eigendom van één onderneming. De afstanden zijn zo enorm dat onderlinge communicatie door middel van vliegtuigen geschiedt. Voorts treft men uitgestrekte koffieplantages aan en ook belang-

rijke hoeveelheden specerijen worden voortgebracht. De flora bestaat grotendeels uit orchideeën, uit de planten waarvan men vanille maakt. Zelfs in normale tijden wordt het eiland slechts één keer in de 4 maanden door een tanker aangedaan en tijdens de 2de wereldoorlog was het geheel van de rest van de wereld afgesloten. De voedselproductie van het eiland was echter ruim voldoende om in de behoeften van de bevolking te voorzien. Het transportvraagstuk werd opgelost door de auto's op alcohol te laten lopen. Dit werd in ruime mate gestookt omdat ook rum een van de voornaamste voortbrengselen is”. (Kennelijk heeft men op dit eiland nog nooit van de leuze gehoord: „Bij snelverkeer geen alcohol!” Red.).



De weg van de haven naar de hoofdplaats St. Denis



St. Denis



# REUNION



*Meer in de bergen*



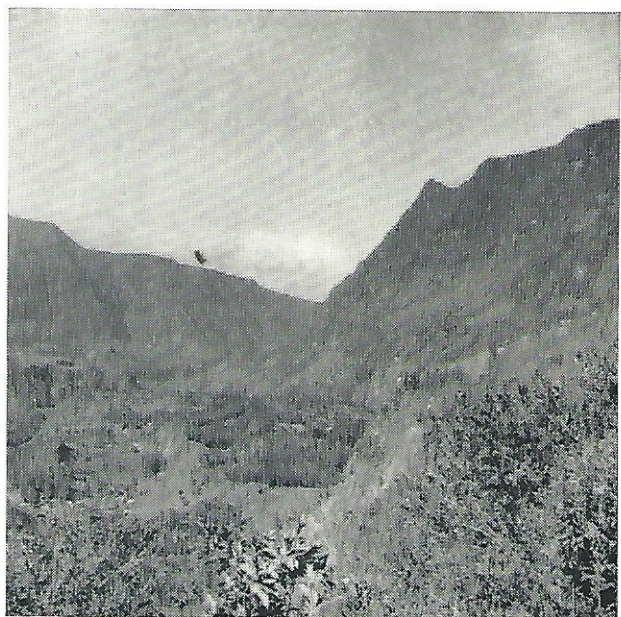
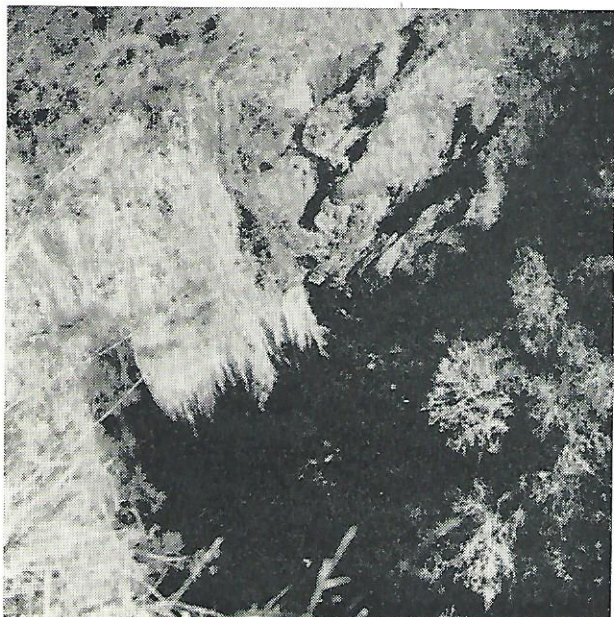
*2000 m hoge bergtop*



*Drooggevallen rivierbedding*

*Zonsopgang in de bergen*

*Doorkijk in de bergen*



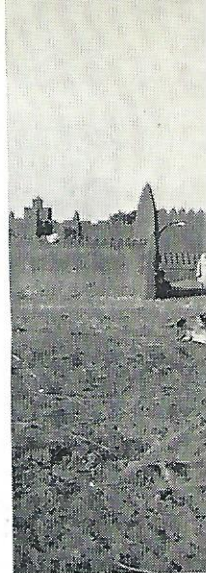




...De Sahara. Zand, zand en nog eens zand...



Een oase, pleisterplaats voor iedere woestijnreiziger.



## De schat van de S

De Sahara, een onmetelijke zandzee waarvan de eentonigheid af en toe wordt onderbroken door de oase. Zo was het al vele eeuwen lang en zo is het nog steeds. Berbers en Toearegs beheersen het zuiden en het midden van de woestijn, terwijl de Arabische stammen het noordelijke deel ervan doorkruisen. Hoeveel mensen de woestijn schatten. Eén miljoen, twee miljoen misschien?

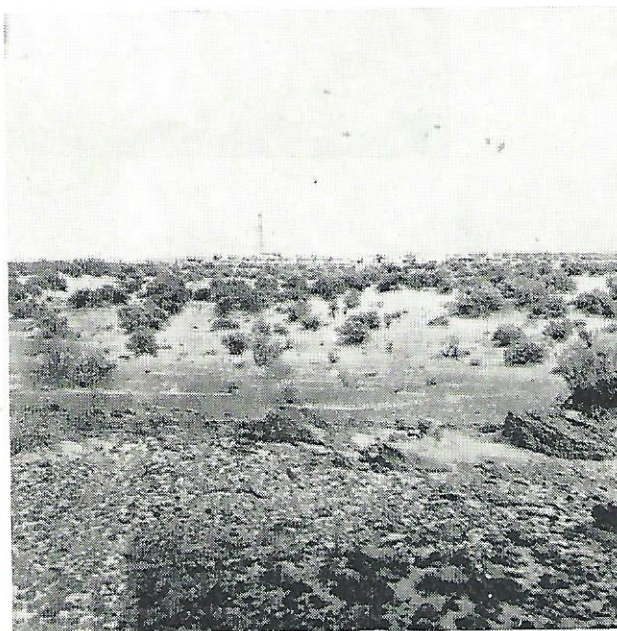
In dit dorre gebied zoekt men sinds 1950 naar aardolie. In december 1950 voor het eerst onder het woestijnzand aangetroffen. In 1956 volgden de eerste oliebronnen.

