



tussen

scandinavien

april 1976



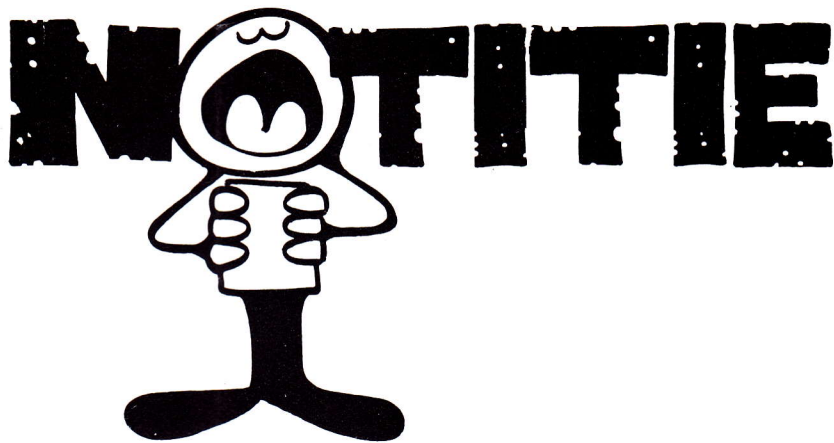
In memoriam

Bijzonder gespannen volgden velen op kantoor vanaf medio februari de berichten omtrent de plotselinge ziekte van Mej. J. F. Schilt van de Sectie DFP/4 — „Personnel Information”. Toch ging er een schok door al'en toen op 3 maart jl. het droeve bericht kwam dat zij in de late avonden van 2 maart was overleden in het Academisch Ziekenhuis Dijkzigt te Rotterdam.

Mej. Schilt, die niet alleen op kantoor doch ook op de vloot vele vrienden en bekenden had, was op 6 maart 1957 in dienst getreden van onze Maatschappij. Na aanvankelijk gedurende ruim vijf jaar werkzaam te zijn geweest op de toenmalige Materialendienst, werd zij op 1 november 1962 overgeplaatst naar de personeelsvoorlichtingssectie. Van de vijftien jaargangen van ons maandblad „Tussen Schip en Ka” heeft zij er dus bijna veertien van zeer nabij meege maakt. Zij voerde niet alleen de administratie ervan, doch was ook degene die veelal het bruidspaar van de maand benaderde. Ook verschenen van haar hand verschillende artikelen, waarvan vooral de serie „Wij spraken met” bijzonder werd gewaardeerd. Afgezien van haar bemoeienissen met het maandblad, stond zij ook vele zeevarenden te woord wanneer het ging om aanschaffing of reparatie van ontspanningsmiddelen aan boord.

Wij zijn ervan overtuigd, niet alleen namens allen op kantoor maar ook namens velen op de vloot te spreken als wij onze bijzondere deelneming betuigen aan haar ouders, die in hun levensavond op zo droeve wijze hun enig kind op de toch nog jonge leeftijd van 42 jaar moesten verliezen. Moge hun daarbij tot troost strekken dat de nagedachtenis aan haar hulpvaardigheid, accuratesse, maar bovenal aan haar gevoelige karakter, haar charme en haar sympathieke wijze van benadering bij zeer velen onder ons nog lang zal voortleven.

Op verzoek van Mej. Schilt zelf vond geen plichtigheid plaats waarbij wij afscheid van haar konden nemen. Haar stoffelijk overschot werd, in overeenstemming met haar persoonlijke wens, volledig ter beschikking gesteld van het academisch ziekenhuis, waar zij de laatste vijf dagen in een coma lag.



Nieuws van het verkiezingsbureau

Na negen maanden van voorbereidende werkzaamheden is de verkiezingsstrijd nu in volle gang. Aan alle kiesgerechtigden werden de stembescheiden toegezonden. De kiesgerechtigden dienstdoende aan boord kregen deze bescheiden uitgereikt door de stemcommissie, de verlofgangers ontvingen de bescheiden op hun huisadres. Uiteraard was dit een ingewikkelde en arbeidsintensieve taak, omdat met alle mutaties rekening diende te worden gehouden. Alle hulde voor de personeelsafdelingen, die alles hebben gedaan om ons hierbij terzijde te staan met hun gegevens. Inmiddels zijn aan boord van de schepen de stemmen uitgebracht en de antwoord-enveloppen, met daarin het stembiljet en de oproep, naar het verkiezingsbureau teruggezonden. Ook van de verlofgangers zijn al heel wat antwoord-enveloppen op het verkiezingsbureau terugontvangen. Deze worden ongeopend, in afgesloten stembussen (waarvan de sleutels zijn verzegeld en opgeborgen) gedeponeerd. Bij afwezigheid van de leden van het verkiezingsbureau staan de afgesloten stembussen in kasten waartoe alleen bevoegden toegang hebben. Op deze wijze wordt er dus alles aan gedaan om de geheimhouding van de stemming te waarborgen.

De grote dag

Op 12 mei 1976 zal dan de grote dag aanbrenken. Op die dag zullen de stembussen worden geopend en zal het tellen van de uitgebrachte stemmen gaan plaatsvinden, ten einde de uitslag van de verkiezingen vast te stellen. Dan wordt dus bekend welke van de kandidaten als gekozen lid in de ondernemingsraad vlootbedrijf zitting zullen nemen. Belangstellenden kunnen, indien zij daartoe in staat zijn, dit tellen meemaken.

Alle antwoord-enveloppen dienen beslist vóór 9 mei 1976 bij het verkiezingsbureau binnen te zijn. Dus verlofgangers: let op uw zaak! Na die datum ontvangen antwoord-enveloppen worden onherroepelijk terzijde gelegd. Denkt u er ook aan om uw oproep bij te sluiten?

Een ieder die nog vragen of opmerkingen heeft of inlichtingen wenst over het verloop van de verkiezingen, kan zich schriftelijk of mondeling wenden tot de leden van het verkiezingsbureau. In het juni-nummer van dit blad hopen wij u verslag te kunnen geven over de openbare zitting van het verkiezingsbureau op 12 mei a.s., wanneer de stemmen worden geteld en de uitslag vastgesteld.

Mededelingen

Vanaf 15 maart jl. zijn de heren J. Wielart (hoofdwerktuigkundige) en P. F. L. Schölvinc (1e stuurman) tijdelijk op kantoor tewerkgesteld. Zij zullen deel uitmaken van een werkgroep, die is ingesteld in het kader van het „Projekt met lange adem”, waarover in het vorige nummer van dit maandblad een artikel is verschenen.

De heer J. Drog (1e stuurman) is met ingang van 5 april jl. voor een periode van 6 maanden bij DFD/3-4 gedetacheerd voor het verrichten van een speciale opdracht o.a. in verband met herziening Scheepsreglement deel II.

Groepsresultaten 1975

Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen nettoresultaat over 1975 bedroeg pounds 950 miljoen, tegen pounds 1.093 miljoen (herberekend) over 1974. Het rendement op het gemiddeld netto-actief was in 1975 17,4 pct en het netto-resultaat per verkochte eenheid 1,53 centen per liter. **Als gevolg van de voortdurende waardedaling van het pond sterling ten opzichte van andere valuta's geven de resultaten over 1975 een geflatteerd beeld.** De economische teruggang in de meeste belangrijke verbruikerslanden en de hoge olieprijs leidden tot een aanhoudende daling in de vraag naar olie.

Groepsmaatschappijen verkochten 13 pct minder ruwe olie en olieproducten dan in 1974. Een groter aandeel van lichtere producten in de totale afzet zorgde er echter voor, dat de marges, ondanks de verminderde vraag, enigszins op peil bleven. Anderzijds stegen de kosten per eenheid, niet alleen door de inflatie maar ook door de aanzienlijke overcapaciteit, met name in de sectoren **verwerking en vervoer.**

In enkele belangrijke afzetgebieden tekent zich echter een herstel van de groei af en de bestaande overcapaciteit stelt Shell-maatschappijen in staat van een mogelijke opleving te profiteren tegen lage extra kosten.

Auk-veld

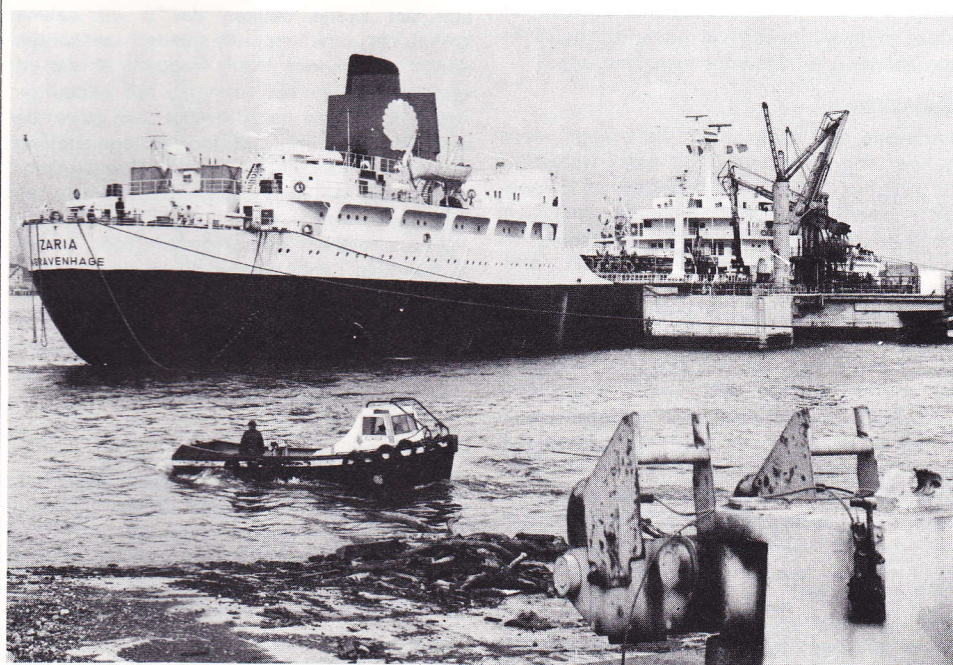
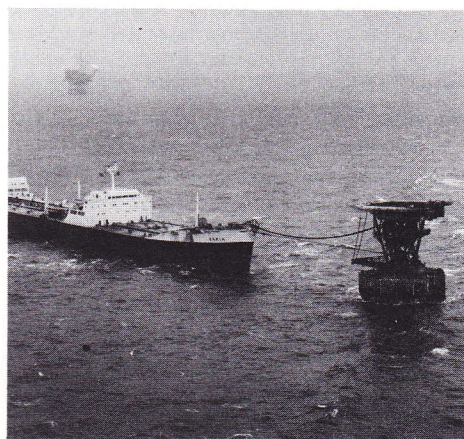
Bij de voorplaat

Gaat het actuele televisiegebeuren in Nederland ook deel uitmaken van de programma's aan boord van die schepen die van een video-uitrusting zijn voorzien? Een vraag die nog niet met zekerheid kan worden beantwoord. Maar er is een mogelijkheid daartoe, zoals u wordt verteld in het tweede deel van ons artikel „Achter de schermen” op pag. 6 en 7 van dit nummer.

R. M. Hart

De Raad van Beheer van The „Shell” Transport and Trading Company, Limited maakt bekend, dat de heer R. M. Hart met ingang van 1 juli 1976 is benoemd tot lid van de Raad van Beheer van deze maatschappij. De heer Hart, die de Amerikaanse nationaliteit heeft, is sinds februari 1974 lid van de Raad van Beheer van Shell International Petroleum Company Limited en bekleedt thans de functie van coördinator olievoorziening. De heer Hart was voorheen Executive Vice-President van Shell Oil Company in de Verenigde Staten. Het ligt in de bedoeling, dat de heer Hart met ingang van 1 juli 1976 „Managing Director” van The Shell Petroleum Company Limited zal worden, alsmede lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum NV, waardoor hij Directeur van de Koninklijke/Shell Groep wordt.

De afvoer van in het Shell-Esso Auk-veld gewonnen olie is inmiddels goed op gang gekomen. Zien we hier nog opnamen van de „Zafra” tijdens het laden aan de „Exposed Location Single Buoy Mooring” — ELSBM, 170 mijl uit de kust van Engeland, alsmede tijdens het voor de eerste maal lossen van de Auk-olie in Teesport, ook de „Zafra” is nu ingezet in deze pendeldienst. Het Auk-veld is het derde olieveld in het Britse gedeelte van de Noordzee en zal, naar verwachting, tegen 1977-1978 40.000 barrels olie per dag leveren. De Shell en de Esso hebben totaal 45 miljoen pond sterling besteed om het Auk-veld tot ontwikkeling te brengen, doch zo'n 13 miljoen pond sterling is nog gemeoid met de verdere exploitatie.



Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Katelaysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella			

Loopt u nog steeds 1 op 9 ?

