



SMEERMIDDELEN-RESEARCH

VOOR SCHEEPSDIESELMOTOREN

- **Smering van langzaam-lopende scheepsdieselmotoren**
- **Een nieuwe afdeling in het laboratorium te Amsterdam**

In het begin van de maand april is in het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam een nieuwe afdeling geopend, waarvan de bouw- en installatiekosten niet minder dan 3½ miljoen gulden bedroegen. Op deze nieuwe afdeling, die op haar specialistisch terrein de grootste ter wereld is, zal men voornamelijk onderzoek en ontwikkelingswerk verrichten op het gebied van smeermiddelen voor grote, langzaam-werkende scheepsdieselmotoren.

De belangrijkste faciliteit die voor dit werk ten dienste staat is een moderne kruishoofd-dieselmotor, met een cilinderdiameter van 680 mm en tweetraps-drukvulling; dit is een Sulzer motor van het type 2RF68, in licentie vervaardigd door „De Schelde” te Vlissingen.

De installatie hiervan betekent een mijlpaal in het onderzoekwerk dat de Koninklijke/Shell nu reeds meer dan veertig jaar op het gebied van scheepsmotoren heeft verricht.

Drukvulling met turbo-compressors

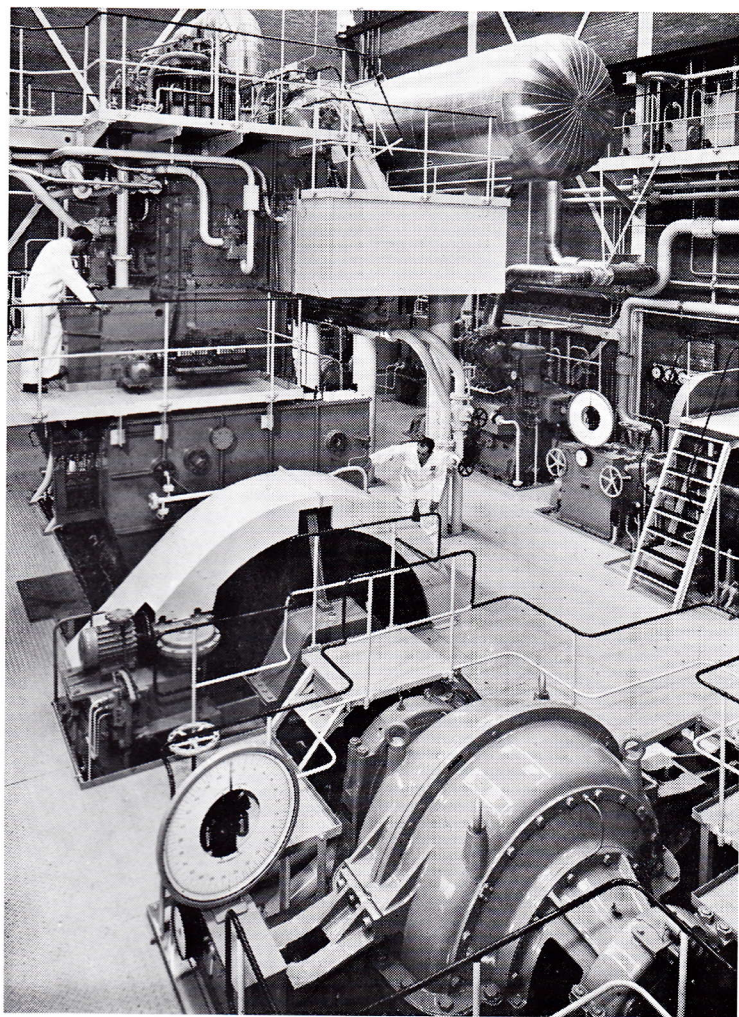
Deze twee-cilinder tweetrapsmotor is een niet-omkeerbare versie van de Sulzer RD68 scheepsmotor en heeft een vermogen van 3400 as-pk bij 150 omwentelingen per minuut. De gemiddelde effectieve druk is ongeveer 11 kg/cm² (156 psi), wat aanmerkelijk meer is dan bij de gemiddelde Sulzer motoren met 680 mm diameter. Dit hoge vermogen is bereikt door de tweetraps-drukvulling met compressors, met tussenkoeling.

In de schaduw

Nog twee andere in het gebouw ondergebrachte motoren worden gebruikt voor onderzoek op het gebied van smering van scheepsmotoren, een éencilinder Sulzer T48 motor, met een cilinderdiameter van 480 mm, alsmede een tweecilinder Bolnes DKL190 motor met 190 mm cilinderdiameter. Alhoewel deze beide motoren nu in de schaduw worden gesteld door de nieuwe Sulzer motor, zijn het toch grote uitrustingsstukken voor een laboratorium; ook deze blijven in gebruik voor onderzoekwerk, samen met nog een stel andere kleine motoren, die in een aangrenzende proefkamer staan opgesteld.

Reeds meer dan veertig jaar

Reeds meer dan 40 jaar is het geleden dat het Shell-concern



De twee-cilinder „De Schelde-Sulzer” 2RF68 motor met rechts op de achtergrond één van de „Bolnes” motoren.

onderzoekwerk ging verrichten op het gebied van smeermiddelen voor scheepsmotoren en in de loop van die tijd zijn er vele „eerstelingen” uit voortgekomen; hiervan is de ontwikkeling van de cilinderolie met een hoog alkali-gehalte, nl. Shell Alexia A, wellicht de bekendste; dankzij deze doorbraak is de economische exploitatie van de langzaam-werkende dieselmotoren op goedkope residu-brandstoffen mogelijk geworden.

Deze successen zijn voor een groot deel te danken aan het feit dat men vroegtijdig inzag dat het uiteindelijke oordeel over de prestaties geleverd door brandstof en smering pas met behulp van de motor zelf kan worden gevormd. Dit is dan ook de aanleiding geweest dat de Shell de gedragslijn is gaan volgen om successievelijk proefmotoren te plaatsen die overeenkomen met die welke in de praktijk worden gebruikt.

Met de installatie van de Schelde-Sulzer 2RF68 motor is ongetwijfeld een mijlpaal bereikt bij het volgen van deze gedragslijn; hiermee zal het mogelijk zijn Shell-smeermiddelen voor scheepsmotoren verder te ontwikkelen teneinde aan de steeds hogere eisen die de moderne scheepsmotoren stellen, te kunnen voldoen.

Bovendien is het door de toegenomen omvang der installaties aan boord tegenwoordig steeds moeilijker om op zee, tijdens de vaart, bevredigende proeven te nemen. Desondanks blijft het effectief beproeven van nieuwe produkten noodzakelijk en de nieuwe Sulzer 2RF68 motor zal dan ook de brug slaan die nodig is tussen het beproeven in betrekkelijk kleine motoren in het laboratorium en de slotproef op zee.

BIJ DE VOORPLAAT:
Gezicht op Hongkong

Foto: A. H. W. Karelse

INTEGRATIE

SCHEEPSGEZELLEN-

FUNCTIES

Op 27 maart jl. hield de heer E. van 't Slot, chef van sectie DFP/2, voor een vijftiental personeelsleden van de vloot en van het kantoor een lezing over het bovengenoemde actuele onderwerp.

De heer M. de Jong, Algemeen Procuratiehouder van onze Maatschappij en Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie, releveerde het doel van deze bijeenkomsten en sprak de hoop uit dat de voordracht tot een vruchtbare discussie aanleiding zou geven.

De heer Van 't Slot, die daarop het woord kreeg, verduidelijkte zijn uiteenzetting aan de hand van schema's van de historische scheepsbezetting en de nu ontwikkelde streefbezetting. Zoals bekend, was bij de historische scheepsbezetting de dek-, machinekamer- en civiele dienst gescheiden, wat aanleiding gaf tot een hoge bezettingsgraad, daar in alle omstandigheden in elke tak van dienst het benodigde aantal mensen beschikbaar moest zijn. De praktijk wees uit dat deze organisatie niet altijd tot de meest economische en efficiënte gerekend kon worden.

De Noren hebben na de eerste Suez-crisis in 1957 gebroken met de conventionele bezetting, met het doel meer Noorse schepen met Noorse zeelieden te kunnen bemannen.

In 1960 werd in Frankrijk begonnen met de splitsing tussen operationele en onderhoudsdiensten.

Shell Tankers (U.K.) Ltd. in Engeland ving in 1965 aan met de integratie van Chinese bemanningen.

In hetzelfde jaar werd bij ons een proef genomen op de "Kara" en de "Kalydon", welke gunstig uitviel.

Bepaalde ontwikkelingen wat het werk aan boord betreft hadden reeds eerder aanleiding gegeven tot het zoeken naar een meer efficiënte werkverdeling, hetgeen tot taakverruiming en diversificatie van bestaande functies leidde. Deze ontwikkelingen waren al een teken aan de wand dat de inhoud van de historisch gegroeide en soms vergroeide functies aan boord zich aanpaste aan de gewijzigde werk-omstandigheden.

De snelle ontwikkeling van automatisering, toepassen van betere materialen, vereenvoudigingen in de uitvoering van de dekuistrusting op de schepen (o.a. het verdwijnen van het grootste gedeelte van het tuigwerk), betere verfsorten, enz., hebben uiteindelijk de doorslag gegeven om te komen tot een gewijzigde opzet van „bemanningen”, o.a. met het doorbreken van de



demarcatie dek-/machinekamerdienst, het instellen van een Planning Commissie onder voorzitterschap van de gezagvoerder en het concentreren van slooponderhoud bij één functionaris, de hoofdwerktuigkundige.

Deze ontwikkelingen gaven ook aanleiding tot verschuiving en herwaardering van de functies alsook een verbetering van de opleiding van de scheepsgezellen. Door een en ander is ook de mogelijkheid geschapen meer verantwoordelijkheid op te dragen aan de scheepsgezellen, hetgeen hogere waardering en beloning van de diverse functies realiseerbaar maakt.

Hier is een grote taak voor de scheepsleiding, in casu officieren, weggelegd, namelijk om aan boord door opleiding en begeleiding bij het werk van de scheepsgezellen, dezen zo veel mogelijk geschikt te maken voor hun huidige en toekomstige taken. De bereidheid hiertoe zal van beide zijden moeten komen.

Wij zijn er echter nog niet. Eerst moeten in overleg met de Vakbonden de nieuwe geïntegreerde functie-benamingen worden ingevoerd met de daarbij behorende beloning. Dit hopen wij binnenkort te kunnen doen. Voorts moeten in overleg met de Overheid wettelijke voorschriften worden aangepast aan de nieuwe geïntegreerde scheepsbezettingen. Daarnaast — en dit is een van de belangrijkste punten — zal de opleiding van de scheepsgezellen zowel aan boord als aan de wal moeten worden voortgezet ten einde de scheepsgezel zo veel mogelijk geschikt te maken voor zijn nieuwe taken aan boord.

De vraag werd gesteld hoe de Maatschappij de beschikking denkt te krijgen over kandidaten die de nieuwe geïntegreerde scheepsgezellenfuncties kunnen bezetten. Het antwoord is dat wij daartoe qua vooropleiding/ervaring geschikt geachte jongelui zelf aan boord en zo nodig naderhand aan de wal zullen moeten opleiden tot "all-round" scheepsgezel. Wel heeft men aan boord van het opleidingschip „Nederlander" in samenwerking met een L.T.S. te Rotterdam een aanvang gemaakt met het opleiden van jongelui voor zowel dek- als machinekamerdienst doch dit is uiteraard bij lange na niet voldoende om aan de behoeften op dit gebied van de gehele Nederlandse Koopvaardij te voldoen.