De vondsten bij Edjeleh en Tiguentourine werden gedaan door de Compagnie du Pétrole au Sahara (CREPS), een maatschappij waarin de Koninklijke Nederlandse Staat deelneemt.

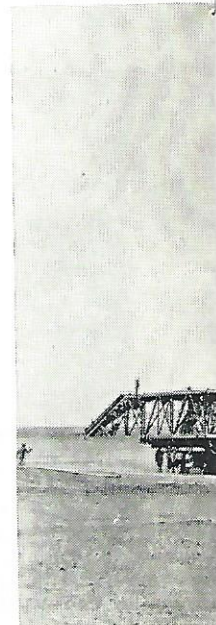
De Groep neemt ook deel in de Compagnie des Pétroles d'Algérie (CPA). Het aandeel van de Nederlandse Staat in deze maatschappij bedraagt 65%. De CPA is reeds sedert het begin van het jarenveertig opgericht, maar het oliezoekingswerk doch tot nog toe bleef alle moeite onbeloond.

Bevinden zich onder het zand van de Sahara inderdaad grote aardoliereserven? Of zijn het slechts plaatselijke toevaltreffers?

De mannen van de opsporingsploegen blijven zoeken tot zij het antwoord hebben gevonden.

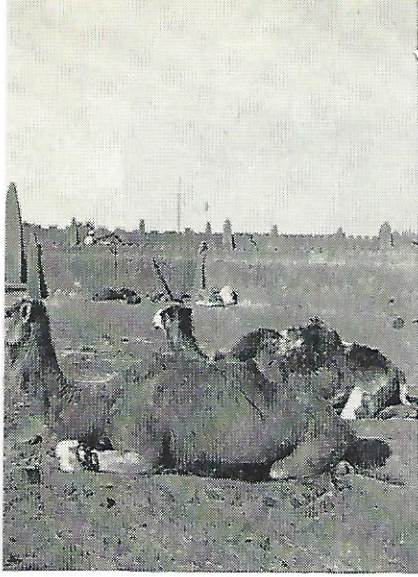


„Ja, ook hier wordt naar olie gezocht!” schijnt deze eenzame boomstam de dorre omgeving duidelijk te willen maken.

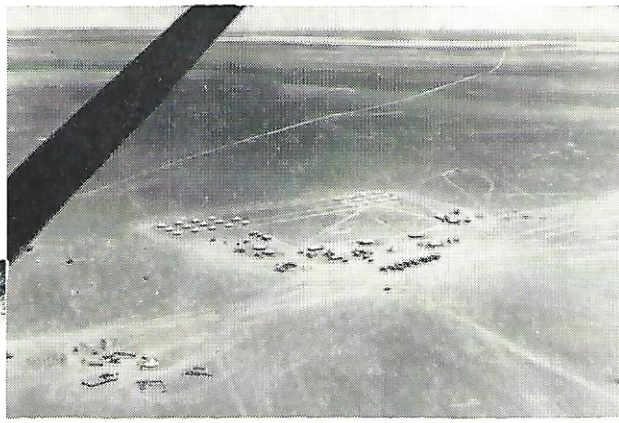


Een verrijdbare boomstam die een groot aan

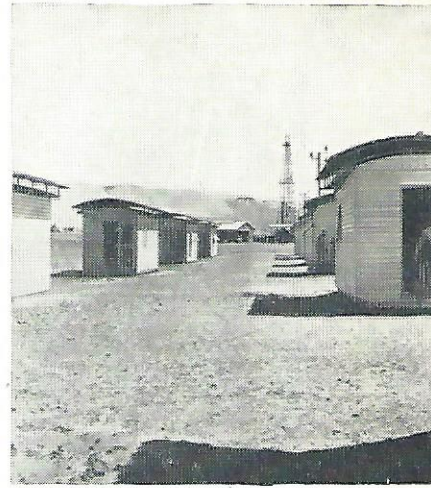




Een inheemse nederzetting.



Basiskamp van een seismische ploeg.



Een boorterrein „ergens in de Sahara“.

# Sahara

wordt onderbroken door het won-  
den, terwijl Arabische nomaden-  
stijven bevolken laat zich moeilijk

5 werd deze delfstof bij Edjelah  
necesvolle boringen bij Tiguen-

gnie de Recherches et d'Exploi-  
inklijke/Shell Groep voor 35%

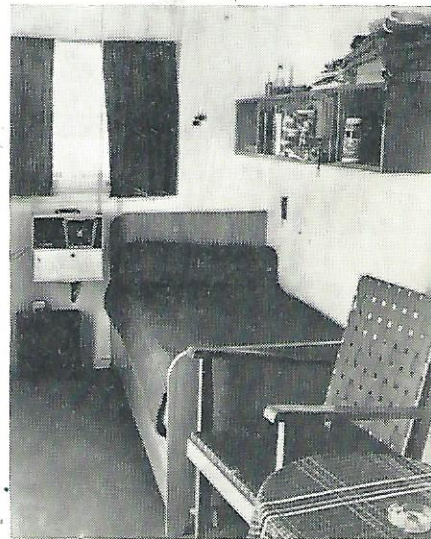
het aandeel van de Groep in deze  
aar 1953 bezig met het opspo-

voirs of waren de gedane vond-

op deze vraag hebben gevonden.



Landmeten in de wijde vlakte.