Nee, we hebben het niet over een auto, waarmee het aantal afgelegde kilometers per liter „super“ of „normaal“ tegenwoordig van grote betekenis is geworden. Des te hoger het tweede cijfer daarbij is, des te aantrekkelijker het brandstofverbruik. Maar nog meer geldt een dergelijk cijfer als we het over het aantal ongevallen aan boord hebben. Dat in 1975 ongeveer één op de negen opvarenden van onze vloot een ongeval overkwam — hoe klein ook — is schrikbarend. Wij haasten ons eraan toe te voegen, dat het in 1975 dus voornamelijk ging om kleinere ongevallen. Er waren er géén bij die tot blijvende gehele of gedeeltelijke invaliditeit leidden. Of een dodelijke afloop hadden. Maar toch... één op de negen is angstwekkend hoog, ook in vergelijking met andere maatschappijen. Net als bij het brandstofverbruik van ons viervoetig vervoermiddel moet dit naar één op de twaalf, dertien of, bij voorkeur, een nog lager gemiddelde.

Kleine oorzaken, kleine gevolgen

Dat het dus voornamelijk om kleine gevolgen is gegaan is een geluk. Want kleine oorzaken kunnen ook grote gevolgen hebben. En voor hetzelfde geld was die collega, die door op slippers te lopen ten val kwam, met z'n hoofd op een scherp onderdeel gevallen. Het had hem een oog kunnen kosten. Waarmede niet gezegd wil zijn dat de pijn die hij nu heeft gehad niet stevig is aangekomen. Trouwens, als weldoordenkend mens had hij ook z'n veiligheidshelm kunnen gebruiken. Uiteindelijk liep hij in de machinekamer rond en stoot je daar bij een val gauw je hoofd! En die helmen zijn niet voor niets aan boord.

Gebruik ze

Trouwens, wat dacht u van die collega wiens gehoor nog steeds achteruit gaat? Natuurlijk, hij kan die kleppen wel opzetten, of de speciale watten gebruiken, maar het valt hem nooit op dat hij doof wordt. Hij schreeuwt wel wat harder en vindt dat iedereen zacht praat, maar het gaat zo geleidelijk dat hij het zelf nauwelijks merkt. Net zo goed als die andere collega die nog nooit eerder een hinderlijk vuiltje in z'n oog had gekregen. Waarom zou hij nou die bril bij dat karweitje opzetten? Trouwens, moet hij weer naar achteren om 'm op te halen. Ja, hij is gek, dat karweitje is toch zo gepiept. Maar hij moest er wel voor naar de dokter in de volgende haven. En het heeft verrekte pijn gedaan. Al mag hij van geluk spreken dat hij met dat oog nog kan zien.

Doe er iets aan!

Des te triester was de situatie in 1975 met totaal 282 ongevallen, omdat wij het in 1974 hadden gebracht tot 254 ongevallen. Nog

hoog op zich, maar in ieder geval al beter dan in het afgelopen jaar. Wij hebben nu veiligheidskursussen gehad, er reizen veiligheidsinstructeurs mee op de schepen, er zijn affiches, bulletins, er is voorlichting op allerlei gebied. Zelfs bij ontspanningsfilms zien we eerst nog een paar minuten hoe veiligheid te betrachten. Of wat de gevolgen zijn als je de veiligheid niet in acht neemt. En toch waren we, wat persoonlijk letsel betreft, onveiliger dan tevoren.

Nu realiseert een ieder zich wel, dat zonder ongevallen leven wel nooit haalbaar zal zijn. Een ongeluk zit nu eenmaal in een klein hoekje. En ondanks dat elke goede moeder de eerste voorzichtige stappen van haar kleine door de kamer bewaakt, zal zo'n wereldburgertje het toch eens op een brullen zetten als hij voor het eerst met z'n kopje tegen de tafelrand stoot.

Trouwens, u kunt van de kapitein aan boord of de seniorofficieren moeilijk verwachten, dat zij u bij de hand nemen als u zich verplaatst. Of dat zij continu om u heen draaien, om erop te letten, dat u veilig werkt. Wel mag van een ieder worden verwacht dat hij erop toeziet dat er geen onveilige situaties aan boord zijn. En dat er ook zonder toezicht veilig wordt gewerkt. En ook dat de ontspanning op veilige wijze gebeurt. Iedere morgen wat ochtendgymnastiek of een stevige wandeling — al is het dan 30 keer over hetzelfde stukje dek — doet een mens goed, al was het alleen maar om z'n gewicht in toom te houden. Maar wel goed schoeisel, wel even aan dat zeetje denken dat u uit balans brengt als u net met uw handen uw voeten tracht te bereiken. Want frappant is, dat zo veel ongevallen ook in vrije tijd gebeuren. Toegegeven, aan boord brengt men zowel de werktijd als de vrije tijd door, in tegenstelling tot een walbaan. En ook in het „Hofpleintheater“, zoals de kantoororganisatie wel eens schamper wordt genoemd, lopen uw collega's wel eens met een pijnlijk gezicht rond, omdat ze hun knie hebben verstuikt bij een sportief gebeuren de vorige avond. Of met een gebroken vingerkootje, omdat die spijker zo nodig in de muur moest. Maar 1 : 9 is en blijft, met welke maatschappij of rederij we het ook vergelijken, schrikbarend hoog.

Oorzaak

Er zijn mensen die altijd pech hebben. Toch — aldus wetenschappelijke onderzoeken — is ook de oorzaak daarvan aan te wijzen. Juist in onze jonge jaren zou ons dan niet de nodige voorzichtigheid zijn bijgebracht. Thuis niet, of op school niet. En is die voor-

zichtigheid, dat zich altijd bewust zijn van „uitkijken, doordenken“, er wel in gebracht dan gaat het helaas in vele gevallen overstreeks de 25-jarige leeftijd verloren. Is dat door branie, overmoed, onbezonnenheid? Nee. Het is omdat de dagelijkse gang, maar voornamelijk het dagelijkse werk, routine dreigt te worden.

Routine die snel ongelukken in de hand werkt. Dat gevoel van „nu weet ik het wel, ik heb dat al zo dikwijls gedaan“ is dikwijls de oorzaak van een ongeval.

Allerlei methoden

Iedere maatschappij die de veiligheid hoog in haar banier voert, heeft eigen methoden om de mensen veiligheidsbewustzijn bij te brengen. Wij hebben hierboven reeds aangegeven welke methoden in de laatste jaren bij ons zijn toegepast. Een stijging van het aantal ongevallen zou erop kunnen wijzen dat de zaak toch weer eens anders moet worden aangepakt. Moeten het veiligheidslunches worden, zoals elders is doorgevoerd? Nauwelijks te geloven, nog afgezien van het risico dat het lichamenlijk welzijn daarbij aan extra gevaar wordt blootgesteld. Moeten er veiligheidsvergaderingen worden gehouden met voorzitter, notulist, e.d.? Kom nou, laten we nu beginnen met ons gezond verstand te gebruiken. Ziet u aan boord een onveilige situatie? Doe er dan iets aan! Wijs degene die dit heeft veroorzaakt of die op die plek voor de gang van zaken verantwoordelijk is, op zijn tekortkoming. Gebruik goed en veilig schoeisel. Zet die veiligheidsbril op als u dat karweitje moet doen waarbij u anders iets in uw oog zou kunnen krijgen. Gebruik die helm, denk na, denk vooruit, houdt uw ogen open. Het gaat om uw welzijn en dat van uw collega's.

Wist u...

- Wist u dat wij dankbaar zijn voor iedere gezonde suggestie om de veiligheid aan boord op te voeren zonder dwangmaatregelen?
- Wist u dat er in 1975 maar liefst 185 ongevallen waren waarbij betrokkenen een of meer dagen niet in staat waren om te werken?
- Wist u dat het ons niet om de verloren dagen gaat maar om de pijn en het ongemak dat die een-honderd-vijf-en-tachtig opvarenden hebben moeten ondervinden?
- Wist u dat er nog 97 ongevallen waren waarbij geen arbeidsverlies was maar wel de pijn?
- Wist u dat het soms maar een centimeter scheelde of de gevolgen van sommige ongevallen waren nog veel ernstiger geweest?
- Wist u dat we voortaan nu en dan een foto gaan plaatsen om u eraan te herinneren dat een ongeval nare gevolgen kan hebben?
- Wist u dat die foto wel eens schokkend, wrang of spottend kan zijn?
- Wist u dat wij wel verwachten dat u zelf ook eraan meewerkt het aantal ongevallen in 1976 drastisch omlaag te brengen?



Om de werkelijke kosten van het transport van olie van de produktie- naar de consumptielanden zoveel mogelijk te benaderen, is het absoluut noodzakelijk dat de vrachttarieven berekend worden op realistische grondslagen, waarbij nauwgezet rekening wordt gehouden met de veranderingen die zich op de wereldtankermarkt voordoen. Om deze reden houdt de olie-industrie de vrachtprijzen dan ook voortdurend in het oog.

Wat afnemers van olieladingen vijftientig jaar geleden aan transportkosten in rekening werd gebracht was óf een maatschappijtarief, óf het tarief waarvoor een tanker in die tijd voor een periode van twee jaar kon worden gecharterd. Aangezien de algemene situatie van de tankermarkt daarin niet tot uiting kwam, is men gaan zoeken naar mogelijkheden om de gemiddelde chartertarieven van alle olietankers in de berekening te betrekken.

Onafhankelijke instelling

Shell verzocht toen een onafhankelijke instelling, de London Tanker Brokers' Panel, het gemiddelde vrachttarief vast te stellen van de olietankers met een laadvermogen van meer dan 10.000 ton die op dat moment op commerciële charterbasis in de vaart waren. De bevindingen van genoemd Panel, die in april 1954 werden gepubliceerd, vormden de aanzet tot wat inmiddels is uitgegroeid tot een algemeen aanvaard systeem, de AFRA (Average Freight Rate Assessment — Vaststelling van Gemiddelde Vrachttarieven), waarvan door oliemaatschappijen op grote schaal gebruik wordt gemaakt bij de calculatie van de vrachtprijzen die zij de met hen gelieerde maatschappijen in rekening brengen.

Aanpassing aan veranderende omstandigheden

De AFRA-tarieven worden maandelijks vastgesteld en gepubliceerd. Zij zijn gebaseerd op de chartertarieven van alle tankers in eigendom van onafhankelijke reders die gedurende een voorafgaande periode van vier weken in de vaart waren, dus op de meest recente gegevens. Het olietankbedrijf is onderhevig aan veranderingen zowel op lange als korte termijn en met beide moet rekening worden gehouden. De in het AFRA-systeem gehanteerde normen zijn in de loop der jaren voortdurend herzien om aan deze wijzigingen tegemoet te komen.

Een grote verandering is de omstandigheid dat thans internationaal meer olie met minder schepen wordt vervoerd, doordat de grootte van de tankers zo sterk is toegenomen, en voorts het feit dat lichte produkten (zoals benzine, kerosine en vliegtuigbrandstof) nu in hoofdzaak worden vervoerd in eigen maatschappijtankers. Dit was ook de aanleiding voor de laatste belangrijke herziening, die plaatsvond in september jl., toen besloten werd tankers die lichte produkten vervoeren niet langer te betrekken in de AFRA-berekeningen. De tankers in eigendom van oliemaatschappijen, die éénderde van de totale wereldtankervloot uitmaken, worden niet beschouwd als tankers van onafhankelijke re-

ders en blijven dus bij de vaststelling van de AFRA-tarieven buiten beschouwing.

Verschillen in tankergrootte en charterduur

Volgens de thans gehanteerde normen worden maandelijks afzonderlijke tarieven vastgesteld voor de olietankers, die naar orde van grootte in vijf categorieën zijn verdeeld, t.w.: tankers voor algemeen gebruik (16.500 tot 35.000 ton - laadvermogen volgens zomerpeil), middelgrote tankers (25.000 tot 45.000 ton), grote tankers 1 (45.000 tot 80.000 ton) en grote tankers 2 (80.000 tot 160.000 ton) en vlcc's (160.000 tot 320.000 ton). Deze laatste categorie werd in januari 1974 aan de serie toegevoegd. Bij het berekenen van de tarieven wordt onderscheid gemaakt tussen langlopende charters (een jaar of langer), kortlopende charters (minder dan een jaar) en eenmalige charters.

De tariefberekening voor elk van deze drie groepen wordt gebaseerd op een fictieve reis van 11.000 mijl, ervan uitgaande dat de voor een dergelijke reis gebruikelijke los- en laadhavens worden aangedaan, zodat brandstoffen en havenkosten in de berekening kunnen worden betrokken.

Voor iedere tanker in eigendom van onafhankelijke reders in elk der vijf bovengenoemde categorieën wordt voor de fictieve reis een tarief vastgesteld, waarbij met een groot aan-

voor de facturering en prijsberekening tussen gelieerde maatschappijen. Het systeem bevat elementen waarvan een sterk stabiliserende invloed uitgaat. Om een voorbeeld te noemen: als gevolg van het feit dat een in verhouding groot aantal langlopende charterovereenkomsten — waarvan vele reeds jaren geleden werden afgesloten — zijn gebaseerd op volgens het AFRA-systeem vastgestelde tarieven, zijn de schommelingen in de markttarieven voor de eenmalige charterreizen minder heftig geworden.

Niettemin heeft het AFRA-systeem ook zijn beperkingen. De belangrijkste is misschien wel dat het systeem er bij de tariefberekening van uitgaat dat van alle tankers een optimaal gebruik wordt gemaakt, namelijk dat van alle in charter varende tankers het statistisch laadvermogen voor de volle 100 pct wordt benut en dat alle tankers met optimale snelheid optimale afstanden afleggen. In de praktijk is dit op de lange duur onmogelijk te realiseren. Vertragingen en afwijkingen van het programma en tijdschema van de tankers zijn niet te vermijden. Er is nog geen reële methode gevonden om met dergelijke factoren in het AFRA-systeem rekening te houden.

