



augustus 1977

tussen **Schip en Ka**

Bij de voorplaat

Een – zo dachten wij – fraaie opname van de „Fulgur” bij het verlaten van de Nieuwe Waterweg eind mei. Dat wij juist een opname van een van onze „F”-klasse schepen hebben uitgekozen voor de voorpagina van dit blad heeft een reden. Besloten is namelijk over te gaan tot

uitbreiding van het aantal PLA-schepen

De tot nu toe behaalde resultaten op de „Fossarina” en „Fulgur” wijzen uit, dat de PLA-proef op deze schepen zeker levensvatbaar is. In verband hiermede is besloten om ook de twee andere „F”-klasse schepen in het project te betrekken. Daar het noodzakelijk is dat de betrokken opvarenden meerdere reizen op een PLA-schip dienstdoen, wordt met deze uitbreiding tevens een grotere flexibiliteit in het plaatsen en aflossen bereikt.

Vanaf medio augustus zal de „Fossarus” in de PLA-proef worden betrokken. Om die reden worden de Spaanse scheepsgezellen van dit schip deze maand vervangen door Nederlandse scheepsgezellen. Medio september wordt de „Felania” (waarop reeds een voltallige Nederlandse bemanning dienstdoet) opgenomen in het PLA-project, waarmee het aantal schepen varende in het „Projekt Lange Adem” zal zijn opgevoerd tot vier.



Mr. G. A. Wagner Commandeur Oranje Nassau

Tijdens een lunch in Den Haag heeft de Minister van Economische Zaken, drs. R. F. M. Lubbers, medegedeeld dat H.M. de Koningin, Mr. G. A. Wagner heeft benoemd tot Commandeur in de Orde van Oranje-Nassau. Bij die gelegenheid heeft de heer Lubbers de bij deze onderscheiding behorende versierselen aan de heer Wagner uitgereikt.

Verhoging franchise

Uit hoofde van de vanaf 1 juli 1977 geldende AOW/AWW-uitkeringen, is de franchise – als bedoeld in art. 1 van reglement II en III – voor de leden van het Shell Pensioenfonds die de dienst van de Koninklijke/Shell Groep na 30 juni 1977 met pensioenrechten hebben verlaten, als volgt: f 18.369,— voor gehuwde mannelijke fondsleden f 9.185,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden f 12.553,— voor ongehuwde fondsleden

Geen grond voor klacht tegen Shell

In februari 1975 heeft de Europese Commissie in Brussel tegen zeven in Nederland gevestigde oliemaatschappijen, waaronder Shell, een procedure aangespannen op grond van een klacht van de ABG/Avia-groep dat de maatschappijen tijdens de oliecrisis in december 1973 geweigerd zouden hebben benzine aan haar te leveren. Deze weigering zou een inbreuk zijn op de mededingingsregels, vastgelegd in art. 86 van het Verdrag van Rome. Tijdens het onderzoek van deze zaak heeft Shell gesteld dat zij gedurende de crisismaanden aan de ABG/Avia-groep via de toen bestaande benzine„pool”, en in november en december 1973, buiten de „pool” om, méér benzine heeft geleverd dan waartoe Shell krachtens de op dat ogenblik geldende bepalingen van de Neder-

landse overheid verplicht was en meer dan in enig jaar voordien.

In een recente beschikking bevestigt de Commissie thans, dat Shell in het onderhavige geval meer heeft gedaan dan redelijkerwijs van haar verwacht mocht worden en dat er derhalve geen sprake is geweest van een gedrag in strijd met de EEG-mededingingsbepalingen.

U bent welkom. . .

op 30 augustus a.s., om 16.00 uur, in de grote lunchkamer op de 2e etage van het Shell-Gebouw in Rotterdam.

Op die middag is er – tot plm. 18.00 uur – voor de verlofgangers van de vloot, het walpersoneel alsmede de gepensioneerden van onze maatschappij gelegenheid om afscheid te nemen van onze directeur, Ir. W. H. Brouwer, en om kennis te maken met zijn opvolger per 1 september a.s., Ir. M. L. C. van Heeswijk.

Het ligt niet in de bedoeling om op dit samenzijn veel toespraken te houden of geschenken aan te bieden. De „gaande en komende man” geven er de voorkeur aan om, onder het genot van een glaasje en een hapje, met zoveel mogelijk van de aanwezigen van gedachten te wisselen. Er zullen geen afzonderlijke uitnodigingen worden gezonden aan de huisadressen van die leden van het vlootpersoneel die met verlof zijn, evenmin aan de gepensioneerden, zodat wij allen verzoeken deze mededeling als de officiële uitnodiging te beschouwen.



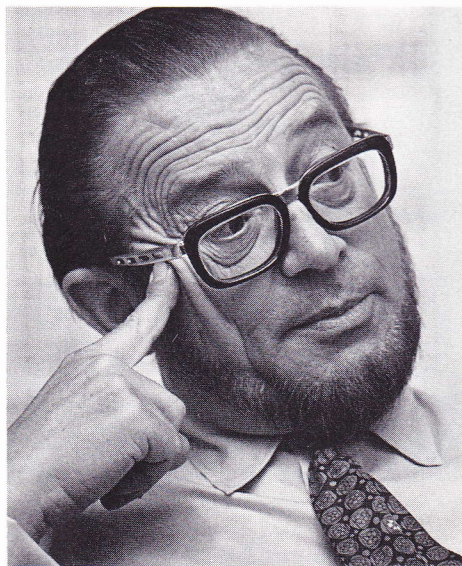
Verzoeken voor scheeps- informatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	10) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capisteria	m.s. Dione	s.s. Kelletia	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dosina	s.s. Kermia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Crania	m.s. Felania	s.s. Khasiella	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Fossarina	s.s. Kopionella	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Daphne	m.s. Fossarus	s.s. Kylix	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diadema	m.s. Fulgur	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Diloma	s.s. Katelysia	s.s. Macoma	s.s. Patro	

Maarten van Heeswijk, 54 jaar, geboren en getogen in Brabant, in Valkenswaard om precies te zijn. Tweeëntwintig jaar in dienst van de Koninklijke/Shell Groep, waarbij – zeker de laatste 8 jaar als hoofd van „Group Materials” – de hele wereld zijn werkterrein was. Wie is hij, wat denkt hij, wat wil hij? Vragen die toch op je af komen bij het horen dat hij vanaf 1 september a.s. onze nieuwe directeur zal zijn. We zochten hem op in het Centrale Kantoor in Den Haag, voor een



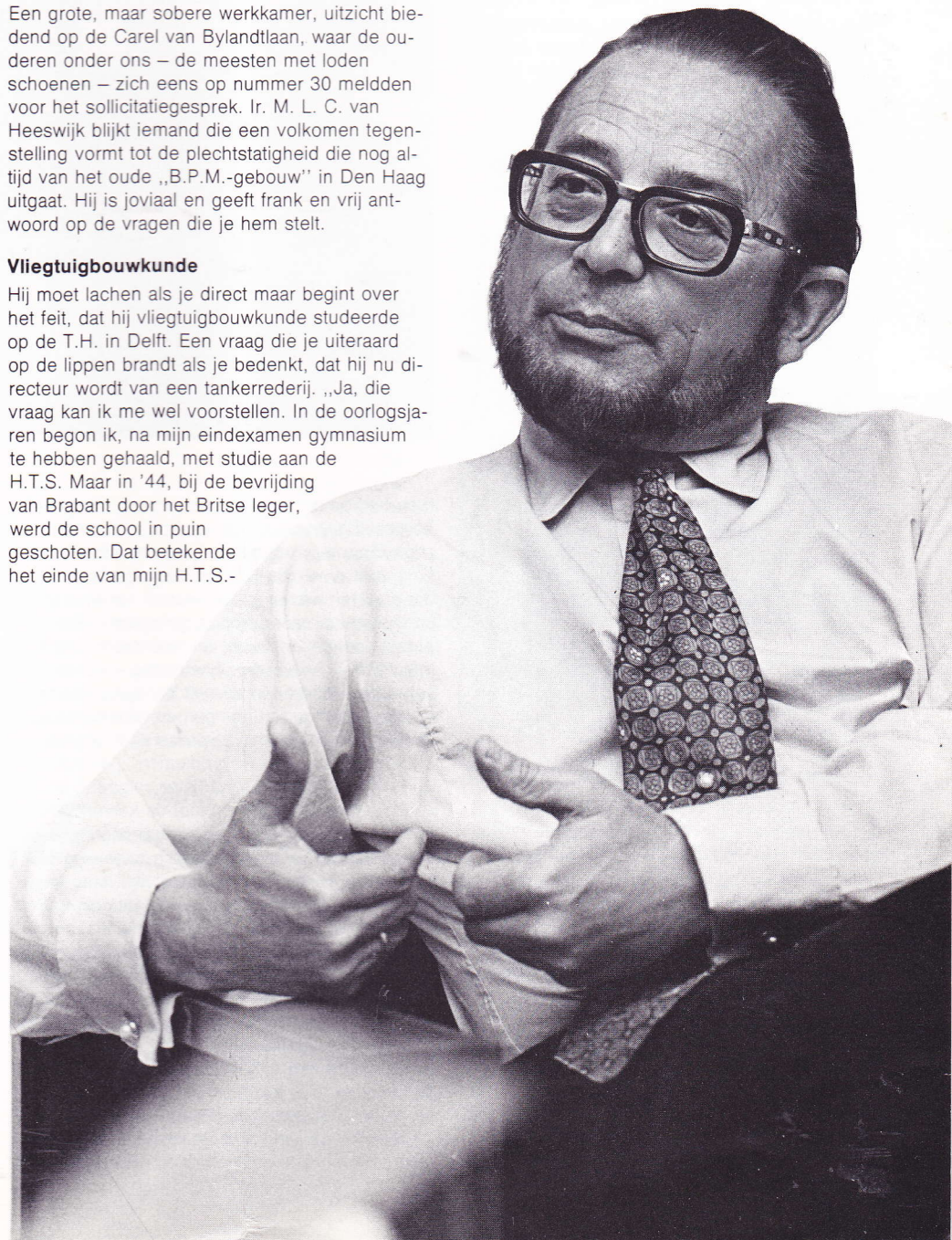
Eerste kennismaking



Een grote, maar sobere werkkamer, uitzicht biedend op de Carel van Bylandtlaan, waar de ouderen onder ons – de meesten met loden schoenen – zich eens op nummer 30 meldden voor het sollicitatiegesprek. Ir. M. L. C. van Heeswijk blijkt iemand die een volkomen tegenstelling vormt tot de plechtstatigheid die nog altijd van het oude „B.P.M.-gebouw” in Den Haag uitgaat. Hij is joviaal en geeft frank en vrij antwoord op de vragen die je hem stelt.

Vliegtuigbouwkunde

Hij moet lachen als je direct maar begint over het feit, dat hij vliegtuigbouwkunde studeerde op de T.H. in Delft. Een vraag die je uiteraard op de lippen brandt als je bedenkt, dat hij nu directeur wordt van een tankerreedery. „Ja, die vraag kan ik me wel voorstellen. In de oorlogsjaren begon ik, na mijn eindexamen gymnasium te hebben gehaald, met studie aan de H.T.S. Maar in '44, bij de bevrijding van Brabant door het Britse leger, werd de school in puin geschoten. Dat betekende het einde van mijn H.T.S.-



Korte levensbeschrijving

Ir. M. L. C. van Heeswijk werd in 1923 geboren in Valkenswaard. Hij studeerde vliegtuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool in Delft, waar hij in 1951 afstudeerde. Na vier jaar werkzaam te zijn geweest bij het Directoraat Materieel van de Koninklijke Luchtmacht trad hij in 1955 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep. Van 1956 tot 1963 werkte hij in verschillende functies bij de toenmalige Curaçaose Petroleum Industrie Maatschappij (CPIM), thans Shell Curaçao, uiteindelijk als Department Head Mechanical Engineering.