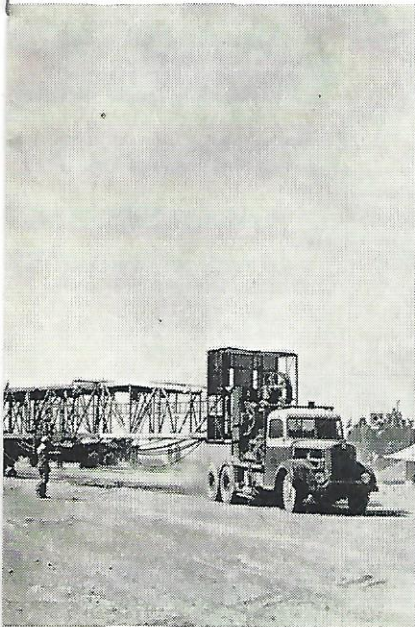
Het van alle moderne gemakken voorziene  
verblijf van een boormeester.



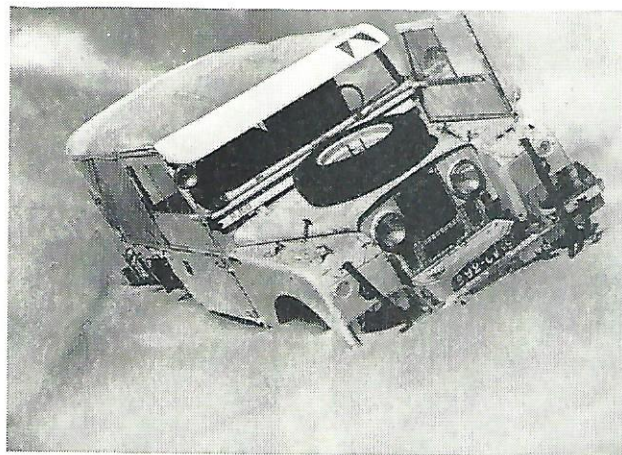
Seismisch onderzoek. Door een druk op de knop wordt een kleine  
lading dynamiet tot ontploffing gebracht.



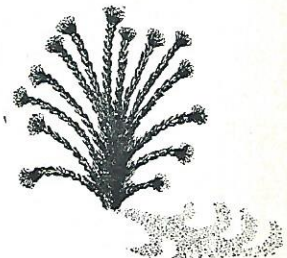
In de meetwagen worden de door de explosie  
in de aarde veroorzaakte trillingen  
geregistreerd.



st maakt het mogelijk in betrekkelijk korte tijd  
tal verkenningsboringen te verrichten.

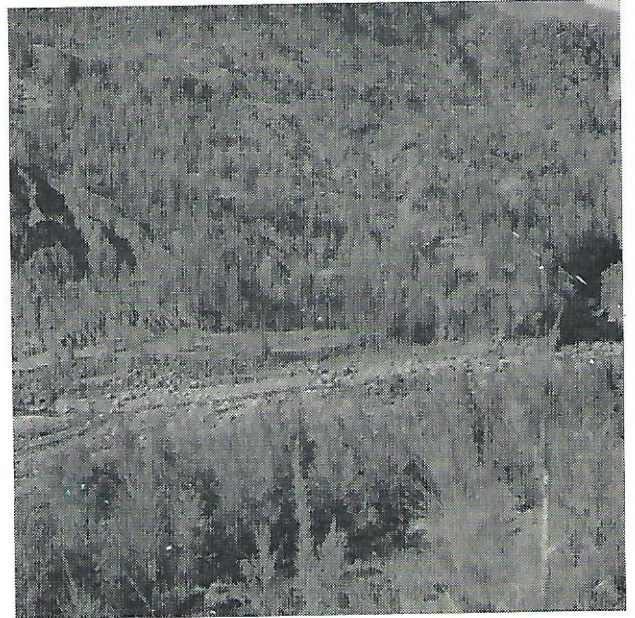


De chauffeurs hebben het niet gemakkelijk op hun dagenlange tocht  
door de woestijn.

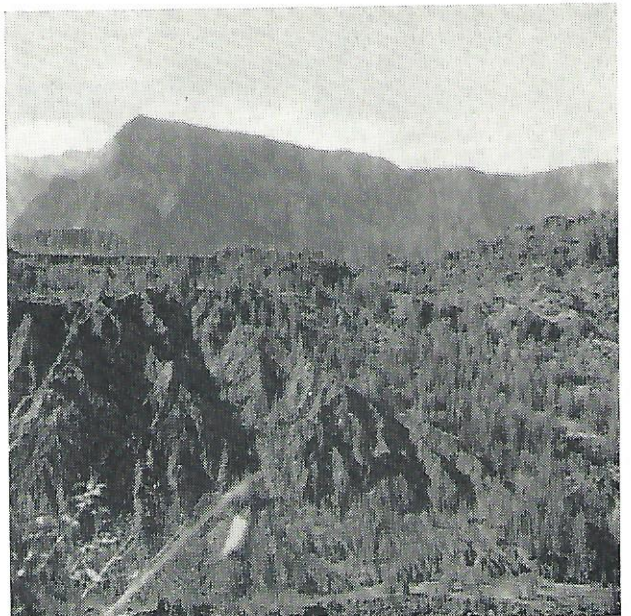
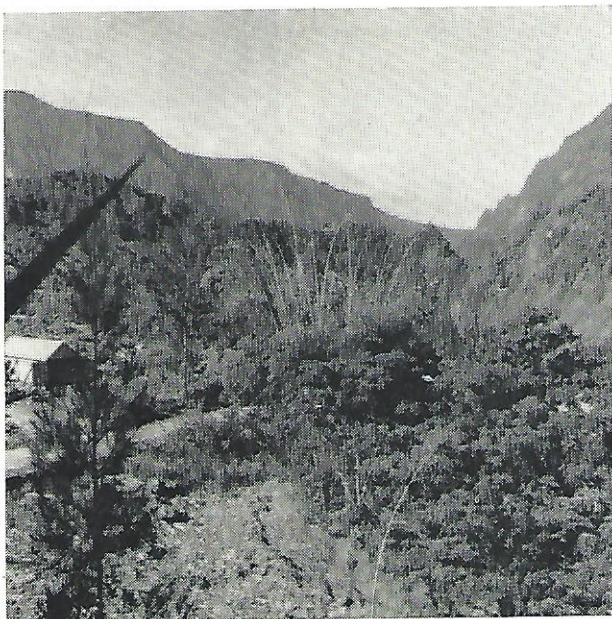




# REUNION



foto's W. Peeters.