Op de voorgrond de heer E. van 't Slot - chef DFP/2.

V.l.n.r.: mej. W. F. J. Goos - DFF/4 corr. en de heren E. E. Kreune - 4e werktuigkundige, F. Haak - DFM/3 (nauwelijks zichtbaar), N. C. Mulder - DFM/13, J. E. Rakers - DFM/12 (gedeeltelijk zichtbaar), M. de Jong - Hoofd DFF, B. P. Droogendijk - 5e werktuigkundige, C. W. de Boer - DFF/3, A. Brinkman - DFF/1, T. Mellegers - 5e werktuigkundige, M. de Klerk - DFM/4, R. Böck - 1e pompman/bankwerker, P. Vliegthart - DFM/22 en lid O.R., H. den Ouden - chef DFM/1.

De wens van de Nederlandse rederijen is dan ook dat de Overheid in deze richting mee gaat werken en dat men scholen gaat stichten waar men speciaal wordt opgeleid voor het zee-mansberoep.

Op 8 schepen na, varen nu al onze schepen met geïntegreerde bemanningen.

Zowel tijdens als na de voordracht werden vragen gesteld en kwamen de reacties los, die in het kort als volgt kunnen worden weergegeven.

De huidige, door de Maatschappij gegeven opleiding — b.v. de Adaptatiecursus van 7 dagen — wordt als kort aangevoeld. Weliswaar staan hiernaast de cursus Technisch Onderhoud — duur 6 weken — en de Lascursus — duur 2 weken — doch desondanks heerst er nog te veel terughoudendheid aan boord voor het meer gespecialiseerde werk. Dit geldt zowel voor de officieren wat betreft het delegeren als voor de scheepsgezellen ten aanzien van het kunnen verrichten van dergelijk werk.

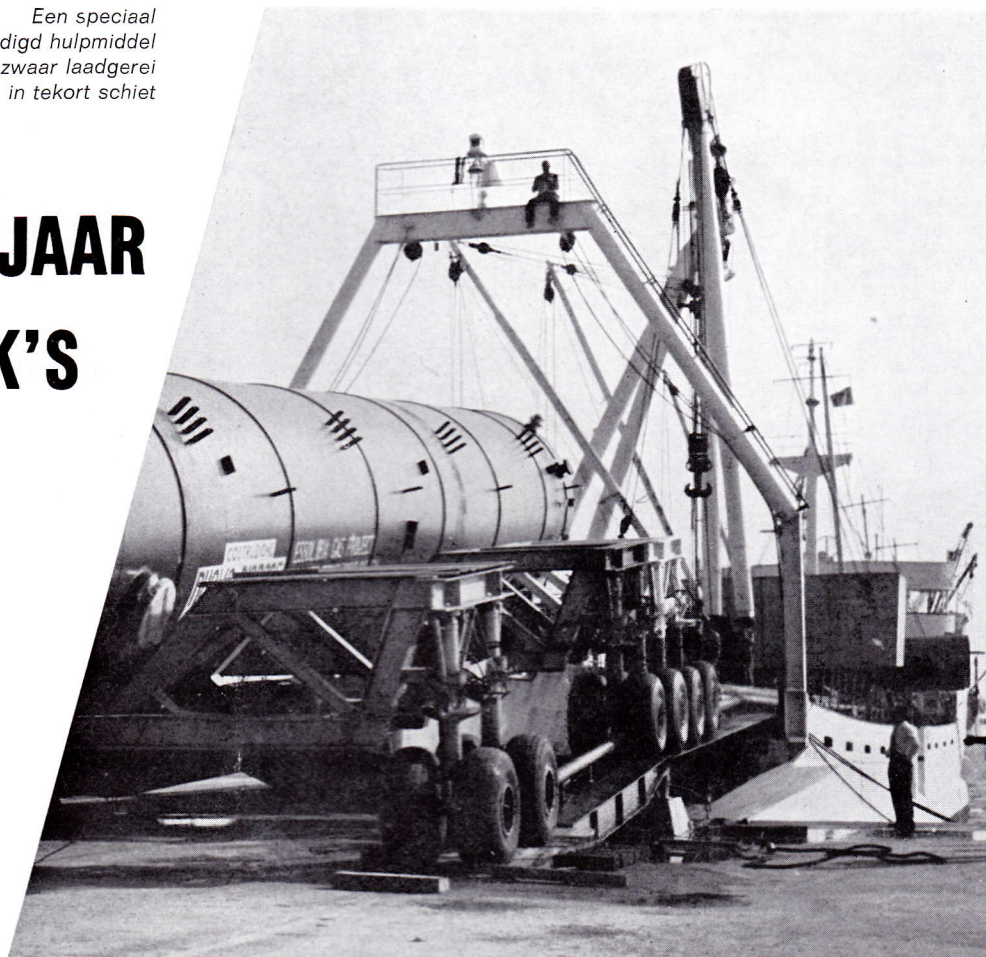
Er moet echter rekening mee worden gehouden dat de integratie nog niet het eindstadium heeft bereikt. Wij staan eigenlijk pas aan het begin van deze nieuwe ontwikkeling op het gebied van het bemannen van schepen. In de komende jaren zullen ongetwijfeld nog verdere ontwikkelingen plaats vinden, vooral op het terrein van de opleiding, waardoor uiteindelijk een voldoende aantal bekwaame "all-round" scheepsgezellen beschikbaar zal komen voor de Nederlandse Koopvaardij.

*Een speciaal
vervaardigd hulpmiddel
waar zwaar laadgerei
in tekort schiet*

VIJFTIG JAAR VAN DIJK'S

Het was in het laatste jaar van de eerste wereldoorlog, dat de heer H. C. van Dijk Sr. een scheepstuigerij en zeilmakerij aan de Leuvehaven te Rotterdam vestigde.

De vader van de heer H. C. van Dijk Sr., de heer C. van Dijk, had zich in de laatste oorlogsjaren teruggetrokken uit de Roeiersvereniging „Eendracht”, waarvan hij één der oprichters was en ging zich bezighouden met de aan- en verkoop van schepen, voornamelijk stalen motorschoeners. Begin 1918 was wederom een stalen motorschoener voor zijn rekening in aanbouw, doch door de grote materiaalschaarste werd het moeilijk om de tuigage en zeilen voor dit schip onder te brengen.



SCHEEPSUITRUSTINGEN



Dit is in feite de oorzaak geworden een eigen scheepstuigerij en zeilmakerij te stichten.

Gedurende de jaren 1918-1938 heeft het bedrijf vele ups doch ook vele downs medegemaakt.

De huidige directeur, de heer C. A. van Dijk, heeft de tijden van grote voorspoed en ook de magere jaren persoonlijk meegemaakt.

In september 1918 kwam hij als 11-jarige bij zijn vader in het bedrijf. Overdag werken en het bedrijf leren kennen, touw en staaldraad splitsen en zeilmaken en 's avonds naar de avondschoon. In de jaren na de krach van Wallstreet, werd het wel een zeer moeilijke tijd. Alom werden schepen opgelegd en werven gesloten. Er was praktisch niets meer te doen. In die tijd heeft de heer C. A. van Dijk het bedrijf voor enkele jaren verlaten, aangezien niets doen niet in zijn aard lag.

In 1937 begon het op te klaren. Geleidelijk aan kwamen er weer schepen in de vaart en kregen de werven weer opdrachten te boeken. Aangezien een ieder hiervan wilde profiteren en gezien de nog steeds in de gehele wereld heersende economische crisis, ontstond er een geweldige concurrentiestrijd met als gevolg afbraakprijzen met zeer geringe winsten.

Dit verhinderde echter niet, dat de heer C. A. van Dijk zich wederom met volle energie op de werkzaamheden wierp, doch door diepgaande meningsverschillen met een participant van zijn vader, besloot hij in juni 1938 voor eigen rekening door te gaan.

Evenals zijn vader in het ongunstige jaar 1918 deed, ging de heer C. A. van Dijk in het eveneens ongunstige jaar 1938 over tot stichting van de firma Van Dijk's Scheepstuigerij en Zeilmakerij in een pand aan de Gedempte Vest te Rotterdam.

Motorschoener Argus



Het viel de eerste tijd niet mee om onder deze omstandigheden een bedrijf op te bouwen. Hard werken en taai vasthouden hadden echter tot gevolg dat het bedrijf snel ging groeien.

Inmiddels hadden zijn vader en zijn broer C. van Dijk zich vrij weten te maken en werden resp. als adviseur en medefirmant in de firma Van Dijk's Scheepstuigerij en Zeilmakerij opgenomen.

In het jaar 1939 werden steeds grotere opdrachten geboekt, waarvan wij u noemen de bekende Portugese visschoener „ARGUS” gebouwd bij de werf De Haan en Oerlemans in Heusden. De bekende schrijver Alan Villiers heeft over dit schip een boek geschreven „The Story of the schooner Argus”.

Wederom pakten zich donkere wolken samen, Wereldoorlog nr. 2 was in aantocht. Bij het bombardement van Rotterdam werd ook het bedrijf aan de Gedempte Vest totaal verwoest, doch reeds drie weken later werd gestart in een noodbehuizing aan de Voorhaven 62 — Achterhaven 19. Gedurende de oorlogsjaren werd het bedrijf zo goed er: kwaad als het ging op gang gehouden, doch er viel praktisch niets te doen.

Na de bevrijding in 1945 zou het nog tot begin augustus duren, alvorens het werk druppelsgewijs weer op gang ging komen, doch na terugkeer in Nederland van de uitgeweken schepen, namen de werkzaamheden hand over hand toe.

In 1946 werd een andere broer, de heer H. C. van Dijk Jr., eveneens in het bedrijf opgenomen.

In 1949 werd de firma omgezet in een naamloze vennootschap, onder de naam Van Dijk's Scheepsuitrustingen N.V.

Aangezien de werkzaamheden zeer snel in omvang toenamen, werd het bedrijf in 1952 overgeplaatst naar de Gantelstraat in de Spaanse Polder waar men kon beschikken over ruime werkplaatsen, magazijn, showroom en kantoorruimte.

Ook het personeelsbestand groeide gestadig.

In 1956 ontviel het bedrijf door een noodlottig ongeval de heer H. C. van Dijk Jr. en in 1958 overleed de heer H. C. van Dijk Sr., terwijl de heer C. van Dijk in 1959 kwam te overlijden.

Het heengaan van deze drie familieleden betekende uiteraard een groot verlies voor dit bedrijf.

De heer C. A. van Dijk moest echter doorgaan en het bedrijf bleef zich verder ontplooiën. In het jaar 1960 werden plannen ontworpen om

tot de bouw van een modern bedrijfspand te komen. In juni 1962 werd de eerste paal geslagen door de voorzitter van de Stichting Havenbelangen, de heer A. Blussé van Oud-Alblas, en in december 1964 was het zover, dat de toenmalige burgemeester van Rotterdam, de heer Van Walsum, het pand aan de Linschotenstraat 47 officieel kon openen en in gebruik stellen.

Thans, ruim 4 jaar later, hebben zij verder de beschikking gekregen over een terrein van 2600 m² met grote opslagloods, gelegen aan de Linschotenstraat 33 op circa 150 meter afstand van het hoofdbouw. In het bedrijf zijn momenteel 130 personen werkzaam.