In 1963 werd hij overgeplaatst naar de afdeling Marketing, Economics and planning van Shell International Petroleum Company in Londen. In 1966 keerde hij terug naar Den Haag als Hoofd Planning van de Europese organisatie van het Centrale kantoor van de Groep in Den Haag. Sinds 1969 was de heer Van Heeswijk Hoofd van de afdeling Group Materials in Den Haag. Deze afdeling draagt de zorg voor de inkoop, verzending en standaardisatie van materialen ten behoeve van de bouw, de operatie en het onderhoud van de installaties in de werkmaatschappijen van Shell over de gehele wereld.

studie. Vele jongeren wilden er in die dagen, met vier sombere jaren achter de rug, wel eens uit. Ik ook. Reflecteerde dus op een advertentie waarin tolken werden gevraagd voor het Britse leger, en werd aangenomen. Nu was mijn belangstelling voor al wat overvloedig in die oorlogsjaren al groot en dat werd in die laatste episode alleen maar groter. Nauwelijks was ik dan ook weer burger, dat was in november 1945, of ik schreef in Delft in voor vliegtuigbouwkunde. Dat was op zich een ommezwaai, want tijdens mijn gymnasiumtijd wilde ik aanvankelijk geschiedenis en letterkunde gaan studeren. Maar om een lang verhaal kort te maken, op de T.H. liep het eerste jaar al grotendeels parallel met werktuigbouw en scheepsbouw. In de laatste twee jaar in Delft koos ik als studierichting bedrijfstechniek en als afstudeeronderwerp de „economie van het vliegen“. Dat was dus in zekere zin al diversificatie“.

Alhoewel de heer Van Heeswijk assistent werd bij Professor Van der Maas en dat een aantal jaren had kunnen blijven, gaf hij er in 1951 de voorkeur aan om af te studeren, te trouwen en zijn eigen vleugels uit te slaan.

Hij vond een baan bij de luchtmacht en haalde zijn bruid uit West-Brabant – „en dat is heel wat anders dan Oost-Brabant waar ik vandaan kom!“ – naar Scheveningen, waar hij een huis had gevonden, vlakbij zijn eerste werkgever.

Luchtmacht

Wie zich erover verbaast dat de „luchtmacht“ in Scheveningen kantoor hield, moet zich wel realiseren dat in die tijd ook het vinden van kantoorruimte geen sinecure was. „Ik ging werken op een bureau, vallend onder het Directoraat Materieel, dat zich bezig hield met allerlei zaken waar een wetenschappelijk tintje aan zat. Dat ging van de bestudering van luchtvaartongeval-



len tot deelname aan de keuring van de Fokker S-14; van speciale studie-opdrachten aan de Universiteit van Hannover tot lid van de examencommissie voor verkeersvliegers, kortom: veelzijdig, afwisselend werk“.

Dat hij er na vier jaar toch de brui aan gaf heeft meer dan één reden. Zo ontbrak er het dynamische, de voortvarendheid bij het werken; ook bood het bedrijfsleven betere toekomstmogelijkheden. En zo kwam het – hij was inmiddels 32 jaar – tot een sollicitatiebrief aan Shell.

Curaçao

„Te oud“, zo zeiden ze bij het eerste gesprek. Maar er zijn altijd toevalligheden in het leven:



men had op dat moment net iemand nodig die berekeningen kon maken op het gebied van pijpleidingen; en of het nu gaat om een pijpleiding voor ruwe olie of voor vliegtuigbrandstof, dat maakt in wezen geen verschil. Hij werd dus aangenomen, nam de opzeggingstermijn bij zijn eerste werkgever in acht en meldde zich op 1 mei 1955 – zijn eerste „Shell“-dag – om te vernemen dat die functie niet doorging. Men zat nu eigenlijk meer te springen om een werktuigbouwer die zich wilde specialiseren in warmteoverdracht en in isolatieproblemen. „Welnu, dat wilde ik wel leren. Een jaar later volgde al uitzending naar Curaçao. En met de kennis die ik had, de extra training bij Shell nog daarbij gevoegd, kon ik in Curaçao goed aan de slag“. Hij bleef er ruim zes jaar, was er o.a. chef tekenkamer, hoofdopzichter werktuigkundig onderhoud van de kraak- en gasinstallaties, en chef werktuigkundige dienst. In deze laatste functie had hij de verantwoording voor al het werktuigkundige werk (nieuwbouw, onderhoud, werkplaatsen en inspectie) op het grote raffinaderijcomplex. „Doordat ik in mijn nogal gevarieerde werk met bijzonder veel collega's contact had, werd ik gekozen als voorzitter van de adviescommissie employés, iets dat men nu als ondernemingsraad zou betitelen. Boeiend werk, want „de mens in het bedrijf“ interesseert mij

het meest. Moet daarbij bekennen dat ik, juist door het voorzitterschap, ook wel eens in conflict kwam met de personeelsafdeling. Maar dat hebben ze me kennelijk niet kwalijk genomen. De directie vond na verloop van tijd dat ik maar eens „over de muur“ moest kijken, dus geheel ander werk gaan doen om meer „all-round“ te worden“.

Londen

Die „muur“ waar hij overheen moest kijken, bleek wel uitzicht te bieden op een geheel andere tuin. In de Verenigde Staten had men de „planning“ tussen de raffinaderijen en de verkooporganisatie veel beter weten te coördineren en de vraag was in hoeverre dat ook aan deze zijde van de oceaan kon worden doorgevoerd. „Vijf maanden lang werd ik – ter voorbereiding – in Nederland als het ware door de molen gehaald. Ik wist het nodige van een raffinaderij, maar nog niets van een verkooporganisatie. Doorliep daarom een stage bij Shell Nederland Verkoop, waarbij ik werkelijk met van alles en nog wat te maken kreeg. Met de daarbij verworven kennis op zak kreeg ik in het kantoor in Londen de opdracht te pogen de coördinatie in planning tussen verkoop, raffinaderijen en andere functies te verbeteren“. Tijdens de drie in Londen doorgebrachte jaren

kreeg hij aldus eerst bij Marketing en daarna bij Supply and Planning te maken met geïntegreerde planning, ook op het gebied van scheepvaart. Hij werkte daarbij o.a. nauw samen met „marine”, die met de tankers van de Shell-vloten als het ware de schakel is tussen producent en consument. Veel contactpersonen met de Nederlandse Shell-rederij in de organisatie van de Marine-Coördinator in Londen zijn hem bekend; wat dat betreft komt Ir. Van Heeswijk beslist niet in een vreemd pakhuis.

Den Haag

Na de ontwikkeling van die integratie in planning werd de heer Van Heeswijk naar het Haagse kantoor overgeplaatst om het nieuwe systeem in de Europese organisatie in praktijk te brengen. Nauwelijks was dit afgerond of hij kreeg de opdracht om de – toen nog twee – materialendiensten (Londen en Den Haag) samen te smeden tot één nieuwe organisatie in Den Haag. „Een moeilijke”, zo voegt hij eraan toe, „want aan elke samensmelting zit onherroepelijk een menselijk facet. Je werkt niet alleen aan een stroomlijning van de organisatie, maar hebt met grote aantallen mensen rekening te houden. Vooral voor onze Engelse collega's was dit een moeilijke periode”.

„Maar het lukte, juist omdat mijn collega's en ik voortdurend de mensen zelf erbij betrokken. Je kunt zoiets nooit alleen doen, je moet de mensen zelf ervan overtuigen hoe noodzakelijk het is en ze laten meedenken. Zij zijn het die – ieder voor zich – vanuit hun eigen positie dikwijls de beste suggesties kunnen doen. Hetzelfde hebben we gedaan in 1972, het jaar waarin we die, in wezen wat „passieve” afdeling (de orders kwamen van de lokale Groepsmaatschappijen over de gehele wereld vanzelf naar Den Haag, of niet natuurlijk) gingen evalueren. Het bleek al gauw dat – juist op management niveau – er aan de communicatie nogal wat schortte. Organisatie-ontwikkeling is in dat opzicht verdraaid verhelderend, het zet je aan het denken, maakt alle deelnemers veel kritischer”.

Blauwdruk

„We zijn toen gaan onderzoeken in hoeverre er voor de centrale materialen-organisatie in de komende vijf of tien jaar nog taken waren weggelegd. We maakten als het ware een blauwdruk voor de toekomst. Kwamen al gauw op het punt dat vele bestellingen net zo goed door de lokale maatschappijen konden worden geplaatst – dat waren dus de zwakke punten – maar dat

andere zaken veel beter vanuit Den Haag ge-coördineerd of geregeld konden worden – de sterke punten van Group Materials. We zouden volgens ons plan van een „passieve” in een „actieve” afdeling veranderen, maar het betekende wel een reuze ommezwaai voor de employés zelf. En we spraken daarbij over zo'n 250 man! Het raakte hen allen persoonlijk, in hun functie, het soort werk dat ze deden en de manier waarop. Ik zal U al te veel details besparen, maar wil wel duidelijk maken dat we een ieder de kans gaven zijn ideeën te spuien, zelf mee te denken en zelfs de functie op te geven die ze in zo'n gewijzigde organisatie ambieerden. En kijk, op die manier lukte het op den



duur. De meesten hebben nu wel weer hun stekje gevonden, hoewel je natuurlijk nooit iedereen gelukkig kunt maken bij zo'n omwenteling”.

PLA

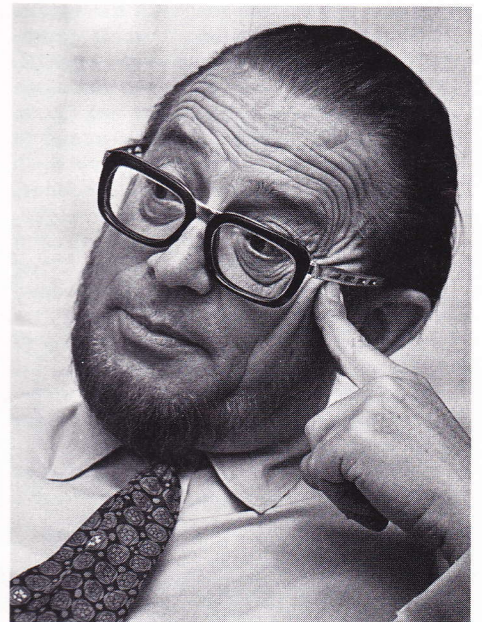
Zo pratende over „blauwdruk voor de toekomst”, meedenken door het personeel zelf, trek je gelijk een parallel met ons eigen „Projekt met Lange Adem”. Een onderwerp waarin de heer Van Heeswijk sterk blijkt geïnteresseerd. „Inderdaad, reeds bij de eerste publikaties erover trok het mijn aandacht. Jullie hebben daarbij een bijzonder goede start gemaakt door al vanaf de allereerste bijeenkomst, in Lochem was dat geloof ik, een doorsnee van het personeel uit te nodigen, dus niet alleen aan de top beginnen, maar ook van onder af”. Inmiddels is wel gebleken dat onze nieuwe directeur het niet bij woorden laat wat PLA betreft. Hij heeft reeds een bijeenkomst van de stuurgroep bijgewoond om zich beter te kunnen oriënteren omtrent dit projekt.

En privé

„Voordat ik me begin augustus in het Shell Tankers kantoor ga inwerken, neem ik in de tweede helft van juli even een korte vakantie. Wat ik voor hobbies en dergelijke heb? Nou, kijk eens, ik film en fotografeer, maar dat is tegenwoordig niets opvallends meer. Waar ik werkelijk mijn hart aan heb verpaid, dat zijn bergwandelingen. Dat doe ik altijd in de vakantie, samen met mijn vrouw, waarbij dagtochten van acht tot tien uur beslist geen uitzondering zijn. En zonder te willen zeggen dat ik bergbeklimmer ben, ik heb er wel een cursus in gevolgd, juist omdat dit bij trektochten – als de weg versperd blijkt – nogal eens van pas komt. Ik houd verder van skiën, ook al brak ik mijn been op de

tweede dag dat ik, jaren geleden, voor het eerst op de lange latten stond. Mijn vrouw en vijf dochters – ja, we hebben er vijf – brachten me er al snel toe om het weer te proberen; en daar ben ik achteraf blij om.

