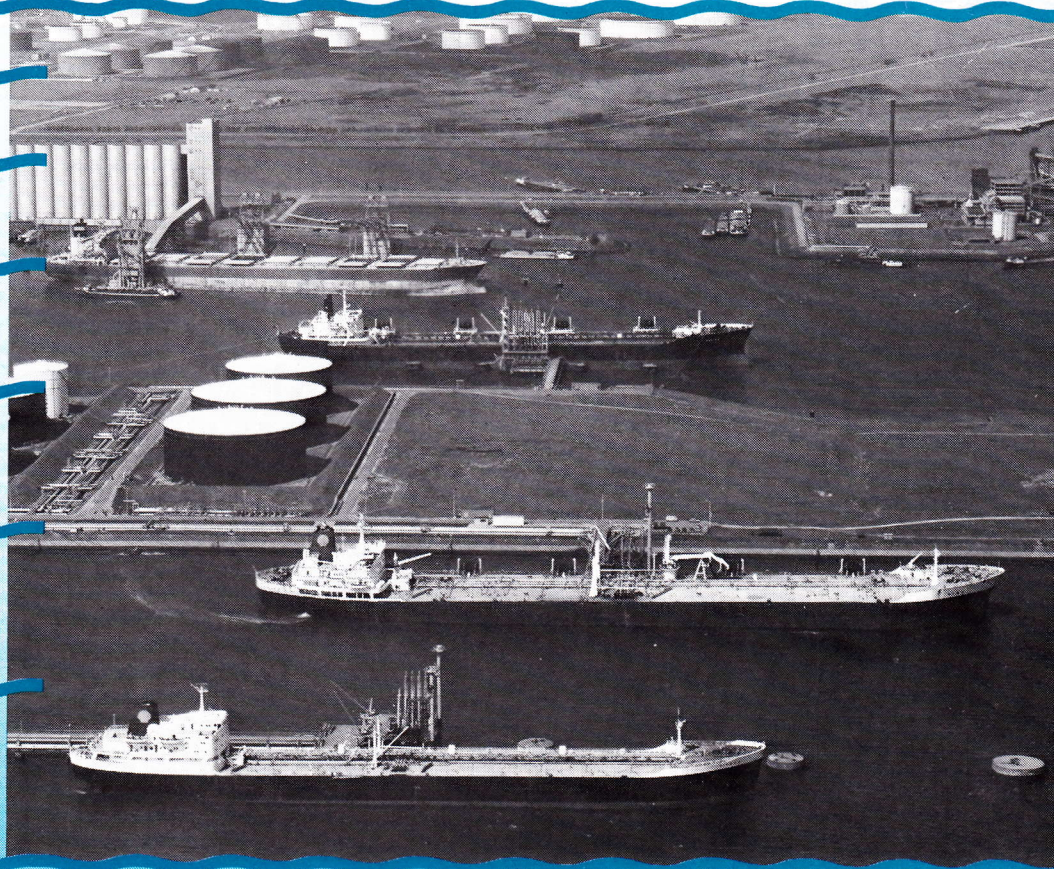


SCHEEP



ENNIKA

22e jaargang
nummer 12
augustus
1983



SCHIP EN KA

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V.

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Ondernemingsraad 696146 Kamer 5.08

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang
nummer 12, Augustus 1983

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan blijven.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

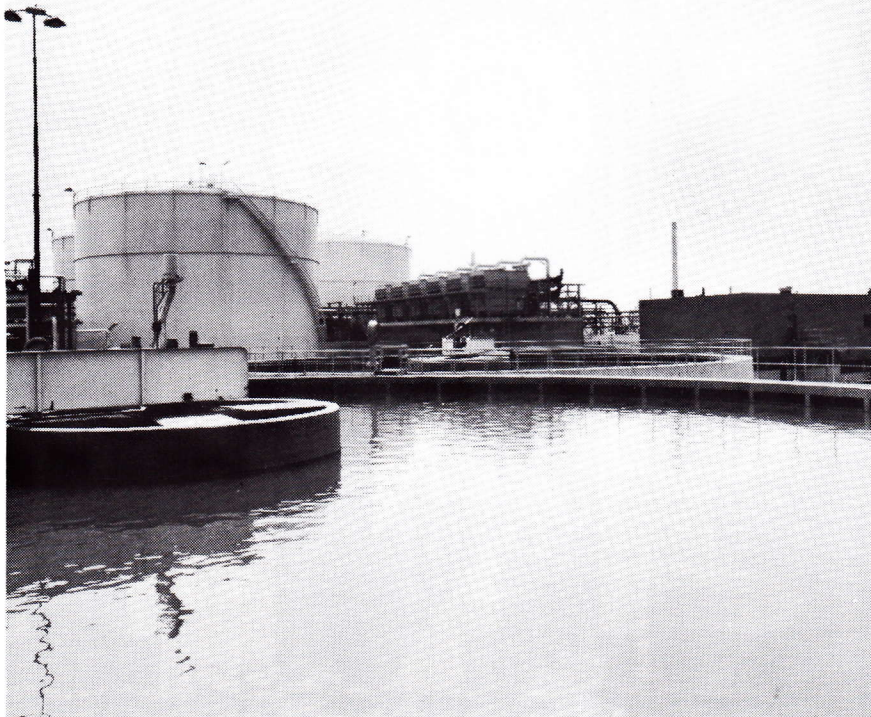
Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Met het oog op de toekomst	4
Veilige vaarweg naar Rotterdam	6
Schoonschip	9
Personalia	10
Rotterdam krijgt weer een scheepvaartmuseum	12



Onlangs werd door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dr. P. Winsemius, de biologische afvalwaterzuiveringsinstallatie van Shell Nederland Chemie in Pernis officieel in gebruik gesteld. Kosten 125 miljoen gulden. Het totale bedrag dat door Shell in Nederland vorig jaar is uitgegeven aan directe milieu-exploitatiekosten en investeringen bedroeg 360 miljoen gulden, zo'n 20.000 gulden per werknemer.

Mededeling van de Stichting

Shell Pensioenfonds

Aanpassing

franchisebedragen

In verband met de van 1 juli 1983 af geldende a.o.w.-uitkeringen is de franchise, als genoemd in artikel 1 van reglement II en van reglement III, met ingang van genoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 30 juni 1983 met recht op pensioen hebben of zullen verlaten, verlaagd en vastgesteld op:

- f 23.355,— voor gehuwde mannelijke fondsleden
- f 11.678,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden
- f 16.270,— voor ongehuwde fondsleden

Mededeling

De heer T. G. A. Westerveld, chef Vlootpersoneel (DFP/1) zal per 1 november 1983 worden overgeplaatst naar Shell Nederland Raffinaderij B.V., waar hij de functie zal gaan vervullen van Hoofd Personeelsregelingen en Services. De heer J. C. Aartsen, thans hoofd subsectie Formatie Vlootpersoneel (DFP/II) zal dan worden belast met de leiding van de sectie DFP/1.

Bij de voorplaat

Onlangs door fotograaf Martin van Vugt voor ons gefotografeerd: Drie Shell-tankers aan de Shell-steigers in Europoort op één plaatje. Op de voorgrond de 'Vitrea', vervolgens de 'Niso' en als derde de Britse 'Opalia'. Op de achtergrond de graansilo's van de firma Bunge met een lossende bulkarrier.

Persoonlijke

ongevallen

verzekering

Ten einde in voorkomende gevallen aangepaste verzekeringspolissen te kunnen toezenden, verzoeken wij die vloot-personeelsleden die op huwelijkse voorwaarden zijn getrouwd, daarvan opgave te (laten) doen aan DFP/32, de heer R. M. Willemstein, telefoon (010) 696110.

'Arti et Pectini'

DE TIJD DRINGT . . .

Bijna is het zover dat u de werkstukken voor de kunstmanifestatie 'Arti et Pectini 1983' kunt inleveren. Dat kan gebeuren in de periode van 15 tot en met 25 augustus a.s. Na beoordeling door de jury begint op 27 september een grote tentoonstelling over het ingezonden werk in Pulchri Studio in Den Haag. Een deel van deze tentoonstelling zal daarna ook op andere plaatsen in ons land te bezichtigen zijn. De 'spelregels' wat betreft deelname aan 'Arti et Pectini 1983' heeft u kunnen lezen in vorige uitgaven van dit blad. Trouwens, we nemen aan dat uw kunstuitingen inmiddels al gereed staan om te worden ingeleverd . . .