In 1964 werd gesticht de N.V. Gandara y Van Dijk, een dochteronderneming speciaal voor het bevoorraden van schepen varende onder de Spaanse vlag en Spaanse schepen varende onder de zgn. goedkope vlaggen. In deze onderneming participeert de firma Gandara y Cia S.A. te Bilbao, welke firma filialen heeft in alle Spaanse havens, Spaans Marokko, Tenerife en Las Palmas.

Van Dijk's Scheepsuitrustingen N.V. is ook lid van de Offshore Service and Supply Association in Den Haag, welke haar activiteiten richt op de levering van goederen en diensten ten behoeve van de gas- en olieboringen op het Nederlandse Continentale Plat.

Het zou te ver voeren om alle schepen van Shell Tankers te vermelden, welke gedurende al deze jaren zijn getuigd en van zeilmakerswerk en inventarisgoederen werden voorzien.

In de afgelopen 50 jaren is er heel veel veranderd.

Driemasters en schoeners doen de haven van Rotterdam niet meer aan, de N.V. Rotterdamsche Scheepstuigerij groeide uit tot Van Dijk's Scheepsuitrustingen N.V.

Naast een zeilmakerij en een tuigerij heeft men thans ook een survey-station voor opblaasbare reddingsvlotten alsmede een uitgebreid leveringsprogramma voor alle scheepsmaterialen.

Ook ontwerpt en vervaardigt men in eigen bedrijf speciaal laadgerei en, als enige in Europa, laadbomen tot 400 ton. Men ontwerpt, berekent en maakt speciale hulpmiddelen ten behoeve van ongewoon zwaar transport waar normaal of zwaar laadgerei in tekort schiet.

Een veelzijdig vooruitstrevend bedrijf waar het oude vakmanschap en de serviceverlening nog steeds haar stempel op drukken.



Foto's: A. H. W. Karelse

Kathmandu

"Sorry, Sir, there is a mistake in your telegram: Rotterdam is not in Holland, it is in America!"

Met deze opzienbarende mededeling werden we 's avonds laat uit onze slaap gebeld.

We waren die middag aangekomen in Kathmandu, waarvan U natuurlijk weet dat het de hoofdstad van Nepal is dat in de schaduw van de Himalaya ligt. Nepal is pas in de laatste jaren ontdekt door het toerisme en bleek daar nog enigszins onwennig tegenover te staan. De immigratie-ambtenaar op het vliegveld stapelde bijvoorbeeld alle paspoorten netjes op elkaar en keek toen erg tevreden naar het resultaat. Net toen wij dachten dat hij ze bij zijn verzameling ging voegen besloot hij enkele stempels te plaatsen. Wij behoorden tot de gelukkigen en konden nog juist plaats vinden in een busje dat naar de stad ging. Ik kwam terecht naast een man met vlechten en een vilthoed, die ik onmiddellijk als Sherpa betitelde maar die, nadat we onze etnologische kennis hadden uitgebreid, een doodgewone Tibetaan bleek te zijn.

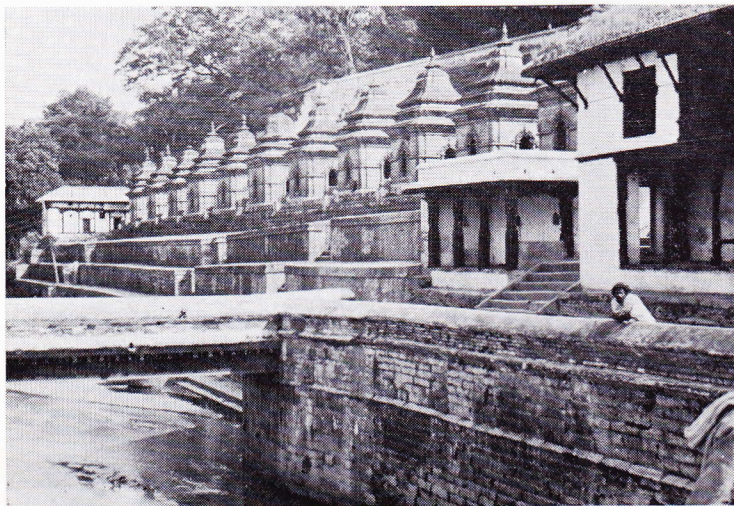
In het hotel werden we ontvangen door een receptionist, die totaal onbekend was met de reserveringen die voor ons waren gemaakt, maar die ten slotte toch nog een

kamer voor ons vond. Later bleek ons dat dergelijke voorvallen meer regel dan uitzondering waren; we konden de receptie niet passeren of opgewonden aspirant-

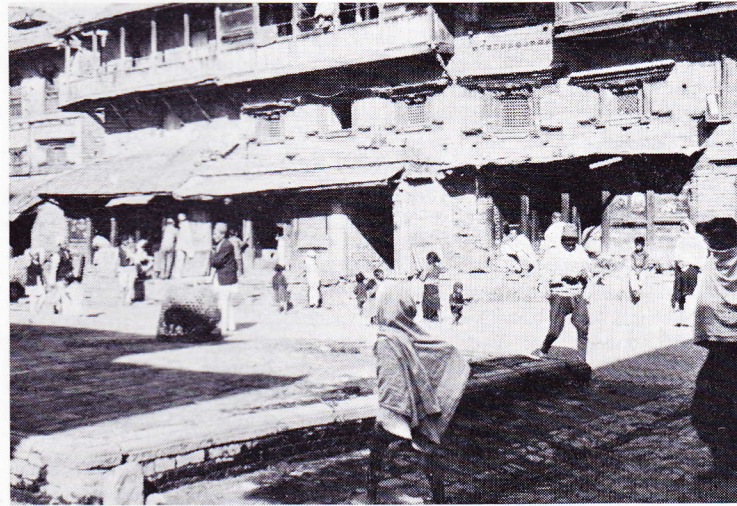
gasten werden met onvermurwbare vriendelijkheid teruggewezen.

Ook onze terugreis per Royal Nepal Airways bleek niet te zijn geboekt en als

Pashupatinath tempel van Shiva aan de heilige Bagmati rivier bij Kathmandu



Durbar Square te Bhatgaon





Durbar Square te Kathmandu - op de voorgrond een der heilige stieren



Nepalese jeugd

ze je dan nog vertellen dat Rotterdam in Amerika ligt, dan ga je je toch wel „away from it all” voelen.

Het werd er niet beter op toen wij de volgende dag op straat meerdere vervuilde en in lompen gehulde bleke figuren tegenkwamen, die ik voor achtergebleven toeristen aanzag. Men vertelde mij echter dat dit „hippies” waren, die hier in groten getale samenscholen.

We hebben in de drie dagen die we daar doorbrachten Nepal op zijn Amerikaans moeten doen, op tours die nauwelijks verstaanbaar werden begeleid, met chauffeurs

die luid toeterend op menigten voetgangers afstoven, maar die zeer voorzichtig werden wanneer een koe hun pad kruiste.

We hebben de zon zien opkomen over de Himalaya en we hebben behalve in Kathmandu rondgedwaald in Patan en Bhaktapur, stadjes die meer tempels dan huizen schenen te bevatten, waar de Nepalees woont te midden van zijn goden die hij in een veelheid van vorm en materiaal heeft uitgebeeld, alles omlijst door prachtig houtsnijwerk dat generaties moet hebben bezig gehouden.

Drie dagen is natuurlijk veel te kort om dit alles op te nemen, maar wij vertrokken met een indruk van een fascinerend land, met een sympathieke bevolking, waar de klok lang heeft stilgestaan en nog maar heel langzaam op gang komt. Hopelijk krijgt u er een indruk van door de foto's die hierbij zijn afgebeeld.

Het was een uitstapje op onze weg naar huis vanuit Hongkong dat wij nooit zullen vergeten. Echt aan te raden voor een ieder die er eens helemaal uit wil zijn!

A. H. W. Karelse

DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN HET s.s. KYLIX

Een kleine ontploffing die zich op 13 april jl. in de pompkamer van het s.s. „Kylix” voordeed, toen het schip in de haven van Oslo gemeerd lag, heeft het leven geëist van pompman/fitter Cheng Fai.

De explosie werd veroorzaakt door het warmlopen van een lager van pomp 2; door de luchtdruk werd de heer

Cheng Fai tegen het luik van de stuurboordssettlingtank geslagen, als gevolg waarvan hij enkele uren later overleed.

De crematie vond op 17 april te Oslo plaats.

Onze deelneming gaat uit naar de echtgenote van de overledene en hun vijf kinderen.

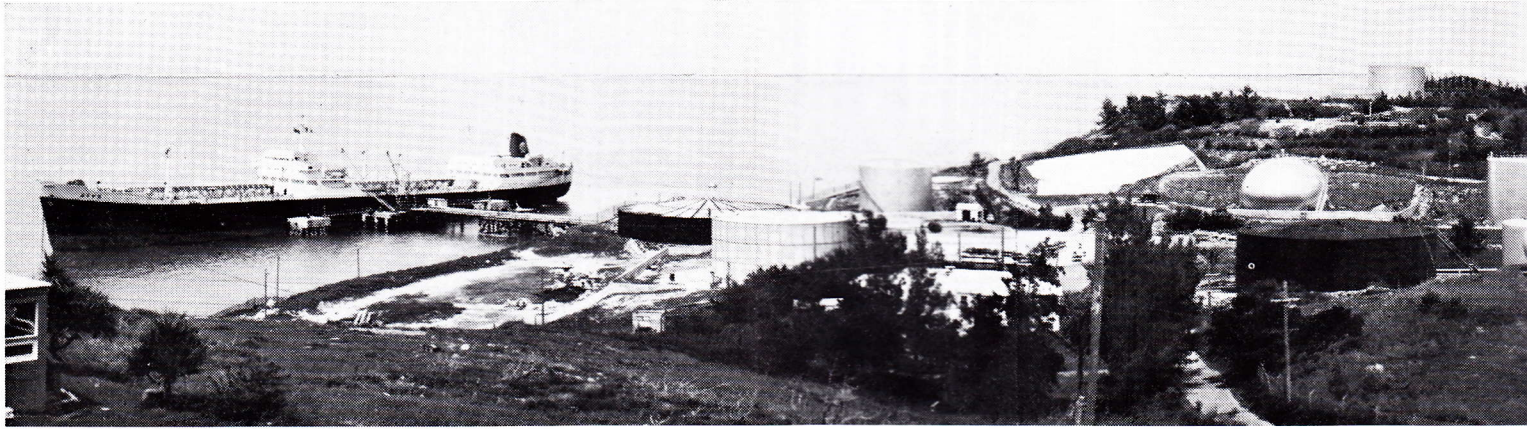


FATAL ACCIDENT ON BOARD s.s. KYLIX

A minor explosion in the pumproom of s.s. "Kylix" when she was lying moored in Oslo harbour on 13th April last, resulted in loss of life by pumpman/fitter Cheng Fai. The explosion was caused by a bearing of pump No. 2 running hot; the pressure wave flung Mr. Cheng Fai against the coaming of the starboard settling tank, in which he sustained such injuries that he died a few hours later.

The cremation was at Oslo on 17th April.

Our expressions of sympathy go to his wife and five children.



