

tussen

# **schip en ka**

april 1977



## Meevaren

Het mag als genoegzaam bekend worden verondersteld hoe de voorschriften zijn omtrent het meevaren van echtgenoten. Eveneens overbekend moet zijn, dat onder geen beding kan worden toegestaan dat kinderen een tankerreis, hoe kort ook, meemaken. Dit verbod op het meevaren van kinderen is niet alleen vanwege het risico — ongeval of ziekte — dat daarmee is verbonden, doch heeft ook een wettelijke achtergrond. In de Schepenwet wordt namelijk overduidelijk gesteld, dat schepen die K1 en/of K2 ladingen vervoeren — en dat zijn onze tankers — géén passagiers aan boord mogen hebben. Iedere opvarende — ook echtgenoten, monteurs van reparatiefirma's, gasten, e.d. — moeten derhalve officieel worden aangemonsterd als lid van de bemanning. Kinderen kunnen echter geen monsterboekje verkrijgen. Dit houdt niet alleen verband met hun veiligheid (een aspect dat ook door de wetgever nauwlettend in het oog wordt gehouden), doch tevens met de leerplicht. Zelfs kinderen ouder dan 16 jaar moeten — in verband met de partiële leerplicht — nog aan bepaalde voorwaarden voldoen alvorens een monsterboekje te kunnen verkrijgen. Goede voorbeelden daarvan zijn de leerlingen ex opleidingschepen „Nederlander” en „Pollux”.

*Dat wij op dit verbod hier nogmaals de aandacht vestigen, is ook omdat het „thuisfront” nogal eens schijnt aan te dringen op het — al is het dan bij uitzondering — laten meevaren van zoon of dochter op een kort traject (b.v. Manchester Shipping Canal). Noch de wet noch de Maatschappijreglementen staan echter het meevaren van kinderen toe; hierop kunnen geen uitzonderingen worden gemaakt.*

## Monsterboekje

Hoe noodzakelijk het is altijd het monsterboekje mee te nemen, dus ook wanneer gezagvoerders en officieren naar schepen onder Liberiaanse vlag gaan, is onlangs overduidelijk gebleken. In sommige havens, onder andere in Dubai, wordt namelijk — zonder dit document — de toegang geweigerd door de immigratie-autoriteiten. Dit laatste overkwam recentelijk een van onze gezagvoerders, hetgeen niet alleen voor ons en voor hem, maar vooral voor degene die hij ging aflossen, een bijzonder teleurstellende ervaring was.

## Shell Pensioenfonds

De in de pensioenformule voor de berekening van het normaal en uitgesteld pensioen voorkomende grensbedragen zijn, met terugwerkende kracht tot 1 juli 1976, verhoogd tot f 20.800 respectievelijk f 28.500. In artikel 21 en 19 van Reglement II alsmede in artikel 20 en 18 van Reglement III werden oorspronkelijk als grensbedragen genoemd: f 16.300 en f 22.300.

## Nogmaals: tijdelijke promotie

In het september-nummer werd aan dit onderwerp reeds aandacht besteed; met name geschiedde dat omdat rond die tijd een aantal 2e werktuigkundigen in waarnemende rang met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord van enige van onze schepen werden belast. Maar ook in andere rangen speelde deze situatie en speelt deze in feite nog steeds. Dat wij er nu op terugkomen is omdat de stafpositie met betrekking tot de gezagvoerders wat uit de hand dreigt te lopen.

Door allerlei omstandigheden — zoals het later uit de vaart gaan van enige vlooteenheden dan werd verwacht (Kara, Kosicia en Philippia), een tijdelijk zeer hoog ziektepercentage, het inzetten van gezagvoerders voor bijzondere opdrachten (training lightning service, reactiveren Marisa, Ondernemingsraad Vlootbedrijf, PLA) — zijn we achter gaan lopen op het aflosschema.

In het verleden is in een dergelijke situatie wel voorzien door een aantal recent gepensioneerde gezagvoerders te verzoeken voor korte tijd weer in onze dienst te treden; wij zijn er van overtuigd dat een aantal daartoe bereid gevonden kunnen worden.

Met onze huidige stafpositie menen wij echter dat het een meer acceptabele oplossing is om enige van onze senior 1e stuurlieden op tijdelijke basis met een commando te belasten. Evenals vorig jaar bij de vergelijkbare promotie tot waarnemend hoofdwerktuigkundige zal ook nu voor zover mogelijk de bestandslijstvolgorde in aanmerking worden genomen.

Maar, zoals in het eerder vermelde stukje in dit blad reeds werd gesteld, diverse factoren kunnen daarop invloed uitoefenen, zoals: datum beschikbaar na ommekomst verlof, mogelijkheid van promotie aan boord c.q. overplaatsing naar een ander schip, en dergelijke, waardoor het zonder meer volgen van die volgorde incidenteel niet altijd gehandhaafd zal kunnen worden.

## Resultaten 1976

De gang van zaken in alle belangrijke sectoren van het bedrijf der Koninklijke/Shell Groep verbeterde in 1976, ondanks het feit dat het herstel van de wereld-economie in de eerste maanden van het jaar naderhand plaats maakte voor een tragere groei.

Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen nettoresultaat over 1976 bedroeg pounds 1.300 miljoen, vergeleken met pounds 950 miljoen over 1975. Het rendement op het gemiddelde netto actief was 21,1%, maar gecorrigeerd voor inflatie, op basis van de huidige koopkracht, was het 6,8%.

Commissarissen en Directie van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij zullen aan de op 12 mei 1977 te houden algemene vergadering van aandeelhouders voorstellen een slotdividend over 1976 van f 5,50 op elk der thans uitstaande 134.018.522 aandelen uit te keren. Het totale dividend over 1976 zal dan f 10,— per aandeel bedragen, vergeleken met f 8,75 over 1975. Het aandeel van 60% van de Koninklijke in het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep bedraagt pounds 780 miljoen, vergeleken met pounds 570 miljoen over 1975. Omgerekend in gulden bedraagt dit aandeel over 1976 f 3.604 miljoen, vergeleken met f 3.175 miljoen over 1975.

*Medio april zal een vouwblad verschijnen, dat de voornaamste gegevens uit het op 15 april te verschijnen jaarverslag bevat. Bovendien wordt tegelijkertijd het overzicht „Shell in Nederland in 1976” gepubliceerd. Van beide vouwbladen wordt een tiental naar de schepen gezonden, terwijl op kantoor aan een ieder een exemplaar van beide vouwbladen wordt uitgereikt.*

### Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
s.s. Arca  
s.s. Atys  
s.s. Capiluna

(010) 130955

s.s. Capisteria  
m.s. Cinulia  
m.s. Crania  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema  
m.s. Diloma

(010) 130956

m.s. Dione  
m.s. Dosina  
m.s. Felania  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus  
m.s. Fulgur  
s.s. Katelysia

(010) 130957

s.s. Kellelia  
s.s. Kermia  
s.s. Khasiella  
s.s. Kopionella  
s.s. Kylix  
s.s. Lovellia  
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Meta  
s.s. Mitra  
s.s. Mytilus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
s.s. Onoba  
s.s. Patro

(010) 130959

s.s. Sepia  
s.s. Viana  
s.s. Vitrea  
s.s. Vlieland  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria



# Bedrijfspensioenfonds voor de koopvaardij

## Algemeen

Volgens het jaarverslag 1975 van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dat onlangs is verschenen, betaalden 242 rederijen premie aan het fonds.

Deze premie had betrekking op 13.784 werknemers.

Er waren 434 vroegere werknemers deelnemer in het fonds met vrijstelling van premiebetaling wegens invaliditeit.

De premie bedroeg in het verslagjaar 22,7% van de premiegrondslag.

De werkgever en werknemer betalen ieder 11,35% van de premiegrondslag.

De premiegrondslag is het vaste loon (tot een bepaald maximum) verminderd met de in 1975 geldende premie-franchise.

De franchise is dat deel van het salaris waarover via de AOW een ouderdomsuitkering wordt gegeven en waarover dan via het pensioenfonds geen pensioen hoeft te worden opgebouwd en dus ook geen pensioenpremie wordt betaald. In 1975 bedroeg de premie-franchise f 35,75 per dag. In 1975 bedroeg het maximaal in aanmerking te nemen vaste loon voor de grote handelsvaart f 125,45 per dag en voor de kleine handelsvaart f 104,30 per dag.

## Inkomsten en beleggingen

Het fonds ontving in het verslagjaar ca. f 45.348.000,— aan premie en bijna f 54.741.000,— uit beleggingen. Deze inkomsten — uiteraard verminderd met betaalde pensioenen

en administratiekosten — moeten worden gereserveerd om de later verschuldigde uitkeringen te betalen.

Eind 1975 bedroeg het kapitaal van het fonds bijna f 820.000.000,—.

Om bij het beleggen van de fondsgelden het risico te spreiden, wordt het geld op verschillende manieren uitgezet. Het wordt belegd in hypotheek, vaste eigendommen, onderhandse leningen en effecten. Het meeste geld werd belegd in leningen op schuldbekentenis, n.l. 74%, verder in hypotheek (11,5%), vaste eigendommen (4,5%), effecten (2,5%) en andere beleggingen (7,5%).

Het gemiddelde rendement van deze beleggingen was in 1975 7,67%. Bij het berekenen van zijn verplichtingen — de premiereserve — gaat het fonds echter voor de veiligheid er van uit dat het in de toekomst slechts 4% rente zal maken.

Het verschil tussen de werkelijke rente van 7,67% en de rekenrente van 4% is de z.g. overrente of rentewinst. Ook dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserves en komt ten goede aan de verzekerden in de vorm van verhogingen op hun pensioenen.

## Welke pensioenen zijn verzekerd?

De deelneming in het fonds vangt aan bij het bereiken van de 22-jarige leeftijd.

De pensioendatum is 60 jaar.

Jaarlijks wordt een doorlopend ouderdomspensioen opgebouwd dat 2,55% bedraagt van de in dat jaar geldende pensioengrondslag.

Het jaarlijks ouderdomspensioen dat de deelne-

mer kan bereiken bij volledige deelnemingstijd (38 jaar) bedraagt dus  $38 \times 2,55\% = 96,9\%$  van de gemiddelde pensioengrondslag.

Als deze pensioengrondslag b.v. f 20.000,— heeft bedragen dan zou een deelnemer die van zijn 22ste verjaardag af tot zijn pensioendatum in het fonds heeft deelgenomen een doorlopend ouderdomspensioen ontvangen van 96,9% van f 20.000,— = f 19.380,—.

Uit berekeningen is gebleken dat 96,9% van de gemiddelde pensioengrondslag ongeveer gelijk is aan 70% van de laatste pensioengrondslag van een zeeman die een normale carrière achter de rug heeft. Daarbij is dan geen rekening gehouden met de algemene loonsverhogingen. Als de deelnemer overlijdt krijgt zijn weduwe 70% van f 19.380,— = f 13.566,— per jaar; heeft hij kinderen dan heeft elk kind recht op 14% van het ouderdomspensioen, dus f 2.713,20 wezenpensioenen per jaar.

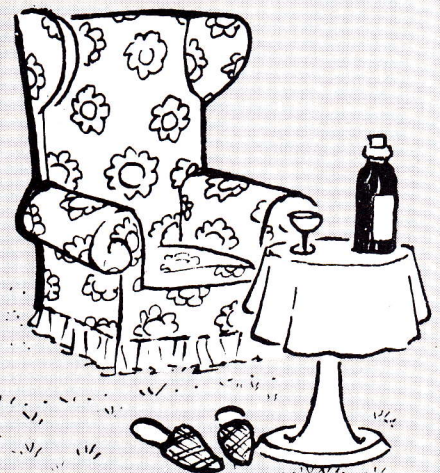
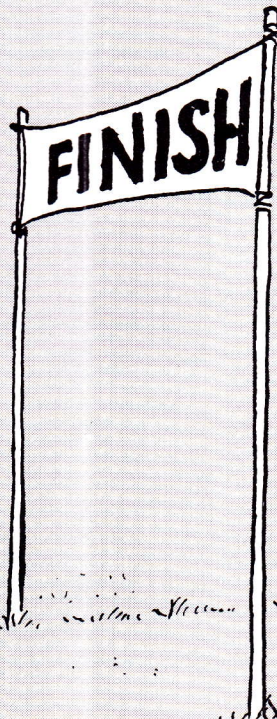
Als de pensioengrondslag van een werknemer stijgt brengt dit alleen voor de toekomstige dienstjaren meer pensioen op.

De rechten die al opgebouwd zijn blijven daarbij achter. Het fonds streeft er naar om dit nadeel zoveel mogelijk op te vangen door elk jaar de reeds opgebouwde pensioenrechten met een percentage te verhogen. Zo werden b.v. de reeds verworven aanspraken — met inbegrip van de aanspraken op backservice-pensioen — van een deelnemer voor wie in 1975 premie aan het fonds is betaald, op 1 januari 1976 met 8% verhoogd. Ook de reeds lopende pensioenen werden op die datum met 8% verhoogd.

De verzekerden krijgen de pensioenen naast de uitkeringen op grond van de AOW en AWW.