Prijzen

Nog iets over de prijzen. Het ligt in de bedoeling de prijzen van f 500,— (eerste prijs), f 375,— (tweede prijs), f 250,— (derde prijs), de publieksprijs (f 250,—) en de eervolle vermeldingen zoveel

mogelijk aan de collega's en de gepensioneerden in hun eigen locatie uit te reiken, te weten:

Den Haag: Centraal Kantoor, KSEPL, Billiton en SNI

Klundert: SNC Klundert

Rotterdam: Shell Nederland, Shell Tankers, Shell Verkoop en SNR/SNC Pernis

Assen: NAM

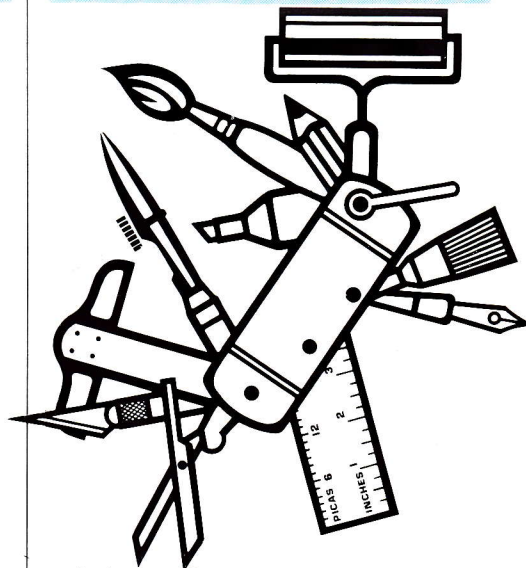
Amsterdam: KSLA

Hardenberg: WAVIN

De bezoekers van de tentoonstelling zullen in de gelegenheid worden gesteld via een stembus hun waardering tot uitdrukking te brengen. Hiervoor zal per categorie een bezoekersprijs van f 250,— worden toegekend.

Inleveradres

Alle inzendingen kunnen gedurende de



periode van 15 tot en met 25 augustus worden ingeleverd bij: de heer L. M. C. Romeyn, Hofplein 20, kamer 23.17, Rotterdam, telefoon 010-696184

Inlichtingen over 'Arti et Pectini' kunt u telefonisch krijgen in Den Haag, op nummer 070-774900

Doet mee!!

In 1979 zonden 200 deelnemers 734 werkstukken in. De toenmalige jury concludeerde dat 'naar omvang maar ook naar kwaliteit 'Arti et Pectini 1979' haar – toch ook niet geringe – voorgangers in heel opwekkende mate overtreft'. De verwachtingen zijn ook deze keer weer hooggespannen. Krijgen we ditmaal wéér meer deelnemers en inzendingen? Zullen weer vele Shell Tankers-werknemers en gepensioneerden, van zowel wal als vloot, hun kunstuitingen insturen? Het antwoord is aan u . . . DOE MEE!!



'Sepia' verkocht

Het 69.533 ton draagvermogen metende, in 1961 gebouwde s.s. 'Sepia' is verkocht aan een scheepssloperij in Taiwan. Het schip zal deze maand te Kaohsiung aan de kopers worden opgeleverd.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2003	17.6.83	Oliewaterseparatoren voor machinekamers (PCOR)
2004	27.6.83	Vlootplan 1983 (PCOR)
2005	1.7.83	Koersen (PCOR)
2006	1.7.83	Schaderapport No. 165
2007	6.7.83	Satelliet navigatie
2008	7.7.83	Ongevallencijfers 1e halfjaar 1983 (PCOR)
2009	8.7.83	Verkoop 'Sepia' (PCOR)

VERZOEKE 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	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Latirus	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Lepton	m.s. Tagelus
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Caurica					s.s. Zaria

Met het oog op de toekomst

Na drie workshops 'Moderne Bedrijfsvoering' kan een aantal conclusies worden getrokken die de weg aangeven naar de toekomstige scheepsorganisatie. Bij het uitstippelen van die weg was de mening van degenen aan boord van doorslaggevende betekenis. Daarbij is niet alleen geluisterd naar hen die nu leiding geven maar ook naar die van de jongere officieren.

Lochem

Het zelfde streven om de toekomst niet te laten uitstippelen door de mensen aan de wal, maar juist de zeevarenden daarbij ten nauwste te betrekken, manifesteerde zich tijdens de zogenaamde Lochem conferenties in 1975. Daaruit ontstond het PLA-project, dat in 1977 – voorlopig nog als experiment – aan boord van de 'Fossarina' en 'Fulgur' werd doorgevoerd. Een experiment gericht op het ontwikkelen van een organisatievorm die aansloot bij de toenmalige economische situatie en de sociale en technische veranderingen van de afgelopen decennia. In de afgelopen jaren is een zodanige vooruitgang geboekt dat de

PLA-structuur vaste vorm heeft gekregen en niet meer weg te denken is uit het vlootgebeuren. Tal van zaken werden aangepakt en met succes ontwikkeld. In dit verband kan o.a. worden gedacht aan het van de grond krijgen van een opleiding tot semi-geïntegreerde officier (SGO), het uitbreiden van de bevoegdheden in velerlei opzicht van het scheepsmanagementteam, het introduceren van de centrale planningborden, de gemeenschappelijke administratieruimten, het ontkoppelen van de relatie rang/takenpakket door het inzetten van semi-geïntegreerde officieren in de tegendiscipline etc. In de loop der jaren heeft de PLA-structuur zich uitgebreid en omvat thans de gehele vloot. Schepen die door hun inrichting c.q. bemanning niet geheel geschikt waren voor de nieuwe organisatievorm namen wel andere delen van het project over, gestimuleerd door het plaatsen van officieren met PLA ervaring op de zgn. conventionele schepen.

Werkoverleg

Een van de belangrijkste onderdelen van de toekomstige scheepsorganisatie is het ontkoppelen van rang en takenpakket. Om in een dergelijke organisatie, die wel eens wordt aangeduid met de woorden 'flexibele matrix', optimaal te kunnen werken is het van belang dat de deelnemers beschikken over voldoende vaardigheden op het gebied van organisatie en communicatie. Vandaar

dat eind 1981 een aanvang werd gemaakt met een serie cursussen werkoverleg, waaraan in eerste instantie werd deelgenomen door praktisch alle gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, maar waaraan ook veel jongere officieren en een aantal walfunctionarissen deelnamen.

Veldhoven

De visie op de toekomst zoals die uit de Lochem conferenties voortvloeide, heeft in de afgelopen jaren vaste vorm gekregen. Zij heeft ook navolging gekregen bij overheidsinstanties, zeevaartscholen en andere rederijen. Dit wil niet zeggen dat hiermee de zaak voor de verdere toekomst is besloten. Immers, economische, sociale en technische veranderingen blijven komen en de bedrijfsvoering dient zich steeds opnieuw aan te passen aan deze gewijzigde omstandigheden. De situatie van nu wijkt sterk af van die van bijvoorbeeld 5 jaar geleden; de situatie over 5 jaar zal ongetwijfeld sterk afwijken van de huidige situatie. Dit houdt in dat wij steeds opnieuw zullen moeten inspelen op de toekomst. Het was daarom goed om met de grote dosis ervaring die in de afgelopen jaren is opgebouwd, als het ware eens stil te staan bij wat bereikt is en de vraag te stellen: 'hoe' verder? Daarbij te betrekken wat de zeevarenden zelf als goed en minder goed hebben ervaren, hoe zij zelf tegen toekomstige ontwikkelingen aankijken. Nadrukkelijk dus niet om weer een nieuwe weg in te slaan, neen, maar wel om – zoals vermeld in de uitnodigingsbrief aan de deelnemers aan de in Veldhoven gehouden workshops: 'gezamenlijk na te denken over de huidige bedrijfsvoering op onze schepen, de thans aan de gang zijnde ontwikkelingen op technisch, maatschappelijk, wettelijk en economisch terrein, ten einde nader in te vullen hoe het beste zou kunnen worden ingespeeld op de genoemde ontwikkelingen en vandaar uit verdere lijnen te ontwikkelen hoe de toekomstige scheepsorganisatie er in de toekomst mogelijk uit zou kunnen zien'. Vandaar het houden van de workshops in Veldhoven.

Drie workshops

Van deze workshops, die de naam 'Moderne Bedrijfsvoering' meekregen, zijn er nu drie gehouden. Daarbij lag het accent sterk op de zelfwerkzaamheid van de deelnemers, nadat ze eerst waren ingelicht omtrent personeelstechnische (ontwikkelingen op personeelsgebied) en bedrijfsorganisatorische (o.a. financiële) aspecten. De deelnemers – ongeveer 15 per workshop – kregen daarna een aantal vragen voorgelegd, die zij in kleinere groepen moesten bespreken en er een mening over formuleren. Zorgvuldig werd erop toegezien, dat zo'n groepje zo evenredig mogelijk was samengesteld en waarin nautici en technici, zowel met als zonder PLA-ervaring, waren vertegenwoordigd. Had zo'n groep na vele uren onderling overleg hun 'visie op de toekomst' gevormd, dan volgde



bespreking ervan met alle deelnemers alvorens, eventueel na aanpassing, op de derde dag gezamenlijk de presentatie ervan aan het 'management team' volgde, met daarna nog een paneldiscussie.

