

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
A P R I L 1 9 7 3





31e bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerk- tuigkundigen

welke op donderdag 22 februari jl. in het Shell-Gebouw is gehouden.

Zittend v.l.n.r.: P. van Hassel - gezagvoerder, W. Groenendijk - hoofdwerktuigkundige, J. H. A. Budding - gezagvoerder, C. J. Visscher - hoofdwerktuigkundige, C. W. Stolk - hoofdwerktuigkundige, J. B. J. Jonker - hoofdwerktuigkundige.

Staan v.l.n.r.: H. M. Stoll - chef Geneeskundige Dienst (DF/1), J. W. Paans - adjunct-directeur, H. W. van Diepen - hoofdwerktuigkundige, W. A. Kleine - gezagvoerder, D. Rodenburg - directeur, J. de Jong - gezagvoerder, H. den Ouden - adjunct-directeur, C. Wolse - gezagvoerder, P. Janssen - gezagvoerder, G. H. van Leeuwen - chef Sectie Scheepsofficieren (DFP/1), J. B. Kerkhoven - Sectie Scheepsofficieren (DFP/1).

Mededelingen

In aansluiting op het bericht in het januari-nummer van dit blad delen wij u het volgende mede.

Met ingang van 1 maart 1973 zijn in de Afdeling Personeel alle aan de gage-administratie verbonden werkzaamheden ondergebracht in de nieuw geformeerde sectie, waarvan de benaming als volgt is:

DFP/3 — Gages en Administratie Vlootpersoneel.

Zoals bekend, is met de leiding van deze nieuwe DFP-sectie belast de heer J. Beekhuizen.

In verband met het bovenstaande is DFF/3 met ingang van 1 maart 1973 als afzonderlijke sectie opgeheven.

De medisch adviseur, dokter H. M. Stoll, zal met ingang van 1 augustus 1973 de dienst van onze Maatschappij verlaten om elders in het bedrijfsleven een functie te aanvaarden. Omtrent de opvolging van dokter Stoll zal een nadere mededeling volgen.

Slotdividend en jaarresultaten 1972

Commissarissen en Directie van de „Koninklijke“ zullen de aandeelhoudersvergadering voorstellen over 1972 een slotdividend van f 3,75 uit te keren, zodat het totale dividend dan f 7,25 per aandeel bedraagt. Dit is gelijk aan het dividend over 1971.

Het nettoresultaat van de Maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over het vierde kwartaal van 1972 bedroeg:

110,2 miljoen pond sterling vergeleken met 76,7 miljoen pond sterling (voor aftrek van buitengewone lasten ad 22,5 miljoen pond sterling voortvloeiend uit de aanpassing van wisselkoersen) over het vierde kwartaal van 1971.

Over geheel 1972 bedroeg het nettoresultaat 281,7 miljoen pond sterling tegen 392,4 miljoen pond sterling (voor aftrek van buitengewone lasten) over 1971.

Zowel Shell Oil als Shell Canada hebben over het afgelopen jaar betere resultaten gehad. Hoewel over geheel 1972 de resultaten buiten Noord-Amerika teleurstellend waren, trad in het vierde kwartaal een krachtig herstel in. Ook in de chemische sector waren de resultaten beter dankzij een gunstiger marktsituatie. De sterk toenemende afzet van aardgas in Europa leidde tot hogere resultaten in deze sector.

In de periode van 16 februari t/m 15 maart 1973 verschenen de volgende

vlootcirculaires :

No.	Datum	Onderwerp
818	21.2.73	Aanvaringsveilig ventileren van wingtanks op de „M“- „N“- „D“- en „S“-klasse schepen
819	23.2.73	Vlootinformatiebulletin No. 64 „Verontreiniging van de zee door olie“ Vlootinformatiebulletin No. 65 „Veilig tankschoonmaken“
820	26.2.73	Havenkosten Eigenaars
821	6.3.73	Vaccinaties Spaanse scheepsgezellen
822	6.3.73	Chinees scheepsgezellen - feestdagen
823	12.3.73	Schaderapporten

Sectie DFP/6 'Arbeids- voorwaarden'

De voornaamste verantwoordelijkheden van de Sectie Arbeidsvoorwaarden zouden onderwerp van gesprek zijn, aldus een uitnodiging die werd toegezonden aan een twaalfstal wal-employés. In de serie tweemaandelijks gespreksgroepen voor walpersoneel was op 22 februari jl. de beurt aan Chef Sectie DFP/6, de heer E. van 't Slot, om in 10 minuten tijd een kort overzicht van die verantwoordelijkheden te geven, om daarna een spervuur van vragen te ondergaan. En het zijn juist deze vragen, die getuigen zowel van belangstelling in elkaars werk als van kritiek die men durft, en ook kan uiten.

Na de uiteenzetting door de heer Van 't Slot met wie zijn Sectie contacten onderhoudt, alsmede met welk doel, tevens hoe een cao voor het vlootpersoneel tot stand komt, kwamen de vragen los, die een scala van onderwerpen bestreken. Een van de eerste was waarom Shell Tankers, evenals nog twee andere rederijen, een aparte cao met de vakbonden afsluit in plaats van gezamenlijk met de andere Nederlandse reders om de tafel te gaan zitten en over de voorwaarden te onderhandelen. Hiervoor gaf de gespreksleider een kort overzicht, waarbij tot uitdrukking kwam, dat Shell Tankers B.V. als lid van een internationale groep van maatschappijen steeds een eigen beleid heeft nagestreefd.

Onze gages en voorwaarden wijken dan ook af van die welke van toepassing zijn bij andere rederijen en vaarten. Het deelnemen aan de onderhandelingen die de Raad van Bestuur heeft met de vakbonden, zou bovendien impliceren dat rekening moet worden gehouden met eisen en problemen die zich in geheel andere vaarten

dan de onze voordoen.

Duidelijk naar voren kwam ook hoezeer het voor DFP/6 noodzakelijk is voeling te houden, zowel met de financiële afdeling in onze organisatie als met andere personeelssecties. Een kleine wijziging in de arbeidsvoorwaarden kan aanzienlijke repercussies met zich brengen, zowel wat betreft het personeelsbestand als het budget.

Vragen omtrent de houding van de vakbonden bij de onderhandelingen, waarvan enkele vragenstellers kennelijk geen goed begrip hadden, werden uitvoerig door de heer Van 't Slot beantwoord. Het is geenszins het geval dat de vakbonden geen open oog zouden hebben voor de moeilijkheden die zich in de Nederlandse scheepvaart voordoen. Zij zijn het ook geweest die warm voorstander waren van de door de KNRV aangevraagde verhoogde investeringsaftrek, juist omdat ook de vakbonden inzien dat de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart en daarmee de werkgelegenheid bij de koopvaardij in het geding komt indien niet van regeringszijde doeltreffende maatregelen worden genomen.

In aansluiting hierop werden enkele vragen gesteld omtrent de arbeidsvoorwaarden waarop

vloot de gageverhogingen niet zouden getuigen van dezelfde matiging. Terecht werd er door de gespreksleider op gewezen dat wel degelijk ook in de arbeidsvoorwaarden voor het vlootpersoneel van matiging sprake is. Wanneer de onderhandelingen beginnen (nu binnenkort weer, als de 1-jarige cao die vorig jaar werd afgesloten, ten einde loopt) is er slechts beperkte ruimte waarin — juist door overleg met de vakbonden — de nieuwe voorwaarden moeten worden ingepast.

Het is beslist niet zo, dat op dit gebied niet van matiging sprake is en gelukkig heerst er ook bij de vakbonden begrip voor de economische situatie waarin Nederland zich bevindt. De cijfers van het Centraal Planbureau worden erbij betrokken, de prognoses die officieel zijn gegeven voor de toekomstige ontwikkelingen van lonen en prijzen, het Centraal Akkoord dat is gesloten, zaken die alle mede van invloed zijn op de eventuele verbetering van gages en voorwaarden in de nieuwe, nog af te sluiten collectieve arbeidsovereenkomsten.

De belangstelling van de aanwezigen, waaronder jonge employés tot en met een aan de wal tewerkgestelde gezagvoerder en werktuigkundige, ging ook uit naar de verhouding tussen of-



Bij de voorplaat

Besloten is, naarmate oude voorraden opraken, voor alle doeleinden een nieuwe Maatschappij-vlag te gaan toepassen, waarvan op de voorpagina een afbeelding. In de toekomst zal deze vlag dus niet alleen worden gebruikt bij de verkooppunten van Shell-producten overal ter wereld, alsmede op het briefpapier van alle maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep, doch ook worden gevoerd op alle schepen van de verschillende vloten.

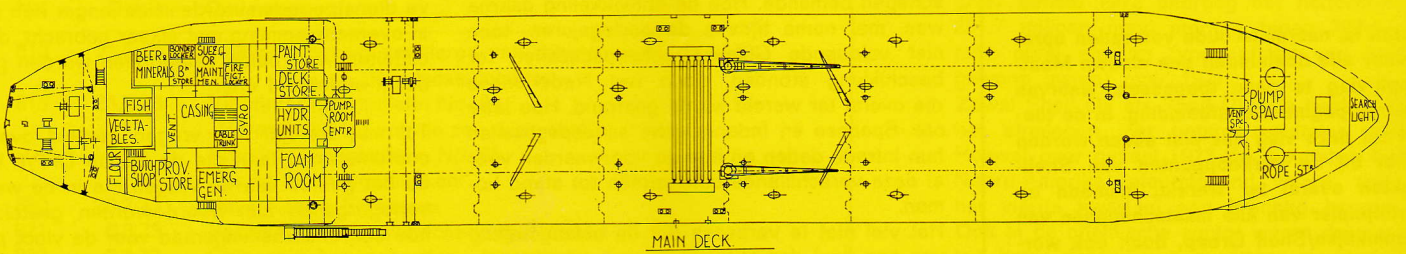
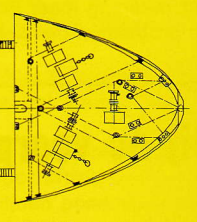
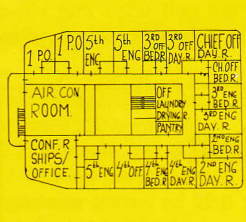
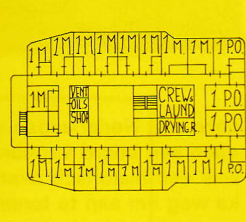
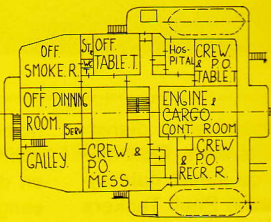
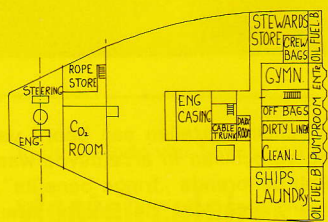
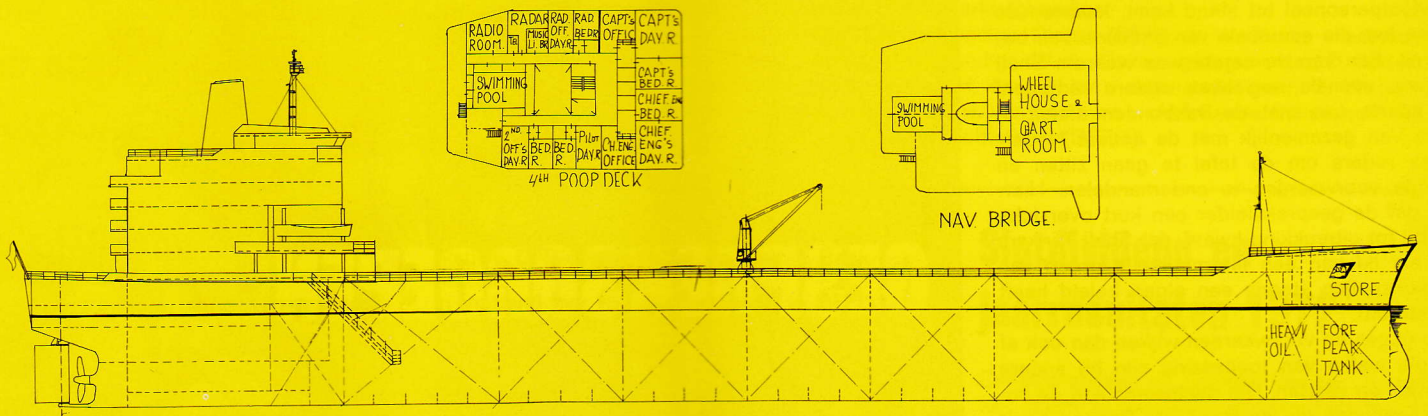
onze niet-Nederlandse scheepsgezellen dienstdoen aan boord van de Shell-tankers. Ook hier was een historisch overzicht de meest duidelijke weg om aan te tonen waarom Shell Tankers — reeds vóór de laatste wereldoorlog — met praktisch alleen Chinese scheepsgezellen de schepen bemande. Hoe de ontwikkeling daarna was, met name tijdens de oorlogsjaren, toen niet voldoende Chinese scheepsgezellen ter beschikking stonden, doch wel Nederlandse die overal ter wereld waren gestrand. Hoe later ook Spaanse en Indonesische scheepsgezellen hun intrede deden en hoe de voorwaarden voor al deze verschillende categorieën tot stand komen.

