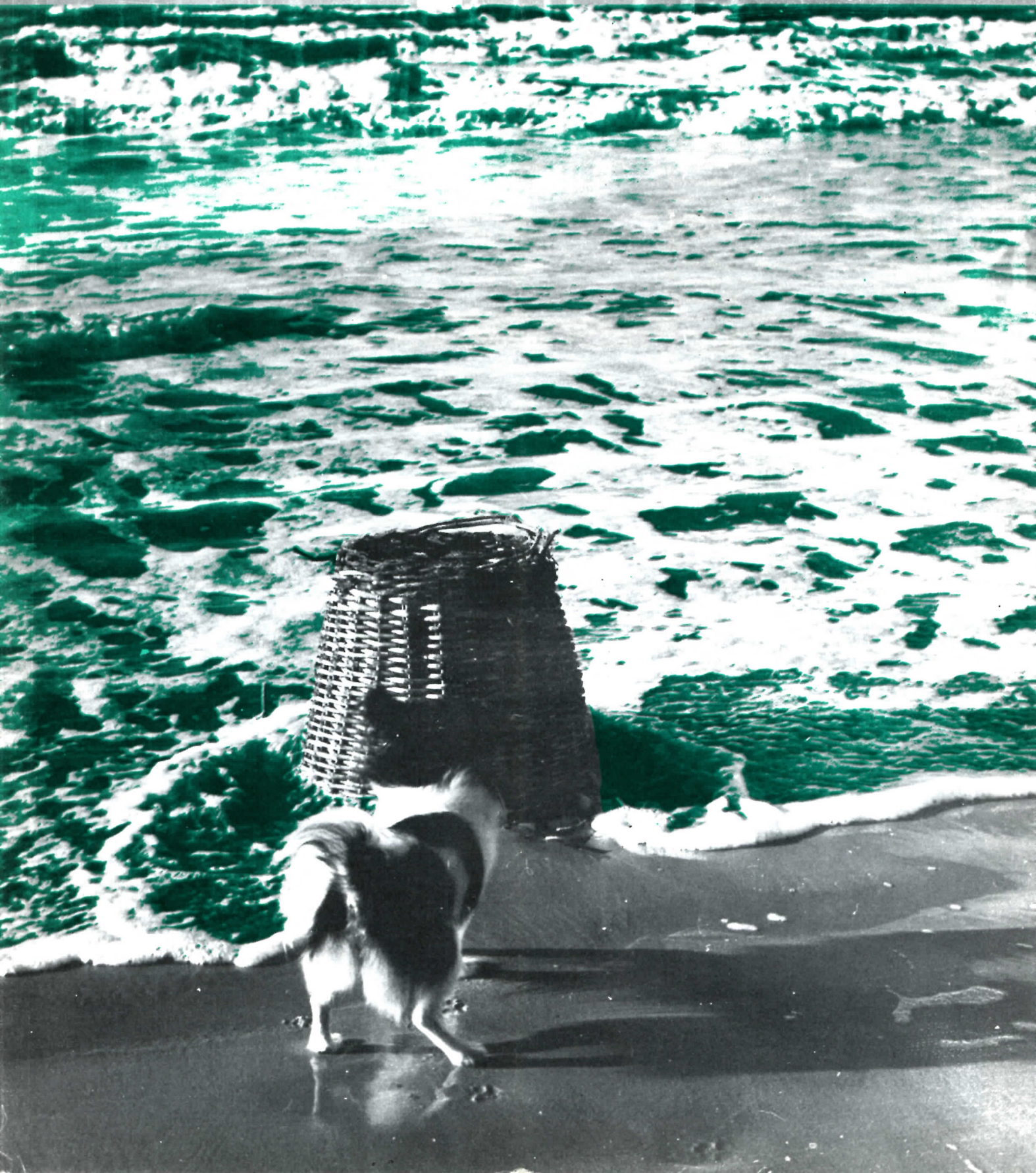


augustus 1976

tussen

# schip en ka





## Secretariaat Vloot-OR

De, door de Ondernemingsraad van het Vlootbedrijf van Shell Tankers BV benoemde, secretaris heeft op 5 juli zijn werkzaamheden op het kantoor in Rotterdam aangevangen.

De secretaris is tijdens de normale kantooruren, bij voorkeur 's ochtends, voor iedereen bereikbaar en hij hoopt van iedereen medewerking en constructieve ideeën te mogen ontvangen. Zijn telefoonnummer is (010) 696146, zijn kamer-nummer 07.13.

## Beste leerlingen

Nu op onze vloot in toenemende mate ook volgens de H.T.S.-structuur opgeleide leerlingen hun praktische jaar doorbrengen, is het voor het beoordelen wie in een bepaald jaar als „de besten” kunnen worden aangewezen noodzakelijk een gewijzigde procedure te volgen. Behalve de over hen uitgebrachte beoordeling aan boord, werden bij BS-ers en BM-ers ook o.a. de cijfers behaald op het eindexamen in aanmerking genomen; bij degenen die zijn opgeleid volgens de H.T.S.-structuur worden echter, om de beoordeling zo objectief mogelijk te houden, de cijfers genomen behaald aan het eind van het tweede studiejaar.

Over 1974/1975 blijken als „de beste leerlingen” uit de bus te zijn gekomen:

**leerling-stuurman J. R. Simonis** en **leerling-werktuigkundige H. H. P. F. Janssen**.

Beiden zijn volgens de H.T.S.-structuur opgeleid. Stuurman Simonis te Amsterdam en werktuigkundige Janssen te Rotterdam; bij het onlangs gehouden eindexamen na het afsluitende studiejaar blijft stuurman Simonis bovendien daarbij als eerste te zijn geëindigd, hetgeen hem van het „Nederlandsch Fonds ter Aanmoediging van 's Lands Zeedienst” een sextant opleverde.

Voor het eerst zal aan onze „beste leerlingen” als blijk van waardering een reis worden aangeboden op het zeilend zeeschip „Eendracht”, waarvoor door onze maatschappij twee kooien zijn gereserveerd. Dit jaar geldt dit voor de reis van 5 tot 18 september a.s. Wij komen hierop te zijner tijd terug.

## Bij de voorplaat

**Een mand doet nog vrij onschuldig aan. Maar we vinden meer op het strand dat door de zee wordt aangespoeld. Meer daarover en met name wat de scheepvaart ertegen kan – en moet – doen in ons artikel „Houd de zee schoon”.**

## Mededeling

Drs. R. R. M. C. Hoyng (DFF/6) is met ingang van 15 juli jl. overgeplaatst naar S.I.P.M., Den Haag. In verband hiermede is de sectie Special Studies (DFF/6) opgeheven.

Wegens de pensionering van de heer H. den Ouden is de heer J. van Duuren met ingang van 1 september a.s. benoemd tot Hoofd van de afdeling Technical (DFT). De thans tot sectie DFT/2 behorende inspecteurs zullen dan rechtstreeks rapporteren aan DFT, zodat sectie DFT/2 zal ophouden te bestaan. De positie van sectie Repairs Planning (DFT/1) onder leiding van de heer L. H. Roodhorst zal niet worden gewijzigd.

## Parkeergarage

In de parkeergarage achter het Shell-Gebouw is een aantal plaatsen gereserveerd voor bezoekers. Zeevarenden die per auto komen om een bezoek aan het kantoor te brengen, kunnen bij de ingang van de garage de portier vragen of er nog plaats is. De ingang is tegenover het Hofplein-station. Laat u na bezoek aan kantoor niet uw auto staan, want het aantal bezoekersparkeerplaatsen is beperkt. De garage sluit omstreeks 18.00 uur.

## Onderscheiding

De heer A. P. J. Bénard, een der directeurs van de Koninklijke/Shell Groep, is benoemd tot Commandeur in de Orde van Oranje-Nassau. De bij de onderscheiding behorende versierselen zijn hem op 30 juni jl. door Minister Lubbers van Economische Zaken uitgereikt.



## Uitnodiging

Zoals in ons vorige nummer reeds vermeld, zal in verband met de aanstaande pensionering van onze plaatsvervangend directeur, de heer H. den Ouden, op

**dinsdag 31 augustus a.s.**

een afscheidsreceptie worden gehouden. Deze zal plaatsvinden in de lunchkamer van het nieuwe Shell-Gebouw (2e etage), en wel van 16.00 tot 18.00 uur.

*Alle gepensioneerden, het gehele walpersoneel alsmede alle vlootmedewerkers die op die datum in de gelegenheid zijn deze receptie bij te wonen, zijn van harte welkom.*

### 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. Kara	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Di'oma	s.s. Kermia		s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Khasiella		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina				



# „Koude lekken” nu beter op te sporen

*In ons artikel „Gas in vloeibare vorm” in het mei-nummer van dit blad vertelden wij hoe belangrijk het is te voorkomen, dat op LNG-tankers de scheepsconstructie aan het vloeibare methaan of aan koude radiatie, uitstraling dus, wordt blootgesteld. Dit als gevolg van een mogelijk lek in de isolatie van een tankwand. We merkten daarbij al op, dat een dergelijk, onverhoopt, lek op zichzelf gemakkelijk is waar te nemen, omdat dan op het schot een witte plek met ijsnaalden zichtbaar wordt. Echter, men kan moeilijk voortdurend de wanden van de tanks fysiek gaan controleren; juist daarom was men bij Shell Internationaal Marine bezig om de schotten op LNG-tankers te voorzien van een thermo-koppel-systeem, zodat lokale inspectie niet meer nodig is. En juist over dit systeem kregen wij kortgeleden wat meer informatie.*

Het thermo-koppelsysteem is ontwikkeld in het Thornton Research Centre in Engeland en bestaat uit de aanleg van een ononderbroken co-axiale kabel, met een speciale temperatuurgevoelige kern, die om een tank wordt gewikkeld. Bij dit wikkelen rond een tank zorgt men ervoor, dat waar zich ook maar een „koude lek” zou kunnen voordoen, er altijd een deel van deze temperatuurgevoelige kabel, in wezen dus een opsporingkabel, dicht in de buurt is.

Door deze kabel worden regelmatig elektrische impulsen gezonden. De tijd die deze impuls nodig heeft om terug te keren naar zijn punt van uitgang, wordt genoteerd. Een verandering in de terugkeersnelheid geeft een aanwijzing omtrent het ontstaan van een „koude lek”. De wijze waarop de kabel is aangebracht, wordt zorgvuldig in tekening gebracht, waardoor op basis van de wijziging in de terugkeertijd van de impuls kan worden vastgesteld waar de storing zit. Na ter plaatse de zaak te hebben gecontroleerd, kunnen dan maatregelen

worden genomen zoals in ons vorig artikel omschreven.

Het is een vernuftige vinding, waarop inmiddels patent is aangevraagd. Even vindingrijk was ook de wijze waarop in Thornton het onderzoek werd verricht. Bij de ontwikkeling van dit systeem moesten immers proeven op „ware grootte” worden gedaan, waarbij de kabel was aangebracht op een manier die kan worden vergeleken met die waarop dit aan boord gebeurt. Men moest, juist om de werkelijkheid te benaderen, echter een aantal kilometers kabel aanleggen, dus het probleem was ruimte. Zoals meestal ligt de oplossing meer voor de hand dan men op het eerste gezicht zelf wil geloven. Men gebruikte de gehele muur van de hoofdgang door het laboratorium. De zwarte co-axiale kabel werd op enigszins artistieke wijze in lussen tegen de muur gemonteerd, van vloer tot plafond. De muur was tevoren bespoten met een

elektrisch geleidende metaallaag, om de scheepswand na te bootsen.

De kabel moest niet alleen degelijk tegen de imitatietankwand worden bevestigd, maar ook zodanig, dat de bevestiging bestand zou zijn tegen condities en temperaturen die aan boord gelden. Door „Shell Composites” werden daarop klemmen ontwikkeld, die aan de specificaties voldeden.