Sterke zelfwerkzaamheid dus, zelf je gedachten formuleren, op basis van zelf opgedane ervaring, dan onderling bespreken, aanpassen als je van de noodzaak daartoe was overtuigd. Kortom, niets dat 'van hogerhand' werd opgelegd.

De eerste workshop

Met opzet werd gekozen voor een werkwijze waarbij elke workshop kon voortbouwen op de conclusies van de deelnemers van de direct daaraan voorafgaande workshop(s). In de eerste workshop werd met name aandacht besteed aan de toekomstige opleiding en ervaring van semi-geïntegreerde officieren, de integratie van conventioneel opgeleide en semi-geïntegreerde officieren en de toekomstige scheepsorganisatie.

Zonder in dit verband in te gaan op de antwoorden van alle aan de deelnemers gestelde vragen, sprong bij de presentatie de scheepsorganisatie die men omstreeks het jaar 1990 zag sterk naar voren, namelijk een totaal van 16 opvarenden. Daarbij, aldus de visie van de deelnemers aan deze workshop, zag men een ontwikkeling naar een gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige die in het bezit waren van resp. de diploma's SI/A en C/SIII. Daarnaast zou de scheepsbezetting kunnen bestaan uit 5 SGO's, elk in het bezit van een tegendiploma, alsmede 6 algemene scheepsvaklieden en een 3-mans Civiele Dienst.

Voor de goede orde dient te worden vermeld dat de deelnemers uitgingen van moderne schepen en van semi-geïntegreerde officieren met een redelijke ervaring in zowel de eigen als de tegendiscipline. Bij een dergelijke bezetting, zo bracht men naar voren, zal een goede teamgeest steeds belangrijker worden omdat men alleen dan tot een optimale flexibele scheepsorganisatie kan komen. Ook realiseerde men zich dat in de overgangsfase om- en bijscholing van de conventioneel opgeleide officieren noodzakelijk was. Dat hierbij een grote mate van zelfwerkzaamheid van de conventioneel opgeleide officier nodig is, spreekt vanzelf. Het is een kwestie van eigenbelang; het gaat tenslotte om zijn toekomst.

De tweede workshop

Op de tweede workshop was de vraagstelling met name gericht op de door de deelnemers aan de eerste workshop voorgestelde toekomstige organisatievorm, de opleiding en ervaring van de semi-geïntegreerde officieren, de integratie van de conventioneel opgeleide en semi-geïntegreerde officieren, alsmede de voorwaarden waaronder nog verdere taakoverheveling van officieren naar scheepsgezellen mogelijk zou zijn. Opvallend was dat de drie groepen van de tweede workshop, geheel

onafhankelijk van elkaar, met zeer positieve reacties kwamen op de door de deelnemers aan de eerste workshop voorgestelde organisatievorm. Wel had men kanttekeningen; met name vond men dat in de topfuncties de diploma-combinatie SI/A en C/SIII in 1990 nog niet haalbaar zou zijn. Daarnaast was men van mening dat na 1990 de functie van gezagvoerder zich wel eens zou kunnen ontwikkelen tot scheepsmanager en waarvoor in principe zowel de diploma-combinatie SI/A als C/SIII voorwaarde zou kunnen zijn. Ook de deelnemers aan deze workshop waren van mening dat meer aandacht zal moeten worden besteed aan de toekomstige positie van de conventioneel opgeleide officier, juist omdat men vermoedt dat dit in de komende tijd een actueel onderwerp zal worden. Men zag mogelijkheden om de conventioneel opgeleide officier op eigen initiatief een plus-diploma te laten behalen. Zelfstudie dus, met daarbij ondersteuning door de Maatschappij.

Met betrekking tot de verdere taakoverheveling naar de scheepsgezellen zag men dit alleen maar als een haalbare kaart indien de opleiding van de scheepsgezellen minimaal op LTS-niveau lag met een aanvullende scheepsgerichte opleiding. Daarnaast zou meer 'training on the job' wellicht nodig zijn. De suggestie werd geopperd om in de scheepsgezellenploeg tenminste 2 man op LBO-plus niveau te hebben.

De derde workshop

In tegenstelling tot de eerste twee workshops, waren de deelnemers aan de derde workshop alleen vaak jongere officieren, zowel conventioneel opgeleide als semi-geïntegreerde. Het is vooral deze categorie officieren die in de jaren 90 te maken zal krijgen met de toekomstige scheepsorganisatie. Vandaar dat hun mening niet mag ontbreken wanneer gesproken en gedacht wordt over de toekomst. De aan hen gestelde vragen waren hierop dan ook toegespitst. Bij de door de deelnemers van de vorige workshop voorgestelde scheepsorganisatievorm plaatste men nog wel een aantal kanttekeningen; de 'jeugdige' deelnemers aan deze workshop kwamen met een scheepsorganisatie van in totaal 16 man, waarbij de twee topofficieren in het bezit waren van de diploma's SI of C. Voor de overige 5 officieren was praxe van een zodanige verdeling van de diploma's dat een combinatie van conventioneel opgeleide en semi-geïntegreerde officieren mogelijk is. Gesuggereerd werd om op alle schepen van onze vloot met

zowel conventioneel opgeleide als semi-geïntegreerde officieren te varen. Voorwaarde daarvoor is evenwel de conventioneel opgeleide officier zoveel mogelijk in de andere disciplines ervaring te laten opdoen. Juist deze groep deelnemers onderstreepte de wenselijkheid om op basis van vrijwilligheid conventioneel opgeleide officieren de kans te bieden door zelfstudie een diploma in de tegendiscipline te laten behalen, waarbij ondersteuning door Shell Tankers B.V. als onontbeerlijk werd gezien. De opleiding als zodanig van de huidige semi-geïntegreerde officieren werd door hen als voldoende beoordeeld, alhoewel ook zij, net als de deelnemers aan de eerste twee workshops, van mening waren dat de werkzaamheden van deze groep officieren strikter dan nu verdeeld moet worden over de beide disciplines.

Conclusies

Kort samengevat kan worden gesteld dat

- uitgaande van een modern scheepstype een toekomstige bezetting van 16 man als realistisch en haalbaar moet worden geacht;
- de opleiding als zodanig van de semi-geïntegreerde officieren als voldoende wordt beoordeeld, maar dat het deze officieren nog wel eens ontbreekt aan praktische ervaring. Dit laatste wordt niet gezien als een groot probleem; naarmate de semi-geïntegreerde officier meer vaartijd heeft, zal zijn ervaring zonder meer toenemen. Hetzelfde argument geldt immers ook voor de pas afgestudeerde conventioneel opgeleide officier;
- nog beter dan in het verleden de hand moet worden gehouden aan het ervaring opdoen in de tegendiscipline;
- de wereld om ons heen zich niet zal aanpassen aan ons; wij zullen ons moeten aanpassen aan de wereld. Voor de conventioneel opgeleide officier houdt dit in dat hij zich nieuwe kennis en ervaring zal moeten eigen maken wil hij in de wereld van morgen optimaal kunnen functioneren. Hierbij zal Shell Tankers B.V. steun kunnen verlenen in de vorm van overleg met 'Onderwijs' (regeling zelfstudie) en Examencommissie (regeling vaartijd);
- voor verdere taakoverheveling naar de bemanning is een hoger opleidings- en ervaringsniveau voorwaarde, waarbij het aanbeveling verdient om in de goed opgeleide gezellenploeg tenminste 2 man met een LBO-plus beroepsopleiding te hebben;
- in de toekomst zal de leiding van het schip mogelijk worden toevertrouwd aan een scheepsmanager die uit de nautische dan wel technische discipline kan voortkomen.

Het ligt in de bedoeling om in het najaar nog een afsluitende workshop 'Moderne Bedrijfsvoering' te houden waaraan zal worden deelgenomen door zowel oudere als jongere officieren alsmede een aantal walfunctionarissen.

VEILIGE VAARWEG NAAR ROTTERDAM

Vrijwel constant doen zandzuigers hun werk voor de mond van de Nieuwe Waterweg en de toegang tot Europoort. U komt deze ijverige schepen tegen bij het aanlopen van de haven van Rotterdam. U ziet ze ook vanaf de wal. Vanaf het strand in Hoek van Holland of zuidelijker, richting Maasvlakte. Dag-in, dag-uit, week-in, week-uit, ja, je kunt wel spreken van jaar-in, jaar-uit. Een continu gevecht met de snel dichtslibbende toegangswegen tot één der belangrijkste havens ter wereld. Het op diepte houden van de vaarwegen is van vitaal belang. De havenautoriteiten kunnen zich niet permitteren dat schepen aan de grond komen te zitten, met alle nare consequenties voor het schip en de opvarenden, de omgeving en uiteraard de reputatie van Rotterdam als een zeer veilige haven. In de afgelopen tijd is niet alleen hard gewerkt aan het onderhoud. De Eurogeul, de onderzeese uitgraving voor de mond van de Rijn, is verruimd en zal omstreeks deze tijd toegankelijk zijn voor schepen met een diepgang van 70 voet.