Het viel niet te verbazen dat de belangstelling van een deel der aanwezigen ook uitging naar de situatie zoals die zich de laatste jaren heeft ontwikkeld: bezuiniging aan de wal, ook op het gebied van het salarisbeleid, terwijl voor de

ficiëren en scheepsgezellen aan boord van de schepen, de verschillen in arbeidsvoorwaarden en de daarbij behorende „fringe benefits”. Uiteengezet werd, hoe juist de laatste jaren die verschillen grotendeels zijn weggewerkt. Verlofaanspraken zijn praktisch gelijk, de respectieve dienstperioden worden hoe langer hoe meer in overeenstemming met elkaar gebracht, de faciliteiten voor beide categorieën worden geleidelijk uitgebreid enz.

Tot slot werden nog vragen gesteld over de coördinerende taak die de Sectie DFP/6 heeft op het gebied van de vragen die in de werkoeverlegorganen aan boord worden gesteld en hoe een ondernemingsraad voor de vloot praktisch kan worden verwezenlijkt. Al met al genoeg gesprekstof die werd aangedragen om met voldoening op deze bijeenkomst terug te blikken.

NIEUWS VAN DE NIEUW- BOUW



Na de algemene beschrijving van de in bestelling zijnde 313.000 tons tankers, in dit nummer aandacht voor de z.g. „white product carriers” welke voor de Koninklijke/Shell Groep in aanbouw zijn.

Over de toewijzing van deze bij Haugesund Mek. Verksted A.S. in Noorwegen te bouwen schepen bestaat bij het ter perse gaan van dit artikel nog onzekerheid; zodra hierover definitieve informatie kan worden verstrekt zullen wij hierop terugkomen.

De witte-produktentankers behoren tot een serie schepen met een tonnage van 32.000 ton, die uiteindelijk de bekende „K”-klasse schepen zullen vervangen. De bij Haugesund Mek Verksted A.S. te bouwen schepen krijgen de volgende bouwnummers: 49/50/51/52. Hun namen zullen beginnen met de letter F; waarschijnlijk zullen de „Ficus”, „Flammulina” en „Fusus” de eerste zijn die in de vaart worden gebracht. Deze schepen zijn volledig ontworpen voor het vervoer van witte producten en worden gebouwd onder de hoogste klasse + 100 A1 bij Lloyd's voor de hull, de hoofdmachine-installatie en de verdere uitrusting. Ook dit type schip zal behoren tot het enkel-dekschip met alle accommodatie achteruit en de pompkamer achter de ladingtanks.

De voornaamste gegevens zijn:

Lengte over alles	170.688 meter
Lengte tussen de loodlijnen	163.060 meter
Breedte	25.900 meter
Holte	15.290 meter
Diepgang (zomer)	11.330 meter
Draagvermogen (ongeveer)	32.000 ton

Capaciteit van de tanks:

Zeven middentanks	
Zeven zijtanks SB en BB	totale capaciteit 41.300 m ³
Brandstoftankers SB en BB	ongeveer 1.000 m ³
Voordieptanks	ongeveer 1.000 m ³
Drinkwatertanks	minimum 200 m ³

Bovenstaande capaciteiten zijn voor 98 pct. vol.

Snelheid

Bij goed weer in open zee zal de snelheid 15.5 mijl/uur bedragen, bij een diepgang van 11,33 meter en met een afgegeven asvermogen van 7.01 eMW.

Dekuitrusting

Op het voorschip worden twee gecombineerde, hydraulisch gedreven anchor windlass/tensioning winches geplaatst. De meerkabels hebben een lengte van 280 meter bij een omtrek van 4 1/4"....

De houdkracht van de ankers is 45 ton elk. De inhaalkracht van de meerkabels is 9 ton bij 15 meter/min; de uitviersnelheid bedraagt 46 meter per min.

Verder worden nog twee tension winches geplaatst, waarvan de gegevens overeenstemmen met die hierboven genoemd.

De lengte van de nylon trossen hiervan is 240 meter, bij een omtrek

van 7". De uitviersnelheid is 75 meter/min. Ook op het achterschip worden twee identieke tension winches geplaatst.

Voor de behandeling van laadslangen zullen twee permanente dek-kranen van het elektrisch/hydraulische type bij het manifold worden opgesteld, elk met een hefvermogen van 10 ton bij een ophaalsnelheid van 12 meter/min.

Meertrossen en kabels

De sleepketting heeft dezelfde lengte als de ankerketting en is gemaakt van speciaal staal klasse U-3. De sleepkabel heeft een omtrek volgens de Lloyd's eisen en wordt gemaakt van gegalvaniseerd hoogwaardig stalen draden, rond 6 mm, aantal 41 en met een kunststof kernkabel; lengte 400 meter. Het aantal meerkabels voor de tension winches is 14, bij een omtrek van 4 3/4", 6/36 constructie, en met een lengte van 280 meter. De breeksterkte bedraagt 90 ton. Als eerste meertrossen zullen vier nylon trossen beschikbaar zijn, bij een omtrek van 7" en een lengte van 420 meter (met leer beklede ogen).

Brandblussysteem

In de machinekamer zal een brandbluspomp worden opgesteld, type zelfaanzuigende centrifugaalpomp. Deze pomp zal met de algemene-dienstpomp schuim kunnen leveren aan het schuimbrandblussysteem. Onder de bak wordt een luchtgekoelde dieselmotor opgesteld, welke een hydraulische unit aandrijft op het ene aseinde en op het andere aseinde een schuimbrandblusboosterpomp. De hydraulische unit drijft weer een laag-opgestelde, centrifugaalbrandbluspomp.

Accommodatie

De gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige krijgen elk de beschikking over een lobby, dagverblijf, slaapkamer, kantoor, doucheruimte en toilet. Voor de 1e stuurman en 2e werktuigkundige zijn dit een lobby, dagverblijf, slaapkamer, doucheruimte en toilet. Voor de 2e stuurman, 3e werktuigkundige alsmede de marconist: een lobby, dagverblijf, slaapkamer, doucheruimte en toilet. 3e stuurman en 4e werktuigkundige: een lobby, dagverblijf, slaapkamer, doucheruimte met toilet. 4e stuurman en 5e werktuigkundige: dagverblijf met afgescheiden slaap-gedeelte, doucheruimte met toilet.

Voor het hoofd voeding staan ter beschikking een dagverblijf, slaapkamer en doucheruimte met toilet. Voor elk der onderofficieren een dag/slaapverblijf met doucheruimte en toilet. Ook alle andere bemanningsleden hebben elk behalve een dag/slaapverblijf, een eigen toilet te hunner beschikking.

De indeling van de accommodatie kan verder worden nagegaan aan de hand van nevenstaande tekeningen.

'WIJ KIJKEN VOORAL ACHTER DE CIJFERS'

„Het is niet alleen onze taak om na te gaan of de cijfers kloppen, we kijken vooral áchter de cijfers. We trachten een kritische beoordeling te geven van het hoe en het waarom van bepaalde werkzaamheden. We zijn geen foutenzoekers, zoals velen denken, geen pottenkijkers”.

Aan het woord de heer J. Bomhof, controleleider van de Internal Audit-groep (de Interne Accountants) voor Shell Tankers en sinds 1 oktober 1972 ook van de 3 laboratoria in Nederland. De heer Bomhof is voor vele collega's in de walorganisatie een oude bekende. Reeds in 1946 ving hij zijn administratieve loopbaan aan bij onze Maatschappij en in 1963 is hij reeds betrokken geraakt bij het Internal Audit-werk van Shell Tankers. Echter, de onbekendheid die er nog bij velen is omtrent doel en werkwijze van deze groep van interne accountants, was voor ons aanleiding het hiernavolgende interview met de heer Bomhof te publiceren.

Hoe is de organisatie van „Internal Audit” opgebouwd?

Wij maken deel uit van de Internal Audit Division-Nederland, die ressorteert onder Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. Het hoofd van deze afdeling is de heer L. de Jonge. De Internal Audit Division-Nederland is ontstaan in 1967 en heeft een totale bezetting van 30 man, die verspreid werken bij alle Shell-maatschappijen in Nederland, inclusief Billiton. Voor elke maatschappij of groep van maatschappijen is een controleleider aangesteld met enkele medewerkers. Mijn drie collega's en ik werken voor Shell Tankers en de laboratoria in Delft, Rijswijk en Amsterdam. Naast die Internal Audit-groepen is er nog een auditor die zich bezighoudt met speciale opdrachten en als adviseur optreedt. IAD-Nederland heeft namelijk ook nog een adviesfunctie ten opzichte van de diverse Groepsmaatschappijen in het buitenland. Een van de taken van Internal Audit is ook het controleren bij bedrijven waarin Shell een financieel belang heeft. Dat kan bijvoorbeeld gebeuren op verzoek van de commissarissen.

Wat is eigenlijk de taak van Internal Audit?

Ja, onze taak is in de loop der jaren nogal veranderd. Vroeger was Internal Audit hoofdzakelijk belast met de beoordeling van controles ter voorkoming en ontdekking van fraudes betreffende kasgelden, materialen, produkten, enzovoort. Daarbij betrok men dan meestal ook de verificatie van de boekhouding met de financiële documenten, zoals facturen, kwitanties etc. De auditor beperkte zich tot het vaststellen van overeenstemming van voorraden met de boeken, het aanwezig zijn van juiste handtekeningen en parafen op de documenten. Uit die tijd stamt naar mijn mening de voorstelling van onze functie als die van foutenzoekers of als een soort rechercheurs. In dit verband moet ik wel opmerken dat het nog niet zo lang geleden is dat men mij bij een bepaald bedrijf geen verfrissing durfde aanbieden omdat ik dat misschien als omkoping zou kunnen beschouwen!