## Groetenprogramma Wereldomroep

Op 27 december 1957 vond de laatste uitzending van het groetenprogramma voor onze schepen van dit jaar plaats.

Het waren ditmaal het s.t.s. „Kylix”, als oostschip en het s.t.s. „Kenia” als westschip.

Alhoewel van diverse schepen bericht binnenkwam over een goede ontvangst van het programma, laten wij hier, voor de opvarenden van schepen welke helaas buiten het bereik van de zenders vielen, de rede volgen die de heer E. H. Larive uitsprak ter gelegenheid van de jaarwisseling.

### Mannen van de Nederlandse Shell-vloot

Gaarne maak ik van de mij geboden gelegenheid gebruik om, nu wij weder aan de vooravond staan van een jaarwisseling, traditiegetrouw het woord tot U te richten en mij met U op het bijna verstreken jaar en het jaar dat voor ons ligt te bezinnen.

Toen ik de vorige maal tot U sprak, maakte ik gewag van de maatregelen welke dezerzijds getroffen moesten worden als gevolg van de sluiting van het Suez-kanaal, en deed ik een beroep op U allen de onaangename consequenties te aanvaarden in het besef dat ons aller belang hiermede ten nauwste verbonden was.

Ik denk hierbij in het bijzonder aan de aanmerkelijk langere reizen en het opschorten van verloven.

Mijn beroep op U is niet tevergeefs geweest. Door Uw aller inspanning is het gelukt de moeilijkheden te overwinnen en hebt U er in niet geringe mate toe bijgedragen dat de ernstige terugslag die de wereld-economie van de Suez-crisis dreigde te ondervinden tot een minimum kon worden beperkt.

Nu wij in dit opzicht — althans volgens naoorlogse begrippen — tot meer normale toestanden zijn teruggekeerd, kon de noodmaatregel van het weer in de vaart brengen van reeds opgelegde tankers, zowel van oude zogenaamde „lake-tankers” als van enkele reeds op non-actief gestelde „Corona”-schepen weer ongedaan worden gemaakt.

Zo kon dan eindelijk een begin worden gemaakt met de uitvoering van de plannen tot het geleidelijk uit de vaart nemen der oudere schepen, voor zover de voortooing van het eerste nieuw-bouwprogramma ons daartoe in staat stelt.

Naast enkele „Lake-tankers”, waaronder de schepen die tijdelijk in dienst genomen waren, werd sedert april van dit jaar, de maand waarin het Suez-kanaal heropend werd, een aantal schepen uit de vaart genomen.

De „Erinna”, „Macuba”, „Mirza”, „Myonia”, „Matilde” en de „Rufina” werden voor de sloop verkocht, terwijl de „Gadila”, „Mala”, „Malvina”, „Marisa”, „Metula”, „Murena”, „Rotula”, „Saidja”, „Saroena”, „Julietta” en „Rosaura” voorlopig zijn of zullen worden opgelegd.

Daar tegenover werd in dit jaar een drietal nieuwbouwschepen aan de vloot toegevoegd: de „Kelletia”, „Kosicia” en „Vivipara”.

Hoewel het, na zovele jaren trouwe dienst, uit de vaart nemen van oude schepen waaraan voor velen Uwer zo tal van herinneringen verbonden zijn, weemoedig stemt, is de keerzijde van de medaille dat wij hierdoor meerdere armsglag hebben gekregen waardoor wij in staat waren de achterstand in het verstrekken van verloven, o.a. ontstaan door de sluiting van het Suez-kanaal, in te lopen.

Wij vertrouwen er op dat wij gedurende 1958 de aflossing binnen de reglementaire termijn zullen kunnen handhaven.

Zoals U bekend is inmiddels het eerste gestroomlijnde nieuwbouwschip, volgens het model waarnaar de schepen van het tweede nieuwbouw-programma — voor rekening van de Maatschappij tot Financiering van Bedrijfspannen — gebouwd zullen worden, tewatergelaten; omtrent het daarna volgende programma zullen U in de loop van het komende jaar nadere mededelingen bereiken.

Voor ons nieuwe kantoor te Rotterdam werd op 16 december de eerste paal geslagen; bijzonderheden hieromtrent zullen in „Van en Voor de Vloot” gepubliceerd worden.

Ik wil dit persoonlijk woord niet beëindigen alvorens nog een ogenblik stil te staan bij hen die ons in de loop van dit jaar ontvallen zijn, waarvan enkele in de uitoefening van hun beroep. Zij gaven hun beste krachten voor onze Maat-

schappij en hun nagedachtenis zal door ons steeds in ere worden gehouden.

Wij weten niet wat het nieuwe jaar ons brengen zal. Ik vertrouw dat de constructieve krachten in Indonesië de ietwat vertroebelde atmosfeer zullen weten te klaren en een voor alle betrokkenen bevredigende oplossing zullen vinden om uit de huidige impasse te geraken. Ik hoop dat het ons gegeven moge zijn onze arbeid in gezamenlijk Groepsverband te mogen blijven verrichten in een wereld die althans de vrede zal weten te bewaren.

Tot slot wil ik U en allen die U het naast zijn — mede namens allen die werkzaam zijn op het kantoor te Rotterdam — een goed besluit van 1957 en een in alle opzichten voorspoedig en gelukkig 1958 toewensen.

En, speciaal voor U, mannen van de vloot, goede vaart en behouden thuiskomst.

## STUDIEBEURZEN

De Directie van de B.P.M. heeft besloten wederom een aantal beurzen beschikbaar te stellen aan werknemers of gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen ten behoeve van hun zoons die in 1958 aan een Nederlandse universiteit of hogeschool willen gaan studeren of met deze studie reeds zijn aangevangen.