Naar stabiliteit op lange termijn

Al met al is het AFRA-systeem toch de meest aanvaardbare manier om zonder al te grote tariefschommelingen de vrachtprijzen van de

VRACHTTARIEVEN OLIETANKERS AFGESTEMD OP WERELDMARKT

tal factoren rekening wordt gehouden, zoals de duur van het bevrachtingscontract en het voor de betrokken tanker gedurende die maand geldende tarief.

Het AFRA-systeem: een reële basis

Met behulp van al deze gegevens wordt voor elke tankercategorie een gewogen gemiddelde vastgesteld. Vervolgens wordt dit gewogen gemiddelde aan de hand van de geldende tarieven voor de tankerindustrie, de Wereldschaal, omgerekend in een percentage van het Wereldschaaltarief voor de fictieve reis. Dit percentagecijfer kan dan weer worden gebruikt bij het geven van een vergelijkbaar vrachttarief voor een andere reis. In de afgelopen 20 jaar is het AFRA-systeem zowel door de olie-industrie als de officiële instanties op het gebied van belastingen en prijzen algemeen geaccepteerd als een reële basis

door de afnemers benodigde olie te kunnen berekenen, d.w.z. aan die afnemers die voor langere tijd grote hoeveelheden nodig hebben. Als gevolg van de sedert oktober 1973 opgetreden drastische wijzigingen in de prijs van ruwe olie en de internationale ruwe-olievoorziening, is de kwestie van de vrachttarieven opnieuw actueel geworden en hebben de vaststelling en toepassing van die tarieven een nieuw belang en een nieuwe betekenis gekregen.



Video-ontspanningsapparatuur aan boord is nog niet het einde. Ook de mogelijkheid om vidpacks, met cassettes, te ruilen is nog niet in alle aanloophavens doorgevoerd. Maar het is wel een ontspanningsmiddel dat mogelijkheden biedt.

Vertelden wij de vorige keer iets over de achtergronden van de aan boord van onze schepen vertoonde ontspanningsfilms, deze keer het oog gericht op de videoprogramma's. Op het ogenblik zijn zeven onzer schepen van een video-uitrusting voorzien, inclusief twee daarop aangesloten kleurenontvangers, namelijk de „Fulgur” en „Felania” (nieuwbouwschepen), de „Marinula” (apparatuur ex „Lepton”), de „Mitra” (was vóór overname reeds door STUK hiermede uitgerust), de „Niso” („lichter”-schip) en de „Zafra” en „Zaria” (langdurig verblijf op het Auk-veld). Eveneens de nieuwbouwschepen „Fossarina” en „Fossarus” zullen video krijgen.

Waarom video?

Alvorens wat dieper in te gaan op de voordelen en nadelen van video-apparatuur aan boord, een korte terugblik. Reeds zo'n twintig jaar vormden de filmprogramma's aan boord de hoofdmoot van alle ontspanningsmiddelen. Weliswaar zijn in het begin van de zeventiger jaren geleidelijk alle schepen ook uitgerust met twee zwart/wit-televisietoestellen, doch het aantal uren waarop ontvangst van walstations mogelijk was, bleef beperkt. Zoals ook de vorige keer uiteengezet, liep de laatste jaren de kwaliteit van de films door gebrek aan aanbod op de filmmarkt terug; video-apparatuur aan boord leek daarom een ideale plaatsvervanger. Hiermede konden niet alleen „ingeblikte” T.V.-programma's (waarvan thans veel meer aanbod is) worden vertoond, maar ook konden met de kleurenontvangers die bij de gehuurde uitrusting behoren, rechtstreeks walstations worden ontvangen, althans wanneer het schip binnen het bereik van de zenders kwam.

In principe zijn er op een met video uitgerust schip géén filmprogramma's meer voor de opvarenden. Met andere woorden: „Video-

aan boord? Dan geen films meer!” En daarmee raken wij toch wel een gevoelig punt.

Gezelligheid is zoek!

Wij krijgen tegenwoordig nogal eens te horen, dat met de invoering van video de toch zo gezellige filmavonden zijn komen te vervallen, die nu danig worden gemist. Laten we voorstellen, dat het financieel absoluut onverantwoord is om én film- én videoprogramma's aan de schepen te verstrekken. Reeds vorige keer stelden wij, dat voor 43 schepen met filmprogramma's ruim een half miljoen gulden wordt neergeteld (= ± f 12.000,— per schip per jaar). Videouitrusting aan boord is nog aanmerkelijker duurder, namelijk — bij vertoning van 10 uur programma's per week, zoals thans het geval is — f 16.000,— per schip per jaar. Het enige schip, waarvoor tot heden een uitzondering wordt gemaakt op de regel „bij video geen film” is de „Marinula”, dit omdat de ontspanningsmogelijkheden in Brunei baai wel zeer beperkt zijn. Degenen die mochten willen opmerken, dat één hoofdfilm met daarnaast b.v. 5 uur videoprogramma's per week een ideale combinatie zou zijn, moeten wij wel erop wijzen dat dit per schip nog altijd een extra kostenpost betekent. De tarieven voor video zijn namelijk voor slechts een klein deel gebaseerd op het aantal uren programma's per week. Een zeer belangrijk deel van de huur is voor de uitrusting zelf. Voor 5 uur programma's per week zou per schip nog altijd f 12.000,— per jaar moeten worden betaald. En dit gevoegd bij de huur van projector en de hoofdfilm, komen we toch weer op een jaarlijks bedrag van zo'n slordige f 20.000,— per schip.

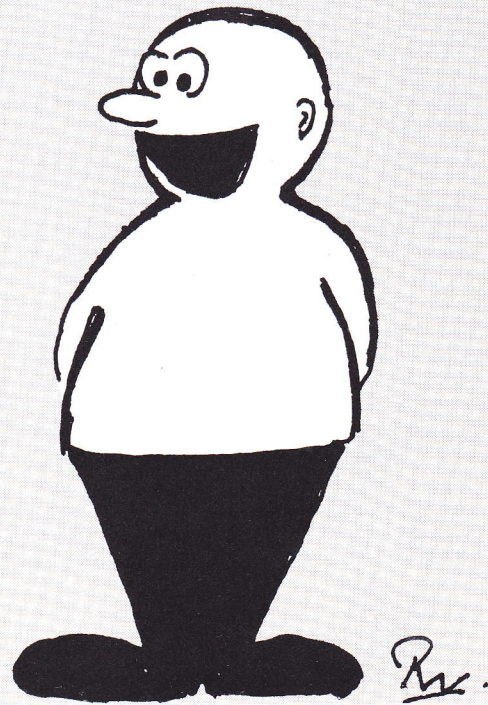
Nu zouden we het over die gezelligheidsfactor hebben en zijn plotseling in allerhande berekeningen verzeild geraakt. Wat bedoelt men nu toch met die gezelligheid die een film-

avond wel zou bieden en video niet? Hoeveel opvarenden zijn er niet, die slechts zelden of nooit naar een filmvoorstelling aan boord toegingen? Hebben we het dan niet allemaal eens meegemaakt, dat een film zo weinig bezoekers op een avond trok, dat — als je het zou uitrekenen — de toegangsprijs zo'n f 40,— per persoon was? Natuurlijk, het zijn uitzonderingen dat je slechts met een man of vier een film zit te bekijken, maar toch! Hangt het niet in de eerste plaats af van de sfeer die er aan boord heerst, of een avond — of het nu met film, video of geen van beide is — gezellig wordt?

Twee bezwaren

Er zijn eigenlijk twee bezwaren die sommige opvarenden van met video uitgeruste schepen spuien. Als de video aan staat en elders in de ruimte wordt gepraat en/of gekeukt, dan wordt het een kakofonie: niemand kan niemand verstaan. De bieders gaan dientengevolge harder schreeuwen, de praters verheffen hun stem en de volumeknop van het kijkkastje wordt ook opgeschroefd, resulterend in de eis: „televisie uit!” Het tweede bezwaar geldt — we vrezen eentonig te worden — de inhoud van de programma's. Laten we het nu eerst eens hebben over de verdeeldheid: video aan, video uit. Er zijn schepen waar — helaas — een ieder vrij is de video-apparatuur te bedienen wanneer hij, of zij, wil. Maar er zijn ook schepen waar de leiding aan boord de radio-officier en/of 3e stuurman heeft aangewezen als degenen die het apparaat mogen bedienen. En daarbij een aantal min of meer vaste uren heeft voorge-

ACHTER DE SCHERMEN



schreven — na overleg met de anderen! — om aldus te komen tot slechts enkele video-avonden (en -middagen i.v.m. wachtlopers). Aldus komt de gezelligheidsfactor die de film-avond zou brengen, toch weer om de hoek kijken.

Programma's

Het tweede bezwaar, de inhoud van de programma's, is natuurlijk weer een moeilijk punt. Thuis, voor de vermaledijde kijkbuis gezeten, zullen de gezinsleden het onderling ook niet altijd eens zijn over de programma's. Aan boord geldt dit evenzeer. Het vol-

te geven. Maar het een ieder naar de zin maken, is en blijft natuurlijk onmogelijk. Alhoewel...

Nederlandse programma's

We moeten zo'n zes jaar terug als we de toen nog bescheiden pogingen willen achterhalen die de Shell deed om de hand te leggen op Nederlandse T.V.-programma's voor vertoning aan boord. Apparatuur daarvoor was in die tijd al op de markt, al werkte het met een ander systeem dan thans. Echter, de televisiewereld in Hilversum, die als eerste werd benaderd om programma's te leveren,

heeft thans tevens de vertegenwoordiging voor Nederland verkregen van Walport-Telmar-International, zodat wat distributie betreft ook onze met video uitgeruste schepen goed zouden zitten. Weliswaar is het resultaat van een recente enquête onder de Nederlandse rederijen, met centraal de vraag of zij aan vertoning van Nederlandse programma's aan boord deel zullen nemen, wat magertjes uitgevallen (± 50 schepen totaal), maar desondanks ligt het in de bedoeling nog in de loop van dit jaar met deze service te beginnen.

Er zijn nog problemen

Nog niet alles is in kannen en kruiken. Hoe krijgen we de programma's aan boord? Hoe komen de cassettes na vertoning weer terug? Want het is wel de bedoeling om, in tegenstelling tot de huidige video-programma's, bij de invoering van Nederlandse programma's actueel te blijven. Wekelijks het laatste sportnieuws, actualiteiten, alsmede een aantal typisch Nederlandse amusementsprogramma's.

Verzending per post kan soms enkele weken vertraging geven. Meegeven aan aflossers stuit op bezwaren wegens eventuele moeilijkheden met douane, extra gewicht (één cassette weegt ongeveer 1 kg!). Als de programma's aan boord zijn vertoond, dienen ze ook zo snel mogelijk te worden teruggezonden naar Radio-Holland. Wellicht is de instelling van verzameldepots, b.v. in Curacao, Singapore, Kaapstad, een goede oplossing. Hoe het ook zij, het worden wel kostbare programma's. Want alhoewel Radio-Holland ingevolge overeenkomst geen winst mag maken op de programma's zelf (men krijgt gewoon ook op zee waar voor zijn kijkgeld!), vergt de investering in de kopieerbank en een paar duizend cassettes (elke week b.v. 3 cassettes voor ± 50 schepen, die binnen 3 maanden terug moeten zijn) een bijzonder groot bedrag. Dit zal weer moeten worden goedge maakt door de huurprijs. Ook de wekelijkse verzendkosten tikken behoorlijk aan. Maar daarvoor zouden dan actuele Nederlandse programma's aan boord beschikbaar komen, hetgeen een extra bijdrage vormt aan het op peil houden van de leefbaarheid.

Toekomst

Indien Nederlandse T.V.-programma's aan boord dus betaalbaar worden, krijgen we actuele nieuwsvoorziening. Maar video biedt meer mogelijkheden dan alleen op het gebied van ontspanning. Opleiding van en instructie aan zeevarenden zou, dankzij video, voor een deel van de wal naar de schepen kunnen worden verlegd. Het zou zelfs mogelijk zijn om het aanlopen van een voor onze schepen nog onbekende haven, aan boord op videoband vast te leggen. Een dergelijke band zou dan kunnen worden verstrekt aan volgende schepen die voor het eerst aldaar binnenlopen. Cursussen in vreemde talen, brandbestrijding, dit alles ligt binnen het bereik van video.

Eerst dient echter ervaring met de video-uitrusting aan boord van negen onzer schepen te worden opgedaan. Voldoet het op den duur als ontspanningsmiddel? Mocht blijken, dat de doorsnee-kijker aan boord toch de voorkeur aan filmprogramma's blijft geven, dan zullen wij niet aarzelen resoluut de video-apparatuur weer te doen vervangen. Instructies en lessen als bovenbedoeld kunnen ook op handzamer apparatuur dan video worden gegeven, waarmee evenwel geen mogelijkheid meer aan boord zal zijn voor vertoning van de huidige video-programma's.



gende voorbeeld moge dit illustreren. Het is nog maar enkele weken geleden, dat twee afgelosten van hetzelfde schip, die dezelfde video-programma's hadden gezien de moeite namen om op kantoor over de video te rapporteren. De een was in de wolven: hij zag haast dezelfde buitenlandse programma's als thuis, voelde dat hij daardoor lekker „bij” bleef. Maar de ander, onwetend van deze rapportage, kwam zijn nood klagen, omdat hij haast dezelfde programma's als thuis zag. Nu keek hij thuis haast nooit, zo gaf hij toe, maar toch!

