

van voor de vloot

Redactie: W. B. Kruysmulder.

Administratie: Mevr. S. van Geest.

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



CURAÇAO

Foto F. A. Visser

DE NIEUWE KANTOOR ORGANISATIE VAN SHELL TANKERS N.V. III



Kapitein F. Edens

In vervolg op ons artikel in het augustus-nummer laten wij hieronder een uiteenzetting volgen van de Afdeling: **Personneelsbeheer - P.B.**

Deze Afdeling heeft in de eerste plaats tot taak om te zorgen voor het bemannen van de schepen. Dit houdt o.a. in de tewerkstelling van plus minus 1000 officieren, 1200 Nederlandse scheepsgezellen en 600 Chinese scheepsgezellen. De afdeling heeft tevens bemoeienis met de dienstvoorwaarden van de ruim 300 momenteel in dienst zijnde z.g. Antilliaanse scheepsgezellen.

Het bepalen van toekomstige behoefte aan vlootpersoneel en de daaraan verbonden werving en opleiding vormen een belangrijk deel van de taak van de Afdeling P.B.

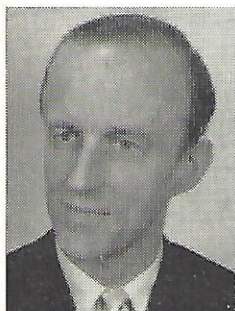
Zij zorgt voor effectieve bedrijfsvoorlichting, waartoe voor bepaalde categorieën van het officierenkorps regelmatig cursussen worden georganiseerd.

Onder de Afdeling Personeels Beheer ressorteert eveneens al het walpersoneel van Shell Tankers N.V. Deze verantwoordelijkheid houdt in de regeling van tewerkstellingen (world-wide), werkclassificatie en „career planning.”

De zorg voor het goed functioneren van de kantoor dienst behoort ook tot haar arbeidsterrein, hetgeen buitendien de voorbereiding omvat voor het in gebruik nemen van het nieuwe kantoor.

De Afdeling Personeels Beheer is verdeeld in de volgende Secties, welke werkzaamheden wij hier de revue laten passeren.

SECTIE: SCHEEPSOFFICIEREN - S.O.



A. H. W. Karelse

Sectie S.O. draagt er zorg voor dat onze schepen steeds van een voldoende aantal gediplomeerde stuurlieden en werktuigkundigen zijn voorzien; zij regelt de verloven en studieverloven, zij ziet erop toe dat aan de bepalingen van de collectieve arbeidsovereenkomst wordt voldaan.

Op grond van de te verwachten vlootsterkte maakt zij ramingen betreffende toekomstige personeelsbehoefte waarop Sectie Recruitering en Cursussen haar aanname baseert. Zij doet aanbevelingen betreffende uit te voeren promoties.

Sectie S.O. bestaat uit een personeelschef met twee assistenten, die de officieren op het kantoor ontvangen en in het algemeen zo nauw mogelijk contact met dezen onderhouden. Hiernaast is er een assistent die passages regelt.

Tenslotte zijn er een aantal administratieve employés werkzaam die personeelsgegevens registreren en gegevens verstrekken betreffende personeelssterkte en personeelsverdeling.

Aan de financiële afdeling worden gegevens doorgegeven die nodig zijn voor de gageberekening.

SECTIE: RECRUTERING EN CURSUSSEN - R.C.

Deze Sectie is belast met het recruterende van stuurlieden en werktuigkundigen en van kandidaten voor deze rangen, wier opleiding door de Maatschappij wordt bekostigd.

Uiteraard geschiedt de bepaling van het aantal der in dienst te nemen officieren of aspirant-officieren in overleg met de Sectie S.O., welke hieromtrent haar maatstaven baseert op de te verwachten vlootsterkte.

De chef van de Sectie R.C. houdt contact met de directies



Kapitein J. Boersma

van verschillende zeevaartscholen en scholen voor scheepswerktuigkundigen.

Tevens is het de taak van deze sectie om door middel van cursussen het vlootpersoneel voor te lichten op nautisch, technisch en administratief gebied en tevens omtrent de structuur van het maritiem beleid van de Koninklijke/Shell Groep.

SECTIE: SCHEEPSGEZELLEN - S.G.



J. M. van Kessel

De werkzaamheden in deze Sectie zijn verdeeld over vier Sub Secties nl.:

1. Buitendienst.

Door deze Sub-Sectie worden de crew-aangelegenheden aan boord van binnenkomende en vertrekkende schepen geregeld, zoals aan- en afmonstering van etat major en scheepsgezellen, het vaststellen van tijdstippen waarop bemanning en/of bijwerkers aan boord moeten worden geplaatst, contact met ambtenaren voor aanmonstering, doktoren, controle van

tewerkgestelde bijwerkers, verrichten van betalingen aan boord van deze categorie scheepsgezellen, controleren van overwerkstaten van scheepsgezellen.

2. Binnendienst.

Door deze Sub-Sectie worden scheepsgezellen aangenomen, sollicitaties behandeld, contact met arbeidsbureaus onderhouden en dergelijke, scheepsgezellen geselecteerd, doorlichting, keuring enz. geregeld.

Zij deelt bemanning in, bepaalt de promoties, wijst in dienst zijnde Nederlandse scheepsgezellen aan om bij te werken, regelt betaling van voorschotten aan in Nederland vertoevende scheepsgezellen, verstrekt getuigschriften en correspondeert met agenten in het buitenland betreffende crewzaken.

Sinds november 1958 berust de verantwoording van de bemanning van de met Chinese scheepsgezellen varende Nederlandse Maatschappij schepen bij het kantoor te Rotterdam in plaats van Londen.

Te Rotterdam bevindt zich een zogenaamde Chinezen-„pool” waaruit de crews voor Nederlandse zowel als Engelse,

met Chinese scheepsgezellen bemande en in de westelijke zone varende, Maatschappijschepen worden gecompleteerd.

Repatriëring, ook van Engelse crews ex Engelse Maatschappijschepen, wordt veelal via Rotterdam geleid, evenals de te Hongkong en Singapore nieuw aangenomen crews die bestemd zijn voor tewerkstelling aan boord van een — hetzij Nederlands of Engels — schip in de westelijke zone.

3. Financiële Administratie.

Deze Sub-Sectie verstrekt financiële gegevens aan gezagvoerders en maakt definitieve gageafrekeningen op.

4. Algemene Administratie.

Deze Sub-Sectie draagt zorg voor het bijhouden van de diverse soorten kaartsystemen, verstrekt informaties aan de diverse instanties, maakt statistieken en overzichten, o.a. betreffende de toekomstige personeelsbezetting, in verband met de verwachte vlootsterkte.

SECTIE: ARBEIDSZAKEN - A.B.



H. C. J. Nieuwenhoff

De Sectie is belast met het bestuderen en het coördineren van richtlijnen inzake alle arbeidsvoorwaarden het personeel van Shell Tankers N.V. betreffende, zowel wat betreft vlootpersoneel (officieren en scheepsgezellen) als walpersoneel.

Zij is belast met het samenstellen, veranderen of interpreteren van arbeidsovereenkomsten, reglementen, dienstvoorwaarden, regelingen enz. Hiertoe onderhoudt de Sectie A.B. naar buiten toe contact met de bonden van werkgevers en werknemers, Raad van Bestuur voor de Scheepvaart, met regerings- of andere instanties.

Van belang is dat er op wordt toegezien dat de voorwaarden of wettelijke regelingen in de praktijk uitvoerbaar zijn. Zonodig ontwerpt A.B. in overleg met andere secties regelingen om deze uitvoering mogelijk te maken, die dan weer moeten worden besproken met de betreffende organisaties.

SECTIE: MAATSCHAPPELIJK WERK - M.W.



Mej. M. G. Pauptit

De Maatschappelijk Werkster verleent, waar zulks verlangd wordt, individuele hulp aan vlooten kantoorpersoneel en de van hen afhankelijke gezinsleden.

De Maatschappelijke Werkster heeft een adviserende functie n.l. het met de betrokkene zoeken naar de juiste oplossing van de moeilijkheden.

Daarnaast heeft zij een bemiddelende functie n.l. het leggen van contacten tussen betrokkene en eventueel hulpverlenende instanties.

SECTIE: WALPERSONEEL - W.P.

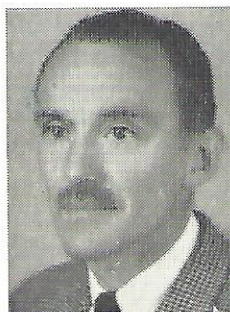


A. Beun

Deze Sectie regelt de voorziening, mutaties en „careerplanning” van het personeel van Shell Tankers N.V., dat geplaatst is op het kantoor te Rotterdam, of door deze organisatie is tewerkgesteld bij een der Groepsmaatschappijen in het buitenland.

Zij geeft richtlijnen omtrent het personeelsbeleid, zo nodig in overleg met afdelings- en sectie-chefs. In verband met arbeidsvoorwaarden van bepaalde categorieën van het kantoorpersoneel of van het personeel van Shell Tankers N.V. als geheel, wordt overleg gepleegd met de sectie A.B.

SECTIE: INTERNE DIENST - I.D.