Enkele Nederlandse overheidsinstanties hebben, samen met de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging een 'Deep draught planning guide' samengesteld met alle nautische wetenswaardigheden die de verantwoordelijke scheepsofficieren nodig hebben om de Eurogeul en de 'diepwaterpaden' in het zuidelijk deel van de Noordzee en het Nauw van Calais goed te gebruiken. De gids bevat alle bijzonderheden over de officiële route, die begint bij de Greenwich-boei (ruwweg tussen de zuid-oostpunt van Engeland en Normandië) en eindigt tussen de pieren van Hoek van Holland.

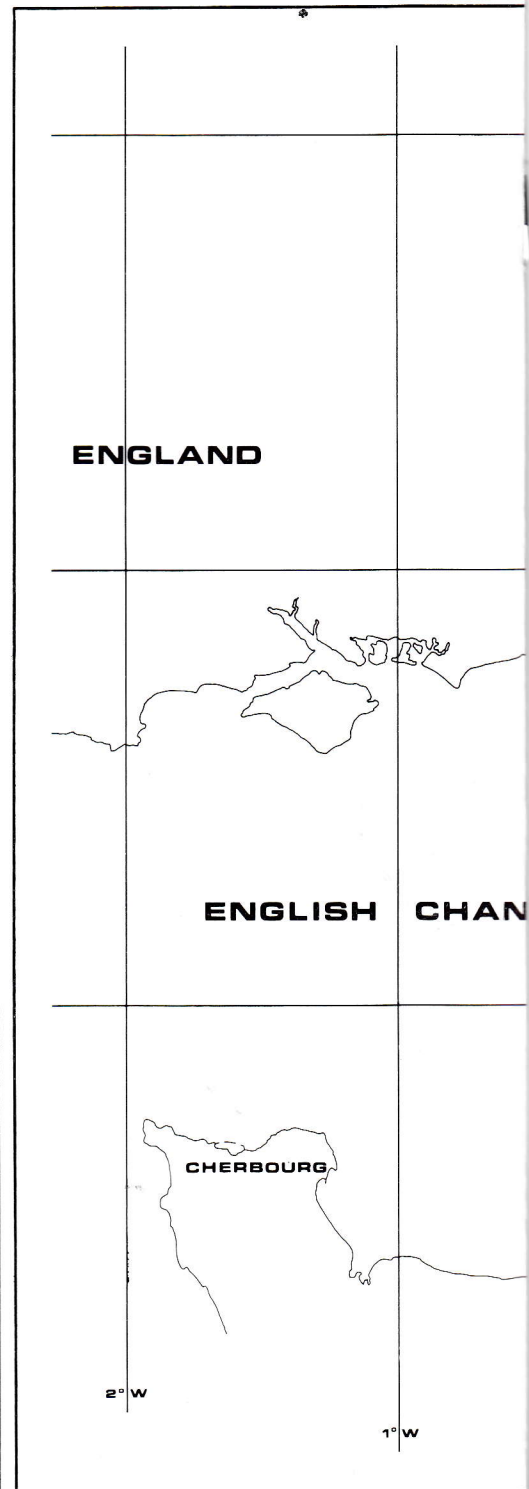
Vaarweg betrouwbaar

De vaarweg, die na zorgvuldig hydrografisch onderzoek op de kaart is uitgezet en waar nodig in zee van extra bakens is voorzien, voldoet over de gehele lengte aan drie belangrijke vereisten: hij biedt schepen met een diepgang van 70 voet voldoende waterdiepte, het 'pad' is met zijn veiligheidszones bovendien breed genoeg voor een verantwoorde passage en slotte blijft ook het aantal koersveranderingen dat onderweg nodig is beperkt en zijn de benodigde

stuuruitslagen klein. In harde cijfers betekent dit het volgende. De vaarroute is ook bij laag water overal ten minste 27,5 meter diep, een waarde die wenselijk wordt geacht omdat men ervan uit moet gaan dat een schip met een diepgang van 70 voet (21,4 meter) een kielspeling van 6,1 meter behoort te hebben. In dit cijfer is een marge van 0,9 meter opgenomen voor de bodemvariabiliteit. De breedte van de beschikbare vaarroute is in het algemeen 3000 meter, de veiligheidszones inbegrepen. Op slechts enkele plaatsen treedt een lichte vernauwing op, die tot enkele honderden meters beperkt blijft. De gehele vaarweg is zo geprojecteerd, dat hij nagenoeg overal tenminste 900 meter uit de buurt blijft van zandbanken, scheepswrakken op de zeebodem en andere hindernissen. Schepen die hun hulpmiddelen goed gebruiken zal het geen problemen geven deze route te bevaren. Een zorgvuldig gebruik van de beschikbare navigatiemiddelen is echter wel nodig en wordt in de 'Deep draught planning guide' dan ook met nadruk aanbevolen. De belangrijkste hulpmiddelen zijn de eigen radar en het radioplaatsbepalingssysteem dat door Decca over de Noordzee is gespannen en dat op het ogenblik voor rekening van de stad Rotterdam van een uitbreiding wordt voorzien, die het systeem nog preciezer zal laten functioneren. Daartoe wordt in Thorpeness, Suffolk, een landstreek aan de oostkust van Engeland, een nieuwe radiomast gebouwd. Omstreeks deze tijd is hij operationeel.

Veel medewerking

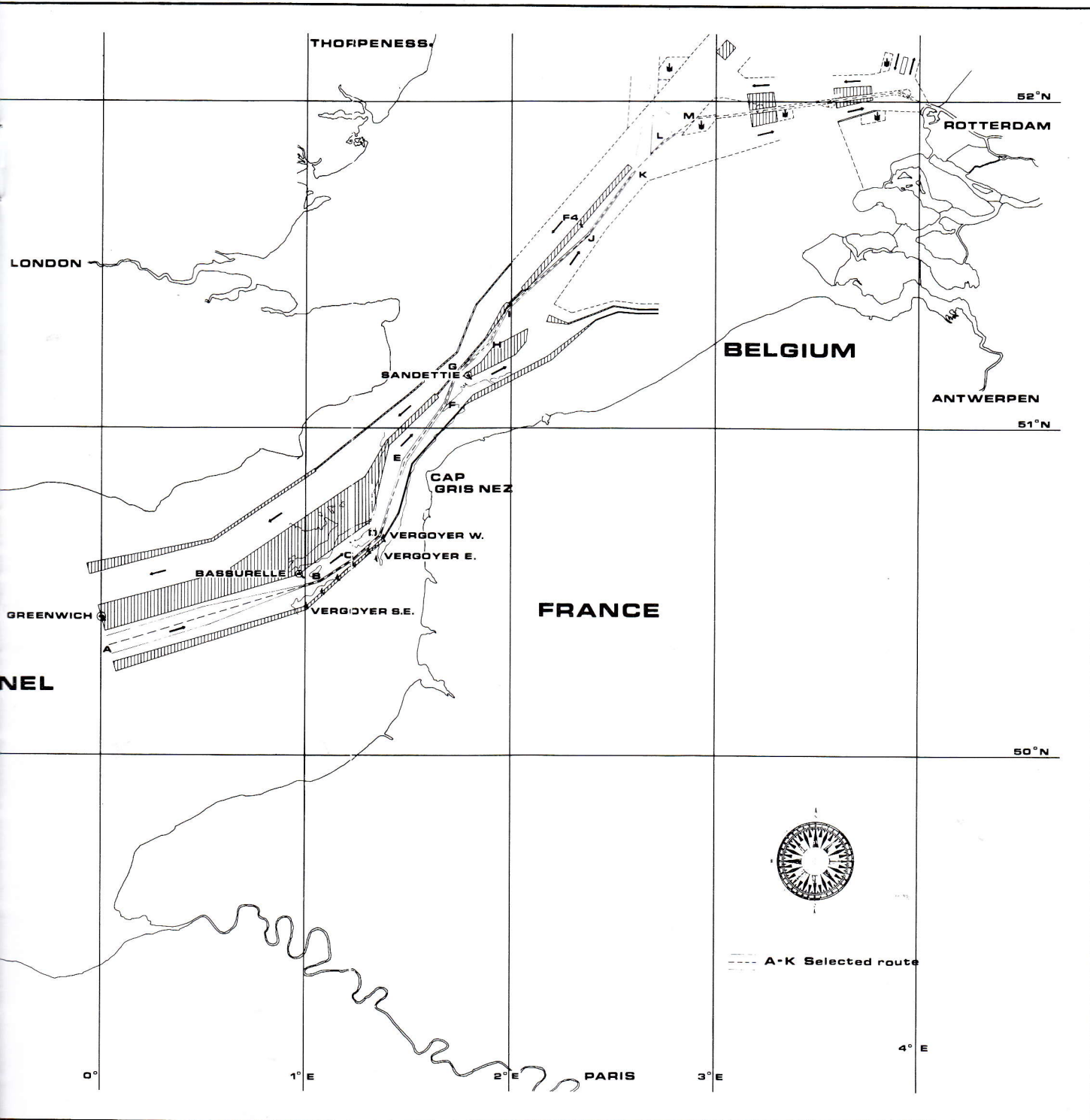
Waren de samenwerkende Nederlandse overheidsinstanties blij met het feit dat zij toestemming kregen tot het opzetten van die mast, in het internationale overleg werd ook veel medewerking ondervonden van de kuststaten Frankrijk, België en West-Duitsland. België ging er mee akkoord dat er een scheepswrak naar de rand van zijn beheersgebied werd overgebracht; Frankrijk besloot mee te helpen door vier boeien te leggen langs de Vergoyer-bank en door het lichtschip Sandettie een iets preciezer positie te geven. Boeien en lichtschepen (er liggen er diverse langs de route) zijn voor een nauwkeurige radarnavigatie natuurlijk van het grootste belang. De internationale samenwerking zal zich straks ook uitstrekken tot het belangrijkste terrein van de communicatie. De tanker of bulkcarrier, dat van het diepwaterpad gebruik gaat maken, heeft een aantal kuststations tot