Men gaat thans verder met het onderzoek, want waarom zou dit systeem ook niet kunnen worden toegepast in „hete lading” tanks, in de wanden waarvan zich „hete lekken” kunnen voordoen?

De voornaamste voordelen van het gehele systeem zijn de eenvoud en de betrekkelijk lage prijs waarvoor het kan worden verwezenlijkt.



## Vlootcirculaires

In de periode 16 juni 1976 tot en met 15 juli 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1174	3.6.76	Vaststelling tijdstip van aankomst c.q. vertrek.
1175	4.6.76	Veiligheid.
1176	4.6.76	Het vonken van draagbare MECO-fans.
1177	18.6.76	Behandeling van ziektegevallen aan boord van schepen.
1178	18.6.76	Agentschappen.
1179	29.6.76	Overgang lossen – ballasten.
1180	29.6.76	Port Performance - Kosten per dag.
1181	30.6.76	Koersen (PCOR).
1182	1.7.76	Polaroid camera's.
1183	7.7.76	Wet op de Arbeids- en Rusttijden in de Zeescheepvaart.
1184	7.7.76	Smeerolievoorraad.
1185	9.7.76	Scheepreglement.
1186	14.7.76	Kaartverbeteringen door middel van „Tracings”

**Dezer dagen verschijnt het jaarverslag over 1975 van het Shell Pensioenfonds. Het verslag is dit keer uitgebreid met interessante gegevens zoals de herkomst van de middelen alsmede wat met die middelen is gebeurd. Voorts is het verslag verlicht met foto's van enkele onroerend-goedprojecten en zijn de grafieken wat verlevendigd met behulp van enkele illustraties.**

Het jaarverslag besteedt opnieuw aandacht aan de nog steeds bestaande financieringsproblemen, die ontstaan door de inflatie en die met name bij een pensioenfonds als het onze, waar het laatstgenoten salaris de basis van de pensioenberekening vormt, bijzonder zwaar wegen.

Ernstige bezorgheid wordt dan ook uitgesproken over de grote aanwas van de contante waarde der aanspraken, die in het verslagjaar van f 5.760 miljoen tot f 6.511 miljoen aangroeide. Uit de samenvatting van de belangrijkste gegevens aan het begin van het verslag valt op te maken, dat in 1975 bijna f 111 miljoen aan pensioenen en f 44,5 miljoen aan duurtetoelagen werden uitgekeerd.

De trend in de verandering van de verhouding tussen het aantal gepensioneerden en actieve leden zette zich door. Terwijl het aantal actieve leden nagenoeg gelijk bleef, nam het aantal gepensioneerden met 4 % toe. Gelukkig is in het aantal adspirant en potentiële leden (werknemers beneden 25 jaar) een stijgende lijn waar te nemen. De gegevens ten aanzien van deze leden worden in het verslag over 1975 voor het eerst vermeld.

Veel aandacht en ruimte is besteed aan het verklaarbaar maken hoe het Pensioenfonds haar middelen verkrijgt en besteedt. Duidelijk valt o.a. waar te nemen hoe groot de inkomsten uit maatschappijbijdragen zijn, hoeveel er ter voldoening aan lopende pensioenverplichtingen wordt onttrokken en hoe de resterende middelen worden belegd.

#### **Beleggingen**

De balanswaarde van de beleggingen nam met f 496,9 miljoen toe tot f 2.788,7 miljoen. Een gedeelte daarvan is het gevolg van het koersherstel dat op de effectenbeurzen plaatsvond. Ook de investering in vaste eigendommen deed van zich spreken. Zij maken momenteel ruim 25 % uit van het totale fondsvermogen.

#### **Vaste eigendommen**

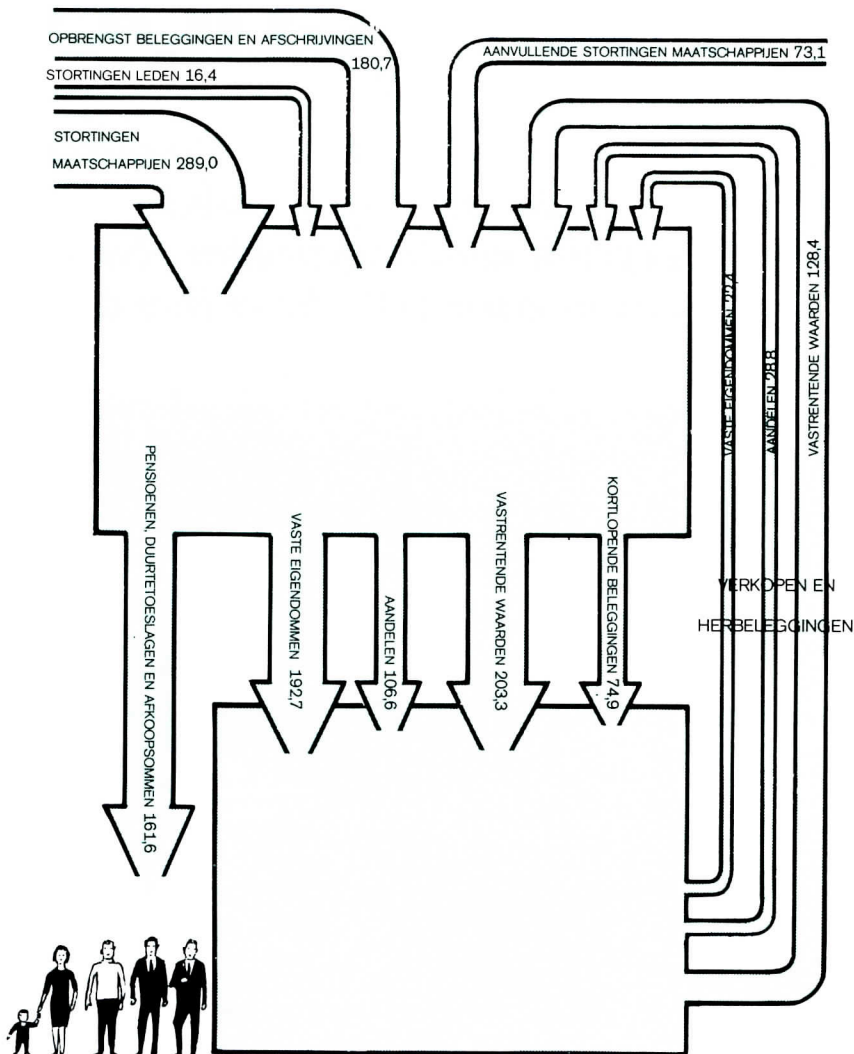
In het verslagjaar werd per saldo voor f 173,2 miljoen geïnvesteerd in onroerend goed, voornamelijk in kantoor- en bedrijfsgebouwen, welke die in de woningbouwsector sterk overtroffen. Ruim een derde van deze investeringen werd in 1975 in het buitenland verricht.

#### **Aandelen**

Het belangrijkste koersherstel op de effectenbeurzen in 1975 beïnvloedde de waarde van de aandelenportefeuille in gunstige zin. Daardoor kon het nadelige saldo dat in 1974 voor f 37 miljoen op de balans werd geactiveerd, worden geëlimineerd. Ook het beloop van de wisselkoersen van de vreemde valuta had een gunstige invloed. Bij het aankoopbeleid was het accent duidelijk gericht op de Verenigde Staten, waar met f 47,5 miljoen nagenoeg de helft van de aankopen

# **Jaar- verslag 1975 Shell Pensioen- fonds**





plaatsvond, terwijl in de Nederlandse markt voor f 28,6 miljoen werd gekocht. De balanswaarde van de aandelenportefeuille bedroeg ultimo 1975 f 690,2 miljoen (1974: f 448,2 miljoen), terwijl de beurswaarde ultimo 1975 f 742,1 miljoen is tegenover f 463,4 miljoen eind 1974. Uit 2 tabellen blijkt hoe de samenstelling zowel geografisch als bedrijfstaksgewijs is.

### Vastrentende waarden

De rentestand op de Nederlandse kapitaalmarkt vertoonde een duidelijke daling in het verslagjaar. Er werd op ruime schaal gebruik gemaakt van ruilmogelijkheden die zich in de obligatiemarkt voordeden. Een betere gemiddelde looptijd en een hoger rendement waren daarbij de doelstellingen.

### Rendement

Het gemiddelde rendement over het vermogen van het Pensioenfonds steeg van 5,75 % tot 6,17% in 1975. Met uitzondering van de kortlopende beleggingen droegen alle sectoren tot deze stijging bij. Het verbeterde rendement in de onroerend-goedsector is deels toe te rekenen aan de huuraanpassingen bij ouder onroerend goed, terwijl het rendement van de aandelenportefeuille de gunstige invloed ondervond van de verbeterde koers waartegen de Amerikaanse dividenden werden verrekend. De nieuwe beleggingen in de vastrentende waarden vonden ondanks het gedaalde renteniveau toch nog plaats boven het gemiddelde rendement van de bestaande portefeuille, terwijl hier ook de ruilingen een gunstige invloed hadden.

### Verslag van de actuaaris

Uit het actuariële verslag van het Adviesbureau v/h Smit en Bunschoten, kan worden geconcludeerd dat het Fonds gunstig wordt beoordeeld. De premiereserve van f 2.875,5 miljoen – d.i. de contante waarde van de in de toekomst te ontvangen leden- en maatschappijstortingen – stelt het bedrag voor, dat aan tenminste 4 % renderende middelen in het Fonds aanwezig moet zijn, om het in staat te stellen aan de toekomstige verplichtingen te voldoen.

Het actuariële verslag vermeldt dat de beschikbare middelen aan deze eis voldoet. Aan het eind van het verslag zijn, zoals gebruikelijk de balans per 31 december 1975 en de rekening van Lasten en Baten over 1975 opgenomen met de daarbij behorende uitgebreide toelichtingen.

## Belangrijkste cijfers 1975/1974 (bedragen x f 1.000)

Aantal Fondsleden en Gepensioneerden (per eind van het jaar)	1975	1974
Fondsleden	15.255	15.269
Adspirant- en potentiële leden	1.603	1.365
Gepensioneerden*	8.971	8.660
Gepensioneerden met uitgesteld pensioen waarvan de betaling nog niet is ingegaan	3.949	3.775
<b>Stortingen, Uitkeringen en Premiereserve</b>		
Stortingen leden en maatschappijen	f 295.885	f 254.800
Aanvullende stortingen maatschappijen	f 9.498	f 73.113
<b>Totaal stortingen</b>	<b>f 305.383</b>	<b>f 327.913</b>
Uitgekeerde pensioenen	f 110.856	f 102.090
Uitgekeerde duurtetoeslagen	f 44.511	f 30.901
<b>Totaal uitkeringen</b>	<b>f 155.367</b>	<b>f 132.991</b>
Premiereserve per eind van het jaar	f 2.857.510	f 2.396.218
<b>Vermogen</b> (per eind van het jaar)		
Vaste eigendommen	f 738.770 ( 25,7 %)	f 575.962 ( 23,9 %)
Aandelen	f 690.176 ( 24,1 %)	f 448.175 ( 18,6 %)
Vastrentende waarden	f 1.359.751 ( 47,4 %)	f 1.267.613 ( 52,7 %)
<b>Sub-totaal</b>	<b>f 2.788.697 ( 97,2 %)</b>	<b>f 2.291.750 ( 95,2 %)</b>
Overige activa en passiva	f 79.623 ( 2,8 %)	f 115.278 ( 4,8 %)
<b>Totaal fondsvermogen</b>	<b>f 2.868.320 (100,0 %)</b>	<b>f 2.407.028 (100,0 %)</b>
Gemiddeld rendement	6,17 %	5,75 %

\* Incl. Pensioenfonds der Bataafsche Petroleum Maatschappij.