J. W. van den Berg

De taak van deze sectie bestaat voor een groot deel uit het verlenen van diensten binnen de kantoororganisatie. Zij is onder meer verantwoordelijk voor het goed functioneren van portiers-, bode- en chauffeursdiensten, het onderhoud van het kantoorgebouw en de reproductie. Zij regelt en administreert de koffie- en theevoorziening, lunches, recepties enz. Voorts is de I.D. belast met de inkoop ten behoeve van en het beheer over de kantoorinventaris, de kantoorbibliotheek, het wagenpark en het magazijn, van waaruit drukwerken en kantoor-

behoeften worden verstrekt zowel aan het kantoor als aan de schepen.

Zij regelt tevens diverse werkzaamheden welke verband houden met de ingebruikneming van het nieuwe kantoorgebouw en bereidt beslissingen betreffende indeling en inrichting voor. Zij onderhoudt contact met diverse instanties en personen op het gebied van de huisvesting, ten einde voor woningzoekende walemployé's een geschikte huisvesting te verkrijgen. Tevens geeft zij voorlichting op het gebied van huisvestingsmogelijkheden aan leden van de vlootstaf en verleent waar mogelijk bemiddeling.

Feiten en Wetenswaardigheden uit Nederland

(van onze correspondent in Den Haag)

22 juli 1959

We beleven op het ogenblik de mooiste zomer sedert 1947; eerst heeft het van begin mei af in een week of tien vrijwel niet geregend en na een kleine week met wat zware buien — die overigens de verschroeide aarde maar weinig soelaas brachten — ziet het er nu naar uit dat we weer een periode van droogte tegemoet gaan. Elf jaar lang hebben in de volksmond de kernbommen de schuld gehad van alle verregende zomers, maar ik heb nu nog geen enkele weerprofeet

hetzelfde horen beweren in verband met de droogte. Overigens ligt het er maar net aan tot welke partij u behoort of u droogte dan wel regen als een ramp beschouwt.

Voor velen die hun bestaan vinden in land- of tuinbouw of veeteelt is deze droogte inderdaad een ramp. En straks zal het ook een ramp blijken voor de huisvrouwen, die als gevolg van de misoogsten hoge prijzen zullen moeten betalen voor allerlei noodzakelijke levensmiddelen. In sommige streken van

ons land hebben de boeren hun vee op stal moeten nemen omdat er niets meer te grazen viel en elders heeft men zelfs de brandweer gemobiliseerd om althans enkele percelen land te besproeien.

Jongensstad

Voor de vakantiegevoelers is het natuurlijk ideaal weer en de schooljeugd weet zich ook wel te vermaken... voor zover ze er tenminste de ruimte voor heeft. Dat laat in de grote steden nog wel eens te wensen over. Den Haag is wat dat be-

treft natuurlijk zeer bevoorrecht met duinen, bos en strand in de allernaaste omgeving. In Amsterdam en Rotterdam is het moeilijker om voldoende „levensruimte” voor alle jongens en meisjes te vinden, die na een schooljaar willen genieten van hun vrijheid.

In Rotterdam hebben ze er wat op gevonden. Daar heeft men in het hartje van de stad, vlak bij het Centraal Station op een terrein bij het Bouwcentrum een ideale speelplaats voor jongens gesticht. Daar mogen ze met oude bouwmaterialen zelf hutten metselen waarin ze kunnen wonen (overdag uiteraard). Iedere week komt een groep uit een andere straat uit die troosteloze volksbuurt rond de Kruiskade. Aan het eind van de week wordt alles afgebroken, van het oude hout wordt een vreugdevuur gestookt en dan is de volgende groep aan de beurt.

Overigens wordt het voor de echte vakantieganger ook steeds moeilijker om in ons eigen kleine landje nog een plekje te vinden waar ze nu eens geen last hebben van de radio van de burens links en de jengelende kinderen van de burens rechts. We moeten daarom dankbaar zijn, dat onze overheden die er in de eerste plaats voor moeten zorgen dat we hier met z'n elf miljoenen kunnen leven en werken, er toch ook aan denken, dat we onze vrije tijd niet alleen in eigen huis kunnen doorbrengen. Niet alleen wordt ieder stukje recreatiegebied met hand en tand tegen de aanstormende industrialisatie verdedigd (waarmee niet is gezegd, dat die strijd ook altijd ten gunste van de recreatie wordt beslist!) maar bovendien tracht men zoveel mogelijk nieuw recreatiegebied te scheppen.

Nieuwe Watersport-centra

Een prachtig voorbeeld daarvan vormt hetgeen er gebeurt in het kader van het Deltaplan. Over de toekomstige toeristische aspecten van dit Deltagebied heb ik bij enkele bezoeken aan Zeeland iets gezien en gehoord, maar in het voortreffelijke maandblad van de Provinciale Zeeuwse Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer vond ik een vollediger overzicht van alles wat er gaat gebeuren. Wie Zeeland enigszins kent, zal na het volgende te hebben gelezen tot de conclusie komen, dat hier binnen afzienbare tijd een gebied ontstaat dat voor vakantiegenoegens het neusje van de zalm zal zijn.

In Zeeuws Vlaanderen is het al in 1952 begonnen met het afsluiten van de Braakman, de oude zeearm van de Westerschelde. Het ging natuurlijk om de goede landbouwgronden, maar er zijn ook slechte stukken droog gekomen; die zijn toen bebost en in zeven jaar tijd zijn hier tientallen hektaren gemengd bos gegroeid, waardoor het nu al heerlijk dwalen is. Maar dat is niet alles, er liggen nog driehonderd hektaren die voor recreatie geschikt worden gemaakt; deels liggen deze op een groot schiereiland, dat met de punt in een groot meer steekt, waarop royaal plaats is voor een tweehonderdtal jachtjes. Op dat schiereiland komen kampeertreintjes,

bungalows, zomerwoningen, een hotel en een zeilcentrum met starttoeren en wat er verder bij behoort. Als u de Nieuwe Meer bij Amsterdam kent, kunt u zich enigszins een idee vormen van de omvang van dit Zeeuwse watersportcentrum in wording, dat door de leden van de Gentse jachtclub al officieus is ingewijd.

Grootste binnenmeer

In 1958 is Rijkswaterstaat begonnen aan de dijk in het Veerse Gat tussen Noord-Beveland en Walcheren. Er wordt van twee kanten gewerkt en in 1961 hoopt men het laatste sluitgat te kunnen dichtten. Intussen is er in de Zandkreek tussen Noord- en Zuid-Beveland een werkput gebouwd (ongeveer zoals de werkput in het Haringvliet) waarin een sluis moet komen met dammen naar beide eilanden. Ook dit moet tegen 1961 klaar zijn en dan ligt er tussen de dam in het Veerse Gat en de dam in de Zandkreek het grootste binnenmeer van ons land, met een lengte van twee en twintig kilometer en een breedte variërend tussen 200 en 1500 meter.

Daar zullen 4000 jachten de ruimte hebben. Vrouwenpolder, Veere, Arne-muiden, Wolphaartsdijk, Kortgene en Wissenkerke zullen nieuwe centra van watertoerisme worden. Zeeland gonst van de plannen en al zullen er nog heel veel moeilijkheden — niet in de laatste plaats die van de financiering — moeten worden overwonnen, met de koppigheid de Zeeuwen eigen, zullen die plannen tot een goed einde worden gebracht.

Inkeer

Nu ik ons allen zo op de borst heb geslagen omdat we het allemaal zo goed doen en zo heel best zullen krijgen, is het goed eens even tot inkeer te komen. En dat kunnen we niet beter doen dan een vreemdeling zijn oordeel over ons te laten geven. En dan niet een vreemdeling, die in vier en twintig uur Holland „gedaan” heeft en dan een enquêteformulier krijgt in te vullen, maar bij een vreemdeling die het heeft aangedurfd aan de Rijksuniversiteit in Leiden te promoveren op een studie over ons familieleven. Deze vreemdeling, die overigens zou verdienen ere-Nederlander te worden als er een dergelijke onderscheiding zou bestaan, is de Indiase socioloog K. Ishwaran; hij studeerde aan het Institute of Social Studies in Den Haag (in het voormalige paleis aan het Noord-einde) en zijn promotors waren Prof. S. Groenman en Prof. Van Heek.

De heer Ishwaran heeft in zijn proefschrift een studie gegeven over het familieleven van het Nederlandse gezin uit het middelbare milieu van de Randstad Holland. Hij heeft daartoe ruim vierhonderd willekeurig gekozen studenten van de Leidse universiteit geïnterviewd en is daarbij uitgegaan van de vraag of het Nederlandse gezin wezenlijk is veranderd tijdens de laatste halve eeuw. Zijn conclusie is dat — in het algemeen gesproken — de industrialisatie het gezin in westelijk Nederland niet wezenlijk in zijn structuur en functies met betrekking tot de gezinsleden heeft beroerd.

Ander oordeel

Het is een vleiend en van een bepaald standpunt bezien ook ongetwijfeld juist oordeel. Maar als je dan daarnaast de uitspraak leest van een onderwijzeres van een eerste klas van een lagere school „Het kind mist tegenwoordig de fut tot werken. De materialistische houding van de ouders, die te weinig zorg en liefde aan het kind geven, is hiervan de oorzaak”, dan sta je toch even met de ogen te knippen. Enfin, zoals altijd zal de waarheid ook hier wel weer ergens in het midden liggen... Zonder verder commentaar geef ik u dan ook nog het oordeel van mijn Portugese collega Teddy Coelho Freitas, die schreef „Er komen heel wat meer Nederlanders naar Portugal, dan Portugezen naar Nederland. De Portugezen hebben daarin groot gelijk”...

