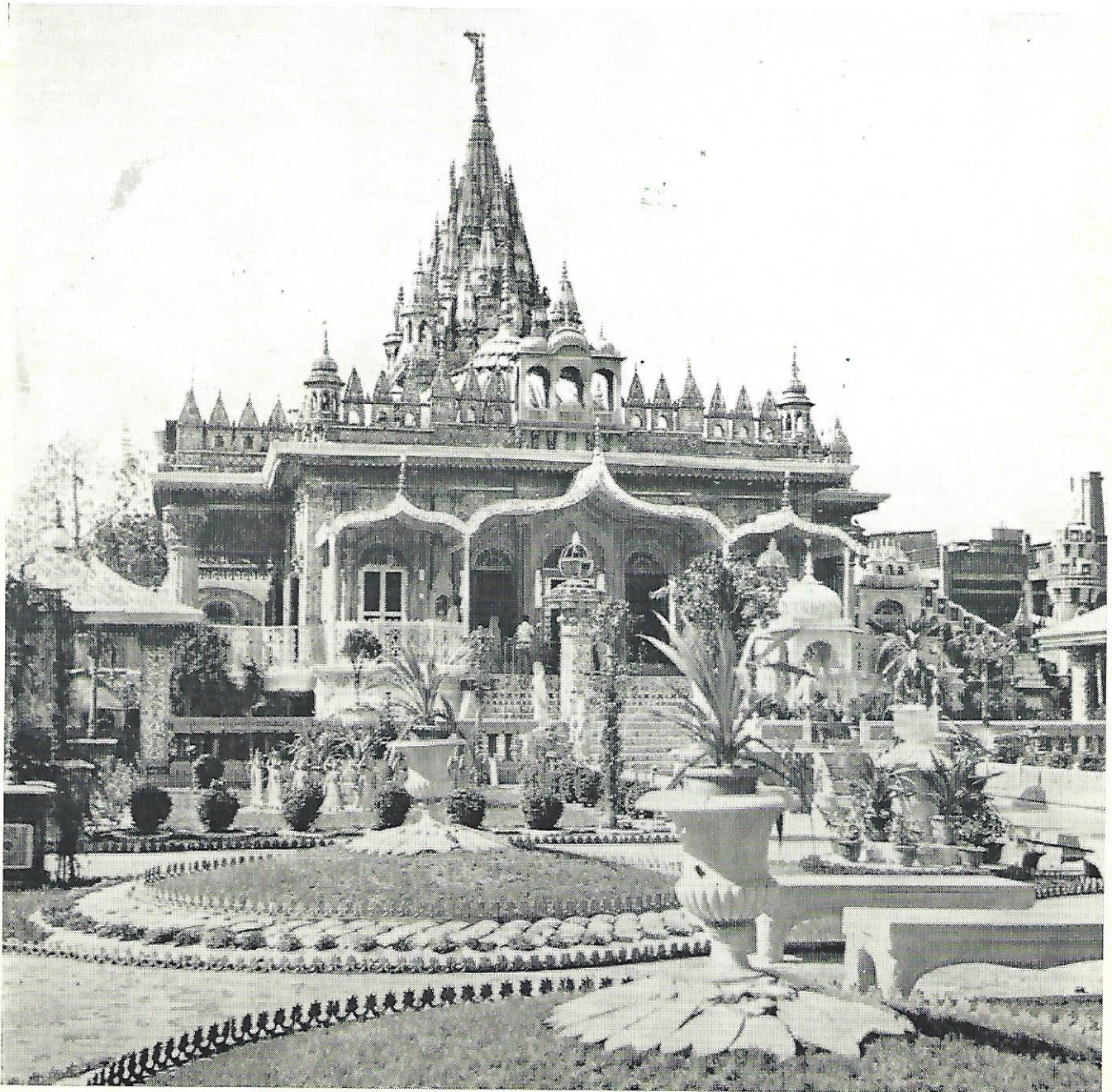


van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.
Administratie: Mej. N. Gerstel.

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



Tempel te Calcutta

foto W. A. Krever



EXPO 1958

GA ER HEEN!

EXPO 1958. Geloof mij, u kunt het niet zien in één dag! Dat was de laatste conclusie die ik trok voor ik in een diepe slaap verzonk na er een hele dag te hebben rondgesjouwd. Ja, rondsjouwen is het enige woord dat ik er voor weet te vinden. Men komt oververmoeid terug maar... het is de moeite van het „moe zijn” waard.

„De Koe”.

Het is moeilijk, uiterst moeilijk om te zeggen: dit moet u gezien hebben of dit is interessant. Het is allemaal interessant en ik weet ook eigenlijk niet waar de „koe” bij de horens te pakken. Waarom dat „koe” tussen aanhalingstekens staat? Het terrein van de W.T. 1958, de Vlaamse vertaling van Expo 1958, heeft de vorm van een koe. In zijn huid zijn een tiental poriën, de toegangspoorten waardoor men binnenkomt. De Grote Paleizenpoort, de Voorpleinpoort, de Vermakelijkhedenpoort en de Wereldpoort om er maar enkele te noemen.

Internationale samenwerking.

Zelf had ik de laatste gekozen en ik heb er geen spijt van gehad. Men komt hier al heel spoedig tot het begrip Wereldtentoonstelling omdat zich hier de paviljoens van de Verenigde Naties bevinden. Het Paleis der Internationale Samenwerking geeft een beeld van wat bereikt is door middel van die samenwerking op allerlei gebied en de hoop welke de mensen kunnen koesteren dat zij een betere toekomst tegemoet gaan dank zij de ontwikkeling van wetenschap en techniek.

In het aansluitende paviljoen van de E.G.K.S. zagen we een volledig model van een kolenmijn.

Het Atomium.

Het zal u net zo vergaan als schrijver dezes: onweerstaanbaar trekt het alles overheersende Atomium u naar het kruispunt van België en Congo. Goed, we zullen er eventjes langs lopen, nu ja, eventjes... (bij wijze van spreken). Wanneer u de bollen of sferen wil bezoeken



dan kost u dat wel hopen geld. Voor 30 Belgische francs kunt u via roltrappen de middenbollen bezoeken. Voor 50 francs kunt u naar een biercafé in de bovenste sfeer: 100 meter hoog in slechts 23 seconden. Stap wel snel uit de lift, anders bent u binnen 23 seconden weer beneden ook...

Nederland.

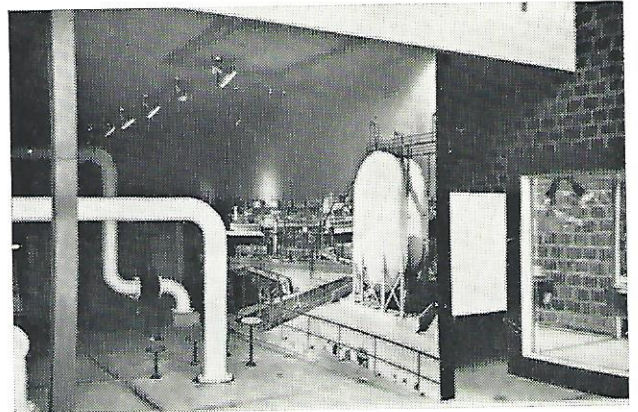
Chauvinistisch als we zijn gaan we eerst naar onze eigen vaderlandse inzending. En niet omdat we Hollander zijn, en niet omdat we zo chauvinistisch zijn en niet omdat...

Eerlijk, het is de beste inzending van de tentoonstelling. Wij mopperen altijd graag maar als we hier staan, komt onze vaderlandsliefde en trots aan de oppervlakte. Met die gepaste trots hebben we er zeker een uur zoetgebracht. Buitenlandse vrienden van ons sloegen ons op de schouder en zeiden zo iets van „tjonge, tjonge” en uitten zich in een stroom van superlatieven.

Reeds in het paviljoen waar u binnenkomt tonen foto's u wat Nederland met zijn Overzeese Rijksdelen is en onweerstaanbaar wordt men verder getrokken.

De Nederlander is beroemd om zijn strijd tegen het water en dat wordt hier op zo'n simpele en aanschouwende manier voorgesteld dat de jongste bezoekers dat kunnen begrijpen. Een vijzelgemaal loost water uit een sloot over een echte dijk, het woelige water van een rivier met duddalf en een vuurtoren completeren het belang en de moeilijkheden die we bij het water hebben. Nog meer aantrekkingskracht heeft de echte golfverwekker die zeer regelmatig in de koepel voor de waterbouwkunde met grote kracht tegen een basalten dijk slaat.

En via een echte A.N.W.B.-wijzer komen we in de landbouw- en veeteeltsector terecht. Wat een koeien, wat een varkens, wat een kippen. Wij kregen hier in Brussel nog meer waardering voor onze veeteelt-experts.

