



U komt toch ook op de jaarlijkse bijeenkomst?



tussen **schip en ka**

december 1977

IR. M. L. C. VAN HEESWIJK

ROTTERDAM, december 1977
SHELL-GEBOUW, HOPPLEIN 20
TELEFOON (010) 69 60 05

Beste medewerkers,

Het jaar 1977 loopt ten einde. Het heeft zowel voor U als voor mij omstreeks het midden van het jaar een wending gekregen, die geen van ons voordien had kunnen vermoeden. Inmiddels hebben wij de eerste wederzijdse kennismaking achter de rug. Met een aantal van U zowel op de vloot als aan de wal heb ik gesproken op kantoor. Een trip met een van onze schepen heb ik ook nog kunnen maken. Ongetwijfeld hebt U van deze ontmoetingen net als ik bepaalde eerste indrukken overgehouden.

Ik heb het gevoel weer vrij snel, zoals dat reeds vele malen eerder is gebeurd, te zijn opgenomen in een voor mij nieuwe Shell-gemeenschap. Ook nu werd de indruk weer bevestigd dat wat wij in Shell gemeen hebben meer en belangrijker is dan datgene waarin wij verschillen. Dat neemt niet weg dat ik naast de geruststellende herkenning van het bekende, het waarnemen van de verschillen opnieuw onderga als een stimulans en een uitdaging om mijn nieuwe taak energiek aan te pakken. Wat ik ook als bijzonder positief heb ervaren bij Shell Tankers is de wil om samen met elkaar oplossingen aan te dragen voor de problemen, om daarna samen de schouders te zetten onder de moeilijke taken die van ons worden gevraagd.

Niemand zal ontkennen dat de situatie op de internationale tankermarkt op het ogenblik verre van rooskleurig is. Ook ons bedrijf moet alles in het werk stellen om het hoofd te bieden aan de concurrentie. Mijn voorganger heeft bij U allen begrip gekweekt voor deze situatie en een ontwikkeling gestart, die ons daarbij op wat langere termijn behulpzaam kan zijn. Dat deze zelfde ontwikkeling tevens tegemoet komt aan de ook in de scheepvaart geleidelijk groeiende behoefte tot sociale verandering kan alleen maar gunstig zijn. Anderzijds moeten wij ons realiseren dat dergelijke veranderingen niet van vandaag op morgen door instigatie van boven af tot stand kunnen komen, maar dat iedereen ook voldoende gelegenheid moet hebben om zich aan zo'n nieuwe situatie aan te passen. Dat vereist veel geduld. Tevens is goede communicatie, zowel horizontaal als verticaal en in twee richtingen, daarbij van groot belang. Ik ben blij te hebben kunnen constateren dat ook U dit belangrijk genoeg vindt om daaraan veel aandacht te besteden.

De beste basis voor een gezonde ontwikkeling van onze maatschappij in de nabije toekomst wordt mijns inziens gevormd door het onderhouden en zonodig verbeteren van een open, eerlijke en onbevangen communicatie tussen al onze medewerkers. Daardoor kan namelijk alle aanwezige expertise zo efficiënt en volledig mogelijk worden benut. Hier ligt een belangrijke taak voor ons allen in het komende jaar.

Met gebruikmaking van Uw kennis, ervaring en inzet hoop ik mee te kunnen helpen aan het scheppen van een gezonder positie voor Shell Tankers B.V. binnen Shell in de niet te verre toekomst.

Mede namens mijn vrouw wens ik U en de Uwen prettige feestdagen en een gelukkig en voorspoedig 1978.

M. L. C. van Heeswijk

Mededeling

De heer J. van der Linden, hoofd van de sectie Special Projects (DFP/7), is per 26 november 1977 overgeplaatst naar Brunei Shell Petroleum Co. Ltd. Als zijn opvolger is benoemd Drs. Th. G. A. Westerveld, chef van de sectie Shore Personnel (DFP/5). Zolang de opvolging van laatstgenoemde nog niet is geregeld zal de heer Westerveld zijn huidige functie tevens blijven vervullen.