Leonard Roggeveen †

Ons land en vooral onze jeugd heeft de vorige maand een ernstig verlies geleden door het overlijden van de Haagse onderwijzer Leonard Roggeveen, de begenadigde schrijver van tientallen kinderboeken. Ik heb Roggeveen niet persoonlijk gekend, maar ik heb hem wel vele malen in een van de studio's van de Rijks Voorlichtingsdienst bezig gezien en gehoord met kinderen van zijn school als hij zijn jeugdprogramma „maakte”. Jarenlang was dit het allerbeste dat onze radio de kinderen te geven had en... waarvan ook duizenden ouders genoten. En door zijn boeken, zijn „Daantje” en „Okkie” voor onze kinderen even levend geworden als „Ot en Sien” en „Afke's tential” bij een vorige generatie. „Een eminent kunstenaar en een edel mens is ons ontvallen,” heeft de heer J. Peters uit Antwerpen, voorzitter van de Vereniging van Vlaamse schrijvers voor de jeugd, bij Roggeveens laatste gang gezegd; „Zijn goedheid zal tot over de grens blijven voortbestaan.”

Grote plannen

De Nederlandse Opera heeft onder de nieuwe leiding van Mr. Evert Cornelis, Mr. J. den Daas en Frans Vroons, grote plannen voor het komende seizoen. Als muzikaal leider is aangesteld Peter Maag, een Zwitser die vijf jaar in Bonn heeft gewerkt. Arrigo Guarneri is eerste dirigent, Wolf Dieter Ludwig chef regisseur en Frans Boerlage regisseur. Op het programma komen „Peter Grimes” van Britten, Millöckers „Bettelstudent”, „Philomela” van Hendrik Andriessen, Carl Orffs bewerking van de Monteverdi-opera's „Ballo dell' Ingrate” en „Lamente di Ariana”, alsmede Orffs eigen werk „Die Kluge”, „Carmen” en „Die Walküre”.

Als gast-dirigenten en regisseurs zijn uitgenodigd Alfred Eichman, Ennio Girelli, Alexander Krannhals, Anton Paulik, Paul Pella, André Rieu, Alexander Pichler. De voornaamste solisten zijn Gré Brouwenstijn, Erna Spoorenberg, Ettore Babini, Jos Burckens, Greet Koeman, Nel Duval en Jeanette van Dijk om er maar enkele te noemen.

Een dag met „Kolonel” Drake



De grote ontdekking

(uit een Shell-film)

Als de aanvoer van walvissen niet bij de vraag ten achter was gebleven en als een gepensioneerde Amerikaanse trein-conducteur, die voor herstel van gezondheid in New Haven, Connecticut verbleef, niet in het bezit was geweest van een gratis spoorwegabonnement, zouden we nu op deze plaats wellicht geen aandacht hebben kunnen besteden aan het eeuwfeest van de aardolie-industrie.

In het midden van de negentiende eeuw was er een groeiende vraag naar goedkope, in overvloed beschikbare olie als brandstof voor lampen. Kaarsen waren schemerig en rokerig; lampen die op walvisolie brandden waren behalve duur ook op flinke afstand te ruiken. Trouwens, er was eenvoudig niet voldoende walvisolie om de behoefte te dekken. Een scheikundige in Glasgow, Dr. James H. Young, vond in 1847 een middel uit om uit zachte leisteen „steenkool-olie” te halen, maar betere resultaten werden bereikt met gebruik van „rotsolie”. Een zekere Samuel Kier uit Pittsburgh verkocht deze olie, die niet alleen dienst deed als brandstof voor lampen, maar ook zijn opmerkelijke bruikbaarheid op ander gebied bewees.

Een van de eerste schrijvers over aardolie roemde het produkt als volgt: „Het heeft geneeskrachtige eigenschappen. Iedere boer zou het in huis moeten hebben voor zijn paarden en rundvee, als middel tegen puisten, schaafwonden, kreupelheid en andere verwondingen.” Het werd aanbevolen voor de behandeling van verbrande vingers, bevrozing en wintervoeten. Het kon „met goed resultaat” worden ingenomen in plaats van levertraan.

Deze wonderbaarlijke vloeistof was tot dusverre hoofdzakelijk beschouwd als een nevenprodukt van boringen naar zout. In het begin werd de olie als ongewenst beschouwd, maar in 1857 was men al zover dat er naar aardolie om het produkt zelf gezocht werd.

In dat jaar besloot een groep zakenlieden uit New Haven een stuk land van veertig hectaren in de buurt van Titusville, Pennsylvania, in exploitatie te gaan nemen. Er moest een grote „oliebron” op het terrein zijn en James Townsend, een van de directeuren, droeg Edwin Laurentin Drake op dit gebied te gaan onderzoeken. Drake had een prettig voorkomen; hij wekte vertrouwen en wat hem zeker tot voordeel strekte: hij had een gratis spoorabonnement dat hem in staat stelde overal heen te reizen zonder dat zijn opdrachtgevers hem de treinreis moesten vergoeden.

De gewezen treinconducteur kreeg een nieuwe status. De post, hem toegezonden in zijn hotel in Titusville, was geadresseerd aan „Kolonel” Drake. Men veronderstelt dat James Townsend op dit idee was gekomen in de hoop dat zo'n titel respect zou afdwingen bij de inwoners. Men zegt ook dat het Townsend was die het eerst voorstelde om naar olie te boren in plaats van greppels te graven en de daaruit sijpelende olie te verzamelen. Volgens een andere lezing vatte een mede-directeur het idee, naar olie te boren, op toen hij

in een advertentie voor Kier's Rotsolie een afbeelding zag van een zoutboortoren.

Er is echter overvloedig bewijsmateriaal om aan te tonen dat Drake zelf, van het begin af aan, enige tijd het boren van zoutputten had bestudeerd; en in elk geval was het Drake, die zijn opdrachtgevers geld vroeg voor een boorinstallatie.

In april 1859, na veel vruchteloze arbeid, die nog gecompliceerd werd door de financiële zorgen van zijn bazen, kreeg Drake een medewerker in de persoon van William A. Smith (bijgenaamd Oom Billy). Smith deed zijn naam eer aan: hij was van beroep smid en had bovendien enige ervaring in het aanboren van zoutlagen. Eind augustus van datzelfde jaar gaven de directeuren opdracht het werk te staken. Gelukkig kwamen hun instructies te laat.

Op 27 augustus gleed de drillboor in een rotsspleet en bleef steken op bijna zeventig voet diepte. De volgende dag was een zondag en het werk lag stil. Oom Billy, die een kijkje nam bij de boorput en naar beneden gluurde, zag een donkere vloeistof en schepte er iets af. Ze hadden olie aangeboord.

Er begon een stormloop op Pennsylvania, en spoedig breidde de oliekoorts zich uit naar andere gebieden in de Verenigde Staten. De eerste oliezoekers waren zich niet bewust van hun grote bestemming; ze braken zich ook niet het hoofd over de oliebehoeften van het nageslacht. Ze boorden in het wilde weg, pompten de olie omhoog tot er niets meer te pompen viel en verhuisden dan weer naar een andere plek. Binnen enkele maanden werd een olieveld het middelpunt van een hele stad, die korte tijd later weer volkomen verlaten kon zijn. Een sprekend voorbeeld was Pithole City: in 1865 had het een bevolking van 15.000 zielen; nauwelijks een jaar later was het een „spookstad.”

Voor Drake zelf is het bij dit ene succes gebleven. Anderen verdienden fortuinen en verloren ze soms weer — maar Drake heeft geen profijt getrokken van zijn eigen ontdekking. Toen hij in 1880 stierf was hij lange jaren ziekelijk geweest. Tot op het ogenblik dat de staat van Pennsylvania hem een bescheiden jaargeld toekende, leidde hij een armoedig bestaan.

Wat zou Leonardo da Vinci van het straalvliegtuig denken? Zou George Stephenson genieten van een reisje in een dieselsneltrein, of Edward Drake van een autoritje? Toch maakte zijn ontdekking dit alles mogelijk.

De „haver en zweeps slag-ontsteking” heeft plaatsgemaakt voor de auto. De paardetram en de postkoets hebben het moeten afleggen tegen bussen, die op dieselolie rijden. De oorspronkelijke vraag naar verlichtings- en verwarmingsolie in de dagen van Drake is gevolgd door een toenemende vraag naar benzine voor de nieuwe verbrandingsmotoren die een ware revolutie teweegbrachten in het vervoer. Deze vraag stimuleerde de ontwikkeling van nieuwe raffinageprocessen in de olie-industrie. Benzine werd in de eerste

jaren beschouwd als waardeloos en gevaarlijk en werd dan maar haastig verbrand. Nu werd het gedestilleerd als het voornaamste produkt en nog steeds was er niet genoeg. De techniek van het „thermisch kraken” werd ingevoerd, waarbij met hoge druk en temperatuur nog meer benzine aan de ruwe olie wordt onttrokken.

Men ontdekte dat deze kraak-benzine beter was dan benzine, gewonnen door primaire destillatie, en dit maakte het mogelijk om motoren te ontwerpen met hogere compressieverhoudingen, waarbij de brandstof doelmatiger wordt verbruikt. Niettemin nam de vraag nog steeds toe, en toen kwam de katalytische kraakmethode en het katalytische verbeteringsproces, die de kwaliteit van de benzine verhoogden en nog meer benzine uit de ruwe olie haalden. Een eerste-klas motorbrandstof is tegenwoordig een even harmonieus mengsel van verschillende benzinesoorten als een fijne whisky, samengesteld uit verschillende destillaten.