# Houd de zee schoon

*Een aansporing waar de meesten onzer toch echt wel achter staan. Want wie ziet niet in, dat het van levensbelang is, dat de zeeën zo schoon mogelijk worden gehouden. Niet in de laatste plaats voor de zeevarenden zelf, die er hun dagelijks brood op verdienen.*

*Het Internationale Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (1973), heeft ditzelfde doel voor ogen. Echter aler het door een voldoende aantal landen is geratificeerd, zijn we jaren verder; parlementaire procedures vragen nu eenmaal veel tijd. De olieverwerkende industrie wil daarop niet wachten. De grote oliemaatschappijen hebben derhalve besloten reeds nu – vrijwillig – de bepalingen van het verdrag voor zover die in dit stadium technisch mogelijk zijn, toe te passen.*

Bij het verschijnen van dit artikel is zoiets de publicatie „Pollution Prevention Code (Oil Tankers)” op de Shell-vloot geïntroduceerd. Hierin vindt men richtlijnen ter voorkoming van olieverontreiniging, die gezien moeten worden als de nieuwe maatschappij-voorschriften.

De Code is gebaseerd op het Internationale Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973, ook wel kortweg de „1973 Conventie” genoemd. Dit verdrag is tot stand gekomen onder de auspiciën van de IMCO, een gespecialiseerd orgaan van de UNO. Deze IMCO werd gecreëerd in 1948 maar verkreeg eerst internationale status op 17 maart 1958 en het secretariaat is sedertdien gevestigd in Londen. Het doel van de organisatie is het bevorderen van de veiligheid bij het transport over zee, het doen van aanbevelingen en het ontwerpen van verdragen, overeenkomsten en regelingen. Het dient ook als organiserend lichaam voor het tot stand komen van internationale verdragen en verzorgt de administratie hieraan verbonden.

In verband met de veelzijdigheid van het werkgebied is de IMCO opgesplitst in een aantal sub-commissies, die elk voor zich een gedeelte van het geheel verzorgen. De „1973 Conventie” nu, is het werk van de sub-commissie „Voorkoming van de Verontreiniging van de Zee”. Later genoemd de „Marine Environment Protection Committee” (MEPC).

## Historisch overzicht

Vlak voor de 1e Wereldoorlog werd de olievervuiling voor het eerst gezien als een milieuprobleem en wel vooral in de havens, toen steeds meer schepen olie als brandstof voor de voortstuwing gingen gebruiken. In Engeland resulteerde deze bezorgdheid in de „Oil in Navigable Waters Act, 1911”, die echter eerst in 1923 van kracht werd en navolging vond in vele landen. Deze wet voorzag echter alleen in het verbod olie te lozen binnen de territoriale wateren. Later heeft men nog getracht

om via de toenmalige Volkerenbond een internationaal verdrag tot stand te brengen, maar deze poging is op niets uitgelopen mede door het uitbreken van de 2e Wereldoorlog.

Door het toenemend vervoer van olie over zee na de oorlog, werd in 1950 in UNO-verband besloten om te trachten de voortschrijdende olievervuiling internationaal aan banden te leggen. Hiertoe werden regeringen van landen, die konden beschikken over voldoende faciliteiten uitgenodigd een en ander in studie te nemen. Engeland nam weer het initiatief en organiseerde in april/mei van het jaar 1954 een „Internationale Conferentie betreffende de Vervuiling van de Zee door Olie”, waaraan 42 landen deelnamen, waaronder Nederland. Deze conferentie resulteerde in het „Internationale Verdrag ter Voorkoming van de Vervuiling van de Zee door Olie, 1954”. Dit Verdrag bleef onder berusting van de Engelse regering tot 1958. In dat jaar verkreeg de IMCO internationale status en nam daarop de administratie van genoemd verdrag over.

Deze 1954 Conventie is in de loop der jaren herhaaldelijk gewijzigd en wel in 1962, in 1969 en in 1972. De situatie momenteel is zodanig dat de 1954 Conventie zoals gewijzigd in 1962 (de 1954/62 Conventie genaamd), in 1967 internationaal van kracht is geworden. In Nederland was dit van kracht worden al een feit via de „Wet Olieverontreiniging Zeewater”. Met ongeduld wordt nu gewacht op het internationaal van kracht worden van de 1954/69 Conventie. De stand per 1 januari 1976 was zodanig dat 27 van de benodigde 36 landen het verdrag geratificeerd hadden. Indien de resterende ratificaties in 1976 tot stand komen, dan treedt de 1954/69 Conventie 12 maanden later in werking. Verschillende landen, waaronder Engeland, hebben de 1954/69 Conventie reeds als nationale wet aangenomen. In Nederland ligt de nieuwe wet, die aansluit bij dit verdrag, ook al klaar, maar in ons land wordt gewacht met het

inwerking treden totdat de 1954/69 Conventie internationaal van kracht wordt.

Intussen is wel duidelijk geworden dat de 1954 Conventie met al zijn wijzigingen niet de oplossing geeft om algehele vervuiling van de zee tegen te gaan. Behalve olie zijn er vele andere „milieu-onvriendelijke” stoffen bijgekomen, zoals chemicaliën, plastics enz. Deze gedachtengang culmineerde in het najaar van 1973 in een internationale conferentie onder de vlag van de IMCO, met als hoofddoel om voor het einde van de zeventiger jaren te komen tot een volkomen verbod van iedere opzettelijke vervuiling van de zee door olie en andere „milieu-onvriendelijke” stoffen. Het resultaat van deze conferentie is de „Internationale Conventie ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen, 1973”, kortweg de 1973 Conventie genoemd.

## De 1973 Conventie

De 1973 Conventie is uitgebreider dan zijn voorganger van 1954 en bevat behalve een serie van 20 artikelen (het eigenlijke Verdrag) een reeks van 5 technische aanhangsels (de zogenaamde „Annexes”), die ieder voor zich een vorm van verontreiniging behandelen en wel olie, chemicaliën in bulk, verpakte gevaarlijke stoffen, sanitair afval (sewage) en scheepsafval (garbage).

### I Annex I - Olie

Deze annex wordt beschouwd als het belangrijkste gedeelte van de Conventie en de hierin voorgeschreven maatregelen ter voorkoming van olieverontreiniging zijn, voor zover thans reeds technisch uitvoerbaar, overgenomen in de Pollution Prevention Code (Oil Tankers), waarnaar dan ook verwezen wordt. Eén belangrijk ding moet hier echter nog eens benadrukt worden: de 1973 Conventie beschouwt het **gehele** gamma van de minerale oliën met hun derivaten als potentiële verontreinigers, en beperkt zich dus niet meer alleen tot de zogenaamde persistente oliën.



*Voordat een Internationaal Verdrag in werking treedt, zijn jaren verstreken.*

*Er moeten meer mogelijkheden komen voor afgifte van afval aan de wal.*

*Geen dumping meer van plastic verpakkingsmateriaal in zee.*



### **II Annex II - Chemicaliën in bulk**

De verontreiniging door chemicaliën wordt gezien als een minstens even grote plaag als die welke wordt veroorzaakt door olie. Dit blijkt mede uit het feit dat Annex I en II tezamen geaccepteerd moeten worden door de regeringen na ratificatie van de 1973 Conventie, terwijl dit voor Annex III, IV en V bij keuze het geval is.

De voorschriften vervat in Annex II zijn de eerste internationale maatregelen ter voorkoming van de verontreiniging door chemicaliën. Men heeft hiertoe alle chemicaliën verdeeld in 4 categorieën te weten A, B, C of D al naar de aard van het gevaar dat ze ieder voor zich voor het milieu opleveren. Door deze indeling voorkomt men dat voor iedere chemische stof apart, afzonderlijke regels opgesteld moeten worden. De voorschriften als zodanig en de indeling van Annex II vertonen veel overeenkomst met die van Annex I, maar hierop zal in dit kader niet verder ingegaan worden.

### **III Annex III - Verpakte gevaarlijke stoffen**

De voorschriften in deze weinig gedetailleerde Annex hebben betrekking op alle schepen die gevaarlijke stoffen in verpakte vorm of in containers vervoeren. Er is een totaal-verbod om dergelijke gevaarlijke stoffen in zee te dumpen, behalve wanneer zulks absoluut noodzakelijk is voor het behoud van schip, lading en opvarenden.

### **IV Annex IV - Sanitair afval (sewage)**

Deze Annex bevat de eerste internationale controle op het lozen van sanitair afval van schepen. Regel 8 somt de voorschriften, die het lozen beheersen, als volgt op:

a. Het lozen van ongezuiverd of onbehandeld sa-

nitair afval is alleen toegestaan op een afstand van ten minste 12 zeemijlen vanaf het dichtstbijzijnde land. Het afval dat opgeslagen geweest is in een opslagtank toen het schip zich binnen de bovengenoemde 12 mijls-zone bevond, mag slechts geleidelijk worden geloosd, terwijl het schip gedurende deze lozing een snelheid moet hebben van ten minste 4 zeemijlen per uur.

b. Het lozen van sanitair afval via een goedgekeurde behandelingsinrichting is aan geen restricties gebonden.

c. Het lozen van sanitair afval dat fijngemalen en gedesinfecteerd is door een goedgekeurde installatie, is toegestaan buiten 4 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land.

Deze voorschriften zijn van toepassing op alle schepen vanaf 200 BRT, welke meer dan 10 opvarenden hebben. Regeringen zullen er zorg voor moeten dragen dat bij het van kracht worden, voldoende walontvangstinstallaties voor sanitair afval aanwezig zullen zijn.

### **V Annex V - Scheepsafval (garbage)**

Op vele punten komt Annex V overeen met die van Annex IV. Evenals de voorschriften voor sanitair afval, zijn die voor de beperkingen op de lozing van scheepsafval ook de eerste in internationaal verband. Ook deze Annex kan naar keuze aanvaard worden bij de ratificatie van de 1973 Conventie. Annex V is voorts van toepassing op alle schepen. Het is waarschijnlijk dat de regeringen meer waarde zullen hechten aan deze Annex dan aan Annex IV, daar er in V een bijzonder belangrijk voorschrift wordt geïntroduceerd: *het algehele verbod op de lozing van plastics waar dan ook op zee.*

Geen drijvend scheepsafval mag overboord worden geworpen binnen 25 zeemijlen van het dichtstbijzijnde land en zelfs voedselresten en andere vormen van afval die zinken (zoals flessen en aardewerk) mogen slechts vrijgezet worden buiten de 12 mijl; deze afstand kan verkleind worden tot 3 mijl wanneer dergelijk afval eerst verpulverd is door een goedgekeurde installatie.

Net zoals bij olie is het vrijzetten van scheepsafval in 5 speciale gebieden aan bijzondere restricties gebonden. Deze speciale gebieden zijn de Middellandse Zee, de Baltische Zee (vanaf het Skagerrak), de Zwarte Zee, de Rode Zee en de Arabische Golf (vanaf Ras al Hadd). In deze gebieden mogen alleen voedselresten vrijgezet worden, mits 12 mijl van het dichtstbijzijnde land. De regeringen van landen die grenzen aan dergelijke speciale gebieden, dienen ervoor te zorgen, dat de nodige ontvangstinstallaties aan de wal beschikbaar zijn. Dit geldt trouwens ook voor alle andere landen zij het in mindere mate. *Deze ontvangstinstallaties vormen in vele gevallen een heet hangijzer, daar pressie-groepen in het huidige sociale klimaat van vele landen de bouw van dergelijke faciliteiten niet wensen in de buurt van de havens, zelfs niet van volledige „closed cycle” ontvangstations.*

### **Conclusie**

Iedereen aan boord heeft een eigen verantwoordelijkheid om te voorkomen dat de zee wordt verontreinigd en niet alleen degenen die daadwerkelijk met het verwerkingsproces te maken hebben.

