

van voor de vloot



Bij de voorpagina:

„Het s.t.s. „Viana” aan de voet van de Euromast”.

Op 23 juni jl. vond de officiële proeftocht plaats van het stoomturbine-tank-schip „Viana”, het eerste van een serie van drie 33.000 tons tankschepen, waarvan de bouw aan Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. werd opgedragen.

Nadat de genodigden aan de Parkhaven te Rotterdam waren geëmbarkeerd vertrok de „Viana” te 10.00 uur voor een tocht op de Noordzee.

Aangezien er nog geen gelegenheid was geweest het schip te dopen daar, zoals bekend, het casco in een bouwdok en niet op een helling werd gebouwd, vond de doop tijdens deze officiële proeftocht plaats.

De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw T. van Houte-Wierda, echtgenote van Mr. H. J. van Houte, Voorzitter van de Pensioenraad te Den Haag.

Daarna droeg de Directeur van de werf Ir. B. Wilton de „Viana” over aan de Directeur van Shell Tankers N.V. de heer E. H. Larive, die vervolgens het commando van het schip opdroeg aan Kapt. J. W. G. van der Horst.

Tewaterlating van het m.s. „Acteon”

Op 16 juni jl. werd het m.s. „Acteon”, het laatste van een serie van vier 18.000 tons motortankschepen, waarvan de bouw aan Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N.V. te Rotterdam werd opgedragen, van een der hellingen van deze werf tewatergelaten.

Voorafgaande aan de tewaterlating werd het schip gedoopt door mevrouw L. H. A. Klaasesz-de Bruijne, echtgenote van Mr. J. Klaasesz, Commissaris der Koningin voor de provincie Zuid-Holland. Tijdens een rondvaart met de nieuwe aanwinst van de Havendienst „Spido” te Rotterdam, de „Pieter Caland”, welke door de werf aan de genodigden werd aangeboden, werd het woord gevoerd door Ir. E. Struyk, Directeur van de werf en de heer B. Scheffer, President-Directeur van Shell Nederland N.V. Naast een geschenk dat de Directie van de werf aan de Doopmoeder aanbood, ontving mevrouw Klaasesz uit handen van de heer Scheffer een in plastic gebed exemplaar van de schelp waarnaar de „Acteon” genoemd is.



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

Administratie: Mej. S. P. Looij

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

PROVIANDERING

IN HET ALGEMEEN

Zoals bekend, is het het streven van de Maatschappij dat goede proviand aan onze schepen wordt geleverd, daar dit van groot belang geacht wordt zowel voor het welzijn van alle opvarenden als voor de goede stemming aan boord.

In dit relaas willen wij onze lezers dan ook een indruk geven hoe onze civiele-dienst-walorganisatie tracht dit te realiseren, terwijl toch het economisch aspect niet wordt verwaarloosd, dat wil zeggen dat wij goede produkten ontvangen tegen de meest gunstige prijzen.

Hieruit blijkt dat aan deze kwestie twee kanten zitten, nl. kwaliteit en prijs.

Wat de kwaliteit betreft moet men wel voor ogen houden dat dit in vele gevallen volkomen afhankelijk is van het seizoen en van de plaats waar de proviand wordt ingekocht.

Daar wij op de eerstgenoemde factor uiteraard geen invloed kunnen uitoefenen, dient onze activiteit zich dus te richten op de plaats van inkoop.

In Nederland ligt het probleem het eenvoudigst, daar wij nauwkeurig kunnen aangeven welke artikelen aan onze schepen moeten worden geleverd. Hiertoe worden regelmatig fabrieken bezocht, waarbij aan kwaliteit en uitvoering van het betreffende produkt de nodige aandacht wordt geschonken. Doet zich bijvoorbeeld een nieuwe bereidingswijze voor of blijkt een andere verpakking voordeliger zonder dat afbreuk aan houdbaarheid en kwaliteit wordt gedaan, dan zullen deze verbeteringen worden toegepast nadat deze punten eerst met de directie zijn besproken.

Onze vaste leveranciers zijn uiteraard op de hoogte van onze eisen, terwijl voorts van tijd tot tijd bij hen steekproeven worden genomen om na te gaan of aan deze eisen wordt voldaan.

Bovendien is bij iedere aflevering van proviand, zoals U ongetwijfeld bekend, altijd een van onze inspecteurs aanwezig, die nagaat of de door ons voorgeschreven kwaliteiten inderdaad worden geleverd.

Al met al kan men het dan ook zo stellen dat aan de wensen van de Maatschappij ten aanzien van kwaliteit en verpakking in Nederlandse havens is voldaan.

Moeilijker echter wordt het als de aankoop in een buitenlandse haven plaats vindt, daar persoonlijk contact in de meeste gevallen niet mogelijk is zonder aanzienlijke kosten. Daartoe wordt in vele gevallen de hulp ingeroepen van onze plaatselijke Shell-organisatie, met het verzoek of zij suggesties kan doen inzake inschakeling van een of meer leveranciers, zulks vanzelfsprekend afhankelijk van de omvang van de te verwachten omzetten. Daar deze Shell-organisatie meestal goed op de hoogte is van de plaatselijke omstandigheden en wij haar voorts op de hoogte brengen van onze wensen ten aanzien van kwaliteit, uitvoering en service, zijn haar adviezen zeer waardevol en in de praktijk blijkt dan ook veelal dat een door haar aanbevolen leverancier voldoet, hoewel klach-

ten, zij het van incidentele aard, altijd mogelijk blijven. Daarom is het belangrijk, dat ons kritiek op een bepaalde leverancier, in het bijzonder door de gezagvoerder, niet onthouden wordt, daar wij bij veelvuldig geuite klachten omtrent een leverancier de mogelijkheid kunnen nagaan van eventuele vervanging.

Keren wij nu weer terug tot ons uitgangspunt, dan zien wij dat ook de prijsfactor een belangrijke rol moet spelen en naar analogie van hetgeen reeds is vermeld met betrekking tot de kwaliteit, kunnen wij ook hier weer een onderscheid maken tussen aankopen in Nederland en in het buitenland.