zijn beschikking, dat het van actuele verkeersinformatie kan voorzien. Zo bestaat er ten behoeve van de scheepvaart in de smalle zeestraat tussen Dover en Calais een Channel Navigation Information Service (CNIS) die wordt verzorgd door Engelse en Franse organisaties. Hun radars bestrijken een zeevak dat vijftien mijl west van het lichtschip Bassurelle begint en ongeveer tien mijl oost van het lichtschip Sandettie eindigt. Wat noordelijker ligt het zeevak voor de mond van de Rijn, dat permanent wordt afgetast door een station in Hoek van Holland, onderdeel van Rotterdams nieuwe verkeersbegeleidende systeem.

Vroegtijdig contact

Elk diepstekend schip, dat bij de



zuid-oostpunt van Engeland is aangekomen met de bedoeling het Kanaal in te gaan, behoort via Scheveningen Radio contact op te nemen met het kuststation Hoek van Holland (Pilot Maas). Dat heeft een reden. In zeer bijzondere omstandigheden, veroorzaakt door extreme weerscondities, kan het feit zich voordoen dat er op één plaats in de diepwaterroute niet genoeg water is om het schip de vereiste kielspeling te garanderen.

Die plaats bevindt zich bij de boei F4, ongeveer halverwege Dover en de Eurogeul. Over een afstand van enkele kilometers heeft de zeebodem er de vorm van een grillig duinlandschap. Langdurige stormachtige winden uit het noordwesten doen hier soms een 'lange deining' ontstaan, die de passage van een zeer

diep stekend schip ongewenst maakt. De situatie bij de F4-boei wordt door het kuststation Hoek van Holland voortdurend in het oog gehouden en aan de scheepvaart gemeld.

Een schip dat met maximale diepgang wil passeren zal die bijzonderheden al ter hoogte van de Greenwich-boei moeten weten. Mochten de omstandigheden in het zeegebied rond de F4-boei ongunstig zijn, dan is er nog gelegenheid om te wachten totdat de situatie weer verbetert. De 'Deep draught planning guide' raadt diepstekende schepen aan hun wachtperiode in dat geval door te brengen vóór het lichtschip Bassurelle. Daar voorbij namelijk vernauwt het diepzeepad zich zodanig en neemt de scheepvaartdrukke zozeer toe, dat het niet wenselijk is nog om te keren.

Loods aanbevelen

In het internationale overleg, dat aan dit alles is voorafgegaan, zijn de kuststaten Engeland, Frankrijk, België en West-Duitsland overeengekomen, dat de diepstekende schepen, indien gewenst, gebruik kunnen maken van de diensten van goed getrainde zeeloodsen, die voor de vaart door het Kanaal beschikbaar zijn en die onder meer vanuit Frankrijk opereren. Cherbourg (Normandië) is een belangrijk loodsstation; men werkt ook daar met helicopters. In een aantal gevallen zullen de 'Kanaalpiloten' naar het zich laat aanzien straks niet meer alleen aan boord gaan. De Nederlandse maritieme instanties hebben de Franse autoriteiten namelijk het verzoek gedaan om toe te staan dat Nederlandse loodsden, die tankers en bulkcarriers bij het

navigeren in de Eurogeul moeten bijstaan, te zamen met de collega's vanuit Cherbourg aan boord worden gebracht in die gevallen waarin de reder dat wenselijk vindt. Ook op dit punt is overeenstemming bereikt.

Nieuwe zee kaarten

Twee nieuwe zee kaarten op extra-grote schaal zullen gezagvoerders en loodsen helpen de reis naar Rotterdam veilig te volbrengen. Ze zijn gemaakt door de Nederlandse Hydrografische Dienst. Het verdichte lijnenpatroon van de Decca Holland Chain, dat een zeer nauwkeurige navigatie mogelijk maakt, staat er uiteraard volledig op.

De 'Deep draught planning guide' kan naast de kaarten worden gebruikt. Dit boekje verdeelt de hele diepwaterroute tussen de Greenwich-boei en Hoek van Holland in acht sectoren, die stuk voor stuk op hun bijzondere kenmerken worden bekeken: de situering van de officiële vaarweg, de breedte van het pad,

de aanwezigheid van lichtschepen en boeien, de algemene verkeersdichtheid en de belangrijkste dwarsverbindingen (zoals Le Havre-Southampton, Dieppe-Newhaven, Calais-Boulogne – Dover), plaatselijke stromingen. Voor elke sectie worden ook aanbevelingen gedaan ten aanzien van wat men zou kunnen doen als men plotseling met onverwachte of zelfs gevaarlijke situaties wordt geconfronteerd.

Geen last

Heel bewust heeft men de officiële vaarroute door het Kanaal en het zuidelijk deel van de Noordzee zo gekozen, dat sterke koersveranderingen nergens nodig zijn. De 'Deep draught planning guide' legt uit waarom men dit heeft gedaan.

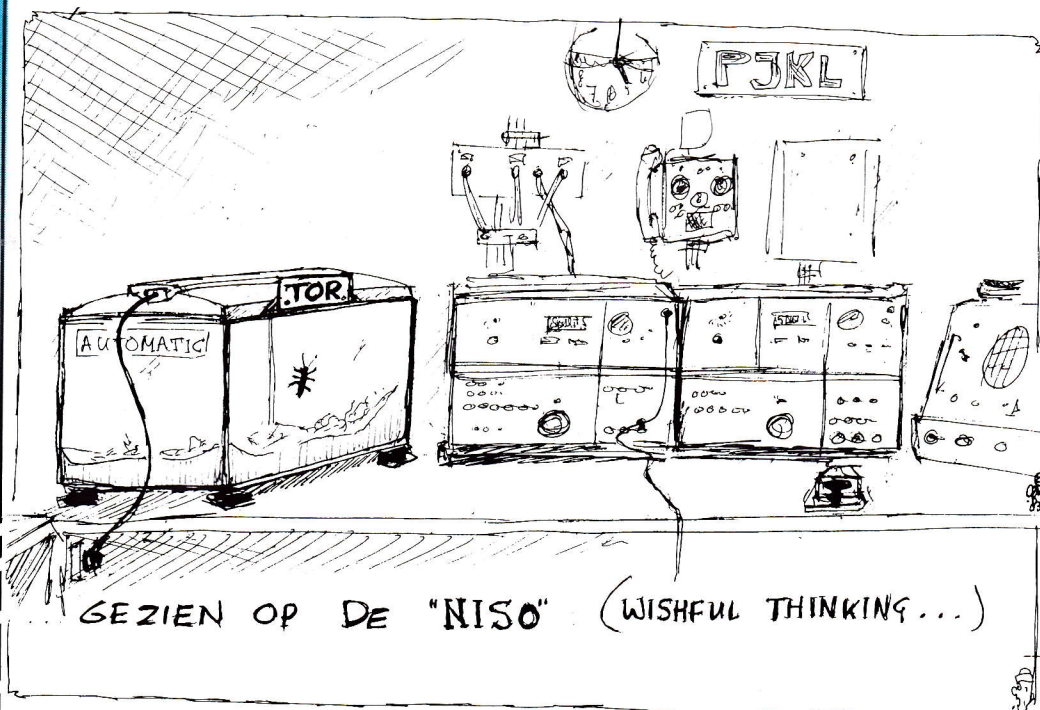
Een diepstekend schip dat rechthoekig vaart ondervindt in relatief ondiep water meer weerstand dan in diep water (vijfmaal de eigen diepgang). In ondiep water is dus meer voortstuwingskracht nodig om het vaartuig met dezelfde snelheid een

bepaalde afstand te laten afleggen. Eigenaardig genoeg geldt dat niet zodra het schip een bocht beschrijft; dan is het snelheidsverlies juist minder groot dan in diep water. De consequentie is, dat het schip in ondiep water een ruimere boog zal beschrijven. De manoeuvres worden dus beïnvloed door de hoeveelheid water die er is tussen het schip en de zeebodem. Belangrijk in de zin van: goed merkbaar en dus: oppassen geboden, is dit ondiep-water-effect alleen bij het maken van bochten van negentig graden en meer. Die maakt de officiële vaarweg echter nergens: op de route van de Greenwich-boei naar de Eurogeul zal men van dit verschijnsel daarom geen last hebben.