Vooral de laatste 20 jaar is er een ontwikkeling gekomen waarbij de

auditor meer en meer „achter de cijfers” ging kijken. Hij ging zich afvragen of overschrijdingen van budgets, stijging van voorraden, overuren en dergelijke zaken tijdig onderkend en gerapporteerd werden. Met andere woorden: hij ging onderzoeken of de controles die deze ontwikkelingen zouden moeten signaleren, wel goed opgezet waren en goed functioneerden.

Als gevolg van deze ontwikkeling wordt Internal Audit thans gezien als de afdeling die op onafhankelijke wijze — IAD/N staat buiten de organisatie — in beginsel de controles op de activiteiten van een maatschappij onderzoekt op hun effectiviteit. Het doel hiervan is het verschaffen van zekerheid — en zeker niet alleen aan de directie — dat de richtlijnen, organisatieplannen en procedures worden nageleefd en nog up to date zijn. Voorts is het onze taak na te gaan of de activa van de maatschappij worden beveiligd tegen verliezen van allerlei aard en ook of de verslaggeving en rapportage betreffende de activiteiten volgens juiste procedures op betrouwbare wijze geschiedt. Ten slotte letten wij erop of het gebruik van mankracht, produkten, materialen en werkkapitaal doelmatig is.

Naar mijn mening kan juist een onafhankelijke instantie als de IAD/N, die buiten de organisatie staat, de hierboven geschetste taak het beste uitvoeren. Het is overigens een taak die ook een adviesfunctie omvat. We kunnen in principe aan iedereen advies uitbrengen.

Hoe is uw groep samengesteld?

Onze groep bestaat uit vier man: de heren Goemans, Van der Plas, Beuning en ikzelf. De heer Beuning werkt voornamelijk bij Shell Tankers, maar zal zo nu en dan ook wel eens naar de laboratoria gaan. Toen in 1967 de Internal Audit Division - Nederland werd gevormd, ben ik zelf daarheen overgegaan.

Hoe verloopt in de praktijk een bepaald onderzoek dat u gaat uitvoeren?

Veelal werken wij volgens een bepaald plan, dat wij ieder jaar aan de directie van het desbetreffende bedrijf voorleggen. Ook kunnen wij bepaalde verzoeken uit het bedrijf zelf krijgen.

We beginnen altijd met een gesprek met de chef van de betrokken afdeling. We praten dan over het organisatieschema, de bezetting van de afdeling, de aard van het werk, de budgets, enzovoort.

Daarna gaan we gesprekken voeren met de diverse employés van die afdeling en bestuderen we de taakbeschrijvingen alsmede de rapportages en budgets, voor zover die er zijn. Op die manier komen we er achter wat zo'n afdeling doet en wat de functies inhouden. Wat ons bijvoorbeeld interesseert is of ook werkelijk datgene wordt gedaan wat in de taakbeschrijvingen van de functies en onder andere ook in het manual van de afdeling is vastgelegd. Wordt er minder gedaan of meer en is dat allemaal nodig? Ter illustratie het volgende voorbeeld: Tijdens een onderzoek bij een onzer Groepsmaatschappijen constateerden wij dat een voorraadadministratie zowel met de hand als via de computer werd gevoerd. Op onze vraag waarom dat nodig was, kregen wij ten antwoord: „Het moet voor de accountants”. U zult begrijpen dat we ons toen wel wat bedroefd voelden.

Ik kan mij voorstellen dat er mensen zijn die zeggen: Hoe kunnen die



GESPREK MET INTERNAL AUDITOR J. BOMHOF

accountants nu oordelen over iets waar ze niets van afweten? In zekere zin is dat een begrijpelijke gedachte. We hebben evenwel met zeer veel mensen contact, baseren ons steeds op rapportages omtrent de afdeling en doen veel ervaring op door zonedig met de mensen mee te lopen om het werk te kunnen bekijken.

Daardoor krijgen we na enige tijd een goed overzicht van het hele bedrijf en zien we bepaalde verbanden. We staan bovendien objectief tegenover het geheel en doordat we zelf niet in de routine van het werk zitten, kunnen we soms een oordeel geven dat verfrissend werkt. Onze hoofdtak is áchter de cijfers te kijken, áchter de schermen van het werk. We vragen steeds naar het hoe en het waarom. Waaróm bijvoorbeeld worden door de wagens van een wagenpark bepaalde ritten gemaakt, moet dat altijd zo, kan dat niet anders en efficiënter? Waaróm worden bepaalde kosten gedeclareerd, is dat nodig, waaróm worden bepaalde werkzaamheden niet gecoördineerd? Het gaat ons natuurlijk ook om de formele kant van de zaak. Als er bijvoorbeeld een kasbetaling of een girobetaling wordt verricht, dan kijken we inderdaad of de vereiste parafen er op staan. Maar daar houdt het niet mee op. We kijken vooral áchter die stukken. Waaróm is die uitgave gedaan? Is het verantwoord? We lichten een bepaald stuk werk of een afdeling dus geheel door om te kunnen vaststellen of de noodzakelijke controles goed functioneren.

Op welke manier brengt u rapport uit van uw bevindingen?

Wij maken van elk onderzoek een rapport en dat gaat in concept naar degene wiens activiteiten doorgelicht zijn, naar de „auditee” zoals we hem noemen. Daarna gaat het naar de betrokken afdelingschef. We trachten altijd tot een overeenstemming te komen wat betreft onze aanbevelingen. Soms gebeurt het wel dat we het niet met elkaar eens zijn, maar ook dan komt de mening van de gecontroleerde partij duidelijk naar voren, zodat goed tot uiting komt dat de gehele zaak is doorgepraat. Eenmaal per halfjaar brengen we rapport uit aan de directie. In dat rapport staan de voornaamste activiteiten over die periode vermeld. Voorts is er nog een „Audit Committee”, waarin de directie is vertegenwoordigd en waarin enkele mensen van „Internal Audit”, waaronder ook de heer De Jonge, het hoofd van IAD-Nederland, zitting hebben. In die commissie worden alle activiteiten doorgepraat en worden tevens de plannen voor het komende halfjaar besproken.

In welk opzicht verschillen uw werkzaamheden van die van de externe accountants, dus van die van Klynveld, Kraayenhof en Co?

Onze afdeling wordt inderdaad nog wel eens verward met de externe accountants. Klynveld, Kraayenhof is een onafhankelijke buitenstaander, die is aangewezen met het doel om tot een beoordeling te komen van de financiële jaarstukken van Shell Tankers. Dit accountantsbureau dient de belangen van de aandeelhouders en andere geldgevers te beschermen. Wij, de interne accountants, helpen de directie en haar medewerkers en medewerkers de doelmatigheid van het beheer van het bedrijf te verhogen door verbetering van de interne controles. Ik herhaal nog eens: We kijken vooral áchter de cijfers.

P. van der Stijl

Zorgen voor de voeding van anderen. Dat is een bezigheid waarmee de heer P. van der Stijl zijn hele leven te maken heeft gehad. Zijn vader had in Groningen reeds een bedrijf dat de uitzending van diners verzorgde, zodat het niet te verwonderen valt, dat ook zijn belangstelling reeds vroeg in die richting ging. De knepen van het vak leerde hij niet alleen op school, maar ook in het Carlton hotel in Amsterdam, waar hij vier jaar lang de nodige praktische kennis vergaarde om zijn vader daadwerkelijk te kunnen bijstaan.

Aldus gewapend met theoretische en praktische kennis nam hij geleidelijk het bedrijf thuis over. Vijf jaar lang zwaaide hij in Groningen, met een kleine staf aan personeel, zelfstandig de scepter in het gerenommeerde familiebedrijf, maar de tijd zat tegen. Men wilde wel goed eten, maar in een universiteitsstad zijn het veelal klanten die hiervoor niet veel op tafel kunnen leggen. Extra nadelig facet bij een dergelijk zelfstandig bedrijf is, dat voor degene die de leiding heeft — althans zeker in die tijd — zelfs geen vakantiedag er af kon. En zo werd uiteindelijk het besluit genomen het familiebedrijf vaarwel te zeggen en als varensgezel voor de inwendige mens te gaan zorgen.

Van de gelegenheid die op 23 februari aan collega's werd geboden om van de heer Van der Stijl, met zijn 23 dienstjaren bij de Koninklijke/Shell, afscheid te nemen, werd door zeer velen gebruik gemaakt. Enkele dagen tevoren had de heer Van der Stijl reeds afscheid genomen van de heer D. Rodenburg, Directeur, terwijl vlak voor het „open house” (van 11 tot 12 uur in de filmzaal van het Shell-Gebouw), de scheidende en zijn echtgenote waren ontvangen door de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur. Laatstgenoemde had bij die gelegenheid hem ook het

wat te doen met de zakken vol. Na veel wikken en wegen viel het besluit: het water in ermee. Maar dit was nog niet zo eenvoudig; als zij bij deze handeling werden gesnapt, was de kans groot, dat zij als dieven die gestolen handelswaar kwijt wilden, of als smokkelaars met te hete contrabande zouden worden beschouwd. Na een aantal jute zakken met het dubieuze bestek op een bootje te hebben geladen, vertrokken zij op zoek naar een plekje, waar de handeling ongezien kon plaatsvinden. Maar overal in de haven en op de rede lagen schepen, zodat de twee supers urenlang moesten varen alvorens een plekje te vinden, waar met grote haast de zakken overboord konden worden gezet.

Zijn tijd in Singapore was een van de prettigste die hij heeft meegeemaakt. Samen met een Engelse superintendent werden de schepen geproviandeerd, waarbij de heer Van der Stijl voornamelijk in het buitenwerk was ingeschakeld. Volkomen zelfstandig konden zij handelen, want alhoewel zij officieel onder de afdeling „staff & crew” vielen, vormden zij tweeën de gehele civiele dienst.

Vlak voordat hij in 1960 met verlof naar Nederland zou terugkeren, kreeg de heer Van der Stijl te horen, dat zijn medewerking in de Sectie Civiele Dienst in Rotterdam weer dringend nodig was. En zo zagen wij hem weer terugkomen in de kantoor-organisatie. Nog 13 jaar zou hij werkzaam blijven in de Sectie DFM/13, om nu wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd afscheid te nemen van voedingszaken, waarniede hij zoveel jaren — dikwijls ook tijdens de weekeinden — te maken heeft gehad.

Zijn plannen voor de toekomst zijn vast omlind: eindelijk tijd voor al die dingen waar hij nooit genoeg tijd voor heeft gehad, erop uit met de caravan en verder zaken in en rondom het huis, waar hij samen met zijn vrouw van een welverdiende rust hoopt te genieten. Hetgeen wij hem gaarne voor een lange reeks van jaren toewensen.

Met pensioen

afscheidscadeau van zijn collega's aangeboden, bestaande uit een vouwfiets, broodrooster en verlichting voor de caravan.

In de inleiding vertelden wij reeds, dat hij — gezien de economische omstandigheden — voortzetting van zijn carrière op zee had gezocht. Dat was niet direct bij de Shell, maar bij een kleinere rederij, wier schepen voornamelijk in de kustvaart worden gebruikt. Eerst voer hij op een 400 tonner, later op een groter vaartuig van 1000 ton. En met dit in onze ogen toch nog kleine scheepje ging het ook over de oceanen, naar de States, Rusland, en vele andere landen.