Natuurlijk, er is altijd verbetering mogelijk. Wij zijn wat dit betreft ook actief genoeg, zeker wanneer men aan boord de algemene indruk omtrent de programmasamenstelling even rapporteert aan kantoor. Net zo goed als klachten omtrent te weinig vidpacks in de aanloophavens nu zoveel mogelijk worden opgevangen door regelmatig aan Walport-Telmar-International de volgende aanloophavens van de met video uitgeruste schepen op

rook kennelijk een vette kluit, althans de vertoningsrechten waren zodanig, dat geen zinnig mens hierop wilde ingaan. Pogingen om de uitgezonden programma's dan maar „off air” te pikken, via een daarin gespecialiseerd bureau, werden sterk afgeraden door de rechtskundige afdeling in Den Haag. Na enkele jaren uitstel is in 1974 toen een bescheiden begin gemaakt met de voorziening van enkele onzer schepen met Amerikaanse en Engelse video-programma's. Het waren namelijk wederom Amerikaanse en Engelse maatschappijen die een min of meer internationaal programma konden aanbieden, met daarbij een wereldwijd distributienet. De keuze viel op Walport, thans dus Walport-Telmar-International na de amalgamatie met twee andere video-distributie-bedrijven. Toch heeft het idee van Nederlandse programma's aan boord ons — en anderen — nooit losgelaten. Na lange onderhandelingen is Radio-Holland er thans in geslaagd om voor Nederlandse schepen de rechten te verkrijgen van het vaderlands T.V.-gebeuren. Radio-Holland

„Uit het oude archief”

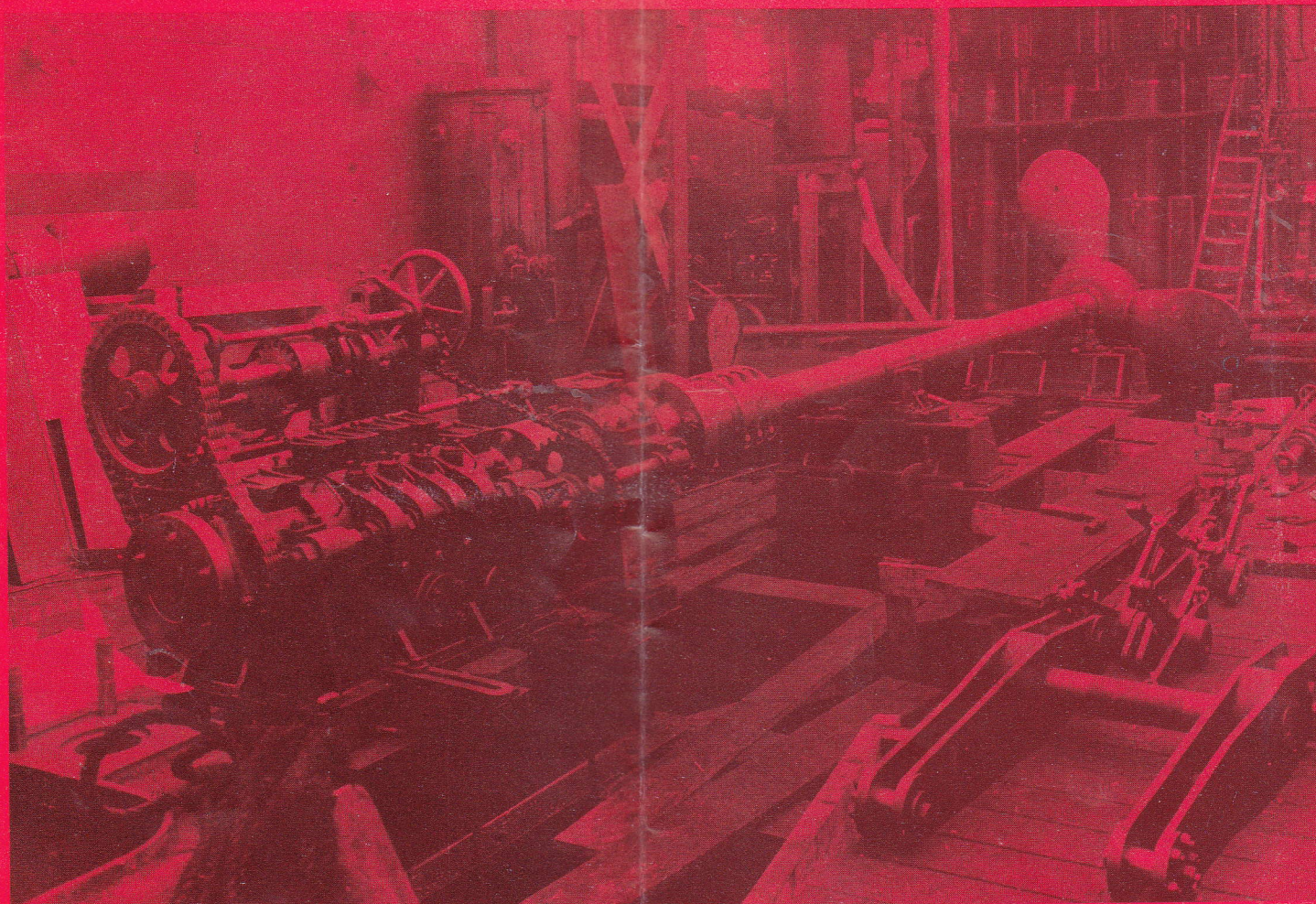
The Anglo-Saxon Petroleum Company, verre voorloper van de huidige Marine Coordinator's organisatie in Londen, achtte het in 1913 nodig de vloot in Indonesische wateren uit te breiden. De „Shell”-produkten vonden er gretig aftrek, maar het vervoer ervan naar de talloze eilandjes bezorgde heel wat hoofdbrekens. De produkten werden van de raffinaderij in Balikpapan in blikken vervoerd, die weer in kratten werden ondergebracht. Nu kleefden aan het vervoer in kratten nogal bezwaren, voornamelijk omdat deze — bij het op elkaar stapelen — dikwijls werden beschadigd, met als resultaat dat de blikken lek dreigden te raken. Vandaar dat men allengs overging op het gebruik van kisten waarin de blikken werden gedaan, althans zeker voor de onderste lagen in het schip.

De Anglo-Saxon, zoals de Londense organisatie kortweg werd aangeduid, bestelde nu wel een schip bij Smith's Dock Co. of Middlesbrough, maar de toekomstige eigenaar, de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot

noodzakelijk was. Bovendien hoefde bij het aanlopen van havens niet voortdurend een luchtcompressor bij te staan; erg aantrekkelijk als men daarbij bedenkt dat in die jaren luchtcompressors nog verre van betrouwbaar waren.

Het scheepje, bestemd voor vervoer van ingeblikte en gekiste olie, werd voorzien van een 6-cilinder dieselmotor van 502 IHP, rechtstreeks gekoppeld op de schroefas. Deze motor werd vervaardigd door de „Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg Materieel” te Amsterdam, thans meer bekend als „Werkspeor”.

Ook dieselmotoren voor scheepsvoorstuwung waren in die tijd nog tamelijk ongebruikelijk. De „Vulcanus” (1100 ton) van de Koninklijke/Shell Groep was eind 1910 het eerste schip ter wereld dat met een dieselmotor was uitgerust, welk schip overigens met argusogen door vele rederijen werd gevolgd. Immers, de stookkosten lagen aanzienlijk lager dan die van stoomschepen. Al met al werd



Indrukwekkend is het aantal schepen dat in de loop der jaren voor de Koninklijke/Shell heeft gevaren. Eén ervan — een kleintje van 675 ton draagvermogen — deze maand in onze rubriek „Uit het oude archief”.

Maatschappij, die het vervoer onder Nederlandse vlag in het toenmalige Nederlandsch Oost-Indië verzorgde, mocht er de naam voor kiezen. „Poseidon” werd het, de oppergod der zee. U weet wel, die man met de drietand.

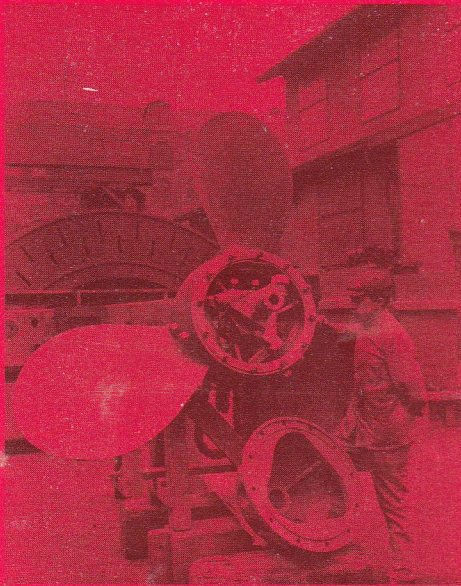
Uitrusting

Groot van naam, klein van afmetingen. Maar wel met een bijzondere uitrusting. Want als een der eerste schepen werd de „Poseidon” voorzien van een schroef met verstelbare bladen. Dat was in die tijd nogal revolutionair, want een dergelijke schroef werd alleen maar toegepast op binnenvaartscheepjes. Voordeel ervan voor de „Poseidon” was, dat haar motor nu van eenvoudiger constructie kon worden, omdat geen omkeermecanisme

de „Poseidon” met verstelbare schroefbladen en een dieselmotor, dus wel een revolutionair scheepje, waarvoor uiteraard deskundig personeel aan boord werd gezet.

In beslag genomen

Te klein was de „Poseidon”, althans volgens de havenmeesters in Indonesië, om een reis naar Shanghai te mogen maken, maar in 1918 voer het wel regelmatig op de Philippijnen voor het afleveren van „Shell”-produkten. Ook na de Eerste Wereldoorlog was er, als gevolg van verliezen in vier rampjaren, een ontstellend tekort aan tonnage, vooral bij de geallieerden. Toen de „Poseidon”, onder Nederlandse — dus neutrale — vlag op 22 maart 1918 Manilla binnenliep met een volle lading ingeblikte produkten, stapten na afme-



ren een Amerikaanse officier met manschappen van het U.S.A.-oorlogsschip „Helena“ aan boord en verklaarde het schip „in beslag genomen“. De 44-jarige Shell-gezagvoerder Berend Bruins kon protesteren zoveel hij wilde, maar hij en zijn mede-opvarenden werden voor de keuze gesteld: of varen voor de Amerikanen, op hun kosten, of terug naar Holland, eveneens op U.S.A.-kosten.

Na overleg met het Londen-kantoor werd besloten de opvarenden naar andere Shell-tankers over te plaatsen. De Amerikanen verklaarden zich wel bereid om aan de NIT een huurvergoeding uit te betalen gedurende de tijd dat het schip tussen Amerika en de Filipijnen voer om dit land van olieprodukten te voorzien.

Nu behoeft men geen aardrijkskundige knobbel te hebben om te beseffen dat de vaart USA-Filipijnen een lachertje was als men als argument aanvoerde dat alleen op die wijze de Filipijnen van olie kon worden voorzien. De „Poseidon“ deed dit reeds geruime tijd, maar voerde de produkten in een fractie van die vaartijd aan uit Balikpapan. Geen wonder dat H. W. A. Deterding, de latere Sir Henry, op 5 april 1918 vanuit Londen naar H. Colijn in het Haagse kantoor schreef: „Now the Philippines will have to be supplied from the United States, which means as many thousands of miles more distance than the hundreds of miles from the Dutch Indian ports. To my mind, the Standard Oil Company is pushing matters in that direction in order to stimulate exports, and so to create a greater scarcity of oil at home, in order again to be able to put up prices in the United States still further“.

Gelukkig voor de Koninklijke/Shell was de „Poseidon“ een schip met een bijzondere uitrusting. Want al was het schip nu onder Amerikaanse vlag gebracht en waren de Nederlandse opvarenden vervangen door Amerikanen, er mee varen konden ze niet. Herhaaldelijk probeerden ze het, maar het enige resultaat was bodem- en andere schade, gevolgd door terugkeer naar Manilla. Ongetwijfeld was dit mede-oorzaak dat de huurpenningen ook uit bleven. Na veel aandringen, diplomatieke stappen, protesten van een speciaal in het leven geroepen vereniging die de belangen van de Nederlandse schepelingen van in beslag genomen vaartuigen behartigde, werd het schip in mei 1919 aan de rechtmatige eigenaars, de NIT, teruggegeven, met bodemschade en defecte motor. En wat de penningen betrof, slechts met gedeeltelijke be-

taling. Maar daar hadden de Amerikanen toch buiten de waard gerekend. Het duurde weliswaar nog enkele jaren en het Amerikaanse congres moest ook nog worden ingeschakeld, maar uiteindelijk wisten Londen en Den Haag volledige vergoeding los te krijgen.