Het s.s. "Atys" te Clifton Pier (Nassau)

HET MIDDEN-OOSTEN EN DE OLIE

Onlangs heeft Groepsdirecteur D. H. Barran voor de Foreign Press Association te Londen een voordracht gehouden onder de titel "The Middle East and Oil". Na een korte inleiding zei de heer Barran het volgende:

Wij in de olie-industrie doen hard ons best in elk opzicht buiten de politiek te blijven. Daarbij zijn wij ook erg gevoelig voor woorden, en terecht. Als u eens even terugdenkt aan de dagen van de juni-oorlog in 1967, zult u zich herinneren hoe de geheel onjuiste bewering dat Groot-Brittannië en de Verenigde Staten actief in de strijd betrokken waren, een grote oliecrisis in de hand werkte. De sluiting van het Suez-kanaal en de stopzetting van de produktie in vele delen van het Midden-Oosten beroofden de consumenten (althans voor een tijd lang) van in totaal ongeveer 1½ miljoen ton olie per dag. De olie-industrie moest een geweldige en kostbare „goocheltoer" verrichten om de bevoorrading weer in evenwicht te brengen.

Terugtrekken Britse Strijdkrachten

Over het Midden-Oosten, een gedeelte van de wereld dat voortdurend in het nieuws is, zou ik vandaag een paar minuten willen spreken. Dit gehele gebied schijnt voortdurend in een staat van beroering te verkeren, zelfs als er geen werkelijke oorlog aan de gang is. Europa, dat de helft van zijn olie uit het Midden-Oosten betreft, maakt zich vanzelfsprekend zorgen over de zekerheid van deze leveranties. Speciaal wordt de vraag gesteld: wat zal er na 1971 gebeuren, wanneer de Britse strijdkrachten zijn teruggetrokken? Als zij er niet langer zijn, wie zal dan al die borrelende, eeuwenlange onderlinge twisten in bedwang houden?

Er dreigen duidelijk gevaren en onzekerheid. Men kan inderdaad niet aan ontspanning denken terwijl het Arabisch-Israëliësch conflict de politieke toestand in het noordelijk en westelijk gedeelte van het gebied nog beheerst. Verder naar het oosten en het zuiden echter, in de landen rondom de Perzische Golf — waar in feite de meeste olie vandaan komt — worden volgens mij de kansen op stabiliteit groter. Er zijn hoopvolle tekenen die erop wijzen, dat de leiders van de landen rondom de Perzische Golf zich erop instellen hun nieuwe verantwoordelijkheden onder de ogen te zien en dat zij zullen proberen een eind te maken aan hun eeuwenoude vijandschappen. De naderende limiet van het terugtrekken der Britse Strijdkrachten dwingt hen hun gedachten hierop te concentreren.

Rusland

De grote onbekende factor is: wat gaan de Russen in dit gebied doen? Rusland, dat er al zoveel jaren op uit is, de olieleveranties aan het westen te bemoeilijken, krijgt nu zelf belang bij de olie uit het Midden-Oosten. De Russen hebben voldoende eigen olie, maar deze moet in steeds grotere mate van te ver weg aangevoerd worden. Van de onherbergzame vlakten van Centraal-Azië is het 3.000 kilo-

meter of meer naar de belangrijkste consumptiegebieden. Bovendien worden de produktie en het transport van deze olie steeds duurder. Er staan vier wegen voor Rusland open. Het kan de binnenlandse consumptie beperken (dit wordt reeds gedaan en enige ontspanning is op dit gebied een dringende noodzaak). Het kan ook de satelliet-staten voor hun eigen bevoorrading laten zorgen. Dit viere van de teugel gebeurde al, totdat de Tsjechische crisis van verleden jaar zomer Rusland opnieuw aan het denken zette. Economische vrijheid kan tot intellectuele vrijheid leiden, intellectuele vrijheid tot politieke vrijheid en politieke vrijheid tot wanorde — althans gezien vanuit communistisch standpunt. De derde mogelijkheid is: geen olie meer aan het westen te verkopen. Dit zou economisch gezien bijzonder nadelig zijn. Rusland moet buitenlandse valuta verdienen om zijn noodzakelijke invoer te kunnen betalen.

De vierde mogelijkheid is: het verkrijgen van nieuwe bronnen van goedkopere olie buiten Rusland. Eenvoudigweg op de open markt olie uit het Midden-Oosten kopen, zou echter niet erg aantrekkelijk zijn. Er bestaan wat deze vierde mogelijkheid betreft andere alternatieven. Het meest voor de hand liggend zou zijn: de produktielanden ertoe over te halen hun olie te nationaliseren. Zij zouden Russische technici kunnen vragen hen bij de opsporing en produktie behulpzaam te zijn. Betaling hiervoor kan dan in natura geschieden in de vorm van olie. Op die manier kan Rusland (zo zou men kunnen redeneren) in één klap in zijn eigen oliebehoeften voorzien, benevens in die van de satellietstaten, en ook nog over een overschot beschikken, waarmee grote bedragen in westerse valuta te verdienen zijn, want het Westen, dat al een groot gedeelte van zijn eigen bronnen kwijt is, zou in dat geval maar al te gauw geneigd zijn, deze olie te kopen, zonder zich veel zorgen te maken over het rechtmatige eigendomsrecht.

Maar in deze onvolmaakte wereld komt er bij dit spel meer kijken dan alleen maar het bezit van ruwe olie. De natuur heeft de meeste olie gedachteloos daar laten ontstaan, waar ze niet nodig is. De olie is nutteloos totdat men haar naar de plaatsen gebracht heeft, waar ze wel nodig is en totdat men ze daar verwerkt heeft tot produkten die we in onze auto's, huizen en fabrieken kunnen gebruiken. De Sovjet-regering heeft geen tankschepen, raffinaderijen en distributie-systemen in West-Europa of elders in de wereld. Tweederde van deze zaken zijn in handen van de internationale oliemaatschappijen. Tenzij er een vorm van samenwerking kan worden gevonden, wat in de huidige omstandigheden onmogelijk lijkt, zou het Russische bevoorradingssysteem ondragelijk zwaar belast worden, voorzover het niet geheel zou falen. Slechts bijzonder weinig olie zou er „doorheen" komen. Dit alles in overweging nemend, acht ik het daarom waarschijn-

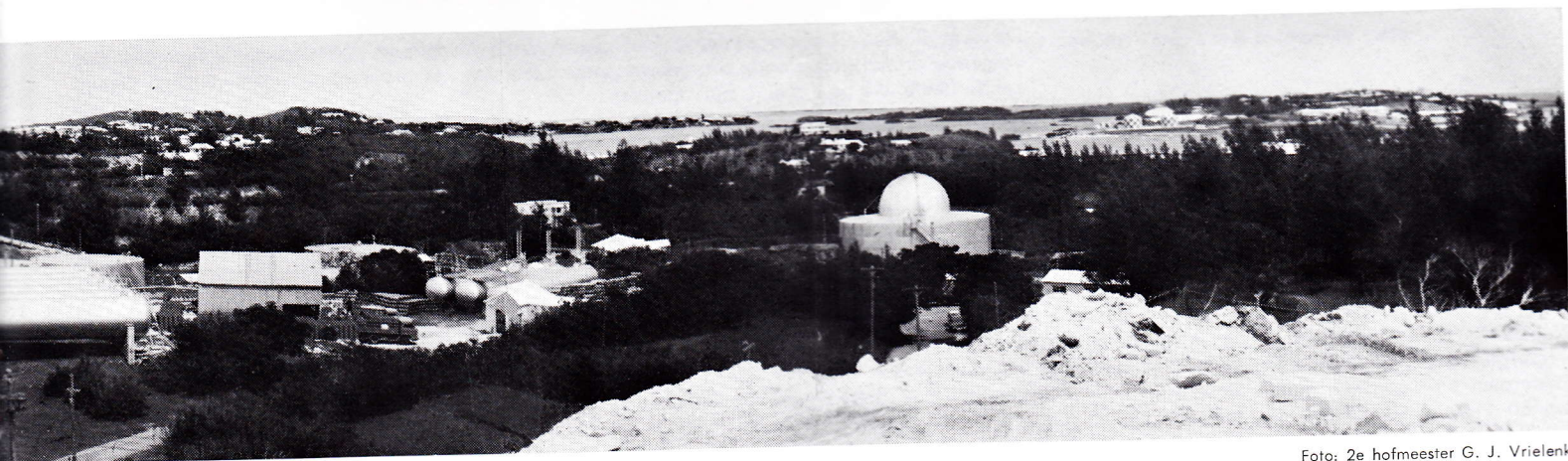


Foto: 2e hofmeester G. J. Vrielenk

lijk dat Rusland zich niet aan deze extreme oplossing zal wagen. Het zal er wel de voorkeur aan geven een wat normalere handelsovereenkomst met de produktie-landen uit het Midden-Oosten te sluiten. Als dit gebeurt, zal het er een even groot belang bij hebben als de rest van ons, de politieke stabiliteit te handhaven, liever dan grote verdeeldheid en wanorde te scheppen.

Nieuwe houding

Nu wat de landen van het Midden-Oosten zelf betreft. Ze zijn al door de eerste fase heen waarin gedacht wordt dat olie automatisch rijkdom en zorgeloosheid betekent. Zij zien reeds in dat, daar de werkelijke waarde van het geld daalt, en willen zij hun economische projecten kunnen financieren, de kip (met andere woorden de internationale oliemaatschappijen) door moet gaan met het leggen van steeds meer gouden eieren. En de karaat-waarde van elk ei moet jaar na jaar omhoog gaan, wil men bij kunnen blijven.

Bovendien zien zij in, dat hun traditionele dominerende positie ondermijnd dreigt te worden door krachtige nieuwelingen van elders, met name door Libië, dat tegen het eind van dit jaar de grootste producent van aardolie kan zijn buiten de Verenigde Staten en Rusland. Nigeria is bezig snel in de race terug te komen, ondanks de onderbreking die door de burgeroorlog werd veroorzaakt. En de wolk aan de horizon, nog niet groter dan een hand, is de kans dat Alaska binnen vijf of tien jaar een werkelijk grote producent zal worden.

Zo zien wij dus, dat de produktie-landen in het Midden-Oosten zich zorgen maken over de toekomstige beschikbaarheid van geld en over de mogelijkheid dat hun olie minder gevraagd zal worden. Zij zoeken naarstig naar wegen om hun positie veilig te stellen. De beste oplossing op dit ogenblik is „deelneming” te verkrijgen, zoals het beleefd wordt genoemd. Maar deelneming waarin? In de eerste plaats natuurlijk in de olie-produktie. Maar behalve dat ook deelneming in de hele reeks van werkzaamheden die de olie ondergaat op haar weg van de put naar de uiteindelijke klant in Europa, Japan, Australië of waar ook ter wereld.

De internationale oliemaatschappijen hebben hun markten gedurende vele jaren met geweldig veel moeite en met grote kosten opgebouwd. Men kan niet van ons verwachten, dat we deze markten op een presenteerblaadje aanbieden, wat voor grote druk er ook op ons wordt uitgeoefend. Trouwens, ook al wilden we dat, dan zou het nog geen uitvoerbare mogelijkheid zijn. Er is werkelijk maar één manier om een plaats op de oliemarkt te veroveren, en dat is de moeizame weg gaan die ook wij hebben afgelegd. Geef je geld uit, leid je personeel op, bouw je raffinaderijen, organiseer je distributienetwerk, en worstel je geleidelijk aan naar een plaats waar de concurrentie hevig is. Dit is een langzame en heel kostbare ontwikkeling.