Als kok/hofmeester was het een geheel andere werkkring dan voorheen, maar toch ook weer onder andere de verzorging van maaltijden. In april 1955 monsterde hij voor de „Kabylia”, net opgeleverd door de werf, en aldus ving zijn Shell-dienst aan. Maar niet lang zou hij bij onze Maatschappij in vlootdienst blijven. In 1956 werd het civiele-dienstbeheer vanuit de walorganisatie op andere leest geschoeid, waarbij als vast medewerker werd aangezocht de heer Van der Stijl. Alhoewel het varen hem goed was bevallen in de voorbije jaren, lag aan de wal toch een mogelijkheid voor de heer Van der Stijl om de civiele dienst eens vanuit een andere gezichtshoek te bekijken. Hij ging dan ook in op het aan hem gedane verzoek, zodat wij hem van september 1956 tot december 1957 als vast medewerker op kantoor zagen. In laatstgenoemde maand werd hij aangezocht om als superintendent te gaan optreden in Singapore, van waaruit een zeer groot aantal schepen, zowel Britse als Nederlandse Shell-tankers, werd geproviandeerd.

In die tijd lag een aantal oudere Shell-tankers opgelegd in Singapore; bij verkoop was het zaak, alle artikelen waarop het Shell-embleem voorkwam, van boord te halen en op andere schepen te plaatsen of naar Europa op te zenden. De instructies in dit opzicht waren bijzonder streng, zodat het om zeer grote hoeveelheden ging. Echter, het meeste bestek was niet meer in zodanige staat, dat het de moeite van het terugzenden naar Europa waard was en zo kwam hij met de Engelse superintendent waarmee hij samenwerkte, voor het dilemma te staan,





M. J. Moerland

Na ruim 33 dienstjaren monsterde hoofdwerktuigkundige M. J. Moerland op 20 januari 1973 af van de „Vasum”, liggende te Bukom, om met verlof te gaan en in aansluiting daarop onze maatschappij met pensioen te verlaten. Anderhalf jaar eerder dan de officiële datum, maar — om het met zijn eigen woorden te zeggen — met dankbaarheid dat hem de gelegenheid is geboden reeds nu te gaan. Wij zitten in de zonnige huiskamer van de familie Moerland te Brielle, stad der watergeuzen en sedert 1952 de woonplaats van de heer Moerland. Zijn hele leven is eigenlijk verweven met de eilanden: hij werd geboren te Spijkenisse, ging naar de ambachtsschool in Den Briel en volgde daarna de machinistenopleiding in dezelfde stad. Eigenlijk was hij nog te jong om laatstgenoemde opleiding te volgen, zodat hij als noodsprong nog een paar maanden een opleiding tot automonteur volgde. Gelukkig was er juist in die dagen een wetswijziging, waardoor de leeftijd voor aanstaande machinisten werd verlaagd en hij alsnog voor de cursus van zijn keuze kon inschrijven.

„Op de eilanden was er in die dagen eigenlijk niet véél keus, je ging óf als boer het land op óf je ging naar zee. Industrie was er nauwelijks. Bij mij was het dus geen kwestie van dat het varen in de familie zat of

zo. Boer wilde ik niet worden, dus ging ik naar zee”. De heer Moerland ziet er nog jong uit voor zijn 51 jaren, hij was — zoals hij het uitdrukt — zo uit de plusfour in het uniform gestapt. Zeventien jaar oud was hij toen hij in Den Haag examen had afgelegd. En net teruggekeerd in Den Briel, zei de toenmalige Directeur tegen hem en twee mede-kandidaten: „Jongens, je hebt je papiertje nou, ik heb een taxi besteld en met z'n drieën gaan jullie gelijk naar Den Haag, want de N.I.T. kan jullie wel gebruiken”. En dat klopte; op 30 december 1939 kwam hij als leerling-werktuigkundige aan boord van de „Perna” van genoemde maatschappij, waarmee hij voor het eerst het zeegat uitvoer.

Bij het uitbreken van de oorlog, 10 mei 1940, lag de „Perna” binnen te Rotterdam en is niet meer uitgevaren. Noodgedwongen moest de heer Moerland dus de oorlogsjaren in Nederland doorbrengen, doch nauwelijks waren de duistere jaren voorbij of hij zat weer op zee. Op 11 oktober 1945 kreeg hij zijn aanstelling als 5e werktuigkundige, op 1 januari 1947 als 4e werktuigkundige, 10 januari 1950 bereikte hij de rang van 3e werktuigkundige. Nadat hij een aantal jaren op zowel het m.s. „Milo” als het m.s. „Prospector” als „engineer in charge” had dienstgedaan, volgde op 1 januari 1956 zijn aanstelling tot 2e werktuigkundige. De toprang, hoofdwerktuigkundige, bereikte hij op 1 oktober 1963.

Inmiddels was de heer Moerland al lang gehuwd en als goed eilandbewoner — en nu hebben wij het eens niet over Terschelling — kwam ook zijn vrouw van de eilanden, zodat het geen wonder mag heten dat ook zijn domicilie altijd daar is geweest. Hier mengt mevrouw Moerland zich even in het gesprek. Want haar is opgevallen dat in de rubriek „Uit en thuis” de problemen zijn aangesneden waarmee de hond van een zeevarende kennelijk worstelt als de baas weer weg is. „Bij ons heeft goed geholpen als wij hem de eerste dagen daarna een ouwe pet of hoed van m'n man gaven. Hij sleepte die mee in z'n mand, sliep erop en zo gaf dat ding hem een paar dagen het gevoel nog niet alleen te zijn”.

Nu, gepensioneerd, zijn die problemen er niet meer voor het huisdier. Samen met hem geniet de heer Moerland volop van al het schoons dat ondanks het oprukken van de industrie nog steeds valt te bewonderen rond Den Briel. Op de stadswallen, waaraan hier en daar driftig wordt gerestaureerd, lopen de paden waarover hij 's morgens vroeg een uitgebreide wandeling maakt, met z'n trouwe hond. En op zo'n wandeling komen de verhalen ook los. Machines hebben hem altijd getrokken, of ze nu op het land staan om het zo maar te zeggen, of op een schip.

Hij heeft tijdens de bouw van de „Dosina” maanden op de werf gezeten en toezicht gehouden op de aanbouw van de voortstuwingsinstallatie. „Fantastisch wat dat, afgrijselijk mooi eigenlijk, zo'n enorme machine in de hal langzaam maar zeker te zien opgroeien, met al z'n paardekrachten erin verborgen. Motorschepen hebben mij altijd het meest getrokken. Weet u wat mij goed deed? Dat die stuurboordhulpmotor van de „Camitia”, waarover in „Tussen Schip en Ka” van maart is geschreven, het zo lang heeft uitgehouden. Want in 1964 hadden we er al gedonder mee. De drijfstang sloeg door het carter heen. Maar zonder walhulp wisten wij het provisorisch voor elkaar te krijgen. Op 12 maart 1964 kwam de heer Vis van Heemst het ding inspecteren en wij kregen toestemming door te varen tot we in Rotterdam binnen zouden lopen, waar ze de zaak nog eens hebben nagekeken en gerepareerd. Ja, die motor heeft het leuk volgehouden, tot 1973. Niet dat het alleen mijn werk zou zijn, maar het geeft toch een zekere voldoening”.

Tijdens die 33 dienstjaren is er natuurlijk verder wel het nodige gebeurd, en ook veranderd. Als grote evenementen staan hem nog bij: het uitbranden van het schakelbord van de „Vasum”, nu al weer vele jaren geleden. Verder een gat in de machinekamer-well van de „Mitra”, waarbij gelukkig de pompen het konden bijhouden, anders zouden de gevolgen wel erger zijn geweest. Maar het meest frappeert hem toch de verandering die geleidelijk aan in de vaart onzer schepen heeft plaatsgevonden. „Als u nou bedenkt, dat ik met mijn laatste schip, de „Vasum”, negen plaatsen heb aangelopen, waarvan zeven boeiëringen. Dat is toch wel een heel verschil met vroeger, maar ja, ik zie de noodzaak er wel van in en heb er begrip voor, maar voor ons ouderen valt het niet altijd mee. En daarom ben ik blij, en dankbaar, dat ik er wat eerder uit kon stappen”.

Voorlopig beschouwt de heer Moerland zijn vrije tijd nog als een normaal verlof, de komende maanden als een extra lang verlof, en daarna zal hij wel zien. Maar binden wil hij zich niet meer, de vrijheid die hem nu toelicht is voor hem een groot goed.



TERUGBLIK

Het is al weer bijna 3½ jaar geleden, dat op de vloot en aan de wal een ieder opschrok bij het bericht omtrent de ramp met ons s.s. „Marpessa” en met het Britse s.s. „Mactra” van Shell Tankers (U.K.) Ltd. Sedertdien is er heel wat gebeurd, niet alleen om de oorzaak van de explosies te achterhalen, doch ook om iedere mogelijkheid tot herhaling uit te sluiten. Wij behoeven slechts te verwijzen naar het in dit maandblad reeds geplaatste artikel omtrent veilig tankschoonmaken.

Beide scheepsrampen zijn inmiddels ook officieel behandeld, die met de „Mactra” door een Britse „Court of Inquiry”, die met de „Marpessa” door de Nederlandse Raad voor de Scheepvaart.

Het onderzoek naar de ramp van de „Mactra” nam niet minder dan 47 dagen in beslag, hetgeen het langste onderzoek naar een scheepsramp is in de Britse geschiedenis. Het onderzoek ingesteld naar aanleiding van het vergaan van de „Titanic” duurde — slechts — 36 da-

gen. Op 23 maart jl. werd door het Britse gerechtshof, na het horen van 35 getuigen en het bestuderen van ruim 350 documenten, uitspraak gedaan: statische elektriciteit is de meest waarschijnlijke oorzaak van ontsteking. De zitting waarop de ramp met de „Marpessa” werd behandeld nam door de geheel andere benadering in de Nederlandse rechtspleging slechts 2 dagen in beslag. Hoewel, het eigenlijke onderzoek en het bestuderen van de diverse verklaringen heeft ook aanzienlijke tijd gevraagd. Op 12 november 1971, precies 23 maanden na de ramp, werd de zaak in eerste instantie in Curaçao behandeld door de Nederlands-Antilliaanse Raad, welke de zaak naar de Nederlandse Raad voor de Scheepvaart verwees. De zitting in Nederland werd op 6 en 7 september 1972 gehouden.

De Gezagvoerder en de 1e Stuurman, die als betrokkenen werden gehoord, werden — zoals bekend — door de Raad niet schuldig aan de ramp geacht. Uit het circa 200 bladzijden tellende rapport betreffende het onderzoek halen wij enige zinsneden uit „Het Oordeel van de Raad” aan.

„Uit niets blijkt dat de Stuurman in enig opzicht is afgeweken van de aan boord aanwezige voorschriften.”

„Niet valt in te zien, dat Kapitein Stapper in zijn beleid ten aanzien van de procedure van het schoonmaken van de tanks is tekort geschoten.”

Toch is er in de tank een explosief mengsel aanwezig geweest, hetgeen geweten moet worden aan het feit dat niemand de effecten van de schaalvergroting volledig had onderkend. Zoals later gebleken is, diende langer voorge-

Op 26 januari 1973 kwam de Ideeënbuscommissie in vergadering bijeen, onder voorzitterschap van de heer D. Rodenburg. Voorts waren aanwezig de heren H. den Ouden en C. E. van 't Woudt voor Nautische Zaken, L. Kerstens en A. Baljet voor Technische Zaken en R. J. F. van Stuijvenberg als secretaris.