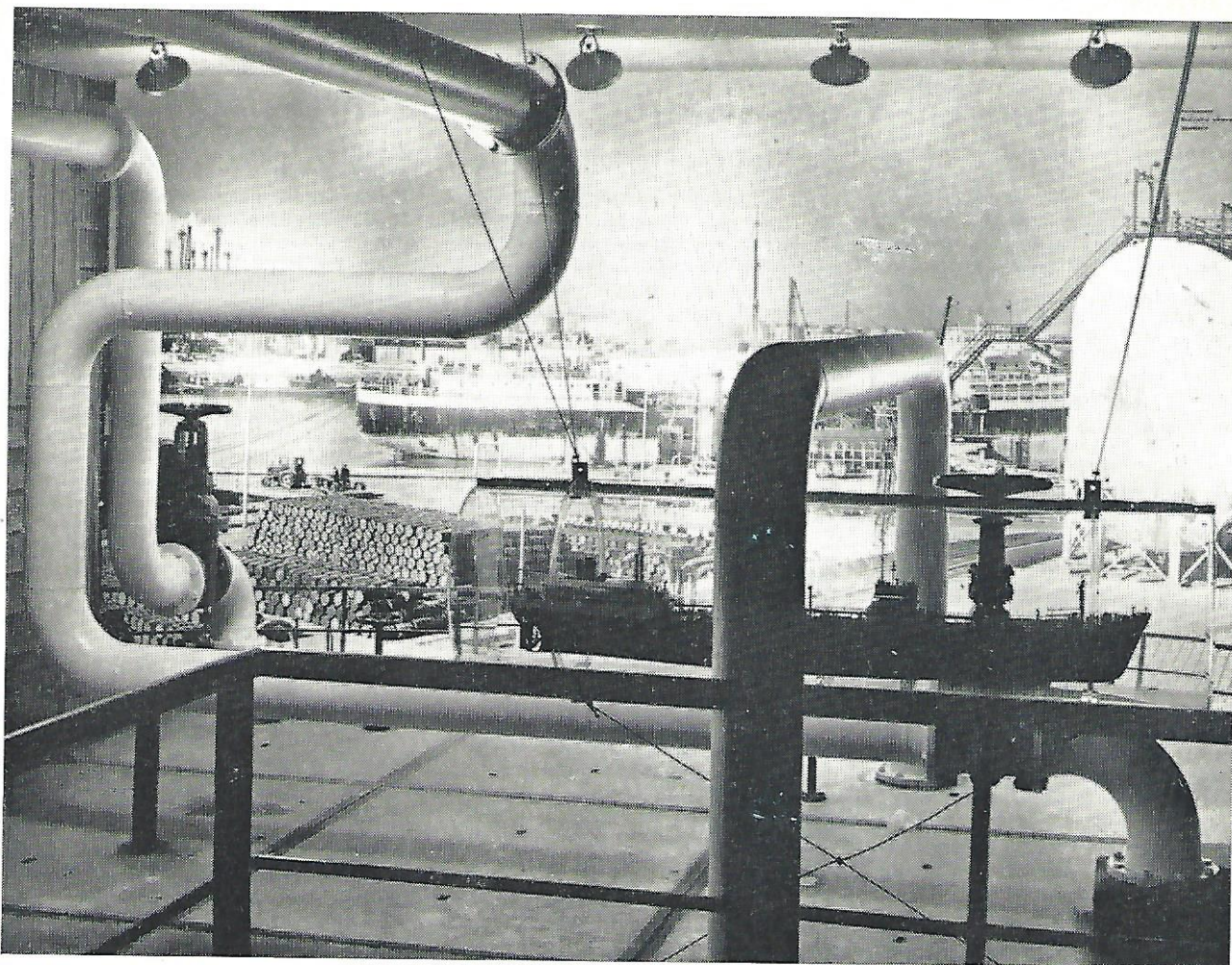


Scheepvaart en olie. Het is voor ons een begrip geworden dat onafscheidelijk met elkaar verbonden is. We zagen zo wel de olie als de scheepvaart. De olie-industrie is er vertegenwoordigd door een zestiental afsluiters (van de Shell Raffinaderij „Pernis”) evenals een aantal buizen — rechte en gebogen met op de achtergrond een grote foto van een Shell Tanker die zijn kostbare lading lost. Twee modellen van een olie- en een ertstanker geven een summere indruk van de scheepvaart in deze sector. Aandacht werd ook besteed aan de ontwikkeling van de zeesleepvaart en een echte toeristenklasse-hut, een brug met een heuse telegraaf en een laadboom typeren de passagiers- en handelsvaart.

Het zou ons te ver voeren het paviljoen van de Nederlandse industrieën aan een uitgebreide bespreking te onderwerpen. Onze redacteur zou mij dan niet dankbaar meer zijn voor dit artikel...! Conclusie: u mag dit alles niet missen bij uw bezoek aan de Expo '58.

Tijd is kostbaar.

Maar van nu af aan gaan we een „bestedingsbeperking” instellen op onze (zeer) kostbare tijd. Want oh, als we hier rondlopen, duurt een dagje zo kort.



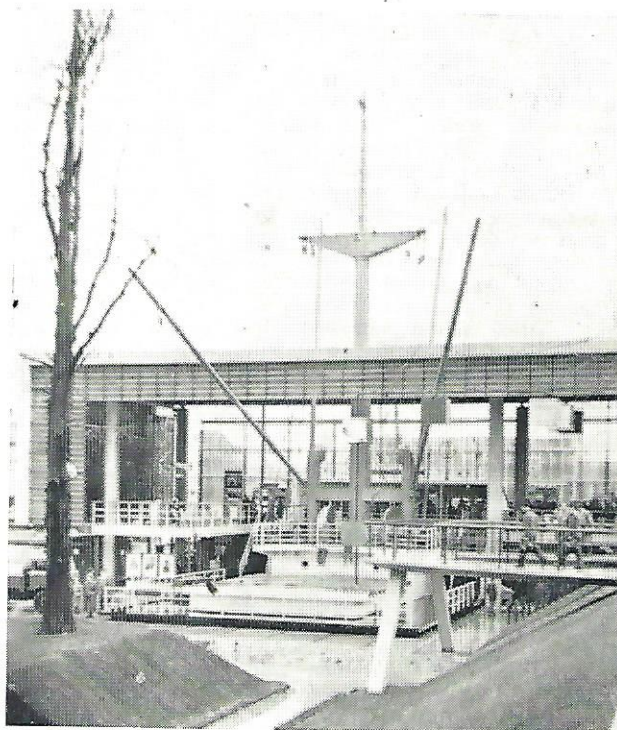
Olie en de Scheepvaart

Dicht bij onze eigen inzending zien we Amerika en Rusland (in welks paviljoen de ware (?) modellen van de Spoetniks I en II) met paviljoens die men niet zo maar even voorbij loopt, zo machtig en imposant. Via het rustige Vaticaan gaan we vlot even naar Iran waar een charmante Oosterse schone ons laat zien hoe men daar tapijten knoopt.

Na al dat lopen bent u doodmoe en we geven u de raad even uit te rusten in het treintje dat u over en langs de belangrijkste punten van het tentoonstellingsterrein rijdt. En dat slechts voor 15 francskes. Terug op het uitgangspunt hebben we ontdekt dat we Engeland wel een bezoek kunnen brengen. Hier proeft u de echte Engelse tradities; via een smakeloos Turkije en Monaco naar het „het kleine land dat strijdt voor een humanere wereld” — Oostenrijk.

Vriendelijk, beschaafd en cultureel met haar dagelijkse recitals op piano en viool door wereldberoemde musici die muziek brengen van de al even wereldberoemde Oostenrijkse componisten.

Het loopt tegen sluitingstijd. In een korte anderhalf uur lopen we nog snel even langs België, de Kongo en Finland,



zien Coca Cola en chocolade maken, drinken voor twee francs reclame-koffie, zien Helihaven... en veel mensen.

't Is sluitingstijd — jammer en gelukkig. Een dag op de Expo 1958 is vermoeiend, te kort, duur misschien, maar van verveling zult u geen last hebben. Advies: ga er heen!!!

A. B. de Wit.



Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent)

21 mei 1958.
In de tijd, waarin ik me nog wel eens bezondigde aan het schrijven van een filmkritiek, was er een Haagse bioscoopdirecteur, die tegen de filmrecensenten placht te zeggen: „Jullie kunnen ze er wel uit schrijven, maar niet er in”. Hij bedoelde daarmee, dat wij met een slechte kritiek wel een film konden „kraken” zodat er geen hond kwam kijken, maar dat de beste kritieken niet in staat waren van een film een „kasstuk” te maken. Ik neem aan dat de man wist wat hij zei en dus gelijk had. Dan geldt mutatis mutandis hetzelfde voor de Wereldtentoonstelling alias „Expo” of — zoals de Brusselaars zeggen — „la Vache”, omdat de plattegrond van het terrein het silhouet van een koe heeft.

Ik zal mij dus niet uitputten in een laaiend loflied, hoe gemakkelijk mij dat ook zou vallen (dat kan je gemakkelijk beweren als je het toch niet schrijft!) maar alleen enkele goede raadgevingen ten beste willen geven voor hen die al besloten hebben vóór 15 oktober naar de Heyselvlakte te gaan. Koop tevoren bij reisbureau of station Uw entreebewijs, want nu al kan het gebeuren dat men voor de loketten in de rij moet staan. Als U de tentoonstelling in één dag wilt doen — maar ik raad U ten minste twee dagen te nemen, als U iets meer wilt zien dan alleen de buitenkant — zorg dan 'smorgens om negen uur bij het openen aanwezig te zijn, want de meeste paviljoens sluiten om zes uur. Bovendien zijn er een paar dingen waarvan de opname capaciteit omgekeerd evenredig is aan de belangstelling: het Atomium heeft naar de bovenste bol alléén een lift voor 22 personen — de andere bollen bereikt men per roltrap. Maar hoewel de toegangsprijs met inbegrip van de bovenste bol 60 francs bedraagt, staat er voor dit loket vrijwel doorlopend een rij. Men heeft dan ook uit die bovenste bol — 100 meter boven het maaiveld — een uniek uitzicht over geheel Brussel. Alléén wanneer U in het restaurant in de bovenste bol à raison van een 500 francs (wijn inbegrepen; dat wél) wilt gaan eten, behoeft U niet in de rij te staan...

Lijfelijke belevenis.

Een zeer bijzondere belevenis is de filmvertoning in het Circarama naast het Amerikaanse paviljoen. U staat dan in een cirkelvormig gebouwtje, waarvan de wand boven ooghoogte in elf projectievlakken is verdeeld; elf projectoren werpen hierop één doorlopend beeld en omdat ook het geluid van alle kanten komt, is de levende werkelijkheid zozeer benaderd, dat men zelfs aan den lijve de sensatie ondergaat van het binnenvaren van de haven van New York, van een autorit over Broadway en van een vliegtocht tussen de steile rotswanden van de Grand Canyon. Maar ook hier kan het gebeuren, dat men voor deze filmvertoning van een kwartier bijna een half uur in de rij moet staan.