Onder verwijzing naar hetgeen werd medegedeeld bij de toekenning der beurzen in vorige jaren, wordt eraan herinnerd, dat ook voor verlenging van die beurzen door de ouders of voogden een aanvraag voor het studiejaar 1958/59 vóór 31 januari moet worden ingediend.

Voor nieuwe gegadigden worden in het studiejaar 1958/59 ten hoogste twintig beurzen beschikbaar gesteld. De beurzen bedragen elk f 2500.— per jaar. Op continuatie van de uitkering kan geen aanspraak worden gemaakt, doch bij normale studieresultaten zal een daartoe strekkend verzoek door de Directie zeker in welwillende overweging worden genomen. Bij het verdelen van de beurzen zal voorrang worden verleend aan de technische en natuurwetenschappelijke richtingen.

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

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

Het door de Commissie in te stellen onderzoek zal van vergelijkende aard zijn. De kandidaten zullen behalve op hun intelligentie en karaktereigenschappen ook worden beoordeeld op hun ontwikkelingsmogelijkheden. Mocht de Commissie dit nodig achten, dan zal een door de B.P.M. aan te wijzen psychologisch instituut om advies worden gevraagd. De kosten van het eventuele onderzoek worden door de Maatschappij gedragen. Op de beslissing van de Commissie staat geen beroep open.

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

Zij die ten behoeve van hun zoon(s) een beurs willen aanvragen, dienen dit vóór 31 januari 1958 schriftelijk op te geven aan de Secretaris der Commissie voor B.P.M.-Studiebeurzen, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage, onder opgave van huidige functie en van de naam van de Groepsmaatschappij waarbij zij werkzaam zijn. Gepensioneerden dienen hun laatste werkkring te vermelden, weduwen van gewezen werknemers die van wijlen hun echtgenoot. Tevens dienen zij op te geven de door de kandidaat gekozen studierichting en universiteit, of hogeschool, alsmede het jaar van aanvang der studie.

In verband met de data van de eindexamens van de middelbare scholen kan de toewijzing van de beurzen eerst eind augustus of begin september 1958 geschieden.



## HET INBINDEN VAN DE TIENDE JAARGANG

Tot 31 januari 1958 worden onze abonnees in de gelegenheid gesteld hun jaargang te laten inbinden.

Voor het inbinden van het hoofdnummer met één bijlage zijn de kosten:

In geheel linnen band zonder opdruk f 3,50  
In geheel linnen band met een goud opdruk op de rug en op de voorkant f 4,25

De kleur van de band is blauw of groen.

De abonnees die tot het laten inbinden van hun jaargang willen overgaan, wordt verzocht hun jaargang bijeengebonden en voorzien van naam en afdeling of adres, benevens een duidelijke omschrijving van de gewenste uitvoering, in te leveren bij de administratie ter plaatse of op te zenden aan de hoofdadministratie, p/a N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij, Carel van Bylandtlaan 30, 's-Gravenhage.

Ter vermindering van onnodige correspondentie of telefoongesprekken zij hier nog vermeld, dat de administratie beschikt over enkele reserve-exemplaren, doch zij kan niet garanderen dat zij iedere haar aangeboden onvolledige jaargang compleet zal kunnen afleveren.

Er zal een inhoudsopgave worden samengesteld, die bij de toegezonden jaargang wordt ingebonden. Losse exemplaren van deze inhoudsopgave kunnen bij de hoofdadministrateur schriftelijk worden aangevraagd.

Ook voorafgaande jaargangen kunnen nog worden ingebonden.

## GROETENPROGRAMMA 29 NOVEMBER 1957

Dat het bovengenoemde groetenprogramma, bestemd voor twee van onze tankers, in het teken van het St. Nicolaasfeest zou staan, behoeft niemand te verwonderen. Bij de groeten van de kinderen speelde de vragenlijst voor: „Als ik zoet ben geweest” de boventoon. Gelukkig waren de moeders aanwezig om de „Goedheiligman” op de hoogte te stellen van de diverse wensen, want op zee loop je nu eenmaal niet zo maar een winkel binnen.

Bij de opname van het op het groetenprogramma volgende „Vlaggeschip” werden door een paar van de jonge gasten enthousiast de specifieke liederen ten gehore gebracht. Het „zangkoor” ziet u op bijgaande foto, terwijl de tweede foto het moment vastlegt waarop de beloning, in de vorm van een fraaie speculaaspop, wordt uitgedeeld.



## ZENDSCHEMA 1958 KOOPVAARDIJ-UITZENDINGEN „HET SCHIP VAN DE WEEK”

De uitzendingen van Radio Nederland Wereldomroep bevatten elke vrijdag Koopvaardij-programma's van 25 minuten, gedurende het etmaal gericht op vier verschillende zendgebieden: Nieuw-Guinea-zone, Indonesië-zone, Afrika/Europa-zone en Antillen-zone.

In deze vier uitzendingen wordt een drietal programma's gegeven:

- Het „VLAGGESCHIP”: programma bestemd voor allen op zee.  
Dit programma wordt tweemaal uitgezonden, eerst gericht op de Nieuw-Guinea-zone (Okinawa tot Nieuw-Zeeland), daarna op de Afrika-zone (Oost-Atlantische Oceaan, Middellandse Zee, West-Indische Oceaan tot Kaapstad) of de Antillen-zone (Caraïbische Zee tot Halifax in het Noorden en Buenos Aires in het Zuiden).
- Het „OOSTSCHIP”: programma met familiegroeten bestemd voor opvarenden van een schip in de wateren van het Verre Oosten (Indische Oceaan vanaf Perzische Golf tot Seichellen-lijn in het Westen en Java-zee in het Oosten, daarbij gerekend ook Singapore-zone en West-Australië).

- Het „WESTSCHIP”: programma met familiegroeten bestemd voor opvarenden van een schip of in de wateren rond Zuid- of Noord-Afrika, of in de wateren rond de Antillen, Noord- en Zuid-Amerika (Atlantische Oceaan).

De uitzendingen gericht op de West en die op Afrika bevatten afwisselend een „Westship”-programma of een „Vlaggeschip”-programma. Dit hangt af van de positie van het op te roepen schip op de datum van uitzending.