Lading

Inmiddels voer de „Poseidon“ weer regelmatig tussen de eilandjes van de Archipel. Een in het „oud-archief“ aanwezig reisrapport verhaalt hoe tussen 19 december 1928 en 20 januari 1929 een lading bestaande uit: 1900 kisten en 8700 blikken Kroonolie, 1200 kisten en 3450 blikken Matahari, 12200 kisten, 200 D65 en 380 D16 Autoline, en, 300 kisten Shell Kerosine en 50 D65 Solarolie in Ende, Koepang, Dilly, Banda, Ambon, Ternate, Gorontalo, Manado, Anoeang en Bo. Mongondon werden gelost. Daarbij moeten we ons wel voorstellen dat,

grootst. Notities als: „Lichter, half vol water en zand, uit branding gesleept“, „prauw omgeslagen en blikken weggespoeld“ spreken boekdelen. Geen wonder dat later de „Poseidon“ is uitgerust met drie „surfboten“.

Bemanning

Natuurlijk is men, zo bladerend door oude dossiers, nieuwsgierig naar de samenstelling van de bemanning. Daarover blijken niet veel papieren bewaard te zijn gebleven, behoudens dan een rapport over bemanningsreductie in 1932! Het gezag werd vanaf april dat jaar gevoerd door een eerste stuurman, voor het navigeren geassisteerd door een tweede en derde stuurman. De machinekamer werd toevertrouwd aan een tweede werktuigkundige, daarbij geholpen door een derde werktuigkundige (later vervangen door een vierde) en een motordrijver. Verder waren er 1 bootzman, 4 kwartiermeesters, 3 matrozen, 1 matrozenkok, 4 stokers, 1 stokerskok, 1 chefkok en 2 jongens.



15.600 kisten en 12.000 blikken in één maand gelost in 10 havens

naar huidige maatstaven gemeten, de lossing vrij omslachtig was. De „Poseidon“ had zelf een paar zgn. „laadboten“ aan boord alsmede een motorboot. Veelal meerde het schip in één baai, de boten werden te water gelaten, waarna werkvolk in groten getale de blikken en kisten in de boten loste. Die vertrokken daarop, gesleept door de motorboot, naar het strand, in de hoop dat geen blikken werden beschadigd bij het varen door de branding. Soms kwamen prauwen langsijde de „Poseidon“, die de lading overnamen. Al of niet gesleept door de motorboot leverden die de produkten op het strand of op een steigertje af. Steeds weer wordt in het rapport bij elke havenplaats aangegeven hoeveel blikken tijdens het transport naar de wal sneuvelden. In de branding vooral waren de moeilijkheden het

Voor laden en lossen werden koelies ingeschakeld die bij aankomst bij de laad- of losplaats aan boord werden gezet. Steeds werd bij vertrek de ETA aan de volgende aanlegplaats geseind, alhoewel het reisrapport herhaaldelijk melding maakt dat het telegram niet was ontvangen en het schip dus moest wachten tot werkvolk bij elkaar was getrommeld.

Achtentwintig jaar lang werd aldus gevaren, waarbij de uitrusting waarover wij het in de aanvang hadden, goed voldeed. Op 8 maart 1942 werd de „Poseidon“ in de haven van Tjilatjap tot zinken gebracht, om het aldus uit de handen van de oprukkende Japanners te houden. Een roemloos einde voor een schip waaraan niet veel gepensioneerden nog levendige herinneringen zullen hebben.

TER WEGGE

Hebt u wel eens over een betonnen balkje gelopen van 50 cm breed, met het woelige Noordzee-water 80 meter lager? Of een betonnen kolos gesleept en daarbij gemerkt, dat je toch achteruit gaat? En dan tot overmaat van ramp een vissersboot achter de sleep, die het vertikt opzij te gaan? Neen? Dan hebt u nog nooit op een sleepboot dienstgedaan in de Noordzee.

Robbert Zitter, 3e stuurman bij onze maatschappij, heeft dit wel. En al voelde hij zich „geshanghaid”, zoals hij dit uitdrukt, omdat de beloofde dienstperiode van hoogstens 5 maanden op de „Rode Zee” van Smit Internationale uitliep tot 6½ maand, hij heeft er geen spijt van. „Ik had er ook wel een beetje voor gevoel van, dat het zou uitlopen”, zo vertelt hij ons, „want ze wilden een vrijgezel. Nou zat 'm dat natuurlijk ook in de praktische onmogelijkheid om op een sleper je vrouw mee te nemen, iets wat bij ons nu eenmaal bijna altijd mogelijk is, maar toch!” Hij geeft onmiddellijk toe, dat het op absoluut vrijwillige basis was, dat hij op de „Rode Zee” monsterde in plaats van op een van onze tankers. „Ik mocht er eerst rustig over nadenken. Na een uurtje weifelen heb ik ja gezegd. Ik had vijf jaar op tankers gevaren, vond het niet erg om eens wat anders te doen voor de afwisseling, maar zat wel een beetje op te hikken tegen het probleem zeeziekte.”

Dat had natuurlijk een oorzaak. Derde stuurman Zitter heeft de eerste dagen op zee, ook op een tanker, altijd even moeite met die constante beweging van het schip. En dat je op een sleper, ook een van de lengte van de „Rode Zee” (68,5 meter, 11.000 pk), daar eerder last van hebt, ondervond hij al tien minuten na aankomst. Uitgebracht door een supply boot naar de met een sleep bij Aberdeen wachtende „Rode Zee”, kon hij 's morgens vroeg gelijk aan het ontbijt. Maar na 10 minuten hield hij er maar mee op. Natuurlijk

ging hij om 12 uur, wat bleekjes, toch op wacht, als 2e stuurman in de Grote Sleepvaart. „En toen kreeg ik het gelijk voor m'n kiezen. We hadden een boorplatform achter ons. En dat ding bleef heus niet mooi in je kielzog. De „Rode Zee” laat zich lekker manoeuvreren, maar als tankerman ben je noch een sleepboot met z'n eigen karakteristiek noch een sleep gewend, dus ik had er wel moeite mee. Je wilt uiteindelijk niet permanent aan de telegraaf staan rukken. Evenmin wil je elke 5 minuten de ouwe naar boven laten komen. Maar gelukkig kwam hij toch nu en dan even kijken, al moet je verder maar zien, dat je het klaart. Veel zelfstandigheid krijg je er, een goeie leerschool is het.”

Als 2e stuurman op de „Rode Zee” was het zijn taak om ook de kaarten bij te houden. Hij bezweert ons, dat men er een veel beter systeem heeft dan bij ons, men werkt er met „tracings”. Maar die komen bij ons ook in gebruik, dus op dit punt konden wij hem geruststellen.

Slepen is „constant achteruit kijken”

Daar kwam het ten minste volgens de 25-jarige Robbert Zitter wel op neer. Vooral als je een beperkt zeegebied op krijgt, waarin je je sleepie gaande moet houden. Ook als je een betonnen boorkolos, nadat z'n poten omhoog zijn gedraaid, even op z'n plaats moet houden. „Als de wind daar plotseling opsteekt, kan je trekken wat je wilt, maar je wordt achteruit gezet. Van het platform af gaven ze door, dat er een vissersboot achter ons lag



WEG VAN WEEST

menlijk doorgebracht. Kaarten is een geliefd tijdverdrijf, ook scrabble en mastermind zijn favoriet. Voor tafeltennis is helaas geen ruimte. Men heeft wel kleuren-TV aan boord, maar voor de rest moet je jezelf maar zien te amuseren.

Er gaan nog wel eens verhalen over de mogelijkheid tot stappen als je op station ligt, maar als dat nou toevallig Lerwick is op de Shetland-eilanden, dan moet je wel van meeuwen houden, want die vormen zowat de enige attractie. In Cherbourg, waar de „Rode Zee” moest wachten onder contract, ja, daar was het wat beter. Al blijft het niet meer dan één man van de dekdiens en één van de werktuigkundige dienst tegelijk. Ook Noorwegen hebben ze even aangedaan; en dan tot slot een ritje naar Valencia. Dit zou de laatste ruk zijn van zijn dienstperiode, maar er kwamen een paar „jobs” tussen, vandaar die 6½ maand.

Sfeer

Ja, de sfeer aan boord was prima. In tegenstelling tot alle verhalen dat alleen jonge knullen in de sleepdienst zitten, waren er op de „Rode Zee” wel degelijk officieren boven de veertig. Sommigen kwamen oorspronkelijk uit de vrachtvaart; de gezagvoerder (43 jaar) was er een die de wind er goed onder had. Maar het bleef prettig, alleen verbaasde het Robbert dat hij ook bij de machinekamerdiensindeling een flinke vinger in de pap had. Over pap gesproken, het eten was bijzonder goed, met als resultaat dat onze stuurman 5 kg bijkwam. Dat moest onze Medische Dienst eens weten, want daar maakt men zich — overigens niet ten onrechte — juist bezorgd over de cholesterolletjes die onze opvarenden verzamelen als gevolg van te vet eten en te weinig beweging!

De meeste officieren waren getrouwd, van de scheepsgezellen niemand. Stoere jongen die

laatst, bij 5°C rustig in een T-shirtje aan dek. Ze lijken ruw, maar zijn bijzonder behulpzaam en prettig in de omgang. Meevarende echtgenoten waren er niet. En dat vond Robbert Zitter jammer, want het geeft toch een aparte sfeer aan boord. Op zichzelf mogen de senior-officieren zo nu en dan hun vrouw wel eens meenemen voor een reisje, maar er zijn praktische bezwaren. Het is weer de beperkte accommodatie-ruimte. Robbert vertelt ons dat de hutten, hoewel gerieflijk, klein zijn, om van de kooien niet eens te spreken. Nou heeft hij de handicap dat hij 1.85 meter lang is; als de kooi dan maar breed is, kan hij door diagonaal in bed te gaan liggen het nog uithouden, maar als je, zoals op de „Rode Zee”, dan ook nog een smalle kooi hebt, wordt het wel hoofdpijn door het klem-liggen. Overigens wel een voordeel als de „Rode Zee” er eens met volle kracht tussenuit stooft, want je kan daardoor niet uit je kooi rollen.

Wist u dat bij volle kracht en windkracht 10 alles aan boord wordt geblindeerd? Ook de ramen in de stuurhut? Men houdt een klein kijkgaatje vrij en dat is het hele uitzicht. Overigens was hij niet de enige die het dan met z'n maag te kwaad kreeg.

„Weer een contract op een sleper?”

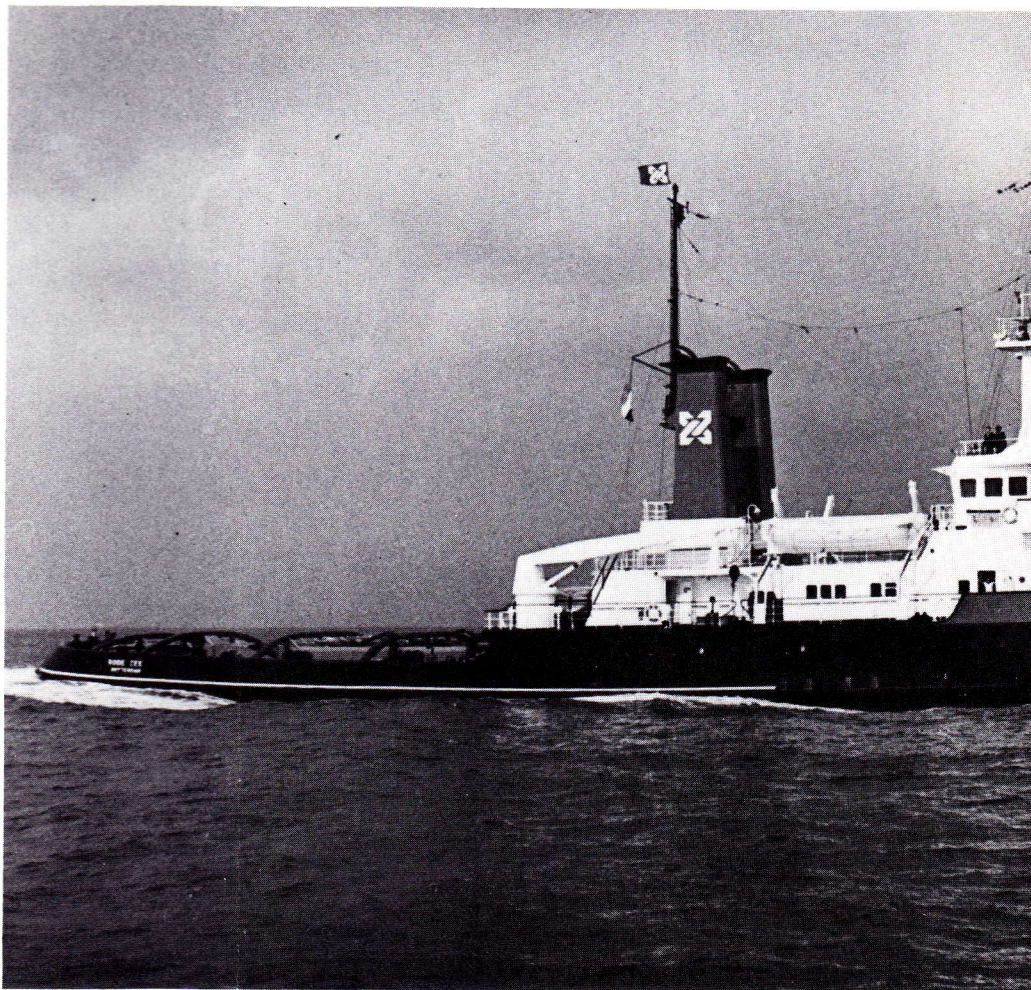
„Ja hoor”, zegt onze stuurman, „maar wel eerst een paar tankerreisjes er tussendoor. Eerst de ruimte weer eens proeven!”

die gevaarlijk dichtbij kwam. „Vuurpijlen”, was het commando. Maar dacht je, dat zo'n vent opzij ging voor de overmacht? Nee hoor, hij liet zich gewoon aandrijven en diende later rustig een schadeclaim in.”