En natuurlijk mag U het Nederlandse paviljoen niet overslaan en dan hoop ik, dat U zich niet zo trots zult gevoelen als ik over de overweldigende belangstelling en uitingen van bewondering in alle talen van de wereld.

Eten en slapen.

Van de prijzen voor Uw inwendige verzorging heb ik er al één genoemd; dat was dan meteen een van de duurste gelegenheden. U kunt billijker terecht in allerlei aantrekkelijke gelegenheden, zoals in het paviljoen van de Franse wijn, waar U de gehele scala van licht tot zwaar in wit, rosé of rood, al dan niet mousserend kunt afwerken (hetgeen dan toch ook wel weer een lieve duit kost), U kunt Tokayer gaan drinken bij de Hongaren of (voortreffelijke) champagne van de Krim bij de Russen, bier in Oberbayern (of 's avonds in oud-België, wat wel zo gezellig is). Maar als U op Uw wandeling even een eenvoudige hartversterking wilt hebben, dan kan ik U het paviljoen van de Belgische levensmiddelen-industrie aanbevelen voor een belegd broodje, een kop koffie, een milkshake of wat dies meer zij. Een van de goedkoopste gelegenheden voor een warme maaltijd, die ik heb kunnen ontdekken, is het zelfbedieningsrestaurant in het paviljoen van de Heilige Stoel; voor 80 francs kreeg ik daar een kop soep, frites met een stukje vlees en sla, een toetje en een glas bier. Maar U moet wel opletten, dat U de goede trap op gaat, anders komt U in het „restaurant-deluxe” terecht...

Wat logies betreft, is er een grote keus. Als U niet over een auto beschikt, doet U beter niet in een motel te gaan, want die liggen vër van de stad en de verbindingen zijn slecht en taxi's duur. Als U niet via een reisbureau een volledige reis boekt, dient U zelf ten minste vijf weken tevoren een hotel aan te schrijven. Of U moet niet reserveren en bij aankomst trachten via het logiesbureau op de tentoonstelling (het „Logexpo”) onderdak te krijgen, hetzij bij particulieren of in een hotel. De meeste hotels eisen echter demi-pension, dat is dus logies, ontbijt en diner. De hotelprijzen zijn nogal gepeperd (van 20 tot 50 gulden per nacht per persoon) maar in de stad kunt U nog altijd goed en goedkoop eten.

Droom.

Ik hoop, dat ik een paar mensen met deze aanwijzingen heb kunnen helpen en wens verder alle toekomstige bezoekers veel plezier, mooi weer, een gewapend betonnen uithoudingsvermogen... en iets meer geluk met de kans op een bijzondere belevenis dan ik heb gehad. Ik was namelijk juist een week te vroeg om in de feestzaal Oud-België in Gent onze biljarter Piet van de Pol in het Europees toernooi 47/2 zijn 400 caramboles in één beurt te zien maken tegen Galvez, een onbreekbaar record (dit voor de niet-biljarters) omdat hier een partij om 400 caramboles gaat. Het is de droom van iedere wed-

strijdbiljarter, maar slechts een heel enkele ziet die droom in vervulling gaan.

En nu terug naar Den Haag, waar de Blauwe Tram, die zoveel jaren talloze B.P.M.'ers tussen Voorburg en Scheveningen heeft vervoerd, eindelijk volledig het loodje heeft gelegd, nadat enige jaren geleden het traject Maliebaan-Scheveningen al was opgeheven. Wat er omging in de harten van veel trouwe klanten werd vertolkt door de woorden op het lint van een lauwerkran van de wijkvereniging „Nieuw-Voorburg”: Rust zacht, ouwe, trouwe, Blauwe. En nog kernachtiger stond het op een bord, dat ook al aan de voorplecht van de motorwagen was opgehangen: 't Wordt nooit zo knus in die rot bus. Want voortaan zullen de Voorburgers net als de Scheveningers met een autobus van de H.T.M. (veel staanen hang- en weinig zitplaatsen) moeten behelpen. Maar daarvoor leven we in de eeuw van het moderne comfort...

Keurig sloopwerk.

't Is overigens die zaterdagochtend een keurig net afscheidsfeest geweest van de Blauwe Tram, wel met vuurwerk en loeiende sirenes van meerijsende auto's, maar de sloopdriften van de laatste passagiers zijn bescheidenlijk botgevierd op de bordjes „Verboden te roken”, „Verzoeken de aandacht van de bestuurders niet af te leiden”, asbakjes en dergelijke. Gelukkig leven we tegenwoordig zo snel, dat we voor het eind van het jaar al niet beter meer weten, of we kunnen 'smorgens niet (meer zoals vroeger) in de bus onze krant lezen en ons ochtendsigaretje roken.

Zoals vroeger... Daaraan werden we herinnerd op de verjaardag van H.M. de Koningin. Het Algemeen Haags Comité heeft namelijk geïnspireerd door de jaarlijkse Veteran Car Rallye van Londen naar Brighton en de kostelijke film Geneviève, een optocht van auto's, een behendigheidswedstrijd en een concours d'élégance georganiseerd, waarvoor tienduizenden langs de route van Houtrust naar het (nieuwe) stadhuis enige uren in de kou hebben gestaan. Niet voor niets, want het was kostelijk om al die met veel blinkend gepoetst koper versierde karossen te zien, te horen en... te ruiken rijden. De oudste deelnemer was een Peugeot uit 1903 van de heer Koster uit Wolfaardsdijk, die in het concours de 2e prijs weghaalde. De behendigheidswedstrijd werd gewonnen door de heer Bijvoet uit Overveen met een Brennabor 1920.

De toekomst kost 11 miljard.

Van het verleden naar de toekomst, die er op 't ogenblik niet zo bijster rooskleurig schijnt uit te zien voor deze door allerlei tegenstellingen zo verdeelde wereld, terwijl wij in West-Europa juist zo hard bezig zijn de Europese Economische Gemeenschap door de barrensweeën heen te helpen. De meningen over de toekomst van de Nederlandse industrie en landbouw zijn nog-

al verdeeld; voor sommigen zal inderdaad de vorming van één grote West-europese markt een voordeel blijken; anderen zullen wellicht in de concurrentiestrijd ten onder gaan. De situatie wordt waarschijnlijk het best geschetst in de juist vandaag verschenen zesde industrialisatiememorandum van minister Zijlstra, die niet alleen door ons parlement maar door velen in het land met enige spanning is afgewacht.

De cijfers liegen er niet om. De Nederlandse beroepsbevolking zal tussen 1957 en 1962 naar schatting met 295.000 personen groter worden. Daarvan zullen er ongeveer 140.000 in de industrie een plaats moeten vinden. Dit betekent, aangezien het per arbeidersplaats in de industrie te investeren bedrag ook steeds groter wordt — in een moderne fabriek werken immers in vergelijking met vroeger minder mensen met meer, groter en kostbaarder machines — dat de Nederlandse industrie in deze periode van vijf jaren elf miljard gulden zal moe-

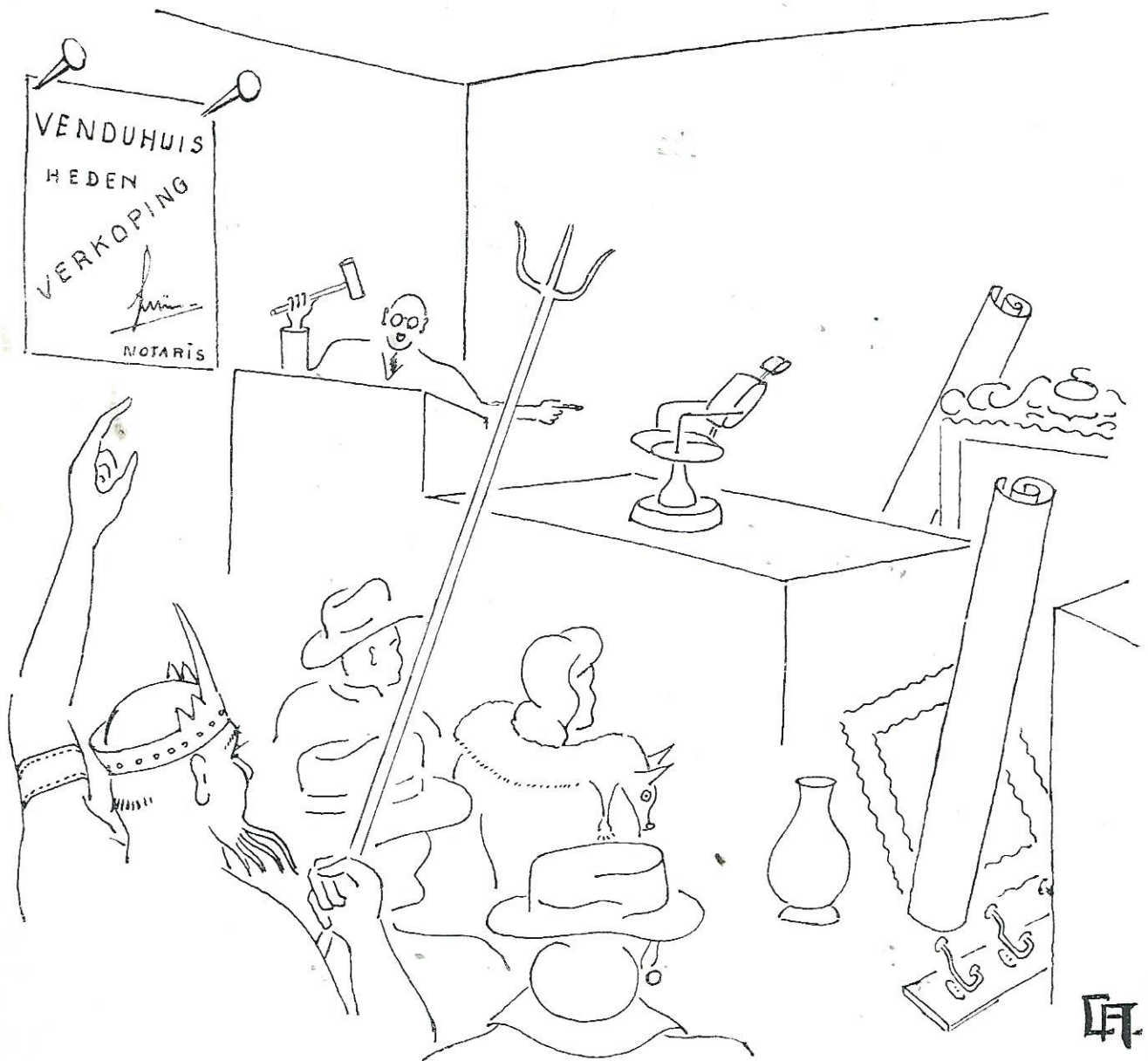
ten investeren. Zeven voor uitbreidingen en vier voor vernieuwing en vervanging van het bestaande apparaat. Om dit te bereiken heeft minister Hofstra de belastingschroef voor 'het bedrijfsleven een klein beetje teruggedraaid. Verder zullen we met z'n allen onze schouders er onder moeten zetten om ons land te maken tot „de industriële Europoort tot de Euromarkt”.