Eerst werd het nog in behandeling zijnde **Idee no. 423 van 3e werktuigkundige G. J. Vingerhoed** betreffende automatische bediening scheepsfluit besproken. Inzender stelt voor de fluit op de „K”-klasse schepen automatisch bedienbaar te maken met behulp van de reserve-schakelklok van de Reineveld wasmachine. Het geheel is goed doordacht en uitgewerkt. Uit nautisch oogpunt bezien wordt aan een fluitautomaat geen grote behoefte gevoeld voor deze klasse schepen. Indien echter voor betrekkelijk weinig geld over deze apparatuur kan worden beschikt, wordt dit voorstel gezien als een positieve bijdrage tot een veiliger navigatie bij slecht zicht. Aan inzender werd reeds een voorlopige beloning ad. f 200,— toegekend. De technische dienst heeft dit idee opnieuw in studie genomen, waarbij naar voren is gekomen dat waarschijnlijk niet meer voldoende goede schakelklokken voorhanden zullen zijn.

idee-idee

Van in de handel zijnde fluitautomaten zijn de kosten dermate hoog (ca. f 2.000,— excl. aansluitingskosten), dat besloten wordt niet tot aanschaf van dergelijke apparatuur over te gaan. Er zijn naar de mening van de Commissie geen termen aanwezig de reeds toegekende beloning te verhogen.

Voor Idee No. 428 van 2e werktuigkundige T. Middelkoop betreffende verandering van de stoomzeef van de ladingpompturbine werd een beloning toegekend van

f 250,—

Inzender stelt voor de stoomzeef van de ladingpompturbine te veranderen door een ring aan de binnenzijde van de zeef te lassen. Hierdoor kan worden voorkomen dat, indien een of meer boutjes van de zitting van de regelklep breken, delen van boutjes tussen regelklep en zitting komen, waardoor schade aan de turbine ontstaat.

De Commissie is van mening dat dit een goed idee is, waarmee scheepsvertragingen in de haven veroorzaakt door dit euvel, kunnen worden voorkomen.

Besloten wordt dit op de daarvoor in aanmerking komende schepen te implementeren. Aan

ventileerd te worden en op slechts één tank tegelijk en dienen niet alle tankschoonmaakmachines tegelijk gestart te worden.

Als eventuele ontstekingsbronnen nam de Raad de volgende mogelijkheden in ogenschouw:

a. Externe ontstekingsbronnen, zoals roken aan dek of een van het dek in de tank vallend voorwerp.

Dit werd verworpen, daar de enige opening van de tank — de ontgassingspijp — met een vlamkerend rooster was bedekt.

b. Een door de kracht van de waterstralen uit de „guns” van een stringer geslingerde stuk staal, dat bij de nieuwbouw was achtergelaten. Het is echter weinig waarschijnlijk dat hierdoor een vonk is ontstaan waarbij voldoende energie kon vrijkomen om de explosie in te leiden.

c. Defect aan de aarding van de tankwasmachines. Daar de „guns” vastopgesteld waren en met de massa van het schip verbonden, kan ook deze oorzaak geëlimineerd worden.

Derhalve achtte de Raad het „moeilijk om aan te nemen dat de ontsteking heeft plaats gevonden op enige andere wijze welke tot december 1969 bekend was.”

De getuige-deskundigen Prof. Dr. D. Th. J. ter Horst en Ir. L. M. L. F. Hosselet, beiden van de Universiteit te Eindhoven, verklaarden dat de onderzoeken zowel van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam als die gehouden onder auspiciën van de International Chamber of Shipping, de toets der kritiek konden doorstaan doch geen resultaten gaven die tot een definitieve conclusie leidden.

„Nadat de explosie had plaats gevonden en er brand was uitgebroken is van de Gezagvoerder

en de 1e Stuurman goede leiding uitgegaan. De brand is met de ter beschikking staande mensen en middelen zo doelmatig mogelijk bestreden en uiteindelijk geheel geblust” aldus de Raad.

Omtrent het verlaten en zinken van het schip oordeelde de Raad dat de Kapitein een juist beleid heeft gevoerd bij zijn pogingen het schip te redden en dat de 1e Stuurman hem daarin naar beste vermogen heeft bijgestaan. De schepelingen die de Kapitein geholpen hebben bij de bestrijding van de brand en de pogingen het schip voor zinken te behoeden, hebben blij gegeven van verantwoordelijkheidsgevoel, initiatief en doorzettingsvermogen. De overwegingen van de Kapitein om het schip door de bemanning te doen verlaten en de maatregelen die hij heeft laten nemen zijn juist geweest; hijzelf is als laatste, tezamen met de Radio-Officier, van boord gegaan toen hij ervan overtuigd was dat het schip niet meer te redden was.

In de nabeschuiving stelde de Raad de vraag of er aanleiding bestaat om te onderzoeken of het aanbrengen van een cofferdam tussen ladingtanks en pompkamer op nieuw te bouwen schepen aanbeveling verdient.

Voorts werd gesteld, dat een rederij zijn officieren van up-to-date en uitvoerige instructies dient te voorzien. Evenals bij het Engelse onderzoek naar de ramp met de „Mactra” werd het installeren van inert-gas-installaties aanbevolen voor VLCC's. Hiertoe was, hangende het officiële onderzoek, op grond van de onderzoeken door ICS en KSLA, door de Maatschappij reeds besloten. Op de „Macoma” is deze installatie inmiddels geplaatst.

de desbetreffende schepen zal een brief worden gezonden met instructies voor het aanbrengen van deze wijziging.

Ook het **Idee No. 429 van 5e werktuigkundige C. Castelijns** betreffende ontluchting van het Nalffleet 9-150 systeem werd gehonoreerd en wel met een bedrag van

f 200,—

Inzender stelt voor het Nalffleet 9-150 systeem te voorzien van een luchtvaartje. Hierdoor wordt voorkomen dat lucht in het ketelvoedingwater terecht komt. Naar de mening van de Commissie geeft dit idee ervan blijk dat inzender bij de bedrijfsvoering betrokken is. Met weinig kosten is dit idee met eigen personeel te realiseren. Besloten wordt dan ook de desbetreffende schepen instructies te zenden voor vervaardiging en montage van een dergelijk luchtvaartje.

Idee No. 431 van 3e werktuigkundige G. J. Vingerhoed betreffende het verwijderen van CO₂ uit de machinekamer kon worden beloond met een bedrag van **f 150,—**

Inzender stelt voor zodanige wijzigingen aan te brengen dat de M.K.-fannen kunnen worden

bediend vanaf het bootdek en worden gevoerd door de nooddiesel. De Commissie is van mening dat voor noodgevallen geen pasklare oplossingen dienen te worden aangebracht.

Immers, men weet niet aan welke apparatuur en werktuigen schade kan ontstaan als gevolg van een voorval. Veeleer wordt overwogen de schepen een aantal suggesties te doen welke mogelijkheden er zijn om de aan calamiteiten verbonden moeilijkheden het hoofd te bieden. In dergelijke omstandigheden wordt een zeer grote wissel getrokken op improvisatietalent, inventiviteit en vakkennis van het scheepspersoneel. In ieder geval is naar de mening van de Commissie onder de huidige omstandigheden en gezien de ervaringen, het aanbrengen van nog meer noodvoorzieningen niet gerechtvaardigd. De Commissie is van mening dat de Ideeënbijdrage wel ten goede komt aan de scheepsveiligheid. Aan alle schepen zal te zijner tijd een aantal instructies worden gegeven hoe na calamiteiten het bedrijf mogelijk weer op gang kan worden gebracht.

Bovengenoemde inzenders alsmede de inzenders van suggesties welke niet voor een beloning in aanmerking kwamen, zijn inmiddels gedetailleerd ingelicht.

OVST

NIEUWS

Enkele maanden hebben wij — door gebrek aan plaatsruimte — verstek laten gaan met een verslag van de OVST-activiteiten, hetgeen overigens niet wil zeggen dat het Bestuur van deze vereniging heeft stilgezeten.

KLAVERJASSEN

Deze tak van sport wordt zeer druk beoefend in verenigingsverband. In januari, februari en maart werden de klaverjasavonden in het Shell-Gebouw druk bezocht. Heuglijk feit hierbij is dat, buiten de vaste kern van spelers, steeds meer verlofgangers van de vloot acte de présence geven. Drie zeer geslaagde avonden dus voor de klaverjassers.

BINGO

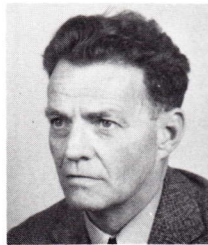
Nadat in het verleden met groot succes een aantal bingo-avonden waren gehouden, bleek opeens de belangstelling zodanig verflauwd, dat tot tweemaal toe deze avonden geen doorgang konden vinden. Het Bestuur besloot het nog éénmaal te proberen, en tot grote verbazing — en voldoening — van iedereen ontstond er plotseling weer een ware toeloop van deelnemers. Zo groot zelfs, dat het record gebroken werd. Meer dan honderd dames en heren zaten met verhoogde kleur — bingo is een spannend spel — aan de tafels in de lunchkamer van het Shell-Gebouw.

Onder leiding van spelleider J. M. van Duyn, voorzitter van OVST, en dapper bijgestaan door zijn echtgenote, staarde een ieder strak naar zijn kaarten of het gewenste nummer afgeroepen werd. Door het grote aantal deelnemers konden ook de prijzen navenant groot zijn. Niet alleen een tafel vol, maar ook een tuinstoel, een cassetterecorder, een barbecue en als klap op de vuurpijl: een vouwfiets. De spanning steeg zo hoog, dat de pauze een verademing was. De slaatjes, gemaakt door de heer Koenraads en zijn staf, vonden gretig aftrek. Daarna werd er weer doorgespeeld tot half twaalf. Natuurlijk kon niet iedereen met een prijs naar huis gaan — vreselijk sneu als je nu net dat ene nummer te kort was gekomen voor die verleidelijke hoofdprijs — maar desondanks was men het er over eens dat het een gezellige avond was geweest, die spoedig door een andere gevolgd moet worden.

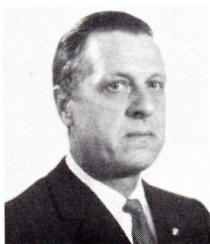
Met pensioen per 1 april 1973



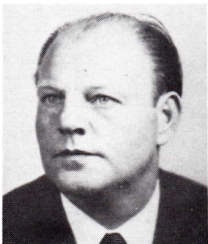
Gezagvoerder
J. Kramer



Gezagvoerder
P. van Hassel



Hoofdwerktuigkundige
J. van der Meyde



Hoofdwerktuigkundige
M. J. Moerland



Hoofdwerktuigkundige
W. J. J. van den Berg



Hoofdwerktuigkundige
G. Vis van Heemst



Gezagvoerder
J. Hagen

Onze vloot-jubilarissen



W. T. Spier
gezagvoerder
1948-8.4-1973



P. G. C. M. Passieux
gezagvoerder
1948-19.4-1973



Ook deze maand weer een drietal jubilarissen, wier jubileumviering wij met plaatsing van een foto voor het voetlicht brengen. Op 6 januari 1973 was kapitein D. A. C. Vermeulen 25 jaar in dienst, doch aangezien hij zich op dat moment voor de Westafrikaanse kust bevond, met de „Dallia” op weg naar Bonny, kon onze Directie hem pas na aflossing voor verlof voor een bezoek aan kantoor uitnodigen. Op 23 februari jl. ontving hij uit handen van de heer D. Rodenburg, Directeur, het gouden dienstembleem, waarbij tevens aanwezig was de heer J. W. Paans, adjunct-Directeur (foto boven).