„Kolonel” Drake zou niet alleen onze wegen overladen zien met verkeer. Hij zou ook merken, dat de wegen zelf veranderd zijn. De modderige karresporen van Pithole City hebben plaats moeten maken voor brede geasfalteerde wegen, ook een voortbrengsel van de olie-industrie.

Olie heeft het ook letterlijk „hogerop” gezocht, en hier zou Drake een hem bekend produkt een nieuwe functie kunnen zien vervullen. Want het straaltijdperk is even afhankelijk van kerosine (d.i. lampolie) als de lampen en kachels van Titusville in 1859 dat waren. De nieuwste vliegtuigen kunnen meer dan 90.000 liter brandstof per keer innemen. De olie ging ook naar zee en levert thans de stuwkracht voor het grootste deel van de wereldvloot.

Behalve voor vervoer te land, ter zee en in de lucht, verschaffen olie en aardgas steeds meer energie aan de industrie, nodig om de levensstandaard over de gehele wereld op te voeren. En uitgebalanceerde vetten en smeermiddelen houden de wielen letterlijk en figuurlijk „gesmeerd” draaiende.

Als Drake, geschrokken van de snelheid en het lawaai buiten, ergens naar binnen zou lopen, zou hij nog worden omringd door produkten afkomstig van olie. Zijn gastvrouw zou best een japon van synthetische vezels en ook nylon kousen kunnen dragen; ze kon een plastic handtas hebben; haar make-up kon iets aan olie te danken hebben en haar haar kon gewassen en gepermanent zijn met shampoos en lotions op oliebasis. „Het wonder van de 19e eeuw”, zoals een van de eerste schrijvers over aardolie het noemde, heeft nog veel meer mogelijkheden onthuld in de 20e eeuw.

Bij de kraakprocessen, ontworpen om meer benzine te produceren, komen ook kraakgassen vrij, grondstoffen voor chemische samenvoeging. Zo is een nieuwe industrie ontstaan die de wereld een nieuw gezicht heeft gegeven. Naast landbouwchemicaliën en de synthetische wasmiddelen die de basis vormen voor „zeeploze zeep”, is er een verstrekkende ontwikkeling te zien op het gebied van plastics op oliebasis.

Kunststoffen gemaakt uit aardolie hebben hun intrede in ons dagelijks bestaan gedaan in de vorm van afwasbakken, kinderspeelgoed en doorschijnende regenjassen.

In zijn eerste 100 jaar heeft olie de wereld van „Kolonel” Drake veranderd. In zijn tweede eeuw zal er voor olie een nog veel grotere taak zijn weggelegd. Binnen 20 jaar zal de wereld tweemaal zoveel energie nodig hebben als nu. Het is zeker dat een beroep zal worden gedaan op olie om een groot aandeel te leveren in de totaal benodigde hoeveelheid extra energie.

In de eerste jaren na de ontdekking van Drake dacht men dat wanneer een put „droog” kwam de industrie een ramp tegemoet ging. Maar ofschoon er sinds het einde van de tweede wereldoorlog meer olie is gebruikt dan in de daaraan voorafgaande 80 jaren, heeft het aantonen van nieuwe reserves meer dan gelijke tred gehouden met het verbruik. Heden ten dage zijn de bewezen wereldreserves twee en een half maal zo groot als de totale hoeveelheid tot dusverre gewonnen olie. Voor ieder vat olie dat uit de grond wordt gehaald, wordt er tezelfder tijd meer dan één ontdekt. De verhouding van bewezen reserves ten opzichte van de produktie groeit nog steeds ten voordele van de reserves.

Grondige en kostbare exploratie door de grote internationale oliemaatschappijen, vaak in de meest onherbergzame streken, waarborgt overvloedige aanvoer van olie om niet alleen op het ogenblik, maar ook in de toekomst aan de behoefte van de wereld te voldoen.

augustus 1959

Zeeverkenners van Groep III (Rotterdam) bezochten s.t.s. „Kermia”



De Groep die de „Kermia” bezocht.

Zeeverkenners behoren tot de Vereniging „De Nederlandse Padvinders” en zoals uit de naam blijkt bedrijven zij hun padvinderij bij voorbaat in, op of bij het water. Voor de beter geoefende zeeverkenner zijn zwemmen, zeilen, schiemanswerk, zeekaarten, seinstelsels, betonning en wat dies meer zij geen onbekend terrein. In het kort gezegd hebben zij hun hart verpaid aan het water en alle activiteiten die daarmee gepaard gaan. Het is dan ook niet te verwonderen dat een geslaagde poging van de leiding om een excursie te organiseren met als doel het bezichtigen van een schip of nadere kennismaking met aspecten van de zeevaart, steeds enorme instemming en enthousiasme ontmoet. Op deze wijze hebben wij reeds kennis kunnen nemen van het werk der kustwacht, hebben een vuurtoren grondig bekeken, evenals een radarpost e.d.

Het verwonderde ons dan ook niet toen wij op 8 juli jl. opnieuw verzamelden om wederom met de scheepvaart in aanraking te komen. Dankbare herinneringen hadden de vorige excursies achtergelaten en ook voor deze stralende zomerdag waren wij bij voorbaat reeds verzekerd van een geslaagde onderneming.

Alhoewel reeds op succes voorbereid, heeft de wijze waarop Shell Tankers N.V. ons van de excursie heeft laten genieten, de stoutste verwachtingen overtroffen.

Per touringcar werd Pernis bereikt, alwaar al direct in gezellige sfeer gezamenlijk het „gort schaften” plaatsvond. Na vertoning van de Shell-film „Een tanker in wording” kregen wij gelegenheid de juist die ochtend binnengelopen tanker „Kermia” te bezichtigen.

Kapitein van der Wolf en zijn officieren was niets te veel om ons bij alles uitleg te geven en onder deskundige leiding werd het gehele schip doorsnuffeld. Geheel anders dan wij ons hadden voorgesteld, viel er aan boord weinig of niets van olie of iets dergelijks te bespeuren. Mooie verblijven en dan die machinekamer . . . machtig! De brug was natuurlijk de grote trekpleister en sommigen waanden zich al aan boord als leerling of bootsman. Het Suez-licht, reeds veel van gehoord, doch nooit gezien ontdekten wij in het vooronder. Op het achterdek zouden wij een duik hebben kunnen nemen in het zwembad, hetgeen onze mening versterkte, dat Shell Tankers in ieder geval niet ten koste van zijn opvarenden de aardolie en produkten vervoert. Deze indruk werd eveneens opgedaan tijdens het bezichtigen van de diverse verblijven. De na de rondgang geserveerde thee — met Egyptisch water gezet — smaakte ons uitmuntend.

Met dank voor het genoten onthaal wensen wij allen aan boord van de „Kermia” behouden vaart.

H. J. E. Stolk
Bootsman Se R'damse Groep N.P.V.
„De Pionniers”.

„Schrijvers” naar het hoge Noorden

Nu de, helaas, zeer tijdelijke schrijvers van de „Kryptos” weer enigszins zijn geacclimatiseerd aan de wal-atmosfeer, willen zij gaarne hun indrukken van de reis naar Skelleftehamn en Lulea weergeven.

De eerste dag was zowel voor hen als voor de opvarenden er een van wederzijds verkennen. Voor eerstgenoemden om te weten te komen: hoe zien de opvarenden de walslurpen van kantoor en voor de opvarenden: wat krijgen wij nu weer aan boord.

Nu wilde het toeval dat de onderhavige walslurpen al meerdere en langere reizen op hun naam hadden staan, zodat hun aanpassing aan het zeemansleven zonder pijn plaats vond. Dit werd o.a. bevestigd in hun naamgeving. Wat was namelijk het geval? Een van hen had een voor zeevarenden nogal moeilijke naam, vandaar dat deze met een variatie op de naam van de ander, Spatter werd gedoopt. Voortaan was het dus Messrs. Spetter en Spatter, hierna te noemen „S. en S.”.

Welnu dit duo S. heeft getracht een indruk te krijgen van hetgeen er nu zoal nodig is om een schip zowel de juiste koers te doen varen als varende te houden en tevens zich een idee te vormen van het leven aan boord van een onzer tankschepen.

Dat zij hierin zijn geslaagd is te danken aan de voortreffelijke voorlichting door de Kapitein en stuurlieden op de brug, en „meesters” in de machinekamer en aan de gesprekken met leden van de bemanning van de drie takken van dienst.

Omgekeerd menen zij hun steentje te hebben bijgedragen tot een beter begrip ten opzichte van het hoe en waarom van de administratie aan de wal.

Wanneer de reis nogmaals aan hun oog voorbij gaat, springen enkele punten naar voren.

Waren „S. en S.” van mening dat de „Kryptos” enkel en alleen maar een tankschip was, dan hadden zij het goed mis. Het schip was met 6 schrijvers aan boord te vergelijken met een drijvend hotel. Het vrouwelijk element was nl. sterk vertegenwoordigd, hetgeen aan tafel nogal eens leuke disputen veroorzaakte b.v. over het kapsel van een van hen (eerlijk waar, het zat prachtig); over de noodzaak van 2x, 1x of helemaal niet schoon te maken.

De aankomst te Skelleftehamn werd ingeluid met de bel voor de kerkdienst welke – buiten hun medeweten – geleid zou worden door S, met assistentie van de andere S.

De dienst ging evenwel niet door daar er een andere grappenmaker aan boord was geklommen met de mededeling: „Leuk dat je er bent „Kryptos”, je ligt ruim 2 voet te diep voor onze haven.” We zouden het zeer op prijs stellen als je 2000 ton in gedeelten in onze „tanker” wilt



overpompen dan zullen wij de lading wel naar de wal brengen. Daarna kan je langsrij komen”. Heeft me die oliedrum van ± 350 ton het gepresteerd om in 6 maal de nodige hoeveelheid over te nemen.