De AOW-uitkering wordt pas bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd uitbetaald. Om deze lacune te ondervangen heeft het bestuur besloten om over de periode gelegen tussen 60 en 65 jaar aanspraak op tijdelijk ouderdomspensioen te verlenen. De opzet is dat de hoogte van het tijdelijk ouderdoms-

## Verkort verslag over 1975



*Signhart*



# Vijfhonderdste

pensioen zoveel mogelijk de hoogte van de AOW benadert.

Evenmin als de AOW-uitkering heeft het tijdelijk ouderdomspensioen iets te maken met de hoogte van het vroegere loon. De opbouw van dit recht is voor alle deelnemers gelijk. Natuurlijk is de hoogte van de uitkering wel afhankelijk van de duur van de deelneming in het fonds. Zo werd in 1975 door de deelnemers die het hele jaar in het fonds hebben deelgenomen een tijdelijk ouderdomspensioen van f 288,35 opgebouwd. Naast het tijdelijke ouderdomspensioen is geen weduwenpensioen verzekerd. Als een man vóór zijn 65ste verjaardag overlijdt ontvangt zijn vrouw een weduwenpensioen van de algemene weduwen- en wezenwet.

## Lopende uitkeringen

Aan het einde van het verslagjaar had het fonds 6650 gepensioneerden met ouderdomspensioen. Samen hadden ze recht op f 7.134.000,— jaarlijks pensioen.

Er waren 1.885 weduwen met in totaal f 1.905.000,— aan weduwenpensioen.

Verder hadden 405 kinderen recht op wezenpensioen tot een totaalbedrag van bijna f 277.000,—. Het gemiddelde pensioenbedrag wordt sterk beïnvloed door hen die slechts kort in het fonds deelnamen en dus maar weinig pensioen konden opbouwen.

## Het bestuur

Het fonds wordt bestuurd door vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties die het fonds hebben opgericht.

Op 1 oktober 1976 hadden voor de werkgevers zitting in het bestuur de heren J. H. W. Habermehl (voorzitter), H. J. Bekkering, mr. J. B. Meyer en E. H. Verkoren (plaatsvervangend voorzitter).

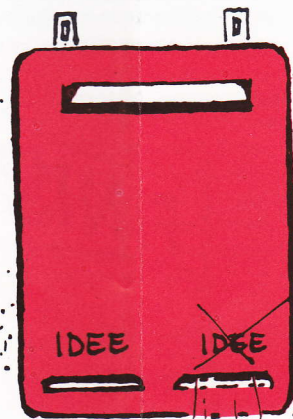
Voor de werknemers de heren D. Opmeer (vicevoorzitter), C. Bruin, A. W. Molenaar, C. J. Roodenburg, A. Rook (plaatsvervangend vicevoorzitter) en K. W. de Wit.

*Het is al weer enige tijd geleden, dat de ideeënbuscommissie – thans bestaande uit de heren Van 't Woudt, Jongeneel en Van Duuren – bijeen kwam voor het bespreken van de ingediende suggesties. Zó hard stromen ze nou ook weer niet binnen, de bijdragen van de vloot. In het maandblad „Van en voor de Vloot” – de voorloper van „Tussen Schip en Ka” – werd in de maart-1960-editie opgemerkt: Het gemiddeld aantal inzendingen bij walbedrijven is ongeveer 20% van de gezamenlijke personeelssterkte; bij de vloot minder dan een 1/2%”. De oorzaak werd – en wordt nog steeds – geweten aan de speciale structuur van een zeevarend bedrijf vergeleken met een bedrijf aan de wal.*

Inmiddels is het al weer zo'n dikke 22 jaar geleden, dat de Vloot-ideeënbus werd opgericht. Tot 1968 werden de op ons kantoor ontvangen suggesties doorspeeld naar Londen, waar een speciale commissie alle van de verschillende Shell-vloten ontvangen ideeën bestudeerde en alle goede ideeën zonder meer beloofde met £ 5. „Niet veel”, zult u nu zeggen, maar het pond sterling was toentertijd nog wel wat meer waard dan thans, terwijl ook de inflatie zijn intrede nog niet had gedaan. Bovendien, aan het eind van elk jaar werden

de beste ideeën van de afgelopen 12 maanden nog eens beloond, met bedragen die aardig aantikten. Een onzer collega's heeft daarbij voor twee door hem ingediende suggesties nog eens £ 60 extra ontvangen, terwijl voor een ander de kassa £ 45 extra aansloeg.

Ook nadat wij in januari 1968 als Groepsmaatschappij een „eigen” commissie hadden ingesteld, omdat de behandeling in Londen vele maanden vergde, zijn er enkele flinke beloningen gevallen.



*de Wit*



# idee beloond

Onvermijdelijk is dat bij zo'n 500 ontvangen suggesties er altijd een aantal zijn waarvan de commissie moet zeggen, dat ze om bepaalde redenen niet voor toepassing in aanmerking komen. Dat kan zijn omdat inzender een technisch of economisch aspect is vergeten, maar ook omdat een idee niet als origineel kan worden aangemerkt. Soms is een idee al lang op andere schepen doorgevoerd of reeds in de vakpers of in andere literatuur belicht. En zo'n suggestie kan je moeilijk gaan belonen, alhoewel het best mogelijk is, dat inzonder wel een originele inval had en uren heeft besteed om deze uit te werken. Sneu, dat wel, maar men moet natuurlijk reëel blijven. Overigens, al leent een idee zich niet voor toepassing, dikwijls wordt toch een aanmoedigingspremie toegekend. Ook bij de ideeën die op de laatste vergadering werden besproken, waren er enkele die onbeloond bleven. Daartegenover stond, dat er ook enkele suggesties waren die èn goed èn origineel waren, zodat besloten werd om voor vijf ideeën totaal uit te keren

## f 1500,- beloning

Scheepsvoorman Otter had bijvoorbeeld aan boord van de „Dosina” tot zijn ergernis vastgesteld, dat je — als winchman — geen enkel overzicht hebt op het voor- of achterdek. Immers, de winches zijn te hoog. Je kunt niet eens de aanwijzingen van de stuurman volgen. De enige keus is dan werken met tussenpersonen of op de fundatie van de winch gaan staan. Maar dat is onveilig voor betrokkene, want die staat dan tegen de waaier-trommel aan. Als dan ook de stalen waaier op de bak of het achterschip als dwarstros wordt gebruikt, dan sta je tussen waaier en stoomgedeelte in. Een situatie die aan boord reeds menige opmerking ontlokte, maar waar verder niets aan gebeurde, ondanks pogingen zijnerzijds. Resoluut nam hij daarom de pen ter hand (idee No. 495) en stelde voor de bedieningsafsluiter van de winch net andersom te plaatsen; tevens een bordes op hoogte aan te brengen bij de winch, onder de afsluiter. Aldus kan je als winchman alles overzien en wordt grotere veiligheid gewaarborgd voor de gehele ploeg belast met „voor en achter”.

Het schetsen van deze toch wel onveilige situatie vond de commissie — tezamen met zijn suggesties — een goeie zet. De veiligheidsinspecteur wordt aan het werk gezet en de scheepsvoorman beloond met **f 250**.

Idee No. 497 van 2e werktuigkundige G. J. Leusink behelst een methode om de krukassen van de hoofdmotoren van de „F”-klasse schepen ten opzichte van elkaar 0° in fase te verschuiven. De commissie stelde hiervan vast, dat het idee — hoewel niet helemaal oorspronkelijk — uitstekend is uitgewerkt. De problemen waren inmiddels wel bekend, maar dit kon inzonder niet weten. Het door hem uitgewerkte principe zou inderdaad betere synchronisatie mogelijk maken. Als aanmoedigingspremie werd hem daarom **f 250** toegekend.

### Puur toeval

Als je in de krant leest, dat de 100.000ste badgast het Scheveningse strandbad heeft bezocht, bekruipt je altijd het gevoel van „Hebben ze dat nu uitgekend, dat het juist die man of vrouw is, of is het helemaal eerlijk toegegaan?”. Wat de 500ste ideeënbusbijdrage betreft kan men gerust zijn. De ideeën worden genummerd naar volgorde van binnenkomst, daar helpt geen lieve moedertje aan. Dat idee No. 500 nu net nog kon worden beloond — als zijnde een goed idee — met het ronde bedrag van **f 500** is puur toeval. Even toevallig, dat het een stuurman is, namelijk 2e stuurman H. J. Schaaf. Zijn inzending heeft alles te maken met de „tracings”, zoals die nu op de vloot zijn ingevoerd. Tevens met de verwerking van T & P notices. Hij gaat in zijn bijdrage uitvoerig in op de tijd die gemoeid was — en nu is — met de verwerking van beide, waarbij hij voorstelde deze methode te wijzigen, zoals inmiddels vervat in circulaire nummer

een-twee-drie-vier. Hé, ook toevallig, dat nummer! Zo zie je, idee No. 500 wordt met circulaire 1-2-3-4 ingevoerd en beloond met **f 500**. Het kan verkeren.

Idee No. 501 van 1e stuurman J. de Jager Sr. betreft het mogelijke gebruik van een of twee onzer K-schepen voor het ontvangen van slops in de Golf van Oman. Deze schepen zouden dan tevens dienen als opslag voor stores en doorgifte- en aflosstations voor schepen die Mina-al-Fahal en de laadhavens in de P.G. aandoen. Op zichzelf een gezond idee, maar uitvoerige berekening van de kosten enerzijds en van de meerdere vrachtpeningen anderzijds — doordat de „klanten”, in casu de ruwe-olietankers, meer olie zouden kunnen laden — wijst voor hem helaas uit, dat uit financieel oogpunt deze onderneming niet aantrekkelijk is. Nog afgezien van de moeilijkheid de stores op een dergelijke, daarvoor niet bestemde tanker zodanig te bergen, dat de voorraden zo voor het grijpen staan. Ook douane-technisch zitten er haken en ogen aan dit voorstel. Al met al redenen genoeg om het idee niet in de praktijk te brengen, doch ook reden genoeg — mede vanwege de visie en de uitwerking door inzender — om een aanmoedigingspremie van **f 100** toe te kennen.

Tot slot van de opsomming van ditmaal beloonde ideeën de suggestie (No. 503) van 2e werktuigkundige J. P. Kalkman, die alles te maken heeft met de L.D. smeeroliebeveiliging van de Atlas-Copco. Aan boord van zijn schip was de smeerolieleiding (rubber slang) vanaf het motorblok naar de manometer en het startmechanisme van de compressor gebroken. Wat bleek? In tegenstelling tot andere Atlas-Copco's was er geen enkele beveiliging met betrekking tot het wegvallen van de smeeroliedruk. Deze „second” ontwierp daarop een beveiliging, welke in werking treedt zowel bij te lage druk als bij geheel wegvallen van de smeeroliedruk. Het geheel kon worden vervaardigd van reeds aan boord aanwezig materiaal. Een tekening verduidelijkte zijn idee.

De commissie vond dit een goed uitgedachte vinding en neemt de zaak in ieder geval op met Copco. Overigens, op de andere installaties is de beveiliging wèl ingebouwd. Maar, eerlijk is eerlijk, de tweede had — gegeven de bestaande situatie — het idee gevonden en uitgewerkt, vandaar een beloning van **f 400**.

Waarmede het totaal van de deze keer beloonde ideeën precies het bedrag van **f 1500** bereikt. Een rond bedrag bij het bereiken van rond 500 ideeën behandeld in 22 jaar.



# Ruime keus

Als je een ex-Shell Tankers man wilt spreken die nu bij de N.A.M. in Den Helder werkt, dan heb je ruime keus. Alleen al de laatste twee jaar zijn vijf collega's van de vloot daarheen vertrokken. Gevoegd bij degenen ex de vloot die daar reeds werkten, vormen zij een werktuigkundig bestand dat er wezen mag.

Wij pikten er een uit voor een gesprek over zijn ervaringen aan de wal. Het werd ex 3e werktuigkundige P. A. Post, bij de meesten nog welbekend als Peter; maar het had dus even goed Douwes kunnen worden, of Verf, of Ten Hoonte, of Van den Berg om ons te beperken tot „Nam-mers sedert maximaal twee jaar”.

Wat het werk betreft ontlopen de genoemde heren elkaar niet zo veel. Wat de aanleiding is geweest om een walbaan te kiezen zijn er natuurlijk wel aanmerkelijke verschillen.