Onderlinge onafhankelijkheid

Ik betwijfel of de regeringen van het Midden-Oosten daar de tijd of de hulpmiddelen voor hebben. Natuurlijk zullen de overeenkomsten tussen de regeringen en de oliemaatschappijen niet statisch blijven, en dat moeten zij ook niet. De laatste tien jaren hebben vele veranderingen gebracht, de komende jaren zullen er nog veel meer brengen. Maar de basisstructuur, die al lange tijd zo goed gewerkt heeft, zal

niet gauw vervangen worden. Er zullen ongetwijfeld realistische overeenkomsten uitgewerkt worden die de veranderende omstandigheden zullen weerspiegelen. Maar ook deze zullen stevig gebaseerd zijn op de drievoudige onderlinge afhankelijkheid die er bestaat tussen de producerende landen die de olie hebben, de landen die haar nodig hebben, en de internationale maatschappijen die tegelijkertijd de schakel en de buffer tussen de eerste twee partijen zijn.

Ik geloof dat noch de consumptielanden in Europa en elders, noch de produktielanden er erg gelukkig mee zouden zijn, met elkaar op bilaterale basis te moeten onderhandelen, met al het verlies aan flexibiliteit in levering en afname en de kwetsbaarheid voor politieke grillen die dit met zich mee zou brengen. Ik denk dat zij beide liever blijven handelen met de oliemaatschappijen, die graag zoveel mogelijk aan hun wensen tegemoetkomen, dan geconfronteerd te worden met buitenlandse markten in een zaak die van zoveel belang is voor het economisch welzijn van de wereld.

Het beeld zoals ik het zie, is dus over het geheel genomen nogal geruststellend. Ondanks het terugtrekken van de Britse strijdkrachten uit het Midden-Oosten in 1971 en de situatie die daarna ontstaat, ondanks het Russische Raadsel, ondanks de economische en politieke druk van de olie-producerende landen, denk ik toch dat het systeem, globaal genomen, in evenwicht zal blijven (hoewel het geheel wel eens een beetje naar de ene of de andere kant kan doorzwaaien) en dat de olie zal blijven stromen.

MEDEDELING

VOOR DE GEPENSIONEERDEN

DUURTETOESLAG 1969

Aan gepensioneerden die vóór 1 april 1969 de dienst verlieten, alsmede aan weduwen en wezen van gepensioneerden die vóór deze datum de dienst verlieten, zal, met terugwerkende kracht tot 1 maart 1969, onverplicht en tot wederopzegging, een duurtetoeslag worden toegekend van zeven procent.

Voor hen die in 1969 zijn gepensioneerd gelden voor de duurtetoeslag over het **tijdelijke pensioen** afwijkende bepalingen, die er op neerkomen dat door deze toeslag de in dit tijdelijke pensioen begrepen premiecompensatie A.O.W. en A.W.W. niet zal uitgaan boven het huidige maximum van f 1.717,— per jaar. Op uitgestelde pensioenen die op minder dan tien pensioen-jaren zijn gebaseerd, worden geen duurtetoeslagen verleend. Bovengenoemde toeslag zal eveneens worden toegekend op die onderstanden welke bij het Pensioenfonds in betaling zijn.

De heer G. Kal, Chef der Groetenafdeling van Radio Nederland Wereldomroep, zond ons het volgende artikel betreffende de nieuwe presentatie van het groetenprogramma en het nieuwe zendschema, die op 4 mei jl. zijn ingegaan.

„THUIS AAN BOORD”

Nadat wij twee jaar lang de serie koopvaardijprogramma's hadden verzorgd vanuit het Colosseumtheater en later het Passagetheater in Rotterdam en Schiedam onder de naam „Met P.C.J. overzee”, startten wij op 11 maart 1947 met een uitzending „Het Schip van de Week”. Op die datum gaf de heer D. Hudig van de K.N.S.M. het sein om het eerste programma te richten tot opvarenden van het s.s. „Pericles”. Het tweede programma, dat op 19 maart d.o.v. werd uitgezonden, was bestemd voor opvarenden van het m.s. „Gadila” van N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” (later Shell Tankers N.V.). Op 2 mei jl. werd het 1143e programma van „Het Schip van de Week” tot opvarenden van de Nederlandse koopvaardij gericht.

In de loop der jaren ging Radio Nederland Wereldomroep per etmaal over meer uitzendingen, gericht op meer gebieden in de wereld, beschikken. Wij kwamen van vijf zendrichtingen (beams) per etmaal tot negen, waarop de programma's in de Nederlandse taal dagelijks worden gehoord. Daarnaast vinden ook uitzendingen in andere talen plaats.

Tot nu toe benutten wij in onze vrijdag-uitzending vier van deze negen beams om er voor een drietal schepen een programma met familiegroeten over uit te zenden, terwijl via de overige beams een algemeen koopvaardij-programma, mede bestemd voor in de zeevaart geïnteresseerden aan de wal, onder de naam „Het Vlaggeschip”, wordt uitgezonden.

Nu het zenderpark van de Wereldomroep met de sedert begin maart jl. in bedrijf gestelde nieuwe kortegolfzenders op het eiland Bonaire en met de toekomstige soortgelijke uitbreiding op het eiland Madagascar (Tananarive) een belangrijke vermeerdering naast de zenders van Lopik (bij Utrecht) ondergaat, is het van belang dat wij mede de wekelijkse uitzendingen voor onze zeevarende luisteraars hieraan aanpassen.

Bij velen op zee zal de ontvangst van de sterkere zenders belangrijk beter zijn, reden waarom wij ook voor de speciaal voor hen bestemde uitzendingen hiervan gebruik zullen maken.

Dit houdt in dat wij de opname op een zodanig tijdstip moeten doen plaatsvinden dat verzenden van de geluidsbanden per vliegtuig naar Bonaire mogelijk is, hetgeen ook met de niet actuele elementen uit onze dagelijkse programma's geschiedt.

In het nieuwe zendschema, dat op 4 mei jl. is ingegaan, kunnen wij voor de Nederlandse uitzending beschikken over ELF verschillende beams per etmaal.

Bovendien kunnen wij tot ons genoeg de programma's thans verlengen tot veertig minuten in plaats van zesentwintig minuten zoals tevoren per zendrichting het geval was.

Het aantal opvarenden voor de drie koopvaardij-schepen (van tijd tot tijd ook schepen van de Koninklijke Marine) dat voor een groet van thuis in aanmerking komt, blijft ongewijzigd.

Het nieuwe programma onder de titel „THUIS AAN BOORD” wordt sedert 4 mei jl. op **woensdag** in de studio te Hilversum opgenomen en op de daarop volgende **maandag** uitgezonden.

Dit programma is een samenvoeging van „Het Schip van de Week” (familiegroeten) en „Het Vlaggeschip” (muziek en scheepvaartnieuws), waarmede wij zowel de luisteraars op zee als aan de wal hopen te bereiken. Dit zal ongetwijfeld gunstiger zijn nu voor elk programma een drietal beams beschikbaar is gekomen.

Voor zeevarenden wier schip in één van deze zendrichtingen vaart en die door hun rederij voor het krijgen van groeten van thuis zijn uitgezocht, is er nu de kans om deze groeten op hun positie via een drietal van onze zendrichtingen (via meerdere beams dus) op verschillende tijdstippen te horen.

Met deze betere luistermogelijkheden — waarvoor wij verwijzen naar het hiernaast afgedrukte zendschema — hopen wij dat u zich ook op uw schip „Thuis” zult voelen wanneer wij bij u „aan boord” komen.

G. Kal

N.B.

Wij zouden het zeer op prijs stellen om van tijd tot tijd van onze zeevarende luisteraars rapporten te mogen ontvangen over de ontvangstkwaliteit van zowel de in het vaargebied te beluisteren zenders van Lopik als wel van de nieuwe zenders op het eiland Bonaire. Deze rapporten gaarne in SINFO*vorm met opgave van de positie van het schip op het moment van de uitzending, of geluisterd werd over de scheeps- dan wel een privé-ontvanger, de geluidssterkte en of de ontvangst te lijden had van storing of fading.

Het toezenden van een kopie van de geluidsband van een op zee minder duidelijk gehoord programma moet tot de uitzonderingen behoren.

In het afgelopen jaar is ons gebleken dat er een gretig gebruik gemaakt is van de mogelijkheid om na een programma van „Het Schip van de Week” de band nagestuurd te krijgen opdat iedereen nog eens zou kunnen luisteren. Wij willen er met nadruk op wijzen dat onze technische mogelijkheden deze extra belasting niet toelaten.

Het gaat primair om het radiocontact en wij zorgen met tijdige berichtgeving dat luisteren op het aangewezen uur zo goed mogelijk geregeld kan worden met de scheepsdienst aan boord.

Alleen bij totaal missen van de uitzending blijft de mogelijkheid voor toezending van een kopie van de band bestaan indien zulks door de gezagvoerder telegrafisch wordt verzocht.

*) Voor de goede orde herhalen wij de toelichting op de SINFO-code die wij in de september 1967-editie van „Tussen Schip en Ka” vermeldden.

Met behulp van de Sinfocode kan de ontvangstkwaliteit van radio-programma's, in cijfers uitgedrukt, worden weergegeven. Het woord Sinfo is samengesteld uit de eerste letters van de volgende waarnemingen:

S = Signal — (Signaalsterkte — hoe hard komt de zender door);

I = Interference (QRM) — (Storing — van andere zenders of door plaatselijke situatie);

N = Noise — (Luchtstoring — gekraak door onweer en/of ruis op kortegolfband);

F = Fading — (Zweven — het wegzakken en weer opkomen van het station);

O = Observation — (Totale neembaarheid — hoe is het programma te volgen).

Cijfer-waardering	S Signaal-sterkte	I Storing (QRM)	N Ruis en luchtstoring	F Zweven	O Neembaarheid
5	uitstekend	geen storing	geen storing	nihil	uitstekende ontvangst
4	goed	lichte storing	lichte storing	gering	goed neembaar
3	voldoende	matige storing	matige storing	matig	voldoende ontvangst
2	matig	ernstige storing	sterke storing	sterk	matige ontvangst
1	nauwelijks hoorbaar	zeer zware storing	zeer zware storing	zeer sterk	slechte ontvangst

Voorbeeld van een luisterrapport: „Metula bij Kaapstad scheepsontvanger 45545”

Tijd (GMT)	Bestemming	Golflengten	Frequenties in kHz	Bijzonderheden
06.30—07.50	Nieuw-Zeeland en Australië	31 m	9715	via Bonaire
08.00—09.20	Australië en Nieuw-Zeeland	25 m	11730	via Bonaire
09.30—10.50	W.-Australië, Z.O.-Azië en Europa	13 en 19 m 49 m	21570 15180 6020	alleen op weekdagen idem
11.00—12.20	Zuidoost-Azië (Oost)	13 en 19 m	21570 15425	
12.30—13.50	Zuidoost-Azië (West), Europa	13, 19 en 49 m	21570 15425 6020	
17.00—18.20	Zuid- en Oost-Afrika	13 en 19 m	21570 15220	
18.30—19.50	Noord- en Centraal-Afrika Europa	31 en 49 m 49 m	9715 6085 6020	
20.00—21.20	West-Afrika	16 m	17810	via Bonaire
21.30—22.50	Zuid-Amerika (Zuid)	19 m	15220	via Bonaire
23.00—00.20	Ned. Antillen en Suriname ¹⁾	49 m	6085	via Bonaire
00.30—01.50	Zuid-Amerika (Noord)	25 en 31 m	11730 9715	
00.30—01.50	Noord-Amerika (Oost)	31 m	9590	via Bonaire
03.30—04.50	Noord-Amerika (West)	31 m	9590	via Bonaire

¹⁾ 20 minuten Nederlands Nieuws, de rest West-Indische uitzending. 's Zondags geheel Nederlandse uitzending.