Voorts zal gezagvoerder J. Verhoeven in januari 1978 zijn werkzaamheden als lid van de werkgroep PLA beëindigen en naar de vloot terugkeren. De heer J. Wielart (hoofdwerktuigkundige) zal omstreeks februari 1978 tijdelijk op ons kantoor worden tewerkgesteld om deel uit te maken van de werkgroep PLA.

Met ingang van 21 november 1977 is de heer J. Drog, chef van de sectie Safety (DFD/4), overgeplaatst naar S.I.P.C., Londen, waar hij is tewerkgesteld op de afdeling MRS/1. Als zijn opvolger zal tijdelijk ten kantore worden tewerkgesteld de heer W. Hoogendijk (1e stuurman), die op 2 januari 1978 zijn werkzaamheden zal aanvangen.

Met ingang van 14 november 1977 is de heer H. J. Kievit (ex S.I.P.C., Londen) tewerkgesteld op de afdeling DFM/2 als opvolger van de heer A. de Coninck, die op 9 oktober jl. naar Shell Venezuela S.A. (Maraven) is overgeplaatst.

Loonopgave 1977

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1977 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze maatschappij zal door ons wederom in binsel aan het huisadres worden toegezonden.

Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet IB 1977.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen.

Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet.

Ten slotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

GEVRAAGD:

Inspecteurs voor het Liberiaanse Bureau voor Scheepszaken (Liberian Bureau of Maritime Affairs). In verband met het nog verder opvoeren van de inspecties die namens dit bureau, overal ter wereld, worden gehouden, zijn er vacatures voor recentelijk

gepensioneerde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen

Degenen die op deze oproep willen reflecteren, dienen hun sollicitatie of hun verzoek om nadere inlichtingen rechtstreeks te zenden aan het

Liberian Bureau of Maritime Affairs

*103, Park Avenue
NEW YORK, N.Y. 10017*

Verenigde Staten

Wel dient men er rekening mee te houden dat, bij aannahme, men bereid moet zijn in havens over de gehele wereld te worden gedetacheerd.

Jaarlijkse bijeenkomst

Ook dit jaar zal de jaarlijkse bijeenkomst weer vroeger plaatsvinden dan we voorheen gewend waren. Dit wordt mede gedaan om al degenen die voornemens zijn tussen de kerstdagen en de jaarwisseling een korte vakantie te nemen, toch in staat te stellen de bijeenkomst bij te wonen. Wij vertrouwen op de komst van zoveel mogelijk verlofgangers en van het gehele walpersoneel op

dinsdag 20 december a.s.

in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw. Vanaf 16.00 uur is de zaal open. Omstreeks 16.30 uur zal onze directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, een toespraak houden. Hij is van plan een kort overzicht te geven van de huidige stand van zaken in de tankvaart, en ook – voor zover dit in een onzekere wereld mogelijk is – een blik vooruit te werpen op wat ons staat te wachten.

Velen – vooral verlofgangers – hebben zich in het verleden afgevraagd of het is toegestaan hun echtgenote mee te nemen. Alhoewel ook de huidige lunchkamer z'n beperkingen kent qua afmetingen, kunnen wij er alle begrip voor opbrengen dat sommigen er de voorkeur aan geven met echtgenote te komen (de directeur doet dat ook).

U BENT DUS ALLEN WELKOM op de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december a.s.

Het ligt niet in de bedoeling nog afzonderlijke uitnodigingen te zenden naar de huisadressen van de leden van het vlootpersoneel die met verlof zijn, zodat deze mededeling als de officiële uitnodiging kan worden beschouwd.

Na de toespraak door onze directeur zal er, onder het genot van een glaasje en een hapje, gelegenheid zijn van gedachten te wisselen over verleden, heden en toekomst.

Let wel: Om toegang tot het gebouw te verkrijgen, wel uw Shell-pas meebrengen. U heeft die (nog) niet? Dan wel ons artikel „De bewaking van het Shell-Gebouw” lezen, met name de laatste alinea.