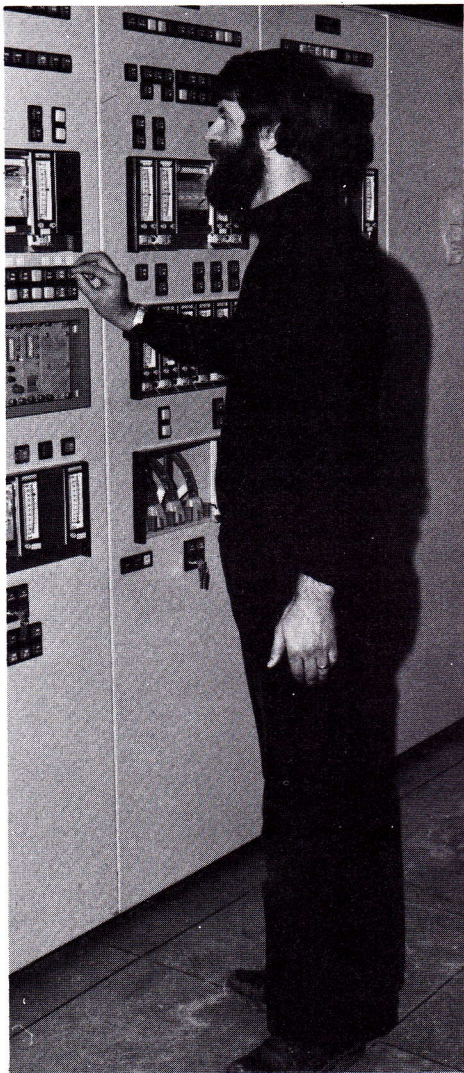
Peter Post bij voorbeeld wilde aanvankelijk niet eens naar de wal. Bij hem waren het echter huiselijke omstandigheden, zoals dat heet, die aanleiding waren om te vragen of er niet ergens een walbaan voor hem beschikbaar was. Zijn voorkeur ging daarbij uit naar de drie Noordelijke provincies. Niet omdat hij aanvankelijk in Genemuiden woonde voordat hij – na zijn huwelijk – naar Harderwijk verhuisde, maar gewoon omdat de natuur in Drente, Groningen of Friesland hem het meest trok. Het werd inderdaad het Noorden, maar niet zo hoog als hij gehoopt had: zijn standplaats werd Den Helder, Noord-Holland. Wij laten hem nu eerst maar zelf aan het woord:

„Daar was ik ook al blij mee, want het ging me er toch voornamelijk om, dat ik niet in de Randstad zou kunnen aarden. Nou, hier zal het wel lukken. Bij het sollicitatiegesprek in Den Helder, nu bijna een jaar geleden, vroeg ik waar ik moest gaan wonen. Maar daar lieten ze mij volkomen vrij in. Al gaven ze me wel de tip, dat de plaats Den Helder nou niet bepaald zo aantrekkelijk was als woonstad. De meesten hier wonen in Noord-Hollandse dorpjes, zoals Heerhugowaard of Schagen. In die laatste plaats heb ik nu ook een huis gevonden. Ik woon er pas sedert 1½ week. Of mijn vrouw het ook naar haar zin heeft? Ja, dat is natuurlijk afwachten geblazen. Maar we zijn allebei erg gelukkig met het huis. Groter dan we in Harderwijk hadden, al is de tuin nou net weer kleiner. Maar toch, zeker omdat het nu een eigen huis is in plaats van een huurwoning, geloof ik wel, dat we het naar ons zin krijgen. Schagen is heus leuk om te wonen, bent u er al eens geweest? Neen? Dan moet u eigenlijk zelf eens gaan kijken. Vlakbij het strand en gemakkelijk bereikbaar vanaf het werk hier. En m'n vrouw ziet me nu iedere dag verschijnen in plaats van dat ik zo'n vier à vijf maanden wegblijf, want dat was voor haar het grote probleem.

## Werk

Ex 3e werktuigkundige Post had er zo'n 10 jaar op zee opzitten, moest dus wel even mentaal omschakelen op een walbaan, maar ziet het nu wel rooskleurig in. Dit temeer, omdat in de toekomst, als de N.A.M. de exploitatie van de offshore-gaswinningsinstallaties zelf ter hand neemt, het werk met zich brengt dat hij en z'n collega's vermoedelijk elke 10 weken twee weken op een onbemand eiland doorbrengen. Want hoe onbemand ook, de installaties moeten klaargemaakt worden en daarna regelmatig geïnspecteerd en onder-





daarna tegelijk zelf te handelen. Maar dat komt ook omdat we hier nog in opbouw zijn, op den duur wordt dat wel beter. Zeker als we op een winningsinstallatie op zee zitten. Dan moet je het samen met je collega's zien te fiksen. Soms zit je er met een paar man, maar het kan gebeuren, dat je met een hele ploeg een hele week naar één eiland gaat. Dat hangt van de aard van de werkzaamheden af".

Peter is goed opgevangen bij zijn indiensttreding. Hij kreeg verschillende cursussen te volgen. Het begon met een introductiecursus, daarna een gas-basis-cursus en vervolgens het enige tijd meelopen met een van de andere collega's, waarna hij er alleen voor kwam te staan. „Maar in zekere zin kan je het toch met een machinekamer vergelijken. Het zijn veel leidingsystemen en als je die eenmaal in je hoofd hebt, dan kom je er wel uit". Hij geeft toe, dat — als je nooit in een machinekamer hebt gewerkt — je wel goed in de problemen zou kunnen komen. „Maar het werk wordt voor ons toch interessanter na de uitbreiding. Juist in verband daarmee krijgen we nog een grondige cursus instrumentatie te volgen. En als dan de gaswinningsinstallatie in de Noordzee eenmaal draaien, dan lijkt het me zeker nog boeiender dan het nu is. Dit jaar komen er twee in bedrijf, maar het worden er in de komende jaren aanzienlijk meer."

#### Betaling

Een onderwerp, dat bij een dergelijk gesprek zeker ook genoemd moet worden, is de betaling. Gaat een ex-3e werktuigkundige er nu veel op achteruit of valt dat mee? „Nou, daarop was ik voorbereid, maar het viel achteraf erg mee. Ik zou zeggen, dat het basissalaris echt ongeveer hetzelfde is als dat van 3e aan boord. Maar je bent natuurlijk je overwerk kwijt en daar moet je je even op instellen. Anderzijds, er zijn andere regelingen die weer verlichting brengen. Dus in financieel opzicht viel het echt nog mee."

Wat op dit gebied de toekomst zal brengen is nog

## WEGBEBAAN... EN WEGBELEVEN

een vraagteken. Immers, wanneer de installaties op zee eenmaal draaien en het verblijf op een eiland min of meer regelmatig de werkzaamheden in het controlecentrum te Den Helder onderbreekt, komt er een gewijzigde situatie. Er zal weer overwerk moeten worden verricht, iets waar Peter geen bezwaren tegen heeft. Maar de gehele werking kan pas definitief worden als het zover is, dus het is nog afwachten voor Peter en z'n collega's. Maar vrouwen in de toekomst heeft hij wel, alhoewel — hij geeft het grif toe — hij nu nog wel eens met heimwee aan z'n vroegere werk aan boord terugdenkt.

houden. Eén week „aan boord" om deze uitdrukking voor een eiland op poten te gebruiken, wordt gevolgd door een volle week thuis. Voor de rest bestaat het werk dan uit werkzaamheden op het N.A.M.-terrein in Den Helder, identiek aan die welke hij nu verricht. Daarbij zal het wel omvangrijker worden, want de installatie die er nu staat is maar tijdelijk. Hiermede wordt het uit de Noordzee gewonnen gas ontwaterd en van condensaat ontdaan, voordat het aan de Gasunie wordt afgeleverd. Dat „tijdelijke" van de installatie kan je wel merken als je op het terrein rondwandelt, want overal schieten gloednieuwe installaties uit de grond, die de huidige apparatuur gaan vervangen. „Daarbij bestaat ons werk voornamelijk uit het regelen van alle apparatuur via de controlekamer. Die is nu nog in opbouw, zoals u ziet, maar als het gereed is, staat deze gehele ruimte vol met dergelijke meet- en regelinstrumenten. De bediening van de afsluiters op het terrein is pneumatisch, de beveiliging is elektronisch".

Het is met animo, dat Peter over z'n werk vertelt. Het betekent afwisselende diensten, evenals met Harm Brijde in Hoogezand het geval is: 6 dagen dagdienst van 08.00 tot 16.00 uur, gevolgd door 3 dagen vrij; 7 dagen avonddienst van 16.00 tot 24.00 uur, wederom gevolgd door 3 vrije dagen. En tot slot 7 dagen nachtdienst van 24.00 tot 08.00 uur, nu gevolgd door slechts twee dagen vrij. Maar dan nog wel een extra vrije dag elke maand, naar keuze wanneer. Een enkele keer valt hij wel eens in voor een zieke of met verlof zijnde operator in het Middellie-gasveld, doch voor de rest is het de controlekamer waar hij z'n werk verricht. Met natuurlijk soms het terrein op voor bijstellen en dergelijke van de installatie. „Weet u waar je eerlijk gezegd wel aan moest wennen als er een reparatie moet worden verricht? Dat je niet, zoals aan boord, de zaak met de second of chief bespreekt om

## Uitslag kerstpuzzel

**De animo voor de kerstpuzzel zit duidelijk in de lift. Dat bleek wel uit het grote aantal inzendingen — een record tot nu toe — dat ons redactie bureau overspoelde. We mogen gerust spreken van een gestadige stroom, waaraan zelfs op de sluitingsdatum op 11 maart geen eind was gekomen.**

**Welgeteld kwamen we op een totaal van 147 inzendingen en dat waren er 24 meer dan vorig jaar en maar liefst 128 meer dan in 1975. Verheugend is zoiets, zeker voor de getrouwe puzzelmakers, die nu weten dat er voor hun producten een groeiende belangstelling bestaat. Met dit in gedachten, beste puzzelontwerpers, willen wij nog eens wijzen op de oproep voor een nieuw ontwerp. De boekenbon ter waarde van f 50,— ligt nog steeds klaar.**

**Genoeg spanning, nu eerst de oplossing, die overigens toch nog door een 18-tal inzenders foutief was uitgewerkt. Waarbij we moeten aantekenen, dat we niet zo nauw hebben gekeken naar de dubbele naam van de schrijver. Als de juiste letters maar in de juiste volgorde waren vermeld kon het onze goedkeuring wegdragen.**

**De schrijver was:** „Antoine de Saint Exupery". En het filosofische citaat uit een van

*zijn werken moest luiden: „Het is gemakkelijk om de orde in een samenleving te vestigen door alle leden daarvan aan vaste regelen te onderwerpen, maar een hoger welslagen bestaat in het zodanig bevrijden van de mens dat hij zichzelf regeren kan."*

**Een deputatie van de ondernemingsraad voor het kantoor- en walbedrijf, bestaande uit de heren C. van Steensel en F. M. van der Kolk, heeft uit de goede inzendingen de drie prijswinnaars getrokken, die wij hierbij, vergezeld van onze gelukwensen, vermelden.**

**De 1e prijs van f 75,— voor kapitein J. L. Muijskens**

**De 2e prijs van f 50,— voor 1e stm. W. Bosma**

**De 3e prijs van f 25,— voor Hwtk. J. van Bon.**

**Overigens zijn de prijswinnaars reeds op de hoogte gebracht van de „financiële meevaller" die hun ten deel is gevallen. Over acht „tussen Schip en Ka's" is er weer een kerstpuzzel. We vermoeden nu reeds dat het record aan inzendingen dan wederom zal worden vernieuwd, maar voorlopig zien wij uw puzzelontwerp met graagte tegemoet bij de Redactie „Tussen Schip en Ka", p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874 in Rotterdam.**



# ...en spreek u hierbij vrij

Woorden die op 10 februari jl. door de rechter van het kantongerecht te Rotterdam werden uitgesproken. Woorden die gezagvoerder Van der Valk, die bijna drie jaar lang met dagvaardingen was achtervolgd, een gevoel van rechtvaardiging gaven. Want zijn schip, de „Kryptos”, was onschuldig aan het ten laste gelegde.

Het was op 7 mei 1974 dat aan boord van deze inmiddels gesloopte K-tanker alles klaar werd gemaakt voor vertrek uit de 2e petroleumhaven te Pernis. Het water in deze haven, waar — zoals bekend — heel wat schepen hun lading lossen of innemen, was nogal verontreinigd. De oorzaak was in dit geval onbekend, maar — zoals een milieubewust haventoezicht vereist — men was reeds doende met opruimingswerkzaamheden. Op de „Kryptos”, die bij steiger 34 gereed lag voor vertrek, nam men dit alles waar, hetgeen bij het trossen inhalen voor de 2e stuurman nog aanleiding was op te merken, dat het trossenschoonmaken ook een hele klus zou worden. Maar daar werd tijdens de manoeuvres om slaags te raken verder geen aandacht aan geschonken, dat was van later zorg. Eerst moest het schip veilig gemanoeuvreerd worden, met behulp van sleepboten. Bijzonder verrast was men overigens bij de radiotelefonische melding van een havendienstboot aan de overzijde van de haven, dat de „Kryptos” achter, aan stuurboordzijde, oliehoudend water in de haven aan het pompen was. Onmiddellijk ingesteld onderzoek wees uit, dat hiermede het circulatie-koelwater voor de dekcondensor, verdampers, generator, enz. werd bedoeld. De machinekamer werd gebeld, maar daar kon slechts worden vastgesteld, dat alles normaal draaide, hetgeen de hoofdwerktuigkundige persoonlijk op de brug kwam melden. De enige oorzaak dat het circulatiewater gekleurd was, kon zijn, dat door de schroeven van de „Kryptos” en de haar assisterende sleepboten het reeds vervuilde oppervlaktewater zodanig in

beroering werd gebracht, dat het in de inlaat van de circulatie-koelwaterpomp terecht kwam en in dezelfde verontreinigde staat het schip weer verliet. Een logische verklaring, waar iedereen toch begrip voor zou hebben, zo dacht men aan boord. Daar alle aandacht verder nodig bleek om veilig te ontmeren, werd — op voorstel van de havenloods — gewacht met terugrapporteren aan de havenboot tot men op de rivier was. Maar toen lukte het de loods niet om contact te krijgen. Echter, zo zei hij, hij zou de zaak verder aan de wal wel afhandelen. Nadat bij het passeren van de 1e en 3e petroleumhaven de „Kryptos” door een speurende havendienstboot was omcirkeld, belde gezagvoerder Van der Valk, na overleg met de zeeloods, het havenkantoor nog op en meldde het voorgevallene, hetgeen men — aan de reactie te oordelen — bijzonder correct vond van de „Kryptos”. En daarmee, zo dacht men, was de zaak afgedaan.