De „Pollution Prevention Code (Oil Tankers)” is een initiatief van de olieverwerkende industrie en met name van de tankvaart, om de 1973 Conventie voor zover als technisch nu mogelijk is daadwerkelijk toe te passen. Hopelijk heeft dit initiatief tot gevolg dat aan de onoverzichtelijke opeenstapeling van unilaterale wetten en voorschriften een einde komt.

Behalve olie zijn er ook andere milieu-onvriendelijke stoffen in omloop aan boord, zoals scheepsafval. Hierbij moet men zich wel laten leiden door enige nuchterheid en aardappelschillen niet op één lijn stellen met plastics. Vooral de laatste zijn de grote boosdoeners, daar ze niet afbreekbaar zijn.

De beste manier van milieu-verbetering is de toepassing van methoden waarbij geen of zo min mogelijk vuilafstoting plaats vindt.

Voor wat betreft het scheepsafval: probeer zo veel mogelijk te handelen in de geest van Annex V van de 1973 Conventie.

– Zet nergens op zee plastics vrij, maar bewaar het voor afgifte aan de wal.

– Werp binnen 25 mijl van het land nergens drijvend scheepsafval overboord.

– Werp binnen 12 mijl van het land nergens zinkend scheepsafval overboord.

– Zet in de 5 besloten zeegebieden alleen voedselresten vrij en dan nog buiten de 12 mijls-zone.

(J. Drogts)



Zo langzaam aan begint het plaatje dat wij ons van het schip van de toekomst moeten voorstellen, wat meer vorm te krijgen. De heren Wielart en Schölvink, die wij in ons artikel „Open Deur” enige maanden geleden aan u voorstelden en die speciaal zijn belast met het verder uitwerken van de ideeën aangedragen door vloot- en walpersoneel tijdens de drie Lochem-conferenties, hebben inmiddels ook heel wat collega's van de vloot op bezoek gehad. En al zijn ze dan nu in het nieuwe gebouw in een andere kamer – met een andere deur – gehuisvest (kamer 08.10), die deur staat nog steeds open!

Laten wij vooropstellen, dat niet elke collega even positief binnenkwam. En al raakten er velen overtuigd tijdens de gesprekken die zich ontwikkelden over de noodzaak te denken aan het schip en de scheepsorganisatie voor de toekomst, wel degelijk bleven er een aantal sceptisch. Zij zien het geheel nog wat misprijzend aan; zij zouden de ontwikkelingen liever willen afwachten en pas te zijner tijd hun mening willen vormen. Echter, het is net als bij het navigeren: je moet vooruit denken!

# Bestuur

## Lochem-conferenties

Wij kunnen het belang daarvan niet duidelijker brengen dan door te wijzen op de K-klasse tanker. Het is nog maar een twintigtal jaren geleden, dat de eerste K-schepen in de vaart kwamen. Voor die tijd tankers met „alles d'rop en d'ran". Je kon ermee navigeren en de lading behandelen. Voor de voortstuwing stond er een stoomturbinemachine ter beschikking. Met andere woorden: de stuurlieden en werktuigkundigen die toentertijd voor het eerst op deze schepen gingen dienstdoen, hadden een korte inwerkperiode nodig, doch dankzij hun basiskennis en de reeds op andere schepen verkregen ervaring, konden zij er prima mee varen. Naar de maatstaven uit die tijd gemeten, waren de K-klassers aantrekkelijke, economische schepen. Weliswaar waren er destijds nogal wat opmerkingen, dat ze log van vorm waren vergeleken met nieuwe schepen van andere rederijen, maar uiteindelijk bouw je een schip om ermee te varen en niet om er sensationele foto's van te maken.

Nemen wij nu een „F"-klasse tanker – de nieuwste aanwinst van onze vloot – en zetten we die naast een K-klasse tanker zoals die destijds in de vaart werd gebracht (dus zonder de extra uitrusting die er in de loop der tijd werd bijgeplaatst), dan zien we al heel wat sterke verschillen. We kunnen die zelfs – globaal – rubriceren en krijgen dan het volgende beeld:

	<b>K-klasse</b>	<b>F-klasse</b>
navigatie	1 radar, met beperkte mogelijkheden gyrokompas decca autom. stuurinrichting	dubbele radar (anti-collision-radar en satelliet-navigatie is al mogelijk) dubbel gyrokompas brugbediening van machines en van verstelbare schroef
ladingbehandeling	vanaf dek te bedienen, met de hand	centrale controlekamer, hydraulische bediening, op afstand
machinekamer	continu-wacht bediening grotendeels met de hand	O-mans wachtbezetting volledig alarmsysteem bediening machines vanaf de brug, op afstand
elektrotechniek	naar hedendaagse begrippen uiterst simpel	vergevorderd
meet- en regeltechniek	nauwelijks van toepassing	in hoge mate doorgevoerd, gecompliceerd, vnl.t.b.v. beveiliging
communicatie	radio-zend- en ontvanginginstallatie	idem, echter T.O.R. is mogelijk, evenals satelliet-communicatie



# en is vooruitzien

Hoe het schip van de toekomst eruit zal zien, kan niemand met 100 pct. zekerheid zeggen. Echter, de geleidelijke ontwikkeling die we de laatste 20 jaar hebben meegemaakt, zal zich zeker – en in versneld tempo! – voortzetten. Wat de *navigatie* betreft mogen we verdere uitbreiding van de apparatuur verwachten (digi-plot, TMCPA, anti-collision plots, enz.). Met andere woorden, de apparatuur wordt nog gecompliceerder, maar de veiligheid wordt groter en de te verrichten taak lichter.

Ook de *ladingbehandeling* zal zeer zeker nog verder worden vereenvoudigd. Reeds nu is het mogelijk om met een "print" de gehele ladingbehandeling door een computer te laten doen. Dat dit nog niet plaatsvindt, komt omdat thans (maar hoe is het over 20 jaar?) de kosten daarvan nog te hoog zijn. In de *machinekamer* zullen zeker nog nieuwe vindingen, werktuigen of apparatuur ingang vinden. Zelfs een andere energiebron (atoom?) is niet uitgesloten.

Bij *elektrotechniek* wordt door deskundigen getwijfeld of er nog veel nieuwe ontwikkelingen te verwachten zijn, al zal de apparatuur zelf wel gecompliceerder worden. *Meet- en regeltechniek* echter staat nu nog in de kinderschoenen: zeker ter wille van de beveiliging kan men nog veel meer en gecompliceerder apparatuur verwachten, terwijl op *communicatiegebied* zeker de telex-over-radio en zeer wel mogelijk ook de satellietverbindingen gemeengoed gaan worden.

## Van je fouten moet je leren

Zo'n blik vooruitwerpen is bijzonder intrigerend, maar niet minder interessant is een blik terug. Want van de fouten die in het verleden zijn gemaakt kan je leren voor de toekomst. Om het heel cru te zeggen: in de zeiltijd waren werktuigkundigen een onbekend begrip. Het waren de stuurlieden die, met de manschappen, het schip zeilklaar maakten en hielden, de lading behandelden en de navigatie deden. Weken lang op zee en maar hopen en bidden, dat de wind gunstig bleef. Met de intrede van de eerste stoomschepen kwamen de machinisten. Aanvankelijk personen die aan boord met enige argwaan werden bekeken en niet zo erg meetelden, doch naarmate ook de hulpzeilen verdwenen en de voortstuwingsmachine, met alle hulpwerktuigen, krachtiger, betrouwbaarder en gecompliceerder werden, collega's die uiterst belangrijk werden en van wier vakmanschap de gehele reis mede afhing. Men zou het in een schema als volgt kunnen onderbrengen:

Als wij het hebben over de beginjaren van de K-klasse tankers, zijn we dus op het punt beland, dat stuurlieden en werktuigkundigen gezamenlijk, onder leiding van de gezagvoerder, het schip van A naar B brachten om de lading in goede staat af te leveren. Beiden hadden hun eigen taken, werkten en leefden helaas niet altijd met elkaar, maar wel naast elkaar. Met de voortschrijding van de techniek, met de invoering van steeds weer gecompliceerder apparatuur echter, ontstond het beeld, dat de belasting (we hebben het nadrukkelijk niet over de zwaarte of het niveau van het werk) die op de werktuigkundige dienst ging rusten, steeds groter werd. Juist bij hen was er veel overwerk te verrichten, zodat de verhouding wat scheef ging groeien. Het resultaat was, dat ook aan de stuurlieden „technisch werk" werd toebedeeld, om het evenwicht te herstellen. We behoeven hierbij slechts te denken aan de Whessoe gauges, de bediening van de gunclean-apparatuur, navigatieverlichting, automatische stuurinrichting, hydraulische tankafsluiters, en ga zo maar door. *Maar in de basisopleiding van stuurlieden werd – en wordt nog steeds – betrekkelijk weinig aandacht geschonken aan techniek: een tekortkoming die zich in de tankvaart hoe langer hoe meer gaat wreken.* Overigens wijst niets erop dat de lijnen voor stuurlieden en werktuigkundigen zoals in bovenstaande schema weergegeven, voor de toekomst horizontaal kunnen worden doorgetrokken. Daar komt bij, dat de apparatuur, en dit geldt niet alleen voor stuurlieden maar ook voor werktuigkundigen, steeds gecompliceerder wordt. Werktuigbouw, elektrotechniek, meet- en regeltechniek zijn zelfs zo gecompliceerd aan het worden, dat het voor één persoon praktisch onmogelijk is om al deze zaken werkelijk voor 100 pct. te beheersen. Met name op de F-klasse tankers begint dit nu reeds te spreken.

*Meer en meer gaat men nu reeds behoefte krijgen aan opvarenden die specialist zijn op een der vakgebieden. En de kans om toekomstige officieren, bij de huidige opzet van het onderwijs en de werking als die sedert jaar en dag aan boord wordt gevolgd, werkelijk geschikt te maken voor de vele specialistische vakgebieden die er nu reeds zijn, is uiterst klein.*

Men kan nu wel aan elke rang bepaalde specifieke werkzaamheden toewijzen, doch de tijd waarin men hiermede voor 100 % vertrouwd raakt, is te lang aan het worden. Immers, elk type schip heeft wederom andere uitrusting; waarbij ook de, vergeleken met vroeger, korte dienstperiode negatief

werkt. Komt men aan boord van een schip – van een type afwijkend van het vorige – dan dient men zich eerst in z'n eigen rang in te werken. Tegen de tijd dat men de zaak doorkrijgt, komt de verlofperiode. De kans, dat men daarna op hetzelfde type schip komt, is klein. Met andere woorden: van alle apparatuur, van alle machines en werktuigen, krijgt men slechts een beperkte basiskennis. Tegen de tijd dat dit pakket enige omvang begint te krijgen, wordt men bevorderd en krijgt weer andere kennis te vergaren.