Aangezien elke trip 4 uur duurde werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt de verjaardag van de echtgenote van de gezagvoerder te vieren.

Lulea, een marinehaven, bezorgde de bezitters van een camera een koude douche daar de camera's bij aankomst achter slot en grendel moesten vanwege de angst voor spionage voor een bevriende mogendheid. Evenwel ook zonder Camera Obscura waren Lulea en Gammelstad een bezoek ten volle waard.

Een typische gewaarwording was het dat het hier 's nachts niet donker werd.

Met Lulea in de rug kwamen er ijsschotsen in zicht, welke aan bakboord werden gepasseerd.

Terug in de sluis bij Brunsbüttelkoog – waar het opont-houd zo kort was dat er nauwelijks tijd was om een brief te posten – werd de „Kryptos” vereerd met de aanwezigheid op de kade van Miss Brunsbüttel in blauwe robe.

Behalve veel te zien was er ook nog heel wat te leren aan boord. Zo is de Vaderlandse historie in een heel ander licht komen te staan door de mededeling van een insider uit Lunteren dat Jan van Schaffelaar helemaal niet zo'n held is geweest als wel op school wordt geleerd. Hij is nl. niet van de toren gesprongen doch geduwd.

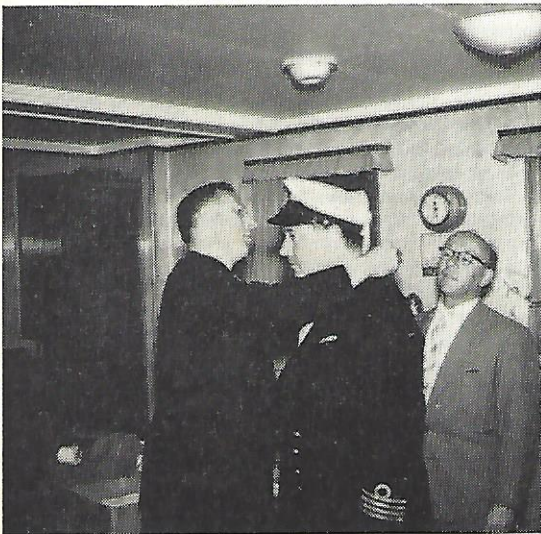
Ook ten aanzien van culinaire mogelijkheden werd er college gegeven zoals b.v. brood met pindakaas voorzien van een dun laagje suiker of naar analogie van de houtsnip: sneetje brood met labscaws en cervelaatworst. Zeker, een lust voor het oog en voor de liefhebbers een streling voor de tong. Edoch, je moet er maar van houden.

Het zou te ver voeren alle feiten te memoreren, daarvoor ontbreekt de plaatsruimte. Eén uitzondering dient nog te worden gemaakt en wel voor het volgende.

Het is gebruikelijk dat wanneer men gedurende een aantal dagen gastvrijheid heeft genoten de dank hiervoor wordt getoond door een aandenken aan te bieden. „S. en S.” hadden gemeend als dank voor de aangename en leerzame reis officieren en bemanning bij officieel besluit te moeten onderscheiden met de „Orde van Spet en Spat met de zwaarden, etc.” Hoe de persfotograaf hiervan zo snel op de hoogte was, is een raadsel, maar zowel van het uitreiken van de versierselen aan de gezagvoerder in zijn hoedanigheid van vertegenwoordiger van de opvarenden als van het uitspreken van het dankwoord werden door hem plaatjes geschoten, welke hierbij worden afgedrukt.

Mannen van de „Kryptos”, nogmaals hartelijk dank, behouden vaart en tot weerziens in Rotterdam.

Spetter en Spatter.





De rivier bij Sanga-Sanga.

Onze belevenissen in Sanga-Sanga, in de binnenlanden van Oost-Borneo

Het tropen-zonnetje scheen fel op de „Meratus” toen deze zijn zog trok van Balikpapan naar Sanga-Sanga.

Al vlug kwam de buitenboei, aan de monding van de Kutai rivier, in zicht. Een kleine loodsboot, puffend zwarte rookwolken uitbrakend, kwam naar ons toe. En daar voeren we dan langs dichte nippa palmbossen die naar mate we verder het binnenland in kwamen, veranderden in mangroves, bamboes en vele exotische planten. Hier en daar strekte zich op een modderbank een grote krokodil lui uit en neushoornvogels keken nieuwsgierig vanuit de bomen toe. Dan langs een kleine kampong met gillende en zwaaiende knaapjes, die razend snel met hun prauwtjes voor onze boeg overschoten en elkaar vrolijk lachend op het „rood, wit, blauw” van onze vlag wezen, om dan weer in een luid „tabeh” uit te barsten.

„Ze schijnen ons nogal te mogen,” grinnikte Flip onze 2e machinist, die al een klein beetje de oeroude ontdekkingsreizigersdrift in zich voelde opkomen. Maar als teken van de beschaving begonnen zich slanke boortorens tegen het groen af te tekenen en kwam onze bestemming in zicht. Even rinkelde de telegraaf en het „zo vast maken”, klonk vlug daarop. Ondertussen had zich op de steiger een ware kindermenigte verzameld, die nieuwsgierig en met veel commentaar de „Meratus” bekeek.

„Laten we er een kinderfeest van maken” stelde de baas



Verzameld vóór aanvang van de wedstrijd.

voor en gewapend met een grote blik koekjes, begaf hij zich de wal op.

De eerste paar minuten was onze eminente meester spoorloos verdwenen onder een troep kampongkinderdjes. Spoedig hierna kwam de agent aan boord. Gezellig pratend kwam het gesprek op voetballen en hij verzekerde ons dat Sanga-Sanga een goed elftal bezat.

In onze messroom waren verscheidene keren reeds sterke verhalen verteld over vroegere voetbalglorie-perioden, met in het achterhoofd de gedachte: „Daar kan ik wel wat boven op doen, want te controleren is het niet”. Niets was echter minder waar . . .

De agent stelde namelijk een voetbalwedstrijd voor en toen konden we voor ons fatsoen niet meer terug. De fatale datum werd vastgesteld en met een „nu, dan zie ik jullie team wel verschijnen”, ging hen van boord.

Een beklemmende stilte viel over het schip. Deze werd eindelijk verbroken door Jan, de eerste stuurman, die schuchter opmerkte, dat het al zo lang geleden was en bovendien hadden we geen voetbalschoenen.

„Nu staat de eer van de vloot op het spel”, merkte de gezagvoerder met een ironisch lachje op. Ontsnapping was niet meer mogelijk en eventuele plotselinge ziekte zou gelijk staan met „desertie in oorlogstijd”. Het team werd samengesteld en met lood in de schoenen en trillende knieën vertrokken we naar het veld.



Samenzijn na afloop.

„Wat is hier voor een wedstrijd aan de gang” vroeg de 2e stuurman, toen we een dichte drom mensen om een veld zagen staan.

„Ik heb voor wat publiek gezorgd” glimlachte de agent, „men is hier gek op goed voetbal”.

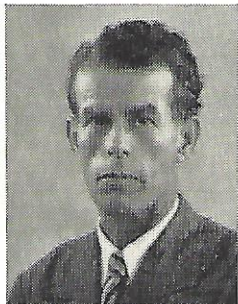
Onder gejuich betraden we de arena en het doeltrappen begon. Gespierde, lichtvoetige Sanga-Sanga atleten begonnen op Flip's doel te schieten en dit deed ons het ergste vrezen. Toen begon de wedstrijd . . .

Onder oorverdovend lawaai rukte onze voorhoede onmiddellijk op naar het heiligdom der tegenpartij en onze pijlsnelle rechtvleugel zorgde, tot hun eigen verbazing, voor een niet fraai, doch tellend doelpunt. Het enthousiasme van het publiek kende geen grenzen toen de „baas” met een ferm schot de keeper voor de tweede maal wist te verschalken. Toen was het echter met ons gedaan. De tijdelijk verbijsterde tegenpartij begon maatregelen te nemen en steeds meer schoten moest Flip er op wonderbaarlijke wijze uitranselen, om de rust met een 2-1 voorsprong te doen ingaan. We strompelden naar het clubgebouw, waar we zo snel mogelijk onze brandende dorst trachtten te lessen.

Ontmoedigend was het, dat onze tegenstanders vrolijk bleven door trappen en dus kennelijk op temperatuur waren gekomen. Na een paar seconden weerklonk het beginsignaal voor de tweede helft, althans die indruk kreeg ik, en begon

voor ons een gevecht met de rug tegen de muur. Een mate-loos geluk werd ons deel, want schoten tegen de paal en lat en „net over” volgden elkaar in serie op. Toen werd echter het bewijs geleverd hoe gevaarlijk een uitval kan zijn, want met een fantastische dribbel scoorde de 2e stuurman het derde doelpunt, om daarna onmiddellijk uitgeput ineen te storten.

De laatste minuten brachten nog een doelpunt voor Sanga-Sanga, maar kort daarop klonk dan eindelijk het reddende eindsignaal.



Zijn laatste thuisreis bij de Shell

(VAN ONZE SPECIALE VERSLAGGEVER)

Als we het terrein van de N.D.S.M. oprijden is het eerste wat we zien de „Willem Barendsz”, die als een uitgetelde bokser in het dok ligt. Maar deze walvisvaarder, die al zoveel pen-nen in beroering heeft gebracht is niet het doel van ons be-zoek. Achter de „Willem Barendsz” zien we de frisse kleuren van het Shell-tankschip „Kermia”, pas terug uit Aden. Na in Pernis z'n vloeibare vrachtje te hebben gelost, ondergaat het hier z'n vierde dokbeurt.