Kerkdiensten

09.30—10.50	Afrika en Europa	16 en 49 m	17810 6020	op zondag
09.30—10.50	Verre Oosten	13 m	21480	op zondag
15.30—16.50	Zuid-Amerika, Europa	13, 16 en 49 m	21570 17810 6020	op zondag
21.30—22.50	Noord-Amerika	19 en 25 m	15425 11730	op zondag

Uitzendingen in de middengolf

01.10—01.30	Zuid-Amerika en Caraïbisch gebied	375 m	800	via Bonaire
-------------	-----------------------------------	-------	-----	-------------

OPLOSSING KERST-KRUISWOORDPUZZEL

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

1 KERSTKRANSJESBORDEAUXWij N
 2 ABATTOIROPENLij KARKRIBISO
 3 LOGEMENTRONKENKANARIENET
 4 KNEKELGATEELDEETAGEENNEE
 5 OIRELKBASTVOETRECESLEANN
 6 EERUKAALANEMIENIHILINADij
 7 NTEROSAGAIRPOLOSTREEKRAS
 8 PILOOTREKKBENDEEKODEADAT
 9 LEAPRODEOJEROOSNUNESTUSA
 10 URNALEERLASDOETPSDUCESTA
 11 MODEARSENAAALRKSOEPKURKER
 12 PRESTATIERRAAKATONIELEEST
 13 UTOPIEREGIMENTUTTULATNOK
 14 DOSASRAREABSOLUUTSEANIMO
 15 DLILLODENOOIPARTHULPOAPF
 16 IASPADENAPRETSTOOTEDLOOF
 17 NADRMREHELESSAYEURIDDOOLSI
 18 GNOEGOOIENTULPIDALINOATE
 19 VERTROKKENIBISLEDIGAGNES
 20 EISOOMDANIGKEIUNSTERPART
 21 EKTULBANDLELOLKNAAPARKEU
 22 NRIRRATIONEELOLIMIEEASD
 23 BAGGEREMSAKUENEERUNIETE
 24 EMMERDROSTETALEUROPEERAN
 25 SEEBASEMELTENASWLRSTANT
 26 SRIEAFNORENRDLTOEILIFTTE
 27 EINDNETOEKASEAPRUGDERVEN
 28 NLESGREINKAMRAREKIEKDOCH
 29 STETSONBLERENTOVENAARBOA
 30 AUDITIEAENEISSTOMERij AIBV
 31 UILEIDEREENDATOLIEEMCDRE
 32 SLINGERSKAARSENGELENHAAR

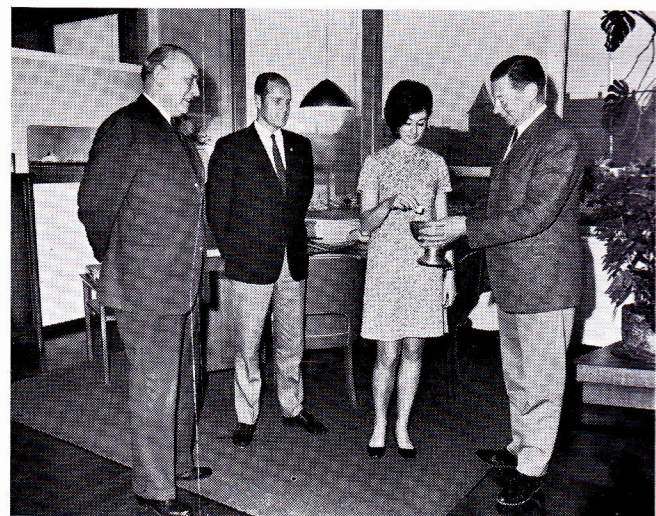
Het aantal inzenders op deze puzzel heeft alle records geslagen. Welgeteld 176 ingevulde formulieren kwamen binnen, tegen 73, 31 en 118 in de drie voorgaande jaren.

Het merendeel van de inzendingen — 113 — werd van de vloot, met inbegrip van de verlofgangers, ontvangen; 43 kwamen van onze gepensioneerden en 20 van het kantoor. Alleszins een voldoening voor de ontwerper van de puzzel, kapitein J. Kramer.

Hij heeft het de puzzelaars niet gemakkelijk gemaakt getuige het feit dat er 114 foutieve inzendingen waren.

De meest voorkomende fout die gemaakt werd was dat in vertikaal 14 voor Griekse letter „I” in plaats van „Y” — de vijfde letter van het woord essayeur (horizontaal 17) — werd ingevuld.

Op 21 april jl. vond de loting plaats in bijzijn van onze adjunct-Directeur de heer L. F. van den Belt en de heer J. H. Siereveld van sectie DFP/2, voorzittend lid van de Ondernemingsraad.



De trekking werd verricht door mej. L. C. M. Spiering.

De uitslag was als volgt:

1e prijs (f 60,—): hoofdwerk-
tuigkundige H. J. Melse;

2e prijs (f 30,—): tweede
werk-
tuigkundige J. de Jong;

3e prijs (f 10,—): de heer G.
H. van Leeuwen - chef DFP/1.

Wij wensen de prijswinnaars

Het moment van de trekking.
V.l.n.r.: de heer L. F. van den
Belt, adj.-Directeur; de heer J.
H. Siereveld, voorzittend lid
van de Ondernemingsraad;
mej. L. C. M. Spiering en de
heer J. C. W. Schuller tot
Peursum.

van harte geluk; een brief met
de heuglijke mededeling is hun
inmiddels toegezonden.

WIJ SPRAKEN MET :

DE HEER J. GELINK,

Laatstelijk kassier van Shell Tankers N.V.,

die ongetwijfeld velen onzer

- zowel op kantoor als op de vloot -

zich nog zullen herinneren.



Wij zochten hem op in het kantoor van de VOEKS aan de Parklaan te Den Haag, waar hij als secretaris werkzaam is. De heer Gelink, die de zeven kruisjes al is gepasseerd, is vooral als we eenmaal met hem in gesprek zijn, zijn leeftijd niet aan te zien. Hij haalde tal van herinneringen op uit zijn ruim veertigjarige loopbaan bij Shell, speciaal uit de voorgeschiedenis van Shell Tankers N.V., toen de Rederij nog een afdeling (Installatie Scheepvaart) van De Bataafse Petroleum Maatschappij N.V. was. Hoe verleidelijk het ook is, het zou te ver voeren om al zijn verhalen in extenso weer te geven. Begonnen bij de afdeling Expeditie in

1913 werd hij in 1919 geplaatst op de boekhouding en na verloop van tijd tewerkgesteld op de afdeling I.S. waar hij veel profijt trok van zijn boekhoudkundige kennis en ervaring. Toen kwam de tweede wereldoorlog en daarmee een tijdelijk afscheid van de Maatschappij. Maar, en hier laten wij de heer Gelink zelf even aan het woord, „één belangrijk moment uit mijn loopbaan bij de Rederij wil ik toch wel vermelden. Op de tweede oorlogsdag, 11 mei 1940, kreeg ik van onze toenmalige chef, de heer Udema, een delicate opdracht om zo spoedig mogelijk een kapitein, een eerste machinist en twee stuurlieden per auto naar Vlaardingen te bren-

gen en vandaar naar de Installatie Pernis. De bedoeling hiervan staat kortweg in de hierbij afgedrukte brief omschreven. Dat de respectieve echtgenotes, die achterbleven, menige traan stortten laat zich verstaan, want de tocht over land zowel als de vaart door de Waterweg zou wel wat risico's met zich kunnen brengen. Ik zelf moest, voor wat de autotocht betrof, eveneens risico's nemen omdat ik de huurauto zelf moest besturen. Hoewel wij onderweg aan de overzijde van de Vliet Ypenburg zagen branden en vlakbij Hollandse soldaten in de wegberm zagen liggen met het geweer in de aanslag, hadden wij alleen zo nu en dan oponthoud door soldaten die onze papieren wilden inzien. Wel, de vrijgeleide-brief deed wonderen en zonder tegenslag bereikten wij Vlaardingervoorhoofd. Terwijl wij wachtten op het overzet-motorbootje zagen wij aan de linkerkant Waalhaven al in brand staan. Vanwege (vermoedelijk) drijvende mijnen werden wij in zware zwemvesten gestoken. Dat klomk niet bepaald geruststellend maar wij kwamen heelhuids aan de overzijde en ik kon het gezelschap, dat inmiddels met twee employés van de B.P.M. — die eveneens per auto gekomen waren —



De „senior staff” der afd. RIJ van De Bataafse Petroleum Maatschappij N.V. medio 1949. V.l.n.r. zittend: de heren A. Latenstein en J. van Engelen †, staand: de heren J. F. J. Kuijpers †, H. L. Ooms †, P. G. Janssen, H. de Jong, H. G. Janssen †, W. Th. L. H. van Zweden en J. Gelink.

Deze foto werd genomen ter gelegenheid van het afscheid van de heer Latenstein, die per 1 juli 1949 de dienst der Maatschappij verliet.

was vermeld, afleveren. De terugtocht met de lege auto verliep zonder ongelukken. Wie schetst echter mijn verbazing toen ik een week later vernam dat al mijn passagiers weer gezond en wel in de huiselijke kring waren teruggekeerd. Een tijdelijk op de Installatie Pernis gelegde Engelse bemanning van een vijftal vliegtuigen, onder commando van een kapitein, kon niet toestaan dat er alsnog enkele tankschepen via de Waterweg naar zee zouden worden gebracht. Behalve door drijvende Duitse mijnen zouden ze door de talloze vliegtuigen onherroepelijk in de grond zijn geboord."

Na de oorlog kwam de heer Gelink weer bij de Maatschappij terug en uiteindelijk werd hij kassier, welke functie hij tot zijn pensionering bekleedde.

Wij zouden echter de heer Gelink tekort doen wanneer wij geen gewag maakten van zijn activiteiten op velerlei sportgebied. Hij is een van de mannen van het eerste uur geweest van de afdeling voetbal van „Te Werve”. In de weekends was hij altijd op het voetbalveld te vinden, daarnaast beoefende hij de tennis-, zwem- en roeisport. Als secretaris van de Voetbal- en de Tennisclub en als voorzitter van de afdeling Zwemmen heeft hij tal van bijdragen geleverd aan de sportrubriek van het toenmalige maandblad „De Bron”. Wegens het vele dat hij voor „Te Werve” gedaan heeft, werd hij tot Lid van Verdienste benoemd.

De heer Gelink, die al jong met het buitenland kennis maakte, door voetbalwedstrijden op „Lensbury Club” in Londen, heeft het tijdens zijn pensionering verder gezocht. Zijn zoon is namelijk naar Amerika geëmigreerd. Reeds enige malen heeft de heer Gelink reizen naar en door Amerika gemaakt en een verslag van zijn wederwaardigheden is enkele jaren geleden in het maandblad „OLIE” gepubliceerd. Al met al een gepensioneerde die nog allerminst „in ruste” is, maar nog midden in het leven staat, hetgeen wij hem nog tal van jaren toewensen.

J. F. S.

MARINESTAF

N.
BIJLAGEN:
ONDERWERP:

'S-GRAVENHAGE, 11 Mei 1940.-

Bij beantwoording van dit schrijven nauwkeurig de dagtekening en het nummer aan te laten.

De MARINESTAF verklaart, dat hij zijn goedkeuring verleent aan het reizen naar Vlaardingen over zoodanigen weg als door militaire autoriteiten zal worden aangegeven voor de volgende Heeren:

Kapitein H. HARENT, paspoort in zijn bezit, geboren 14/6/1895
gezagvoerder van het m.v. "CORYDA" van
de Koninklijke Petroleum Maatschappij;
1e Machinist W.H. LUCAS, geboren 3/2/1900;
1e Stuurman J.A.W. BUNDERS, geboren 30/11/1903;
3e Stuurman J.A. A. van LIER, geboren 14/10/1918.