Daar wij aan de hand van onze omzetgegevens vrij nauwkeurig kunnen bepalen hoeveel proviand er in een jaar voor onze schepen in Nederland besteld kan worden, staan wij, zoals U zult begrijpen, in een gunstige onderhandelingspositie ten opzichte van de leveranciers, zodat wij gezien de te verwachten jaarlijkse omzet - welke in de orde van grootte van f 1.200.000 ligt - meestal een aantrekkelijke prijs kunnen bedingen. Hier komt nog bij dat ook aanzienlijke aankopen te Rotterdam plaats hebben ten behoeve van de Engelse Groepsvloot, welke uiteraard kunnen variëren, doch tussen de f 500.000 en f 600.000 liggen, zodat de proviandleveranciers in Nederland op een jaarlijkse omzet van circa f 1 $\frac{3}{4}$ miljoen kunnen rekenen. Het zal U zonder meer duidelijk zijn dat deze firma's al het mogelijke zullen doen om Shell Tankers tot klant te behouden en met een kleinere winstmarge genoegen zullen nemen dan in deze branche gebruikelijk.

Bovendien worden door ons op gezette tijden nog prijsinlichtingen ingewonnen van andere bronnen, zodat wij de stellige overtuiging hebben dat wat de Nederlandse havens betreft ook aan de tweede voorwaarde, nl. een zo gunstig mogelijke prijs, ten volle is voldaan.

Nu zou bij U de vraag kunnen rijzen, waarom de Maatschappij niet zelf de proviandering ter hand neemt teneinde door uitschakeling van de tussenhandel een nog voordeliger inkoop te bewerkstelligen. Inderdaad lijkt dit zo op het eerste gezicht zeer aantrekkelijk en u zult wel van ons willen aannemen dat ook wij aan deze mogelijkheid hebben gedacht, doch na een uitgebreide kostenvergelijking is gebleken dat dit voor de Maatschappij geen voordeel zou opleveren, daar de jaarlijkse omzet in de Nederlandse havens toch weer te klein bleek in relatie tot de te maken onkosten voor bijvoorbeeld gespecialiseerd personeel, eigen vervoer en eigen opslagcapaciteit, welke kosten verre de voordelen teniet doen.

Rest ons nog hoe wij voor buitenlandse aankopen de meest gunstige prijs kunnen bedingen. Hiertoe wordt ook weer in vele gevallen de hulp ingeroepen van de plaatselijke Shell-organisatie om er op toe te zien dat wij maandelijks van de door hen indertijd aanbevolen leverancier prijslijsten ontvangen. Aan de hand van deze lijsten wordt door ons een zogenaamd haven-indexcijfer berekend, zodat wij in een oogopslag niet alleen kunnen bepalen

hoe in een bepaalde haven de betrokken leveranciers zich onderling verhouden, maar ook hoe de onderlinge verhouding van de diverse havens „world wide” is. Zodoende zijn wij dan ook in staat om tijdig corrigerende maatregelen te nemen indien blijkt dat een bepaalde leverancier, dan wel een bepaalde haven, naar onze mening te veel in prijs gaat uitlopen. Het is wellicht nuttig hier nog iets verder over de haven-indexcijfers uit te weiden.

Om de verschillende prijzen van al onze leveranciers over de gehele wereld (± 250) onderling te kunnen vergelijken, moest er een methode gevonden worden om dit mogelijk te maken. Daartoe werd een 9-weken-leverantie genomen, die tegen Rotterdam-prijzen werd berekend. Door het aldus verkregen bedrag door 100 te delen, verkreeg men de constante Rotterdam-factor.

Nu worden ook de buitenlandse prijslijsten op deze wijze behandeld en door deze uitkomsten door de constante Rotterdam-factor te delen, verkrijgt men een bepaald gemakkelijk te vergelijken verhoudingscijfer van iedere leverancier, waarbij Rotterdam 100 zal zijn.

Vervolgens zouden wij nog gaarne een punt, hoewel het slechts zijdelings met het bovenstaande verband houdt, willen aanroeren, daar het ons tijdens de vlootstafcursus menigmaal is gebleken dat sommige deelnemers in de mening verkeren dat hun schip dat regelmatig in dure buitenlandse havens moet provianderen, ongunstig zal afsteken ten aanzien van andere schepen die in goedkopere havens proviand innemen.

Deze dure aankopen moeten door ons zonder meer worden geaccepteerd, daar de vaart van het betreffende schip nu eenmaal niet toelaat om in voordeliger havens in te kopen, zodat vergelijking op die basis irreëel zou zijn. Derhalve neemt de civiele-dienst-walorganisatie uitsluitend het proviandverbruik als vergelijkingsobject. Immers, door van die basis uit te gaan verkrijgt men een zo objectief mogelijk beeld en wordt de prijsfactor volledig uitgeschakeld.

Tenslotte, om een idee te geven welke hoeveelheden jaarlijks voor onze Nederlandse Maatschappijvloot nodig zijn, laten wij hieronder een opgave volgen van de voornaamste proviandartikelen:

Boter	90.000 lbs.
Kaas	75.000 lbs.
Eieren	750.000 nos.
Vis	210.000 lbs.
Rundvlees	350.000 lbs.
Opsnit	112.000 lbs.
Varkensvlees	190.000 lbs.
Rookworst	20.000 lbs.
Melk in blik	5.500 kisten
Suiker	220.000 lbs.
Peulvruchten	55.000 lbs.
Aardappelen	1.500.000 lbs.
Gevogelte	110.000 lbs.
Spek & Ham	70.000 lbs.
Koffie	65.000 lbs.
Vetten	115.000 lbs.
Meel	400.000 lbs.
Gedroogd fruit	27.000 lbs.
Jam etc.	45.000 lbs.
Rijst	230.000 lbs.
Thee	20.000 lbs.
Blikgroenten	90.000 lbs.

Wij hopen onze lezers met dit korte relaas een indruk te hebben gegeven hoe de civiele-dienst-walorganisatie tracht om onder de gegeven omstandigheden het beste produkt tegen de gunstigste prijs aan boord te krijgen en het is daarom de taak van degene die met het proviand-beheer belast is, een zo gunstig mogelijk resultaat aan boord te bereiken.