Aden—Pernis. Dat betekent tevens de laatste thuisreis van de gezagvoerder van de „Kermia”, Kapitein A. van der Wolf, die binnenkort gepensioneerd wordt en met wie we daarom eens een praatje wilden maken.

Van leerling tot gezagvoerder

Denkend aan dit naderend pensioen, hadden we verwacht een grijze, tegen de ouderdom aanleunende man te vinden. Maar Kapitein van der Wolf beantwoordde helemaal niet aan dit beeld. Hij leek een veertiger en het was hem aan te zien dat de vele tropenjaren niet veel vat op hem hadden gekregen.

Als stuurmansleerling bij de Maatschappij „Nederland” voer de heer van der Wolf in 1929 voor het eerst het zeegat uit. Hij scheen een veelbelovende carrière tegemoet te gaan, maar na een paar jaar sloeg de crisis hard toe en de jonge zeeman werd met vele anderen ontslagen. Het zag er plotseling somber voor hem uit.

In 1936 werd hij echter aangenomen bij de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en daarna ging alles weer beter. Hij werd derde, tweede en eerste stuurman en van 1950 tot 1954 was hij waarnemend gezagvoerder. Dit alles op de „Lake-Tankers”, die olie van het Meer van Maracaibo naar Curaçao brachten. Hoewel deze „taxi-dienst” nu niet be-paald erg opwindend was, heeft Kapitein van der Wolf die tijd toch altijd prettig gevaren.

„De beste jaren van zijn leven” kwamen echter na 1954, in welk jaar hij in dienst kwam van Shell Tankers N.V. Nu voerden zijn reizen hem over de hele wereld. Eerst vooral naar de Aziatische landen en daarna naar andere windstren-ken op onze aardbol: Afrika, Noorwegen, Engeland, enz. enz.

De laatste zestien maanden van zijn diensttijd bij de Groep voor hij als gezagvoerder op de „Kermia”.

Redding in de Golf van Suez

„En kapitein, is er op uw laatste reis nog iets bijzonders ge-beurd?” vroegen wij hem, terwijl we in de gezagvoerdershut een kopje koffie zaten te drinken.

Ja, dat was er zeker. Op 26 juni voer de „Kermia” in de Golf van Suez, toen er van een Engels schip een bericht bin-nenkam. Het had van de vuurtoren op het eiland Ashrafi noodseinen ontvangen. Op een onbewoond eiland in de buurt van de vuurtoren zaten zeven mannen al vier dagen

Wij, overwinnaars, waren het aanzien niet meer waard, een verdwaasde blik en pijnlijke ledematen, maar trots dat we waren... bar.

Onder het genot van een biertje werden we door vele mensen op de pijnlijke schouders geklopt. Gevleid met de woorden: „Het is jammer dat Elek Schwartz niet aanwezig was”, keerden we naar de „Meratus” terug.

Rest ons nog te vertellen, dat ons verblijf werd uitgeluid met roulette, tennis en bridge.

Bedankt Sanga-Sanga, het was machtig mooi.

zonder eten en drinken. „Wilt u die mensen eraf halen?” vroeg de Engelsman.

Op 27 juni, 's morgens heel vroeg, was de „Kermia” be-oosten het eilandje. Het weer was nu niet bepaald gunstig voor een redding. Er stond een harde wind. Eerste stuurman Tijsma, de vierde stuurman, een stuurmansleerling, een werk-tuigkundige en vier matrozen, alsmede bootzman Reekers, trotseerden in een sloep de golven en voeren allereerst naar de vuurtoren voor nadere inlichtingen.

Het bleek dat de zeven man een tochtje met een kleine zeilboot hadden gemaakt, en daarna, door het slechte weer overvallen, op het onbewoonde eilandje terecht waren ge-komen.

De sloep met de „Kermia”-mannen voer nu tussen de ge-vaarlijke riffen door naar Sha'ab Mukowarat, zo heette het onbewoonde eiland. Zij vonden er vijf Egyptenaren in uitge-putte toestand. Twee van de schipbreukelingen bleken na-melijk al overleden te zijn. Twee anderen waren er zo erg aan toe, dat ze op de brancard in de sloep moesten worden gebracht. De dorstige en uitgehongerde mannen werden — mondjesmaat — van voedsel en water voorzien en daarna ving de terugtocht aan. Zonder ongelukken werd de vuurto-ren bereikt, waar de mannen verder werden verzorgd. De „Kermia” kon haar thuisreis weer voortzetten.

De zee blijft trekken

Kapitein van der Wolf praat met een zekere weemoed over zijn belevenissen van de laatste reis. Voor een zeeman is de pensionering een nog grotere overgang in het leven dan voor de „landrot”, want hij verliest niet alleen zijn baan, maar ook zijn „huis”, het schip, waarop hij veel meer dagen heeft doorgebracht dan in zijn woning aan de wal.

De woning van Kapitein van der Wolf staat in Amersfoort. Of hij er in de toekomst wèl vaak te vinden zal zijn, is een tweede vraag. Zijn vrouw is ook een echte globetrotter, en zij hebben verschillende uitnodigingen liggen voor bezoeken aan vrienden over de gehele wereld. Zo staat er nu al een reisje naar Engeland en een naar Malta op het programma.

Het ziet er ook niet naar uit, dat Kapitein van der Wolf zijn verdere levensdagen zal slijten met werken in zijn tuin. Daar is hij nog veel te actief voor en daarvoor trekt de zee nog veel te veel.

Als afscheidsgeschenk werd hem door de Officieren een pick-up geschonken, terwijl de bemanningsleden een fraaie wijnkoeler, waarvan de handvaten worden gevormd door twee schelpen aangeboden. Ook mevrouw Van der Wolf werd in het afscheid betrokken en ontving van de officieren zowel als van de bemanning fraaie bloemen. Een mand was opgemaakt in de vorm van een zeilschip.

Met een gerust hart wensen wij onze ex-gezagvoerder dan ook in zijn pensioentijd nog veel geluk en „behouden vaart”.

J. K.



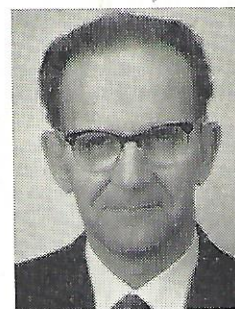
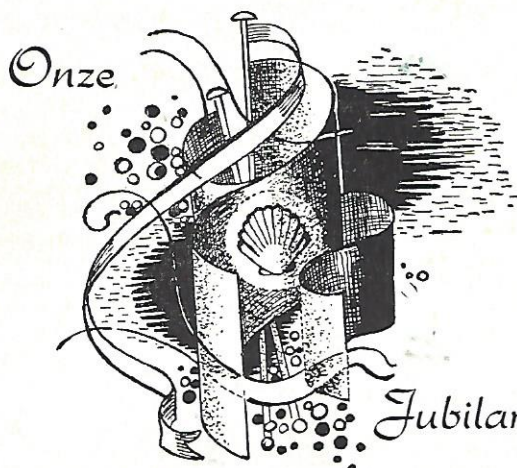
R. J. Datema
Gezagvoerder
1929 - 21-8 - 1959



F. H. C. Nauwelaerts de Agé
Hoofdwerktuigkundige
1929 - 16-8 - 1959



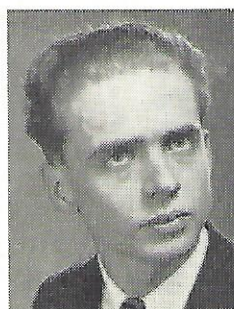
C. J. van de Weijer
Gezagvoerder
1934 - 10-8 - 1959



J. M. Hittenhausen
Hoofdwerktuigkundige
1934 - 8-8 - 1959



P. Janssen
2e Stuurman
1949 - 13-8 - 1959



F. van den Berg
3e Werktuigkundige
1949 - 17-8 - 1959



F. Krabben
3e Werktuigkundige
1949 - 17-8 - 1959

... Wij stellen U voor aan ...

De volgende stuurmansleerlingen, 5e werktuigkundigen en leerling-werktuigkundigen, die hun opleiding geheel of gedeeltelijk voor Maatschappij-rekening genoten, zagen hun studie bekroond met het behalen van het eindgetuigschrift.

M. J. Baak, R. v. d. Berg, L. A. J. W. Bink, W. J. M. Braeken, J. P. H. M. Breuls, J. Broekmeijer, P. Brouwer, G. Buma, C. J. Clarisse, A. A. Daal, B. Dob, T. E. Dreise, J. Drog, R. A. v. Egmond, F. Fresow, L. P. G. Frissen, F. Göbel, P. H. v. d. Ham, J. P. Hendriks, R. L. v. Heuven v. Staereling, E. Hoogvorst, E. C. T. M. Houtman, R. Huisman, A. J. Hulzebos, R. E. Janssen, J. J. Jonkman, J. Klok, C. J. Lambregts, M. A. Lamper, J. Luik, G. van der Luit, P. Maarleveld, J.