## Boete

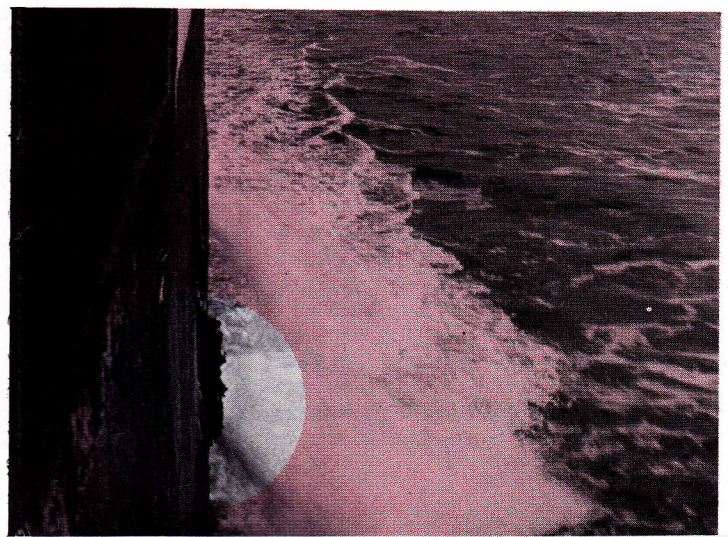
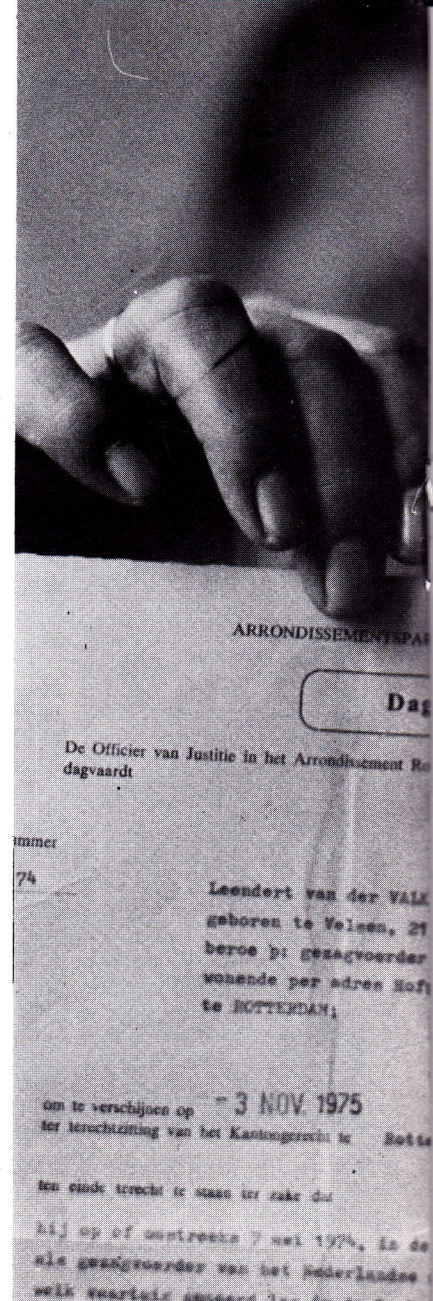
Alle lof voor de havenautoriteiten in de Maasstad, die als bewakers van het milieu bijzonder vasthoudend zijn. Want nauwelijks lag de „Kryptos” twee maanden later weer binnen, of een geüniformeerd lid van de havenpolitie verscheen ten tonele en nam aan boord een verhoor af, waarbij de hele zaak nogmaals uit de doeken werd gedaan. En met dit proces-verbaal, zo dacht de gezagvoerder niet ten onrechte, was de zaak definitief rechtgezet. Totdat vier maanden later in de brievenbus van zijn woning in Santpoort een acceptgiro gleed, met als summier omschrijving: „boete van f 1.000,—”. In huize L. van der Valk twijfelde men even voor wie deze was bestemd, want de

voornamen van de beide zoons beginnen eveneens met een L, beiden zijn bovendien autobezitter en je weet het immers nooit? Hebben ze te hard gereden of wat dan ook? Maar f 1.000,—, hallo, dan moet je wel verdraaid hard rijden. Bovendien bezwoeren ze onschuldig te zijn, waarop het met een schok tot collega Van der Valk doordrong, dat het voor hem was, voor „overtreding van de havenvoorschriften”. En dat na alle uitleg, na de toezegging door de havenloods dat de zaak door hem aan de wal rechtgezet zou worden, na de verklaring die zo keurig in het proces-verbaal was opgenomen.

## „Niet betalen”

Aldus luidde het advies van kantoor. Als we een operationele fout hebben gemaakt, ondanks alle voorzorgsmaatregelen, dan moet je boeten. Maar als je onschuldig bent, dan hebben we gelukkig nog rechtspraak in ons land. In een brief werd daarop de hele zaak nog eens uiteengezet, waarna het verder afwachten was geblazen. De tijd verstreek, maanden vlogen voorbij. In november 1975 is

gezagvoerder Van der Valk met verlof thuis; hij gaat naar de voordeur als er wordt gebeld. Twee levensgrote agenten: „Wilt u even tekenen voor ontvangst?” Oproeping van verdachte om op 16 december 1975 te verschijnen ter terechtzitting van het kantongerecht te Rotterdam. Maar in december 1975 zit „verdachte” op de „Vitrea”, hetgeen keurig en op tijd wordt





KET TE ROTTERDAM

vaarding van verdachte

terdam

september 1976

leis 20

an, Noordingsel 113

gevoerde Rotterdam

gevoerdig "Kryptos"

gemeld, met daarbij het bericht dat de gedagvaarde pas in april 1976 wordt terugverwacht. Nauwelijks is die maand aangebroken of weer verschijnen de twee agenten: „Wilt u even tekenen?“ Gelukkig heeft men in Santpoort „wijk“agenten, op de fiets, die iedereen goed kent. Schrikken doet Van der Valk dus niet, alhoewel zo'n officiële overhandiging van „dagvaarding van verdachte“ toch geen prettige aanblik is.

### Terechting

Nu kan hij zich wel ter „terechting“ melden, de datum is 28 mei 1976. Plaats van handeling: Kantongerecht, Noordsingel 113 te Rotterdam. Een kleine zaal, aanwezig zijn: verdachte, de rechter, officier van justitie, een griffier en een maatschappij-vertegenwoordiger voor juridische bijstand. Maar dat laatste blijkt niet nodig, want „verdachte“ kent de hele toedracht uit z'n hoofd en herhaalt hoe men een dwaling heeft begaan door hem te dagvaarden. De rechter begrijpt het wel, zo iets komt voor,

maar de officier van justitie weet zeker dat de „Kryptos“ 3000 liter olie naar buiten heeft gepompt en wil de zaak aanhouden voor het dagvaarden van getuigen.

### Getuigen

Nu heeft gezagvoerder Van der Valk de getuigen tijdens het vervolg van het proces niet gezien, weet dus niet of deze schriftelijk of mondeling getuigenis hebben afgelegd. Wel weet hij, dat de agenten in Santpoort zijn deurbel nu ook in het donker zouden weten te vinden. Want weer arriveert een dagvaarding, maar de kapitein zit op zee. Weer komt er een, maar de kapitein ligt in het ziekenhuis, totdat het klikt. „Verdachte“ kan verschijnen en wel op 10 februari 1977. Zelfde plaats van handeling, nu volle tribune, want zijn zaak valt tussen twee nogal geruchtmakende zaken. Maar het weerhoudt gezagvoerder Van der Valk niet om met verve, voor de zoveelste keer, z'n zegje te doen. De rechter – een andere dan de eerste keer – hoort het allemaal rustig aan, ook luistert

Maar dan wel wetenschappelijk verantwoord. Spelen met bootjes als je in het bad zit, is voor kinderen. Daar zal een volwassene zich niet zo gauw mee bezighouden. Maar als het gaat om het uitwerken van belangrijke projecten, zoals havens, kaden, laad- en lossteigers komt het toch voor dat „bootje varen“ door wetenschapsmensen wordt toegepast. Er komen dan wel uiterst nauwkeurige meetinstrumenten en computers bij te pas. Maar het „bootje“ is in wezen hetzelfde als waarmee een kind in de badkuip speelt, een weergave op schaal van een schip.

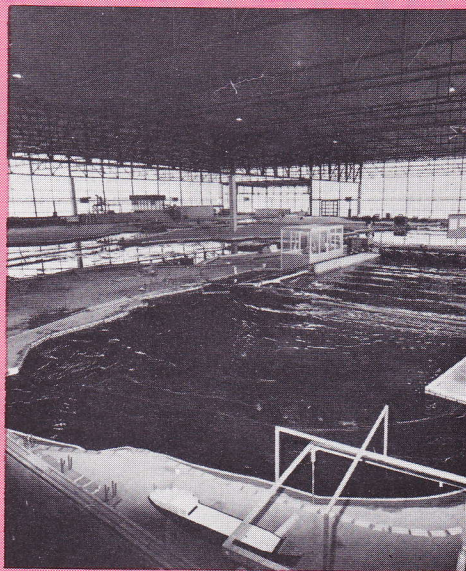
Dit werd onlangs weer eens aangetoond toen moest worden nagegaan in hoeverre Peterhead in het Verenigd Koninkrijk geschikt zou kunnen worden gemaakt als haven voor gastankers. Er werden modelboten vervaardigd en een tank, met de afmetingen van een zwembad, diende als badkuip. Maar daarmee is de vergelijking met het „bootje varen“ toch echt wel afgelopen. In het Waterloopkundig Laboratorium in Delft, onderdeel van de Delftse Universiteit, waar men reeds zoveel ervaring heeft opgedaan met het op schaalmodel nagaan in hoeverre landwinningsprojecten uitvoerbaar zijn, worden tegenwoordig heel wat proeven gehouden ten behoeve van de Koninklijke/Shell. Behalve voor Peterhead heeft men bijvoorbeeld aldaar ook gegevens verzameld voor de koelwater-inlaten voor de nieuwe uitbreiding van de chemische fabrieken in Moerdijk.

De proeven voor Peterhead waren echter wel bijzonder interessant. Er werden drie tanks voor gereed gemaakt. In de eerste, die 250 m<sup>2</sup> groot was, werd nagegaan welk meersysteem zou moeten worden toegepast. De andere twee tanks werden gebruikt om na te gaan welk golf-breek-systeem moest worden toegepast opdat – zelfs bij het meest ruwe weer dat men zich kon voorstellen – de haven te allen tijde veilig zou blijven. Voor dergelijke proeven zijn uiteraard installaties nodig, die golven van de gewenste hoogte en kracht teweegbrengen. Tevens dienen de krachten die door stormen worden uitgeoefend op schepen die langs zij

gemeerd liggen, te worden geïmiteerd. Daarbij nam men als basis een storm die hoogstens éénmaal in de 100 jaar zou kunnen voorkomen. Maar zo'n storm zou wel golven van zo'n 60 voet hoogte bij de ingang van de haven veroorzaken.

Tezamen met de gegevens, die ook op andere wijze waren verkregen en in computers verwerkt, is men overigens tot de conclusie gekomen dat Peterhead niet de veilige haven zou kunnen worden die men voor ogen had. Er volgde derhalve een negatieve beslissing, grotendeels gebaseerd op de gegevens verkregen in Delft met behulp van „bootje varen“.

## „Bootje varen“



hij met belangstelling naar de officier van justitie, die f 1.500 boete of 10 dagen hechtenis eist, want een getuige van de havendienst heeft monsters getrokken na vertrek van het schip. Hij schat de verontreiniging door de „Kryptos“ op 2000 liter olie!