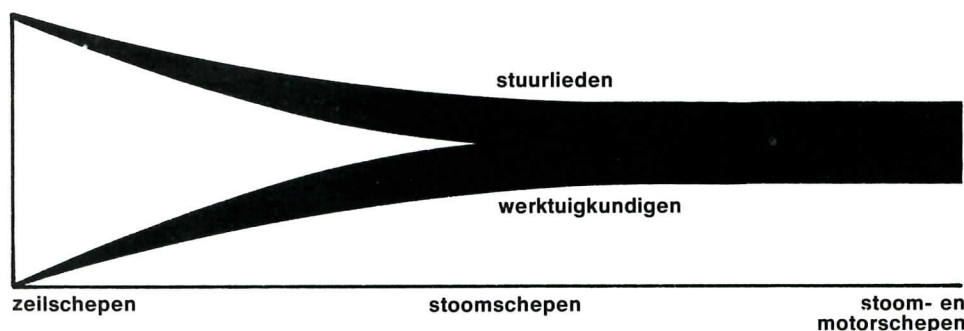
## De keuze is duidelijk

*Men zal het dus over een andere boeg moeten gooien: voortaan een bepaald basispakket aan de toekomstige zeevarende meegeven en hem daarna de kans geven zich te specialiseren. Voor alle zeevarenden zou dit gelden, dus ook voor de scheepsgezellen. Hetgeen overigens impliceert, dat dan – althans voor een Nederlandse rederij – uitsluitend Nederlanders in aanmerking komen, daar een dergelijk basispakket op Nederlandse lagere, middelbare of hogere zeevaarderscholen moet worden bijgebracht.*

Een dergelijk basispakket zal voor een werktuigkundige betekenen, dat hij ook de kennis voor S-3 heeft vergaard, terwijl een stuurman bij het aan boord komen ook de kennis voor het diploma A heeft verkregen. De taakverdeling aan boord zal daardoor gemakkelijker worden: piekbelastingen kunnen beter worden opgevangen. Het is in deze richting, dat het „Project met lange adem" zich ontwikkelt, waarbij als derde faktor gaat medetellen de wens om de schoonmaak- en onderhoudswerkzaamheden zo veel mogelijk terug te dringen.

## Piekbelasting

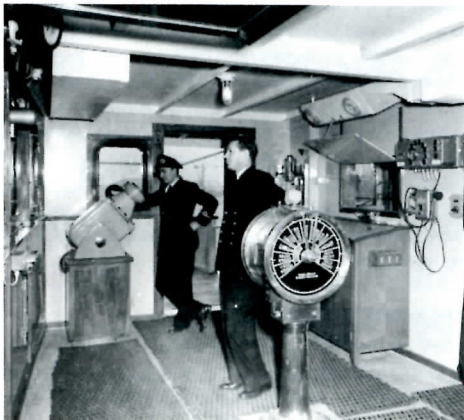
Een ieder aan boord weet hoe zeer een van de diensten onder bepaalde omstandigheden een piekbelasting te verwerken krijgt. Het kan het gevolg zijn van bijzonder onderhoud in de machinekamer, een mankement aan een der machines of werktuigen, maar evenzeer een gevolg van het binnen korte tijd aanlopen van veel havens, hetgeen vooral op de nautische dienst zijn weerslag heeft. Bij een bepaald basispakket aan kennis, aanwezig bij alle opvarenden, is er de mogelijkheid om de leiding voor een bepaalde werkzaamheid waar piekbelasting zich dreigt voor te doen, toe te vertrouwen aan de specialist op dat bepaalde vakgebied. Anderen kunnen hem daarbij assisteren, zodat het werk sneller geklaard is. Het ene mo-



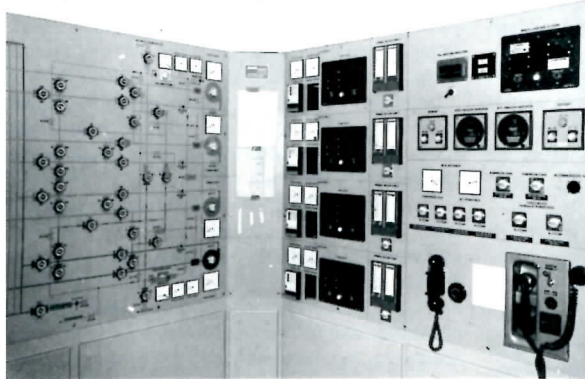
## Project met lange adem



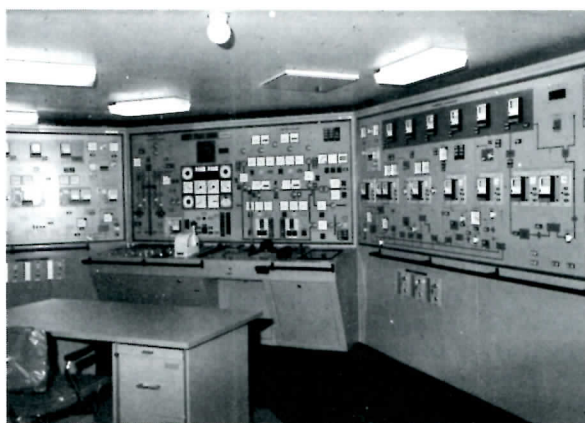
# Besturen is vooruitzien



apparatuur wordt steeds gecompliceerder  
leiding geeft de specialist, ongeacht zijn rang of leeftijd



de keuze welke richting men kiest, komt pas later  
nautisch en technisch personeel staan elkaar bij



niemand beheerst alle vakgebieden voor 100 %  
meer gebondenheid met een en hetzelfde schip  
minder onderhoudswerkzaamheden

1956

1976

1996



ment zou een werktuigkundige de nautische dienst kunnen helpen, maar de volgende dag kan de situatie juist andersom zijn. De piekbelastingen worden aldus opgevangen door beide diensten gezamenlijk. Er zal daarbij altijd een „top management” aan boord nodig blijven, die prioriteiten stelt en dus bepaalt waar extra personeel moet en kan worden ingezet. Excessieve werkuren, nu reeds niet mogelijk door de arbeids- en rusttijdenregeling, behoren dan tot het verleden. Echter, dan zal het onderwijs toch eerst moeten worden aangepast – en grondig – want daar ligt de basis van elke zeevarende. Het zal echter nog een lange weg zijn die bewandeld moet worden alvorens dit systeem in de praktijk kan worden gebracht.

### **Kennispakket**

Na het verkrijgen van een bepaald basispakket, zal de zeevarende – nadat hij bij voorbeeld enige tijd in een junior-rang heeft gevaren – de mogelijkheid moeten hebben zich dus te specialiseren. Hij weet dan in hoeverre het varen hem bevalt, hij weet ook uit eigen ervaring wat de werkzaamheden aan boord zijn, en waar zijn aanleg en voorliefde naar toe gaan. Wordt het meet- en regeltechniek? Elektrotechniek? Navigatie? Werktuigbouw? Ladingbehandeling (gas tankers)? *Hij zal zelf beslissen, teruggaan naar school en specialist in het vak van zijn keuze worden. Juist het leiding geven in z'n eigen vakgebied zal hem ook op jongere leeftijd goed moeten afdaan. Ook daarvoor dient hij te worden geschoold.* De menselijke verhoudingen zullen een belangrijke rol spelen in een gemeenschap van specialisten, waarbij het niet gaat in hoeverre zij de rangen hebben doorlopen, maar in hoeverre zij capabel zijn op eigen vakgebied. Zij zullen ook de ontwikkelingen in hun vakgebied moeten bijhouden, zodat bij nieuwere typen schepen niet weer een lange inwerkperiode nodig is.

### **Schoonmaakwerkzaamheden**

De PLA-werkgroep heeft nagegaan hoe gedurende één maand aan boord van een van onze F-klasse schepen de werkzaamheden van de scheepsgezellen (exclusief die werkzaam in de Civiele Dienst) verdeeld zijn, waarbij het volgende beeld ontstond:

3 % meren/ontmeren – 14 % brugwacht – 8 % laad-/loswerkzaamheden – 14 % technisch onderhoud – 3 % niet-technisch onderhoud – 58 % schoonmaak- en eenvoudige routinewerkzaamheden

Als men bedenkt, dat maar liefst 58 % van alle werkzaamheden gezamenlijk uit schoonmaak en eenvoudig routine/onderhoudswerkzaamheden bestond, dan zal ieder zinnig mens zich afvragen in hoeverre dit bij een bezetting van 14 man, waaronder een aantal vaklieden, te verantwoorden valt.

Aangezien van deze 58 % het grootste deel betrekking had op het onderhoud van het dek, op het soppjen van vloeren, gangen en wanden, gaan de gedachten er naar uit om in de eerste plaats hiervoor een oplossing te vinden. Hetzij door betere voorbehandeling hetzij door dergelijke werkzaamheden te laten verrichten door speciale ploegen, meevarend of wanneer het schip langszij ligt. Als die 58 % zou kunnen worden teruggedrongen tot slechts een kwart ervan zou reeds een belangrijke stap voorwaarts zijn gedaan. Het overblijvende werk zal betrokkenen ook meer bevrediging geven, hetgeen op zichzelf al een positieve invloed zal hebben op de stemming aan boord.

Anderzijds zal nooit al het werk als puur specialistisch kunnen worden beschouwd. Juist door de verder opgevoerde techniek, zullen bepaalde werkzaamheden, waarvoor nu het bezitten van een bepaalde rang noodzakelijk is, kunnen worden toevertrouwd aan degenen met slechts een basispakket. Ook voor de scheepsgezellen geldt dit. Wel degelijk zullen ook zij een bepaald basispakket moeten hebben als ze naar zee gaan. Ook voor hen geldt, dat zij na verloop van tijd aanvullend onderwijs moeten volgen om voor diverse werkzaamheden aan boord – en dus niet alleen meer voor „soppjen” – klaar te worden gemaakt. En naarmate het kennisniveau van de scheepsgezellen verhoogd wordt en ook zij meer „technisch” werk verrichten, ligt het voor de hand om niet meer de sociale scheiding tussen officieren en scheepsgezellen te handhaven.

Hoe de verdere uitwerking van het gehele project ook zal zijn, allereerst is overleg nodig met de Bonden. Het eerste contact heeft inmiddels plaatsgevonden. De volgende stappen zullen in de richting van het onderwijs gaan, maar de resultaten daarvan zullen nog wel geruime tijd op zich laten wachten. Wel overweegt men nu om aan de directie – eind 1976, na afsluiting van de eerste fase van de PLA – voor te stellen een of meer proefschepen aan te wijzen om het op papier ontwikkelde – en dat dient met aller inspraak te zijn – in de praktijk te beproeven. Natuurlijk denkt men voor een dergelijk proefschip meteen aan een F-klasse tanker. Deze schepen zijn de meest geavanceerde in onze vloot en lenen zich ook het best voor een proef in het kader van het „Project met lange adem”. Er zullen wel aanpassingen aan boord nodig zijn, terwijl degenen die voor een dergelijk „proef” project worden gevraagd, zich positief moeten opstellen ten aanzien van het gehele project. Na afmonstering en genoten verlof zullen zij bij voorkeur ook weer op dit schip terugkeren. Want één zaak is volkomen duidelijk geworden, eigenlijk iets waar de meeste lezers in hun hart ook van overtuigd waren geraakt. Voor een schip is het het beste als de bezetting een min of meer vaste is, dus niet van het ene schip naar het andere schip na genoten verlof.

Zodra zich verdere ontwikkelingen in het PLA-project voordoen, komen wij in een aanvullend artikel hierop terug. Niet vergeten mag echter worden, dat een ieder die meent suggesties te hebben – of kritiek – op het bovenstaande, deze te allen tijde, schriftelijk of mondeling, naar voren kan brengen bij de PLA-werkgroep, kamer 08.10.