Verder hebben we nog een hobby – en nu moet je niet lachen – wijn maken. Onschuldig hoor. Komt gewoon omdat we niet wisten wat we met de opbrengst van 4 pere- en 1 appelboom in de tuin moesten doen (hij woont vijf minuten gaans van het Centrale Kantoor in Den Haag). Ik heb toen eens zo'n set meegebracht uit Engeland, waar het zelf-wijn-maken een rage is. En dat lukt wonderwel. Of ik van varen houd? Ik heb geen weekend-bootje als je dat bedoelt, dus wat moet ik daar nu op zeggen. Ik heb eens een 14-daagse vakantiereis in Caraïbische wateren gemaakt, met de „Prins der Nederlanden”. Oh ja, en één keer met de „Nieuw Amsterdam” van New York naar Nederland, vele jaren geleden. Ik hoop wel zo nu en dan eens een korte reis mee te maken op een tanker. Toen ik bij Group Materials kwam, heb ik met de meeste van mijn medewerkers een tijdlang achter hun bureau gezeten. Ik wilde aldus niet alleen de mensen goed leren kennen, maar ook hun werk, de methodes die werden toegepast en waarom zó en niet anders. Dat zal bij Shell Tankers misschien moeilijker gaan, maar ik wil toch ook het werk van de zeevarenden van dichtbij leren kennen. Dat vind ik wel nodig. Het lijkt me overigens een boeiend werktein dat ik nu binnenga.



Nogmaals, mensen hebben mij altijd het meest geïnteresseerd, zij zijn het die het gereedschap hanteren dat wij ze kunnen aanreiken. Hun inbreng is dus bijzonder belangrijk. Alleen gezamenlijk zullen we in de komende jaren de vlag in top weten te houden”.



Op een slof en een oude voetbalschoen

Wie dacht dat de hier bovenstaande regel alleen maar van toepassing was op die hoofdstedelijke voetbalclub, heeft slechts voor een deel gelijk. In het verleden is namelijk meer dan eens gebleken dat deze karnavaleske strofe ook goed van toepassing kan zijn op het schoeisel dat tijdens werkzaamheden aan boord wordt gedragen. Op een slof en een oude voetbalschoen mag Ajax misschien wel kampioen worden, tijdens het werk aan dek, in de tanks en in de machinekamer valt er met dit schoeisel – en met andere soorten als Hush Puppies, pumps, slippers, tennisschoenen, bordeelslippers enz. – geen kampioenschap te behalen. En zeker geen prijzen in de categorieën „veiligheid” „fitness” en „voorkomen is beter”. Daar zijn speciale schoenen voor, veiligheidsschoenen. De maatschappij heeft onlangs een flinke partij van deze schoenen aangekocht en die zullen in standaard-pakketten naar de schepen worden verzonden ter opneming in de slof chest.

De prijs kan in ieder geval geen bezwaar zijn. Voor f 10,— heeft men – voor één jaar –

een schoen van geprente rundbox, met leder gevoerd en voorzien van stalen neus en voetholtesteen op een carré leest. De zool is voorzien van een antislip-profiel en is hittebestendig tot 90°C. Dat het hier geen „onmodieuze klomp” betreft, maar een doodnormale molière, blijkt wel uit de foto.

De enige tegenprestatie die voor dit luttele bedrag wordt gevraagd is dat U de schoenen ook zult dragen. Dus niet in de kast laat staan als U aan boord werkt. Dragen zoals een ballerina haar spitzes, een skiër zijn skischoenen, een hardloper zijn spikes en een baggeraar zijn laarzen. Voor elk ambacht, sport of kunstuitvoering bestaat ten slotte schoeisel en men hoeft de uitdrukking „hij doet dat werk op zijn sloffen” echt niet letterlijk op te vatten.

Wat dacht je wat, die voetballers uit dat liedje spelen toch ook op in laboratoria ontwikkelde, van verwisselbare noppen voorziene, onder de enkel gecapitonnerde en op „kromme” ballen berekende, kortom aan het doel aangepaste schoenen. Voor U aan boord dus . . . veiligheidsschoenen!



Met pensioen

Toen de heer H. W. Bosman kort na de 2e wereldoorlog examen voor het MVD-diploma had afgelegd, werd hij voor militaire dienst opgeroepen en een groot deel van die dienstplicht vervulde hij in de Oost. Eind 1949 keerde hij daarvandaan met de „Zuiderkruis” naar Nederland terug en zodoende was het pas op 10 februari 1950 dat hij een arbeidsovereenkomst met onze Maatschappij aanging. Eerst om de nog ruim 7 maanden ontbrekende werktijd voor zijn volledig MVD te behalen, wat op de „Gadila” geschiedde. Maar aansluitend deed hij in diezelfde dienstperiode ook als 5e en waarnemend 4e werktuigkundige op dit schip dienst en kwam in maart 1952 weer naar Nederland voor zijn eerste verlof.

Die eerste motor-ervaring heeft in de loop der tijd overigens voor hem nog aanzienlijke uitbreiding ondergaan, want met name de afgelopen tien jaar komen de „Cinulia”, „Crانيا”, „Acmaea” en „Camitia” bij herhaling op zijn staat-van-dienstkaart voor. Maar de stoom- en turbo-electrische schepen kwamen tussen de bedrijven door toch ook aan de beurt. Eerst de „Frasca” in 1955/56 tijdens een periode bij de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij in het Caraïbische gebied. En daarna o.a. de „Thelidomus”, „Philine”, „Koratia”, „Korenia” en „Kossmatella”. Inmiddels had de heer Bosman de verschillende rangen doorlopen en het was op 30 april 1965 dat hij voor het eerst te Rotterdam op de „Korenia” met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord werd belast. Wat daarna – behalve op de hierboven reeds vermelde motorschepen – zich ook nog herhaalde op de „Sepia” en een aantal vlooteenheden van de „K”-klasse.

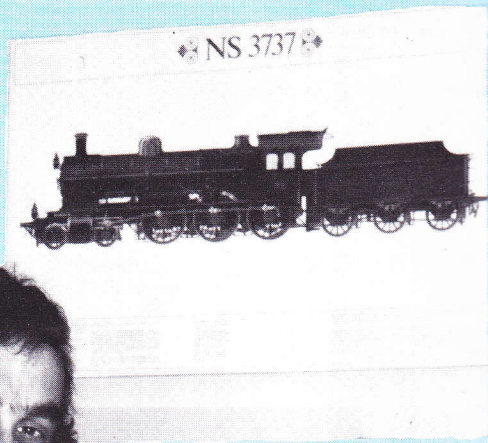
Hij stelde er steeds een eer in om de installaties aan boord van zijn schepen in optimale conditie te hebben, waarbij hij zichzelf nimmer ontzag en ook van zijn medewerkers steeds een maximale inzet verwachtte. Het moet hem dan ook ongetwijfeld iets gedaan hebben toen in de loop der jaren zijn gehoor steeds sterker achteruitging en dit er tenslotte toe leidde dat hij zijn loopbaan voortijdig moest afbreken.

Maar anderzijds zijn wij er van overtuigd dat hij zijn vrije tijd nuttig weet te besteden en wensen hem tesamen met zijn echtgenote dan ook gaarne nog vele goede jaren toe.



Van werktuigkundige tot programmeur

Een hele stap moest Dirk Motshagen doen om weer in het arbeidsproces te worden opgenomen nadat hij – geheel onverwacht – definitief voor dienst op zee was afgekeurd. Een stap die hij met succes heeft gedaan, als wij zien hoe hij nu – na 1½ jaar dienst bij het Koninklijke/Shell Exploratie en Produktie Laboratorium te Rijswijk (Z.H.) – met wiskundige formules tovert. Dirk Motshagen is een van de jongsten die, na vier jaar varen bij onze maatschappij, is



WEEBEGAN...
EN WEEBEBLEVEN

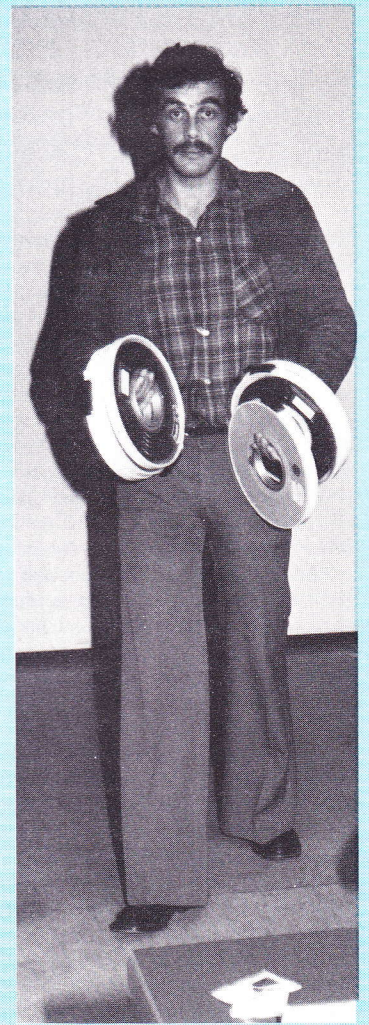
Dirk Motshagen kwam tot de beroepskeuze van scheepswerktuigkundige tijdens de H.B.S.-tijd. Na voltooiing van zijn studie ging hij naar de zeevaartschool in Utrecht, behaalde zijn BM-diploma en solliciteerde bij Shell Tankers. Een leerling van de „vrije markt” dus, die eerst – voor korte tijd – dienstdeed op de „Kosicia” en „Kermia” en daarna een volledige dienstperiode doorbracht op de „Koratia”. Als vijfde werktuigkundige voer hij vervolgens op de „Zafra”, de „Kabylija” en de „Acmaea”. Vier volle jaren op zee en dan, ineens, een streep door de rekening. Gedurende het laatste deel van zijn dienstperiode op de „Acmaea”, varend op de Noordzee, overmatige transpiratie en een gevoel van: er is iets niet in orde. Tijdens verlof bezoek aan de dokter, die vaststelde dat de bloeddruk, geheel onverwacht en zonder direct aanwijsbare oorzaak, veel te hoog was geworden. Een lijdensweg van twee volle jaren volgde, waarin Dirk weliswaar vele onderzoeken onderging, maar geen mens wist hem te vertellen wat eigenlijk de oorzaak van die gestegen bloeddruk was. „Dat is wat mij uit die periode het meest is bijgebleven. Door wie of waar ik ook werd onderzocht, uitsluitel wat er aan de hand was hoorde ik nooit. En al die tijd wist je niet wat je nu moest doen. Verder studeren? Ander beroep zoeken? Wordt de bloeddruk ooit nog normaal? Gaat die continue hoofdpijn nooit meer weg?”.