De gebieden die met de zenders bereikt worden, zijn nauwkeurig aangegeven om de deelnemende rederijen het vaststellen en aanwijzen van een schip dat voor een groetenprogramma in aanmerking komt te vergemakkelijken. De nieuwe sterke zenders hebben een herhaling van dit groetenprogramma overbodig gemaakt. Vandaar dat kon worden overgegaan tot een uitzending bedoeld voor de gehele vloot en voor iedereen die in de Koopvaardij belang stelt, onder de naam van „Vlaggeschip”.

Tijden van uitzending, golflengten en indeling van het Jaarschema worden hieronder aangegeven.

Oostschip	Westship	Vlaggeschip	Opname	Uitzenden
S.M.N.	S.M.N.	A NG + W	2 jan.	3 jan.
K.P.M.	K.N.S.M.	W NG + A	9 jan.	10 jan.
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A NG + W	16 jan.	17 jan.
K.R.L.	K.R.L.	W NG + A	23 jan.	24 jan.
Shell	Shell	A NG + W	30 jan.	31 jan.
K.P.M.	K.N.S.M.	W NG + A	6 febr.	7 febr.
v. Ommeren	v. Ommeren	A NG + W	13 febr.	14 febr.
S.M.N.	Vinke	W NG + A	20 febr.	21 febr.
Shell	Shell	A NG + W	27 febr.	28 febr.
K.R.L.	K.R.L.	W NG + A	6 maart	7 maart
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A NG + W	13 maart	14 maart
K.P.M.	K.N.S.M.	W NG + A	20 maart	21 maart
Shell	Shell	A NG + W	27 maart	28 maart
S.M.N.	v. Nievelt	W NG + A (G.V.)	3 april	4 april
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A NG + W	10 april	11 april
K.P.M.	K.N.S.M.	W NG + A	17 april	18 april
Shell	Shell	A NG + W	24 april	25 april
H.A.L.	H.A.L.	W NG + A	1 mei	2 mei
K.P.M.	K.P.M.	A NG + W	8 mei	9 mei
Stanvac	K.N.S.M.	W NG + A	14 mei	16 mei
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A NG + W	22 mei	23 mei
Shell	Shell	W NG + A	29 mei	30 mei
v. Ommeren	Vinke	A NG + W	5 juni	6 juni
Radio Holl.	Radio Holl.	W NG + A	12 juni	13 juni
K.P.M.	S.M.N.	A NG + W	19 juni	20 juni
Shell	Shell	W NG + A	29 juni	27 juni



K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A	NG + W	3 juli	4 juli
K.P.M.	K.N.S.M.	W	NG + A	10 juli	11 juli
K.R.L.	K.R.L.	A	NG + W	17 juli	18 juli
Shell	Shell	W	NG + A	24 juli	25 juli
Ocean	v.Ommeren	A	NG + W	31 juli	1 aug.
K.P.M.	K.N.S.M.	W	NG + A	7 aug.	8 aug.
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A	NG + W	14 aug.	15 aug.
S.M.N.	S.M.N.	W	NG + A	21 aug.	22 aug.
Shell	Shell	A	NG + W	28 aug.	29 aug.
Smit-Maassl.	Smit-M.sl.	W	NG + A	4 sept.	5 sept.
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A	NG + W	11 sept.	12 sept.
K.P.M.	K.N.S.M.	W	NG + A	18 sept.	19 sept.
Shell	Shell	A	NG + W	25 sept.	26 sept.
K.R.L.	K.R.L.	W	NG + A	2 okt.	3 okt.
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A	NG + W	9 okt.	10 okt.
K.P.M.	K.N.S.M.	W	NG + A	16 okt.	17 okt.
Stanvac	Vinke	A	NG + W	23 okt.	24 okt.
Shell	Shell	W	NG + A	30 okt.	31 okt.
K.P.M.	K.P.M.	A	NG + W	6 nov.	7 nov.
H.A.L.	H.A.L.	W	NG + A	13 nov.	14 nov.
K.J.C.P.L.	K.J.C.P.L.	A	NG + W	20 nov.	21 nov.
Shell	Shell	W	NG + A	27 nov.	28 nov.

v. Ommeren	v.Ommeren	A	NG + W	4 dec.	5 dec.
K.P.M.	K.N.S.M.	W	NG + A	11 dec.	12 dec.
Radio Holl.	Radio Holl.	A	NG + W	18 dec.	19 dec.
Shell	Shell	W	NG + A	23 dec.	26 dec.

Gestreefd wordt de positie voor het „Westschip”: Afrika-zone (A) of Antillen-zone (W) aan te houden, zodat het Vlaggeschip om de andere week naar deze zones kan worden uitgezonden.

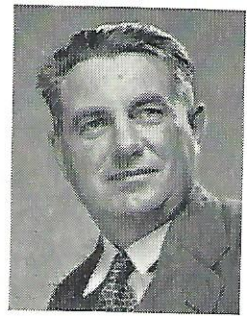
**Wijzigingen voorbehouden.**

**Programma's, tijden en golflengten**

- I. VLAGGESCHIP, 12.10 Ned. Tijd. 13.96 m - 16.88 m - 19.45 m (voor allen op zee) (voor Europa tevens 49.79 m)
- II. OOSTSCHIP 15.25 Ned. Tijd. 13.96 m - 16.88 m - 19.45 m (familie-groeten) (voor Europa tevens 49.79 m)
- III. VLAGGESCHIP, 20.25 Ned. Tijd. 13.96 m - 16.88 m (19 of 25) (voor allen op zee) (voor Europa tevens 49.79 m)
- IV. WESTSCHIP 01.55 Ned. Tijd. 19.45 m - 19.71 m - 25.58 m (familie-groeten)

Voor de deelnemers aan deze uitzendingen is er de mogelijkheid om, wanneer ontvangst van onze zenders hier in Nederland minder goed is, op vrijdagavond te luisteren naar een heruitzending via het net van de Draadomroep (Radio-distributie), van half acht tot vijf voor acht over de derde of vierde lijn.