Een 300.000 tonner navigeert voorzichtig via de Eurogeul naar het Rotterdamse Europort-gebied.



SCHOON SCHIP



Heineken en Shell bouwen warmte-kracht installatie

Heineken en Shell hebben het voornemen om op het terrein van de Heineken brouwerij te Zoeterwoude gezamenlijk een warmte-kracht installatie te bouwen. De installatie zal bestaan uit een combinatie van gasturbines en generatoren die samen een vermogen van 11 megawatt opwekken.

De installatie, die eind 1984 gereed moet zijn, zal binnen het bestaande machinekamer/ketelhuiscomplex van de brouwerij worden opgesteld. Heineken en Shell zullen op gelijke basis in de financiering van het project, begroot op ruim 20 miljoen gulden, deelnemen. Bij de totstandkoming van dit project is gebruik gemaakt van de kennis en ervaring die Shell bij gelijksoortige installaties heeft opgedaan.

De begeleiding van de bouw komt in handen van Shell Industrial Energy Management B.V., een bedrijf dat is opgezet ten behoeve van industriële samenwerking op energiegebied. Uitgangspunt bij warmte-kracht koppeling is dat de benodigde elektriciteit, in verband met gecombineerde opwekking van elektriciteit en stoom, met minder brandstof kan worden geproduceerd. In dit geval wordt de totale besparing aan gas naar verwachting ongeveer 11 miljoen kubieke

meter per jaar. Over de consequenties van de ingebruikneming en de warmte-kracht installatie heeft Heineken contact met het Energiebedrijf Rijnland en de Gasunie.

Radio Medische Dienst 1982

In 1982 heeft de Radio Medische Dienst weer vele zeevarenden kunnen bijstaan. Het record aantal adviezen van 1981 werd niet gehaald, maar de andere voorgaande jaren werden in aantal overtroffen. In totaal werd door 497 schepen voor één of meer patiënten medisch advies gevraagd. Hiervan waren 366 Nederlandse schepen en 131 schepen varend onder buitenlandse vlag. Het betrof 528 schepelingen, waarvoor een advies werd gevraagd, wat aanleiding gaf tot 336 vervolcontacten. Totaal dus 864 consulten. Van de primaire consulten betrof het 159 maal een ongeval, 21 maal moest tot helikopterhulp worden besloten.

Het aantal tankers dat de hulp van de Radio Medische Dienst inriep in 1982 bedroeg 28, tegen 60 in het voorgaande jaar.

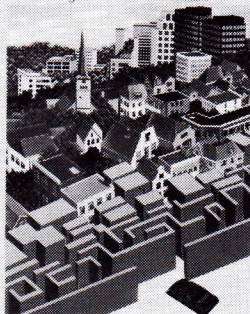
Shell brengt meest complete stratenboek

Shell heeft eind juni jl. 'Het 70.000 stratenboek' uitgebracht met een register waarin van 107 plaatsen in Nederland vrijwel alle straten zijn opgenomen. Hiermee is een regelmatig terugkerend probleem van veel automobilisten opgelost.

Het boek bevat van elke plaats een duidelijke plattegrond, van grotere plaatsen soms zelfs twee. Het register verwijst naar een vakje op de plattegrond, waarin de straat te vinden is. Ook de verschillende industrieterreinen zijn in het

HET 70.000 STRATENBOEK

Met plattegronden van 107 plaatsen en een register met 70.000 straten.



boek opgenomen. Voorts is het probleem opgelost van de kleine straatjes en steegjes, die te klein zijn voor de plattegrond. Dergelijke straatjes zijn wel vermeld in het register, zodat men in elk geval zeer dicht in de buurt komt – nooit verder dan 300 meter daarvan verwijderd. Het boek wordt exclusief voor Shell uitgegeven door Uitgeversmaatschappij Suurlands Vademecum. Het is te koop in vrijwel alle Shell-stations en in de Shell personeelswinkels voor f 9,95.

Jaarverslag Shell Pensioenfonds

Onlangs is verschenen het Jaarverslag 1982 van de Stichting Shell Pensioenfonds (SSPF). Geïnteresseerden kunnen telefonische een verslag aanvragen (010-696126). Exemplaren van dit Jaarverslag zijn inmiddels ook naar de schepen verzonden.

Dank in duizendvoud

Nog volop nagenietend van al hetgeen mij op 10 juni jl. met mijn afscheid ten deel is gevallen, heb ik er behoefte aan u te zeggen hoe hartverwarmend ik deze dag heb ervaren. Mede namens mijn vrouw dank in duizendvoud aan iedereen binnen en buiten de afdeling FD van Shell Nederland voor de getoonde belangstelling, de waarderende woorden, de fantastische cadeaus en niet in het minst voor de unieke en ludieke sfeer. Het was in alle opzichten een grandioos en indrukwekkend feest, waaraan wij voor altijd de allerfijnste herinneringen zullen bewaren.

Degenen die ik niet persoonlijk de hand heb kunnen drukken groet ik graag langs deze weg. En tenslotte hoop ik van harte velen van u hier of daar nog eens te ontmoeten. Daarom: vaarwel en tot ziens!

Jan Wapenaar

Gehuwd:

20.05: H. J. A. Verhoeven, 3e stm, met mw. J. A. Burg;
 16.06: C. A. J. W. M. Buenen, bediende, met de heer P. L. E. Jakobsson;
 24.06: L. H. Thibaudier, hoofd voeding, met mw. Darunee Daojarus;
 01.07: R. R. Vijber, 4e wtk, met mw. D. Johns;
 08.07: R. H. Nagel, 4e stm, met mw. C. J. de Visser;

Geboren:

20.06: Vera, dochter van J. L. B. de Bruin, 3e wtk, en mw. M. J. H. de Bruin-Gorris;
 26.06: Maartje, dochter van P. A. D. Bouwman, 2e stm, en mw. E. J. Bouwman-Wijnberg;
 03.07: Patricia, dochter van R. Roor, 4e wtk, en mw. A. Roor-Vos;
 05.07: Ronald, zoon van A. de Baat, alg. sch. vakman, en mw. K. H. de Baat-Seah;

Aflossingen:

Roff.: J. D. Dieker, T. Neutel, C. A. Witte, J. A. Griffioen, F. R. Meurs, J. Verduyn, M. H. B. Roobol
Gezagnv.: J. van Beele, A. J. Bloem, W. S. van der Ham, J. de Jager Sr., J. L. Muyskens, H. K. Paauw, K. Poort van Ingen, C. P. Schoenmakers
1e Stm.: A. J. Both, G. Buma, G. A. M. Dorren, A. H. van Haafte, A. J. de Kraker, A. van Leeuwen, G. L. A. Martens, R. W. Overdijkink, T. W. Scharrenburg, G. M. Schipper
2e Stm.: C. J. de Boer, J. W. H. B. ter Braak, A. Breevaart, K. P. Cupido, G. J. C. van Eeten, J. Kistemaker, W. Koeze, K. T. Wiegert Jr., J. B. Winkelhuis, N. J. C. M. van der Palen