Dirk Motshagen besluit ten einde raad naar een arbeidsbureau te stappen om een test te ondergaan, die aangaf dat hij geschikt was om voor programmeur te worden opgeleid. Dankzij een streng dieet en een groot aantal pillen per dag was men er inmiddels in geslaagd om de bloeddruk tot meer normaal terug te brengen, overigens zonder de oorzaak gevonden te hebben. Maar goed, hij voelde zich weer geheel tot werken in staat en was best bereid om te schakelen. Voor zeedienst weliswaar afgekeurd, maar met alle aanleg voor programmeur. Zou hij de kans nog krijgen om daartoe te worden opgeleid? Dat was voor hem de grote vraag. Er was natuurlijk het voordeel dat hij nog steeds in dienst was van Shell Tankers, een van de werkmaatschappijen van de Koninklijke/Shell. En in zo'n grote organisatie behoort een overplaatsing tot

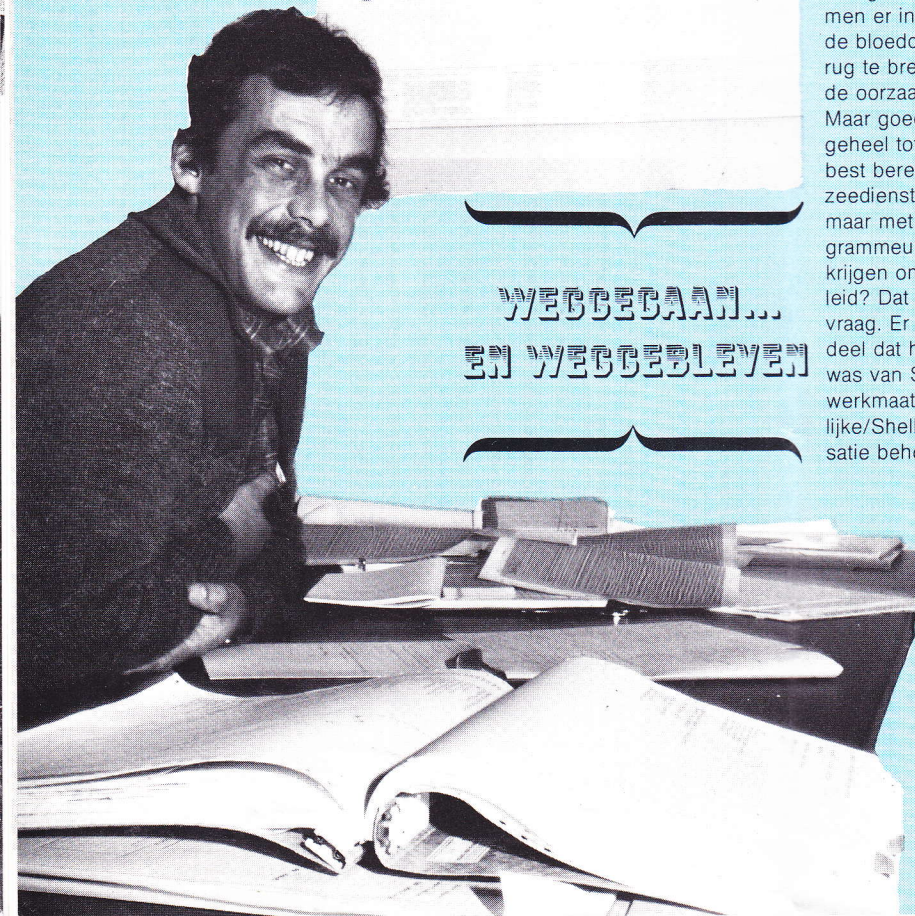
de mogelijkheden. Zeker in zijn geval. „Binnen twee weken nadat ik me op de personeelsafdeling had gemeld, met de GAK-verklaring dat ik voor 100% ongeschikt was voor scheepswerktuigkundige, kon ik op het laboratorium in Rijswijk worden geplaatst; een geluk bij een ongeluk”.

Onbekend terrein

„De eerste weken stond ik wel met m'n oren te klapperen. Termen als „common-depth-print-stack”, „truncating error” en „fourier transforms” zeiden me niets. Maar ik werd machtig geholpen, kreeg een introductie cursus van 6 weken in programmering op de Fortran en waagde m'n eerste stappen. Men had mij in het begin al gezegd, dat



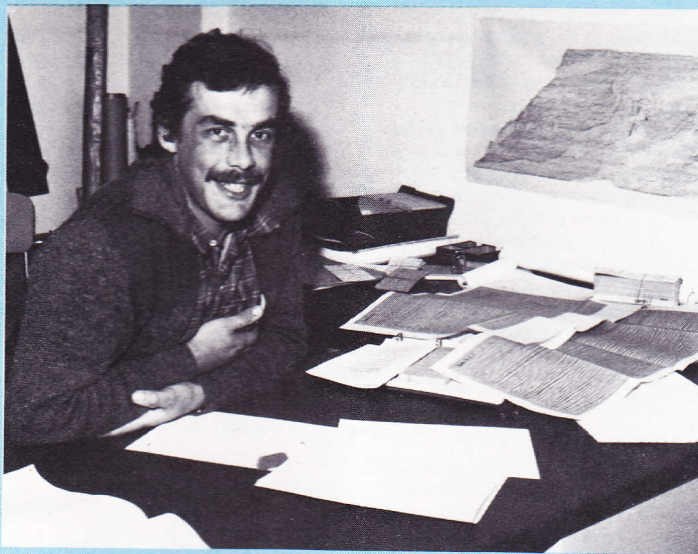
het zeker 3 jaar zou duren alvorens je volledig ingewerkt bent in dit toch wel aparte vak. Moet eraan toevoegen, dat ik wel blij ben m'n H.B.S.-studie destijds te hebben afgemaakt, anders had ik het geloof ik nooit gerooid. Of ik er nu nog bij leer? Oh ja, dat moet ook wel. Ik ben bij indiensttreding hier tegelijk begonnen met een 3-jarige cursus aan de T.H. in Delft, in wiskundig-wetenschappelijke problemen. Het was niet verplicht, maar ik voelde zelf wel, dat 't nodig was, want het terrein waarop ik me sedert 1 oktober 1975 beweeg was voor mij zo onbekend”.



Geofysica

Nooit had deze ex 5e werktuigkundige gedacht zo nauw betrokken te raken bij geofysica. Want dat is toch wel het vak waarmee hij als programmeur veel te maken heeft. Vanuit de gehele wereld, maar zeer zeker ook van de Nederlandse Aardolie Maatschappij, komen de seismische resultaten binnen op het Shell-laboratorium in Rijswijk. In samenwerking met een geofysicus stelt Dirk de programma's op voor een van de daardoor opgestelde computers, die de seismische gegevens vertaalt in – althans voor geologen – begrijpelijke beelden. Een materie waarbij je – als rederij-man – even met je ogen staat te knippen, maar waar deze ex-collega hoe langer hoe meer in thuisraakt. Hij voegt eraan toe bijzonder goed te zijn geholpen door zijn collega's bij het inwerken. Trouwens, het is ook niet bij de introductie-cursus gebleven; hij volgde ook de cursus „seismiek voor geologen” en – binnenkort – de „communicatietheorie-cursus”.

„Ik moet er bovendien aan toevoegen dat je je, juist door het teamverband hier, waarbij ook niemand op z'n strepen staat, al snel thuisvoelt in het bedrijf. Bovendien, het lijkt misschien niet zo als u die ponskaarten hier ziet en de computer-uitdraai, maar het werk is wel degelijk fascinerend. Je krijgt steeds weer andere problemen voorgeschoteld, zodat je ook steeds weer andersoortige pro-



gramma's krijgt te maken.”

Niet vergeten

Toch – dat geeft Dirk Motshagen eerlijk toe – is hij die vier jaren op zee niet vergeten. Scheepswerktuigkundige was voor hem een beroep waar z'n hart naar uitging. Om zijn woorden te gebruiken: je leerde er zelfstandig zijn. Geen wonder dat die twee gedwongen, zo onzekere jaren thuis hem bijzonder zwaar zijn gevallen. Trouwens, een geheel nieuwe baan, met 1½ jaar lang dagelijks heen- en weer reizen tussen Rijswijk en woonplaats Utrecht, met daarbij nog 2 avonden in de week les in Delft,

zullen hem ook niet in de koude kleren zijn gaan zitten, maar daar praat hij niet over. Inmiddels is hij er wel in geslaagd in Zoetermeer een bescheiden flatje te bemachtigen, zodat het dagelijkse reizen nu ten einde is. Hij verhaalt hoe hij het aan boord naar z'n zin had, vraagt met belangstelling naar collega's waar hij mee voer en die nu uit zijn gezichtsveld zijn verdwenen. „Al heb ik m'n draai nu wel weer gevonden, toch geloof ik – al zal dat nooit meer kunnen – dat ik zo weer weg zou willen varen”.

Met welke woorden niet gezegd wil zijn, dat hij zich in z'n nieuwe beroep niet kan uitleven. Maar – z'n

eigen woorden – toch liever met een sleutel in de hand dan met een potlood.

Gevraagd naar de toekomst, blijkt dat er gelukkig wel degelijk perspectief in z'n huidige baan zit. „Je moet er wel bij blijven studeren, wiskunde vooral, eigenlijk meer studie dan voor het doorlopen van de rangen aan boord. Maar dat vind ik niet erg. Ik ben blij – ondanks dat ik al 26 was – nog de kans te hebben gekregen om te scholen”. In salaris blijkt hij er wel op achteruit te zijn gegaan, maar dat kwam ook door het overwerk aan boord. Daarentegen is er in zijn geval nog een aanvulling uit de WAO, wat – zo dachten wij – niet meer dan billijk is nu hij, geheel buiten zijn schuld, zijn loopbaan op zee zo vroeg heeft moeten beëindigen. Hoe dan ook, vergeten is hij die niet. Ondanks alle wiskundige formules waarmee de bureaus van hem en zijn twee collega's op de kamer zijn bedekt, ademt de ruimte techniek. Hoe? Door de grote gekleurde afbeeldingen van locomotieven op de wand. „Ja, ik kon het niet laten die op te hangen, alles van stoomturbines en motoren boeit me nog steeds”.

Noot van de redactie:

Inmiddels is ervoor gezorgd, dat het niet alleen locomotieven zijn die de wand sieren, doch ook schepen.

Met pensioen

Ook de heer J. P. Hasenack startte zijn carrière bij onze Maatschappij als leerling-werktuigkundige op de „Gadila”, maar dit gebeurde reeds op 25 mei 1946 toen hij te Rotterdam aan boord van dit schip stapte. Die eerste dienstperiode – welke overigens 2 jaar en 3 maanden duurde – bleef zijn ervaring niet beperkt tot de „Gadila”, maar breidde zich uit tot de „Erinna”, „Ondina” en „Chama” en dit alles veelal in Oosterse wateren.

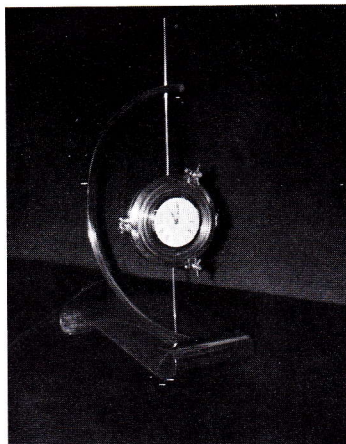
Met de nieuwbouw van de „K”-klasse in het vooruitzicht werd de heer Hasenack in 1951 achtereenvolgens een aantal maanden op het Engelse s.s. „Verena” en het dito t.e.s. „Tectus” tewerkgesteld voor training. Een en ander kwam hem later te stade toen hij bij de afbouw van eerst de „Katelaysia” en later de „Kalydon” werd geplaatst en op beide schepen ook de eerstvolgende maanden na de in dienst stelling de functie van 3e werktuigkundige vervulde. Er volgden nog een aantal turbine-schepen zoals b.v. „Krebsia”, „Kalinga”, „Philine” en „Ondina”. Inmiddels was het 1962 en op 1 februari van dat jaar werd de heer Hasenack tot hoofdwerktuigkundige benoemd, in welke hoedanigheid hij sindsdien op vele van onze schepen de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord heeft gedragen. De wijze waarop een en ander geschiedde was voldoende aanleiding om – toen in 1967 het nieuwbouwprogramma voor de VLCC's in uitvoering kwam – hem voor de afbouw van

het eerste schip van die klasse aan te wijzen. Het betrof de „Macoma” en hierop en op andere „M”-schepen heeft hij sedertdien herhaaldelijk dienstgedaan. Ongetwijfeld zal hij november 1969 niet licht vergeten, toen hij met de „Metula” onderweg was naar Zweden. Er stond een vliegende storm, het schip bevond zich in de boeienroute ten noorden van de Waddeneilanden en juist op dat moment kwam er aan boord een blackout waardoor het schip met vrij grote snelheid gevaarlijk afdreef. Dankzij het uitstekende ingrijpen van de heer Hasenack met zijn assistenten kon er tijdig voldoende vermogen geproduceerd worden om de gezagvoerder in staat te stellen naar veiliger vaarwater te manoeuvreren.