A. Roest/C.D.



G. J. Spaan
Gezagvoerder
1930 - 9-7 - 1960

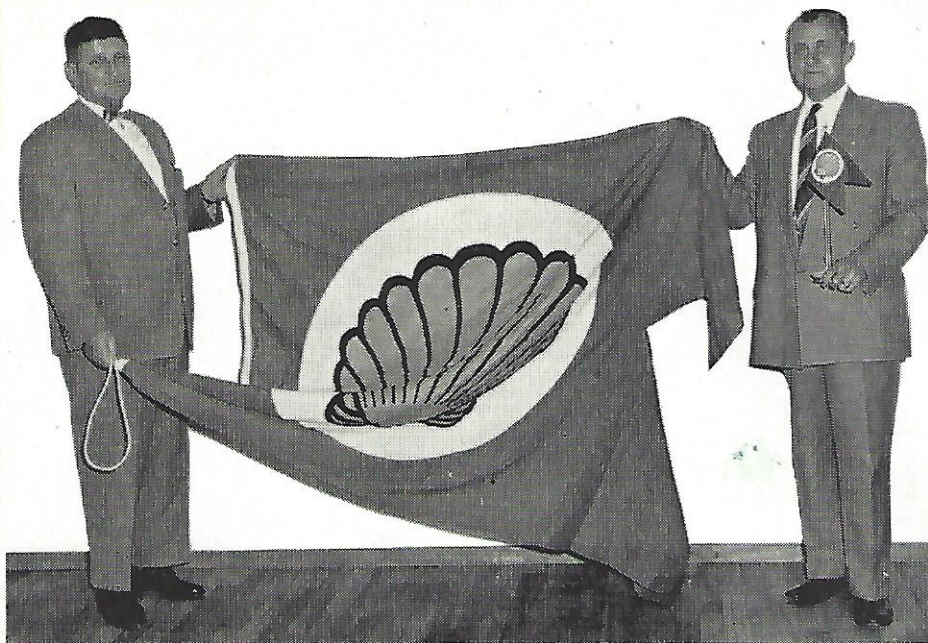


J. J. Hester Jr.
Hoofdwerktuigkundige
1930 - 28-7 - 1960



P. Cammel
2e stuurman
1950 - 5-7 - 1960

Onze



Overdracht
Commodoreschap
Shell Tankers n.v.

Op 1 juli jl. nam tijdens een korte plechtigheid in de kamer van de heer Larive in het Shell-Gebouw te Rotterdam Kapt. A. de Boer, die van 1 augustus 1958 af commodore van onze vloot was, afscheid in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd en reikte de heer Larive de commodorevlag uit aan Kapt. P. J. Boudier. Als aandenken ontving Kapt. De Boer een tafelstandaard met een klein model van de commodorevlag.

In afwachting van de oplevering van ons nieuwe vlaggeschip, het s.t.s. „Ondina” — dat thans bij de R.D.M. in aanbouw is —, welke o.o.v. in mei 1961 zal plaats vinden, is Kapt. Boudier belast met het commando van ons „tussentijdse” vlaggeschip, het s.t.s. „Zafra”, welk schip op 14 juli jl. in de vaart kwam. Wij komen hierop terug in het augustus-nummer van dit blad.



Jubilarissen



J. C. van Houtrijve
2e stuurman
1950 - 10-7 - 1960



J. Heijmans
3e werktuigkundige
1950 - 17-7 - 1960



J. van der Stel
3e werktuigkundige
1950 - 26-7 - 1960



Overzichtsfoto van de „studio” met alle genodigden voor de groetenprogramma's

Foto's van de opname der groetenprogramma's voor opvarenden van het t.e.s. „Korenia” en s.t.s. „Atys” en het vlaggeschip-programma (groeten voor opvarenden van het s.t.s. „Kopionella” door leerlingen van de adoptieschool van het schip: De Hilversumsche School Vereniging) welke op 25 mei j.l. in hotel „Gooiland” te Hilversum plaats vond.



Teddy Scholten interviewt leerlingen van de adoptieschool van het s.t.s. „Kopionella”. Links aan de tafel mevr. C. A. Kasten-Glabbeek (echtgenote van Kapt. J. H. Kasten, gezagvoerder van de „Kopionella”) met haar beide kinderen Joop en Carry.

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

Nu wij weer in de periode leven waarin, naar men zegt, de ene helft van Nederland de andere helft examineert, lijkt het mij actueel U eens iets te vertellen uit het onlangs verschenen rapport van de Raad van Leraren over de eind-examens. In 1957 heeft deze raad - de toporganisatie van de verschillende verenigingen van leraren - een commissie ingesteld om de veel bekritiseerde eind-examens eens te bestuderen en die commissie is nu met dat werk gereed gekomen.

Het heeft mij altijd verwonderd, dat alle generaties vóór ons stijf en strak hebben vastgehouden aan het gebruik om die eindexamens juist in die tijd van het jaar te houden, waarin het concentratievermogen van de naar licht en lucht en ruimte hunkerende jeugd alles te wensen over laat en waarin de temperatuur dikwijls nog het hare bijdraagt tot extra hoeveelheden nerveuze transpiratie.

Ook de leraren zijn het, zij het op andere gronden, niet eens met de traditionele eindexamen-periode... omdat in diezelfde tijd ook de toelatingsexamens worden gehouden. Door die opeenhoping komen de gewone lessen in het gedrang juist als de beslissingen moeten vallen. Argumenten te over dus om nu eindelijk eens verandering te brengen in dit periodiek systeem van de examenplaag.

Andere bezwaren

Maar er zijn nog meer bezwaren: de examinatoren zouden landelijk moeten rouleren en niet binnen het gebied van iedere inspectie, om meer eenheid te krijgen in de beoordeling van de kandidaten. Ook kant men zich tegen het feit, dat geen enkele instantie verantwoordelijk kan worden gesteld voor te eenvoudige, te moeilijke of foutieve examenopgaven, omdat de opstellers volstrekt anoniem zijn. Bovendien meent de commissie dat het schriftelijk examen van de H.B.S. veel te lang duurt: 30 uur voor de B-afdeling en 27½ uur voor de A-afdeling vergt te veel van de gemiddelde leerling. Wat dat betreft komen de gymnasiasten er beter af met 11½ uur voor A en 15½ uur voor B.

Er is wel eens voorgesteld om de eind-examens geheel te laten vervallen en in de plaats daarvan een schooldiploma te geven, maar daar is de commissie zeer beslist niet voor te vinden. Zij acht het eindexamen onmisbaar om een voldoende peil van het onderwijs te handhaven, om de maatschappij zekere garanties te bieden en om de leerling het gevoel te geven dat hij een bepaald niveau heeft bereikt. Argumenten waarmee ieder welkend mens het eens zal zijn.

Overlading?