Zelfbedieningshotel.

Natuurlijk zal ook het toerisme daartoe een steentje kunnen bijdragen, maar dan zal er een beetje haast gemaakt moeten worden met het bouwen van hotels, want juist door het tekort daaraan is, blijkens het jaarverslag van de A.N.V.V. het buitenlands toerisme in 1957 minder gestegen dan in vorige jaren. Er komt nu een zelfbedieningshotel op Terschelling met zestig kamers voor 240 gasten (een primeur voor Europa), Apeldoorn heeft er aan de

Loolaan een familiehotel in de goede middenklasse bijgekregen, het restaurant De Hertenkamp in Assen zal tot hotel worden uitgebreid en in Amsterdam heeft het Parkhotel er een nieuwe vleugel bijgekregen. Deze vleugel bevat vijf „units” met „vertikale suites”, hetgeen wil zeggen, dat zitkamer en slaapkamer boven elkaar liggen en door een trap binnenshuis zijn verbonden.

Alleen het Rotterdamse eethuis „In de keuken”, waar men enige jaren gedurende 90 minuten ongelimiteerd heeft kunnen eten en drinken voor een tientje, heeft dit experiment moeten staken en het tarief op f 20,- gebracht. De meneer... nou, meneer?... die daar in anderhalf uur een Russisch ei, soep, drie porties tong, twee porties goulash, vijf porties kip en idem zoveel biefstuk, een portie ossetong, drie coupes ijs, fruit, koffie en wijn heeft verzwolgen, was „de druppel die de emmer deed overlopen”.



Wij nemen afscheid van...



Kapitein C. A. B. van Santvoord, die per 1 juli 1958 de dienst der Maatschappij, onder toekenning van pensioen, heeft verlaten, trad als 3e stuurman in dienst op 5 augustus 1936. Zijn gehele eerste contract bracht hij door in Oosterse wateren, om tenslotte met het schip waarop hij dienst deed in Curaçao terecht te komen, vanwaar hij in februari 1940 naar huis terugkeerde. Gedurende de oorlog verbleef hij in Nederland. Onmiddellijk na afloop van de vijandelikheden in Europa trad hij wederom in actieve dienst. In 1948 was hij een van de Commanderende officieren, die — zij het dan ook vanaf Suez — een van de vier in Engeland aangekochte motorlichters van het „Moeda"-type naar het voormalige Nederland Indië uitbracht. Dit reisje nam ruim 3 maanden in beslag. Na deze tijd zien wij hem regelmatig in de Oost terug. Het laatste schip waarop hij het commando voerde was het m.s. „Taria". Mede namens zijn collega's wensen wij hem nog vele gelukkige jaren temidden van zijn gezin.

Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen Koninklijke Shell

In ons verslag van de op 23-4-58 in het Carlton Hotel te Amsterdam gehouden reünie, dat was opgenomen in het vorige nummer van „Van en voor de Vloot", is tot ons leedwezen een gedeelte weggevallen.

Onze leden zullen ongetwijfeld begrepen hebben dat de bespreking over het vergaderen in een bepaald restaurant betrekking had op Restaurant „Esplanade" te Utrecht. Besloten werd de eerstvolgende reünie, die 25 september 1958 zal worden gehouden, wederom in „Esplanade" te doen plaatsvinden.

De Secretaris-penningmeester.

50 JAAR GELEDEN

(Uit „The Shipping World" van 20 mei 1908)

De New York Scheepsbouw Maatschappij te Camden, New Jersey, heeft het tot nu toe grootste, in Amerika gebouwde schip, afgeleverd dat bestemd is voor het vervoer van olie in bulk. De „Oklahoma" is gebouwd in opdracht van de Gulf Refining Company te Port Arthur (Texas) voor het vervoer van olie tussen Texas en Philadelphia en New York. De bruto-tonnenmaat bedraagt 5853 ton, draagvermogen ca. 8880 ton. Het schip is 425 voet lang, 55 voet breed en heeft een holte tot bovendeck van 30 voet. De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een triple-expansie machine waarvoor de stoom wordt geleverd door twee Schotse ketels.

KANTOORFLITSEN

In de afgelopen jaren werden de werkzaamheden van een aantal secties van onze kantoororganisatie in dit blad beschreven. Thans willen wij een nog maar kort geleden in het leven geroepen sectie onder de loupe nemen, nl. „Directie Assistent Vlootbeheer", waarvoor, in overeenstemming met een soortgelijke functie op het Londen-kantoor, „Assistent Fleet Manager" genaamd, de letters „A.F.M." als afkortingen werden gekozen.

Een van de redenen voor de instelling van deze functie is, via een nauwer contact tussen het kantoor en de opvarenden tot een verbetering in het beheer van de schepen te komen. Immers tot nu bleef dit contact beperkt tot een bezoek van die personeelsleden die met verlof kwamen of na afloop hiervan weer gingen varen. Zulk een bezoek betrof dan meestentijds de secties Scheepsofficieren (S.O.), Geneeskundige Dienst (G.D.) al of niet gevolgd door besprekingen op de Nautische Dienst (N.D.), Reparaties en Onderhoud (R.O.) of Salarissen en Lonen (S.L.). Behalve tijdens de dokbeurt was er gedurende de perioden tussen de verlopen geen sprake van persoonlijk contact, behalve met hen die met een speciaal doel aan boord kwamen. Dat er niemand was waarmede nu eens ronduit over vele uiteenliggende onderwerpen en kwesties kon worden gesproken of van gedachten gewisseld, werd als een gemis gevoeld en waar zou dit contact nu beter kunnen plaatsvinden dan op een schip in vol bedrijf.

Om deze reden heeft de Directie besloten een vertegenwoordiger aan boord te laten komen, die belang stelt in alle onderwerpen en die naar voren gebrachte wensen, opmerkingen of voorstellen, alsmede resultaten van besprekingen voor haar, al dan niet voorzien van nadere toelichting, in een rapport neerlegt. Deze rapporten worden door de Directie bestudeerd, waarbij zo nodig nog mondelinge toelichting wordt gegeven, terwijl gedeelten uit dit rapport naar de desbetreffende secties gaan en zodoende onder de ogen komen van diegenen tot wiens competentie het onderwerp behoort. De eventuele uitwerking van de besproken onderwerpen en beslissingen inzake de door de opvarenden gedane voorstellen blijven nl. tot het werkterrein van de be-

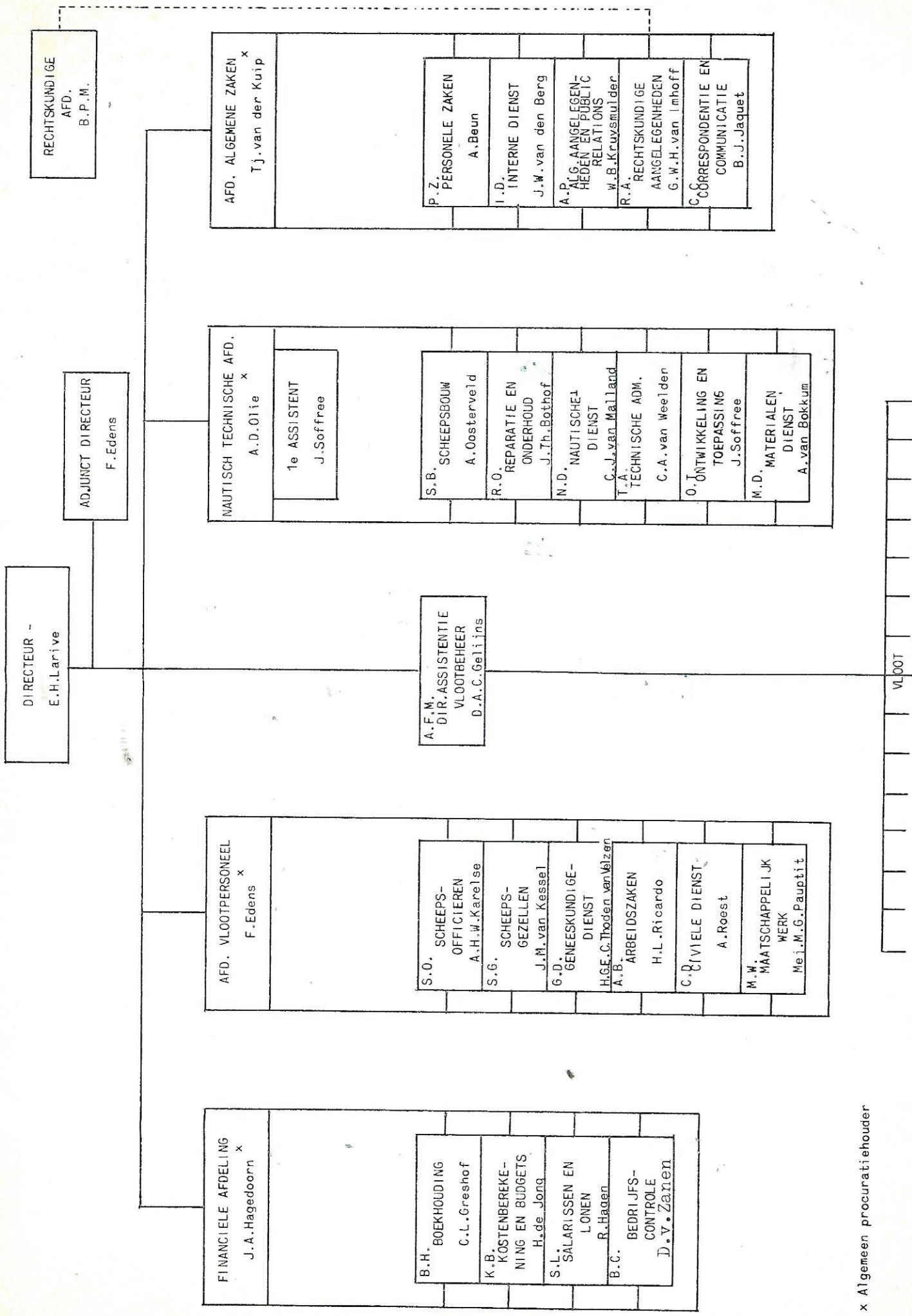
trokken secties behoren. Dientengevolge moet dan ook niet worden verwacht steeds een directe uitspraak van de A.F.M. te vernemen. Eveneens dient er rekening mee te worden gehouden dat het niet op het terrein van de A.F.M. ligt om enigerlei verantwoordelijkheid of verplichting van een opvarende over te nemen.