Op 1 maart 1973 was het de heer J. Beekhuizen, Chef van de juist op die datum officieel geformeerde sectie DFP/3 — Gages en Administratie Vlootpersoneel, die met zijn echtgenote op kantoor werd ontvangen voor uitreiking van het embleem voor

Vloot-wal-jubilea

25 jaar dienst. De heer M. de Jong, Hoofd Afdeling Financiën en Administratie en tot 1 maart de directe chef van de heer Beekhuizen, belaste zich hiermede, waarbij ook adjunct-Directeur J. W. Paans alsmede enkele andere naaste collega's van de jubilaris aanwezig waren (foto midden).

Wat dienstjaren betreft overtrof de heer A. van Bokkum, Chef DFM/3 — Materialendienst, de overige jubilarissen ruimschoots. Op 2 maart jl. herdacht hij zijn indiensttreding — niet minder dan veertig jaar geleden — bij de Koninklijke/Shell Groep. Met zijn echtgenote werd hij op maandag 5 maart ontvangen door de heer D. Rodenburg, Directeur, die hem in aanwezigheid van adjunct-Directeur J. W. Paans, het gouden dienstembleem met drie achtkants briljanten en het cijfer 40 opschreefde (foto onder).

schoon schip

Bezuiniging?

Als voorbeeld van hoe het niet moet in een tijd van bezuiniging kregen wij onlangs het volgende toegestuurd:

„Waarom moest een 4e stuurman — via Zuid-Amerika ter plaatsing op de „Viana” en afmonstering te Aden — ten slotte te Singapore aan boord van de „Koscia” komen?”

Laten we voorop stellen, dat er bij het tewerkstellen, overplaatsen en aflossen van ons vlootpersoneel ongetwijfeld wel eens foutjes gemaakt zullen worden; die zijn nu eenmaal menselijk. Maar bovendien ook wel uitzondering! Veel weten is veel begrijpen. Helaas is het echter maar zelden mogelijk bij iedere mutatie alle daarbij betrokkenen volledig over het hoe en waarom te informeren. En dan wordt blijkbaar wel eens te lichtvaardig aangenomen, dat er maar wat geknoeid wordt.

Om het hier aangehaalde geval alsnog even uit de doeken te doen: op 9 februari 1972 werd de „Viana” genomineerd voor de vaart Rio de La Plata/Pto Rosales. Aangezien niet bij benadering te zeggen was, hoe lang het zou gaan duren,

werd al spoedig — geheel terecht — om een 4e stuurman verzocht. Deze vloog naar Buenos Aires en kwam op 4 maart aan boord.

Maar zie, op 18 maart reeds vertrok de „Viana” in ballast naar de P.G. Zes weken later lag de „Koscia” te dokken in Singapore en zou op 7 mei gereed komen. De bedoeling was om dan de India Coast op te gaan. Daar er geen 4e stuurman aan boord was, diende deze ten spoedigste te worden aangewezen. En omdat de „Viana” omstreeks die tijd in Aden zou lossen en nog steeds (en toen onnodig) een 4e stuurman aan boord had, werd deze van daaruit naar Singapore gevlogen en op de „Koscia” tewerkgesteld.

Dit alles wetende kunnen wij stellen, dat met deze mutaties eerder werd bijgedragen aan het in het vorige nummer ter sprake gebrachte, te verdienen miljoen, dan dat er afbreuk aan werd gedaan. Het zou namelijk heel wat duurder geweest zijn beide schepen permanent met een 4e stuurman te bemannen, want de thans gemaakte reiskosten zinken in het niet bij de dan in het geding komende gagekosten plus „overhead”!

Dubbel

Sedert onze leerling-werktuigkundigen van het bijhouden van een memoriaal zijn overgeschakeld op een takenboek, verlangt de voorzitter van de Examencommissie een wat uitgebreidere rapportage omtrent de betrokken leerlingen. In overeenstemming met de gestelde eisen is daarom een „Gedetailleerd Rapport” opgesteld, hetwelk door de hoofdwerktuigkundige moet worden ingevuld en de periode dient te dekken gedurende welke hij een leerling onder zijn hoede heeft gehad.

Het oude „Rapport van de Hoofdwerktuigkundige”, waar „Aan de Inspecteur-Generaal voor de Scheepvaart” boven staat, is zodoende komen te vervallen. Blijkbaar is er hier en daar een misvatting dienaangaande, want herhaaldelijk ontvangen wij nu omtrent de leerling-werktuigkundigen naast het conduiterapport en het Gedetailleerd Rapport, ook nog het (thans overbodige) Rapport van de Hoofdwerktuigkundige. En dat laatste is echt niet nodig, we hebben al papier genoeg!

Gevonden

In de hut van een 5e wtk. aan boord van de „Philidora” werd op 10 augustus jl. een horloge gevonden, dat noch aan de vorige bewoner noch aan de nieuwe bewoner van deze hut toebehoorde. Degene die meent, dat hij zijn horloge aldaar kan zijn kwijtgeraakt, kan zich wenden tot de sectie DFP/1.

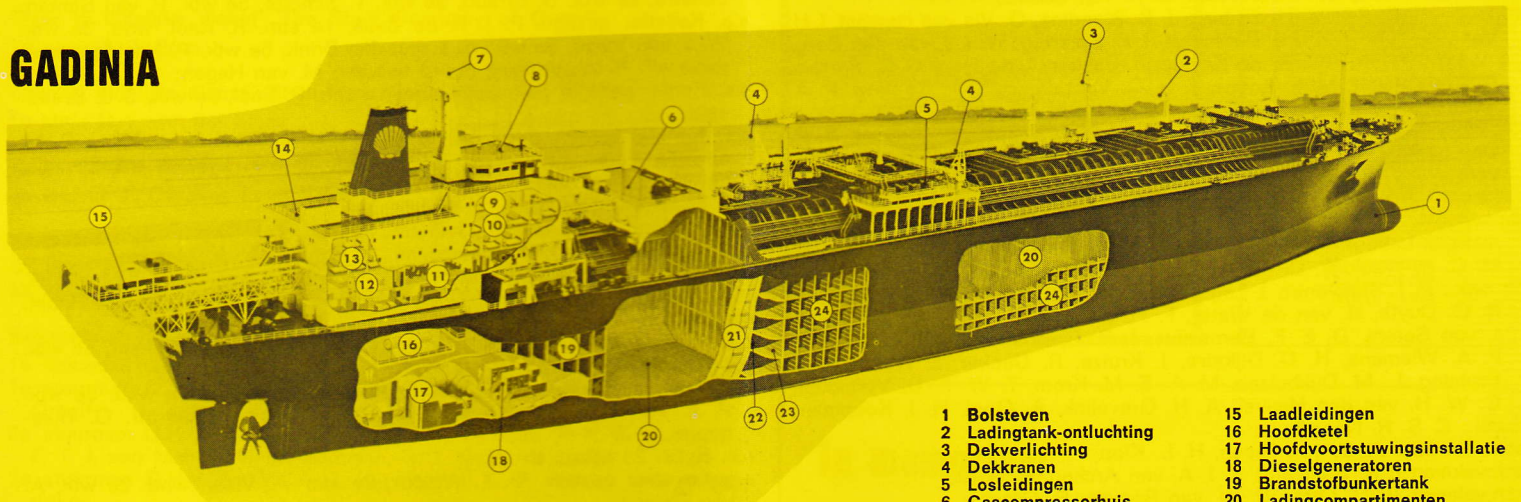
Computergrapjes

Dat de computerlijst, waarop de movements van onze schepen worden vermeld, herinneringen op kan roepen aan een bekend liedje uit de 50er jaren, mag vreemd lijken. Toch kan zo iets gebeuren. Wat denkt u bijvoorbeeld van de volgende notitie op de officiële lijst: s.s. KENIA — eta Bukom 18-2 1973 (want to change crew do not know where do not now when).

Zoeken maar

Wij hebben het niet uitgerekend, maar het heeft wel even tijd in beslag genomen voor een drietal wal-employés. Een onzer zeevarenden, die volgens opgave reeds deelnam aan de collectieve ongevallenverzekering, zond een aanvraag in om ook zijn echtgenote mede te verzekeren. Alhoewel de aanvraag werd gedagtekend te Den Helder op 9 januari 1973, verzuimde aanvrager zijn naam en voorletters alsmede zijn rang in te vullen. Was de handtekening nou nog maar te ontcijferen geweest, maar nee hoor, alle pogingen om er een naam van te maken, faalden volkomen. Nu kan je zo'n aanvraag terzijde leggen met de opmerking „z'n eigen schuld”, maar dat zou niet van service getuigen. Met de speurzijn een Sherlock Holmes eigen zette één man zijn pogingen voort en wist waarachtig (maar hoeveel tijd was inmiddels verloren?) een aanvraag voor epauletten en mouwbanden te vinden met dezelfde hiëroglief als onderschrift. Maar daar stond gelukkig de naam bij. En zo kon de verzekering alsnog worden afgesloten, al bleven wij met de verloren tijd zitten.

GADINIA



De nieuwe LNG tanker „Gadina”, eerste van een serie van zeven, waarmee in 20 jaar totaal 90 miljoen ton LNG van Brunei naar Japan zal worden vervoerd.

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| 1 Bolsteven | 15 Laadleidingen |
| 2 Ladingtank-ontluchting | 16 Hoofdketel |
| 3 Dekverlichting | 17 Hoofdvoortstuwingsinstallatie |
| 4 Dekkranen | 18 Dieselgeneratoren |
| 5 Losleidingen | 19 Brandstofbunkertank |
| 6 Gascompressorhuis | 20 Ladingcompartimenten |
| 7 Radar scanner | 21 Isolatielagen, bestaande uit: |
| 8 Stuurhuis | a) houtkrullen en vezelglas |
| 9 Accommodatie gezagvoerder | b) balsahout |
| 10 Accommodatie officieren | c) roestvrijstalen membranen |
| 11 Eetsalon bemanning | 22 Langsschot |
| 12 Kombuis | 23 Dwarsschot |
| 13 Accommodatie bemanning | 24 Zij-ballasttanks |
| 14 Zwembad | |

Vlootpersonalia

periode van 16 februari 1973

t/m 15 maart 1973

Gehuwd

- 2.2: E. M. Embregts, bediende, met mej. B. Tjasmí bin Moh. Sarpin;
23.2: G. Terpstra, 3e stm., met mej. G. Stenekes;
9.3: M. Kruyshaar, 3e stm., met mej. T. Noordermeer;
14.3: W. T. van den Berg, 3e stm., met mej. M. van Hoften.

Geboren:

- 18.2: Feodor Cedric, zoon van F. A. M. Vergroesen, 3e wtk., en mevr. R. G. Vergroesen-Rombouts;
20.2: Jeroen René Eric en Jessica Joanna Martha, zoon en dochter van R. van Westendorp, 1e stm., en mevr. B. M. E. N. van Westendorp-Wijzen;
21.2: Jacco Fini, zoon van A. J. de Kraker, 2e stm., en mevr. J. M. de Kraker-Dekker;
27.2: Maureen Aletta, dochter van R. P. Jager, 2e stm., en mevr. H. G. M. Jager-Bos;
28.2: Mark-Harmen, zoon van J. H. S. Brijde, 3e wtk., en mevr. J. Brijde-Spaans;
28.2: Iwan, zoon van R. Lawerman, 3e stm., en mevr. W. Lawerman-Santing;
4.3: Johan Adriaan, zoon van J. A. Koenraad, 3e stm., en mevr. G. P. Koenraad-Stijl.