Dan is er het veelgehoorde argument van de overlading van het V.H.M.O. met leerstof. Stel met behoud van een aantal verplichte kernvakken een aantal keuzevakken in en laat de leerling zich al

vroeg specialiseren op datgene wat hem interesseert in verband met zijn beroepskeuze, zo wordt dan betoogd. Het lijkt aantrekkelijk. Maar het gevolg zou zijn, dat deze specialisten later in het maatschappelijk verkeer met collega's die zich in een andere richting hebben gespecialiseerd op geen enkel niveau van gedachten kunnen wisselen. Dit is een probleem dat nu al bestaat, bijvoorbeeld tussen chemici en technici in bepaalde bedrijfstakken. Iedere wetenschappelijke studie dient een stevige en vooral brede basis te hebben. Bovendien is de commissie van mening dat er van overlading met leerstof geen sprake kan zijn, zolang ongeveer een kwart van het aantal leerlingen nog kans ziet om binnen de gestelde tijd eindexamen af te leggen.

Tot zover dus wat de H.H. leraren niet willen. Wat zij wel willen is: schriftelijk eindexamen in de tweede helft van mei en mondeling in de eerste helft van juli. Aan een radicale verschuiving naar bijv. februari/april wil men dus niet. Het schriftelijke H.B.S.-examen mag niet langer dan vier en wel achtereenvolgende dagen duren: van de 10 examenvakken gymnasium B kan er één en van de 9 H.B.S. B kunnen er twee vervallen, ongeacht de eventuele invoering van uitsluitend mondeling examen voor staathuishoudkunde, aardrijkskunde en geschiedenis.

Nederlands

Het maken van een opstel in het Nederlands acht de commissie niet in overeenstemming met voorbereidend wetenschappelijk onderwijs, dat gericht dient te zijn op verantwoord zakelijk taalgebruik en niet op de ontwikkeling van spontane creativiteit. In dit verband merkt de commissie op, dat in ons land het onderwijs in de moedertaal wel heel ongunstig afsteekt bij dat in andere landen; waarbij ik dan bescheidenlijk zou willen opmerken, dat er nergens zoveel - misschien teveel - aandacht wordt besteed aan het leren van vreemde talen. Of het effect hiervan evenredig is aan de bestede tijd en moeite is een andere kwestie.

Verder stelt de commissie voor de vakken geschiedenis, biologie, economie, aardrijkskunde en staatsinrichting als examenvakken te laten vervallen en deze vakken te beoordelen op de gemiddelde rapportcijfers van het laatste jaar. Mechanica dient voor H.B.S. B in de natuurkunde te worden opgenomen.

Het grootste probleem vormt echter het steeds omvangrijker worden van de leerstof der natuurwetenschappen, waarover de commissie slechts kan zeggen „dat een bezinning op het programma van deze vakken dringend geboden lijkt.” Maar, zo zegt men verder, wanneer de maatschappij en de universiteit hun eisen verzwaren, zou het onjuist zijn de eisen voor de eindexamens van de

scholen die moeten zorgen voor een nieuwe geestelijke elite te verlichten.

U ziet dus, dat de „frikken”, die het Uw kroost soms zo lastig kunnen maken, toch heus wel voor de belangen van die lastpakken op de bres staan. Dat is trouwens ook dikwijls genoeg gebleken op de studie-dagen van het Contact-centrum Bedrijfsleven-Onderwijs. Uit een schoorvoetend begin, waarbij van weerszijden de kat duchtig uit de boom werd gekeken, is nu een enthousiaste samenwerking gegroeid, waarbij men steeds meer begrip krijgt voor elkaars problemen; de werkgevers gaan steeds beter begrijpen dat ze van „die kinderen” nog niet direct alles moeten verwachten en de docenten maken graag gebruik van de praktische ervaring van het bedrijfsleven om hun onderwijs te verlevendigen. Een soort onderwijsvernieuwing van onderaf dus, die misschien langzaam maar onstuitbaar als een zuurdesem doorwerkt.

Europoort

Wordt er dus op deze fronten hard gewerkt aan de geestelijke weerbaarheid van onze hope des vaderlands, op andere fronten wordt niet minder hard gezwoged om onze materiële toekomst te verzekeren.

Mijn dagelijks werk brengt mij op gezette tijden naar het eiland Rozenburg, dat U en ik nog hebben gekend als een wat achteraf gelegen gebied, waar boeren en tuinders leefden alsof de tijd er decennia had stilgestaan. Drieduizend mensen vonden er een rustig bestaan in landbouw en veeteelt en het is nog niet eens zo heel lang geleden, dat niemand van hen zelfs maar aan de mogelijkheid dacht dat het ooit anders zou kunnen worden. Maar op 31 augustus 1955 kwam de eerste dragline op Rozenburg en sedertdien zijn er 26 agrarische bedrijven verdwenen: 25 andere zullen nog volgen. Desondanks is de bevolking in die bijna vijf jaar met duizend zielen toegenomen en eer we acht jaar verder zijn zullen er 15.000 mensen wonen.

De mensen hebben er zelf hun mening over mogen zeggen vóór hun dorp door de ontstuijme ontwikkeling van Botlek- en Europoortgebied zou worden overspoeld. Toen eenmaal vaststond dat het dorp als woonkern behouden zou blijven, maar dat het agrarisch gebied ten offer zou vallen aan de industrie, hebben enquêtes en een „hearing” uitgezonden, dat men liever 16.500 gezonde mensen heeft dan 30.000 die zich niet gelukkig voelen. Rozenburg moet voor het nieuwe industriegebied worden wat Wassenaar voor Den Haag is met hoogstens een derde aan arbeiderswoningen, ongeveer de helft aan middenstandswoningen en de rest voor de beter gesitueerden; voor wie twee bungalowparken zijn geprojecteerd. En géén hoogbouw! Midden in het dorp mag bij wijze van blikvanger een torenflat komen van twintig verdie-

pingen, maar verder zes tot acht woonlagen.