### Vrijspraak

Van der Valk vertelt het allemaal rustig, kan er nu ook om lachen, maar geeft toe bij die eis toch wel even bleek te zijn geworden. „Ik dacht nog, hé, ik ben toch nog f 150 per dag waard. Vond het overigens wel vreemd dat ze van de oorspronkelijke 3000 liter al op 2000 waren gezakt. In mijn laatste verweer herhaalde ik, dat het absoluut onmogelijk van de „Kryptos“ kon zijn geweest. De verontreiniging was er al, ze waren nota bene vóór vertrek de zaak aan het opruimen, dus dat de verontreiniging door het circulatiewater in de haven zou zijn gekomen, was uit de lucht gegrepen. Nou, de rechter zei tegen mij, dat hij de zaak goed begreep en dat hij niet voldoende

bewijzen aanwezig achtte en mij derhalve vrijsprak.“

### Lering

Aldus kon „vrijgesprokene“ na bijna 3 jaar dan eindelijk weer vrijelijk ademhalen. Maar er zit in zo'n ervaring toch altijd een les. „Ja“, benadrukt gezagvoerder Van der Valk, „het overkomt me geen tweede maal, dat ik een loods laat gaan zonder dat hij zwart op wit bevestigt wat wij allebei hebben geconstateerd, namelijk dat het niet ons schip was dat het water vervuilde. Liggen we voortaan in een haven waar het water al vervuild is bij aankomst, dan zet ik het prompt in het havenjournaal en meld het aan de autoriteiten. Ik heb er geen nachtmerries van gekregen, dat niet, maar de dagen voordat je als „verdachte“ moet verschijnen, ben je er toch mee bezig. En als je gegarandeerd onschuldig bent, dan zit zoiets je goed dwars. Ik ben er zelf ook sterk voor, dat we zuinig moeten zijn met het milieu, maar als ze dan iemand willen straffen, moeten ze wel de dader pakken en niet mij.“



# Over voorlichting gesproken

Regelmatig komt het voor, dat met verlot zijnde collega's door de school waarop hun kinderen zijn, worden benaderd om eens iets te vertellen over hun beroep. Dat is niet zó vreemd, want het beroep van zeevarende is voor menigeen aan de wal nog iets dat omgeven is door de glans van het onbekende. Trouwens, ook andere huisvaders, met geheel andere beroepen, werken – wanneer zij daarom worden verzocht – tegenwoordig mee om via de school de kinderen iets te vertellen over hun beroep en – zo mogelijk – daar iets van te laten zien. Er zijn bij voorbeeld klassen die – via de vaders – worden uitgenodigd om een grote bakkerij te bezoeken, of een fabriek. Ons zijn zelfs gevallen bekend, dat een boer die schapen houdt, de school waarschuwt wanneer deze wollige dieren van hun vacht worden ontdaan. De 5e en 6e klassen gaan er dan heen om het allemaal zelf eens te zien, in de meest natuurlijke omgeving die je je maar kunt voorstellen. Net zo goed als musici soms naar de scholen gaan om aldaar een demonstratie te geven met de instrumenten die zij bespelen en de kinderen „muziek” bij te brengen.

Dat aanschouwelijke voor de kinderen, dus een

bezoek aan een schip, is in de tankvaart niet te verwezenlijken. Sterker, hele klassen meeslepen naar een in Pernis of Europoort binnenliggend schip – waarvoor nogal eens toestemming wordt gevraagd – is onverantwoord; niet alleen tegenover de dan meestal overbelaste staf aan boord, doch ook vanuit een oogpunt van veiligheid voor de kinderen zelf. Maar als collega's uit de tankvaart, en dat geldt evenzeer voor de walorganisatie, worden uitgenodigd om eens een ochtend of middag voor de schooljeugd te verzorgen, kunnen wij ze wel helpen aan materiaal. Trouwens, heel wat medewerkers zijn daar al lang achtergekomen en weten de weg te vinden. Dit materiaal bestaat uit boekjes waarin het nodige over „tankers” wordt verteld, zonder dat daarbij overmatig met reclame wordt gewerkt. Er zijn wandplaten waarop in foto's de bouw van een schip wordt getoond of hoe een gastanker eigenlijk in elkaar zit. Er zijn verder talloze Shell-films ter beschikking, die de school of de met verlot zijnde huisvader zelf kan aanvragen bij de Shell Nederland Filmcentrale; de brochure „Shell-films” reikt hem de helpende hand bij het maken van de keuze en de wijze van aanvragen. Alles kosteloos, omdat wij het onze taak achten

onze collega's zoveel mogelijk te steunen, wanneer zij de opgroeiende jeugd het een en ander omtrent tankvaart willen vertellen. Een telefoontje of berichtje is voldoende om het nodige materiaal thuisbezorgd te krijgen, waarbij veelal wat bouwplaten worden gedaan. Immers, de jeugd wil er later nog eens over napraten en een bouwplaat stimuleert ook de zelfwerkzaamheid van het jonge volkje.

Maar al gauw wordt men toch, ook al werkt men bij Shell Tankers, geacht zo ongeveer alles over de aardolie-industrie en de energie-voorziening te weten. En dat niet alleen bij lezingen op school, maar ook bij discussies met wat voor groepen dan ook. De gedachte die daar achter zit, is gewoon „Hij werkt toch bij Shell!” Met als resultaat, dat dikwijls wordt gevraagd iets meer te vertellen over onze onderneming.

## Raad en daad

Deze zelfde ervaring hebben ook de collega's van de andere Groepsmaatschappijen. Ook als Shell-mensen actief betrokken zijn bij bestuurlijk en ander werk voor scholen, verenigingen en organisaties, wordt hen wel eens verzocht iets over „boren op zee”, over „gaswinning” of andere activiteiten te vertellen. En dan staat men, als men er niet rechtstreeks bij betrokken is, al gauw met de mond vol tanden. Je weet het wel in grote lijnen, maar is die kennis wel voldoende om ze over te dragen?

Het is duidelijk, dat de Shell het belangrijk acht dat men goed beslagen ten ijs komt in gesprekken en ontmoetingen met derden. Vandaar dat sedert enige tijd binnen de Shell Nederland PR-organisatie een centraal punt is ingesteld, waar men in dergelijke gevallen terecht kan. De bedoeling daarvan is om, naast de gebruikelijke voorlichting omtrent hetgeen een ieder van ons zelf uit ervaring weet, ook „op maat gesneden” informatie aan de individuele medewerkers te verstrekken als daaraan behoefte is.

Met deze taak van „hulp bij voorlichting” is de heer C. van der Marel belast, tot voor kort hoofd Personeelsvoorlichting van Shell Nederland Verkoopmaatschappij. Elke medewerker en gepensioneerde die privé, in eigen relatiekring, over andere dan scheepvaartfacetten bij Shell wil spreken, kan dus bij de heer Van der Marel terecht voor het verkrijgen van voorlichtingsmateriaal en adviezen. Hij heeft de beschikking over een uitgebreide documentatie, teksten en brochures, dia's en ander illustratiemateriaal. Desgewenst kan hij ook meer gedetailleerde gegevens over speciale onderwerpen verzamelen. Indien daaraan behoefte bestaat zal zelfs eventueel een aantal basisteksten voor korte lezingen worden opgesteld. Met andere woorden: een ieder kan bij de voorlichting die hij in eigen kring wil geven te allen tijde met „raad en daad” gesteund worden. Is het over *scheepvaart*, kamer 06.01 (tel. 69.61.27), gaat het over andere onderwerpen die ter sprake kunnen komen omdat men nu eenmaal bij „Shell” werkt: kamer 23.19 (tel. 69.62.69).





*Voor wie de afgelopen decennia op de een of andere manier wat nader heeft kennismemaakt met Curaçao dan alleen het vrij oppervlakkige contact van een keertje daar laden, zal de naam van Pater Brenneker zeker niet onbekend in de oren klinken. Reeds vele jaren is hij daar, voornamelijk onder de lokale bevolking, werkzaam; daarbuiten heeft hij vooral bekendheid gekregen door zijn hobby, het duiken en daarbij fotograferen van alles wat voor de kust van dit eiland onder water leeft en groeit. Waarover hij in het verleden ook regelmatig lezingen heeft gehouden, geïllustreerd met door hem zelf genomen dia's. Nu hij op een voor hem geheel andere wijze met de zee kennis maakte, namelijk samen met vlootaalmoezenier Vader Fakkeldij als passagier met de „Cinulia” van de West naar Stanlow, heeft hij zijn indrukken over deze reis aan het papier toevertrouwd.*

# Topreis

Mensenlievekinderen! Wat hebben wij een heerlijke reis gemaakt. Met de Shell-tanker „Cinulia” van Curaçao naar Engeland. We zullen er nog lang van nagenieten.

Die wij zijn havenaalmoezenier Fakkeldij en ondergetekende. Fakkeldij is een man met technisch bloed in de aderen. Dagelijks dook hij, gestoken in een ketelpak, de machinekamer in en hield zich daar bezig met. . . Nu ja, die termen heb ik niet begrepen.

Ikzelf ben slechts twee keer in dat domein afgedaald. Langs ijzeren, smalle trapjes, dieper en dieper in die bloedhete, lawaierige kuil, vol stappende en sissende gevaartes. Konstank verkeerde ik in angst uit te glijden en door die Moloch tot gehakt te worden gemalen. Nooit vermoed dat om een tanker voort te stuwen zo'n kasteel van een motor nodig was. Eresaluut aan de mannen, die hier dag en nacht werken om de olie en ons, die daarboven ergens op het middenschip geriefelijk verblijven, over de oceaan te brengen.

Het leven aan boord wende spoedig. Wel verdwaalde ik de eerste dagen nogal eens en moest ik nog heel wat jargon leren. Pik-heet is koffie drinken en WTK heeft niets met voetbalclubs of politiek uit te staan.

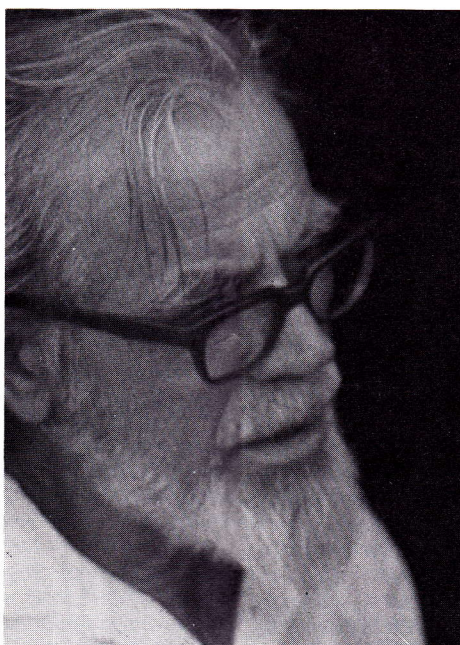
Maar nu mijn belangrijkste ervaring. Tientallen jaren heb ik tankers de haven van Curaçao in en uit zien varen en altijd kreeg ik de indruk dat het zeer onpersoonlijke gevaartes waren, die koel en zakelijk een busdienst onderhielden.

Pas nu weet ik dat zo'n schip ook een bemanning kan meevoeren die een gemeenschap vormt, een reuzefamilie, waarin iedereen de ander waardeert en het zware werk dragelijk maakt. De arbeid aan boord van een tanker is geen grapje. Je doet geen havens aan, je kunt er niet eventjes „uit” gaan, de dienst gaat rusteloos door, dag en nacht. Ons schip stampde veertien dagen achtereen door de golven, over een oeverloze oceaan. En al die veertien dagen was het een weldaad de mensen te zien werken en met elkaar te zien omgaan.

Mijn indruk was dat de familiesfeer vooral werd geschapen door de persoon van de kapitein: Papa Geerarts. Bij zijn scheepsfamilie heb ik me helemaal thuisgevoeld, omdat iedereen zich graag onder zijn gezag stelde. Om misverstand te voorkomen moet ik daar wel gauw aan toevoegen dat hij geen vadertje goedzak is waar je overheen kunt lopen. O nee, o nee!

Er wordt op zijn schip gewerkt en geleefd zoals hij het wil en niet anders, amen, uit. Maar de manier waarop hij zijn „mijn-wil-is-wet” weet door te voeren, brengt de prettige geest.

Na een paar dagen gaf hij een gezellige avond voor



allemaal: officieren en bootslui, in casu Hollanders en Chinezen. Wat hebben we gelachen en plezier gemaakt!

Tja, die Chinezen. Met hun positie aan boord had en heb ik het wel moeilijk. Ik kom er niet mee klaar. Het zijn keiharde bezige bijen, onvermoeibaar, altijd klaar om te helpen. Ze leven hun eigen leven en vormen een aparte gemeenschap zij het dan ook als gemenebeststaat in verhouding met de overigen. Taal, psyche en gewoonten wijken zozeer af van de anderen dat zij een staat in een staat vormen. Pogingen om deze twee groepen bijeen te brengen mislukken. Beiden willen in hun eigen wereld blijven leven, overigens wel met wederzijds respect. Ik heb eens met ze gegeten, met stokjes nog wel! Het werd zeer gewaardeerd, maar ik vertoefde een uurtje in een andere wereld. Het ideaal van samengaan zal wel een utopie blijven. Laten we ons voorlopig maar houden bij het constateren dat China een groot land is, groots in cultuur, een land dat veel goeds in zich bergt, maar heel erg ver van ons verwijderd ligt.

Onze reis was een top-reis. Dank u Shell, dank u kapitein, dank u alle overige opvarenden.