Aflossingen:

- gezagv.: J. Hagen, P. Buisman, D. A. C. Vermeulen, H. Barth, H. A. Schelvis, F. Minkels, K. Poort van Ingen, F. Fekkes, A. Post, J. W. Sterringa;
1e stl.: C. Haas, B. C. Visser, J. Klein Roseboom, J. van der Zouwen, G. Verbrugh, J. J. van Schagen, P. Puype, O. A. van Druten, W. C. Padmos, J. Mieras, J. M. Huygens;
2e stl.: K. Cramer, W. Beekman, P. T. M. de Jonge, H. Slot, R. Hagen, A. van Leeuwen, J. I. Boon, H. J. Schaaf, F. G. Franken, A. J. Verheul, R. Agema, G. A. M. Dorren;
3e stl.: A. J. W. Rommes, W. T. van den Berg, A. Terpstra, C. Kamminga, R. P. Regout, J. de Nes, R. Zitter, H. van Popta, D. J. Mittelmeyer, H. Swenne, G. J. C. van Eeten, I. W. A. van Thienen, E. J. B. Seele, P. H. Jacobs, B. M. Stubbe, J. Boonstra;
4e stl.: G. T. Gerding, A. J. Kappers, H. H. van Dijk, J. S. de Vos, A. L. M. Nagelkerke, C. Timmers, D. Dankaar;
radio-off.: A. W. C. Wouterson, H. W. Snip, R. van den Berg, A. J. van Steensel, C. P. Verschoor, D. R. van der Heide, J. van der Eyk, R. A. van der Made, C. H. van Herp, S. H. van Gessel;
hfd.wtk.: L. C. Spoon, H. de Jong, J. B. Biondina, G. Vis van Heemst, J. H. Veen, F. in 't Veld, J. J. Binkhorst, J. F. Spiering, W. J. J. van den Berg;
2e wtk.: P. F. Buil, C. H. de Koning, F. Bakker, J. de Jong, C. C. Bartels, G. G. Wolsink, M. F. Koens, J. H. C. Viertelhuizen, A. de Jong, P. A. Ankerman;
3e wtk.: J. Qualm, J. W. van Hoof, C. A. van Esveld, F. C. Sant, B. P. Droogendijk, A. P. Grootenboer, E. Hendrikse, R. Bos, R. R. Witteveen, N. P. Dekker, W. Verhagen, H. A. M. Heyens, R. F. M. ten Hoonte, J. J. Timmers, E. P. Walop;
4e wtk.: A. Bosch, R. J. Rodolf, J. J. Ceelen, R. F. Hamar de la Brethonnière, J. Labeur, P. A. van Schuppen, M. F. Stoltink, L. A. ten Harkel, M. C. H. Waaldijk, D. Roodnat;
5e wtk.: P. J. Steevens, J. Lagcher, M. van Bethlehem, W. van der Plas, R. C. Duyts, H. van de Water, F. H. de Jong, A. H. A. M. Molenaar, J. van Seters, D. E. F. Bernardus, J. R. Spoelstra, E. C. A. Vierling, F. A. Wiemans, H. C. Dijkstra, J. Kruize, R. Denker, J. Water, A. J. Bruining, L. M. Dijkhuizen, M. A. E. M. Krom, T. W. P. B. Vermolen, C. W. H. van den Heuvel, A. H. Grevelink, A. Oost, H. J. Koopman;
II.wtk.: E. S. R. Noordhuis;
sch.voorman: A. B. van Essen, H. L. Klop;
sch.vakman I: R. Stuijfzand, E. J. A. van Arcken, R. Böck;
sch.vakman II: G. Otter, R. W. van Rooyen, R. Croese;
sch.gezel a/w: J. Booy, A. F. Figaroa, G. Baak, J. A. Schaarman, G. J. van Delft, F. Oostdijk, H. A. de Ruiters, D. F. W. Abraham, J. P. Schuurbijs, I. van Spaandonck, G. Buys, C. T. M. Santbergen, L. Neeleman, C. H. Roozendaal, W. Abels, H. A. Westhoff, P. J. de Bruin, J. E. Schrijn, C. Ouweland, J. A. Klarholz, W. J. Evers, R. A. M. Jansen, P. Nobel, W. R. v. d. Broek, P. J. M. van Dillen, N. L. P. Stans;

- aank. sch.gezel a/w: H. Krotwaar, J. R. Ecoma-Verstege, C. G. Janmaat, A. T. Tollenaar;
hoofd voeding: D. A. Sinnema, N. L. Zwikker;
sch.kok: G. S. Sinnema, W. W. Huygen;
aank. kok: J. v. d. Horst;
hoofd bediende: W. D. Anthonio, G. Braster, L. J. Wulder;
bediende: G. A. Mathysen, L. J. Schalk, P. L. M. Smelt, F. J. J. Dekker, J. A. Small, G. Doyer, J. C. A. den Haan;
bediende a/d: H. Zaat, J. H. Drexler, K. N. Smit, R. A. Herrmann.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. **Abida**: II.stm. P. Haas, II.wtk. A. J. M. Janssen;
m.s. **Acmaea**: 4e stm. P. J. Urban, II.stm. J. F. Breys, 5e wtk. D. Mots-hagen, radio-off. J. Valk, sch.vakman I W. Gerritsen, sch.gezel a/w J. H. T. M. Vissers, F. v. d. Langenberg, H. N. Dekker, H. J. Groeneveld, M. J. Heiligers, H. T. Goverts, aank. sch.gezel a/w P. Plat, hoofd voeding G. van Driel, bediende H. Kranendonk, J. R. L. van Toornburg, bediende a/d P. J. Witteveen;
s.s. **Arca**: 3e stm. P. A. B. de Ruiters;
m.s. **Camitia**: wnd. 2e stm. P. Vijffhuize, 4e stm. H. Schippers;
s.s. **Capiluna**: wnd. 4e wtk. A. A. Konijnendijk, sch.vakman II Ph. Logmans, sch.gezel a/w E. W. v. d. Horst, bediende J. J. Scholte, bediende a/d L. T. A. C. Roodakker;
s.s. **Capisteria**: 1e stm. B. R. Teuben, wnd. 3e stm. J. M. B. van Kessel, hfd.wtk. R. N. Groen, 2e wtk. W. Vroling, 3e wtk. C. Parrel, 5e wtk. N. H. Bijl, radio-off. G. Dekker;
m.s. **Cinulia**: 1e stm. A. J. Bloem, hfd.wtk. G. Braak;
m.s. **Crانيا**: 2e stm. J. Zwart, 3e stm. M. A. F. Wanders, 3e wtk. J. A. Starreveld, 5e wtk. J. C. Butler, II.wtk. C. G. A. Hoenders;
m.s. **Dallia**: wnd. 3e stm. W. Holwerda, 3e wtk. A. Verwey, wnd. 4e wtk. J. Douma, sch.gezel a/w M. ten Kate;
m.s. **Daphne**: 3e stm. B. Koppe;
m.s. **Diadema**: 3e stm. C. P. Weerheim, hfd.wtk. C. W. Stolk, 2e wtk. P. G. Eekman, 5e wtk. J. H. Jansen, II.wtk. T. den Dekker, radio-off. P. H. Bax, capataz C. Boo Davila, man. esp. J. Garcia Riobo, 2° man. C. Rey Charlin, R. Lago Vilas, mar.int. A. Alonso Alvarez, J. Dopazo Soto, E. Goce Moldes, R. Insua Santamaria, J. Rajo Fernandez, J. L. Seoane Ferverza, F. Toucedo Pintos, R. J. Trabazos Fernandez, 2° mar.int. J. R. Lopez Nieto, R. varella Rodriguez, coc. M. Fernandez Blanco, cam. A. Barros Miguez, J. Dieguez Garcia, A. A. Salgueiro Rodriguez, cam.trip. H. Chapela Malvido, sch.voorman J. C. van Willigen, sch.vakman II M. A. G. Paardekooper;
m.s. **Diloma**: gezagv. E. J. Stapper, 1e stm. W. Drost, 3e stm. J. A. M. Sneek, 5e wtk. W. P. van Dam, 5e wtk. C. Castelijn, radio-off. J. M. J. C. Nederpelt;
m.s. **Dione**: wnd. 4e wtk. J. A. Swiers, 5e wtk. H. L. Hendrison;
m.s. **Dosina**: sch.gezel a/w J. H. Oosterhof;
s.s. **Kabylia**: 1e stm. P. Hoogesteger, 2e stm. E. J. J. Eelman, 5e wtk. H. R. P. Tesser, radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg;
s.s. **Kalydon**: 3e stm. F. T. J. van Manen, wnd. 4e wtk. W. K. de Voogd, hoofd voeding R. M. Bruno;
s.s. **Kara**: 3e stm. M. M. Scheele, wnd. 4e wtk. R. M. Hendriks, 5e wtk. W. E. A. Sliedrecht;
s.s. **Katelsya**: gezagv. J. H. Korsen, 2e stm. F. L. A. Bloot, 3e stm. H. J. Lenstra, 2e wtk. S. Straub, 3e wtk. T. Scholte, 5e wtk. P. van Santen;
s.s. **Kelletia**: gezagv. P. J. F. de Beus, 1e stm. R. Knol, wnd. 3e wtk. W. J. van Velze, 5e wtk. E. J. van den Brink, 5e wtk. P. Naaktgeboren, radio-off. P. W. Veygen, hoofd voeding M. van Hagen;
s.s. **Kenia**: gezagv. J. P. Jongbloed, 1e stm. P. Snel, 5e wtk. S. J. Breedveld;
s.s. **Kermia**: 1e stm. E. Q. Abbas, 2e stm. H. Bijvank, 4e stm. N. J. C. M. van der Palen, hfd.wtk. E. Rouw, wnd. 3e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 5e wtk. F. S. Koolen, II.wtk. E. J. Genemans;
s.s. **Khasiella**: 5e wtk. R. M. Eebes;
s.s. **Kopionella**: 2e wtk. B. Oudkerk, 5e wtk. S. J. Swart;
s.s. **Koratia**: gezagv. P. J. Kalkman, 2e stm. G. L. A. Martens;
s.s. **Korovina**: gezagv. S. Harders, 3e stm. J. J. J. van Beek, II.stm. D. A. P. Sluimer, wnd. 3e wtk. J. M. J. Hamers, radio-off. P. A. van Room;
s.s. **Koscia**: 2e wtk. K. J. Faase;
s.s. **Krebsia**: hfd.wtk. J. B. J. Jonker, wnd. 4e wtk. J. H. Verhaaf, 5e wtk. J. Verhagen, 5e wtk. W. Kool;
s.s. **Kryptos**: 1e stm. H. G. Willemsen, 3e stm. M. Buth, wnd. 3e wtk. P. F. van Dijk, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, radio-off. G. Hulbergen;
s.s. **Kylix**: 2e wtk. J. Krussse;
s.s. **Lovellia**: gezagv. M. E. Wolper, 2e stm. A. Vlaar, wnd. 2e wtk. A. van Rijswijk;
s.s. **Macoma**: wnd. 2e stm. M. C. Kalkman, wnd. 3e stm. C. Doolaard, 2e wtk. J. Wielart, wnd. 3e wtk. W. J. van der Veer, radio-off. J. D. Dieker, sch.vakman I R. Groot, sch.gezel a/w R. de Groot, E. B. de Niet, W. Pronk, H. A. Roefs, aank. sch.gezel a/w R. K. P. M. Niec, sch.kok W. v. d. Korf, bediende a/d A. de Vries;
s.s. **Metula**: II.stm. A. M. Borgart, hfd.wtk. P. van der Hout, 5e wtk.