Meijer, D. Meijers, W. J. Morélis, W. Muis, E. Müller, W. R. Muusze, J. Ommering, F. F. Ozinga, C. Paauwe, W. F. J. J. Panneman, P. Puijpe, P. J. Quist, H. L. de Ridder, F. A. van Rooijen, J. J. H. M. Ruijgrok, J. L. Seegers, K. W. Seubring, J. Slottje, R. J. Smit, R. S. Soerjatin, F. K. J. Spangenberg, A. J. Stap, A. R. F. van der Steen, J. Truijens, F. C. C. Baron v. Tuyll v. Serooskerken, M. van Uffelen, N. C. van der Vecht, J. H. L. van Veghel, T. J. Veldman, W. Verhage, J. C. Verhoef, J. A. Wormser, H. J. Wullink, A. W. van Wijnen, J. F. L. van der Zee.

Wij wensen hen gaarne veel succes en een voorspoedige carrière toe.

Wij nemen afscheid van . . .



Kapitein A. D. G. DROS die op 29 december 1936 in dienst trad, is per 1 september jl. gepensioneerd.

Kort na indiensttreding vertrok hij als passagier aan boord van het m.s. „Sibajak” naar Singapore. Drie dagen na aankomst aldaar werd hij als 3e stuurman aan boord van het m.s. „Aldegonda” geplaatst en men mag gerust van louter toeval spreken dat diezelfde „Aldegonda” het schip was, waarop hij op 7 oktober 1953 met zijn eerste commando op een der grotere schepen werd belast. Wij laten zijn waarnemend gezagvoerderschap op de „Betoeran” hier dus buiten beschouwing. Evenmin zal Kapitein Dros in 1936 enig idee gehad hebben dat het ruim 9 jaar zou duren alvorens wederom voet op vaderlandse bodem te zetten. Na het tot zinken brengen van de m.l. „Kilat” te Pladju werd hij op Java geïnterneerd. Na de oorlog bracht hij enige tijd door op de C. S. M.-vloot, om daarna weer Oostwaarts te vertrekken. Zijn laatste schip was het s.t.s. „Katelysia” waarvan hij op 4 juni jl. het commando overdroeg. Het zo vaak gebedigde gezegde bij pensioneringen: „Nu gaat u zeker in uw tuintje werken” is inderdaad bij Kapitein Dros op zijn plaats en wij weten dat zijn groenten- en fruit aspiraties vrij hoog liggen.

Wij wensen hem, mede namens zijn collega's nog vele jaren in goede gezondheid.

Hoofdwerktuigkundige J. A. GOEDHART, die op 17 mei jl. te Curaçao van het s.t.s. „Kalinga” afmonsterde, trad in dienst van de Maatschappij op 7 januari 1929 en vertrok op 14 januari d.a.v. als 5e werktuigkundige met het s.s. „Dosina” van Rotterdam naar Curaçao. Per 1 september jl. is hem pensioen toegekend.

Na het doorlopen van diverse rangen werd hij in juli 1948 aangesteld tot permanent Hoofdwerktuigkundige. Het eerste schip van de nieuwbouw-serie waarop hij dienst deed was het t.e.s. „Korenia” aan boord van welk schip hij gedurende de afbouw reeds werkzaam was. De heer Goedhart is thans woonachtig te Driebergen en wij wensen hem van deze plaats nog vele jaren in goede gezondheid.

Hulpverlening door onze tankers

De laatste maanden zijn een aantal van onze schepen bij reddingen betrokken geweest, en naast de hulde aan alle betrokkenen, willen wij de bijzonderheden van de geboden hulp hier gaarne uit de doeken doen.

Het m.s. „Abida” komende van Buenos Aires met bestemming Rio Grande kreeg op 18 mei 1959 een zeiljacht in zicht aan boord waarvan men met een rode vlag stond te zwaaien. Na langszij te hebben gemanoeuvereerd bleek dat het jachtje ten gevolge van het slechte weer stuurloos was geworden en mede hierdoor in onzewaardige toestand was komen te verkeren. Pogingen werden in het werk gesteld het scheepje op sleeptouw te nemen en in eerste instantie lukte dat ook wel, maar al gauw brak de sleeptrous en de zeer slechte weersomstandigheden maakten verdere pogingen om een verbinding tot stand te brengen onmogelijk. De opvarenden van het jacht - een Fransman en twee Argentijnen - besloten dan ook het jacht achter te laten en vervolgd de reis naar Rio Grande aan boord van de „Abida”.

Op 18 juni ontwaarde men aan boord van de „Kalinga” te omstreeks 12.00 uur, een klein zeilscheepje. In verband met de uitgezonden noodseinen werd koers gezet op het scheepje en spoedig lag de „Kalinga” langszij. Het bleek dat het te Lissabon geregistreerde scheepje, aan boord waarvan zich 3 mensen bevonden, reeds geruime tijd onderweg was van Dakar naar Recife in Brazilië. De aan boord van het scheepje aanwezige navigatiemiddelen waren verre van voldoende en het was dan ook geen wonder te noemen dat men ca. 600 mijl uit zijn koers was geraakt. De enigen die wel verwonderd waren over dit uit de koers raken bleken de „koene zeilers” te zijn. Op het moment dat de „Kalinga” hen trof zaten zij reeds enige dagen zonder water en voedsel, waarvan zij thans werden voorzien en met de beste wensen en een opgave van de juiste koers vervolgde het scheepje de reis.

Op 8 juni 1959 voer het m.s. „Ceronia” in de Sulu Zee toen men 3 Philippijnse vissers ontwaarde die een noodsein hadden gehesen en die verder nog de aandacht trokken door armgezwaai. Volgens hun mededelingen bleken zij 7 weken op zee te hebben rondgezwakt en op het moment dat hen hulp werd geboden verkeerden zij in een erbarmelijke toestand. Na hen aan boord te hebben genomen, werd koers gezet naar Zamboanga, waar zij door de loodsboot aan wal werden gebracht. Hiermede was voor de „Ceronia” het mensenredden nog niet van de baan, want precies een maand later, nl. op 8 juli 1959, trof men op reis van Balik Papan naar Singapore in de Java Zee een van een noodsein voorzien en in zinkende toestand verkerend vlot, waarop zich 11 Indonesiërs bevonden die, gezien het feit dat zij 10 dagen op dit eigen gemaakte, primitieve bamboe-vlotje hadden doorgebracht, in miserabele toestand verkeerden. Zij maakten de bemanning uit van een uit Makassar afkomstige schoener die tijdens de oversteek van Kotá Baru naar Surabaya was omgeslagen. Aan boord van de „Ceronia” arriveerden zij drie dagen later te Singapore.

De „Kermia” volvoerde tenslotte op 27 Juni 1959 hulpverlening in de Golf van Suez, maar voor bijzonderheden hiervoor kunnen wij u naar pagina 9 in dit nummer verwijzen.

Personalia

Gehuwd:

- 3-7-'59: W. C. H. M. de Kok, 4e wtk., met mej. A. Lieven;
4-7-'59: A. J. Baerveldt, 5e wtk., met mej. H. E. Meij;
10-7-'59: A. J. Bitterling, 5e wtk., met mej. J. H. M. Engels.

Geboren:

- 2-7-'59: Geertruida, dochter van J. Scheltes, 3e wtk., en mevr. G. Scheltes-de Jong;
5-7-'59: William Henry, zoon van W. Kuiper, 1e stm., en mevr. M. M. Kuyper-Tutt;
12-7-'59: Ronald en Astrid, zoon en dochter van J. van der Meyde, 2e wtk., en mevr. E. van der Meyde-Heijmanns.

21-7-'59: Peter Albert Jacob, zoon van H. Verbaas, 3e stm., en mevr. E. Verbaas-Keijser;

21-7-'59: Monique-Maria, dochter van F. W. H. Hussem, 4e stm., en mevr. M. Hussem-Verhulst;

23-7-'59: Brigitta Frida Louise, dochter van Ph. F. L. Schölvinck, 4e stm., en mevr. G. Schölvinck-Lenzini;

27-7-'59: Louise, dochter van L. Haas, 5e wtk., en mevr. R. Haas-Poot.

VLOOTMUTATIES

gedurende de maand juli 1959

In Nederland gearriveerd: Gezagv.: J. Sieben, C. J. v. d. Weijer, J. Lous, L. Polderman, A. de Boer, A. v. d. Wolf; 1e stl.: E. J. Stapper, J. W. Pieters, H. Faber, J. v. d. Velden; 2e stl.: E. H. Brameyer, A. Visser, M. de Jong, P. J. Bakker, H. H. Hacken; 3e stl.: B. v. Hardeveld, P. D. v. d. Klei, E. B. Veenhof, N. A. Jager, A. W. Seelt, P. R. Brunet de Rochebrune, E. J. Remmers, H. Bergman, J. P. Witsen, A. Admiraal, J. Bosman; 4e stl.: J. W. Niessink, J. H. K. v. Eck, R. v. Westendorp, H. G. Potman, W. S. v. d. Ham, Th. van der Wacht; Hfdwtk.: P. de Geus, G. C. H. Dijkstra, D. P. Koudenburg, H. Steenstra, C. Assenberg, H. J. C. Bosselaar, P. Scherpenzeel; 2e wtk.: J. van Bon, K. Toereppel, C. Veenstra; 3e wtk.: W. van den Bosch, Th. C. F. Bijkerk, L. de Blicck, C. F. de Jong, G. H. Germing, A. de Jong; 4e wtk.: P. J. Pouw, D. Meurs, H. Neervoort, J. Mostert; 5e wtk.: C. L. Bakker, A. van Dijk, J. van den Tempel, R. O. Koop, J. J. Elich, K. G. Kossen, H. de Vin, J. R. Alsma, A. de Haan, L. Noyons, C. M. R. Pallençaöe, J. I. Brangert, N. Kerremans, R. A. C. van den Kolk, A. J. Bakker, H. Buiten, L. Cijssouw, B. M. v. Rooij; Bootslieden: P. G. Hoogendijk, J. Vos v. Zalinge, A. Reekers, I. Dijker, A. B. v. Essen, B. Potters; Timmerlieden: W. v. Leeuwen, H. C. v. d. Neut, A. Dillewaard, A. Pronk, J. op ten Berg, M. v. Vessem; Voorlieden: J. L. Goumare, A. Hake, H. F. Rotmans, G. H. Smit, W. F. v. d. Sman, T. J. Rood; Pomplieden: A. H. Janssen, J. J. J. Driessen, C. M. P. Verbeek, M. S. v. d. Akker, J. M. Koole; Bankwerker: C. Norbart, W. B. F. Montinarie; P. Stolk; Chef hofmeesters: M. L. Verschoor, C. Boogaarts, Ph. Klopmeijer, A. Zoutewelle, K. Doelman; Chef koks: J. Batelaan, D. G. Tromp, H. A. Groenendijk, C. A. Verhulp, K. C. G. v. d. Kraats, J. A. Franken, A. H. Sijmerink, W. v. Nette.