Uit het hiernaast afgebeelde organisatieschema komt duidelijk uit op welke wijze de A.F.M. in de organisatie is ingepast.

Uit het bovenstaande is het U zonder twijfel duidelijk dat niet alleen is gedacht aan het welzijn van de opvarenden, dat steeds onze volle aandacht heeft, maar dat wel degelijk ook volledig aandacht zal worden geschonken aan het beheer van het schip, waarvoor dus de uiteindelijke financiële resultaten een leidraad zullen vormen. Teneinde van dit alles een zo volledig mogelijk beeld te krijgen, worden aan boord bekeken: onderhoud, lossnelheden, voeding, materialen, brandstofverbruik, oponthoud door reparaties en andere oorzaken, gedrag en geschiktheid van officieren en bemanning, kortweg alles wat de „efficiency" van het schip beïnvloedt. In het hier reeds eerder genoemde rapport worden ook deze punten verwerkt en indien nodig bij een volgend bezoek besproken.

Voorzover mogelijk zullen alle voor bezoeken in aanmerking komende schepen (vooralnog alleen de z.g. „west-zône" schepen) worden bezocht. De bezoeken zullen met regelmatige tussenpozen in Nederlandse of nabijgelegen buitenlandse havens plaatsvinden, terwijl het tevens de bedoeling is dat zo nu en dan een gedeelte van een kustreis zal worden meegemaakt teneinde indrukken op te doen over het leven en de samenwerking aan boord.

Gezien de resultaten die bereikt zijn op de schepen beheerd door Shell Tankers, Ltd., mogen wij verwachten dat de thans ingestelde sectie ook bij ons aan het gestelde doel zal beantwoorden. Om met succes te werken is echter het volle vertrouwen van de opvarenden nodig en met aller medewerking zal Shell Tankers N.V. zonder twijfel niet alleen een grote, doch ook een goede Maatschappij zijn en blijven.



RECHTSKUNDIGE
AFD.
B.P.M.

ADJUNCT DIRECTEUR
F.Edens

DIRECTEUR -
E.H.Larive

FINANCIËLE AFDELING x
J.A.Hagedoorn

B.H. BOEKHOUDING C.L.Greshof
K.B. KOSTENBEREKENING EN BUDGETS H.de Jong
S.L. SALARISSEN EN LONEN R.Hagen
B.C. BEDRIJFS-CONTROLE D.v.Zanen

AFD. VLOOTPERSONEEL x
F.Edens

S.O. SCHEEPS-OFFICIEREN A.H.W.Karelse
S.G. SCHEEPS-GEZELLEN J.M.van Kessel
G.D. GENEESKUNDIGE-DIENST H.G.E.C.Thoden van Velzen A.B.
ARBEIDSZAKEN H.L.Ricardo
C.D. CIVIELE DIENST A.Roest
M.W. MAATSCHAPPELIJK WERK Mei.M.G.Pauptit

A.F.M. DIR. ASSISTENTIE
VLOOTBEHEER
D.A.C.Gelijns

NAUTISCH TECHNISCHE AFD. x
A.D.Olie

1e ASSISTENT J.Soffree
S.B. SCHEEPSBOUW A.Oosterveld
R.O. REPARATIE EN ONDERHOUD J.Th.Bothof
N.D. NAUTISCHE DIENST C.J.van Malland
T.A. TECHNISCHE ADM. C.A.van Weelder
O.T. ONTWIKKELING EN TOEPASSING J.Soffree
M.D. MATERIALEN DIENST A.van Bokkum

AFD. ALGEMEENE ZAKEN x
Tj.van der Kuip

P.Z. PERSONELE ZAKEN A.Beun
I.D. INTERNE DIENST J.W.van den Berg
A.P. ALGEMEENE ZAKEN EN PUBLIC RELATIONS W.B.Kruysmulder
R.A. RECHTSKUNDIGE AANGELEGENHEDEN G.W.H.van Imhoff
C. CORRESPONDENTIE EN COMMUNICATIE B.J.Jaquet

VLOOT

x Algemeen procuratiehouder

Zeemansleven en Kleinkunst

Het „zeemansleven” uit de Nederlandse kleinkunst is een romantisch beroep. Onwaarschijnlijk knappe bootslieden, allemaal met blonde lokken en blauwe ogen, spelen continu harmonica. Spelen harmonica en zingen daarbij, met weemoedige stem natuurlijk.

Ze heten allemaal Jim, die knappe bootslieden, en ze spelen en zingen van een blond meisje dat op de kade staat — of aan de ree, dat luistert niet zo nauw — te wachten op haar zeeman.

Het spreekt vanzelf dat een dergelijk beroep een magische aantrekkingskracht op de beoefenaar uitoefent. Vandaar dan ook dat een andere veel bezongen figuur die van de oude zeeman is — thans al jaren aan de A.O.W. — en die steeds nog weer door een groot verlangen naar de haven wordt gedreven.

Voorts klinkt in het lied alom de typische zeemansroep „ahoy” en worden voortdurend, meestal door de verlaten meisjes maar ook wel eens door de ruige heren zelf, tersluiks tranen weggepinkt. Wel een enerverend bestaan, kennelijk.

Overigens is het lang niet allemaal rozengeur en maneschijn in dat „zeemansleven”. Gunst nee. Woeste golven beuken de altijd wrakke vaartuigen, stormwinden loeien en brullen, eerlijke zeemansgraven worden bij het gros gevonden, laatste groeten spoelen aan wal in een tempo dat je er compleet koud van wordt. Enfin, gaat u maar door.

Ja, die jongens van de kleinkunst afdeling zeemanszaken weten er raad mee en zo en passant krijgt het Nederlandse volk ongemerkt een mooi stukje voorlichting binnen.

Nu is het algemeen bekend dat wij, de redactie van uw lijfblad, niet kinderachtig zijn. En, het moet maar eens gezegd, dat zijn we ook niet. Maar op het stuk van voorlichting kennen we geen pardon, daar willen we vooraan in de rij staan. Per slot worden we daar voor betaald. Wij hebben dan ook gemeend nog even gauw een vinger in de voorlichtingspap te moeten steken voordat er straks op dit gebied niets meer voor te lichten valt.

We mogen u wel verklappen dat het geen halve maatregelen worden. We gaan voorlichten middels een medium dat zich als geen ander daartoe leent. U raadt het: middels een film. Een film over het zeemansleven. Het verhaal dat zich in die film afspeelt is al klaar.

De redactie heeft echter gemeend er goed aan te doen dit verhaal eerst nog voor te leggen aan haar varende lezers. Als deze er hun goedkeuring aan hechten mag worden aangenomen dat het een authentiek stukje voorlichting gaat worden. Naast speelfilm documentaire als het ware. Wij laten daarom hieronder het verhaal dat zich in de film afspeelt volgen.

Allereerst de titel. Daar hebben we ons nogal het hoofd over gebroken, maar tenslotte zijn we het eens geworden. Zeemansnachten. Weliswaar speelt de film vanwege de filmkeuring uitsluitend overdag — we willen ook de kleintjes beneden 14 jaar voorlichten — maar 't is zo lekker pakkend. Geen goud zo goed als een goeie titel.

Dan beginnen we natuurlijk met Jim, de bootsman, die zelf zingt, pardon, weemoedig zingt en zijn harmonica laat zingen:

„Zeeman, jij bent gewoon om weer te scheiden,
jou valt het afscheid nemen licht,
eenzaam staat aan de kade nog het meisje,
haar blik tot 't laatst op jou gericht”.

Terwijl Jim zingt en zijn gehoor van allemaal schilderachtige zeebonken aandachtig toeluistert en nu en dan tersluiks een traan wegpinkt geven we een „flashback”. Diezelfde bonken op de Reeperbahn met de blonde meisjes die later op de kade zullen staan schreien. Laten we trouwens ook even zien. Daarna geven we alvast een stukje Rio weg, ook weer meisjes, brunettes dit keer, nu nog zonder bonken en dus nog zorgeloos stralend, maar reeds gedoemd tot hete tranen op de kade. Of de ree, dat mag u uitmaken. Da's vakwerk.

Dan komt de kapitein aanlopen. „Ahoy bootsman”.

„Ahoy kapitein”. „Jim”, zegt de kapitein, „'t kon wel eens gaan spoken. Bind alles maar vast”. „Ei ei kap”, zegt Jim.

Dan roept ineens de stuurman, die hard aan het roer draait: „Ahoy, kapitein, een klip voor de boeg”. „Flink naar bakboord, stuur”, roept de kapitein.