Niet achterom kijken moet je, en ook niet naar beneden, als je een boorplatform klaar moet maken voor de sleep. „Je loopt over stellingen, op grote hoogte, alsof het je dagelijks werk is. Weliswaar kijkt de veiligheidsinspectie je terecht op je vingers, zodat er in ieder geval een grijplijn gespannen is, maar de eerste keer is het wel even wennen. Net zo goed als het even wennen is om, samen met de crew, de sleepdraden op te hangen en met de hand om de winch op het platform te doen, of knopen te leggen (welke officier leert bij ons nu nog schiemanen?) of in je eentje op het juiste moment een anker te laten vallen. Maar leerzaam was het”, verzekert Robbert ons. „Je steekt er heel wat praktische zaken op, waarvan je voorheen nooit droomde.”

Eén ploeg

En dat geldt in alle opzichten. Niet alleen omdat op een sleper alle opvarenden min of meer tegelijk aan- en afmonsteren, maar ook omdat de saamhorigheid heel groot is. Je bent ondergebracht in een — vergeleken met een tanker — beperkte accommodatie; lig je op station, dan is er alleen een matroos die wachtloopt. Alle opvarenden nokken tegelijk af van het werk en de avonden worden geza-



Kerstpuzzel was schot in de roos

Dat mag met recht worden gezegd van de als bijlage bij het decembernummer gevoegde puzzel, ontworpen door kapitein S. Harders. Want het aantal inzendingen beliep maar liefst 123, hetgeen vergeleken met de animo in de laatste jaren bijzonder hoog mag worden genoemd. Opvallend daarbij is, dat slechts één inzending fout was. Onmiddellijk stelt men zich dan de vraag: „was de puzzel dan zo gemakkelijk?“ „Nee!“ moet het antwoord daarop luiden, verre van dat. Reeds enkele weken na verzending van het kerstnummer werd de redactie telefonisch benaderd, met de vraag of er geen fout in de op-

gave zat; men kwam er namelijk niet uit. Ook onder degenen die persoonlijk hun oplossing kwamen inleveren waren er die bij het overhandigen van de envelop even hun gemoed moesten luchten over de moeilijkheidsgraad. Dat desondanks toch zo'n groot aantal inzendingen is binnengekomen, moet waarschijnlijk worden toegeschreven aan de wel bijzondere opzet van deze puzzel. De oplossing was de uitspraak van onze president directeur Mr. G. A. Wagner:

„In tijden als deze moeten we niet vergeten dat Shell zich zo lang als grote onderneming heeft gehandhaafd dankzij haar vermogen

zich aan allerlei veranderingen aan te passen en ik zie niet in waarom dit in de toekomst niet even sterk zou gelden als in het verleden“.

Prijzen

Op 11 maart jl., daags na de aangekondigde sluitingsdatum, zijn door leden van de Ondernemingsraad van het kantoor- en het walbedrijf de prijzen getrokken, waarbij de volgende winnaars uit de bus kwamen:

1e prijs van f 60,— de heer H. Snel - Chef Sectie DFD/5 - Electrical

2e prijs van f 30,— de heer B. de Zaaier - Radio Officier

3e prijs van f 10,— de heer D. W. Smit - 4e Werktuigkundige.

De prijswinnaars zijn inmiddels van de uitslag op de hoogte gesteld.

Wij vrezen in herhaling te vallen, als wij ten slotte toch weer dringend vragen om nieuwe ontwerp-puzzels. Er zijn er nog enkele beschikbaar, doch naar het oordeel van de puzzeljury niet geheel van het gehalte dat wij gaarne voor het a.s. decembernummer zagen. Als aansporing voor de ontwerpers: een boekenbon van f 50,—, wanneer uw ontwerp daadwerkelijk wordt gebruikt. Inzendingen te richten aan de Redactie van Tussen Schip en Ka, p/a Shell Tankers B.V., met in de linkerbovenhoek op de envelop: puzzelontwerp.



Met pensioen

Op 6 juni 1946 tekende Kapitein W. A. Kleine een arbeidsovereenkomst met onze maatschappij, maar het duurde tot 6 augustus van dat jaar voor hij als 4e stuurman te Rotterdam op het m.s. „Backhuysen“ in dienst trad. Toen de naam van dat schip op 18 november 1947 in „Chama“ werd veranderd was hij nog steeds aan boord en aan zijn eerste dienstperiode bezig, maar inmiddels wel als waarnemend 2e Stuurman.

Na een aantal jaren grotendeels de Oosterse wateren bevaren te hebben kwam er onder andere in het midden der vijftiger jaren een dienstperiode in het Caraïbisch gebied, een ervaring die zich op een later tijdstip nog eens op sterk beperkte schaal herhaalde.

Tussen de bedrijven door had op 1 juli 1955 aanstelling tot 1e Stuurman plaatsgevonden en zijn laatste tewerkstelling als zodanig was bij de afbouw en indienststelling van de „Vitrea“ in 1962. Zijn eerste commando was de „Kermia“, het bevel waarover hij op 12 november 1962 te Curaçao overnam. In totaal voerde hij sindsdien het commando over 15 verschillende schepen, van de „C“- „K“- „A“- „D“- „O“- en „M“-klasse, tot hij op 23 januari jl. van de „Meta“ ter hoogte van Kaapstad voor de laatste maal werd afgelost. Verder mag hier zeker niet onvermeld blijven dat hij destijds gedurende een detachering bij de walorganisatie een zeer belangrijke bijdrage leverde aan de samenstelling van de „Leidraad voor de Navigatie“.

Nu hij met ingang van 1 april jl. de dienst met pensioen heeft verlaten wensen wij hem nog vele jaren van goede gezondheid te midden van zijn gezin.

Kapitein C. Vessies startte zijn loopbaan bij onze maatschappij op 19 maart 1950, op welke datum hij met de nachtboot naar Engeland vertrok om te Hamble als 3e Stuurman op de „Lucita“ zijn werkzaamheden aan te vangen.

Ook hij voer geruime tijd in Oosterse wateren; de „small craft“ in Sorong zijn voor hem ongetwijfeld een bekend begrip geworden.

Toen de „K“-klasse in de vaart kwam heeft hij op een aantal van deze schepen dienstgedaan. Eenmaal 1e Stuurman geworden kwamen vooral andere typen schepen voor hem aan de beurt: „Philidora“, „Zafra“ „Arca“ en als laatste de afbouw en indienststelling van de „Neverita“.

Op 18 april 1968 werd de „Korenia“ zijn eerste commando, gevolgd door vele andere schepen sindsdien. Het bevel over de „Lovellia“ gedurende de tweede helft van 1970 zal ook hem nog wel levendig voor de geest staan, met de opmerkelijke lightening-operatie van de in de Middellandse Zee aan de grond gelopen „Bergevik“, waarbij hij een zeldzaam staaltje vakmanschap ten toon spreidde door na het lichten dit schip bovendien vlot te trekken.

Helaas openbaarden zich begin 1974 verschijnselen, die hem om medische redenen noopten — zeer tot zijn verdriet — zijn zeevarende loopbaan op te geven.

Nu hem met ingang van 1 april 1976 pensioen is toegekend weten wij zeker namens vele collega's aan de wal en op zee te spreken als wij hem het allerbeste voor de toekomst toewensen.



Proef

Begin maart heeft de Franse Shell-tanker „Miralda” gedurende vijf dagen gemeerd en ontmeerd aan de nieuwe SBM bij Amlwch, Anglesey. Dankzij dit 50 miljoen pond sterling kostende project kunnen schepen tot 500.000 ton draagvermogen in de toekomst de voor de raffinaderij in Stanlow bestemde olie aan deze SBM lossen. Deze grootste boei ter wereld is met een pijpleiding verbonden met de raffinaderij. Voor deze proeven was de „Miralda” niet met olie maar met water geladen.



Zwijgen

De dochter van een onzer collega's, die nooit haar mond kon houden als pa het week-end bootje afmeerde, heeft zichzelf beterschap beloofd. Zij kocht een bordje, met de hierbij afgebeelde tekst, en vroeg haar vader dit in de kajuit te monteren. Iedere keer als haar de woorden in de mond willen komen om kritiek op het afmeerbeleid van pa uit te oefenen, kijkt zij naar deze tekst... en zwijgt.

Grotere korting

Op 19 maart jl. is de korting op Shell-zelftankstations verhoogd van 2 tot 3 cent per liter voor benzine en van 5 tot 6 cent voor de brommerbrandstof Shellina. Deze kortingverhoging is mogelijk door de grote belangstelling die dit soort benzineverkooppunten in toenemende mate ondervindt. Daar de kosten van zelftankstations — en met name de personeelskosten — niet

evenredig met de omzettingstijging toenemen, ontstaat er een efficiency-voordeel dat doorgegeven kan worden aan het publiek. Alhoewel dit nog niet op alle zelftankstations voldoende is voor de nu doorgevoerde verhoging van de korting, is deze toch reeds ingevoerd. De Shell heeft momenteel ruim 200 zelftankverkooppunten, verspreid over heel Nederland.



Dwarsligger

Het was met enige verbazing, dat enkele weken geleden een groepje collega's naar het dak van het Shell-gebouw keek. Hebben we nu een „dwarsligger” op ons dak, zo werd gemompeld. Inderdaad vreemd was het te zien hoe de twee Shell-vlaggen op het Hofplein-gebouw ieder een andere kant uit wapperden. Bij de op dat moment heersende windrichting moet er een valwind rond de nieuwe toren zijn ontstaan, die dit toch wel merkwaardige gevolg had.

Jeugdportret

Wij krijgen wel eens commentaar op de in dit maandblad gepubliceerde pasfoto's bij een jubileum, pensionering en dergelijke. De opmerkingen zijn dan gewoonlijk in de trant van: „Zeker een plaatje uit z'n schooltijd”. Nu is dit wel wat overdreven, maar we geven toe, dat het niet altijd recente foto's zijn. Echter, de afgebeelde moet dan wel in eigen boezem tasten. Immers, regelmatig wordt bij kantoorbezoek verzocht om bij „Jutte” fotohandel in de Van Oldenbarneveldtstraat pasfoto's te laten maken, aangezien de aanwezige foto's bijna op of verouderd zijn. Even regelmatig komt het dan voor, dat betrokkenen beloven dit in hun woonplaats te zullen laten doen en de resultaten te zijner tijd op te sturen. Wat dan echter in vele gevallen bij een belofte blijft. Het gevolg is dan wel dat op het moment van jubileum of pensionering als illustratie een jeugdportret moet worden afgedrukt. Met andere woorden: als u volgens de gepubliceerde foto als jongeling uw jubileum viert of met pensioen gaat, „don't blame us!”



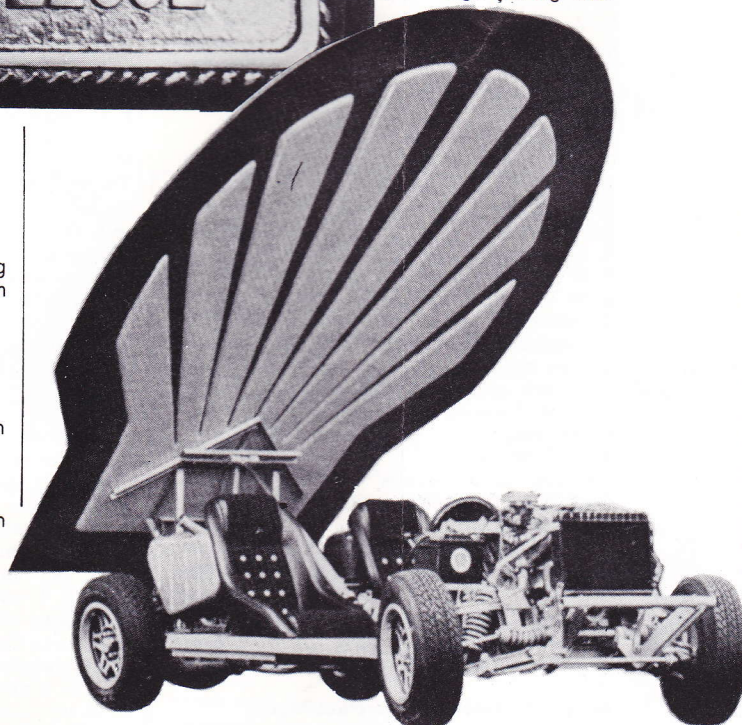
Harig

Na de „operatie luchtmacht Las Palmas”, zoals in de januari-uitgave gemeld omtrent de aflevering van de kerstkit op de „Viana”, kreeg dit schip na vertrek uit Kaapstad harige proviand. Bij de aanvraag was onder meer gevraagd om 10 kg „springroll skins”. De stores waren gezwind overgenomen van de „Sealink”-boot en vanwege het slechte weer direct naar binnen gebracht. De volgende dag, aldus het rapportje van de gezagvoerder, komt de Hovo met een verbaasd gezicht aanlopen: „Ik kan de loempiavelletjes niet vinden, maar dit is bij de controle wel overgebleven”. En met deze woorden laat hij tegelijk een grote rol huiden zien. Een telegram naar de agent, dat in plaats van 10 kg springroll skins 10 springbokskins waren geleverd — à raison van Rand 14,50 per stuk in de rekening vermeld — leverde zijnerzijds het volgende antwoord: „retourneren bij volgend bezoek aan Kaapstad”. Inmiddels was iedereen aan boord nogal enthousiast geraakt over de mooie huidjes, zodat per telegram aan de agent werd medegedeeld, dat wij ze wel wilden „overnemen”, maar dan voor 10 Rand per stuk. Daar ging hij mee akkoord, zodat — na inschrijving en verloting — er 10 gelukkige bezitters aan boord zijn van een (goedkope) springbokhuid. Waarmee we tevens verlost waren van de noodzaak harige loempia's te verorberen.