In Engeland gearriveerd: 2e wtk.: L. Langendoen, F. A. C. M. van Beek.

TEWERKSTELLINGEN

m.s. „Acila”: Hfdwtk. J. van der Hoek; extra 5e wtk.: A. Bax; Chef kok: J. W. v. d. Weyde.
 m.s. „Acmaea”: 2e stm.: M. G. C. Geerarts; 3e stm.: W. Kruse; 3e wtk.: H. Stobbe; 4e wtk.: F. W. Gakes.
 m.s. „Camitia”: Hfdwtk. F. H. C. Nauwelaerts de Agé.
 m.s. „Clavella”: 1e stm.: W. C. M. Immink.
 m.s. „Crania”: Gezagv.: R. India; 4e stm.: W. Schmidt; 2e wtk.: W. C. van Megen; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): H. Th. Nobels; Bootsman: J. H. A. Elbers, Timmerman: J. P. L. Wezepoel; Voorman: J. C. v. Noppen; Pompman: J. Westerhoff; Chef hofmeester J. J. Pronk; Chef kok: L. F. C. de Ruyter.
 m.s. „Ena”: 4e wtk.: F. M. Christiaans.
 s.t.s. „Kalydon”: Hfdwtk.: H. M. v. d. Steen.
 s.t.s. „Kelletia”: 2e stm.: L. v. d. Valk; 4e wtk. (als wnd. 3e wtk.): D. Tolmsa; Bootsman: J. Hofman; Timmerman: D. Franken; Voorman: B. Verburg; Chef kok: B. v. Bennekum.
 s.t.s. „Kellia”: 3e stm.: J. B. P. Imming; 2e wtk. (als wnd. Hfdwtk.): P. Taconis; 3e wtk.: H. G. M. Kok; extra 4e wtk.: R. N. Groen; 5e wtk.: M. W. D. Meijer; G. G. Wolsink, A. G. M. van Amelsvoort; Bootsman: J. Z. de Roode; Timmerman: G. Z. Spaans; Voorman: J. C. v. d. Wel; Pompman: Th. Stoutjesdijk. Chef hofmeester: M. G. Bruggeman; Chef kok: R. B. Vos.
 s.t.s. „Kenia”: Chef kok: P. L. den Breejen.
 s.t.s. „Kermia”: Gezagv.: J. L. Leyerweert; 4e stm.: L. A. Groendijk; Il.stl.: F. C. C. Baron v. Tuyl v. Serooskerken, R. Mulder; 5e wtk.: J. W. C. Willemsen; Bootsman: A. Reekers; Timmerman: J. A. v. d. Lans; Voorman: C. Voorspuj; Chef hofmeester: H. J. Nuis; Chef kok: G. H. Valk; Pompman: W. J. A. A. Coppen.
 s.t.s. „Khasiella”: 2e stm.: C. D. Mastenbroek.
 s.t.s. „Kosicia”: 1e stm.: P. C. Hoek.
 s.t.s. „Krebsia”: Hfdwtk.: G. J. Weidema; 3e stm.: P. E. van der Veld; 5e wtk.: J. C. Looij; Voorman: P. D. Spaans.

m.s. „Mitra”: 2e stm.: A. Post; Il.stm.: T. E. Dreise; 3e wtk.: K. L. Schuring; 5e wtk.: C. J. den Hollander, G. J. A. M. Siegmund; Bootsman: A. B. v. Essen; Timmerman: J. op ten Berg; Voorman: J. v. Dijk; Pompman: W. Broekhuis; Chef hofmeester: A. C. Thurkow; Chef kok: J. Westerhoff.

s.t.s. „Philine”: 3e stm.: J. E. Dekker; Il.stl.: J. H. L. van Veghel; Soemèdi: W. J. Morelis.

m.s. „Taria”: Gezagv.: F. J. Nieuwenhuis; 4e stm.: L. B. A. van Bruinnesse; 4e wtk.: H. de Jong.

t.e.s. „Thelidomus”: 1e stm.: F. ten Brug; 3e stm.: H. Olyrhoek; 4e stm.: G. H. L. M. van Mossevelde.

m.s. „Tibia”: Gezagv.: H. A. H. Hijlkema; 2e stm.: J. Spruytenburg; 3e stm.: C. Vlas; Il.stm.: G. Buma; Hfdwtk.: A. G. Bosma; 5e wtk.: J. van der Vlies, A. van der Zwaan, N. Apeldoorn, J. P. L. Marcussen.

s.t.s. „Vasum”: Gezagv.: P. J. Boudier; 5e wtk.: J. B. van Dorsten.

s.t.s. „Vivipara”: Gezagv.: J. Niessink; 3e stm.: R. Verhoef; Hfdwtk.: Th. van der Gaast; 3e wtk.: J. van Duuren; Pomplieden/bankwerker: L. C. C. v. d. Pluim en G. C. M. v. d. Wittenboer; bankwerker: B. v. Loo.

Naar de Oost vertrokken: 1e stm.: D. Jongeneel; 3e stm. (als wnd. 2e stm.): J. J. van Schagen; 3e stl.: L. J. Hirs, L. Becker, G. Verbrugh; 4e stm.: E. J. F. Douw v. d. Krap; Hfdwtk.: A. A. Goethart, W. Levy, J. Zaaier; 2e wtk.: A. Schoonfeld; 4e wtk.: Th. A. v. d. Kroonenberg, Th. J. Wouters; 5e wtk.: T. C. J. Beentjes.

Naar de West vertrokken: 1e stm.: (als wnd. Gezagv.): J. P. Braat; 1e stm.: P. C. D. Sandee; 4e wtk.: A. Modderman.

Geslaagd voor een hoger diploma: 2e stl.: L. v. d. Valk, C. D. Mastenbroek, dipl. 1e Stm. G.H.V.; 3e stm.: H. N. A. Snel, dipl. 2e Stm. G.H.V.; 2e wtk.: J. van der Meijde, dipl. „C” als Scheepswtk.; 3e wtk.: K. F. Neher, dipl. „B” als Scheepswtk.; 5e wtk.: A. Bax, R. Romeijn, dipl. „A” als Scheepswtk.

Gepromoveerd tot: 2e stm.: N. A. Jager; 5e wtk.: P. Visser.

Bevorderd tot: Bootsman: J. Z. de Roode; Voorman J. v. Dijk; Pompman: J. Westerhoff, Th. Stoutjesdijk; Pompman/bankwerker: L. C. G. v. d. Pluim, G. C. M. v. d. Wittenboer; Bankwerker: B. v. Loo; Chef hofmeester: J. J. Pronk.

Nieuw aangenomen: Il.stm.: R. Mulder; 5e wtk.: J. C. Looij. In dienst getreden: Pompman W. Broekhuis; Chef koks: G. H. Valk, L. F. C. de Ruyter.

De dienst der Maatschappij verlaten: 2e stm.: M. de Jong; 5e wtk.: J. B. Mensert, R. A. C. v. d. Kolk, C. M. R. Pallençaöe, J. A. Kentin, B. M. van Rooij; Bootsman M. C. Bey; Voorman: W. F. v. d. Sman; Pompman: J. J. J. Driessen; Chef hofmeester: H. S. Severijnen; Chef kok: A. de Hooge.

Overgegaan in dienst Shell Pernis Raffinaderij N.V.: 3e wtk.: C. E. G. Hogendijk.

Overgegaan in dienst van Shell BP Petroleum Development Comp. of Nigeria Ltd.: 2e stm.: A. van der Burg.

Met pensioen: Gezagv.: A. D. G. Dros; Hfdwtk.: J. A. Goedhart.

MUTATIES WALPERSONEEL SHELL TANKERS N.V.

In dienst getreden:

1-7-59: Mej. J. W. Brüggemann - sectie SO

1-7-59: A. Toet - sectie ID

De dienst verlaten:

21-7-59: Mej. H. Possel - sectie SO

Terug uit militaire dienst:

3-7-59: Ir. J. Tanis - sectie NB

Geboren:

3-7-59: Johannes Anthonius, zoon van A. D. van Beek - sectie ND

31-7-59: Willemine Marie-Louise, dochter van N. C. Mulder - sectie CD

N.V. CURAÇAOSCHE SCHEEPVAART MAATSCHAPPIJ

In Nederland gearriveerd:

W. Punt, P. Schol.