Vermindering loonbelasting wegens negatieve opbrengst eigen woning

Zoals reeds in ons december-nummer van vorig jaar werd vermeld, dient een Beschikking tot vermindering van loonbelasting elk jaar opnieuw bij de Inspecteur der Belastingen waaronder de woonplaats ressorteert te worden aangevraagd. Degenen die voor 1977 een Beschikking ontvingen en voor 1978 eveneens hiervoor in aanmerking willen komen, moeten er voor zorgdragen dat de Beschikking voor 1978 zo spoedig mogelijk wordt aangevraagd en vervolgens aan ons kantoor (sectie DFP/3) toegezonden. Indien de Beschikking voor 1978 niet tijdig in ons bezit is, zijn wij namelijk verplicht vanaf 1 januari wederom de werkelijk volgens de tabel verschuldigde (hogere) loonbelasting van het loon in te houden.

De bestandlijst

In het „Dienstreglement voor Scheepsofficieren” komt in artikel 5 lid c onder andere deze bepaling voor: „Om echter één der eerste tien plaatsen op de bestandlijst te kunnen bereiken, zal steeds het bezit van een diploma voor de eerstvolgende hogere rang worden vereist, tenzij de maatschappij in bijzondere gevallen anders bepaalt.”

Een aantal jaren is deze bepaling niet toegepast, omdat door de zeer snelle promotie gedurende langere tijd er in sterke mate van een tekort aan diploma's sprake was. Nu inmiddels deze situatie zich niet meer voordoet, wordt bij het samenstellen van de bestandlijst weer teruggekeerd naar de vroeger gevolgde procedure. Per 1 januari 1978 zullen de eerste tien plaatsen per rang in de bestandlijst dus weer worden ingenomen door officieren die in het bezit zijn van een diploma dat voor de eerstvolgende hogere rang wordt vereist. Dat zal dus met name van belang zijn voor de 2e en 3e stuurlieden en de 2e, 3e en 5e werktuigkundigen.

De bewaking van het Shell-Gebouw

Er zijn nieuwe voorschriften uitgevaardigd voor de bewoners van het Shell-Gebouw, die ten doel hebben de veiligheid te verhogen. Ook de leden van het vlootpersoneel die een bezoek aan kantoor afleggen, alsmede de echtgenoten die komen monstereen, zullen bij hun eerstvolgend bezoek aan kantoor de gevolgen hiervan kunnen merken. Als men is opgeroepen voor een bezoek – of dit nu schriftelijk of telefonisch is gebeurd – zorgen wij, dat uw naam reeds is genoteerd op een „lijst van bezoekers” die zowel de portier in de centrale hal als de portier bij de garage-ingang ter beschikking heeft. Beschikt u daarbij over een Shell-legitimatiebewijs, dan is er verder geen enkel probleem. Wel uw legitimatie tonen, zowel bij binnenkomst als vertrek!

Beschikt u (nog) niet over een dergelijk Shell-legitimatiebewijs, maar staat u wel als bezoeker op de lijst genoteerd, dan dient u een zgn. „bezoekersbriefje” in te vullen. De portier kondigt vervolgens telefonisch uw komst aan en u gaat zelf naar

de gastheer of gastvrouw met wie de afspraak is gemaakt. Laat hem – of haar – tijdens het bezoek het „bezoekersbriefje” tekenen; u moet dit namelijk weer bij de portier inleveren alvorens het gebouw te kunnen verlaten.

Is geen afspraak gemaakt en beschikt u niet over een Shell-legitimatiebewijs, dan is de enige complicatie dat u, na het invullen van het bezoekersbriefje, moet wachten tot u wordt afgehaald of gebracht naar degene die u wilt spreken. In dat geval kunt u dus niet vrijelijk de lift nemen.

De garage

De controle op bezoekers bij het inrijden van de garage achter het Shell-Gebouw – voor zover er nog parkeerruimte is – is min of meer identiek aan de tot nu toe gevolgde werkwijze. Heeft u een Shell-legitimatiebewijs, dit tonen aan de garageportier. Heeft u dit niet, maar bent u wel opgeroepen, dan dit melden aan de portier, die controleert of uw naam op zijn bezoekerslijst voorkomt.

Is het bezoek onaangekondigd, dan zal de garage-portier nagaan of het voorgenomen bezoek aan uw gastheer of gastvrouw uitkomt en kunt u uw auto parkeren op een vrije plek. In ieder geval daarna, met de zijlift (te bereiken vanaf de verschillende garageverdiepingen) terug naar de begane grond, langs de garageportier naar de centrale hal, alwaar u een bezoekersbriefje dient in te vullen. Angezien in dit geval uw bezoek onaangekondigd is, dient u te wachten tot u wordt gehaald of gebracht.