Deze Heeren worden begeleid door een employé van de Maatschappij, J. GELINK, geboren 1/10/1895.

Bovengenoemde Heeren zijn bestemd in hun respectievelijke rangen dienst te nemen aan boord van eenige tankbooten van bovengenoemde Maatschappij, liggende aan de Installatie Pernis en bestemd om per eerst mogelijke gelegenheid uit den Waterweg te vertrekken.

AAN

Voor den Generaal,
Opperbevelhebber van Land- en Zee
macht,

de Vice-Admiraal
Chef van den Marinestaf,
op last:
De Schout-bij-Nacht,
Chef van het Hoofdbureau Zeeverkeer,

F.J. Heeris.

25734 - '39

BOEKBESPREKING

„Tankvaart op Bangkok” door J. Noordegraaf. Uitgegeven in de „Wimpelreeks” door C. de Boer Jr., Hilversum. Prijs gebonden: f 12,90.

De verwachtingen die Noordegraaf met zijn debuut in 1966 met zijn roman „De wereld is een schip” (besproken in de juni 1967-editie van dit blad) wekte, heeft hij met zijn tweede roman „Tankvaart op Bangkok” alleszins bewaarheid.

Als dichter van de zee is zijn naam al jaren lang een begrip, als schrijver van de zee heeft hij zich nu al een plaats onder de beste auteurs op dit terrein verworven.

Noordegraaf begon zijn carrière bij Radio-Holland N.V. als radiotelegrafist en in die functie heeft hij onder andere ook op tankers gevaren, een vaart die hem de stof voor dit nieuwe boek verschafte.

Oudere en oud-zeevarenden van onze Maatschappij zullen zich bij lezing niet aan de indruk kunnen onttrekken dat hij ook met Shell-tankers heeft kennis gemaakt.

Het verhaal dat, volgens de schrijver, op waarheid berust, speelt zich grotendeels af op de tanker „Aleida” met als één van de hoofdpersonen de gezagvoerder De Jong - bijgenaamd „Dure De Jong”.

De vaak onheilspellende gebeurtenissen zijn zo indringend beschreven en de achtergrond waartegen die gebeurtenissen zich afspelen is zo knap getekend, dat men zich er zelf bij betrokken voelt.

De verleiding is groot om meer in details te treden, maar wij zouden daarmee op onvergeeflijke wijze de spanning, waarvan het boek doortrokken is, aantasten.

Al met al zou het ons allerminst verwonderen als De Boer binnenkort een tweede druk zou moeten doen verschijnen!

S.t.P.

In een speciale Euro-poort-bijlage van het Dagblad Scheepvaart van 5 maart jl. werd onder meer de aandacht gevestigd op een uniek centrum voor zeevarenden dat in Euro-poort verrees.

Aan dit centrum, dat inmiddels op 7 mei jl. werd geopend, werd de naam „De Beer” toebedacht, ter nagedachtenis aan het verdwenen gelijknamige natuur-reservaat.

Dit inspireerde onze mede-redacteur, de heer G. H. van Leeuwen, tot de hierbij afgedrukte dichterlijke ontboezeming, die hij de redactie van het Dagblad Scheepvaart toezond en in de editie van 5 april jl. werd gepubliceerd. Met toestemming van voornoemde redactie nemen wij het hier over.

BEER OF BIER

(Wat's in a name?)

*In de mond van Westerschelde
Werd een haven uitgebreid.
(Beter is 't wellicht te zeggen:
'n Nieuw complex werd ingewijd.)*

*En een naam voor deze haven
Was reeds lang tevoor' bedacht.
Het vernoemen van een zee-arm
Werd hier zeer terecht geacht.*

*Maar wat bleek? Door 't Sloe te nemen
Waar 't geheel naar werd genoemd
Is — door schuld van Britse uitspraak —
't Nieuw complex helaas gedoemd*

*Om in 't internationale leven
Van de zeevaart nu voortaan
Onder — voor 't gehoor althans — de bijnaam
„Slow-Port” steeds gebukt te gaan.*

*Met dit voorbeeld nu voor ogen
Heeft het ons laatst zeer verdriet
In de krant te moeten lezen
Wat in Euro-poort geschiedt.*

*'t Internationale Centrum
Voor de Zeeman is gebouwd,
En „De Beer” wordt — in memoriam —
Daar als naam aan toevertrouwd.*

*Voor 't natuurgebied (nu wijlen)
Is gevoel — zij 't laat — ontluikt.
Maar de naam wordt, naar wij vrezen,
„Internationaal” misbruikt.*

*Want wat blijft er van de vogels,
Van de planten van „De Beer”?
In het Engels (zie „Sloe-haven”)
Een „Beer-Centre”, en niets meer.*

Reünie

Het Comité Reünie
Koopvaardijpersoneel 1940-1945
verzocht ons
het volgende op te nemen.

Het moet velen van de zeevarenden en ex-zeevarenden van de koopvaardij bekend zijn dat bovengenoemd Comité in de lente van 1966 werd opgericht met het doel om op veler verzoek eens een reünie te organiseren van allen die gedurende de 2e wereldoorlog buitengaats dienden op schepen van de grote en kleine handelsvaart, zeesleepvaart en visserij.

Deze reünie werd op 15 september 1966 in Rotterdam gehouden en was een zeer groot succes. Ongeveer 900 belangstellenden waren aanwezig in de prachtige lunchzaal van Phs. van Ommeren, terwijl ook H.K. Hoogheid Prinses Margriet door haar aanwezigheid blijk gaf van haar belangstelling. Unaniem was men van mening dat een dergelijk gezellig samenzijn nog eens herhaald diende te worden.

Daar op 4 mei 1968 voor het eerst de plechtige herdenking van de in de 2e wereldoorlog omgekomen zeevarenden bij het koopvaardijmonument „De Boeg” te Rotterdam werd gehouden, werden door het Comité dezelfde reünie-belangstellenden, waarvan de adressen bekend waren, aangeschreven. De reactie hierop was wederom zeer positief. Na de plechtigheid kon, dankzij de buitengewoon spontane medewerking van de Raad van Bestuur van de RVS, een gezellig samenzijn worden georganiseerd in de lunchzaal van het nabijgelegen Verzekeringkantoor. Ook hier bleek weer, dat met het oog op de toekomst het Comité haar werkzaamheden voor latere bijeenkomsten moest blijven doorzetten.

Er kan hier dan ook inderdaad gemeld worden dat het Comité nog steeds springlevend is en nu het volgende ter tafel brengt.

Uiteraard is het Comité slechts in het bezit van adressen van diegenen die in 1966 gereageerd hebben op de eerste aankondigingen in de dagbladen en personeelsorganen. Het is het Comité bekend, dat er velen zijn die spijt hebben nog niet te zijn ingeschreven.

Wanneer u gedurende de oorlogsjaren op de vloot buiten Nederland hebt gevaren kunt u uw naam en adres alsnog **schriftelijk** opgeven aan de secretaris van het Comité Koopvaardijpersoneel 1940-1945, Adrianalaan 219, Rotterdam 12. Adresveranderingen van reeds geregistreerden moeten uiteraard ook worden gemeld. Geef u aan het bovenstaande gehoor dan zult u steeds op de hoogte blijven van de activiteiten van het Comité.

Dit jaar vond in Den Helder de herdenking plaats van de in de tweede wereldoorlog omgekomen zeevarenden. Er bestaan nu plannen om in 1970 wederom een reünie te houden te Rotterdam.

Maar het Comité heeft uw financiële steun nodig. Zelfs de eenvoudige correspondentie, welke nu eenmaal gevoerd moet worden, kost al geld. Uw bijdrage zien wij gaarne tegemoet op Gironummer 714906 ten name van G. Winterswijk, Houtstraat 36 te Rotterdam, met vermelding Comité Reünie Koopvaardijpersoneel 1940-1945.

VIJFTIENDE ORIËNTATIEBIJENKOMST VOOR GEZAGVOERDERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

die op 10 februari jl. in het Shell-Gebouw werd gehouden

Op de foto v.l.n.r.: de heren G. W. Bakker - chef DFM/5, L. F. van den Belt - adj.-Directeur, H. den Ouden - chef DFM/1, P. B. Hibma - gezagvoerder, M. de Jong - DFF, A. Post - gezagvoerder, J. Polet - hoofdwerktuigkundige, R. Romijn - hoofdwerktuigkundige, Chr. Pietersen - hoofdwerktuigkundige, L. Kerstens - chef DFM/2, P. C. D. Sandee - gezagvoerder, D. Rodenburg - Directeur, J. H. Korsen - gezagvoerder, N. H. van der Heiden - gezagvoerder, C. Heeres - hoofdwerktuigkundige, A. W. Brakel - hoofdwerktuigkundige, W. de Beer - gezagvoerder, J. R. Cupido - chef DFP/3.

Op de foto ontbreekt hoofdwerktuigkundige P. van der Hou, die eveneens de bijeenkomst bijwoonde.



VIJFENDERTIG JAAR IN DIENST



G. P. BEEKMAN
Sectie DFM/12
per 13.4

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



W. G. TIPPERSMA
2e pompman/bankwerker
per 26.3

ONZE VLOOTJUBILARISSEN



P. DE VRIES
matroos
per 2.4

TIEN JAAR IN DIENST



C. P. HAZELBAG
1e pompman/bankwerker
per 25.4

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.3 t/m 15.4.1969)

GEBOREN:

- 13.3: Gabriëlle Elisabeth, dochter van J. L. van der Rijst, 2e wtk., en mevrouw J. A. M. van der Rijst-Kuilenberg;
23.3: Pauline Elise Jacoba, dochter van P. A. Ankerman, 3e wtk., en mevrouw J. A. Ankerman-Lazonder;
30.3: Petra-Neeltje, dochter van W. Muis, 2e wtk., en mevrouw H. J. Muis-Velo;
5.4: Rick Paul, zoon van P. C. W. Enders, 3e wtk., en mevrouw A. E. P.P. Enders-Schuren;
8.4: Robin Herman, zoon van H. Japin, 3e wtk., en mevrouw W. Japin-van Onlangs.