Paul Brenneker

## Uw vertrouwelijke gegevens in gesloten envelop

Helaas komt het nog maar al te vaak voor dat een man zijn vrouw en kinderen of dat een weduwe haar kinderen over geldelijke zaken in het ongewisse laat. Zo iets is in onze tijd bijna niet meer denkbaar en is in verband met het risico van plotseling overlijden ook niet verantwoord. Iedere meerderjarige dient daarom zijn persoonlijke zaken tijdig te regelen en tijdig betekent hier: onmiddellijk!

Aldus begint de inleidende tekst van een onlangs bij een Nederlandse uitgeverij verschenen boekje getiteld: „Vertrouwelijke gegevens bestemd voor mijn nabestaanden, bewindvoerder of curator.” De in dit boekje opgenomen vragenlijsten wijzen – indien zorgvuldig ingevuld – uw nabestaanden de weg bij alles wat na uw overlijden geregeld moet worden, waar zich belangrijke papieren bevinden en op welke wijze op bepaalde rechten aanspraak kan worden gemaakt. De maatschappij heeft besloten dit boekje met de bijbehorende envelop voor het personeel beschikbaar te stellen. Zij die daarvoor in aanmerking wensen te komen dienen slechts het strookje hieronder in te vullen en op te sturen aan Shell Tankers BV, ter attentie van DFP/4, Kamer 06.01, Postbus 874, Rotterdam. Dit strookje wordt gebruikt om u het boekje toe te zenden, dus duidelijk invullen s.v.p.

Mijn volledig huisadres (in blokletters) is

Naam .....

Straat .....

(voor walemployés: kamernummer vermelden)

Plaats .....





### Wie, o wie?

Wie zou dan wel de eigenaar kunnen zijn van deze Panagor auto tele converter 2x? Deze is geruime tijd geleden gevonden aan boord van de „Acteon“. Intensieve navraag heeft echter niet geleid tot het opsporen van de eigenaar. Mocht dit berichtje de betrokken foto-enthousiasteling attent maken op zijn verlies, dan kan hij 'm bij gelegenheid afhalen op kamer 06.01.

### Stemmen

U wordt nog tewerkgesteld vóór 25 mei en wilt op die dag toch uw stem uitbrengen? Dat kan. Tot 11 mei a.s. kunt u – door het indienen van een verzoekschrift bij B en W van de gemeente waar u op 12 april staat ingeschreven – een ander volmacht verlenen voor u een stem uit te brengen. Voor een dergelijk verzoekschrift moet u een formulier halen bij de gemeentesecretarie. Ze zijn nu reeds verkrijgbaar.

### „Shell helpt“

Een grootscheepse nieuwe Shell reclame-campagne is in maart begonnen, die zich in alle opzichten onderscheidt van eerdere acties. Het accent wordt nu namelijk gelegd op voorlichting aan het Nederlandse publiek. Huis aan huis is in de afgelopen weken het boekje „Shell Helpt“ bezorgd, waarin Shell nuttige en zinvolle weken geeft om de autokosten te drukken. Ook op de Shell-stations is dit kleurrijk geïllustreerde boekwerkje, dat in een oplage van 4,1 miljoen exemplaren is verschenen, verkrijgbaar. Het ligt in de bedoeling dat dit jaar nóg drie van deze informatieve boekjes zullen worden uitgegeven. Elke aflevering zal een voor de Nederlandse automobilist interessant onderwerp behandelen en de boekjes worden samengesteld in overleg met de ANWB en Veilig Verkeer Nederland. De titel van het eerste boekje luidt: „Hoe u autoproblemen ontdekt vóór ze veel geld gaan kosten.“

Het idee voor deze actieve vorm van reclame is afkomstig uit Amerika, waar ongeveer een jaar geleden de actie „Come to Shell for answers“ werd geïntroduceerd. Het betrof hier een boekje dat de automobilist antwoord gaf op vragen met betrekking tot het beteugelen van de kosten van autorijden.

De campagne werd een groot succes. Talloze Amerikaanse automobilisten deden hun voordeel met de door Shell verstrekte adviezen. Gezien de uitgestrektheid van de Verenigde Staten is daar destijds voor een alternatieve manier van distributie gekozen, dat wil zeggen ingesloten bij de voornaamste weekbladen. Enquêtes wezen uit dat het Amerikaanse publiek – en dan met name het autorijdend gedeelte daarvan – bijzonder prijs stelde op deze nieuwe vorm van service van Shell.

Gezien de positieve ontvangst van het boekje in Amerika, waar Shell overigens ook dit jaar enkele afleveringen zal doen verschijnen, zijn de verwachtingen ten aanzien van de Nederlandse versie hooggespannen.

Het is voor Nederlandse begrippen een unieke vorm van reclame waarin de aspecten van voorlichting en service sterk worden benadrukt en in feite zelfs op één lijn met elkaar zijn komen te liggen.

### Doopmoeder „Fulgur“

Bij een schip dat dicht bij huis wordt gebouwd, is er altijd de mogelijkheid om de doopmoeder – die het schip veelal slechts in „staat van wording“ heeft aanschouwd – nog de gelegenheid te geven „haar“ schip te bezoeken als het vers in de verf langszij de aanbouwkade ligt. Dit was bij de schepen van de „F“-klasse,

gebouwd in Haugesund, Noorwegen, slechts éénmaal het geval. Daarbij kon een doopmoeder na de plechtigheid een zusterschip „kant-en-klaar“ worden getoond. Mevrouw E. L. Toxopeüs-Douwes Dekker, doopmoeder van de „Fulgur“, was dit meevallertje niet beschoren. Zij heeft daardoor – net zo goed als enkele andere sponsors – haar schip nog nooit in afgebouwde staat kunnen zien. Nu lopen de schepen van de „F“-klasse niet zo dikwijls Rotterdam aan, sterker, ze komen er praktisch nooit. Totdat op de lijst van schepen die Rotterdam zouden aanlopen medio februari de „Fulgur“ verscheen. Waarachtig, op zondag 20 februari kwam het schip binnen. Maar natuurlijk niet op het tijdstip dat oorspronkelijk stond gepland, zodat helaas het reeds georganiseerde bezoek van Mevrouw Toxopeüs aan de „Fulgur“ niet door kon gaan. Dit nam niet weg dat de doopmoeder er prijs op stelde de door haar voor de opvarenden van de „Fulgur“ gekochte geschenken toch reeds te laten overhandigen. Want waarom zouden de opvarenden langer verstoken moeten blijven van haar wel bijzonder originele gedachte om een elektronisch balspel te schenken, dat kan worden aangesloten op het televisietoestel? Aldus geschiedde, waarbij ook de door haar uitgezochte wanddecoratie, in de vorm van drie mathematische motieven in kleur, achter glas, gevat in aluminium lijsten, werd overhandigd. Een passende plek hiervoor is gevonden in de scheepsbar, ter herinnering aan de band tussen schip en sponsor. De gezagvoerder van het schip berichtte ons dat de opvarenden de ontvangen geschenken als origineel en zeer functioneel beschouwden, waarmede men aan boord bijzonder gelukkig is. Moge de wens uitgesproken in het telegram door kapt. M. Hus verzonden aan Mw Toxopeüs spoedig bewaarheid worden, namelijk „Mede namens officieren en bemanning hartelijk dank voor uw waardevolle geschenken. Hopen u bij passende gelegenheid persoonlijk te ontvangen aan boord van uw „Fulgur“.

### Zeerovers?

Dat zou je je af kunnen vragen bij een aanvraag, ontvangen van de „Zaria“, voor: „stevige (uitbeen)messen benodigd voor meren en ontmeren op Aukfield.“

(invulzijde van kaart zie ommezijde)



## Drooggelegd

Wat de naam van dit scheepje betreft, zou het best in de Shell Tanker vloot kunnen thuishoren, doch uit de afmetingen en de vorm blijkt duidelijk, dat het hier om een slepertje gaat dat eertijds de Hollandse binnenwateren bevoer. Nauwelijks iets waar wij ons mee bezig houden. Maar haar lot is in ieder geval geen onbekend verschijnsel voor deze tijd: „opgelegd”. Een machtige kraan heeft haar neergezet op een duintop bij de Zuidhollandse badplaats Kijkduin. Eigenlijk zouden we, omdat haar kiel tenslotte geen water meer raakt en kasseien haar waterlijn omgeven, beter kunnen spreken van „drooggelegd”. Alhoewel, er schuin tegenover, op tien passen afstand, is een slijterij gevestigd. Of haar jeugdige en klautergrage bemanning daar oog voor heeft, valt echter sterk te betwijfelen.



## Oud-studenten

Vorig jaar is tijdens een reünie de „Vereniging van Oud-Studenten van de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool” te Rotterdam opgericht. Lid kunnen worden zij, die aan de Rotterdamse zeevaartschool alsmede aan de voormalige zeevaartschool aan de Scheveningse Vissershavenweg het nautisch onderwijs hebben gevolgd. De vereniging houdt iedere eerste donderdag van de

maand een bijeenkomst in de kantine van de zeevaartschool aan de Pieter de Hoochweg. Op 7 april, 5 mei, 2 juni en 1 september is daartoe de kantine van 19.00 tot 22.00 uur voor leden en belangstellenden geopend. Een algemene ledenvergadering zal worden gehouden op donderdag 6 oktober, aanvang 19.00 uur. Inlichtingen worden verstrekt door het secretariaat van de vereniging, Ellemeetplein 16, Brielle.

## Medisch Advies

In het tiende jaar van haar bestaan verstrekte de Radio Medische Dienst voor de Scheepvaart van het Nederlandse Rode Kruis medisch advies aan 383 schepen. Met vervolcontacten mee werd in totaal 863 maal vanuit zee een verbinding tot stand gebracht met de artsen van deze dienst; 556 maal op telegrafische wijze en 307 keer per radiotelefoon. Vergeleken bij het vorig jaar valt er nauwelijks een verandering in het totaal aantal consulten te bespeuren. Aan boord van tankers, kustvaarders en vissersvaartuigen nam de behoefte aan medische informatie af, doch daartegenover stond een flinke stijging van het aantal verstrekte adviezen aan schepen in de vrachtvaart en de binnenvaart. In de jaren van 1 januari 1967 tot en met 1 januari 1977 verstrekte de Radio Medische Dienst 7.478 consulten aan 3.319 schepen, waar onder 737 schepen in de tankvaart.

## Dik voor mekaar

Ja, dat was het wel op de „Dallia”; dik voor mekaar, toen veiligheidsinstructeurs Hendriks, Jager en Niewerf van 18 januari tot 3 februari een reisje meemaakten. Een intensief oefenprogramma werd afgewerkt waarbij de inzet van officieren en bemanning er borg voor stond dat brandrol, sloepenrol, tankevacuatieoefening en een pompkamerreddingsoefening vlekkeloos en volgens de regelen werd volbracht.

Uit alles bleek dat het veiligheidsbewustzijn aan boord van de „Dallia” iets is dat leeft bij alle rangen en diensten.

De veiligheidsinstructeurs waren bijzonder in hun nopjes met de kennis van redding-, veiligheids- en brandblusmiddelen die zij bij de opvarenden aantreffen. De lezingen over de meest uiteenlopende veiligheidsaspecten, die zij aan boord gaven, werden met grote interesse gevolgd en menigmaal gaf men blijk van zijn betrokkenheid in de discussies die hierop volgden.

Enkele zeer nuttige punten kwamen naar voren in gesprekken over de taak van de veiligheidscommissies aan boord, die wij hierbij ter „lering ende vermaecke” weergeven.

Het is niet de bedoeling dat de veiligheidscommissie pas bij elkaar komt nádat een ongeval heeft plaatsgevonden, om – zoals dat tegenwoordig zo fraai heet – de zaak te „evalueren”. Wil men aan boord serieus korte metten maken met onveilige situaties, dan kan men ook preventief te werk gaan. We doelen hierbij op, bijvoorbeeld, het bespreken van circulaires, uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart, Amverbullens, Safety at Sea en dergelijke en nagaan in hoeverre hieruit onderwerpen kunnen worden gehaald, die van toepassing zijn op het eigen schip. Eventueel kan een selectie hieruit via het mededelingenbord onder de aandacht van alle opvarenden worden gebracht.

Er kan een map worden aangelegd met deze veiligheidsinformatie, alsmede met de kopieën van form. 8 en de commissie-bijeenkomstverslagen, zodat men uiteindelijk een zo compleet mogelijk naslagwerk betreffende de veiligheid aan boord van het eigen schip beschikbaar heeft. Ook ligt er voor de veiligheidscommissie een taak in de opvang van nieuwelingen aan boord; zorgen dat zij vertrouwd raken met de veiligheidsfacetten van hun nieuwe werkzaamheden.



## Groen

De „Mitra” moet wel groen zijn uitgeslagen. Althans te oordelen naar een aanvraag voor maar liefst 24 potjes Pokon bloemenmest. Onze tekenaar ziet het zó.