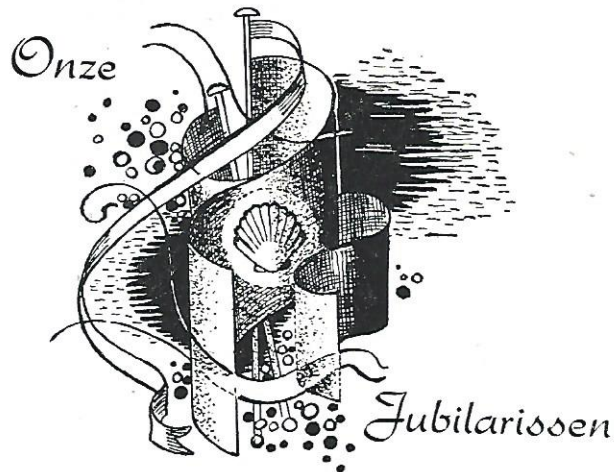
**Wij nemen afscheid van...**



De heer J. Swart trad op 27 februari 1928 in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Op 1 augustus 1934 werd hij bevorderd tot 2e stuurman, op 1 januari 1938 tot 1e stuurman, terwijl zijn aanstelling tot gezagvoerder volgde op 1 januari 1947. Zijn gehele dienstperiode heeft de heer Swart op Curaçao doorgebracht. In augustus 1957 arriveerde hij hier met verlof, na afloop hiervan zal hem met ingang van 1 mei 1958 pensioen worden toegekend. Wij wensen hem en zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.



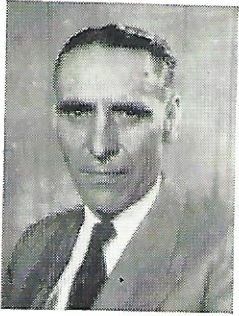
A. de Boer  
Gezagvoerder  
1927 - 20-12 - 1957



W. C. v. d. Wagt  
Gezagvoerder  
1927 - 23-12 - 1957



H. I. Clowting  
Hoofdwerktuigkundige  
1932 - 6-12 - 1957



F. Scherstra  
2e Werktuigkundige  
1937 - 24-12 - 1957



F. in 't Veld  
2e Werktuigkundige  
1947 - 17-12 - 1957



## PERSONALIA

### Gehuwd:

- 17-10-'57: W. H. Schermer, 3e wtk., met mej. J. Heemstra.  
 6-11-'57: J. v. d. Zouwen, 3e stm., met mej. J. C. Chabot.  
 21-11-'57: G. H. Meyerink, 2e stm., met mej. C. van Altena.  
 22-11-'57: H. P. C. de Geeter, 4e wtk., met mej. H. J. C. Gernand.  
 7-12-'57: J. Renssen, 3e stm., met mej. J. E. M. van Reenen.

### Geboren:

- 20-11-'57: Marion, dochter van W. van den Bosch, 3e wtk., en mevr. H. J. H. van den Bosch-Romijn.  
 21-11-'57: Ron, zoon van J. B. Biondina, 2e wtk., en mevr. L. V. Biondina-Goedhart.

## VLOOTMUTATIES gedurende de maand november 1957.

### In Nederland gearriveerd:

Gezagv.: G. Kruyswijk, H. A. H. Hijlkema, A. v. d. Kroef; 1e stl.: A. W. C. van Schendel, P. J. Kalkman, W. Kuyper, R. E. v. d. Miesen, P. Maarleveld, P. Schaap; 2e stl.: H. A. Schelvis, A. Visser, J. P. Jongbloed; 3e stl.: H. J. Jorna, G. W. Bouma, E. Q. Abbas, J. G. de Ruiter, H. G. Willemsen, L. Klarenbeek, A. van Dam; 4e stm.: M. A. Busker; stm.l.: G. C. van Malland, R. van Westendorp; Hfdwtk.: G. Houwer, J. J. Hester Jr., Th. v. d. Gaast; 2e wtk.: M. J. Moerland, F. F. Walthuis, G. Vis van Heemst, J. W. van Dam, G. C. L. van Marsbergen; 3e wtk.: C. Voest, E. H. C. Mengerink, H. A. Kerkhof, A. Erstfeld, H. Th. de Zwart, P. H. Hulsmann; 4e wtk.: L. C. Spoon, R. E. C. F. Verhoeff, H. J. Nieuwenstein, R. N. Groen, W. M. de Klein, L. J. Weling; 5e wtk.: R. C. Bey, M. A. Romijn, B. P. Becks, H. Bont, D. L. Exoo, G. Langkamp, C. W. P. Ploeg, Th. C. J. Beentjes; bootslieden: S. Visser, J. Spaans, C. Poot, H. L. Klop; timmerlieden: M. van Vessem, G. Kat, J. J. P. Termaten, R. A. Brand, M. Zuiderwijk; voorlieden: N. van der Steen, J. van Rijswoud; pomplieden: P. van der Zalm, H. J. Kuiper, J. van Leeuwen, C. Jansen; chef hofmeester: K. de Jonge, J. Brussé, B. H. Nakken; chef koks: G. A. Haasbroek, A. H. Siemerink.

### In Zwitserland gearriveerd:

Gezagv.: P. J. Endenburg.