Kon men voorheen bij vertrek vanaf verschillende etages rechtstreeks naar de garage, dit is nu alleen nog mogelijk via de centrale hal. Logisch want u moet aldaar, voor vertrek, uw Shell-legitimatiebewijs weer tonen of het – inmiddels door uw gastheer of gastvrouw getekende – bezoekersbriefje inleveren.

Het vorenstaande brengt wat ongerief mee, doch is – helaas – noodzakelijk gebleken. Er liepen soms door ons gebouw mensen die b.v. in het oude gebouw moesten zijn of die met geen van beide gebouwen te maken hebben. Er werden privé-eigendommen gestolen, doch ook Maatschappij-eigendommen werden onttrokken. Trouwens, men zal zich kunnen voorstellen dat, mede gezien het gebeuren rondom ons, de touwtjes strakker moesten worden aangehaald.

Hoe gaat het nu op 20 december bij de jaarlijkse bijeenkomst?

Leden van het vlootpersoneel die een Shell-legitimatiebewijs kunnen tonen mogen – al of niet vergezeld door hun echtgenote – zonder verdere complicaties naar de lunchkamer. Degene die nog niet over een dergelijk bewijs beschikken dienen zich bij de portier te melden, die – aan de hand van personeelslijsten die te zijner beschikking liggen – nagaat of betrokkene bij ons in betaling is. *Alle anderen* – en daarbij denken we met name aan gepensioneerden – *verzoeken wij uiterlijk een dag tevoren telefonisch door te geven aan 69-6003 dat wij hun komst tegemoet kunnen zien.*

Hun naam wordt dan genoteerd op de bezoekerslijst, waarna zij toegang kunnen verkrijgen tot de lunchkamer.



Met Pensioen

„Your colleagues presently on board marinula join me in wishing you a happy retirement and all the best for years to come for you and mrs prins. martin van heeswijk”.

Aldus het telexbericht dat, temidden van de handtekeningen van zijn vele collega's, in een fraai album aan superintendent Prins werd aangeboden bij zijn afscheid op vrijdag 4 november. Heel wat collega's waren naar de lunchkamer getrokken om hem na 35 dienstjaren bij de Shell uit te zwaaien. „Jan, om te beginnen met de geijkte term die wij vaak gebruiken wanneer er moeilijkheden zijn op reparatiegebied en de oplossing niet direct voor handen is: we zullen de zaak even recht overleiden zetten”, aldus de heer Van Duuren, die het echtpaar Prins met hun kinderen toesprak. Hij vervolgde met een korte beschrijving van de loopbaan van de scheidende („een lange toespraak is niet jouw wens”) die, bij gebrek aan schepen in de Rotterdamse haven in de oorlogsjaren, in Pernis begon. Aldaar behaalde hij het praktijkjaar na aan de Vlissingse zeevaartschool in 1941 z'n BM te hebben behaald. Zijn eerste schip na de oorlogstijd werd de „Macoma”. In 1957 werd hij hoofd-werktuigkundige op de „Kabylia”, nog voordat hij in april 1958 zijn C-diploma behaalde. „Wij kunnen met een gerust hart verklaren, dat je gedurende je actieve vlootperiode een grote bijdrage hebt geleverd, niet alleen als technicus maar ook in het sociale vlak in de scheepssamenleving: je stond steeds voor iedereen klaar om te helpen, zowel bij studie als bij persoonlijke moeilijkheden”.

In september 1964 kwam de heer Prins in waldienst en vanaf 1965 werd hem het zelfstandig

repareren van schepen toevertrouwd, zowel bij reis- als dokreparaties. Hij kreeg verder het toezicht bij nieuwbouw, zoals van de „Dione”, de „Diloma” en de „Neverita”.

Voor de heer Prins, die tot op het laatste moment – 31 oktober 1977 – met volle kracht heeft doorgevoerd (zijn laatste schip was de „Capulonix”), was – aldus de heer Van Duuren – niets veranderd bij alle reorganisaties die gedurende zijn walperiode voorbijdreven. Hij hield zich vast aan de uitspraak: schepen hebben op z'n tijd toch altijd een goede technische injectie nodig.