Te laat. Het schip zit al vast. „Alle hens aan de pompen”, roept de kapitein. Jim, de bootsman, geeft het voorbeeld. „Pompen of verzuipen, mannen” roept hij. Het mag echter niet meer baten. De wind steekt op en woeste golven bevingen het vaartuig te beuken.

„Gooi het anker erin, Jim” roept de kapitein. „Heb ik al gedaan kap”, roept Jim. Ook dat mag echter niet meer baten. „We zijn reddeloos verloren”, roept Jim en pakt zijn harmonica. En weer klinkt z'n weemoedige stem:

„En als dan ginds op d'ocean de stormwind loeit en brult
en als het grauwe doodskleed zich rond ons vaartuig
hult

Dan sluiten de golven zich boven hen. Een eerlijk
zeemansgraf.”

Hier, geachte lezer, moeten wij dit verhaal even onderbreken en u vragen u vooral echt in dit verhaal in te leven. Stelt u zich maar voor dat u de hoofdpersoon Jim bent.

Nou moet u niet denken dat u persé bootsman moet zijn. U mag ook stuurman zijn, of zelfs kapitein. Dat laten we graag aan u over. Hoofdzaak is dat u goed zingt en harmonica speelt, anders is het niet echt. We gaan nu weer terug naar de scène van de ramp. U bent nu dus Jim.

Als het schip wegzinkt gaat u eerst mee door de zuiging, maar door de lucht in uw harmonica, die u nog steeds omstrengeld houdt, drijft u dra weer naar de oppervlakte. „Gered”, roept u. Drie dagen drijft u rond op uw trouwe harmonica, omringd door haaien.

Dan stap u aan land, schudt het water uit uw harmonica en begint te zingen. Natuurlijk begint u te zingen want daar komen ze al het palmenstrand opgerend, de mooie meisjes van Tahiti, compleet met hula-rokjes.

Hier moeten we helaas weer even het verhaal onderbreken. Anders wel een goeie actie hè, dat verhaal van ons. Maar goed. Even een onderbreking dus.

U met uw kritische zeemansgeest hebt natuurlijk allang een paar kleine technische en geografische onjuistheden geconstateerd.

„Hoe”, zegt u, „kan een schip dat op een klip zit ineens zinken. Ik wist niet”, zegt u, „dat Tahiti tussen Rio en Hamburg lag.” U gelooft niet dat u kan drijven op een harmonica. „En eh . . . wat had dat anker eh wat had dat er nou precies mee te maken”, zegt u.

Ja, kijk eens bootsman, of stuurman of misschien zelfs wel kapitein, nou moet u niet kinderachtig worden. We staan natuurlijk open voor opbouwende kritiek maar u moet afblijven van die kleinigheden die per slot helemaal niet ter zake doen. Hebt u soms verstand van films maken? Schoenmaker blij bij uw leest, zeggen wij. We vervolgen nu weer ons verhaal.

U was dus aan het zingen op het palmenstrand en de meisjes hulaadden om u heen. Wij maken u er even op attent dat in dit stadium een ferm „ahoy” gewenst is. We gaan weer verder.

Tenslotte voert de schoonste van allen u mee naar haar hut. U wordt verzorgd en vertroeteld en ze doet u al uw leed — benevens Hamburg en Rio — vergeten.

Maar goed. Aan alles komt tenslotte een eind en op een dag staat u met onrustig bonzend zeemanshart aan het palmenstrand weer rusteloos in de verte te staren. Ineens: een schip. „Ahoy”. En weer staat een meisje te treuren, ditmaal aan het palmenstrand.

En zo vaart u weer thuis naar het goede oude vaderland. Dat was het, bootsman, of stuurman zelfs wel kapitein. Daar kunnen de jongens van de kleinkunst vast niet tegen op. Een ferm stukje voorlichting, niet? Uw ongetwijfeld gunstige commentaar zien we graag zo spoedig mogelijk tegemoet. We zullen inmiddels vast met het draaiboek bevingen.

KEP.

Een spoedoperatie op Koninginnedag 1958

Uit deze titel blijkt reeds dat Koninginnedag 1958 niet iedereen feestvreugde heeft bezorgd. Het volgende verhaal speelde zich af aan boord van ons s.t.s. „Kara”. De hoofdrolspeler was de matrozenjongen J. P. de Vries, die op de avond van 29 april plotseling ziek werd en na onderzoek een acute blindedarmonsteking bleek te hebben. Wat er toen gebeurde en hoe alles gelukkig toch nog goed afliep, kunt U lezen in het onderstaande verslag, dat de Gezagvoerder ons toezond. De foto's werden gemaakt door bediende Steenbruggen.

Van deze plaats hulde aan allen die stuk voor stuk, door hun snel en kundig optreden, een mensleven hebben weten te redden.

Dinsdagavond 29 april, spiegelgladde zee, flauwe koelte: met de regelmaat van een klok zond Guardafui-licht zijn stralen in het rond. Plotseling verscheurde een rauwe kreet van Frankie Lane de serene stilte. Dit was het muzikale voorprogramma van de bioscoopvoorstelling. Druppelsgevijs kwam het publiek naar de midscheeps, ieder zijn eigen zetel met zich torsend. Onder hen bevond zich ook de matrozenjongen, die kort daarvoor, met zichtbaar welbehagen, twee boorden macaroni naar binnen had gewerkt en ervan overtuigd was dat zijn spijsvertering aanmerkelijk zou worden geholpen door het bijwonen van deze filmvoorstelling.

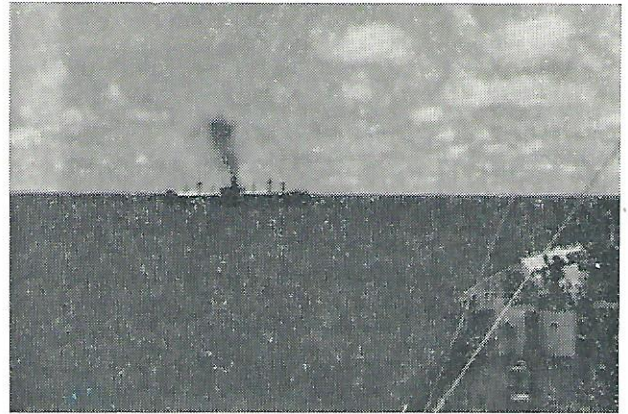
Na afloop vond hij dat dit kijken en spijsverteren een bijzonder dorstgevend werk was en hij besloot zich de weelde van een flesje limonade te permitteren, wat een zeer belangrijk besluit is op de leeftijd van 16 jaar, vooral wanneer de maandafrekening vele en grote rode cijfers te zien zal geven. Maar het geluk was hem in de volgende 24 uur afwisselend gunstig en ongunstig gezind. De misère begon, toen bleek dat er geen koude limonade was; kennelijk had men, na de nogal zoete macaroni, niet op een hausse in de limonade-branche gerekend. Hij besloot dus maar te proberen zijn ellende te vergeten door zijn kooi op te zoeken, om daar sterkte op te doen voor de grote dingen die de volgende dag zouden komen, o.a. „de rijsttafel”.

Dit grote gebeuren zou voor de eerste maal in zijn jonge leven aan de horizon komen opdagen. De uitgebreide voorbereidingen, waarbij verschillende hem onbekende geuren van gedroogde vis en andere ingrediënten zijn neus binnendrongen, hadden zijn vertrouwen in het welslagen van deze feestdis echter danig geschokt. Over een en ander peinzend, viel hij in slaap. Het verpozen in Morpheus' armen was echter van korte duur. Een half uur later werd hij wakker met verschrikkelijke buikpijn.

De eerste stuurman, die nog wakker was, werd geroepen en met de vaardigheid van een groot esculaap onderzocht hij de patiënt. Hij vermoedde, in het licht van recente ziektegevallen aan boord, dat dit ook weer raak was, nl. blindedarmonsteking. De Gezagvoerder werd gewaarschuwd en er werd besloten een echte dokter te hulp te roepen. Dus volgde een Radio-Medico naar Scheveningen, waarbij alle symptomen, inclusief de twee borden macaroni, werden vermeld.

Als antwoord op onze noodkreet uit de Indische Oceaan werd het advies ontvangen, de patiënt te kooi te houden, regelmatig temperatuur op te nemen en alleen thee, water of limonade (die nog steeds niet koud was), toe te dienen. Als de pijn niet afnam, moesten we de volgende morgen maar weer eens aan de bel trekken. De volgende ochtend was de koorts toegenomen en de patiënt maakte een steeds ziekere indruk. De conclusie was dan ook dat dit belletje trekken zeer prompt diende te geschieden. Vooruitlopend op het antwoord werd besloten naar de dichtstbijzijnde haven, Aden, op te stomen. Dit betekende 470 mijl terug. De bel van Scheveningen (radio) bleek vanwege het slechte weer in Nederland vastgeroest te zijn, want wat de marconist ook probeerde, er was geen verbinding te krijgen. Een alternatief was gauw gevonden; er werd besloten de bel van Aden eens te proberen.

Terwijl de marconist hevig zwetend aan de Aden-bel zat te trekken, meldde zich het Indonesische schip „Djakarta Raya” dat met 1300 pelgrims op weg was naar Djeddah. Zij was dicht in de buurt en had twee doktoren aan boord. Deze spontane mededeling werd met gejuich aan boord begroet. Wij verzochten de Gezagvoerder van dit schip onze



Het ts „Djakarta Raya”

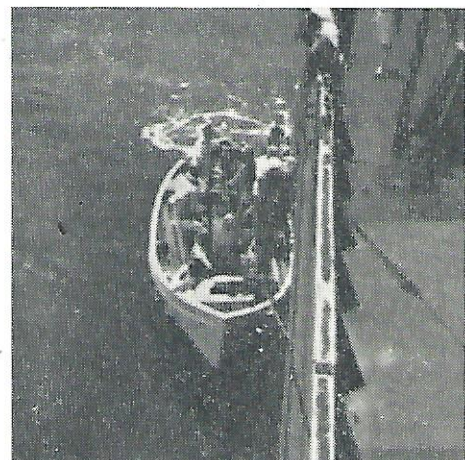
patiënt door een van zijn doktoren te laten onderzoeken. Zijn bevestigend antwoord deed ons maar weer eens van koers veranderen en enige tijd later kregen wij het schip in zicht. De motorboot werd gestreken en de dokter afgehaald.