# Vlootpersonalia

periode van 16 februari t/m 15 maart 1977

## Gehuud:

18.2: H. V. de Jong, 4e stm., met mw. A. de Vlieger;  
25.2: P. G. van der Laag, 3e stm., met mw. A. M. C. Stet;  
25.2: J. G. Wientjes, 1e stm., met mw. N. de Wijze;  
25.2: H. C. Lindenberg, hoofd voeding met mw. Ah Moy Ng;  
3.3: C. Brassers, 4e wtk., met mw. W. M. van Santen

11.3: A. W. M. M. Mey, 4e wtk., met mw. M. J. Kauffman;  
11.3: G. T. Verwoert, II.wtk., met mw. H. de Boer.

## Geboren:

16.2: Barbara Jannet, dochter van H. Bijvank, 1e stm., en mw. K. Bijvank-Pietersen;  
23.2: Joost Pieter Cornelis, zoon van J. van Ruiven, 2e stm., en mw. J. M. van Ruiven-Bout;  
23.2: Dieneke, dochter van D. Schonenberg, 2e stm., en mw. H. D. Schonenberg-Pluimgraaff;  
26.2: Koen, zoon van A. B. G. Biesheuvel, 4e wtk., en mw. M. M. Biesheuvel-Beekhuizen;  
27.2: Geerard, zoon van J. Labeur, 3e wtk., en mw. en A. Labeur-Geelhoed;  
2.3: Marloes, dochter van R. C. Pabbruwee, 3e stm., en mw. J. P. M. Pabbruwee-Linssen;  
4.3: Anne Simone, dochter van R. van Kranen, 1e stm., en mw. A. A. van Kranen-van der Gugten.

## Aflossingen:

gezagv.: H. G. Willemsen, G. Arkema, K. Poort van Ingen, D. A. C. Vermeulen, W. Croes, P. B. Hibma, K. Prins, B. R. Teuben, F. Minkels, S. Harders;  
1e stl. R. van Kranen, W. Bosma, J. Broekmeyer, R. A. M. van Hooydonk, J. Bosman, M. F. D. Becx, G. A. M. Dorren, J. Werkhoven, A. J. de Kraker, F. Kuyt, R. Agema, A. P. J. Ham;  
2e stl.: P. J. Muntjewerf, L. A. H. Vader, A. van Leeuwen, G. J. C. van Eeten, B. W. Bakker,

A. P. Margadant, C. B. Slieker, A. J. Kappers, E. J. B. Seele, J. J. B. Roest;  
3e stl.: F. W. Roëll, M. L. A. Wouters, J. W. H. B. ter Braak, J. F. Breys, C. K. Vermeulen, J. T. G. E. Kramer, J. A. P. Donks;  
4e stl.: P. J. M. van Ingen, R. R. van der Maas, E. M. P. H. W. Duykers, L. H. G. J. H. Glansbeek, R. M. van der Aa;  
radio-off.: L. de Soete, M. M. Spanjersberg, D. M. Wittekoek, H. L. de Graaf, L. A. Lambregtse, P. P. Verburg, H. C. Walraven Borst, E. J. Compriet, P. F. Wouters, J. M. J. M. van der Vorst, H. C. J. A. Groenewoud;  
hfd.wtk.: L. C. Spoon, G. J. Visscher, H. W. van Diepen, J. L. van der Rijst, J. W. van Wegen, J. L. 't Mannetje, J. van Bon, J. F. van den Bogaard, J. de Bruyn, J. Polet, H. H. Apfel;  
2e wtk.: P. F. Buil, R. J. Doorneveld, J. W. van Putten, F. C. Koens, J. W. van der Plas, J. Kruysse, M. Schmidt, F. A. J. Boot, B. R. Verhoog, H. Nijhof, F. G. Krijgsman, J. E. A. Westerbeek, J. C. Ganzinga, D. Westdorp, E. de Jong sr.;  
3e wtk.: E. S. Petrusma, J. E. Buitendijk, J. G. van der Poel, J. M. Hogenstein, G. A. Dieterich, J. W. H. B. ter Braak, J. S. Machiels, H. G. de Boer, R. C. Duyts, W. K. de Voogd;  
4e wtk.: R. J. Flokstra, T. W. P. B. Vermolen, A. J. Bruining, H. Sterrenburg, P. van Noort, G. W. Slotboom, H. C. P. Schmit Jongbloed, C. L. M. Mazairac; L. B. Veerman  
5e wtk.: H. J. de Bordes, P. E. Statema, P. P. Rolff, K. G. Visser, W. Hermans, E. Meyer, F. Timmermans, A. van der Ster, R. L. J. Collette, T. P. J. van Alst, J. Meeldijk, P. Hack, G. J. Harlaar, M. J. Janse, M. J. M. Borghouts, B. E. Broekhuysen, H. M. Smit, K. van Zijderveld, C. J. Spanjer;  
ass.wtk.: J. H. Wiebosch;  
sch. voorman: H. C. den Daas;  
sch. vakman 1: B. J. P. van Dorp, G. van Kuilenburg, F. W. Bosson, J. Lubberts, A. van der Windt;  
sch. vakman 2: J. B. Castellijn, M. L. Delhaye,

A. Tomson, D. Kipperman, M. de Jongh, A. A. O. Schenk, W. M. van der Poel, P. G. van Wadenoyen, E. Kater, R. R. Meijns, A. C. E. Holman, P. J. M. Coenen, S. Boelens; sch.gezel a/w: F. B. B. Bodelier, J. A. Kimpton, J. H. T. M. Vissers, J. H. L. Nahapiet, A. Bravenboer, J. Karskens, B. Benjamins, J. Bovenkerk, J. Tuinebreyer, H. S. Elia, C. T. M. Santbergen, P. P. Flecken, G. Ammeraal, E. A. Stelke, G. Buys, E. P. Kesauly, P. J. M. van Dillen, A. ten Brinke, A. van Sloten, J. Bonte;  
aank.gezel a/w: F. L. E. Vlaming, W. de Ruiter, M. E. Eveleens, W. E. Holman, J. D. T. P. Jongen, J. J. Bregman, M. E. M. Verstappen, J. W. Louwaars, L. H. A. T. van Dijk, E. J. Wierda, T. Barth;  
hoofd voeding: B. F. P. J. Sebregts, A. P. Maat, M. van Hagen, C. F. van der Ende, E. H. Hoeboer; sch.kok: J. Volleberg, C. A. Breederland;  
hoofd bediende: F. van der Heyden, M. te Hennepe, G. Braster, W. D. Anthonio;  
bediende: E. M. Embregts, A. Scheffer, A. B. Romen;  
bediende (a/d): P. Koks, A. M. M. Wintjens, M. A. W. M. de Beer;

## tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** II.wtk. R. S. van Dijk, sch. vakman 2 R. S. Brak;  
**m.s. Acila:** gezagv. G. F. de Boer, wnd. 2e stm. C. W. Kuiper, II.wtk. H. A. van Altena;  
**m.s. Acmaea:** 4e stm. G. W. Reitsma, II.wtk. B. C. Gelaudie;  
**m.s. Acteon:** wnd. 3e wtk. M. Kik;  
**s.s. Arca:** gezagv. J. B. P. Imming, hfd.wtk. J. I. Brangert, sch. vakman 1 C. H. Roozendaal;  
**s.s. Atys:** 4e stm. E. de Poorter, hfd.wtk. G. J. Visscher, 3e wtk. P. F. van Dijk, 4e wtk. E. T. van de Pijpekamp, 5e wtk. W. A. 't Jong, ass.wtk. R. J. Tieleman;  
**s.s. Capiluna:** 3e stm. C. M. Bianchi, 5e wtk. W. G. Kole, J. F. Bijlsema, sch. vakman 1 R. Stuitzand, saw C. A. M. de Vree, A. A. van Klei, G. N. Hartman, asaw R. N. Jorissen, R. C. de Ru, hoofd voeding G. Barnard, hoofd bediende F. G. OldeWolbers, koksmaat F. J. N. Marinus, jongen a/w W. M. Walters;  
**s.s. Capisteria:** wnd. 2e stm. W. T. A. B. Verstraeten, capataz E. Curras Gonzalez, man esp J. Lago Alonso, 2° man J. Duran Rodriguez, J. L. Rodriguez Dominguez, mar int M. Alvarez Fernandez, N. Amoedo Perez, F. Carrera Covelo, J. C. Chamorro Troncoso, G. Comesana Fernandez, F. Costas Parcerero, J. Gomez Vila, S. Rodriguez Vidal, M. L. Rodriguez Vieitez, 2° mar int C. Bouzas Novas, coc G. da Rocha Valverde, a.d. coc J. L. Pousada Perez, cam C. Cabaleiro Vidal, J. F. Garcia Fernandez, R. Lago Lago, cam (trip) E. Vazquez Santiago,  
**m.s. Cranía:** wnd. 1e stm. J. Zwart, 2e stm. H. J. de Vries, hfd.wtk. W. G. van der Velden;  
**m.s. Dalia:** 1e stm. G. Verbrugh, 3e stm. F. van Bommel, 4e stm. W. van der Meulen, II.stm. A. W. F. Pera, 2e wtk. J. Smid, wnd. 3e wtk. J. J. de Groot, 5e wtk. A. van den Akker, II.wtk. C. G. Haasnoot, J. S. Bakker, sch. vakman 2 W. Abels, saw H. Hendriks, W. J. Engels, W. de Vries, asaw B. T. Wegman, P. A. M. Grubben, J. de Baerdemaeker, bediende H. A. Gard, bediende (a/d) R. Persoon, jongen a/w G. Lubbers;  
**m.s. Daphne:** 4e stm. J. Klad, radio-off. H. E. Haalmeyer, 2e wtk. J. Hensbroek, 5e wtk. J. Verwijs, sch. vakman 1 J. J. van Triet, saw J. H. Ophof, H. de Vries, M. van der Zwaag, asaw G. C. de Vree, bediende (a/d) J. A. H. Schoofs;  
**m.s. Diadema:** gezagv. K. Drent, 5e wtk. H. Hallie, II.wtk. J. Siersema, aank. kok W. A. van Noort;  
**m.s. Diloma:** 1e stm. R. Jousma, 2e wtk. L. Vlastra, 5e wtk. T. M. W. M. van den Berg, saw M. van der Bas, asaw G. Juhasz, bediende (a/d) F. Salomé;  
**m.s. Dione:** 2e stm. G. van Riet, wnd. 3e stm. C. H. M. Buckens, 2e wtk. W. J. Meuldijk, sch. vakman 1 B. A. Amstelveen, G. A. Vermeer, saw H. N. Dekker, W. Stremme, asaw G. E. Zeeuw, sch. kok W. N. Top, hoofd bediende L. J. Wulder;

## Boekbespreking

### „Hakken in Hout”

door Henk Bakkeren  
Uitgave Unieboek b.v.  
Prijs f 35,—

„Hakken in Hout”, een titel waarbij men zich onmiddellijk zal afvragen in hoeverre een dergelijk boek zich nu leent voor bespreking in een blad voor zeevarenden en walpersoneel van een redery. Het aardige van deze vlotgeschreven, goed-geïllustreerde uitgave is echter, dat ze voornamelijk gaat over hakken in hout, om aldus een scheepsversiering te krijgen. Niet dat ook maar één zinnig mens met plannen rondloopt om tankers of andere koopvaarders weer boegbeelden of een spiegelversiering te geven, of een blazoens, zoals een welgevormd naambord van een schip heet. Wel gaat het om een ambacht, dat onze voorvaders zo goed in hun vingers hadden, dat hun produkten nu nog onze bewondering oogsten. Een eerlijk stuk werk voor al degenen die de kijkbuis ook eens de rug willen toekeren en zelf bezig willen zijn. Het boek leert hoe een naambord te hakken voor het weekendbootje, of dit nu een jacht is, een tjalk of een bescheiden jolletje. Want zeker onder onze lezers neemt de schare watersportliefhebbers toe, althans die indruk hebben we wel heel sterk als we ons oor zo eens te luisteren leggen.

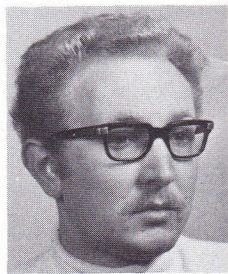
Gevoegd daarbij dat je niet eens buitengewoon handig hoeft te zijn om tot tastbare resultaten te komen, zal de lezer al snel wat beitel, burijnen en gutsen naast het boek hebben liggen en de eerste klappen met hamer en beitel in een stuk hout geven. Daarbij hoeft je niet altijd aan een versiering voor de „boot” te denken – al staat de scheepsversiering wel centraal in het boek. Maar een krul aan je tuinhek, of een leeuwepkop boven de schouw resulteert even zeer in iets persoonlijks in houtvlucht. En heb je geen tuinhek, schouw of jacht waarop je dit ambacht kan uitoefenen, wat dacht u dan van de broodplank? De ideeën komen vanzelf op bij het lezen van „Hakken in Hout”, niet in de laatste plaats door de voortreffelijke foto's van Erik van der Vlist, die het hakwerk van de auteur van spaan tot spaan volgen.