Als U nu weet, dat Rozenburg met maximaal 16.500 inwoners ruim zes procent van de totale woningbehoefte op Voorne, Putten en Rozenburg zal opvangen, die in totaal op 260.000 woningen wordt geschat, dan wilt U natuurlijk ook weten, waar al die andere mensen zullen moeten wonen. Die zullen door Brielle, Hellevoetsluis en Spijkenisse moeten worden opgevangen en ik heb mij laten vertellen, dat de Spijkenissers

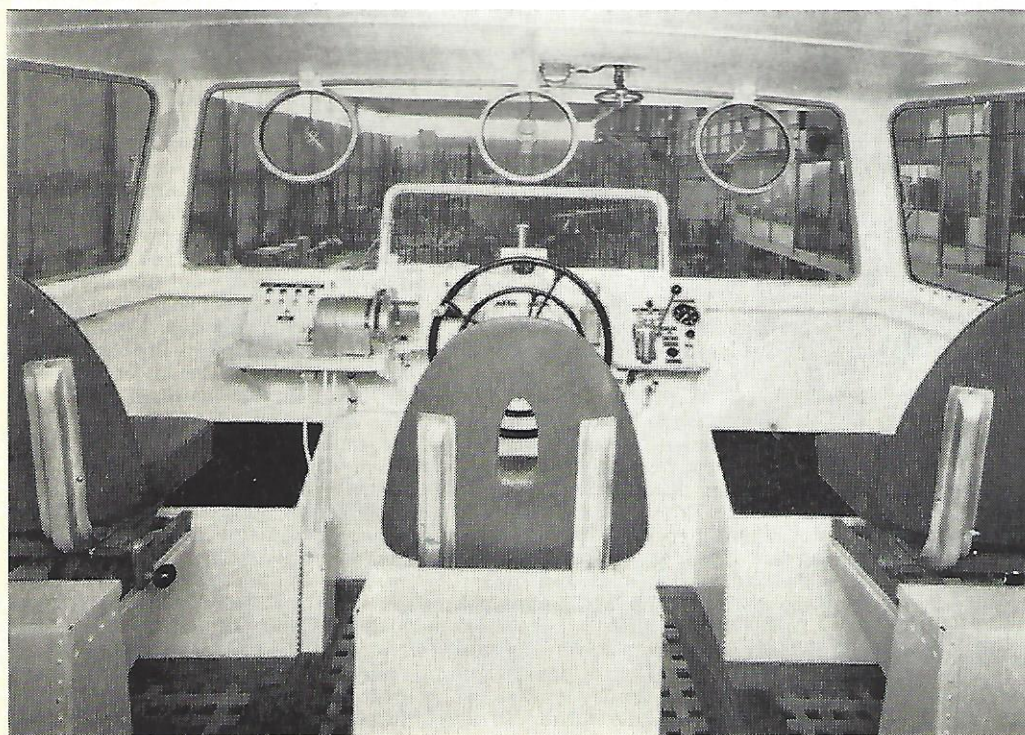
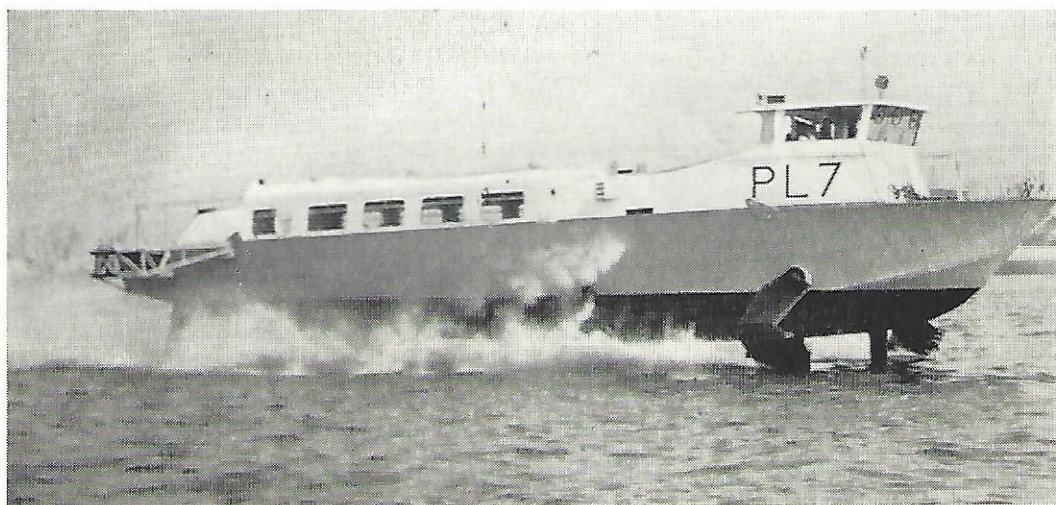
zich er nu al op verheugen dat zij eenmaal in een stad van 65.000 inwoners mogen wonen. 't Is maar goed dat het geleidelijk aan gaat en niet van de ene dag op de andere; het zou bepaald een teleurstelling zijn.

Maar Rozenburg, een half uur lopen van het enorme nieuwe industriegebied-in-wording (maar wie loopt er nog?) wordt het bruggehoofd achter een scherm van groen met parken, sportvelden, een boulevard langs de Nieuwe Waterweg, zwembad en volkstuinen.

En dit alles is geen „papieren plan.” Er wordt hard en voortvarend aan gewerkt. Telkens als ik die kant uit moet, valt het mij op, dat de „skyline” weer is veranderd. En dat niet alleen. Er zijn wegen die al enige keren zijn verlegd in verband met het graven van nieuwe havens. Rozenburg, Botlek, Europoort zijn begrepen geworden voor initiatief, voortvarendheid en koortsachtige activiteit. Door de plannen om er een hoogoven te stichten, zijn zij zelfs internationaal in de belangstelling gekomen.

Draagvleugelboot (derde van een serie van vier) welke bij de N.V. Werf Gusto te Schiedam werd gebouwd voor Compania Shell de Venezuela Ltd. te Maracaibo.

De PL 7 tijdens de technische proeftocht op de Nieuwe Waterweg



Het Stuurhuis van de PL 7

Op 2 juni j.l. bracht een 30-tal leerlingen van de Julianaschool te Sneek onder leiding van het hoofd der school, de heer K. de Grooth, en enkele leerkrachten een bezoek aan het door hun geadopteerde s.t.s. „Arca” (in dok bij De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam.)



Radar-instructie door Kapt. P. J. de Wijn



Met kennelijk ontzag wordt de machinekamer bekeken

De gasten rondom de hun door Kapt. de Wijn aangeboden geschenken



Aanbieding door Hr. De Grooth van een door de leerlingen geborduurd kleeid aan Kapt. De Wijn

Deze maand nemen wij afscheid van:



Commodore
A. de Boer
In dienst van
15-12-1927—30-6-1960



Kapitein
J. Th. Sonderman
In dienst van
13-8-1930—30-6-1960



Kapitein
W. Buninga
In dienst van
4-5-1935—30-6-1960



Hoofdwerktuigkundige
W. J. Urban
In dienst van
28-12-1928—30-6-1960

Drie gezagvoerders en één hoofdwerktuigkundige hebben in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst van onze Maatschappij met ingang van 1 juli 1960 verlaten.