In april 1974 mocht hij het genoegen smaken – op basis van zijn vele verdiensten – door H.M. Koningin Juliana tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau te worden benoemd. Dat hij thans onze dienst voortijdig gaat verlaten, heeft wel een zeer bijzondere achtergrond. Nu het TNO – Delft – in analogie met de bestaande manoeuvreer-simulator ook een machinekamer-simulator voor VLCC's gaat bouwen, waren wij benaderd of wij wellicht een hoofdwerktuigkundige konden noemen met ervaring op deze klasse schepen die als adviseur uit de praktijk bij de bouw en daarna als instructeur zou kunnen optreden. En dat is wat de heer Hasenack vanaf 1 augustus gaat doen, reden waarom hij onze dienst met ingang van deze datum met pen-



sioen verlaat. Wij kunnen hem dan ook bezwaarlijk nu reeds nog vele jaren van welverdiende rust toewensen. Die „vele jaren” worden hem uiteraard van harte toegedacht, maar de „welverdiende rust” zal hij – zeker niet tot zijn ongenoegen – tot een latere datum moeten uitstellen. Waar wij namens ons allen de wens aan willen toevoegen dat hij van zijn nieuwe taak een succes mag maken tot genoegen van hemzelf en zeker ook van de Nederlandse koopvaardij in ruimere zin. Wat zijn thuisfront betreft zijn wij er van overtuigd dat – evenals gedurende de ruim 30 jaar van zijn zeemannloopbaan die zij praktisch van het begin af aan zijn zijde gestaan heeft – zijn echtgenote hem daarbij tot steun zal zijn.



30-jarig jubileum

Aan boord van het s.s. „Lovellia” werden al dagenlang voorbereidingen getroffen om van 29 mei een onvergetelijke dag voor gezagvoerder M. E. Wolper te maken. Het zal echter niemand verwonderen dat juist op deze dag het s.s. „Lovellia” ’s morgens in alle vroegte in Miri afmeerde, zodat deze dag bij voorbaat was afgeschreven om ook maar enige festiviteiten te ontplooiën. Aangezien zo iets toch niet ongebruikelijk mag gaan, werd besloten de volgende dag een alternatief jubileum te vieren en wel het 30 jaar + 1 dag dienstverband. Terwijl de reis naar Sriracha voerde werd op deze dag – tweede Pinksterdag – in de hut van de jubilaris ’s middags omstreeks vijf uur een aangeklede borrel aangeboden. Bij deze gelegenheid kreeg gezagvoerder Wolper een door de werktuigkundige dienst vervaardigd geschenk aangeboden. Een geschenk dat in dank werd aanvaard, want na jarenlang door een patrijspoort te hebben gekeken en hoofdzakelijk water te hebben gezien, moet het toch een verrassing zijn om erachter nu te zien hoe laat het is. Deze verrassing bleek ook uit het dankwoord van de jubilaris. Na het gezellig samenzijn en mijmeren over vervlogen tijden, was de tijd aangebroken om de inwendige mens enigszins te versterken. Voor deze speciale gelegenheid had de chef een uitgebreide rijsttafel bereid en pas enige uren later vlijde het hele gezelschap zich wederom neer in de hut van de gezagvoerder voor een „night cap”. Hoewel volgens overlevering de feesten niet meer zo lang duren als „vroeger” werd deze dag door allen als een geslaagde onderbreking van de dagelijkse sleur ervaren en hopelijk door de jubilaris als een onvergetelijke dag.

(A. J. de Kraker)

Waar blijven ze nou?

Dat mag je zo langzamerhand echt wel zeggen, van de ontwerp-puzzels waarom elk jaar weer wordt gevraagd. Willen we in het december-nummer weer de gebruikelijke kerstpuzzel uitbrengen, dan zullen de ontwerpers weer aan de slag moeten. Over de thans nog beschikbare was de puzzeljury vorig jaar al niet enthousiast, zodat nieuwe ontwerpen nog steeds gaarne worden ingewacht. De puzzel die wordt geplaatst levert de samensteller in ieder geval een boekenbon van f 50 op!

Vertrouwelijke matras

Je hebt matrassen van kapok, schuimrubber en andere natuur- of kunstprodukten. Dat er ook matrassen zijn van vertrouwelijke stukken is echter iets geheel nieuws. In het Shell Thornton Research Centre worden – behalve goede ideeën – ook veel vertrouwelijke stukken geproduceerd die in de prullenmand belanden. Laten versnipperen door een speciale machine is dan het devies, net zo goed als dit voor de bewoners van ons Shell-Gebouw geldt. Nadat de snippers dan weer in balen – vertrouwelijke balen zogezegd – zijn geperst, worden ze afgevoerd om tot papier te worden gerecycled.

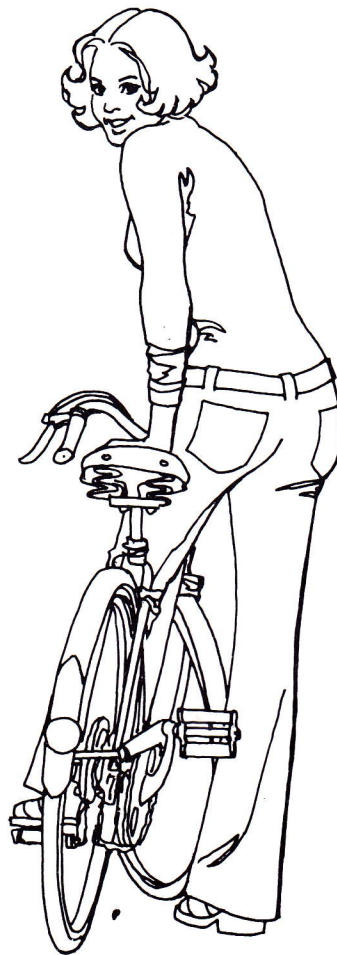
Tot kortgeleden bij Thornton een medewerker weer een helder idee kreeg: al die snippers vormen toch een goede ondergrond in een varkensstal, waar anders hooi als bedje voor de toekomstige karbonades wordt gespreid. Er werd een proef mee genomen en waarachtig, het beestenspul voelde zich wonderwel thuis op de „vertrouwelijke” matras. Op de Church Farm bij het dorp Thornton-le-Moors neemt de boer al 15 tot 20 balen per maand af voor het varkenshok. Wel heeft hij gevraagd de lange computerbanden wat kleiner te snijden, want die willen nogal eens buiten op het veld terecht raken als de varkens hebben liggen woelen in bed en hun poten erin verstrekt zijn geraakt.

Smaken veranderen

Dat blijkt wel als je de boekenlijst ziet die aan boord van de „Cleodora” werd meegevoerd, een schip dat in 1938 in de vaart werd gebracht. Even opsommen? Onder het stroomak, twee zeemanszoons, Sonja, Laaiende vlammen, een heldenkoning, halfbloed, het verloren land, velerlei, stap voor stap, met z'n achten, de leeuw van Magoeba, het geheime kabinet, een verloren leven, samenzweersers, een woord, de waterman, Gisela's grote liefde, het avontuur in Arizona en – als sluitstuk – „met kerstmis naar huis”.

Hallo moeders. . .!

Uw kinderen vervelen zich als het buiten regent in deze vakantie? Zet ze aan het tekenen! In het vorige nummer van dit blad hebben we met opzet de „hart”pagina's voor de jongens en meisjes van zes tot en met twaalf jaar bestemd. Men kan die pagina's er zó uit wippen. Geef ze een schaar opdat ze de „Shell Safety Man” kunnen aankleden, natekenen, kleuren . . . en opsturen. Wie weet, wint uw zoon of dochter net die fiets die we als hoofdprijs hebben uitgelooft. Trouwens, de andere prijzen zijn ook niet te versmaden. De sluitingsdatum is 31 augustus, dus het kan nu nog.



Als het even kan. . .

Bij het samenstellen van een nieuwe editie van „Tussen Schip en Ka” trachten we eventuele bijdragen die we van de vloot hebben gekregen, zoveel mogelijk te illustreren. Gelukkig hebben onze herhaalde oproepen in het verleden om, als het maar even kan, bij een bijdrage ook een foto te doen, weerklank gevonden. Jammer alleen dat men nu de door de maatschappij verstrekte Polaroid-camera's daarvoor gebruikt. Want hoewel de kwaliteit daarvan voor maatschappij-doeleinden goed genoeg is, is het dat beslist niet voor de reproductie in offset-techniek die voor dit blad wordt gebruikt. Daarom, varende verslaggevers, als het even kan een zwart/wit foto bijsluiten genomen met een normale camera. Stuur desnoods het filmrolletje op of geef deze mee met een afgeloste collega. Wij zorgen dan voor het ontwikkelen en afdrucken. later krijgt U het filmrolletje dan op Uw huisadres bezorgd.

Benzinebonnen

Shell Nederland Verkoopmaatschappij heeft alle Shell-pomphouders in Nederland mededeling gedaan van de invoering van „benzinebonnen” voor Shell-personeel en hen nauwkeurig op de hoogte gesteld van de voorwaarden waaronder deze gebruikt mogen worden en de wijze waarop dit moet gebeuren. Het zal duidelijk zijn dat ook bij de Shell-verkooppunten ervaring moet worden opgedaan met het in de praktijk toepassen van deze voorwaarden. Hierbij komt dat een en ander voor de pomphouder een zekere administratieve belasting met zich brengt.

De afdeling Klantenservice van S.N.V. (010 – 696112) zou graag op de hoogte worden gebracht als een employé met benzinebonnen bij een bepaald Shell-verkooppunt moeilijkheden ondervindt.

Kinderbijslag

Met ingang van 1 juli 1977 worden de kinderbijslagbedragen als volgt gewijzigd:

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (ongewijzigd)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 318,24	f 307,32
4e en 5e kind	f 425,10	f 410,28
6e en 7e kind	f 470,34	f 454,74
8e en volgende kind	f 520,26	f 502,32

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van oktober 1977 worden uitbetaald.

Schoon schip

Horloge

Van de Gezagvoerder van de „Fossarina” ontvingen wij een horloge dat aan boord in de machinekamer-werkplaats werd gevonden en dat door niemand van de opvarenden als zijn eigendom werd herkend.

Derhalve hierbij het verzoek of de gene aan wie dit horloge toebehoort, het af wil halen op kamer 06.01 van het kantoor aan het Hofplein.

Bibliotheeknieuws

Van de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn-, en Binnenvaart kregen wij bericht dat zij van december vorig jaar tot juni 1977 van de „Mitra”, „Atys”, „Kyllix”, „Patro”, „Macoma”, „Kermia”, „Fossarus” en „Fossarina” in totaal een bedrag van f 1.230,50 hebben ontvangen. Langs deze weg willen zij daarom iedereen die daaraan heeft bijgedragen, hartelijk bedanken. Ook hebben zij een mededeling voor wat betreft ruiling van boekenkisten op Curaçao. De depots bij de heer G. van der Luit in Rio Canario en bij de heer Kerssies in Willemstad zijn komen te vervallen. Hiervoor in de plaats gekomen is een depot bij de heer B. Drogendijk (Stichting Protestants Koopvaardijwerk), Rondeweg 5, Julianadorp.

Wist u trouwens dat een kist met boeken op het ogenblik een waarde heeft van f 800,—? Met deze wetenschap moet het iedereen wel duidelijk zijn dat de administratie van de bibliotheek steeds goed op de hoogte moet zijn van de ruilingen die worden gedaan. Daarom verzoeken zij om bij ruiling (dus ook onderlinge ruiling) de kaarten die sinds kort in een plastic hoesje op de deksels van de boekenkisten worden vastgeprikt, goed te gebruiken. Niet alleen de administratie van de bibliotheek wordt hiermee geholpen, maar het is ook in het belang van onze Maatschappij, want die kan aansprakelijk worden gesteld voor eventuele zoekgeraakte boekenkisten.