GEHUWD:

- 28.3: J. H. Burger, 5e wtk., met mej. G. E. Volker;
31.3: P. A. N. J. de Hullu, 5e wtk., met mej. H. Moens;
8.4: W. van den Born, 2e stm., met mej. N. Ebben; H. A. Meissner, 5e wtk., met mej. I. Kist;
11.4: R. J. Doorneveld, 4e wtk., met mej. H. Letterman.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

gezagv.: J. P. Jongbloed, F. Menninga, D. P. Klip, J. L. F. Vermeulen, K. Prins, A. Tijmsa, A. Boddé, G. F. de Boer, W. J. de Haan, A. de Visser, R. E. van der Miesen, H. E. Glansbeek, W. van Brakel, J. C. de Groot;
1e stl.: G. Verbrugh, J. W. Bakker, P. Hoogesteger, J. Klein Roseboom, C. P. Donken, P. Snel, B. C. den Exter van den Brink, L. van der Valk, T. van Heuveln, M. de Graaf, F. Minkels, H. H. Hacken;
2e stl.: T. W. Scharrenburg, M. F. D. Becc, J. J. H. Vessies, A. Vlaar, A. J. Both, A. H. van Haften;
3e stl.: W. A. Mostert, S. Bos, J. W. IJkel, H. Sieders, P. T. M. de Jonge, W. C. Moll, O. Kuipers, J. L. Pelle, D. Schonenberg, E. L. de Ruiter, J. I. Boon, R. J. Westerbrink, G. C. Visser, B. van Katwijk, P. R. Lamers, J. van der Klooster, W. F. de Haan;
hfd.wtk.: J. van der Stel, G. W. van Essen, J. de Ruiter, R. M. F. van den Berg, J. Jansen, J. F. Spiering, G. Vis van Heemst, H. de Jong, F. in 't Veld, J. van der Meijde;
2e wtk.: L. J. Verweij, B. Oudkerk, J. B. J. Jonker, C. H. J. van Dijk, W. Muis, H. L. de Koning, J. B. van Haaster, A. Bax, H. Th. de Zwart;
3e wtk.: C. A. van den Kroonenberg, W. D. Hoogland, W. H. Nieman, P. C. W. Enders, H. J. Bolsenbroek, W. J. M. Braeken, H. G. den Boer, H. E. Daniëls, F. J. van der Vorm;
4e wtk.: J. W. Kögeler, R. Sloof, D. Smit, J. A. Starreveld, J. C. Lanser, G. C. Sloof, B. R. de Ridder;
5e wtk.: K. Elshout, R. M. van Ham, J. D. Compiet, L. C. H. van der Werve, H. A. Meissner, J. van 't Leven, P. J. van den Ende, R. M. Hendriks, J. A. H. van Doorn, R. R. Witteveen, J. Vijfvinkel, R. van Straten, P. G. Venema, J. M. Verburg, C. F. H. van der Houwen, C. J. L. Jordan, R. Zwaal, A. A. Konijnendijk;
bootslieden: H. Buurman, C. J. de Knegt;
1e pomplieden/bankwerker: P. Niezing, M. van der Kruk;
2e pomplieden/bankwerker: J. H. L. Delsman, R. Mulder;

bankwerkers: G. van Kuilenburg, J. Rosendal, G. A. Kanters;
wachtassistent: N. den Hild;
scheepskok: J. J. A. Huyben.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: gezagv. W. de Beer, 3e wtk. J. C. A. Stevens, wnd. 4e wtk. J. T. Clements, II.wtk. E. Keur;
m.s. Acila: wnd. 2e wtk. A. Sloot;
m.s. Acmaea: 1e stm. D. M. Mos, wnd. 4e wtk. E. Post, radio-officier P. A. Jongman, bootsman C. J. de Knegt, wachtassistent W. Gerritsen, 1e pompman/bankwerker P. Niezing, 2e pompman/bankwerker W. G. Tippersma, bankwerker J. H. Bijl;
m.s. Acteon: 2e stm. G. C. H. Dijkstra, wnd. 3e stm. J. M. E. Korteweg, wnd. 4e wtk. D. F. L. van Velzen, 5e wtk. J. G. van Werd;
s.s. Arca: 2e stm. H. Wijnberg, hfd.wtk. A. L. Moerland, radio-officier A. Narold;
s.s. Atys: 4e stm. L. G. P. de Groot;
m.s. Camitia: 2e stm. W. C. Padmos, 2e wtk. J. van der Schee, wnd. 3e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. S. J. Breedveld, 5e wtk. A. Tigges;
s.s. Capiluna: wnd. 2e stm. C. van Hardeveld, wnd. hfd.wtk. A. Buren;
s.s. Capisteria: gezagv. J. Sieben, 2e stm. J. H. F. Franken;
m.s. Cinulia: wnd. gezagv. P. Buisman, wnd. 2e stm. R. W. Overdijkink, wnd. 4e wtk. J. F. Vernooy, radio-officier R. O. Jassies;
m.s. Crania: wnd. 1e stm. B. Ritman;
m.s. Dallia: gezagv. M. Zuilhof;
m.s. Daphne: 1e stm. R. A. M. van Hooydonk, II.stm. P. Poot, wnd. 4e wtk. J. E. A. Westerbeek;
m.s. Diadema: 1e stm. A. J. de Ronde, 3e stm. A. P. Wijte, 3e wtk. J. P. van Boven;
m.s. Dione: 1e stm. A. Visser, wnd. 3e wtk. W. J. Grapendaal, bootsman W. van Dongen, 1e pompman/bankwerker N. van der Steen, hoofdvoeding T. C. A. Geelen;
s.s. Kalydon: 3e stm. L. O. Statie, wnd. 4e wtk. P. F. van Dijk;
s.s. Katelysia: 1e stm. R. Jousma;
s.s. Kelletia: wnd. 2e stm. A. H. G. C. van der Beesen, 4e stm. L. Bart, 3e wtk. J. Smid, 5e wtk. H. Waitz, radio-officier T. R. P. Kos;
s.s. Kenia: wnd. 3e stm. J. W. Hendriks, 3e wtk. J. C. Ganzinga;
s.s. Kermia: wnd. 3e stm. D. van Eijk;
s.s. Kopionella: wnd. 1e stm. W. Roselaar, wnd. 3e wtk. J. J. M. van Kooten;
s.s. Koratia: gezagv. J. Kramer, 1e stm. C. Vlas, hfd.wtk. A. W. Brakel, 2e wtk. D. van der Hoek;
s.s. Korenia: 1e stm. C. P. Schoenmakers, 4e stm. M. A. D. Hartlieff, hfd.wtk. C. Pietersen, wnd. 3e wtk. W. H. Hennink;
s.s. Kosicia: gezagv. W. A. Kleine, wnd. 3e wtk. S. P. van Galen;
s.s. Kossmatella: gezagv. H. Barth, wnd. 2e wtk. J. P. Hendrikse;
s.s. Krebsia: gezagv. D. Fransen, wnd. 4e wtk. B. R. A. Jansen;
s.s. Kryptos: gezagv. P. B. Hibma, II.stm. J. J. J. van Beek, wnd. 4e wtk. J. J. Schuddemat;
s.s. Kylix: gezagv. A. Post, 5e wtk. F. Blok;
s.s. Lovellia: 3e stm. I. Veerman, wnd. 4e wtk. G. J. Vingerhoed, 5e wtk. M. J. Kalkwarf;
s.s. Marpessa: hfd.wtk. P. van der Hout;
s.s. Metula: 1e stm. H. G. Willemsen, 3e stm. R. F. H. Kobessen, 2e wtk. P. G. Eekman, 5e wtk. J. Boon, radio-officier K. Stapper;

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL



H. M. STOLL, Arts
sectie DFF/1
(ex Shell Curaçao N.V.)
per 1.4



MEJ. A. VAN DER GAAG
sectie DFF/4
per 1.4



P. M. PETRUSMA
sectie DFF/3
per 17.3



MEJ. L. A. BERLOTH
sectie DFF/4
per 1.4



J. C. M. VAN DE KREEKE
sectie DFF/4
per 1.4

m.s. Niso: gezagv. E. J. Stapper, 2e wtk. A. J. Verkerk, 5e wtk. J. Spreij;
s.s. Ondina: 3e stm. J. H. Schurink, hfd.wtk. R. Romijn, wnd. 3e wtk.
H. J. Lammertink, 5e wtk. J. C. van Koten, radio-officier P. W. Veijgen;
s.s. Onoba: wnd. 3e stm. F. T. J. van Manen, hfd.wtk. B. Veldhuis, wnd.
4e wtk. L. P. A. Hermans, radio-officier E. J. Lucas;
s.s. Patro: gezagv. N. H. van der Heiden, wnd. 2e stm. W. Beekman,
hfd.wtk. H. W. van Diepen, wnd. 2e wtk. H. C. van der Weijde;
s.s. Philidora: wnd. 2e stm. H. Bijvank;
s.s. Philine: wnd. 2e wtk. F. K. J. Spangenberg, 4e wtk. J. Kossen, radio-
officier J. C. Krijgsman;
s.s. Philippia: wnd. 4e wtk. H. Nijhof;
s.s. Vasum: gezagv. J. van Beele;
s.s. Viana: wnd. 4e wtk. W. J. M. Peeters;
s.s. Vitrea: 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 2e stm. M. van den Belt, radio-
officier K. Kamminga;
s.s. Vivipara: wnd. 2e stm. F. Kuyt, wnd. 4e wtk. E. Hendrikse, 5e wtk.
P. G. Beekhuizen;
s.s. Zaria: gezagv. P. G. C. M. Passieux, 2e stm. J. A. M. Elias, wnd. 3e
stm. R. A. Ratelband, hfd.wtk. J. M. de Jong, 3e wtk. M. de Koning,
wnd. 4e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière.

UIT DIENST GETREDEN:

II.stm.: D. M. Passchier;
hfd.wtk.: P. Taconis;
2e wtk.: C. J. van der Ent, L. P. H. Teune;
3e wtk.: H. W. Diehl, J. C. de Jong, J. J. Bakker, W. C. C. R. Stappers;
bootsman: G. van Delft;
hoofd voeding: S. van Kooy.

TIJDELIJK IN DIENST GETREDEN:

gezagv.: J. Sieben.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stl. J. H. F. Franken, J. C. Aartsen;
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stl. R. van Westendorp, P. Puijpe;
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. H. Bijvank;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. J. B. Krul, J. A. van Kesteren;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. C. D. Kromhout;
„B”: 3e wtk. L. A. J. W. Bink;
„B-th”: 3e wtk. P. A. Ankerman;
„A/B-th”: 5e wtk. B. R. A. Jansen, J. F. Vernooy;
„A”: 5e wtk. W. J. M. Peeters, J. M. van de Wal, R. G. Hoeboer;
„MVD”: 5e wtk. S. J. Breedveld, L. Puper, R. F. Hamar de la Brethonière.

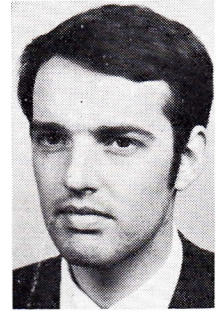
AANGESTELD ALS:

1e stm.: P. F. L. Schölvinc, G. M. Schipper;

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



M. A. D. HARTLIEF
4e stm.
per 31.3



L. BART
4e stm.
per 3.4

3e stm.: P. J. Muntjewerf, R. J. J. F. Zeegers, L. O. Statie, A. J. Verheul,
C. Maduro, C. P. C. van Goethem, I. Veerman, A. B. Tuijl, G. Grilk,
A. A. Joosse;
4e stm.: C. D. Kromhout;
3e wtk.: F. J. van der Vorm, T. J. M. H. Bakker, J. H. M. A. van Jaarsveld,
J. C. Ganzinga;
5e wtk.: S. J. Breedveld, L. Puper.

BEVORDERD TOT:

2e pompman/bankwerker: H. Pols.

OVERLEDEN:

Egbert, zoon van F. in 't Veld, hfd.wtk., en mevrouw J. in 't Veld-Buiten-
dijk.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.3 t/m 15.4.1969)

UIT DIENST:

1.4: Mevr. A. J. van Zweden-van Dalen - sectie DFF/1;
1.4: Meij. M. C. Verhaar - sectie DFF/4.

OVERGEPLAATST:

1.3: A. C. van Spijk van sectie DFM/22 naar sectie DFM/23;
1.4: Meij. M. A. de Korte van sectie DFF/4 naar sectie DFF/1.

GEHUWD:

28.3: Meij. B. I. M. Vollemans - sectie DFF/3 - met de heer G. Lebbink.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
W. N. Wouters

tussen schip en ka

achtste jaargang no. 9 — mei 1969
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Meij. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka”
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874, Rotterdam