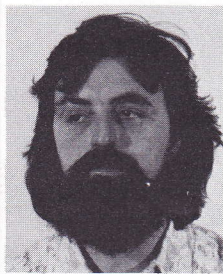
## Onze vlootjubilaren



**P. de Regt**,  
gezagv.,  
25 jaar op 1.4.77



**A. A. van Klei**,  
sch.gezel A/W,  
10 jaar op 23.4.1977



**W. Kesteloo**,  
sch.vakman 1,  
10 jaar op 25.4.1977



**M. Garcia Malvido**,  
marinero integrado,  
10 jaar op 16.3.1977

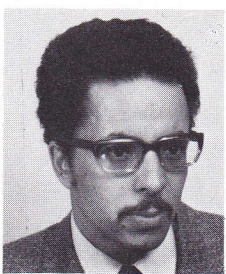


**F. Costa Cruz**,  
marinero integrado,  
10 jaar op 17.3.1977

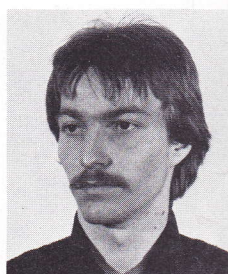
## In dienst getreden vlootpersoneel:



**A. B. Romen**,  
bediende,  
10 jaar op 20.3.1977



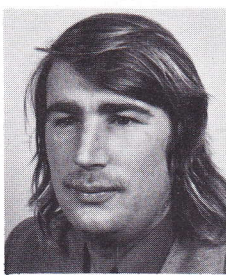
**J. P. de Landes**,  
sch.vakman 2,  
10 jaar op 6.4.1977



**L. E. H. van Bogaert**,  
sch.vakman 2



**R. S. Brak**,  
sch.vakman 2



**W. de Vries**,  
sch.gezel a/w,  
10 jaar op 15.4.1977



**W. N. Top**,  
sch.kok

**m.s. Dosina:** gezagv. B. C. den Exter van den Brink, radio-off. M. Poen, 2e wtk. M. F. Koens, 4e wtk. G. A. de Wolf; sch. vakman 2 R. R. Meijs, saw H. Wigchert, H. Geelen, E. R. van Engel, C. A. Curial, sch. kok C. van der Wildt, bediende J. Wilhelm, A. Vrolijk, koksmat L. H. Thibaudier;  
**m.s. Felania:** 1e stm. E. Q. Abbas, 2e wtk. W. J. M. Braeken, sch. voorman A. J. Tinkhof, saw G. J. H. Muilenburg, P. C. Groen, J. den Hoed, J. L. Halsema, asaw B. van Tilborgh, aank. kok J. R. L. van Toornburg, bediende W. M. Beekman, koksmat J. Schrage;  
**m.s. Fossarina:** 2e stm. W. C. Moll, 3e stm. D. Venema, 4e stm. J. P. van Rensen, radio-off. W. A. van Wijngaarden;  
**m.s. Fossarus:** 2e wtk. J. B. van Haaster;  
**m.s. Fulgur:** 1e stm. G. C. H. Dijkstra, wnd. 3e stm. A. Zwiers, radio-off.  
J. H. van den Toorn, hoofd bediende D. Ploegers;  
**s.s. Katelysia:** gezagv. P. Hoogesteger, 3e stm. K. Cramer, radio-off. P. J. Balkstra, 2e wtk.

E. E. Kreune, 3e wtk. J. T. Clements, II.wtk. A. G. J. Suyskens, J. Schillemans;  
**s.s. Kalletia:** 2e stm. C. van de Vrie, 4e stm. J. P. Fölsche, hfd.wtk. C. H. J. van Dijk, 3e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. C. M. Abraham, sch. vakman 2 H. Klijnstra, hoofd voeding C. H. Rijnvis;  
**s.s. Khasiella:** gezagv. H. W. Vermaas, wnd. 1e stm. R. W. Overdijkink, 4e stm. J. A. Bakker, hfd. wtk. J. Heymans, II.wtk. M. Theune, A. P. A. Knieriem;  
**s.s. Kopionella:** wnd. 4e wtk. J. H. A. Schulten, 5e wtk. R. J. W. Winkelhuis;  
**s.s. Kylix:** wnd. 1e stm. H. J. Schaaf, 2e stm. J. Kerkhof;  
**s.s. Lovellia:** 4e wtk. J. F. van Est, 5e wtk. C. J. Breker;  
**s.s. Macoma:** gezagv. D. Rijk, hfd.wtk. W. van Kemp, 5e wtk. B. J. ter Maat; saw J. G. Klein-Hesselink, asaw J. Matthezing, S. J. Wollrabe, bediende (a/d) M. van de Bergh, koksmat T. van der Bergh, jongen a/w

H. B. J. Crombach;  
**s.s. Marinula:** 4e stm. H. A. van der Want, hfd.wtk. C. P. de Waard, 5e wtk. G. M. Kramer;  
**s.s. Meta:** gezagv. G. P. Paulussen, radio-off. J. Verduyn, 4e wtk. H. C. Nagelkerken, 5e wtk. A. Molenaar;  
**s.s. Mitra:** 3e stm. J. Jongeneel, II.stm. J. de Boer, radio-off. J. de Groot, 3e wtk. J. G. van Werd, wnd. 4e wtk. J. de Wit, 5e wtk. L. van der Valk, II.wtk. F. C. Rijckaert, hoofd voeding W. G. Meuleman,  
**s.s. Mytilus:** 1e stm. P. C. Rakké, 2e stm. B. J. H. Wortelboer, hfd.wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. R. J. van Kuyk;  
**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. J. Baard, wnd. 1e stm. C. P. van Hoek, 5e wtk. P. J. M. Heyns, hoofd voeding R. M. Bruno;  
**s.s. Ondina:** 5e wtk. W. Hol, sch. vakman 1 J. J. P. Houthuizen;  
**s.s. Onoba:** 2e stm. G. W. Geesink, 3e stm. W. Holwerda, 4e stm. J. M. van Zee, radio-off. S. H. van Gessel, 4e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. P. C. M. Boonen, II.wtk. R. B. Klijn, H. Hoekstra;  
**s.s. Patro:** 2e wtk. D. Smit, 5e wtk. C. G. A. Hoenders, man. esp. E. Alvarez Soto, L. A. Dacosta Agra, A. Lago Alvarez;  
**s.s. Sepia:** gezagv. F. Klaassen;  
**s.s. Viana:** wnd. 2e stm. R. P. Regout, radio-off. J. J. A. Versteeg, hfd.wtk. J. M. Nobels, wnd. 3e wtk. J. H. Maneschijn, wnd. 4e wtk. H. J. Reusien, II.wtk. K. L. J. van Steenberg, sch. vakman 1 G. Otter, sch. vakman 2 L. E. H. van Bogaert;  
**s.s. Vitrea:** wnd. 3e stm. H. Hofman, 5e wtk. C. G. Storm;  
**s.s. Vlieland:** 1e stm. R. A. M. van Hooydonk, radio-off. M. Eijffers, 2e wtk. M. Schmidt, 3e wtk. J. M. Hogenstein;  
**s.s. Zafra:** 1e stm. J. V. Kruit, hfd.wtk. G. Braak, 2e wtk. J. A. Maassen, II.wtk. L. A. van Beelen;  
**s.s. Zaria:** gezagv. S. Noordenbos, radio-off. T. Marcusse, hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, 2e wtk. R. J. Bosman, II.wtk. J. W. van Hoek;

### Uit dienst getreden:

1e stm.: M. Klein sr.  
4e stm.: C. T. J. van Oosten;  
II.stm.: H. Zimmerman;  
4e wtk.: P. O. J. van der Horst, J. Lagcher, B. Slagmolen.  
hoofd voeding: J. H. Konert;  
sch. vakman 1: J. P. M. Kanters;

### Met pensioen:

gezagv.: P. C. Hoek.

### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: D. J. van Dijk – Brunei Shell Petroleum Co. Ltd.;  
1e stm.: J. S. de Jong – Curaçao Oil Terminal;  
2e wtk.: O. de Roos – Curaçao Oil Terminal;  
2e wtk.: J. F. Vernooy – Stoomvaart Maatschappij "Oostzee" N.V.;  
2e wtk.: M. de Wit – Stoomvaart Maatschappij "Oostzee" N.V.;

### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

3e stm.: A. L. M. Nagelkerke – H.A.L. – Beheer B.V.

### Overgeplaatst:

2e stm.: R. de Bordes – Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;  
2e stm.: R. G. de Haan – Shell Nederland Raffinaderij B.V. te Pernis;

## In Memoriam

Op 4 maart jl. is overleden de heer

### A. Mooij

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Mooij verliet de dienst der Maatschappij in 1958, na ruim 33 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.





## BRUIDSPAAR VAN DE MAAND

Vakantie-vriendschappen zijn in vele gevallen van voorbijgaande aard. Niet zo was het met Mej. A. M. C. Stet, die zo'n 2 1/2 jaar geleden tijdens vakantie op Ameland onze wvd. 2e stm. P. G. van der Laag aldaar leerde kennen. Het werd een hechte vriendschap, die op 25 februari jl. in Medemblik door de ambtenaar van de burgerlijke stand werd bezegeld met de huwelijksakte. Met de uitreiking van het trouwboekje werd het voor de bruid „mevrouw” in plaats van „juffrouw”.

Toch zal zij voorlopig door velen nog worden aangesproken als „juffrouw”, want de stuurmansbruid is en blijft de eerste jaren onderwijzeres. Al is zij niet de eerste die voor de klas staat en een zeevarende verkiest, onze welgemeende gelukwensen zijn er niet minder om.

### Aangesteld als:

4e stm.: P. J. T. Knapstein, W. J. van Hoorn, R. G. Pieters, J. A. Bakker, W. van der Meulen, J. M. van Zee, J. Klad, E. de Pooter, J. P. Fölsche;

5e wtk.: J. E. de Fretes, K. Wagenaar, J. Hakkers, A. Huneman, G. J. van Rijn, P. P. van der Wilt, H. Groefsema, W. Mourits, L. A. A. Visser, F. X. van Tol, A. Molenaar, L. van der Valk jr., P. C. M. Boonen, A. de Vries.

hoofdvoeding: A. W. Jacobs, G. J. C. de Deugd;

### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.-th.: R. A. de Boer,

W. J. H. van Dipten;

2e stm. G.H.V.: W. T. A. B. Verstraeten;

2e stm. G.H.V.-th.: L. A. C. M. van der Bruggen, L. H. Stevens;

3e stm. G.H.V.: E. de Pooter, W. J. Santman, A. E. R. van der Griend;

"B": E. L. F. Nijhuis, N. J. Gras, C. Doolaard, M. Kik;

"B-th.": J. L. F. Vermeulen, J. J. van Vondel;

"A/B-th.": P. J. M. Heyns, G. T. Verwoert.

### Vlootcirculaires

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

No.	Datum	Onderwerp
1250	15.2.77	New wages/overtime scale Hong Kong Chinese crew (PCOR).
1251	17.2.77	Gageschaal en arbeidsvoorwaarden Chinese scheepsgezellen per 1 maart 1977.
1252	22.2.77	Het duiken met persluchtapparatuur.
1253	25.2.77	Gebruik metrieke calibratieschalen.
1254	28.2.77	Koersen (PCOR).
1255	2.3.77	Indoctrinatie oefeningen NAVO (PCOR).
1256	3.3.77	Veiligheid bij laswerkzaamheden.
1257	9.3.77	Arbeidstijdenregeling Europees vlootpersoneel.
1258	10.3.77	Bedrijfsresultaten 1976 en doelstellingen 1977.

### Waljubilarissen



G. Pronk,  
DFP/3,  
30 jaar op 1.5.77



D. Jongeneel,  
DFM/1,  
30 jaar op 7.5.77

## OVST-nieuws

Op vrijdag 11 maart jl. werd in de lunchkamer van ons Shell-gebouw de „Klaverjasstrijd” aangeboden met een team klaverjassers van de V.O.E.K.S. In totaal waren er 92 deelnemers. Aan het slot bleek een koppel van de O.V.S.T. (de heren Willemstein en Kochi) met 5.791 punten als eerste te zijn geëindigd. Als prijzen waren o.a. een elektrische wekker, barometer of barbecue te winnen. Voor degenen die niet in de prijzen vielen was een aantal legpuzzels ter beschikking.

Aan het eind van de avond sprak de heer Smith, voorzitter van V.O.E.K.S.-Nederland, enige woorden van dank voor de genoten gastvrijheid en goede organisatie. Tevens nodigde hij de O.V.S.T.-klaverjassers uit voor een return-wedstrijd op een nog nader overeen te komen avond.

Al met al kan worden teruggekeken op een zeer geslaagde avond.

### Mutaties walpersoneel

periode 16.2.77 t/m 15.3.77

#### In dienst

1.3 Mej. H. P. M. Geerdink - DFP/3 (ex SNV)

#### Interne mutatie

7.3 Mej. T. E. van Bommel - van DFP/3 naar DFP/1



#### Geboren

18.2 Debora, dochter van de heer en mevrouw A. Ziere-van Weenen (DFP/5)

8.3 Joost, zoon van de heer en mevrouw R. L. N. Olierook-Houweling (DFP/4)

## tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 8  
april 1977

**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.**

#### Redactie

W. N. Wouters  
010 - 696126

#### Administratie

010 - 696127

#### Kopij

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