P. J. Zwartelé, sch.voorman P. H. A. v. d. Putten, sch.vakman I J. Brobel, sch.vakman II J. P. de Landes, sch.gezel a/w W. de Graaf, W. M. v. d. Poel, F. G. M. van Kleef, M. Martinez, W. de Vries, F. Kromjongh, P. Luyten, G. J. Bosch, aank. sch.gezel a/w J. W. v. d. Steen, sch.kok J. S. W. Martens, hoofd bediende H. Domselaer, bediende H. de Ruig, F. Salome, bediende a/d P. C. J. L. H. Smetsers, koksmat R. Vermeulen;

m.s. Niso: II.stm. J. W. H. B. ter Braak, II.stm. D. F. A. Maljers, hfd.wtk. C. G. Pusch, wnd. 4e wtk. J. D. van der Pas, 5e wtk. C. G. Volmer, II.wtk. L. Blokpoel, J. Snapper, capataz R. Raimundez Collazo, man.esp. J. Gonzalez Davila, 2° man. F. Diaz Prado, B. regades Hermo, mar.int. G. Comesaña Fernandez, V. Crespo Fontenla, M. Garcia Malvido, E. Lago Alvarez, B. Matilde Montero, B. Rey Lorenzo, A. R. Rial Vernet, S. Toucedo Miguez, 2° mar.int. J. Novelle Cabaleiro, J. Rodriguez Cabral, coc. A. Martinez Amoedo, cam.may.do. E. Cruz Buyo, cam. F. Loureiro Gonzalez, C. Rodriguez Rodriguez, cam.trip. J. Ferro Alvarez;

s.s. Ondina: gezagv. B. de Boer, wnd. 1e stm. G. C. Peters, 2e wtk. J. Smid, wnd. 3e wtk. J. J. Schuddemat, wnd. 4e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. A. J. Zon, 5e wtk. F. W. Mooiweer;

s.s. Onoba: 2e stm. J. van der Klooster;

s.s. Patro: gezagv. G. Heising, 3e stm. J. van Rooyen, 3e wtk. R. G. Hoebroer, 5e wtk. L. J. Stam, II.wtk. H. J. de Bordes, radio-off. M. Platschorre;

s.s. Philidora: wnd. 3e stm. A. Dijkhuizen, wnd. 3e wtk. J. G. van Werd, wnd. 4e wtk. A. G. A. de Graaf;

s.s. Philine: wnd. 4e wtk. A. B. G. Biesheuvel;

s.s. Philippia: wnd. 4e wtk. A. B. M. Peeters;

s.s. Sepia: 2e stm. P. J. Muntjeverf, 5e wtk. B. van den Ban, II.wtk. H. M. D. Thesingh, radio-off. P. L. Linders;

s.s. Vasum: 2e stm. R. J. de Wit, wnd. 3e stm. G. van Seters, 5e wtk. P. Lautenbach, 5e wtk. J. Esselman;

s.s. Vitrea: 4e stm. A. H. den Breems;

s.s. Vivipara: 1e stm. R. van Westendorp, 4e stm. P. J. van den Driest, 5e wtk. J. G. van der Poel;

s.s. Zafra: 5e wtk. J. Moerbeek.

s.s. Zaria: 2e stm. R. Hendriks, 2e wtk. J. H. S. van der Pas.

Uit dienst getreden:

4e stl.: G. V. W. F. van Hemert tot Dingshof, H. Weerman;
2e wtk.: J. C. J. Walraven;
3e wtk.: B. de Rooy;
5e wtk.: R. F. Bakker, W. Eydenberg, G. D. Reybroek, M. Klumper;
II.wtk.: T. P. Zutt;
sch.vakman II: L. W. Esajas, L. A. Graus;
hoofd voeding: R. Hoogendoorn;
sch.kok: J. A. Franken.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell B.P. Nigeria”:

1e stm.: R. van Westendorp.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij”:

4e wtk.: J. J. de la Fuente.

Over in tijdelijke dienst „The Shell Company of Qatar”:

1e stm.: A. J. Both.

Over in tijdelijke dienst „Shell Nederland Raffinaderij B.V.”:

1e stm.: D. J. van der Maat.

Naar militaire dienst:

4e stl.: G. T. Gerding, F. Riethoff.

Aangesteld als:

4e stm.: N. J. C. M. van der Palen;

5e wtk.: J. C. Butler, W. Kool, B. van den Ban, C. G. Volmer.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: H. Bijvank;

1e stuurman G.H.V.-th.: H. W. van Baalen, L. Kazemier, W. van der Graaff;

2e stuurman G.H.V.: B. Koppe, M. Buth, P. Vijfhuizen, P. A. B. de Ruiter, F. T. J. van Manen, M. C. Kalkman, B. J. H. Wortelboer;

2e stuurman G.H.V.-th.: W. J. H. van Dipten, K. P. Biesiot, J. W. Hendriks;

3e stuurman G.H.V.: N. J. C. M. van der Palen;

„B-th.”: F. C. Koen;

„A/B-th.”: J. Esselman, C. R. van Santen, E. K. G. Schiefer;

„A”’: J. van der Werk, F. W. Mooiweer;

„ASS”’: B. van den Ban;

„MVD”’: J. C. Butler, W. Kool, C. G. Volmer.

Het was een leuke puzzel om te zien, maar niet bepaald gemakkelijk. Dat bleek ons uit het aantal inzendingen dat binnengekomen is. In totaal 37 puzzelaars hebben de gok gewaagd en hun oplossing ingezonden. Voor al het werk dat hieraan voor de (puzzel)redactie vast zit, veel te weinig. Het zal dan ook van het aantal inzendingen van de zomerpuzzel afhangen — die wel eenvoudiger zal zijn dan de kerstpuzzel — of wij door zullen gaan met tweemaal per jaar een puzzel te plaatsen. Een en ander doet echter niets af aan de kwaliteit van de puzzel, dus alle eer voor de maker, kapitein J. M. Hillen.

Op 13 maart, de dag na de sluitingsdatum, is de trekking verricht door de heer M. J. Spetter, lid van de Ondernemingsraad van het kantoor en het walbedrijf van S.T.B.V. Men had zich net rond de tafel geschaard om de gelukkige winnaars door loting aan te wijzen, toen de bode nog een puzzeloplossing binnenbracht die de vorige avond op de postkamer was binnengekomen. Deze inzending was dus binnen de gestelde termijn gearriveerd en moest alsnog meedoen, eerlijk is eerlijk. Het was een inzending van hoofdwerktuigkundige Van Dalen en hij hoeft er geen spijt van te hebben dat hij, ofschoon laat, toch maar besloot mee te doen.

De gelukkige winnaars zijn namelijk:

1e prijs van f 60,—:

de heer G. Zoetendal, 2e stuurman

2e prijs van f 30,—:

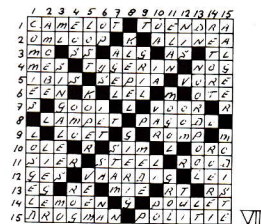
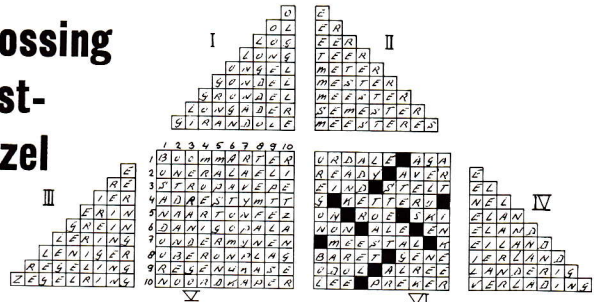
de heer F. van Dalen, hoofdwerktuigkundige

3e prijs van f 10,—:

de heer R. J. Datema, gepensioneerd gezagvoerder.

Onze gelukwensen voor de winnaars, aan wie inmiddels een brief met de heuglijke mededeling is gezonden.

Oplossing kerstpuzzel



Wal-jubilaris



M. Gerritsen
Sectie DFP/2
1963-11.2-1973

In memoriam

Op 21 februari overleed te Dordrecht op 69-jarige leeftijd de heer L. J. Marico, laatstelijk werkzaam bij Shell Tankers als hoofdwerktuigkundige. Hij verliet de Maatschappij op 1-6-1958 met pensioen, na 20 dienstjaren.

Mutaties walpersoneel

periode 11.2.73 t/m 10.3.73

In dienst

1.3 R. Hoogendoorn - sectie DFM/13 (ex vloot)

Uit dienst

1.3 P. van der Stijl - sectie DFM/13 (pensioen)
1.3 mevr. A. J. van der Velden-van der Marel - sectie DFP/3
1.3 mej. E. H. Besselink - sectie DFF/4

In militaire dienst

6.3 R. J. Risseeuw - sectie DFP/3

Interne mutaties

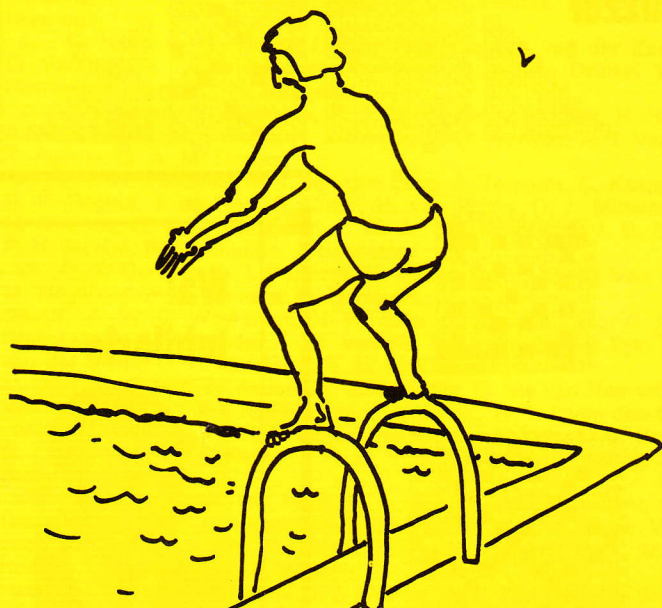
1.3 Sectie DFF/3 in sectie DFP/3
1.3 A. Vasbinder van DFF/2 naar DFP/3
1.3 mevr. A. de Graaf-Bos van DFP/1 naar DFP/3
1.3 mej. E. Otto van DFP/1 naar DFP/3
1.3 mej. J. R. M. Ravenek van DFP/1 naar DFP/3
1.3 N. J. Th. M. Schoots van DFP/1 naar DFP/3
1.3 M. Gerritsen van DFP/2 naar DFP/3
1.3 mevr. L. E. H. M. Lindeman-Oosterom van DFP/2 naar DFP/3
1.3 mevr. H. L. Mostert-Moret van DFP/2 naar DFP/3



Bruidspaar van de maand

Het in het teken van de scheepvaart staande stadhuis in Alblas-serdam biedt voldoende attributen om het huwelijk van een zeevarende te markeren. Derde stuurman E. J. Fröhlich en zijn bruid, Mej. J. van der Knijff, die het lachende bruidspaar van de maand vormen, poseerden gaarne voor de fotograaf om aldus de collega's ervan in kennis te stellen, dat zij op 15 februari jl. in de huwelijksboot stapten.

MUTATIE !?



Ook voor de inzender van dit ontwerp vijftig gulden als beloning. Heeft u uw ontwerp, uitgedrukt in woorden of in een tekening, reeds gezonden aan de Redactie van dit blad? Kijk nog eens goed om u heen aan boord; ongetwijfeld zijn er veiligheidsaspecten die zich lenen om te worden uitgebeeld in een affiche. Elke maand plaatsen wij een van de inzendingen en de inzender krijgt op zijn rekening een bedrag van f 50,— bijgeschreven.



tussen schip en ka

twaaifde jaargang no. 8 — april 1973

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, E. van 't Slot, W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

Administratie:

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