Op weg om de dokter te halen

Deze, een Nederlander, onderzocht de patiënt en constateerde een geperforeerde blindedarm met buikvliesontsteking. Hij adviseerde ten spoedigste te opereren, wat echter aan boord van zijn schip niet kon gebeuren. Daar Aden 470 mijl weg was, waren de levenspapieren van de patiënt vrijwel niets waard.

Dan uit een ander vaatje getapt, besloten wij, en er werd een telegram aan de „Senior Naval Officer British Navy”, in Aden gezonden, waarin wij vroegen of hij misschien nog een watervliegtuig op zolder had staan om de patiënt op te halen. Landen op de spiegelgladde zee was zeer goed mo-



De dokter komt aan boord

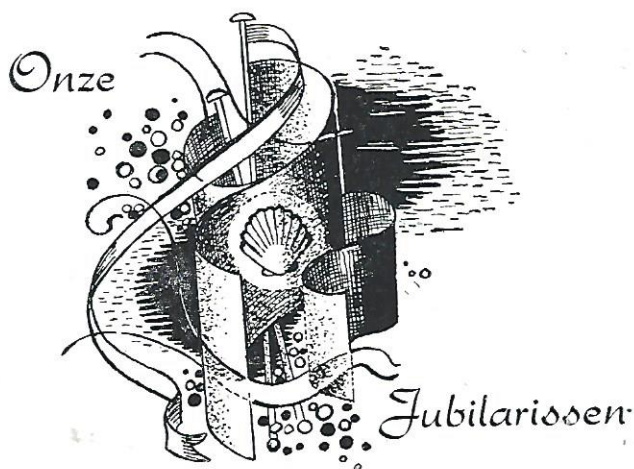
gelijk en wij wisten wel hoe een boot buiten boord gezet moet worden. Zijn zolder was kennelijk nogal klein. Hij had er alleen een helikopter op staan, die hij zou sturen zodra wij binnen bereik waren, d.w.z. op ongeveer 100 mijl afstand. Er moesten dus nog 370 mijl overbrugd worden. Wij antwoordden: „Akela, wij doen ons best”, maar wij betwijfelden of de patiënt genoeg zijn best zou doen om Aden of de helikopter levend te bereiken.

Ondertussen was de kok met zijn „vijfdaagse” gereedgekomen en werd de hongerbel geluid voor de rijsttafel. Door de consternatie was het borreltje er echter bij ingeschoten en speciaal bij het nuttigen van een dergelijk festijn heeft zulks desastreuze gevolgen. Terwijl wij met de mond vol, de „sateh” in de hand, en het bier op tafel zaten, kwam de marconist roet in de rijst gooien met een telegram dat de Engelse kruiser „Gambia” met een snelheid van 22 mijl onderweg was naar een rendez-vous ten noorden van Socotra. Onmiddellijk veranderden wij 90° van koers. Wij zwaaiden „bonjour” tegen de „Djakarta Raya” en steventen naar het noorden, dikke wolken zwarte rook uitstotend. Te 19.43 uur bereikten wij de plaats van het rendez-vous

en daar kwam de „Gambia” uit de nacht tevoorschijn. De patiënt werd aan een tweede onderzoek onderworpen. Het bevel tot onmiddellijke evacuatie volgde. De matrozenjongen kon blijkbaar moeilijk afscheid nemen van de macaroni en de intussen koud geworden limonade, want hij vroeg tenminste of hij over een uurtje weer aan boord terugkwam. Terwille van de vree werd dit beaamd en hij verdween linea recta naar de „Gambia” waar prompt operatief werd ingegrepen. Om 24.30 uur ontvingen wij reeds een telegram dat de patiënt met succes was geopereerd, maar nog wel erg ziek was. Op 18 mei kwam het bericht dat hij genezen en wel was ontslagen uit het ziekenhuis te Karachi.

Toen de spanning eenmaal was weggevallen werden onder het genot van een biertje, de zorgvuldig bewaarde resten van de rijsttafel opgepeuzeld, hetgeen een probaat middel bleek tegen „morning after the night before”-gevoel.

In de toekomst houden wij ons beleefd en warm aanbevelen voor verdere patiënten, want door de frequentie waarmee blindedarmonstekingingen elkaar hier opvolgen, hebben wij een benijdenswaardige routine verkregen in de afhandeling van zulke zaken.



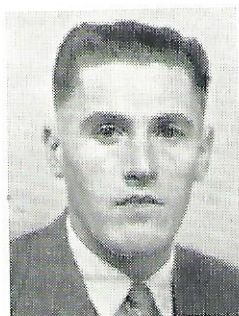
J. Sieben
Gezagvoerder
1933 - 2-6 - 1958



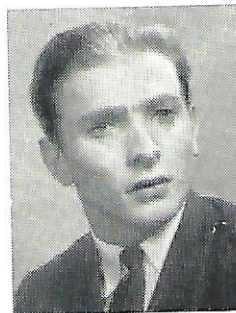
J. C. Veldhoen
Hoofdwerktuigkundige
1933 - 7-6 - 1958



A. L. Moerland
2e Werktuigkundige
1938 - 1-6 - 1958



E. Rouw
2e Werktuigkundige
1948 - 15-6 - 1958



K. J. Wiessner
2e Werktuigkundige
1948 - 23-6 - 1958

m.s. „Cinulia” en de Beatrix school

Na een maandenlange levendige briefwisseling werd op 14 mei jl. een aantal leerlingen van de Beatrix school uit Pendrecht (Rotterdam-Zuid) in de gelegenheid gesteld het door hun geadopteerde m.s. „Cinulia” dat bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij te Amsterdam lag, te bezoeken.

Wij willen echter een van de leerlingen, die het beste opstel over het bezoek schreef, zelf aan het woord laten:

Een fijne dag op een fijn schip.

„Om 7.45 uur op school zijn”, had de meester gezegd. Eerst moest de schoolmelk opgedronken worden. Om 8.15 uur vertrokken we per bus naar Amsterdam om de „Cinulia” te bezichtigen. Het was een mooie rit langs Ypenburg en Schiphol, waar we vliegtuigen zagen landen en seinen. Toen ging het door A'dam-Zuid en over het IJ, naar de Amsterdamse Droogdok Mij., waar het een hels lawaai was van roestkrabbers.

We gingen langs een nogal gladde trap aan boord, waar meneer Schuller ons in de koffiekamer bracht en Hans Bruyn pocketboekjes aanbood in naam van de klas. Na ge-



zellig koffie gedronken te hebben gingen we met de kapitein de machinekamer in. Het was een machtig gezicht. Toen gingen we naar achteren, waar de kapitein touwtje wilde springen met sloopstouwen. Via de loopbrug gingen we naar de „brug”, waar we het ingewikkelde radarapparaat zagen en waar de werking van het girokompas, de telegraaf en het stuurrad werden uitgelegd. We kwamen er niet uitgekeken, maar moesten nu naar de kamer van de marconist, waar we de koptelefoon even op mochten hebben om te luisteren. Ook keken we op het sportdek, waar een zwembassin aanwezig was. Toen naar voren, waar we de reus-



Het knopenbord

achtige ankerketting zagen. Hier legde de eerste stuurman de werking van de pompinstallaties uit. Daarna gingen we naar de eetzaal, waar de kapitein ons een bord met „scheepsknopen” aanbood. Dit was gemaakt onder toezicht van de 1e stuurman, de bootsman en de kabelgast. Ik zou wel een week aan boord willen blijven want de tijd vloog om. Eén der machtigste dingen vond ik wel, dat zo'n groot schip naar zo'n nietig schelpje genoemd werd.

Maar het was inmiddels tijd geworden om te vertrekken. Met de bus reden we naar het „Tolhuis”, waar, vergis je maar niet, de tafels gedekt stonden! Dat was me wat, een haringslaatje, broodjes met ham of kaas, koek of roggebrood en dan nog fruit na! Of het zo maar niets is! Of we gesmuld hebben, reken maar!



In de rondvaartboot

Toen onze magen gevuld waren, dachten we, dat we naar huis reden, maar nee hoor, eerst nog een rondrit langs het oorlogsmonument en het paleis en langs veertien stoplichten en daarna nog 5 kwartier een rondvaart over het IJ en langs de grachten, en vlak langs de „Cinulia”!

Het was een fijne dag op een fijn schip.

Wat zijn we verwend die dag! Kapitein, 1e Stuurman en mijnheer Schuller hartelijk bedankt voor al het moois. Graag wil ik namens het hoofd der School en alle leerlingen van de zesde klas van de Beatrix-school de Directie van „Shell Tankers N.V.” heel hartelijk danken, omdat U ons zo'n buitengewoon mooie dag hebt bezorgd. Voor alle meisjes en jongens.

Ad Oskam.

PERSONALIA

Gehuwd:

- 6-5-'58 C. Vessies, 2e stm., met mej. C. Kruining;
 10-5-'58 K. L. Schuring, 3e wtk., met mej. L. Boumeester;
 13-5-'58 D. van der Hoek, 5e wtk., met mej. J. S. Oosthoek;
 16-5-'58 Th. Bakker, 5e wtk., met mej. G. Tesselaar;
 20-5-'58 C. J. Vermeulen, 5e wtk., met mej. L. Schilder;
 24-5-'58 P. B. Hibma, 2e stm., met mej. F. A. van Enk;
 4-6-'58 J. L. Straatman, 5e wtk., met mej. M. A. van Harrevelt.