1956 1976

1996

*Schip van de toekomst.*



# Schoon\_schip

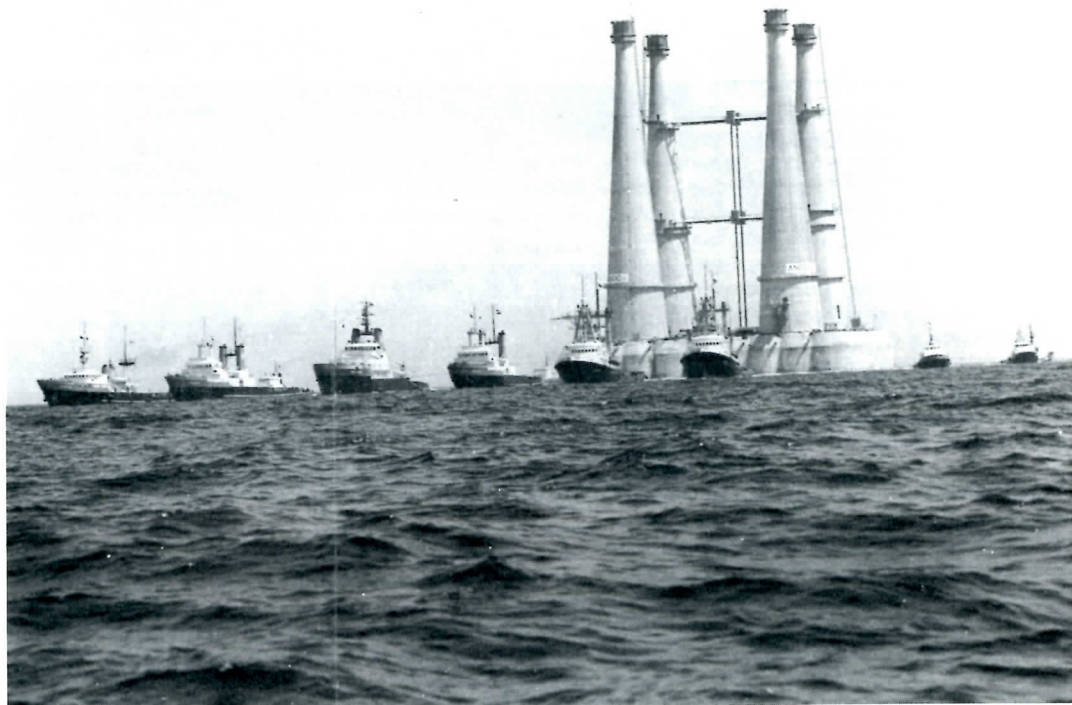
## Groot feest

De oud-leerlingvereniging Abel Tasman roept alle oud-leerlingen op om deel te nemen aan een grandioos feest, dat gepland is voor zaterdag 20 november 1976. Herdacht zullen dan worden het 120-jarig bestaan van de Hogere Zeevaartschool Delfzijl en het 100-jarig bestaan van het Internaat Abel Tasman. Wie niet de gelegenheid wil laten voorbijgaan om nog eens oude schoolkameraden en leraren te ontmoeten, kan contact opnemen met de heer H. R. A. J. van Dijk, 1e Officier Internaat Abel Tasman, Tuikwerderrak 3 te Delfzijl, telefoon: 05960 - 13708.

## Korte tanker

„Zouden ze dan toch, in verband met de recessie, onze tankers kleiner maken?“ Nee hoor, het zijn de voor de sloop bestemde „overblijfselen“ van de Britse tanker „Venassa“, waarover al eerder in „tussen Schip en Ka“ van juni werd bericht.

De 100 oorspronkelijk tussen voor- en achterschip liggende meters worden bij Boele in Bolnes tot droogdok voor haar dochterbedrijf, Van de Wetering, omgebouwd. De twee overgebleven stukken zijn aaneen gelast om aan het einde van een sleeptros de laatste reis te kunnen maken. Het ingekorte schip is naar Blyth gegaan waar het nu wordt gesloopt.



## Warme dagen

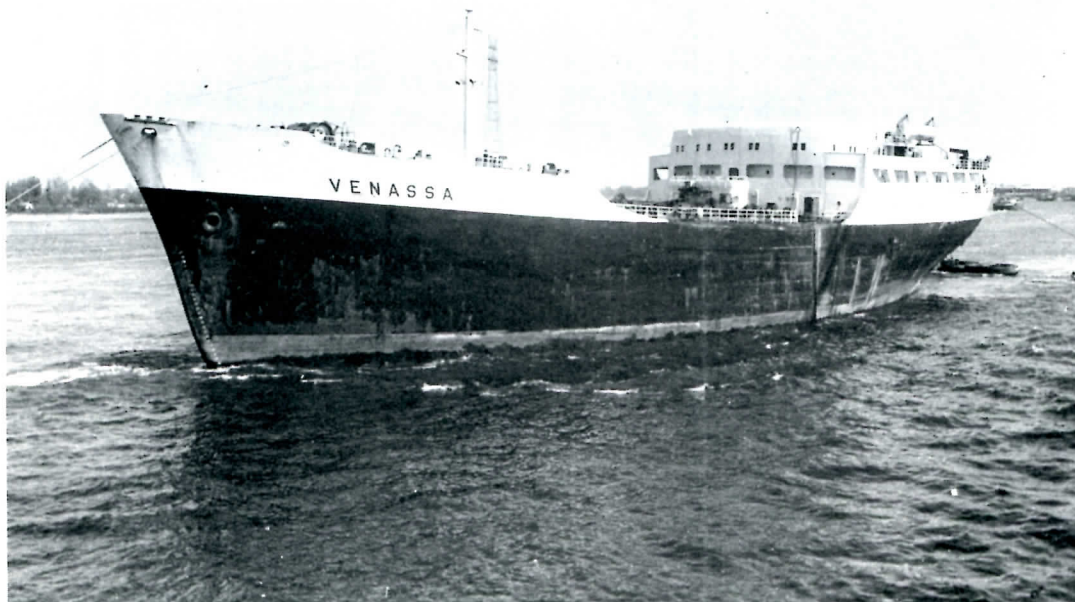
Je kunt van het nieuwe Shell-Gebouw zeggen wat je wil, één ding is zeker: het was er in de snikhete juni-dagen heerlijk koel. Zo'n opluchting was dit voor sommige collega's, dat ze tot de meest merkwaardige uitspraken kwamen. We troffen er een op maandagmorgen, toen buiten reeds een temperatuur heerste van 32

graden, die om half negen tot de uitspraak kwam: „Zo, ik zit erin, en ga er beslist niet meer uit voor half zes“. En dat was nu juist degene die bij mooi weer allerlei „buiten“-klusjes weet te vinden. Een andere collega, berucht vanwege z'n maandagmorgenbuien, verzuchtte na het bereiken van z'n kamer: „godzijdank, ik zit weer op kantoor.“

## ANDOC kiest zee

Maar liefst 12 sleepboten, samen goed voor zo'n 96.000 paardekrachten, kwamen er op 7 juli in de ochtenduren aan te pas om het ANDOC-platform naar open zee te brengen. Met een snelheid van 2 km/u begon dit grootste zeesleeptransport aller tijden aan zijn reis van Rotterdam naar Noorwegen.

Om met de ANDOC, die een afmeting heeft van 100 x 100 meter en een diepgang van 22 meter, te kunnen manoeuvreren was het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Waterweg tijdelijk stilgelegd. Buiten de Hoek maakten de zes havensleepboten – 18.000 pk – los. De overgebleven sleepers, 4 van Smit International, waaronder de „Smit Londen“, en 2 van de Duitse rederij Bugsier, zijn op 15 juli met de betonnen kolos in het Bomblafjord aangekomen. Hier wordt het eigenlijke platform op de vier 112 meter lange poten gemonteerd, waarna de ANDOC zijn uiteindelijke bestemming zal vinden in het Dunlin veld. Naar verwachting zal het daar jaarlijks 10 miljoen ton olie gaan produceren.





### „Dollen in, riemen op!”

Deze commando's klonken kort nadat onze adjunct-directeur, de heer E. van 't Slot, tijdens een korte toespraak op woensdag 16 juni jl. een roei-/zeilsloep had overgedragen aan de Vereniging „Opleidingsschip voor de Handelsvaart” te Rotterdam. Deze vereniging, die de „Nederlander” aan het Haringvliet bestuurt, had zich tevergeefs gewend tot het Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, met het verzoek twee nieuwe sloepen voor de ca. 50 leerlingen te mogen aanschaffen. Als vaste afnemer van jongens opgeleid op dit in Rotterdam zo bekende schip, sprong onze maatschappij in de bres en leverde uit voorraad een ruim zeven meter lange sloep, waarmede Commandeur Kalkman

van de „Nederlander” blijkens zijn dankwoorden bijzonder in z'n sas was. „Als 'Nederlander III' zal deze sloep ons herinneren aan de steun die wij van de Rotterdamse rederijen mogen ondervinden.” De juist in het afgelopen schooljaar opgeleide jongelui, die net in die week midden in hun examens zaten, lieten zich niet de kans ontnemen om de theorie tegelijk om te wisselen voor de praktijk. Onder leiding van de boots, die de commando's: „dollen in, riemen op” over het water liet schallen, bewezen zij te zijner tijd het diploma „sloepsgast” ten volle waard te zullen zijn.



### Schepen in kleur

Een nieuw streven is de bekende briefkaartfoto's van onze schepen een fleuriger aanzien te geven door deze voortaan in kleur af te drukken.

De „Mytilus” heeft de rij geopend en de eerste serie kleurenfoto's is reeds naar dit schip verzonden. Door bij de fotograaf een grotere hoeveelheid af te nemen, 5.000 in plaats van de gebruikelijke 2.000, kan voorlopig de prijs van 20 cent per stuk worden gehandhaafd. Uiteraard zal er enige tijd overheen gaan voor de gehele vloot in kleur is gekiekt. Het weer moet de

fotograaf meezitten, het schip moet er op zijn „Paasbest” uitzien en een vol beladen schip op een foto spreekt meer aan dan zo'n hoog op het water liggende lege boot.

Helemaal lastig wordt het om onze schepen die niet in Europese wateren komen, op de gevoelige plaat te krijgen. Bijvoorbeeld de „Felania” en „Fulgur”. Vandaar een beroep op de bemanning van deze schepen. Als zij – na aankomst in een haven – een goede kleurenfoto aangeboden krijgen ter bestelling, dan houden wij ons aanbevolen voor het adres van de fotograaf.

## Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



K. Winters  
II.stm.



L. Onderweegs  
II.stm.



A. W. F. Pera  
II.stm.



R. C. M. Brunia  
II.stm.



H. Ammerlaan  
II.stm.



R. J. Verspoor  
II.wtk.



E. J. J. Hulshof  
II.wtk.



J. S. Bakker  
II.wtk.



C. G. Verwey  
II.wtk.



J. W. van Hoek  
II.wtk.



J. A. G. Calen  
II.wtk.



B. C. Gelaudie  
II.wtk.



R. S. van Dijk  
II.wtk.



R. V. van Wieringen  
II.wtk.



J. Siersema  
II.wtk.



K. L. J. van Steenberghe  
II.wtk.



V. C. Laarman  
II.wtk.



**Onze vloot jubilarissen:**



**T. H. J. Feldberg**  
hfd. wtk.  
1946-22.08-1976



**C. L. H. Stocking Korzen**  
hfd. wtk.  
1951-02.08-1976



**P. Stachelhausen**  
2e wtk.  
1951-16.08-1976



**H. Blaauw**  
hfd. wtk.  
1951-20.08-1976



**M. Waalewijn**  
2e stm.  
1966-01.08-1976



**R. F. M. Driessen**  
3e stm.  
1966-01.08-1976



**D. M. Alderleste**  
2e stm.  
1966-01.08-1976



**J. E. A. Westerbeeck**  
3e wtk.  
1966-02.08-1976



**C. N. A. Vreke**  
3e wtk.  
1966-02.08-1976



**J. W. Goétjes**  
3e wtk.  
1966-03.08-1976



**W. B. Grund**  
3e wtk.  
1966-03.08-1976



**A. J. A. de Groot**  
3e wtk.  
1966-05.08-1976



**D. Schonenberg**  
2e stm.  
1966-08.08-1976



**A. van Leeuwen**  
2e stm.  
1966-08.08-1976



**F. D. Dieleman**  
3e wtk.  
1966-08.08-1976



**G. Zoetendal**  
2e stm.  
1966-10.08-1976



**H. J. de Vries**  
2e stm.  
1966-10.08-1976



**P. Kooyman**  
3e wtk.  
1966-10.08-1976



**A. Vis**  
3e wtk.  
1966-15.08-1976



**J. G. van Werd**  
3e wtk.  
1966-15.08-1976



**P. F. van Dijk**  
3e wtk.  
1966-15.08-1976



**S. Bos**  
2e stm.  
1966-15.08-1976



**J. Boon**  
3e wtk.  
1966-15.08-1976



**J. F. Vernooij**  
2e wtk.  
1966-17.08-1976



**G. J. A. de Ruiter**  
3e wtk.  
1966-18.08-1976



**H. Wesselman**  
3e wtk.  
1966-20.08-1976



**A. P. Grootenboer**  
3e wtk.  
1966-20.08-1976



**H. Sieders**  
2e stm.  
1966-20.08-1976



**F. B. Schröder**  
2e stm.  
1966-22.08-1976



**R. F. M. ten Hoonte**  
3e wtk.  
1966-28.08-1976



**J. T. Clements**  
3e wtk.  
1966-29.08-1976



**B. J. P. van Dorp**  
sch. vakman I  
per 14.8.1976



# Vlootpersonalia

periode van 16 juni t/m 15 juli 1976

## Gehuwd:

11.06: C. W. Ards, 5e wtk., met mw. J. Vergeer;  
11.06: W. G. Kole, 5e wtk., met mw. M. Bazen;  
11.06: A. R. Seraus, 5e wtk., met mw. C. de Groen;  
18.06: W. T. A. A. G. M. van den Bergh, 4e stm., met mw. G. Abcouwer;  
24.06: R. T. R. Hortulanus, 4e stm., met mw. K. M. Bus;  
25.06: H. J. Reusien, 5e wtk., met mw. G. Brouwer;  
25.06: C. Doolaard, 3e stm., met mw. R. Meekers;  
29.06: C. A. M. Rovers, 4e stm., met mw. J. van Zee;  
2.07: S. I. van der Zee, 4e stm., met mw. C. A. van Pelt;  
9.07: J. M. M. Selders, 5e wtk., met mw. P. T. A. van Gelderen;  
19.05: J. E. Groot-Bleumink, sch.gezel a/w, met mej. che. Jaanah Bte Mohamed;  
25.06: A. E. G. de Rooy, sch.vakman II, met mej. L. van Luyk.

## Geboren:

22.06: Bastiaan Joseph Hendrik, zoon van W. J. M. Braeken, 2e wtk., en mw. J. C. M. Braeken-Willemsen;  
23.06: Laura Marije, dochter van H. Sieders, 2e stm., en mw. E. M. G. Sieders-de Groot;  
30.6: Evert Matthias, zoon van P. J. Muntjewerf, 2e stm., en mw. M. A. Muntjewerf-Eriks;  
2.07: Albert, zoon van J. van Rooyen, 2e stm., en mw. J. van Rooyen-'t Mannetje;  
5.07: Petra Arienne, dochter van H. J. Koolstra, 3e stm., en mw. J. Koolstra-Vos;  
9.07: Arjan, zoon van P. Dekkers, 3e wtk., en mw. J. Dekkers-van Campen;  
9.07: Tamara Angelique, dochter van F. R. R. Smith, 5e wtk., en mw. M. Smith-van 't Hul;  
14.07: Jannemiek, dochter van R. C. Starkenburg, 3e wtk. en mw. C. E. M. Starkenburg-Hartman.

## Aflossingen:

gezagv.: J. Klein Roseboom, H. Unger, H. K. Paauw, S. Harders, P. Cammel,

## In memoriam

Op 20 juni 1976 is overleden de heer

### J. B. Masthoff,

oud-hoofdwerktuigkundige.

Hij verliet onze maatschappij met ingang van 1 november 1952, na ruim 27 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Op 1 juli 1976 is overleden de heer

### M. J. van der Neut,

oud-scheepsvoorman

Hij verliet de dienst der maatschappij met ingang van 1 juli 1969, na ruim 13 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 9 juli 1976 is ten gevolge van een verkeersongeval overleden de heer

### H. Blankvoort

die tot en met 30 november 1975 – laatstelijk als 3e werktuigkundige – in onze dienst was en met ingang van 1 december 1975 naar de Nederlandse Aardolie Maatschappij werd overgeplaatst.

J. M. Hillen, M. Hus, H. G. Willemsen;  
1e stl.: N. Venendaal, W. Bosma, W. A. Mostert, L. J. Hirs, A. P. J. Ham, J. Werkhoven, J. A. van Kesteren, G. Gerritse, R. Knol, G. M. Schipper, A. J. Bloem, W. Kalkman, J. C. Aartsen, C. R. Groen, P. C. Rakké;  
2e stl.: W. van der Meulen, P. C. J. Dikkentman, M. Waalewijn, R. J. Ruts, G. J. C. van Eeten, L. A. H. Vader, E. J. Frölich, M. C. Kalkman, R. J. J. F. Zeegers;  
3e stl.: E. Witteveen, P. J. M. van Ingen, J. A. P. Donks, F. W. Roëll, J. Teertstra, H. H. van Dijk, A. H. den Breems, B. van Gulpen, P. N. van Duyn, J. W. H. B. ter Braak, E. van der Zwaal, C. K. Vermeulen, J. T. G. E. Kramer, N. J. C. M. van der Palen, A. J. M. van der Loo, M. Parlevliet;  
4e stl.: N. J. M. Duyn, J. de Groot, H. V. de Jong, L. Lindeboom, M. Treffers;  
II.stl.: C. Kroon, B. Kerver, L. M. P. Out, R. J. G. Aenmey, J. S. Bakker, Z. M. J. van Vliet; radio-off.: R. van den Berg, R. Wegman, K. Keizer, J. H. Meeuwis, G. H. P. Ribbens, B. Immerzeel, D. Hekking, R. A. J. Niels, M. K. Bierlee, J. Hissink, H. C. M. Vleesschouwer, P. L. Linders, E. Aardema, A. I. de Hulster, R. Roodzand; hfd.wtk.: A. Bax, A. Modderman, N. W. Groen, J. M. Nobels, H. H. Apfel, G. J. B. Hartman, F. in 't Veld, C. Pietersen, J. L. 't Mannetje, L. C. Spoon;  
2e wtk.: C. Hemmer, F. G. Krijgsman, F. de Roos, M. J. Parent, J. Ommering, F. A. J. Boot, F. C. Koens;  
3e wtk.: A. A. Konijnendijk, H. J. Lammertink, J. E. Buitendijk, R. F. M. ten Hoonte, H. G. de Boer, P. D. Koudenburg, H. R. Muysson, A. P. van der Schagt, A. Vis, B. van Os, J. C. van Baasbank, P. J. van den Ende, E. S. Petrusma;  
4e wtk.: H. C. P. Schmit-Jongbloed, J. L. F. Vermeulen, H. Sterrenburg, W. H. Lentink, C. N. M. van der Weyden, P. Mulder, P. van Noort, P. J. W. Hoogendoorn, W. S. de Graaf, H. W. P. Schaaper, T. van de Ruit, J. R. Spoelstra, C. L. M. Mazairac, F. W. Mooiweer, J. Lagcher;  
5e wtk.: F. Vos, N. H. C. Foekema, A. J. Leget, J. Terpstra, W. J. Adema, E. J. Swemmer, P. C. Rijmsmus, J. Snapper, M. J. Janse, J. C. Butler, J. Wijnmalen, J. W. Schippers, J. R. Kroos, J. H. A. Schulten, W. Hermans, E. Meyer, K. P. Beumer, T. P. J. van Alst, A. van der Ster, A. P. Mans, K. van Zijderveld, T. W. A. Boers, W. Mink, C. Boutsma, P. E. Statema, W. M. de Vries, H. A. J. Kiljan, J. van Egdome, P. J. van de Velde;  
4e stm. d.d. 5e wtk.: C. A. M. Rovers; ass.wtk.: P. Alkema, J. Poot;  
II.wtk.: T. O. M. Helmer; sch.voorman: A. de Kuyper, P. Sloover, L. van Wieren, I. Dijker; sch.vakman I: B. J. P. van Dorp, J. P. M. Kanters, G. J. van der Heuvel, J. J. P. Houthuizen; sch.vakman II: J. P. de Landes, R. K. P. M. Niec, M. A. J. Veen, E. L. Boldewijn, J. W. Scheffers; sch.gezel a/w: M. van der Bas, J. J. de Bruin, F. H. A. van Kommer, J. Bovenkerk, E. Kater, J. Tuinebreyer, J. H. L. Nahapiet, P. P. Corver, J. A. Klarholz, A. ten Brinke, D. Hogeveen, R. T. Schuller, D. A. Emanuels, W. Dekker, A. Bravenboer, J. H. de Visser, F. F. Beekhuis, P. Dulfer, J. Brederveld, M. ten Kate, J. G. Koek, M. L. Delhaye, E. K. Smit, B. L. Brocx; aank. sch.gezel a/w: P. G. van Wadenoyen, W. M. H. Hollanders, R. B. A. Spronck, S. Boelens, P. P. Flecken; hoofd voeding: B. Gohres, H. A. Groenendijk, Th. de Vos, H. C. Lindenberg, M. van Hagen, W. C. Kapper, E. H. Hoeboer;