3e Stm.: H. Ammerlaan, E. Barsingerhorn, H. E. Becht, K. Cramer, F. T. G. J. Mulder, L. M. P. Out, J. D. C. Plug, K. Winters, P. D. Blok
4e Stm.: A. D. N. Smith, M. A. Spoelstra
Stml.: T. J. H. M. van den Aarsen, P. Buur, P. T. Graaf, A. A. J. Jordans, B. Kamphuis, J. W. Kremer, J. J. Ligtenberg, K. van der Linden, E. C. van der Mars, G. H. Reitsema, J. M. Schut, H. W. Tabak, J. L. Wisse
Hwtk.: H. Blaauw, H. Buiten, J. L. 't Mannetje, O. K. Nicolai, L. J. van Onselen, C. G. Pusch, J. L. van der Rijnst
2e Wtk.: F. D. Dieleman, J. H. M. A. van Jaarsveld, M. F. Koens, J. J. J. Ludekuse, M. J. Parent, G. J. A. de Ruiters, J. Smid, P. Stachelhausen, J. M. van de Wal, J. A. Willems
3e Wtk.: B. E. Broekhuysen, P. J. van den Ende, W. H. Hennink, F. H. de Jong, J. W. Jongkind, P. D. Koudenburg, H. J. Lammertink, M. P. Roon
4e Wtk.: B. van den Ban, H. G. Besselink, P. F. van Gent, P. J. M. Heyns, M. J. Hoekman, J. E. de Fretes
5e Wtk.: M. J. E. van den Broek, R. J. M. van Geel, H. L. P. Hutter, K. H. Lughart, P. Moll, H. J. P. M. van Pinxteren, M. Punter, E. R. J. van der Sleen, E. Smit, G. J. Verwey, G. Ipreburg
Wtkl.: G. R. Bos, A. T. M. Hudales, G. T. Ligtenberg, C. J. Muyskens
Wass.: J. F. Boers, G. J. C. Dudink, E. L. Evers, E. D. van Leeuwen, R. M. Nelson, H. W. Nusselder, A. J. M. Pieters, F. S. J. van Rossum, D. van Vliet, J. Heeren, F. J. Trijselaar
Saw.: P. C. Groen, J. Hofman, R. E. Hubbard, R. E. Riedewald, H. Sandifort
Asaw.: G. J. Feringa, W. P. Guyt, M. J. W. Post
Asv.: F. F. Beekhuis, R. van Buuren, M. R. Cordu, E. R. van Engel, P. P. Flecken, J. W. P. Grommen, P. den Hamer, C. F. M. Hartman, S. J. van der Heide, J. J. van Hulst, H. Kammenga, R. J. A. Lempereur, A. A. O. Schenk
Aasv.: J. van den Berg, P. K. J. van de Bunt, M. Eeken, H. van der Laaken, R. A. van de Sande, G. W. Specht
Hovo.: P. C. Bergmans, C. A.

Breederland, W. C. Kapper, F. R. Stoker, J. M. C. Verjans
Kok.: J. R. Haeren, A. Verbunt
Bed.: G. M. Kaandorp, J. A. Schuiten, C. M. Vervloet, A. Vrolijk
Hbed.: D. Seip

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. 'Acila':
 1e stm. N. Venendaal, 2e stm. R. R. van der Maas, Hwtk. J. J. F. Reitsma, Hovo. J. van der Horst
m.s. 'Acmaea':
 1e stm. L. A. Groendijk, 4e stm. D. Gadradj, 2e wtk. J. W. van Putten, 4e wtk. H. L. M. van Haelen, 5e wtk. W. N. Leeflang, T. A. Neven
m.s. 'Acteon':
 2e wtk. W. J. M. Braeken, 5e wtk. W. A. Koudijs, Wass. A. C. in 't Hout
m.s. 'Cardissa':
 2e wtk. T. Scholte, Asv. P. van Eenige, P. A. Raas, J. D. M. Theunisse, Hovo. C. P. Hoogesteger, Bed. M. S. van Slogteren, Hbed. H. Domselaar
m.s. 'Caurica':
 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, 4e wtk. P. Molendijk, Asv. J. H. G. M. Coppelmans, Aasv. G. Bos, Hovo. H. J. van Alphen, Kok E. J. Eradus, Hbed. A. R. Tanasale
m.s. 'Cinulia':
 3e stm. A. Bergsma, 4e stm. G. Y. Bouma, 3e wtk. R. Koudstaal
m.s. 'Crania':
 Roff. H. P. de Jager, 2e stm. P. J. F. Steenbergen, 3e stm. W. H. Nibbelink, 4e wtk. H. Hendrikse, 5e wtk. B. J. Krakowczyk, W. J. D. M. Gakes, Wass. J. Doolaar
m.s. 'Dallia':
 Roff. G. T. Mebius, Gezagnv. R. Jousma, 3e stm. W. van der Meulen Jr., 5e wtk. M. P. Kesting
m.s. 'Daphne':
 1e stm. F. J. Kronenberg, 2e stm. H. J. Lenstra, Saw. J. Booy, M. J. Heiligers, F. Kromjongh, C. H. Moerkerk
m.s. 'Diadema':
 1e stm. W. J. H. van Dipten, Vrm. E. Curras Gonzalez, 1e Vak. J. Alvarez Martinez, 2e Vak. J. L. Rodriguez Dominguez, D. Vidal Miguez, Saw. A. Alonso Alvarez, M. Docampo Rial, F. Gonzalez

Rodriguez, J. Gomez Vila, J.
 Guisande Martinez, L. Martinez
 Duran, J. Rodriguez Cabral, J.
 Villa Alvarez, Hovo. A. Lopez
 Nogueira, Kok. M. Abalo Prego,
 Bed. C. Magdalena Gonzalez, S.
 Vilar Iglesias, Hbed. F. Dieguez
 Garcia
m.s. 'Felania':
 Roff. J. H. van den Toorn, Hwtk.
 N. C. van der Vecht, 3e wtk. C.
 Brasser, Asv. K. G. J. Schefferlie,
 C. Vogelzang, D. A. C. Wink, Kok.
 W. N. Top, Bed. A. Barendse
m.s. 'Ficus':
 Roff. H. J. van Homoet, Asaw. P.
 J. Kruihof, Aasv. G. L. Barendse
 Jr.
m.s. 'Fossarina':
 Gezagv. P. Cammel, Aasv. R.
 Renders, A. L. P. Valkering
m.s. 'Fossarus':
 3e Stm. R. van der Bos, Hwtk. C.
 C. Bartels, 2e Wtk. E. de Jong Sr.,
 Asv. B. A. Amstelveen
m.s. 'Fulgur':
 1e Stm. J. Broekmeyer, Hwtk. W.
 J. van der Hoek, 2e Wtk. J.
 Klemann, Asv. F. W. Bosson
m.s. 'Fusus':
 Gezagv. H. W. Vermaas, 2e Stm.
 P. A. Vermolen, 3e Stm. T. Barth,
 2e Wtk. B. R. Verhoog, 4e Wtk. P.
 R. Kesting, Asv. J. J. Donleben, J.
 R. van Engel, A. C. Kusters, P. O.
 Schaap, Bed. R. van Straten
s.s. 'Kylix':
 Wnd. gezagv. P. F. L. Scholvinck,
 2e Stm. F. Makkee, 4e Stm. R.
 Rodenburg, Stml. L. H. Maas, 3e
 Wtk. J. Kruize, 5e Wtk. Y. S.
 Attema
s.s. 'Laconica':
 Gezagv. W. Croes, 2e Stm. J.
 Jongeneel, 2e Wtk. C. N. A.
 Vreke, 3e Wtk. J. F. Bijlsma
s.s. 'Latia':
 3e Wtk. M. W. M. van der Burgh,
 4e Wtk. G. T. Verwoert
s.s. 'Laturus':
 Gezagv. J. Bosman, 1e Stm. J. P.
 Hendriks, 2e Stm. R. P. Regout,
 3e Stm. L. F. F. T. van Oudvorst,
 Hwtk. P. F. Buil, 2e Wtk. A. K. van
 't Blik, 4e Wtk. T. M. Brandts, 5e
 Wtk. P. J. Hanemaayer, J. van der
 Harst, E. van der Holst, Wass. F.
 D. P. Croes
m.s. 'Niso':
 Roff. A. Boutkan, 1e Stm. C. J.
 Clarisse, Hwtk. C. P. de Waard,
 2e Wtk. R. J. Doorneveld
s.s. 'Ondina':
 Roff. H. L. de Graaf, 2e Stm. E. M.

M. van den Bosch, Wnd. 2e Wtk.
 J. H. S. van der Pas, Wnd 3e Wtk.
 G. A. Mellonius, Wnd. 4e Wtk. D.
 Struyk Jr., Wass. R. Croese, H.
 Klijnstra
s.s. 'Onoba':
 Gezagv. P. C. Rakke, 1e Stm. B.
 Koppe, 2e Stm. L. van Doren, 3e
 Stm. H. J. M. van der Sijp, Wnd.
 2e Wtk. E. Dallinga
s.s. 'Sepia':
 Hovo. M. W. B. Mitzen
m.s. 'Tagelus':
 Roff. W. P. Engel, 3e Stm. A. W.
 F. Pera, 3e Wtk. J. Marijs
s.s. 'Vitrea':
 2e Wtk. W. B. Grund, 5e Wtk. R.
 de Vries, Wass. J. J. Snijders
s.s. 'Zafra':
 Gezagv. P. Snel, 3e Stm. E. M.
 van Dijk, 5e Wtk. P. Drewes,
 Hovo. O. A. Looyen
s.s. 'Zaria':
 2e Stm. M. M. Scheele, 2e Wtk. J.
 C. Ganzinga, 5e Wtk. K. Kleijn

Uit dienst getreden.

wachtassistent: M. Prins;
 wachtassistent: P. E. Komski;
 wachtassistent: H. C. A. Müller;
 wachtassistent: W. A. J. M. Nas;
 wachtassistent: B. J. Huizinga;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. de Jager – Shell
 International Petroleum Co. Ltd.;

Met pensioen:

gezagv.: J. H. A. Budding; P.
 Buisman

Overplaatsing:

4e stm.: T. J. Veenstra – Shell
 Nederland Verkoopmij. B.V.,
 Pernis;
 3e wtk.: R. Bos – N.A.M.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: J. C.
 Hilberding, L. van Doren, R. J. E.
 van Haarst, A. J. Kappers, J.
 Schol;
 2e stuurman G.H.V.: A. M. G. van
 den Hurk;
 2e stuurman G.H.V.-th.: R. J. M.
 Herbes;
 'C': M. W. M. van der Burgh, J. C.
 van Koten;
 'C-th.': P. Naaktgeboren, J.
 Verlinde;
 'B': R. Groeneweg;

Onze Vlootjubilaren:



J. M. Lage Muinos,
 sch. gezet a/w,
 10 jaar op 06.06.83;



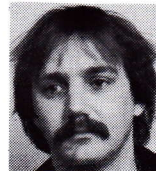
F. Costas Parcerero,
 sch. gezet a/w,
 10 jaar op 12.07.83;



B. E. Broekhuysen
 3e wtk.
 10 jaar op 01.09.83



L. van Doren
 2e stm.
 10 jaar op 01.09.83;



M. P. Roon
 3e wtk.
 10 jaar op 01.09.83



D. F. A. Maljers
 3e stm.
 10 jaar op 03.09.83;



O. A. van Druuten
 1e stm.
 25 jaar op 08.09.83;



M. F. Koens
 2e wtk.
 25 jaar op 15.09.83



J. W. Jongkind
 3e wtk.
 10 jaar op 29.09.83;



In dienst

Mw. H.
 Lufjeboer-Boot,
 DFF/1 (overgekomen
 van Shell Nederland
 Verkoopmij. BV)



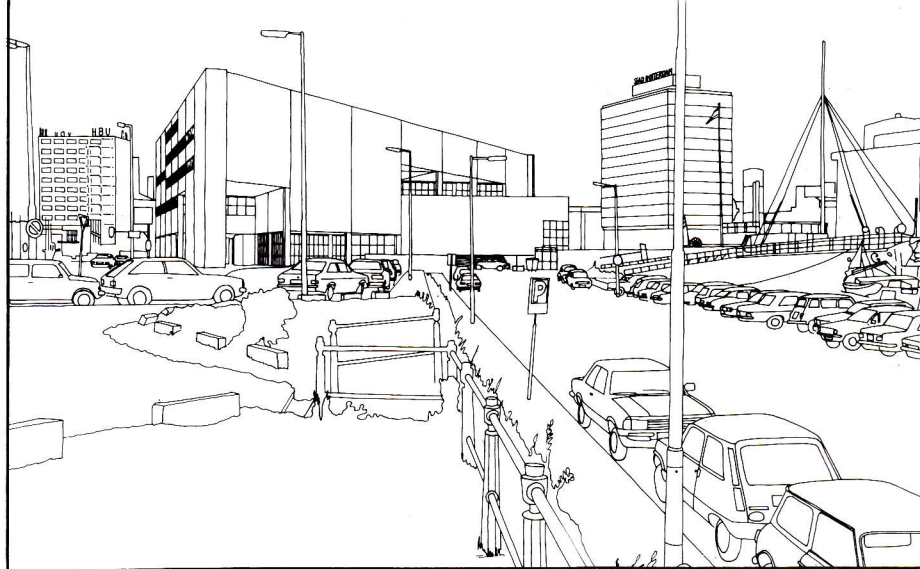
Jubileum

6-9, Mw. M. G. P.
 Bode-Boshoff,
 DFMO – 10 jaar



Geboren

30-5-1983, Roelof Peter, zoon
 van de heer R. ten Hooven DFP/3
 en mevrouw D. L. ten
 Hooven-Smit;
 21-6-1983, Louise, dochter van de
 heer H. Tekelenburg en mevrouw
 H. J. Tekelenburg-Tolenaar,
 DFP/3;
 3-7-1983, Mariska Elaine, dochter
 van de heer R. van Exel, DFP/6
 en mevrouw J. W. van
 Exel-Hubert van Bleijenburg;



Perspectieftekening van het nieuwe gebouw van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'

een museum zou bevatten, geen pretpark of 'volkspark voor de cultuur', met nadruk derhalve op het tonen en tentoonstellen van objecten uit de maritieme cultuur. Duidelijk was dat het museum een plek aan het water zocht en representatief zou moeten zijn voor een havenstad als Rotterdam.

Indeling

Het nieuwe museum krijgt een zeer bijzondere indeling. Allereerst komt in een enigszins apart staande hal op de begane grond een groots opgezette permanente introductietentoonstelling 'Wat is scheepvaart?' en 'Met welke doelen wordt scheepvaart bedreven?'. Dit zijn twee belangrijke vragen waarop deze tentoonstelling een antwoord geeft en algemeen toepasbare voorkennis biedt voor verder museumbezoek. Bovendien worden aanwijzingen gegeven hoe met deze kennis om te gaan.

Vanaf deze plaats lopen hellingen naar de hoger gelegen verdiepingen die plaats bieden aan verdere tentoonstellingen. Hier geen vaste opstellingen, maar een steeds wisselend aanbod van historische, actuele en soms specialistische onderwerpen. Beneden in de hal komt het Informatie Centrum met een computer terminal en direct grenzend aan de tentoonstellingsruimte op de eerste verdieping een voor iedereen toegankelijke bibliotheekruimte. Er zijn plannen voor een openlucht expositie op de kade langs de Leuvehaven. Tussen de vuurtoren, het voormalige 'Lage Licht' van Hoek van Holland die er al staat (samen met het 'Hoge Licht' maakte de toren deel uit van de lichtenlijn die de as van de vaargeul van de Nieuwe Waterweg aangaf, de zogenaamde 113° lijn op de zeekaart) en de 'Buffel' zal de kade langzamerhand worden bezet met expositie van zaken op ware grootte.

Het gehele complex belooft een grote trekpleister te worden, niet alleen voor de Rotterdammers en vele andere Nederlanders maar ongetwijfeld ook voor de buitenlandse toeristen die Rotterdam op hun reis aandoen.

ROTTERDAM KRIJGT WEER EEN SCHEEPVAART MUSEUM

Rotterdam, als een der belangrijkste havensteden ter wereld, raakte in 1979 zijn scheepvaart museum kwijt. In dat jaar namelijk ging het museumgebouw aan het Burg. s' Jacobplein tegen de viakte om plaats te maken voor het nieuwe oost-west tracé van de Rotterdamse metro. Maar op 24 juni jl. kwam de realisering van een nieuw museumgebouw een flinke stap dichterbij: HKH Prinses Margriet gaf het startsein voor de bouw van het nieuwe Maritiem Museum 'Prins Hendrik', het scheepvaart- en havenmuseum van Rotterdam.

Het nieuwe museum komt op een bij uitstek daarvoor geschikt plekje te staan. Op een plaats waar het stadscentrum en het water elkaar raken: de kop van de Leuvehaven, hoek Churchillplein, Blaak en Schiedamsedijk. Een met emoties beladen plek. Standplaats van Zadkine's monument 'De Verwoeste Stad'. Overigens moest dit, ter herinnering aan de tweede wereldoorlog vervaardigde kunstwerk, in verband met de bouw van het nieuwe museum een eindje worden verplaatst. Met deze centrale plek in de stad, op enkele tientallen meters van het prachtig gerestaureerde oude ramschip 'Buffel', met de verkregen ruimte in het water en op de kaden voor boten en werktuigen en met het moderne functionele ontwerp van de architect W. G. Quist, wordt het mogelijk dat het museum vanaf 1986 weer zijn plaats in de stad en voor het land inneemt, zoals dat behoort. Met een actief tentoonstellingsbeleid rond een rijke collectie, opgebouwd in meer dan 100 jaar.

Het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' bezit één van de twee grote maritieme museumcollecties in Nederland (in Amsterdam bevindt zich de andere). De collectie bestaat uit: modellen van schepen, scheepsonderdelen, machines en havenwerktuigen, maquettes,

schilderijen, prenten, atlanten, kaarten, globes, instrumenten, scheepsbouwkundige tekeningen, een grote wetenschappelijke bibliotheek en tot slot een grote collectie realia, dat wil zeggen, echte schepen of onderdelen daarvan, maar bijvoorbeeld ook een vuurtoren, een stoomkraan en een lijnbaan. Met al deze zaken bijeen is in principe een eindeloos aantal verhalen in beeld te brengen over het verleden en heden van de Westerse maritieme cultuur.

Geen pretpark

Het gedwongen moeten verlaten van de vorige behuizing aan het Burg. s' Jacobplein kwam niet onverwachts. Men had het al lange tijd zien aankomen. Het is natuurlijk altijd jammer dat een nog in goede staat verkerend gebouw moet worden afgebroken maar de museumdirectie had al eerder een nota aan het stadsbestuur doen uitgaan waarin het de voorkeur voor een lokatie van een nieuw museum uitsprak. Voorop stond dat eventuele nieuwbouw opnieuw

De bouwlocatie voor het nieuwe museum