Na hun langdurige zeemansloopbaan, waarin de veelbewogen oorlogsjaren, tijdens welke zij alle vier hun dienst op de vloot ononderbroken hebben voortgezet, is hun thans de zo welverdiende rust gegund.

Of zij echter van deze gelegenheid om het wat kalmer aan te doen ook gebruik zullen maken is voor ons nog een vraag. Met name Kapitein Buninga heeft ons het een en ander verteld over zijn toekomstplannen die allesbehalve in de richting van een gezapig renteniersleven gaan.

Hoe zij echter de komende jaren ook zullen besteden, wij wensen hun van harte toe, dat het er nog vele gelukkige mogen zijn.

(Over de commodorewisseling die in verband met de pensionering van kapt. De Boer heeft plaatsgevonden, leest U elders in dit blad.)

Fotowedstrijd

„NATUUR EN TECHNIEK”

Wij brengen hier de fotowedstrijd in herinnering die door de redactie van het maandblad „Olie” in het aprilnummer van dat blad werd uitgeschreven. Het onderwerp is „Natuur en techniek”.

Alle werknemers, gepensioneerden en daarmee gelijk te stellen personen van een der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep kunnen eraan meedoen.

Iedere deelnemer mag maximaal 2 foto's insturen. Deze mogen ten minste 9 x 14 cm en ten hoogste 24 x 30 cm groot zijn. Zowel zwart-wit- als kleurenfoto's komen in aanmerking. De foto's behoeven niet door de inzenders zelf te zijn ontwikkeld en afgedrukt.

Inzendingen moeten worden opgestuurd naar Redactie „Olie”, Carel van Bylandtlaan 30, Den Haag, met vermelding (achterop de foto's) van naam, adres, maatschappij waarbij werkzaam en het type van de gebruikte camera.

De inzendingstermijn sluit op donderdag 15 september om 17.30 uur. Bij de beoordeling zal meer worden gelet op compositie, inhoud en originaliteit dan op fotografische afwerking.

De prijzen bestaan uit waardebonnen van f 100,-, f 50,- (2x) en f 25,- (4x) voor fotografische apparatuur.

Verlof

Wolken, die de sterren plagen,
Wind die door de stagen fluit,
Nog even, want het licht in 't Oosten
't Spelletje is zo weer uit.

Een nieuwe dag, hetzelfde water.
Een schip met olie, wind en zee,
Een lach, een lied, de zon, gekanker
En ook de eenzaamheid vaart mee.

Sling'rend, stampend gaan we verder,
Een zonnetje, de klok vooruit,
De borrel even voor het eten,
De keteljongen, die vals fluit.

Laden, lossen, wachtje kloppen,
Mist, de fluit die loeit, stand by
Wacht te kooi, een boek, een feestje,
Wat een temp'atuur aan lij.

Nieuws van H-bom, oorlog, vrede,
't Contract dat lijkt nog eind'loos lang.
Conferenties die mislukken.
'k Voel me eenzaam soms en bang.

Maar dan straks weer maanden ank'ren,
Verlof, m'n huis is dan de brug.
Een soort lading, „zorgen” lossen,
Een lading „liefde” er voor t'rug.

Anker hieuwen, 't einde nadert,
Afscheid nemen is weer daar,
Kop op, sterkte en veel schrijven,
Varen weer een volgend jaar.

Peder.

PERSONALIA

(gedurende de periode 16-5-'60—15-6-'60)

Gehuwd:

- 24-5-'60: R. van der Vlucht, 1e stm., met mej. C. H. Noordhoek;
 25-5-'60: E. G. Arp, 5e wtk., met mej. G. W. M. Klomp;
 27-5-'60: H. Wijnberg, 4e stm., met mej. L. Straatemeier;
 3-6-'60: A. G. A. van der Pijl, 5e wtk., met mej. T. Bienefelt;
 8-6-'60: L. B. A. van Bruinisse, 4e stm., met mej. W. S. Zoete;
 17-6-'60: J. Best, hfd.wtk., met mej. E. de Kuijper.

Geboren:

- 9-5-'60: Peter, zoon van J. W. Niessink, 4e stm., en mevr. A. C. Niessink-Petterson;
 14-5-'60: Willem Jurgen, zoon van G. F. de Boer, 1e stm., en mevr. E. de Boer-Ruijterschildt;
 14-5-'60: Hermanus George, zoon van H. G. Willemsen, 2e stm., en mevr. W. Willemsen-Brouwer;
 15-5-'60: Johanna Wilhelmina, dochter van C. Kloosterboer, 5e wtk., en mevr. J. W. Kloosterboer-de Krijger;
 23-5-'60: Alexandra, dochter van J. W. Cadovius, 5e wtk., en mevr. S. L. M. Cadovius-Struijke;
 25-5-'60: Pieter Alexander Hendrik, zoon van H. A. de Visser, 2e stm., en mevr. A. M. de Visser-Ros;
 26-5-'60: Olaf Johannes, zoon van H. J. Nieuwenstein, 4e wtk., en mevr. P. G. Nieuwenstein-Pieterse;
 28-5-'60: Jolanda Margaretha, dochter van J. Ruyg gezagv., en mevr. L. Ruyg-Iflé;
 30-5-'60: Karin Rolande, dochter van O. K. Nicolai, 4e wtk. en mevr. Th. M. Nicolai-de Raadt;
 5-6-'60: Jan Willem Hendrik, zoon van J. W. Pieters, 1e stm., en mevr. J. Pieters-Schipper;
 5-6-'60: Sybrand René, zoon van P. J. Hoekstra, 2e stm., en mevr. H. Hoekstra-Smit;
 8-6-'60: Christiaan Jacques, zoon van W. Roselaar, 4e stm., en mevr. B. Roselaar-Smaal.