sch.kok: G. H. H. Lammers;  
hoofd bediende: F. van der Heyden, G. Braster, O. H. Noorman;  
bediende: B. J. van Gelderen, A. Vrolijk, A. B. Romen;  
bediende (a/d): H. J. de Nies, L. de Kramer;  
jongen a/w: F. L. E. Vlaming, M. Hulsman, R. M. Houtkooper.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Acila:** wnd. 3e stm. C. T. J. van Oosten, radio-off. C. P. Verschoor;  
**m.s. Acmaea:** 2e stm. I. W. A. van Thienen, 3e wtk. J. W. van Velze, II.wtk. K. L. J. van Steenbergen, II.wtk. J. Siersema, radio-off. H. J. van Homoet;  
**m.s. Acteon:** 1e stm. A. J. de Ronde, 4e wtk. H. J. Nieuwenhuis, 5e wtk. P. Reid, sch.vakman I A. M. Groenendaal;  
**s.s. Arca:** wnd. 2e stm. M. de Bruyne, 4e stm. R. R. van der Maas, hfd.wtk. S. A. Verhage, 5e wtk. R. Dorrenboom, II.wtk. J. S. Bakker, II.wtk. C. G. Verwey, sch.vakman I H. R. Macdonald, hoofd voeding L. J. W. Broenink;  
**s.s. Atys:** 1e stm. T. W. Scharrenburg, 2e stm. H. J. Schaaf, 3e stm. R. Zitter, wnd. hfd.wtk. C. J. den Hollander, 4e wtk. P. O. J. van der Horst, 5e wtk. B. S. J. Spierenburg, 5e wtk. J. W. Golstein, II.wtk. G. T. Verwoert, sch.vakman I C. H. Roozendaal, hoofd voeding A. G. Freeth;  
**s.s. Capiluna:** hfd.wtk. C. P. de Waard, radio-off. J. D. Dieker;  
**s.s. Capisteria:** gezagv. J. L. Muyskens, radio-off. J. Gerritsen;  
**m.s. Cinulia:** II.wtk. J. W. van Hoek, radio-off. P. J. Balkstra;  
**m.s. Crania:** gezagv. S. Noordenbos, wnd. 1e stm. W. Beekman, 3e stm. C. W. Kuyper, hfd.wtk. H. de Jong, 2e wtk. J. W. van Putten, 5e wtk. J. L. M. Peeters, II.wtk. V. C. Laarman, sch.vakman I J. E. Houtman;  
**m.s. Dalia:** 2e wtk. M. Schmidt, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker;  
**m.s. Daphne:** 4e wtk. E. T. van de Pijpekamp, sch.voorman J. M. Wigleven, sch.vakman II P. Fokker;  
**m.s. Diadema:** 3e stm. W. Holwerda, II.stm. K. Winters, II.stm. L. Onderweegs, 5e wtk. L. J. Blokland, II.wtk. B. C. Gelaudi, radio-off. A. K. Deurlou, sch.gezel a/w L. L. Monk, F. J. Linders, hoofd voeding J. L. Menger, bediende (a/d) F. Salome;  
**m.s. Diloma:** 2e wtk. E. Dallinga, II.wtk. R. S. van Dijk, radio-off. J. M. J. C. Nederpelt, sch.vakman I G. Struijk, sch.gezel a/w I. Snoek, J. A. Kimpton, hoofd bediende N. G. Wehrmann, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens;  
**m.s. Dione:** 1e stm. G. Verbrugh, 2e stm. J. J. B. Roest, wnd. 4e wtk. W. P. N. Kramer, sch.vakman I M. J. W. A. Schuurs, sch.vakman II F. J. E. Wachelder, sch.gezel a/w H. J. F. Stoffers, E. R. van Engel, R. A. Curial, M. van der Zwaag, J. H. Geelen, J. C. Daatselaar, H. J. Groeneweld, E. J. B. Janssen-Andeweg, H. de Vries, aank. sch.gezel a/w H. R. Rikken, hoofd voeding C. H. Rijnvis, hoofd bediende D. J. Bakker, bediende H. M. Beekman;  
**m.s. Dosina:** 5e wtk. T. den Dekker, sch.voorman H. H. van Oostrum, sch.vakman II J. P. Kilkens, J. de Gans, sch.gezel a/w A. C. Dieckman, P. T. Post, H. Hendriks, R. E. Hubbard, aank. sch.gezel a/w B. L. Quist, G. W. Zuidwijk;  
**m.s. Felania:** 3e stm. D. Venema, 4e wtk. J. Driessen, radio-off. J. J. van der Weerden, sch.voorman J. Pronk, sch.gezel a/w P. L. Watamaleo, J. A. Schaarman, A. van Sloten, F. P. Uithof, aank. sch.gezel a/w H. Sandifort, bediende M. F. Velsink, jongen a/w R. Mos;  
**m.s. Fulgur:** 3e stm. F. van Bommel, 4e stm. A. Zwiers, 2e wtk. W. J. M. Braeken, 4e wtk. E. K. G. Schiefer, II.wtk. E. J. J. Hulshof, radio-off. T. Markusse, sch.voorman M. H. Grootveld, sch.vakman I J. Brobbel, sch.gezel a/w W. J. van Strijland, J. G. Klein-Hesselink, aank. sch.gezel a/w H. Wigchert, hoofd bediende R. Bakker;  
**s.s. Kara:** gezagv. A. Tijsma, wnd. hfd.wtk. H. Kuyper, 3e wtk. K. Elshout, II.wtk. R. V. van Wieringen, sch.vakman I J. Heeren, hoofd voeding J. Brussé;



**s.s. Katelaysia:** 3e wtk. W. H. Hennink, wnd. 4e wtk. N. H. Bijl, radio-off. W. A. van Wijngaarden;

**s.s. Kellelia:** wnd. 3e stm. R. van Exel, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 4e wtk. A. M. den Bakker;

**s.s. Kermia:** 2e wtk. J. L. de Bondt, 3e wtk. C. A. van Esveld, 4e wtk. J. F. van Est;

**s.s. Khasiella:** 3e stm. P. J. van den Driest, 2e wtk. D. Smit, 4e wtk. J. A. Boerema, II.wtk. C. C. M. Mank, hoofd voeding A. Onderstal;

**s.s. Kopionella:** wnd. 3e stm. R. T. R. Hortulanus, 3e wtk. J. C. van Koten, 5e wtk. G. A. Mellonius;

**s.s. Kosicia:** gezagv. A. de Ligt, wnd. 3e stm. A. Breevaart;

**s.s. Kylix:** 3e wtk. P. F. van Dijk, 5e wtk. J. J. van der Vlist;

**s.s. Lovellia:** 1e stm. S. B. M. Breukel, 2° man F. J. Dieguez Gomez, coc. A. Lopez Nogueira;

**s.s. Macoma:** 2e stm. D. M. Alderlieste, sch.gezel a/w J. van der Sluis, aank. sch.gezel a/w B. van Tilborgh, bediende A. D. Beckschebe;

**s.s. Marinula:** 4e stm. A. Leffers, 5e wtk. A. W. van Sluys, radio-off. C. van Driel, hoofd voeding A. A. Turkenburg;

**s.s. Meta:** 5e wtk. L. J. Keus, 5e wtk. C. A. M. Loeff, II.wtk. J. A. G. Calen;

**s.s. Mitra:** 1e stm. J. S. de Jong, hfd.wtk. T. H. J. Feldberg, II.wtk. R. J. Verspoor;

**s.s. Mytilus:** 1e stm. J. de Jager jr., hfd.wtk. H. Blaauw;

**m.s. Niso:** 2e stm. W. F. van der Lei, 5e wtk. E. S. R. Noordhuis, radio-off. J. Z. Groenberg, man esp. H. Bouza Alonso, 2° man. J. L. Rodriguez Dominguez, mar. int. A. Alonso Casal, J. Alvarez Conde, M. Garcia Malvido, P. Gonzalez Perez, J. M. Lage Muinos, M. Quintero Perez, B. Rey Lorenzo, coc. J. R. Fernandez Gomez, cam. may. do. P. J. Rodriguez Solino, cam. C. Cabaleiro Vidal, J. Rodriguez Rodriguez, cam. (trip) J. A. Taboas Rana;

**s.s. Ondina:** 1e stm. J. G. Wientjes;

**s.s. Onoba:** 1e stm. H. Steenstra, II.stm. H. Ammerlaan, 3e wtk. J. Qualm, 5e wtk. J. F. de Feyter;

**s.s. Patro:** gezagv. G. P. Paulussen, 3e wtk. M. W. M. van der Burgh, radio-off. D. J. Hage;

**s.s. Philippia:** 3e stm. K. Cramer, 4e stm. F. H. C. Bakker, wnd. 2e wtk. P. Kooyman;

**s.s. Viana:** wnd. 3e wtk. R. A. de Lijster, sch.vakman I. G. Otter;

**s.s. Vitrea:** 1e stm. D. J. van Dijk, 3e wtk. E. L. F. Nijhuis, wnd. 4e wtk. J. Verhagen, 5e wtk. J. F. Bijlsma, hoofd voeding R. N. Bruno;

**s.s. Vlieland:** 2e stm. F. J. Kronenberg, II.stm. R. C. M. Brunia, hfd.wtk. H. Bax;

**s.s. Zafra:** gezagv. D. de Boer, 2e wtk. W. Verhagen, 5e wtk. J. H. van Leuven, 5e wtk. A. T. M. Hoffs, radio-off. J. J. A. Versteeg;

**s.s. Zaria:** 3e stm. P. A. D. Bouwman, 3e wtk. R. A. M. Haffert, 4e wtk. W. Bekooy.

#### **Uit dienst getreden vlootpersoneel:**

3e stm.: M. Kruyshaar;  
4e wtk.: M. F. Stoltink, A. Verwijs, W. Willems.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Shell Nederland Raffinaderij B.V.”:**

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

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Chevron Tankers B.V.”:**

2e stm.: A. B. Tuyl;  
3e stm.: D. Dankkaart, B. M. Stubbe,  
W. T. A. B. Verstraeten;  
4e stm.: P. L. van der Vos.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „H.A.L.-Beheer B.V.”:**

4e wtk.: H. C. Nagelkerken, A. W. Ros.

#### **Tijdelijke tewerkstelling „Shell Curaçao N.V.”:**

gezagv.: H. N. A. Snel.

#### **Terug van tijdelijke tewerkstelling „Chevron Tankers B.V.”:**

3e stm.: J. W. H. B. ter Braak;  
4e stm.: P. P. Busking, W. J. van Heesen.



**BRUIDSPAAR VAN DE MAAND**

*Wat een strop als je de huwelijksdatum gepland hebt en vijf dagen tevoren de bruid acute blindedarmontsteking krijgt! Dit overkwam ons bruidspaar van de maand, gevormd door 5e werktuigkundige C. W. Ards en Mej. T. Vergeer. Na afmonstering voor verlof zou collega Ards op 11 juni in Woerden in het huwelijk treden, maar vier dagen tevoren lag de bruid op de operatietafel, zodat het er naar uitzag dat zowel de huwelijksvoltrekking als de huwelijksreis moesten worden uitgesteld. Maar in Woerden wisten ze er raad op. Het is uiteindelijk niet strikt noodzakelijk, dat de voltrekking in het stadhuis plaatsvindt. Alhoewel in zo'n geval wel aan een aantal voorwaarden moet worden voldaan. Zo zijn er in een dergelijke situatie zes getuigen nodig, moet de patient voldoende hersteld zijn om bewust haar „ja"-woord te kunnen geven en moet uiteraard toestemming worden verleend door de „bewoner" van het huis.*

*De bruid, die in het ziekenhuis was opgenomen waar zij zelf zo lange tijd patiënt had verpleegd, verkreeg die toestemming prompt. Bovendien was ze op 11 juni al weer aardig opgekikkerd, al liep ze nog „voetje in een dergelijke situatie zes getuigen nodig, moet de patient voldoende hersteld zijn om bewust haar „ja"-woord te kunnen geven en moet uiteraard toestemming worden verleend door de „bewoner" van het huis.*

*Een beslist niet alledaags huwelijk, dat juist daardoor ook de dagbladders haalde. En natuurlijk dit maandblad, want zo'n uniek bruidspaar hebben we ook niet iedere maand.*

#### **Terug van tijdelijke tewerkstelling „Smit International Marine Services”:**

2e stm.: R. Agema.

#### **Aangesteld als:**

5e wtk.: N. H. C. Foekema, J. W. Golstein, J. J. van der Vlist.

#### **Behaalde diploma's:**

1e stm. G.H.V.: D. M. Alderlieste, R. G. de Haan, F. J. Kronenberg, H. J. de Vries;  
1e stm. G.H.V.-th.: B. J. H. Wortelboer, R. Hagen;  
2e stm. G.H.V.: C. W. Kuyper, R. van der Voort;  
2e stm. G.H.V.-th.: B. Crum, C. T. J. van Oosten;  
„C-th.”: J. Smid;  
„B” : M. W. M. van der Burgh, J. C. van Koten, P. A. van Splunter;  
„A/B-th.”: P. Alkema;  
„A” : L. J. Blokland, J. Verwijs;  
„MVD” : N. H. C. Foekema.

#### **Mutaties walpersoneel**

**in de periode 11-6-1976 t/m 10-7-1976**

#### **Uit dienst:**

30-6-1976 Mw. K. N. Sloof-van Acquoy – DFF/4  
30-6-1976 J. J. M. van Kooten – DFM  
10-6-1976 Mw. R. Kraak – DFP/1 (naar S.N.V.)

#### **Interne mutaties**

18-6-1976 J. H. de Koning van DFT/1 naar DFM

#### **Geboren**

16-6-1976 Eveline Desirée, dochter van R. J. F. van Stuijvenberg – DFF/1 – en Mw. L. C. M. van Stuijvenberg-Spiering

## **tussen schip en ka**

**vijftiende jaargang no. 13 – augustus 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**

R. L. N. Olieroock  
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