Na hem te hebben bedankt voor zijn gelijkmatige karakter, zijn inzet bij het aanpakken, uitvoeren en afwerken van problemen, overhandigde de heer Van Duuren, namens zijn collega's, een boor met alle bijbehorende apparatuur, waardoor Prins voortaan zowel opdrachtgever, uitvoerder als superintendent wordt.

De heer Prins hield het zelf kort bij zijn dankwoord. Niet alleen was hij erkentelijk voor de ontvangen geschenken, maar ook voor het feit dat zovelen aanwezig waren, ook voor de samenwerking die hij altijd heeft gekregen, zowel aan de wal als op de vloot.

Na allen het allerbeste te hebben gewenst voor de toekomst, was er voor de scheidende voorlopig nog geen rust. Zeer velen lieten het namelijk niet bij een handdruk, doch gebruikten de laatste uurtjes van zijn aanwezigheid in ons midden om met hem nog herinneringen op te halen. En dat deden niet alleen collega's, doch ook een aantal gasten van werven, waar hij kennelijk een even hoge waardering had geogst als bij onze maatschappij.

Vlootcirculaires

In de periode 16 oktober tot en met 15 november 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten

No.	Datum	Onderwerp
1325	17.10.77	Opbergsysteem voor de scheepsadministratie
1326	20.10.77	Lijst namen/functies leden ondernemingsraad vlootbedrijf
1327	26.10.77	Delegaties Controle Pay-off Sheets Chinese Scheepsgezellen
1328	28.10.77	Uitbreiding en onderhoud van persluchtapparaat
1329	27.10.77	Gageverhoging Europees vlootpersoneel per 1/11/77 (PCOR)
1330	31.10.77	Koersen (PCOR)
1331	1.11.77	Gageverhoging Europees vlootpersoneel per 1/11/77 (PCOR)
1332	10.11.77	Financiële gegevens i.v.m. gagewijziging per 1/11/77 officieren en Europese scheepsgezellen
1333	10.11.77	Instructieboekjes automatisch opblaasbare reddingsvloten: merk Bombard/Besto
1334	11.11.77	Vlootinformatiebulletin No. 74 (Ladingberekening)
1335	14.11.77	Wet Arbeids- en Rusttijden Zeescheepvaart



Rear admiral Wood wenst kapt. Van Schendel geluk met het door de „Mytilus” behalen van certificaat en wimpel.

Weer goud

Twee jaar geleden kreeg de „Cinulia” als een van de eerste schepen van de Nederlandse koopvaardij de gouden Amver-wimpel uitgereikt. Vorig jaar was het de „Crania” die – dankzij regelmatige rapportage aan het begin van elke oceaan-oversteek – voor de vijfde achtereenvolgende maal gedurende minstens 128 dagen in het Amver-plotcentrum kon worden bijgehouden; ook dit schip kon sedertdien de gouden Amver-wimpel hijsen bij het binnenlopen van Amerikaanse havens. Dit jaar zijn er wederom drie Shell-tankers die de gouden mijlpaal hebben bereikt, namelijk de „Ondina”, „Viana” en „Vitrea”.

Ook al brengt de Amver-wimpel in top somtijds een prettige verrassing voor het schip als een Amerikaanse haven wordt binnengelopen, primair is en blijft van belang dat juist door deelneming door een zo groot mogelijk aantal schepen gestalte wordt gegeven aan de uitspraak „no call for help shall go unanswered”.