Binnengekomen stukken



Singapore heen en weer

In verband met mijn halfjaarlijkse vakantie-zakenreis naar Singapore, waar het niet alleen goed toeven is, maar waar ik als zakenman een goede exportmarkt heb opgebouwd met mijn zeer exclusieve, extravagante vlinderdasjes, moest ik van Moe lang te voren de meeneem- en niet-vergeet-lijst opstellen. Toen deze zeker twee bloknotevellen besloeg, heb ik hem met een forse streep afgemaakt, niks d'r bij, wel d'r af, maar zes uur voor vertrek had moeders de lijst ge-P.S.-d met extra koude kleren voor de warmte.

Veertien dagen zijn ook niet niks, maar drie koffers, waarvan één de monsterkoffer, leek mij wel genoeg en ik wilde er geen vierde bij, anders blijft er amper ruimte over om te lopen.

Het koude goed weigerde ik in koffer nummer 4 te stoppen en er dreigde een crisissituatie te ontstaan. Het koele woord flitste over en weer en zelfs geweldadigheden waren een moment binnen ons bereik. Maar net op tijd namen wij onze afgetrainde echtelieden-houding aan en vonden ons in het compromis van een rugzak. Na een herverdeling van de bagage stond ik net op tijd klaar voordat de taxi zich meldde. Vermeld dient nog te worden dat de monsterkoffer ruimte had moeten maken voor kleren, zodat de vlinderdasjes in de op de rug gedragen tot de nok gevulde rugzak waren beland. Ons afscheid was toch nog hartelijk en moeders lachte innemend toen het mij pas na een tweede poging lukte in de taxi plaats te nemen. De eerste poging mislukte, doordat de rugzak een soort terug-veer effect gaf tegen het taxidak, waardoor ik werd gedwongen op mijn hurken entree te maken. Amsterdams luchthaven, Schiphol voor de provincie, lag er welvarend bij en een ieder in de hal zag er vliegbereid uit. Een dame achter een balie behoorde de kaartjes voor de zelfhalers, zoals ik. Als een zittend roodgekoond beeld vertegenwoordigde zij de belangen van een vliegclub van wereldomvattende allure en roerde zich niet, zelfs niet, nadat ik staande voor haar had plaatsgenomen. Ik veronderstelde dat zij nergens mee bezig was en boog ter overtuiging voorover. Mijn aanname bleek niet waar te zijn, ze las namelijk een spannend breipatroon.

Om de tijd te korten toch maar ongevraagd mijn naam genoemd, waarna ik zonder navraag mijn kaartje kreeg om daarmee met een andere baliedame het „in-check” ritueel te delen. Zoals in zo'n situatie vereist, overhandigde ik gepast mijn reisdocument, waaruit de dame ogenblikkelijk vellen papier begon te scheuren. Gelukkig liet zij nog wat zitten, da's voor later, dacht ik. Overigens lijkt zo'n vliegbijet meer op een ingebonden jaargang van een boter-, kaas- en eierenclub, die dan kennelijk nog te gebruiken is door luchtvaartmaatschappijen.

Inmiddels was het „in-checken” begonnen, een bijna woordloze affaire, ik registreerde tweemaal mijn eigen neen en eenmaal haar ja.

Het wegen van mijn bagage gaf aanleiding tot lichte paniek vanwege mijn rugzak. In mijn zenuwachtigheid zag ik geen kans het ding snel van de rug te krijgen; zodoende gebood de dame, dat ik in

persoon en bezakt op de weegschaal moest plaatsnemen. Voor mijn gevoel kwam de wijzer nooit tot rust en ik kreeg visioenen van een zwaargewichtbokser bij de weging. Pas bij 110 kg. werd het rustig op de meter. De dame schatte mij op 100 kg. en ik mocht eraf. Dat betekende dus 10 kg. vlinderdasjes wat zo ongeveer wel klopte en dus ook mijn eigen gewicht.

Onderwijl bedrukte zij ook nog een soort vluchtsimulator, waaruit ik te voorbarig concludeerde dat zij leerde voor piloot. Zoals meestal het geval is met voorbarigheden bleek er niets van te kloppen. Want nadat er een lampje ging branden, verklaarde zij dat ik O.K. was en omdat er verder niets meer gebeurde dan dat de koffers mal de hoek van de transportband omschoten, mocht ik naar uitgang B 33. Waar ik nog wel even bij stilstond was haar informatie, dat de machine op tijd zou vertrekken. *Machine* werd uitgesproken in een vreemdsoortig Nederlands, met zo'n volle rondgebakken a.

Het klonk als massijne, wat vast een beschaafde variant is op het oude Schipholse dialect toen een ieder nog massien zei, aldus stelde ik vast en snelde verder naar de volgende balie. Daar was het gezag gevestigd. De marechaussee werd vertegenwoordigd door een moedig man met het haar



tot op de lel. Hij troonde, zonder pet, op een verhoging. Dat betreunde ik, het maakte de situatie weinig compleet. Ik hoopte evenwel, dat het hem niet zou weerhouden zijn werk goed te doen. Ik sta daar op, niemand het land uit die niet mag. Dus ik ook niet als ik wat gedaan zou hebben, maar dit leek mij niet waarschijnlijk.

Ik overhandigde hem alles wat ik op dat moment in handen had. Het was kennelijk te veel, want ik kreeg de 179 malariapillen voor daår direct terug. Zonderpet begon eerst met vervuit te kijken en toen dichtbij. Hij speelde lipstil in het verdachtenregister. Voor mijn gevoel begon het wel wat lang te duren en zelfs een fout te vrezén. Of hij haalde mijn voorletters met die van neef Dee of tante Daa door elkaar, want die hebben beiden jaren gezeten; waarbij Tante Daa, zo zei de familie met zorg om de naam, ook nog een kind had. Alhoewel dat toch weer niet strafbaar is.

Toch nog onverwachts mocht ik gaan, kreeg mijn bescheiden terug en zei „dag meneer”. De herwonnen vrijheid, die even gestagneerd leek te hebben, stuwde me op tot snel handelen.

Sam Bal

Onze vlootjubilaren:



B. C. Visser
gezagv.
30 jaar op 16.8.77



B. Veldhuis
hfd.wtk.
25 jaar op 10.8.77



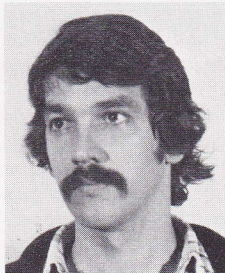
J. de Jong
hfd.wtk.
25 jaar op 14.8.77



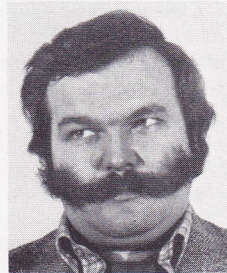
R. M. F. van den Berg
hfd.wtk.
25 jaar op 27.8.77



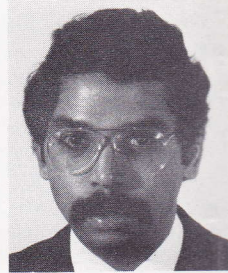
L. J. van Onselen
hfd.wtk.
25 jaar op 19.8.77



J. E. Buitendijk
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



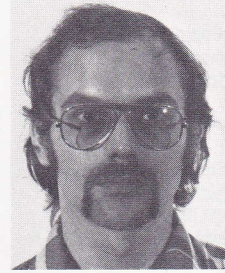
J. A. Deelen
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



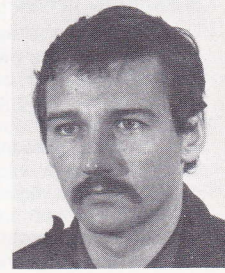
G. A. Dieterich
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



A. L. M. van Dun
2e stm.
10 jaar op 1.8.77



R. A. M. Haffert
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



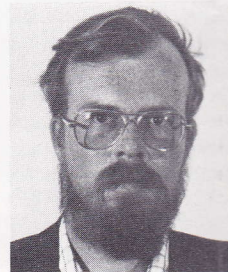
J. M. Hogestein
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



J. C. van Koten
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



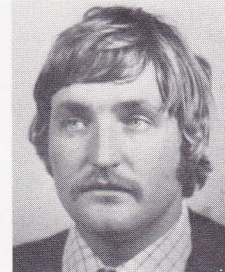
T. H. van Leeuwen
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



R. A. de Lijster
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



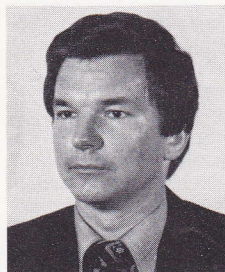
J. van Ruiven
2e stm.
10 jaar op 1.8.77



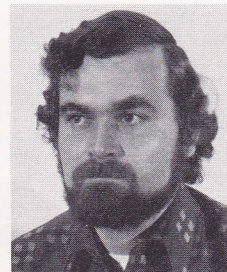
P. A. van Schuppen
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



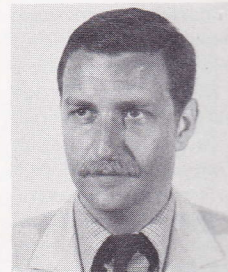
O. Wink
3e wtk.
10 jaar op 1.8.77



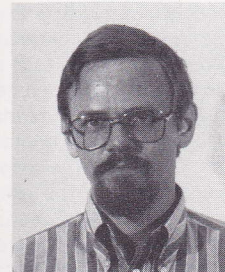
J. H. Burger
3e wtk.
10 jaar op 4.8.77



B. Koppe
2e stm.
10 jaar op 6.8.77



C. D. Kromhout
2e stm.
10 jaar op 10.8.77



J. Qualm
3e wtk.
10 jaar op 11.8.77



P. G. Venema
3e wtk.
10 jaar op 11.8.77



M. W. M. van der Burgh
3e wtk.
10 jaar op 14.8.77



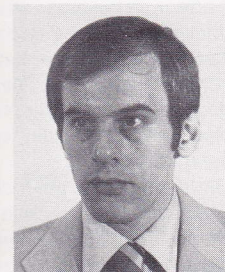
A. E. de Bruyn
3e wtk.
10 jaar op 15.8.77



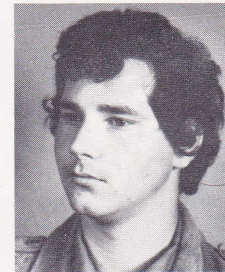
M. van der Heiden
2e stm.
10 jaar op 15.8.77



W. K. de Voogd
3e wtk.
10 jaar op 15.8.77



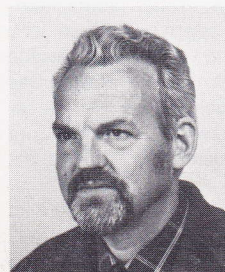
J. P. van de Water
3e wtk.
10 jaar op 15.8.77



P. D. Koudenburg
3e wtk.
10 jaar op 16.8.77

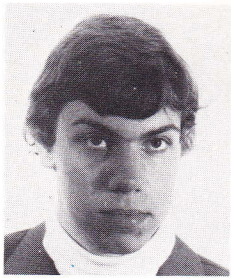


J. M. E. Korteweg
2e stm.
10 jaar op 20.8.77



J. Brussé
hoofd voeding
10 jaar op 18.8.77

Stagiaires stuurman:



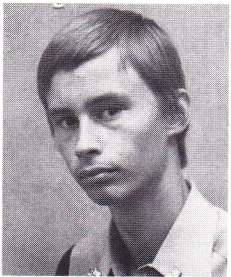
C. Groenendaal



W. van Dijk



M. A. J. Sanders



F. de Vries

Stagiaires werktuigkundige:



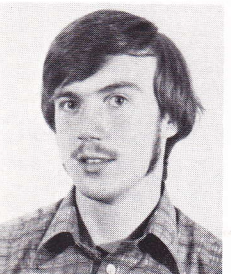
A. W. J. Beunis



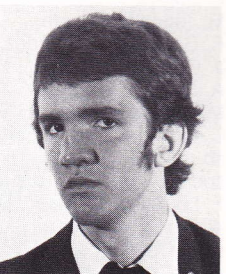
B. A. Kloosterman



P. F. van Gent



R. J. van der Schans



T. E. Westra



P. H. van der Meulen



M. H. Tijdeman



M. H. W. Tielemans



A. H. Bimmel



F. C. Boer

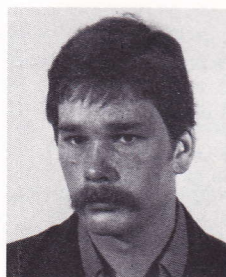
Bevorderd:



A. de Vries
sch. vakman 2
per 26.5.77



J. B. Kastelijn
sch. vakman 2
per 20.6.77



In dienst getreden vlootpersoneel:

F. P. Binkhorst
sch. vakman 2

Boekbespreking

Scheepvaart van de Vikingen

door: A. E. Christensen
Uitgever: Unieboek B.V., Bussum

Prijs in de boekhandel
f 34,50

De Vikingen – aldus de schoolboeken die wij allen te verwerken kregen – waren woestelingen uit het Noorden, die menige plundertocht langs de kusten van West-Europa maakten en daarbij Nederland niet oversloegen. Dat is ook wel degelijk waar, maar de lezer van „Scheepvaart van de Vikingen” krijgt toch wel een vollediger beeld en zelfs begrip en bewondering voor de oorspronkelijke bewoners van Skandinavië. En al waren ze dan woest bij hun invasies, zij dreven ook vreedzaam handel, o.a. door de grote Russische rivieren af te varen, tot de Kaspische Zee toe. Zelf hadden ze ook strenge wetten, maar ook inspraak van een ieder en dat in een zeer hoge mate. Degene die is geïnteresseerd in de Vikingen, hun oorsprong, hun gewoonten, maar bovenal hun scheepvaart, kan een schat van goed gedocumenteerde gegevens putten uit deze bijzonder fraai verzorgde uitgave. De auteur gaat namelijk zeer grondig in op allerhande facetten van dit volk, dat vooral in de jaren 880 tot ca. 1050 van onze jaartelling juist door hun scheepvaart zo'n groot stempel drukte op grote gebieden van Europa.

Fraaie en interessante illustraties verduidelijken de behandelde stof, die ook de scheepsbouw zelf beslaat, tevens de navigatietechniek in die tijd en het leven aan boord op de barre reizen die werden gemaakt, tot Amerika toe. Gevoegd daarbij de bijzonder goede vertaling (uit het Engels) door Thomas H. Ferguson vormt dit boek een aanwinst voor alle belangstellenden in de scheepvaart door de eeuwen heen.

Europa Ahoy

door: A. C. Metzelaar
Uitgever: Unieboek B.V.

Prijs in de boekhandel
f 27,50

Een wel heel ander boek is de – volledig herziene – heruitgave van „Europa Ahoy”, een boek dat oorspronkelijk verscheen in 1942 en in 1948 reeds de elfde herdruk beleefde. In wezen een boeiend geschreven verslag van een vrachtreis om de wereld van een der laatste zeilende Nederlandse koopvaarders, gebouwd in 1897 bij de werf Huygens & Van Gelder in Amsterdam. De schrijver Arie Metzelaar maakte dit reisje (dat tot twee jaar uitliep) mee als leerling-stuurman, wat overigens in die dagen heel wat ander werk met zich bracht dan tegenwoordig. Waarin hij echter reeds volleerd was, is de verteltrant: onopgesmukt, boeiend en zeer leerzaam als men wil achterhalen hoe het in de grote zeilvaart zo rond de eeuwwisseling toeging. Kortom: een klassiek boek met interessante, voor een deel nog nooit gepubliceerde illustraties.

Vlootpersonalia

periode 16 juni t/m 15 juli 1977

Gehuwd:

24.6: K. Vis, 5e wtk., met mw. T. Reytenbagh;
24.6: R. R. Meijs, sch. vakman 2, met mw. F. van Engelen;
1.7: R. van den Ban, 5e wtk., met mw. C. Roelse;
15.7: C. L. M. Leliard, saw, met mw. T. Hoogmoed.

Geboren:

16.6: Bastiaan, zoon van P. J. van den Ende, 3e wtk. en mw. S. M. van den Ende-Muis;
19.6: Daniël Cornelis Raja, zoon van C. J. Jongkind, 4e wtk., en mw. R. Jongkind-Doriisamy;
1.7: Femke Marie-Anne, dochter van F. W. Mooiweer, 4e wtk., en mw. M. M. Mooiweer-Duyverman;
2.7: Alexander Rudolf Johan, zoon van M. A. F. Wanders, 2e stm., en mw. J. M. C. Wanders-Holtzer;
8.7: Kenneth Melvin, zoon van H. L. Hendrison, 4e wtk., en mw. E. Hendrison-Ensberg;
9.7: Ivo Willem, zoon van R. M. Eebes, 4e wtk., en mw. Y. Eeves-Noordam.

Aflossingen:

gezagv.: J. L. Muyskens, J. van Beele, C. Wolse, G. F. de Boer, G. P. Paulussen, B. C. Visser, D. Rijk;
1e stl.: M. de Graaf, W. Beekman, J. B. Krul, R. J. J. F. Zeegers, B. de Vreeze, C. P. Schoenmakers, J. Wassenaar, H. Steenstra, A. J. de Kraker, W. F. van der Lei, S. Bos,

C. P. van Hoek, H. J. Schaaf;
2e stl.: D. M. Alderlieste, M. J. van Loozen, C. van de Vrie, J. Kerkhof, B. M. Stubbe, R. J. S. M. Timmerman, C. W. Kuyper, P. Steynis, W. C. Moll, W. T. A. B. Verstraeten, B. J. H. Wortelboer;
3e stl.: R. Kuipers, H. A. Kamsteeg, P. A. D. Bouwman, C. M. Bianchi, J. P. Molenaar, A. M. Borgart, C. H. M. Buckens, W. Holwerda, N. C. M. Jonker, M. Hofman, D. Venema, J. Jongeneel;
4e stl.: R. G. Pieters, E. de Jong, R. van Dijk, J. P. Fölsche, A. H. Zuidema, J. A. Bakker, W. van der Meulen, E. de Pooter, J. P. van Rensen; radio-off.: D. Dijkstra, J. H. Boskemper, M. Elffers, J. J. A. van der Zee, J. de Groot, H. E. Haalmeyer, D. Becking, S. H. van Gessel, G. J. Wevers, T. Marcusse, M. Poen, J. H. ter Horst, D. J. Hage; hfd.wtk.: W. G. van der Velden, T. H. J. Feldberg, J. G. Bron, G. J. Visscher, H. Bax, H. Buiten, P. J. de Lange, J. Heymans, L. Buitenkant, C. P. de Waard, W. van Kemp;
2e wtk.: J. P. Kalkman, J. B. H. de Gloppe, M. Schmidt, W. J. Meuldijk, L. Vlastra, G. de Goede, J. J. Timmers, J. B. van Haaster, J. L. de Bondt, R. J. Bosman;
3e wtk.: J. J. de Groot, H. L. Hendrison, T. J. Lammeren, M. Kik, H. Wesselman, R. C. Starckenburg, A. B. G. Biesheuvel, L. F. Kruyt, P. F. van Dijk, K. Elshout, E. L. F. Nijhuis, N. J. Gras, J. W. van Velze, W. H. Hennink;
4e wtk.: A. W. Ros, G. A. de Wolf, A. M. den Bakker, W. Hol, E. T. van de Pijpekamp, R. F. van Loon, L. P. Lucking, J. L. M. Peeters, D. W. Smit, W. L. Verhage;
5e wtk.: J. W. Golstein, J. F. Bijlsma, J. de Wit, L. van der Valk, T. M. W. M. van den Berg, E. Dubbeldeman, G. M. Kramer, F. X. van Tol, C. J. Breker, H. Groefsema, W. Mourits, R. Floor, P. P. van der Wilt, J. J. van Emmerik, P. J. M. Heyns, B. J. ter Maat;
sch. voorman: M. H. Grootveld, P. Sloover;
sch. vakman 1: R. Stuijzand, J. M. H. Siepers, J. A. Vermeer, R. Groot;
sch. vakman 2: R. G. Twiest, F. J. E. Wachelder, R. Cornelissen, H. Klijnstra;
sch. gezela/w: P. L. Watamaleo, A. A. van Klei, H. Hendriks, W. J. Engels, W. de Vries, J. C. Daatselaar, P. N. E. Hermans, W. J. van Strijland, M. van der Bas, J. G. Klein Hesselink, A. J. Hordijk, J. Brederveld, D. Hogeveen, J. W. P. Grommen, F. G. M. van Kleef, E. R. van Engel, R. A. Curiel, T. G. Baars, F. F. Beekhuis, E. K. Smit, D. van Eenige, S. R. Langendoen;
aank. sch. gezela/w: R. N. Jorissen, W. Zuidema, P. A. M. Grubben, J. de Baerdemaeker, R. G. Bosker, N. L. P. J. Reijntjes, R. M. Houtkooper, J. A. M. van Beurden, J. Matthezing, S. J. Wollrabe;
hoofd voeding: G. Barnhard, C. H. Rijnvis, W. G. Meuleman, R. M. Bruno;
sch. kok: C. J. L. van der Linde, G. H. H. Lammers, F. A. Faber, J. van der Horst;
aank. kok: T. B. Postma;
bediende: M. Jonkman, H. A. Gard, J. A. Schuiten, H. J. van Schaick, J. Wilhelm, A. Vrolijk;
bediende(a/d): R. Persoon, F. Salome, R. Geensen, M. van de Bergh;
koksmat: R. Kamperman, L. H. Thibaudier, T. van der Bergh;
jongen a/w: G. Lubbers, R. Mos, H. B. J. Crombach;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Acila: wnd. gezagv. H. van Slegtenhorst, 2e stm. F. L. A. Bloot, hfd.wtk.
J. F. van den Bogaard, 3e wtk. J. J. F. Govers;
m.s. Acmaea: 1e stm. M. F. D. Becx, 2e wtk. B. R. Verhoog, 5e wtk. A. Visser, sch. vakman 2 J. B. Kastelijin;
m.s. Acteon: 3e wtk. C. J. J. de Vos, 4e wtk. W. J. L. de Gee;
s.s. Arca: radio-off. B. de Zaayer;
s.s. Atys: wnd. 1e stm. F. T. J. van Manen, 4e stm. C. J. Wijngaarden, stag. stm. M. A. J. Sanders, hfd.wtk. F. van Dalen, 3e wtk. W. B. Grund, 4e wtk. P. H. Veldhoen;
s.s. Capiluna: 2e stm. G. J. C. van Eeten, wnd. 3e stm. P. J. F. Steenbergen, radio-off. L. de Soete, 5e wtk. R. Linsen, sch. voorman T. H. van Vlijmen, sch. voorman dd. vakman 1 J. Pronk, sch. vakman 1 J. M. Kools, saw. M. Oliemans, asaw C. H. Schipper, J. Piers, J. A. T. M. van Dijk, hoofd voeding E. Kost, hoofd bediende A. J. J. Ceelen;
s.s. Capisteria: gezagv. P. J. P. Siebesma, wnd. 2e stm. D. J. Bruin, wnd. 3e stm. D. F. A. Maljers, 2e wtk. J. C. Ganzinga, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. C. L. M. Mazairac, capataz A. Aragunde de la Torre, man esp M. Lagares Chantrero, G. Gago Costas, 2° man J. C. Perez Fernandez, mar int M. Amoedo Aguete, E. Gonzalez Fernandez, A. Guisande Martinez, J. Guisande Martinez, M. Laje Santos, A. Loureiro Gonzalez, A. Miguez Boulosa, M. Pereira Rodriguez, S. Portela Dominguez, C. Rodriguez Barral, jefe de f M. Fernandez Blanco, coc A. Gonzalez Vidal, cam J. Ferro Alvarez, F. Loureiro Gonzalez, B. A. Otero Requejo, A. Perez Martinez;
m.s. Cinulia: stag.wtk. P. F. van Gent;
m.s. Crania: hfd.wtk. H. H. Apfel;