MUTATIES

(gedurende de periode 16-5-'60—15-6-'60)

Met verlof:

- Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis, L. van Leeuwen, P. J. Boudier, G. Kruyswijk;
 1e stl.: R. van der Vlucht, W. Kuyper, K. Prins, F. A. de Kaart, A. G. van Gent, J. Goudriaan;
 2e stl.: J. H. Korsen, J. Spruytenburg, P. J. F. Debeus, E. Moll, T. Borsboom;
 3e stl.: P. M. de Graaf, A. A. M. Evers, C. Vlas, J. G. de Ruitter, B. van Hardeveld, H. Verbaas, R. Verhoef;
 4e stl.: M. J. Schop, E. J. F. Douw van der Krap, L. B. A. van Bruinisse, F. W. H. Hussem, C. Swart;
 Hfd.wtk.: J. Poldervaart, H. J. Hiemstra, H. J. W. Huisken, G. C. H. Dijkstra;

- 2e wtk.: G. Bravenboer, J. T. Renes, J. F. Schleicher, S. Bais, J. Broersen, F. M. Ruizenaar, W. C. van Megen, J. H. M. Hanssen, A. de Kater;
 3e wtk.: W. van den Bosch, K. L. Schuring, J. Polet;
 4e wtk.: A. de Coninck, A. van Hekke, J. J. F. Reitsma, R. N. Groen, J. Lokman;
 5e wtk.: P. Visser, C. J. den Hollander, G. J. B. Hartman, A. G. M. van Amelsvoort, W. D. Hoogland, Th. J. Veldman, H. C. Heyen, G. J. A. M. Siegmund.

In Nederland gearriveerd:

- bootslieden: A. Nuys, M. Hoogendijk, K. E. J. Watz, P. G. Hoogendijk;
 timmerlieden: M. van Vessem, C. v. d. Velden, R. A. Brand, J. M. S. van Riel;
 voorlieden: A. J. v. d. Raad, J. Brobbel, A. Hake, A. H. J. Breeman, D. G. C. Schalker;
 1e pomplieden/bankwerker: K. Grootendorst, J. Naber, L. C. C. v. d. Pluim;
 2e pomplieden/bankwerker: J. Wigleven, J. H. P. M. Ortan;
 bankwerkers: J. M. W. Vrijs, J. Ch. Vorster, P. Kooy, P. J. Edelman, W. Wagenaar;
 pomplieden: G. Stuik, C. W. Duivenboden;
 chef-hofmeesters: H. Verdoold, H. Scharloo, F. B. Wayers, A. Markenstein;
 chef-koks: A. de Hooge, C. A. Verhulp, S. T. E. V. E. N. van Welie, Ph. Smit.

Tewerkstellingen:

- m.s. **Abida:** chef-kok P. Smit.
 m.s. **Acila:** ll.wtk. N. F. P. van den Heuvel.
 s.t.s. **Arca:** 1e stm. A. de Visser, 2e stm. H. J. Allaart, hfd.wtk. P. S. Douglas, 2e wtk. P. C. van den Dood, 4e wtk. als wnd. 3e wtk. Jac. Jansen, 5e wtk. als wnd. 4e wtk. J. Polling, 4e wtk. J. J. Elich, ll.wtk. A. A. Daal, bootsman H. Jonkman, voorman A. J. J. v. Soest, 1e pompman/bankwerker P. v. d. Zwan, 2e pompman/bankwerker C. Stolk, bankwerkers A. Damen en A. Dercksen, chef-hofmeester A. A. Turkenburg, chef-kok D. Stammis.
 m.s. **Cinulia:** 5e wtk. H. A. Groeneveld.
 m.s. **Clavella:** hfd.wtk. J. C. van Dijk, 3e stm. F. W. van Oerle.
 m.s. **Crania:** 2e wtk. S. van den Ende.
 s.s. **Gyrotoma:** Gezagv. P. van der Peyl, 1e stm. W. Th. Spier, 3e stm. F. A. Visser, hfd.wtk. R. van Maanen, 4e wtk. H. J. Muyskens.
 s.t.s. **Kabylia:** 2e wtk. J. B. Biondina.
 s.t.s. **Kalinga:** 3e stm. M. C. Verhage.
 s.t.s. **Kalydon:** 1e stm. J. Wielsma, 2e pompman/bankwerker J. F. L. Kalee, bankwerker J. den Boef.
 s.t.s. **Kara:** 5e wtk. A. van der Zwaan, bankwerker J. A. de Mey.
 s.t.s. **Katelsia:** 2e stm. A. Visser, 3e stm. P. F. L. Schölvinc, 2e wtk. als wnd. hfd.wtk. A. L. Moerland, 4e wtk. P. C. Carelse, 4e wtk. J. H. G. Grummels.
 s.t.s. **Kelletia:** Gezagv. C. Ansingh, 5e wtk. J. I. Brangert, 5e wtk. J. N. de Boer, 5e wtk. J. Blok, timmerman A. Poot.
 s.t.s. **Kellia:** 3e stm. als wnd. 2e stm. H. K. Paauw.
 s.t.s. **Kenia:** 4e wtk. als wnd. 3e wtk. B. Veldhuis.
 s.t.s. **Khasiella:** 5e wtk. als wnd. 4e wtk. J. W. Cadovius, 5e wtk. J. P. Goosens.
 s.t.s. **Kopionella:** 1e stm. J. de Graaf, 2e wtk. C. Heeres, 5e wtk. H. Steenhuis, R. Heerkens, A. L. Bouman.

t.e.s. Koratia: 1e stm. T. W. Pals, 2e stm. H. Edens Jr., 3e wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. als wnd. 4e wtk. D. Schot, bootsman B. Potters, voorman A. J. v. d. Raad, 1e pompman/bankwerker A. P. L. v. Vrijaldenhoven, 2e pompman/bankwerker J. v. d. Starre, bankwerkers R. E. v. Wessem en A. Spoor, chef-hofmeester J. M. Buurmans, chef-kok J. Westerhoff.

s.t.s. Korovina: 3e wtk. A. Spuybroek, 5e wtk. H. S. Schlaghecke.

s.t.s. Kosicia: bootsman J. Hofman, voorman W. Bakelaar, 1e pompman/bankwerker H. F. G. Klein Hesselink, 2e pompman/bankwerker J. A. F. Bakker, bankwerkers J. Elders en H. ter Haar, chef-hofmeseter C. Niehot, chef-kok B. van Bennekum.

s.t.s. Kylix: 11.wtk. J. P. Sijbesma, voorman M. Addeson.

m.s. Mitra: 4e wtk. als wnd. 3e wtk. G. J. Visscher, 5e wtk. J. G. Kuit, 5e wtk. J. Walraven, 5e wtk. J. van Kooten, timmerman A. Pronk, chef-kok R. Otte.

m.s. Naranio: 5e wtk. J. C. Zwart.

s.t.s. Philine: 2e wtk. J. P. Hasenack.

s.t.s. Philippia: 3e wtk. J. Tekelenburg, 2e wtk. R. A. J. Ruesink.

m.s. Prospector: 2e stm. H. H. Hacken.

m.s. Taria: 4e wtk. O. A. van der Want.

s.t.s. Vasum: Gezagv. J. Boomsma, 3e stm. J. S. Schregardus, 4e stm. F. X. C. van Collenburg, hfd.wtk. M. H. Holtslag, 5e wtk. M. de Niet.

s.t.s. Viana: Gezagv. J. W. G. van der Horst, 2e stm. J. Verhoeven, 3e stm. D. M. Mos, hfd.wtk. H. H. van der Koogh, 3e wtk. J. Mostert, 4e wtk. A. J. G. Weitzel, 11.wtk. R. A. van Egmond, 11.wtk. J. J. Jonkman.

s.t.s. Vivipara: 5e wtk. als wnd. 4e wtk. Th. J. G. Dünnwald, 3e stm. H. N. A. Snel.