Schelpauto

De Shell-televisie-auto — kortweg de „schelpauto” — die vorig jaar speciaal werd ontworpen om de hoofdrol te spelen in een televisiereclamefilmje van 30 seconden (op de Amsterdamse Dam) blijkt inmiddels een veel gevraagde blikvanger te zijn geworden. De auto krijgt nu een nieuwe hoofdrol in een reclamefilmje van 45 seconden, waarbij als slagzin wordt gebruikt: „Shell helpt de autokosten drukken”.



Schoon_schip

Vlootpersonalia

in de periode van 16 februari t/m 15 maart 1976

Gehuwd:

20.2: J. A. Drenth, II.wtk., met mw. E. Douma;
5.3: J. H. Winands, sch. gezel a/w, met mej.
A. Miltenburg.

Geboren:

16.2: Joost Cornelis Mattheus, zoon van
R. W. Overdijkink, 2e stm., en mw.
C. E. Overdijkink-de Pous;
19.2: Patricia Christina, dochter van
R. de Bordes, 2e stm., en mw.
M. C. de Bordes-van der Linden;
19.2: Bas, zoon van J. B. H. de Glopper, 3e wtk.,
en mw. A. L. de Glopper-de Bordes;
20.2: Lars Peter, zoon van A. B. Tuyl,
2e stm., en mw. W. S. M. Tuyl-Handgraaf;
21.2: Mark, zoon van J. H. H. J. Orie, hoofd
voeding, en mw. P. J. A. Orie-van der Spek;
24.2: Lisette, dochter van J. Ricken, 3e stm.,
en mw. B. A. Ricken-Wilson;
25.2: Marc Henri Jean, zoon van
J. J. Schuddemat, 3e wtk., en mw.
C. Schuddemat-Muit;
4.3: Hester Louise, dochter van
P. G. van der Horst, 2e stm., en mw.
L. M. van der Horst-van Leeuwen;
12.3: Elisabeth Janna, dochter van
C. de Witte, hfd. wtk., en mw. B. de Witte-
de Zeeuw;
13-3: Dorine Elisabeth, dochter van D. Smit,
2e wtk., en mw. H. A. A. Smit-Montijn;
13-3: Cornelis Marinus, zoon van M. Bal,
2e stm., en mw. E. M. P. Bal-van der Meyde;
15-3: Stefan, zoon van P. Kooyman, 2e wtk.,
en mw. H. G. Kooyman-Bakker.

Overleden:

17.2: Pieter Gerardus, zoon van
P. G. C. M. Passieux, gezagv., en mw.
J. L. Passieux-van Boven;
29.2: Jessica Jarina, dochter van
J. H. C. Viertelhuizen, 2e wtk., en mw.
A. J. C. Viertelhuizen-Wagenaar.

Aflossingen:

gezagv.: H. A. Schelvis, K. Poort van Ingen,
P. Hoogesteger, E. H. Brameyer, J. Verhoeven,
J. van Beele, L. van der Valk,
H. H. J. Dijkhuizen, D. de Boer,
G. P. Paulussen, A. Post;
1e stl.: F. de Vries, A. H. van Haften,
M. de Graaf, C. Vlas, G. Buma,
P. F. L. Schölvinck, S. B. M. Breukel,
O. A. van Druten, G. W. Bouma,
A. J. de Kraker, F. W. van Oerle,
C. P. Schoenmakers, G. J. Knol,
J. G. Wientjes, H. Verbaas;
2e stl.: W. T. van den Berg, P. W. Kamperman,
J. M. Huisman, J. I. Boon, A. Terpstra,
F. B. Visser, B. J. H. Wortelboer, J. Boonstra,
B. de Vreeze, I. W. A. van Thienen,
C. J. de Boer;
3e stl.: P. Haas, P. C. Mink, B. M. Stubbe,
G. van Seters, N. C. M. Jonker,
F. G. de Bruyn, J. M. M. van Rossum,
K. Cramer, M. J. van Loozen, A. Dijkhuizen,
S. S. Abma, R. J. Moeke;

4e stl.: J. A. M. van der Holst,
J. J. M. Helvensteyn, H. Puyman, J. Schol,
B. den Heyer, R. A. S. Vermeulen;
radio-off.: C. H. E. J. van der Ploeg,
H. E. Haalmeyer, J. Verduyn, C. P. Joziase,
F. K. van Westen, T. P. de Swart, R. E. Docter,
D. G. van de Mheen, H. P. de Jager, N. Eylers;
hfd. wtk.: J. Polet, J. de Bruyn, R. Romijn sr.,
J. R. Almsa, J. H. Veen, W. C. van Megen,
C. W. Stolk, O. A. van der Want,
J. Tekelenburg, A. J. G. Weitzel;
2e wtk.: J. H. S. van der Pas, R. H. de Haan,
H. Kuyper, B. R. Verhoog, A. P. de Groot,
P. Kooyman, L. W. Jorissen, J. A. Willems,
J. H. Burger, C. J. den Hollander, W. Verhagen,
M. Schmidt, J. W. van Putten;
3e wtk.: J. G. van Werd, F. D. Dieleman,
P. A. Post, J. D. Compier, K. Verf,
J. J. F. Govers, B. P. Droogendijk,
J. A. Starreveld, J. Labeur;
4e wtk.: G. H. Willems,
W. van den Dobbelsteen, C. Castelijn,
D. J. Blom, L. J. Criens, A. Middelkoop,
H. Oldeboom, H. J. Nieuwenhuis,
F. P. van der Star, A. M. den Bakker,
E. T. van de Pijpekamp;
5e wtk.: P. C. Farro, R. Koudstaal,
J. A. Geerdinck, A. Korf, P. J. Steevensz,
A. Verschoor, D. J. Sandee;
4e stl. d.d. 5 wtk.: J. L. Assendorp,
D. A. P. Sluimer, R. Schreuders;
II. wtk.: J. W. Golstein,
T. M. W. M. van den Berg;
sch. voorman: L. de Cock, G. J. van Delft,
H. L. Klop;
sch.vakman I: E. J. H. van Arcken,
F. J. Trijselaar, R. Groot, L. van der Velden,
W. Kesteloo, A. Vlaming;
sch. vakman II: R. Croese, A. E. G. de Rooy;
sch. gezel a/w: J. M. Kramer, P. de Vries,
R. C. Vreugdewater, G. L. Goedhart,
F. G. M. van Kleef, J. W. van der Steen,
E. W. van der Horst, J. H. Oosterhof,
G. van der Bent, D. Bergen, F. L. Brocx,
P. Raams, G. Buys, G. Ammeraal,
M. van der Bas;
aank. sch. gezel a/w: T. G. Baars,
G. A. A. Tielemans;
hoofd voeding: H. W. J. van Haarst,
W. J. F. de Deugd;
sch. kok: A. W. Jacobs;
aank. kok: D. Heemeyer, G. P. M. Kraanen,
M. W. B. Kitzen;
hoofd bediende: F. van der Heyden,
M. te Hennepe, E. J. Eradus, A. J. J. Ceelen;
bediende: A. Scheffer, L. de Vos, A. Jansen,
B. J. van Gelderen;
bediende (a/d): L. J. Schalk, J. J. P. Vaessen;
jongen a/w: H. J. F. van den Berg.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

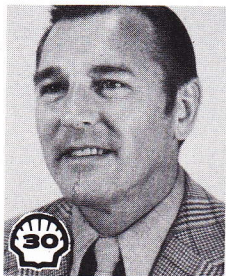
m.s. Abida: gezagv. G. Arkema, wnd. 3e stm.
H. G. D. Cramer, 5e wtk. F. Timmermans;
m.s. Acila: 2e stm. M. van den Belt, 3e stm.
E. van der Zwaal, 4e stm. J. van der Tuin,
2e wtk. H. Tesink, 3e wtk. W. B. Grund,
radio-off. H. C. M. Vleeschouwer;

m.s. Acmaea: II. stm. F. B. Koek, II. wtk.
R. J. H. de Vink, radio-off. R. Roodzand;
m.s. Acteon: 3e wtk. T. H. van Leeuwen;
s.s. Arca: 4e stm. H. V. de Jong, hfd. wtk.
A. Modderman, 5e wtk. J. A. de Bakker;
s.s. Atys: wnd. 1e stm. J. Werkhoven, 2e stm.
M. C. Kalkman, wnd. 3e stm. J. T. G. E. Kramer,
hfd. wtk. H. H. Apfel, wnd. 4e wtk. P. Mulder;
s.s. Capiluna: 4e stm. R. R. van der Maas,
hfd. wtk. L. C. Spoon, II. wtk. P. R. Schol,
sch. vakman II A. van der Windt, sch. gezel
a/w H. F. J. Fijlstra, hoofd bediende
W. D. Anthonio;
s.s. Capisteria: gezagv. H. K. Paauw, 1e stm.
F. Kuyt, wnd. 3e stm. C. G. Schipper, II. wtk.
M. J. Hoekman;
m.s. Cinulia: 4e stm. J. Kistemaker, II.stm.
J. A. Bakker, 3e wtk. M. J. C. Broeders, II. wtk.
A. Vastenhouw, ass. wtk. M. J. Bakker,
radio-off. E. Aardema;
m.s. Crania: 3e stm. C. K. Vermeulen, 4e stm.
P. H. Visser, II. stm. J. M. van Zee, 2e wtk.
M. J. Parent, wnd. 4e wtk. J. R. Spoelstra;
m.s. Dalia: gezagv. P. G. C. M. Passieux,
II. stm. J. Ghijssels, 4e wtk. M. C. Versloot,
II. wtk. R. van der Heide, II. wtk. A. K. Vennik,
radio-off. M. M. Spanjersberg, sch. vakman I
J. Lubberts, sch. gezel a/w P. N. E. Hermans,
J. W. P. Grommen, L. P. H. Lindeboom,
hoofd voeding L. J. W. Broenink, sch. kok
G. H. H. Lammers;
m.s. Daphne: gezagv. P. Janssen, 4e stm.
C. J. Wijngaarden, sch. vakman I
J. M. H. Siepers, sch. kok A. C. Fool,
hoofd bediende D. J. Bakker, bediende
R. Jacobs;
m.s. Diadema: 3e stm. H. H. van Dijk,
hoofd voeding H. A. Groenendijk,
hoofd bediende G. J. Vrielenk, bediende
H. A. Gard;
m.s. Diloma: 1e stm. R. Jousma, 4e stm.
E. E. de Rijcke, hfd. wtk. G. J. B. Hartman,
2e wtk. A. G. M. Witten, radio-off.
A. I. de Hulster, sch. vakman I
B. J. P. van Dorp, J. Heeren, sch. gezel a/w
J. E. Groot-Bleumink, J. Bovenkerk, E. Kater,
D. Rovers, hoofd bediende F. G. Olde-Wolbers,
bediende J. A. Small, J. Breyer, bediende (a/d)
L. de Kramer;
m.s. Dione: 1e stm. G. M. Schipper,
wnd. 2e stm. L. A. H. Vader, 3e stm.
P. A. Vermolen, 2e wtk. J. Kleman, 3e wtk.
A. P. Grootenboer, 5e wtk. H. W. P. Schaaper,
5e wtk. W. H. A. van Weert, 5e wtk.
D. J. M. Wortelboer, II. wtk. A. Molenaar,
II. wtk. R. J. Tielman, sch. vakman I
J. P. M. Kanters, sch. vakman II
R. K. P. M. Niec, J. de Kruyff, sch. gezel a/w
J. Tuinebreyer, J. H. L. Nahapiet, P. P. Corver,
J. A. Klarholz, aank. sch. gezel a/w
P. G. van Wadenoyen, hoofd voeding
Th. de Vos, sch. kok C. A. Breederland,
jongen a/w F. L. E. Vlaming;
m.s. Dosina: gezagv. E. J. Stapper, 1e stm.
J. Baard, 4e wtk. J. H. Maneschijn, II. wtk.
B. J. ter Maat, II. wtk., P. C. M. Boonen,
sch. voorman P. Sloover, bediende
A. M. M. Wintjens;
m.s. Felania: gezagv. W. T. Spier, 2e stm.
C. D. Kromhout, wnd. 3e stm. J. Teertstra,
wnd. 4e wtk. W. S. de Graaf, II. wtk.
C. M. Abrahams, radio-off. M. K. Bierlee,
sch. voorman L. van Wieren, sch. gezel a/w
P. Dulfer, J. Breederveld, M. ten Kate,
aank. sch. gezel a/w S. Boelens;
m.s. Fulgur: 3e stm. M. Parlevliet, 3e wtk.
C. Oppelaar, 4e wtk. J. Lagcher;
s.s. Kalydon: 3e stm. P. A. Janssen, II. stm.
J. P. van Rensen, II. stm.
L. E. F. T. van Oudvorst, II. wtk. F. Spijker;
s.s. Kara: hfd. wtk. C. Pietersen, 5e wtk.
H. C. van Gelder;
s.s. Katelaysia: hfd. wtk. G. Braak, 5e wtk.
S. J. F. 't Hooft, II. wtk. K. Wagenaar, II. wtk.
F. X. van Tol;
s.s. Kelletia: 2e stm. G. Zoetendal, 3e stm.
P. N. van Duyn, 4e stm. W. J. Noortman,
2e wtk. F. G. Krijgsman, 4e wtk. T. van de Ruit;
s.s. Kermia: 2e wtk. F. A. J. Boot, wnd. 4e wtk.
C. L. M. Mazairac;
s.s. Khasiella: hfd. wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk.