## TEWERKSTELLINGEN

- m.s. „Abida”: Hfdwtk.: H. J. Hiemstra.  
 m.s. „Camitia”: chef kok C. A. Pieters.  
 m.s. „Cinulia”: chef kok W. van Nette.  
 m.s. „Cistula”: 1e stm. (als wnd. gezagv.): F. van Tongeren.  
 m.s. „Crania”: 2e stm.: W. Welbie; bootsman: G. F. Veth.  
 m.s. „Etrema”: 3e stm.: G. de Niet; 5e wtk.: P. C. Carelse.  
 s.t.s. „Kalydon”: 4e stm.: P. F. L. Schölvinck; bootsman: P. Both; timmerman: Th. A. Keukens; pompman: P. J. Wasdorp; chef hofmeester: C. Boogaarts.  
 s.t.s. „Kara”: voorman: P. D. Spaans.  
 s.t.s. „Katelaysia”: 4e stm.: A. H. Zuiderwijk; 3e stm.: H. W. Vermaas; ll.wtk.: J. Walraven; pompman: J. de Weyer; chef hofmeester F. Schifferstein.  
 s.t.s. „Kelletia”: 1e stm.: W. A. Kleine.  
 s.t.s. „Kermia”: Hfdwtk.: P. J. Smit.  
 s.t.s. „Khasiella”: 2e stm.: R. J. Wyrdeman; 4e stm.: W. Kalkman; bootsman A. Boogers; timmerman: H. J. Breedveld; voorman: J. J. Koop; chef kok: K. Doelman.  
 t.s.e. „Koratia”: Hfdwtk.: J. J. Hester Sr.  
 s.t.s. „Korovina”: 1e stm.: J. Koning; 3e stm.: J. S. Schregardus; 4e stm.: C. R. Groen; 2e wtk.: H. Broertjes; 4e wtk.: J. W. v. d. Veen.  
 s.t.s. „Kosicia”: 1e stm.: P. v. d. Peyl.  
 s.t.s. „Kryptos”: 4e wtk.: E. B. Landman.  
 m.s. „Taria”: Gezagv.: C. A. B. van Santvoord; 1e stm.: J. Grill; 2e stm.: J. J. Osinga; 4e stm.: C. C. Bicker; Hfdwtk.: P. Roeleveld.  
 m.s. „Tibia”: 2e wtk.: M. C. Verschuren.  
 t.e.s. „Tomocyclus”: 3e stm.: N. J. Steens.

s.t.s. „Vasum”: timmerman: B. Noordijk; pompman: J. J. van der Kleij; chef kok: H. T. Wigmans.

s.t.s. „Vivipara”: bootsman: A. Reekers; voorman: W. Smelt.  
**Naar de West vertrokken:**

1e stl.: W. J. de Haan, C. Vriend; 2e stm.: H. H. J. Drost; 3e stm.: J. Post; 3e wtk.: G. A. Wieringa, J. van Duuren; 4e wtk.: G. J. Lorist, H. J. Balk; 5e wtk.: P. M. Zimmer, N. P. Dekker.

### Geslaagd voor een hoger diploma:

2e stm.: J. H. A. Budding, theor. ged. v. h. dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stm.: W. Welbie, dipl. 2e Stm. G.H.V.; 5e wtk.: G. J. Lorist, dipl. „A” en theor. ged. v. h. dipl. „B” als Scheepswtk.: P. M. Zimmer, N. P. Dekker, P. C. Carelse, dipl. „A” als Scheepswtk.; ll.wtk.: E. van Oldenbarneveld genaamd Tullingh, J. W. van den Berg, B. M. van Rooij, W. N. Kous, Voorl. Dipl. als Scheepswtk.: K. Frankfurt, L. G. van der Meer, dipl. als Ass. Scheepswtk.

**Gepromoveerd tot:** 2e stm.: W. Welbie; 4e wtk.: G. J. Lorist.

**Terug uit militaire dienst:** 5e wtk.: C. Kloosterboer, J. M. ten Haaf.

**Nieuw aangenomen:** 4e stl.: W. P. Pronk van Hoogeveen, C. C. Bicker.

**Met pensioen:** Gezagv.: J. Swart.

**De dienst der Maatschappij verlaten:** 2e stm.: T. W. van Velzen; 3e stm.: A. van Dam; 5e wtk.: E. D. W. Meijer.

**Overgegaan in dienst van N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij:** Hfdwtk.: P. Vis van Heemst.

**Bevorderd tot:** bootsman: A. Boogers; timmerman: P. van Gijn, H. J. Breedveld; pompman: L. C. P. van Dongen; chef hofmeester: A. Zoutewelle; chef kok: W. F. H. van der Moezel.

**In dienst getreden:** chef koks: H. T. Wigmans, J. J. de Ruijter.

**De dienst verlaten:** bootsman: J. Spaans; timmerlieden: G. Kat, R. A. Brand; voorman: M. van der Leek; pomplieden: P. van der Zalm, C. Jansen; chef hofmeester: K. de Jonge.

## SHELL TANKERS N.V. WALPERSONEEL

**In dienst getreden:** 1-11-'57 mej. M. de Wolf — sectie C.C.  
**Tewerkgesteld:** 25-11-'57 P. Vis van Heemst, ex Vloot — sectie R.O.

**De dienst verlaten:** 15-11-'57 mej. M. J. Dassen — sectie C.C.  
 16-11-'57 W. J. Baur — sectie I.D.; 23-11-'57 mej. W. J. M. Visser — sectie S.O.

**Uitgezonden:** 21-11-'57 T. A. Goedhart naar Curaçao.

**Jubilea:** 1-11-'57 M. M. de Zwaan — sectie C.C. 20 j.  
 7-11-'57 H. C. J. Nieuwenhoff — sectie S.G. 30 j.  
 10-11-'57 J. A. Stoppelsteen — sectie N.D. 35 j.  
 22-11-'57 C. J. van Malland — sectie N.D. 35 j.

### Geboren:

- 14-11-'57: Mark Robert, zoon van G. W. Bakker.  
 22-11-'57: Rudolfus Marcel, zoon van H. Verhoef, sectie S.G.  
 24-11-'57: Rogier Alexander, zoon van N. C. Mulder, sectie C.D.

## ERRATUM

In het november 1957 nummer van ons blad werd in de rubriek „Onze jubilarissen” abusievelijk als jaar van indiensttreding van hoofdwerktuigkundige C. W. Wissers 1937 vermeld. Dit dient ten rechte te luiden 1932 zodat het hier zijn 25-jarig dienstjubileum betref.

De redactie betreurt deze vergissing en biedt de heer Visser nog zijn speciale gelukwensen aan.