Tijdelijk in vlootdienst:

Hfd.wtk.: H. H. van der Koogh.

De dienst verlaten:

2e stl.: J. Slot, C. J. 't Gilde;
4e stl.: H. G. Potman, A. H. Verhagen, H. van Hes;
4e wtk.: D. Visscher;
5e wtk.: A. J. van Schaik, J. B. de Groot, G. J. Kusters, L. G. van der Meer, C. W. P. Ploeg, W. Poede, H. W. H. Angenent, J. C. Berben, J. W. Wagenaar.

timmerlieden: C. v. d. Velden en J. van Roon;
pomplieden: H. H. J. Breeker en P. v. d. Zalm;
chef- K. Doelman en K. Stigter;
hofmeesters:
chef-koks: G. M. J. v. d. Burg en C. v. Gelderen.

In dienst getreden:

voorman: P. Th. Benningshoff;
1e pompman/
bankwerker: A. P. L. van Vrijaldenhoven;
bankwerkers: A. Spoor en J. A. de Mey;
chef-kok: J. J. de Ruyter.

Met Pensioen:

Commodore: A. de Boer;
Gezagv.: J. Th. Sonderman, W. Buninga;
Hfd.wtk.: W. J. Urban.

Overgeplaatst van Shell-Tankers-Vlootpersoneel naar Shell Tankers-Walpersoneel:

Hfd.wtk.: K. G. Visser.

BEHAALDE DIPLOMA'S

1e stm. G.H.V.: 2e stl. H. H. Hacken, A. Visser, H. Edens Jr., J. L. Muyskens;
1e stm. G.H.V. 2e stm. H. Unger;
(Th.):
2e stm. G.H.V.: 3e stl. L. Becker, H. Kamphuis;

2e stm. G.H.V. 3e stl. F. W. van Oerle, H. van Slegtenhorst, D. W. P. van Burken;

„B“: 4e wtk. B. Veldhuis, G. J. Visscher;

„A“ en B. Th.: 5e wtk. H. A. Groeneveld, S. A. Broek, M. de Niet, H. M. J. de Haan;

„A“: 5e wtk. J. G. Kuit, A. van Vliet, J. I. Brangert, G. de Geeter, J. Walraven;

MVD: 5e wtk. J. A. de Groot, J. W. Scholten, A. J. Frederiks.

Aangesteld als 5e wtk.:

J. A. de Groot, J. W. Scholten, A. J. Frederiks.

Gepromoveerd tot:

voorman: D. Kamst;
1e pompman/
bankwerker: H. F. G. Klein Hesselink, P. H. Smit en P. v. d. Zwan;
2e pompman/
bankwerker: J. A. F. Bakker, J. v. d. Starre, J. F. L. Kalee en C. Stolk;
bankwerker: H. ter Haar, S. Seinen, M. Osinga en A. Daman.

MUTATIES

WALPERSONEEL

(gedurende de periode 16 mei t/m 15 juni 1960)

In dienst getreden:

16-5-'60: W. H. Molenaar - sectie ID;
23-5-'60: mej. J. A. Stuifzand - sectie ID;
23-5-'60: H. S. Beer - sectie ID;
30-5-'60: L. Groeneweg - sectie ID;
30-5-'60: H. C. Hansen - sectie ID;
1-6-'60: mej. I. Sonneveld - sectie CC;
1-6-'60: M. L. van Oorschoot - sectie ID;
1-6-'60: mej. C. de Kwaadsteniet - sectie ID;
1-6-'60: mej. M. L. E. Keesmeesters - sectie ID;
1-6-'60: mej. J. W. van Heemst - sectie ID;
1-6-'60: mej. S. M. C. Cornelissen - sectie ID;
1-6-'60: mej. P. van Beelen - sectie ID;
6-6-'60: mej. J. F. Reessink - sectie ID;
13-6-'60: mej. M. J. Boogerd - sectie ID;
13-6-'60: O. de Meij - sectie ID;
13-6-'60: A. van Munster - sectie ID;
15-6-'60: mej. P. de Winter - sectie ID;
15-6-'60: mej. M. C. E. van Steijn - sectie ID;
15-6-'60: mej. G. van der Schans - sectie ID;
15-6-'60: mej. J. Broer - sectie ID;
15-6-'60: mej. A. C. van den Boom - sectie ID.

Tewerkgesteld:

16-5-'60: J. Veltink (ex N.A.M., Oldenzaal) - sectie ID;
1-6-'60: K. G. Visser (ex vloot) - sectie WD.

Terug van tijdelijke tewerkstelling vloot:

16-5-'60: G. P. Beckman - sectie ND.

Overgeplaatst:

16-5-'60: F. J. A. I. van Maanen van SL naar ID;
23-5-'60: C. van Steensel van SL naar MA.

In tijdelijke vlootdienst:

1-6-'60: H. H. van der Koogh - sectie RP.

Jubilea:

15-6-'60: J. de Jong, sectie NB - 25 jaar.

Geboren:

16-5-'60: Lidia Janny, dochter van J. Th. J. H. van Gestel - sectie CD;
19-5-'60: Steven Alexander, zoon van H. Muller - sectie AA.

De dienst verlaten:

1-6-'60: mej. C. P. van Rijn - sectie SL;
1-6-'60: mej. M. A. G. van Helden - sectie BH;
1-6-'60: K. Visser - sectie ID;*
1-6-'60: D. den Hartog - sectie ID;*
*(beiden naar N.V. Nederlandse Aardolie Maatschappij, Rotterdam).