Geboren:

- 2-5-'58 Roelof Jan, zoon van R. India, Gezagv., en mevr. A. India-Pals;
 6-5-'58 Douwe, zoon van T. W. Pals, 2e stm., en mevr. K. J. Pals-Key;
 11-5-'58 Radboud Hette en Volkra Margaretha, zoon en dochter van R. W. H. Buitenrust Hetteema, 3e wtk., en mevr. M. H. Buitenrust Hetteema-Schroote;
 13-5-'58 Hendricus Franciscus, zoon van G. A. Wieringa, 3e wtk., en mevr. G. P. Wieringa-Rinkes;
 19-5-'58 Cathariena Marga, dochter van J. Wever, Gezagv., en mevr. N. Wever-Wulp.
 24-5-'58 Richard Andrew, zoon van W. H. G. Groos, 5e wtk., en mevr. P. V. Groos-Barkey.

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: A. J. van Oudvorst, C. A. B. van Santvoord, W. J. A. J. Peeters, H. Bakker; 1e stl.: C. J. J. Rozema, G. P. Paulussen, K. Drent, J. L. F. Vermeulen, J. C. de Groot; 2e stl.: H. A. de Visser, S. Harders, H. Edens Jr.; 3e stl.: M. C. Verhage, W. Harkink, A. C. Weide, M. Velthuyzen; 4e stl.: H. Bergman, A. G. de Grooth, G. Pet, C. P. Schoenmakers; Hfdwtk.: W. A. Krever, A. Versluys, P. Scherpenzeel, P. de Geus, A. G. Daal, G. C. Lucassen, J. van den Ent, H. I. Clowting; 2e wtk.: J. P. M. de Leeuwerk, J. van Bon, G. M. Braams, A. Klijn, G. J. Uittenbogaard, C. Westera, H. Jongepier, A. G. Kallansee; 3e wtk.: H. van Klaveren, C. F. de Jong, P. J. Jongens, A. Spuybroek, N. W. Groen, B. Bijl; 4e wtk.: J. Krikke, G. Mienstra, J. J. van Veen; 5e wtk.: L. Veldhuyzen, W. Souren, P. G. Pisters, J. Visser Jr., J. L. Straatman, H. Buiten, W. F. Roepers, J. R. Alsmas, W. J. Quirijns, J. J. Elich, J. de Ruiters, M. C. van Hout, A. J. van Schaik, D. Schot, J. P. Goosens, H. J. I. Slingerland, C. L. Bakker, A. de Boer Jr.; bootslieden: R. W. v. d. Jagt, B. Potters, A. Reekers, J. Hofman, W. I. Ruytenberg, J. C. v. d. Loos, J. Vos van Zalinge, F. W. H. Hussem; timmerlieden: H. C. v. d. Neut, F. Hartman, J. M. S. v. Riel, J. P. L. Wezepoel, J. Goedknecht, C. v. d. Velden, J. A. v. d. Lans; voorlieden: C. Brandenburg, H. F. Rotmans, A. Hake, F. H. van Luyn, G. H. Smit, J. Wulffraat, P. v. Wingerden; pomplieden: P. M. Boender, P. M. v. Rixtel, C. Norbart, J. H. C. Keyzer, W. J. A. A. Coppen, J. de Weyer, J. H. Schout; chef hofmeesters: C. E. Bestebroer, J. Prijs, B. M. v. Oorschot, M. L. Verschoor, A. van Sante, F. Schifferstein, A. Timmermans; chef koks: J. P. de Graaf, W. v. Nette, W. de Ridder, Th. G. van 't Hooft, W. J. Berning, P. Suykerbuyk.

In Engeland gearriveerd: 1e stm.: S. J. de Geus.

- m.s. „Camitia”: 2e stm.: J. C. van Houtrijve; 5e wtk.: J. P. Hendrikse; bootsman: A. Boogers; timmerman: F. Hartman; voorman: F. H. v. Luyn; pompman: J. H. C. Keyzer; chef hofmeester: B. M. van Oorschot.
 m.s. „Cinulia”: Gezagv.: J. Niessink; 2e stm.: D. Jongeneel; 4e stm.: E. J. F. Douw van der Krap; Hfdwtk.: W. J. Urban; bootsman: J. Hofman; timmerman: J. v. Vessem; voorman: J. Brobbel; pompman: P. M. van Rixtel, ch. hofmeester: K. Stigter; chef kok: A. Lammens.
 m.s. „Etrema”: Gezagv.: P. J. Eindhoven; 2e wtk.: E. M. C. de Vries; 3e wtk.: W. A. van Rooijen; 5e wtk.: T. C. J. Beentjes.
 s.t.s. „Kabylia”: Hfdwtk.: P. J. de Bruyn; 5e wtk.: P. M. Haas; bootsman: P. C. Arts; timmerman: A. Droppert; voorman: W. Vink; pompman: J. Naber; ch. hofmeester: A. C. Thurkow; chef kok: B. v. Bennekum.

s.t.s. „Kalydon”: 2e stm.: F. Klaassen; 5e wtk.: C. Slingerland, A. R. Dedert.

s.t.s. „Kenia”: Gezagv.: H. C. C. van der Veer; 1e stm.: J. Ruys; 3e stm.: F. G. Hitzert; 5e wtk.: J. C. Handgraaf. bootsman: H. Baris; timmerman: A. F. v. d. Knaap; voorman: H. J. Suiskens; pompman: J. I. v. Iwaarden, ch. hofmeester H. Scharloo; chef kok A. H. Siemerink.

s.t.s. „Khasiella”: voorman J. Koolen.

t.e.s. „Korenia”: 1e stm.: P. C. Hoek; 4e stm.: W. Kalkman; Hfdwtk.: C. Krijger; 2e wtk.: J. Prins Sr.; 5e wtk.: C. W. P. Ploeg; bootsman: B. Bothoff; timmerman: C. Molendijk; voorman: J. J. Koop; pompman A. G. Freeth, chef hofmeester: M. G. Bruggeman; chef kok: K. Doelman.

s.t.s. „Kosicia”: 3e stm.: J. E. Dekker; 3e wtk.: H. Bax; 5e wtk.: H. H. Apfel.

s.t.s. „Kryptos”: 3e stm.: R. Verhoef; 5e wtk.: A. J. Bitterling.

m.s. „Mitra”: 3e wtk.: P. H. Hulsmann; 5e wtk.: A. de Haan.

m.s. „Taria”: Gezagv.: N. P. N. Reus.

m.s. „Tibia”: 1e stm.: A. Boddé.

s.t.s. „Vasum”: 2e wtk.: A. W. van Homoet; 5e wtk.: J. Quak.

s.t.s. „Vivipara”: 1e stm.: L. H. de Vries; bootsman: C. Poot.

Naar de Oost vertrokken: 3e stl.: P. C. Bays, J. Spruytenburg, M. J. L. Monsjou, R. Knol; Hfdwtk.: J. D. Viergever, A. G. Bosma; 2e wtk.: H. M. van der Steen, J. A. de Lange, W. J. J. van den Berg; 4e wtk.: A. Tempelaar, F. M. Christiaans; 5e wtk.: J. M. ten Haaft, J. L. van der Rijst, R. Groeneveld, J. J. Kosten.

Naar de West vertrokken: 3e stl.: P. R. Brunet de Rochebrune; Hfdwtk.: D. van Santen; 5e wtk.: J. A. Kentin, R. C. Bey.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: J. C. van Houtrijve, dipl. 1e Stm. G.H.V., H. A. Schelvis, J. Verhoeven, theor. ged. van het dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stl.: J. Spruytenburg, R. Verhoef, H. J. Bakhuys, J. L. A. Plasman, dipl. 2e Stm. G.H.V., J. van der Zouwen, theor. ged. van het dipl. 2e Stm. G.H.V.; stm.ll.: W. Schmidt, R. H. Schieffelaers, dipl. 3e Stm. G.H.V.; 3e wtk.: G. A. Wieringa, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: C. W. P. Ploeg, A. de Haan, A. M. Messing, A. M. Vonkeman, J. Polling, A. J. Bitterling, R. C. Bey, A. J. Baerveldt, A. van Dijk, dipl. „A” en theor. ged. van het dipl. „B” als Scheepswtk.; J. M. ten Haaft, R. Groeneveld, T. C. J. Beentjes, A. O. A. Blom, L. Cysouw, J. A. Kentin, D. L. Exoo, W. Poede, F. Bergsma, W. C. H. M. de Kok, K. G. Kossen, J. H. G. Grummels, dipl. „A” als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 4e stm.: W. Schmidt, R. H. Schieffelaers; 4e wtk.: W. C. H. M. de Kok, J. H. G. Grummels; 5e wtk.: A. G. A. van der Pijl.

Bevorderd tot: bootsman: H. Jonkman; timmerman: J. van Vessem; ch. hofmeester: K. Stigter.

Nieuw aangenomen: 4e stm.: E. J. F. Douw van der Krap.

De dienst der Maatschappij verlaten: 3e wtk.: F. Wessels; 4e wtk.: G. P. Maasland; J. Poldervaart; 5e wtk.: H. Beentjes; pompman: H. J. Kuiper.

Met pensioen: Gezagv.: C. A. B. van Santvoord.

Overgegaan in dienst van N.V. de Bataafsche Petroleum Maatschappij: Gezagv.: J. Boersma; Hfdwtk.: I. J. Hooftman; 2e wtk.: J. A. van Trierum.

SHELL TANKERS N.V. — WALPERSONEEL

In dienst getreden: mej. W. Durivou, sectie S.G.; I. J. Hooftman (ex vloot), sectie S.B.; A. F. H. Kragten (ex Curaçao), sectie A.P.; J. Boersma (ex vloot), sectie S.O.

De dienst verlaten: mej. W. C. Nap, sectie S.L.

Geboren: Cornelis, zoon van R. van Oosten, sectie B.H.; Peter, zoon van C. M. A. de Goey, sectie C.C.

Jubilea: W. P. van Heukelem, sectie S.G., 20 jaar.

Overgeplaatst: P. Talma, sectie S.B. naar Londen.