T. van Luttikhuisen, II. wtk. J. Hakkers, II. wtk.
 C. A. Janssen, hoofd voeding M. van Hagen;
s.s. Kopionella: gezagv. J. Klein Roseboom,
 wnd. 3e stm. A. J. M. van der Loo, II. stm.
 B. J. A. A. van Iersel, 3e wtk.
 J. C. van Baasbank, 5e wtk. J. van Egdome;
s.s. Kosicia: gezagv. H. G. Willemsen,
 hfd. wtk. J. J. F. Reisma, II. wtk. A. Willemstein,
 II. wtk. H. Groefsema;
s.s. Kryptos: wnd. 1e stm. W. A. Mostert,
 wnd. 3e stm. P. C. J. Dikkentman, II. wtk.
 L. van der Valk;
s.s. Kylix: gezagv. B. R. Teuben, II. stm.
 R. R. Reinhardt, 2e wtk. P. F. Buil, II. wtk.
 J. E. de Fretes, II. wtk. P. P. van der Wilt,
 radio-off. P. P. Verburg;
s.s. Lovellia: hoofd voeding H. J. van Alphen;
s.s. Macoma: 1e stm. A. J. Bloem, 2e stm.
 M. Waalewijn;
s.s. Marinula: gezagv. W. Croes, 2e wtk.
 G. de Goede, 4e wtk. C. J. Tanis, II. wtk.
 K. J. Kuyper, radio-off. J. Hissink;
s.s. Meta: 1e stm. H. van Slegtenhorst,
 4e stm. P. J. H. van Loenhout, 4e wtk.
 B. Slagmolen;

s.s. Mitra: gezagv. J. P. Jongbloed, 1e stm.
 R. Knol, hfd. wtk. J. L. 't Mannetje, II. wtk.
 R. R. Vijber, sch. vakman I. J. P. Houthuizen;
s.s. Mytilus: 1e stm. P. C. Rakké, II. stm.
 W. A. Engelen, hfd. wtk. F. in 't Veld,
 wnd. 4e wtk. G. A. van Niel, 5e wtk.
 H. M. Smit, II. wtk. L. A. A. de Visser,
 capataz C. Boo Davila, man. esp. J. L. Moreira
 Formoso, 2° man. E. Moldes Nogueira,
 mar. int. A. Chamorro Troncoso, J. Cordeiro
 Santos, E. Costas Fernandez, V. Crespo
 Fontela, R. Insua Santamaria, J. Martinez
 Perez, R. Martinez Perez, J. Villa Alvarez,
 S. Villanueva Aquino, 2° mar. int. A. Perez
 Vilas, A. Puga Rosendo, coc. M. Abalo Prego,
 cam. J. Amoedo Otero, J. Dieguez Garcia,
 R. R. Freire Ferreira, cam. (trip.) C. Perez
 Counage;
m.s. Niso: gezagv. F. Klaassen, wnd. 1e stm.
 M. A. D. Hartlief, wnd. 3e wtk. A. J. de Waal,
 4e wtk. R. J. Flokstra, 5e wtk.
 B. E. Broekhuysen, man. esp. F. Otero Lago,
 2° man. I. Pazo Alonso, mar. int. A. Boullosa
 Dacosta, M. Carneiro Marquez, M. Fajo Misa,
 J. Pousada Perez, J. Rodriguez Goberna,
 F. Zabala Calvino, coc. A. Estevez Soliño,
 cam. may. do. F. Dieguez Garcia, cam.
 M. Barbosa Lopez, R. Lago Lago,
 C. Magdaleno Gonzalez, cam. (trip.) J. Iglesias
 Rodriguez;
s.s. Ondina: 1e stm. W. Kalkman, 2e wtk.
 G. G. Wolsink, 5e wtk. G. J. Harlaar;
s.s. Onoba: 1e stm. W. Bosma, hfd. wtk.
 E. Rouw;
s.s. Patro: radio-off. G. H. P. Ribbens;
s.s. Viana: 3e wtk. A. A. Konijnendijk;
s.s. Vitrea: gezagv. P. M. de Graaf, 1e stm.
 C. R. Groen, 3e stm. J. F. Breys, 5e wtk.
 N. C. van den Heuvel, hoofd voeding
 E. H. Hoeboer;
s.s. Vlieland: 3e stm. C. Doolaard, 4e stm.
 E. M. P. H. W. Duykers;
s.s. Zafra: 1e stm. L. J. Hirs, radio-off.
 P. L. Linders;
s.s. Zaria: gezagv. J. de Jong, wnd. 2e stm.
 A. A. F. van der Markt, 2e wtk.
 R. J. Doorneveld.

Onze vlootjubilarissen



W. Balvers
 hfd.wtk.
 1946 - 26.4 - 1976



J. Verhoeven
 gezagv.
 1951 - 27.4 - 1976



W. J. van der Hoek
 hfd.wtk.
 1951 - 17.4 - 1976



A. G. Kroon
 2e stm.
 1966 - 14.4 - 1976



J. A. Koenraad
 2e stm.
 1966 - 27.4 - 1976



J. Alvarez Martinez
 Maniobrista
 especializado
 op 20.2.76

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: M. Groothuis, R. A. Reddering;
 3e stm.: J. de Nes;
 4e stm.: D. A. P. Sluimer;
 II. stm.: L. E. F. C. Kint;
 2e wtk.: W. D. Hoogland;
 5e wtk.: W. P. van Dam, P. H. Diemers,
 J. Polak.
 sch. voorman: A. B. van Essen.

In memoriam

Op 15 februari jl. is overleden de heer
D. Willemse
 oud-gezagvoerder. Hij bereikte de leef-
 tijd van 77 jaar. De heer Willemse ver-
 liet de dienst der maatschappij op 1 ja-
 nuari 1953, na ruim 22 dienstjaren.

Op 20 februari jl. is overleden de heer
L. H. de Vries
 oud-commodore. Hij bereikte de leeftijd
 van 58 jaar. De heer De Vries verliet de
 dienst der maatschappij op 1 oktober
 1969, na ruim 31 dienstjaren.

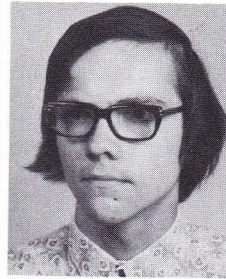
Op 26 februari jl. is overleden de heer
J. W. van den Berg
 laatstelijk werkzaam in de afdeling „Fi-
 nance and Administration". Hij bereikte
 de leeftijd van 60 jaar. De heer Van den
 Berg verliet de dienst der maatschappij
 op 1 februari 1968, na ruim 22 dienstja-
 ren.

Vlootcirculaires

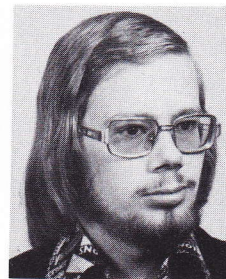
In de periode 16 februari tot en met 15 maart
 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/
 PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1144	19.2.76	Melding van ziekte/ongeval
1145	20.2.76	Voedinggeld (PCOR)
1146	23.2.76	Wijziging minimum maandloon (PCOR)
1147	1.3.76	Sociale verzekeringen
1148	2.3.76	Scheepsreglement
1149	2.3.76	Koersen
1150	4.3.76	Verkeersscheidingsstelsels

Bevorderd tot

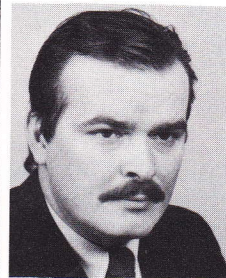


C. A. Breederland
 sch.kok
 per 26.2.76

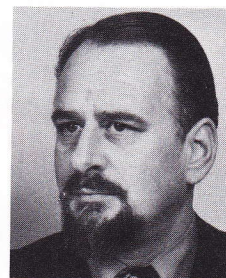


G. H. H. Lammers
 sch.kok
 per 9.3.76

In dienst getreden vlootpersoneel



A. C. Fool
 scheepskok



J. M. Maaskant
 hoofd voeding



H. J. van Alphen
 hoofd voeding



J. de Kruijff
 sch.vakman II



Bruidspaar van de maand

Deze keer een bruidspaar uit het wijde Friese land, alwaar leerling-werktuigkundige J. A. Drenth in het huwelijk trad met mej. E. Douma uit Sexbierum, de hoofdplaats van Barradeel. Voor de plechtigheid was het stadhuis in de onvolprezen kanalenstad Sneek uitgezocht, terwijl het jonge paar een gezellig Fries huisje in Lemmer heeft betrokken. Het enige dat ontbrak om er een ware Friese bruiloft van te maken was de klederdracht. Wat ook ontbrak — maar dat heeft niets te maken met „Heitelan” — waren de meubels in hun stulpje, want de bruidegom had verzuimd rekening te houden met de lange levertijd van het uitgezochte meubilair. Maar hij verzekerde ons telefonisch, dat hij desondanks zijn optrekje gezellig had weten aan te kleden, met geleende stoelen en een enkel sinaasappelkistje.



Tijdelijk tewerkgesteld „Smit International Marine Services”:

2e stm.: C. M. Honig.

Tijdelijk tewerkgesteld „Intercontinental Transport B.V.”:

5e wtk.: C. J. Spanjer, P. C. Telle, L. B. Veerman, J. de Wit.

Tijdelijk tewerkgesteld „Chevron Tankers B.V.”:

3e wtk.: F. Blok;
5e wtk.: E. B. Grootenboer, J. Gijsbertsen, R. Romijn.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Smit International Marine Services”:

2e stm.: W. T. van den Berg;
3e stm.: R. Zitter.

Overgeplaatst naar „Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.”:

4e wtk.: A. G. A. de Graaf.

Aangesteld als:

4e stm.: J. de Groot, R. R. van der Maas, C. J. Wijngaarden, E. M. P. H. W. Duykers, E. E. de Rijcke;
5e wtk.: G. J. Harlaar, J. van Egdom, F. Timmermans, D. J. M. Wortelboer, E. B. Grootenboer.

Behaalde diploma's:

2e stm. G.H.V.: H. H. van Dijk, M. Parlevliet, A. A. F. van der Markt, J. M. B. van Kessel;
3e stm. G.H.V.: J. de Groot, E. E. de Rijcke, H. V. de Jong, L. H. G. J. H. Glansbeek;
„C”: G. de Goede;
„B”: B. K. Frans;
„A/B-th.”: G. J. Harlaar, K. G. Visser;
„A”: M. J. M. Borghouts;
„MVD”: L. A. T. Kersten, J. Blaak;
scheepskok: G. H. H. Lammers, W. G. Meuleman, H. Otter, J. J. van der Elburg.

Mutaties walpersoneel

11-2-1976 t.m. 10-3-1976

In dienst:

1-3-1976 M. D. van Lier - DFF/1
1-3-1976 J. de Ruiter - DFT/2 (ex. S.I.P.C.)
1-3-1976 Mw. B. M. J. Verhaar - DFP/3

Uit dienst

1-3-1976 Mw. M. C. Velthove-Brouwer - DFF/1 (naar S.N.R.)

Interne mutaties

1-3-1976 H. A. van der Schilt van DFP/3 naar DFP/6
1-3-1976 Mw. R. Kraak van DFP/6 naar DFP/1
1-3-1976 R. Kleijn van DFP/5 naar DFF/4

Waljubilarissen



A. Brinkman
Afd. DFF
1946 - 22.2 - 1976



M. de Klerk
Afd. DFF
1946 - 11.2 - 1976



D. de Lely
Afd. DFM
1951 - 19.2 - 1976

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 9 — april 1976

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

A. de Coninck
D. Jongeneel
G. H. van Leeuwen

Redactie

W. N. Wouters
010 - 145.144 - 2065

Administratie

Toestel 2065

Kopij

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