In memoriam

Op 5 juli jl. is overleden de heer

C. A. van der Peijl

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Van der Peijl verliet de dienst der Maatschappij in 1954 na ruim 31 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

Op 11 juli jl. is overleden de heer

J. Schenk

gewezen superintendent engineer. De heer Schenk verliet de dienst der Maatschappij in 1961 na ruim 38 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

m.s. Dalia: 3e wtk. H. G. de Boer, sch.vakman 2 F. P. Binkhorst, saw J. N. H. Steeman, R. van Buuren, W. J. Louwerse, P. Schilt, asaw A. W. van Gaalen, J. A. Overweel, bediende G. C. Pfenning, bediende dd. bediende (a/d) P. van Dinther;

m.s. Daphne: wnd. 3e stm. J. Schol, radio-off. J. J. van den Berg, sch.vakman 1 W. Gerritsen, saw G. A. Brand, M. ten Kate, J. J. Snel, asaw M. Evers, sch.kok J. R. Haeren, bediende H. Wezenaar;

m.s. Diadema: wnd. 1e stm. F. J. Kronenberg, radio-off. H. J. Moerland, capataz M. Santome Santome, man esp R. Lago Vilas, 2^o man A. Lopez Ballestreros, J. Crespo Gonzalez, mar int J. Rajo Fernandez, J. Soage Vieitez, O. Alonso Lopez, R. Vicente Dominguez, M. Bouzada Pazos, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, J. Giraldez Rodriguez, L. Martinez Duran, 2^o mar int B. Nogueira Vieitez, coc M. Abalo Prego, cam J. C. Comesana Rey, J. Dieguez Garcia, A. Barros Miguez, cam (trip) V. S. Fernandez Moreno;

m.s. Diloma: wnd. 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, 5e wtk. J. C. Butler, sch.vakman 2 M. Temmerman, sch.vakman 1 E. J. H. van Arcken, saw T. T. van de Velde, sch.kok T. L. Straatman, bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;

m.s. Dione: 3e stm. N. J. C. M. van der Palen, 2e wtk. E. de Jong sr., 4e wtk. G. van Berghem, 5e wtk. C. Boutsma, sch.vakman 1 J. W. Wolters, saw P. de Vries, E. W. van der Horst, asaw B. L. Quist, W. A. S. Dinjens, J. Kreuk, J. Kooistra, P. J. Jansen, sch.kok J. A. M. Kik, hoofd bediende F. P. Lommerse;

m.s. Dosina: 1e stm. A. T. van Es, radio-off. H. R. Vissers, 4e wtk. J. Gijsbertsen, 5e wtk. N. C. van den Heuvel, D. J. M. Wortelboer, hoofd bediende E. J. Eradus, hoofd bediende dd. bediende F. van der Heyden, bediende C. M. Vervloet;

m.s. Fossarina: wnd. 2e stm. F. W. Roëll, 3e stm. B. G. ten Cate, 4e stm. C. F. T. Smit, 3e wtk. A. M. Vink, saw A. de Krey, M. Kumentas, P. F. Jonkman, bediende L. J. Schalk, kokmaat J. den Hartog;

m.s. Fossarus: 2e wtk. H. Tesink;

m.s. Fulgur: saw J. A. Clarijs, H. J. F. Stoffers, C. N. M. Prins, sch.kok H. Seegers, bediende L. de Kramer;

s.s. Katelaysia: wnd. 2e stm. J. J. Engelbrecht, 4e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. J. M. G. M. van Kooten;

s.s. Kelletia: gezagv. A. Tijmsa, wnd. 2e stm. B. Crum, 3e wtk. J. Haasjes, wnd. 4e wtk. F. P. van der Star, sch.vakman 1 J. C. Huiberts, hoofd voeding H. Vrugt;

s.s. Kermia: hfd.wtk. J. L. van der Rijst, 5e wtk. A. K. Vennink, P. R. Schol;

s.s. Khasiella: hfd.wtk. C. de Witte, stag.wtk. R. J. van der Schans;

s.s. Kopianella: wnd. gezagv. A. P. J. Ham, radio-off. R. E. S. Reyers, hfd.wtk. J. W. van Wegen;

s.s. Kylix: 1e stm. J. G. Wientjes, wnd. 2e stm. J. Koek, stag.stm. C. Groenendaal, wnd. 3e wtk. W. I. van der Burght;

s.s. Lovellia: wnd. 2e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, radio-off. P. A. van Vierssen, 3e wtk. A. P. Grootenboer, 5e wtk. C. P. J. de Hond, capataz I. Parada Garrido, man esp R. Crespo Rivas, 2^o man

F. Aquino Garcia, mar int A. Alonso Alvarez, F. Casete Lestayo, S. Dominguez Castro, E. Gestido Martinez, E. Goce Moldes, J. R. Gomes Lomba, C. Huertas Vega, 2^o mar int M. Penedo Martinez, R. J. Pugigner Alonso, coc A. Martinez Amoedo, cam may do E. Cruz Buyo, cam J. Amoedo Otero, J. J. Domeque Bailo, cam (trip) A. Barbara Perez;

s.s. Macoma: gezagv. J. C. de Groot, hfd.wtk. K. L. Schuring, 3e wtk. R. A. M. Haffert, 5e wtk. H. M. Smit, saw P. A. J. Kouijzer, asaw A. Zijlstra, F. A. de Vries, sch.kok C. van der Wildt, bediende (a/d) S. Boekhout;

s.s. Marinula: gezagv. W. Croes, 2e stm. E. J. B. Seele, A. G. J. de Wit, 5e wtk. J. Terpstra;

s.s. Meta: gezagv. K. Prins, stag.stm. F. de Vries, 2e wtk. B. Oudkerk, stag.wtk. T. E. Westra;

s.s. Mitra: 3e stm. H. G. D. Cramer, stag.stm. E. de Leeuw, radio-off. L. A. Lambregtse, 5e wtk. K. van Zijderveld, E. B. Grootenboer, stag.wtk. T. M. Brandts, sch.vakman 1 G. J. C. Dudink, hoofd voeding H. Scharloo;

s.s. Mytilus: 2e stm. P. A. Janssen, radio-off. A. H. L. de Mos, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 3e wtk. R. M. van Ham, wnd. 4e wtk. L. Busé, stag.wtk. A. W. J. Beunis, B. A. Kloosterman;

m.s. Niso: 1e stm. C. A. Koppendraaier, 2e stm. A. B. Tuyl, F. B. Schröder, radio-off. H. T. Vreeburg, 5e wtk. B. J. Huizing, hoofd voeding G. van Driel;

s.s. Ondina: gezagv. A. de Ligt, wnd. 1e stm. A. J. Verheul, 2e wtk. A. van Rijswijk, wnd. 4e wtk. P. A. G. van der Meer;

s.s. Onoba: gezagv. S. Harders, 3e stm. J. W. H. B. ter Braak, radio-off. J. D. Dieker, 3e wtk. C. N. A. Vreke, 4e wtk. W. T. van Leeuwaarden;

s.s. Patro: 1e stm. G. A. M. Dorren, wnd. 3e stm. J. B. Winkelhuis, stag.stm. W. van Dijk, hfd. wtk. J. D. Donken, stag.wtk. P. H. van der Meulen, man esp B. Regades Hermo, A. Costas Ezcurdia;

s.s. Sepia: 1e stm. F. Kuyt, 3e wtk. F. van den Boogaard;

s.s. Vitrea: 1e stm. M. A. Messelaar, 2e stm. M. Waalewijn, 3e stm. D. van der Heul, 3e wtk. D. Roodnat;

s.s. Vlieland: radio-off. G. Groeneveld, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 5e wtk. R. L. J. Collette, J. M. M. Selders;

s.s. Zafra: wnd. 4e wtk. F. R. R. Smith;

s.s. Zaria: 1e stm. A. H. van Haften, wnd. 2e stm. D. Dankart, radio-off. C. D. de Jong, hfd.wtk. J. L. 't Mannetje, 2e wtk. J. A. Willems, 3e wtk. J. C. van Koten.

Uit dienst getreden:
1e stm.: M. van den Belt;
3e stm.: H. R. R. van de Riet;
4e stm.: J. C. Runnenburg;
5e wtk.: C. Vreugdenhil;
sch.vakman 2: P. Fokker;
sch.vakman 1: J. J. P. Houthuizen.

Met pensioen:
gezagv.: C. Vriend.

Tijdelijk uit dienst (voltuiging studie):
II.stm.: K. Winters, L. Onderweegs,
R. C. M. Brunia, H. Ammerlaan.
II.wtk.: B. C. Gelaudie.

Tijdelijke tewerkstelling:
1e stm.: W. S. van der Ham -
Curaçao Oil Terminal

Terug van tijdelijke tewerkstelling:
3e stm.: P. J. van den Driest -
Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N.V.;
3e wtk.: J. A. Deelen -
Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N.V.;
3e wtk.: P. Kooyman - Chevron Tankers B.V.
4e wtk.: A. Verschoor - H.A.L.-Beheer B.V.

Aangesteld als:
sch.vakman 1: J. W. Wolters.

Behaalde diploma's:
1e stm. G.H.V.-th.: A. L. M. van Dun;
2e stm. G.H.V.: J. J. Engelbrecht;
„B”.: F. van den Boogaard, H. L. Hendrison;
„A”.: H. Struyk.

Vlootcirculaires

In de periode 16 juni tot en met 15 juli 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1285	24.6.77	Trossenbestand Scheepsreglement Deel III.6, blz. 11, 12, 13, 13a (correctie onderwerp)
1288	27.6.77	Uniforme barprijzen
1289	27.6.77	Arbeidstijdenregeling tijdstip van aankomst
1290	24.6.77	Sociaal verslag
1291	30.6.77	Koersen (PCOR)
1292	4.7.77	Overwerkverdeling huurders/eigenaars
1293	1.7.77	Slow steaming/bunker conservation (PCOR)
1294	6.7.77	Van kracht worden aanvaringsbepalingen (PCOR)
1295	8.7.77	Overgang lossen - ballasten
1296	12.7.77	Arbeidstijdenregeling Europees vlootpersoneel. Toeslag binnen de normale arbeidsduur tijdens zeedienst
1297	12.7.77	Las Palmas helicopter-service (PCOR)
1298	15.7.77	Port performance - Kosten per dag
1299	15.7.77	Wijziging minimum maandloon koopvaardij (PCOR)
1300	15.7.77	Gebruik van elektrische kacheltjes
1301	15.7.77	Wet op de arbeids- en rusttijden zeescheepvaart

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-6-1977 t/m 15-7-1977

In dienst



M.i.v. 20-6
J. L. Baan
- DFP/3



M.i.v. 4-7
Mw. L. C. van Bavel
- DFF/4

Waljubilarissen



P. M. Verschut - DFF/1
30 jaar op 18-8-1977



Mw. F. J. Bijl - DFP/3
25 jaar op 1-9-1977

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 12
augustus 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

Bruidspaar van de maand

Zij hebben elkaar ontmoet in een zwembad op een zonnige dag 7 jaar geleden, 5e wtk. Kier Vis en zijn echtgenote Truus Reytenbagh. Ook op 24 juni jl. is het zonnetje verschenen om van hun huwelijksdag een stralende dag te maken. Van een beetje geluk mag dan toch wel gesproken worden als je bedenkt dat de maand juni dit jaar niet veel zomerse dagen heeft geteld. Veel hebben zij van dat slechte weer echter niet gemerkt omdat zij hard moesten werken om het huis, dat hen bij toeval vlak na thuiskomst van de bruidegom werd toegewezen, op tijd in gereedheid te brengen. Maar een week voor de geplande datum was alles dan toch klaar. Erg lang hebben zij tot nu toe niet van hun nieuwe woning kunnen genieten doordat de heer Vis nog maar weinig verlofdagen resteerden. Op 18 juli jl. werd hij dan ook tewerkgesteld op de „Abida”. Een verschil met zijn vorige reizen: zijn echtgenote zal hem de komende maanden vergezellen. Misschien dat haar nog wat van de gemiste zomerse dagen op deze reis ten deel zullen vallen.