Op 17 oktober jl. werden op de Amerikaanse Ambassade in Den Haag de certificaten en wimpels uitgereikt aan de vertegenwoordigers van die Nederlandse rederijen, wier schepen in 1976 aan de gestelde eis van 128 dagen hadden voldaan. Nederland slaat wat actieve deelneming betreft geen slecht figuur. Kwamen over het jaar 1976 over de

gehele wereld 1630 schepen in aanmerking voor een „award” zoals de Amerikanen dat zo frappant zeggen, hieronder waren 61 schepen uit Nederland. Daarvan waren er maar liefst 28 van onze maatschappij. Toch – zo vraagt men zich af – zouden dit er nog meer kunnen zijn. Want juist door deelneming door zoveel mogelijk schepen aan het Amver-systeem, wordt voorkomen dat ook andere landen een min of meer identiek systeem gaan opstellen. En bekend is, dat in enkele landen hier reeds aan wordt gewerkt, hetgeen er alleen maar toe zou leiden dat versnippering ontstaat en voor de zeevarende weer extra voorschriften en bepalingen waaraan zich te houden bij het binnenvaren van bepaalde gebieden.

Tijdens de plechtigheid op de Amerikaanse Ambassade in Den Haag maakte de ambassadeur, Robert McClosky, er gewag van dat Nederland met de thans behaalde score toont zich bewust te zijn van de noodzaak elkaar bij te staan op de oceanen. De reddingen die mogelijk worden door zo grote deelname komen overigens niet alleen de scheepvaart ten goede, doch eveneens de talloze vliegtuigen die, dag in dag uit, de oceanen oversteken.

Voor het eerst kon dit jaar een certificaat, met blauwe Amver-wimpel, worden uitgereikt voor de „Kylix” en „Mytilus”. Voor het tweede achtereenvolgende jaar (een noodzaak om de „score” op te bouwen tot 5 of 10) kwamen in aanmerking: „Ac-

teon”, „Dallia”, „Felania”, „Fulgur”, „Kosicia”, „Meta”, „Mitra”, „Vlieland” en „Patro”. Voor het derde jaar de „Capiluna”, „Diadema”, „Kelletia”, „Kopionella”, „Macoma” en „Philippia”.

„Al dichter bij de gouden wimpel, namelijk een certificaat voor 4 jaar trouwe rapportage, kwamen de „Capisteria”, „Diloma”, „Dione”, „Dosina”, „Lovellia” en „Onoba”.

Gouden wimpel

Rear Admiral Wood verrichtte de uitreiking namens de commandant van de U.S. Coast Guard, Admiraal O. W. Siler. Hij stond met name stil bij de uitreiking van certificaat en gouden wimpel voor de zes Nederlandse schepen, waaronder van onze maatschappij dus de „Ondina”, „Viana” en „Vitrea”.

Hoe trots men ook moge zijn op deze gouden-wimpel-winnaars, er zijn – gelukkig – altijd schepen die records breken. Neem de „Crania”, die zich ook het zesde jaar trouw heeft gemeld. En ten slotte de „Cinulia”, die alle zeven jaren het certificaat heeft verdiend. Deze twee schepen varen dus reeds met de gouden wimpel als zij een Amerikaanse haven binnenlopen. Er zijn in Nederland nog maar twee andere schepen die zich met de „Cinulia” mogen meten. Het is zaak voor de opvarenden van met name de „Cinulia” ook de komende jaren niet te versagen en daardoor als een



Namens een groot aantal schepen werden de certificaten en wimpels in ontvangst genomen door de heer Doorn van DFM/11

der eersten de 10-jaar-Amver-onderscheiding binnen te halen.

Namens de „Crania” nam gezagvoerder Noordbos het (6e) certificaat in ontvangst. Voor de „Dallia”, die voor de tweede maal een „award” kreeg, was gezagvoerder Cammel aanwezig. De „Mytilus” verwierf over 1976 voor het eerst het certificaat en dus ook een blauwe Amver-wimpel, die door gezagvoerder Van Schendel in ontvangst werd genomen. Alle overige certificaten en wimpels werden, namens de schepen, in ontvangst genomen door de heer Doorn van DFM/11, die er ook op zal toezien dat de onderscheidingen aan boord komen: de certificaten om te worden opgehangen, de wimpels om te worden voorgehesen bij het aanlopen van Amerikaanse havens.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

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



Maak van je hart geen moordkuil

Ik zie van dat omhoog trekken van de scheepsgezel toch komen, dat op den duur het uniform wordt afgeschaft. Hoe moet het dan als het schip de haven is binnengelopen en allerlei havenautoriteiten komen eraan? Gaat de „ship's manager” – die misschien in de toekomst niet eens een navigatieman is – de heren dan in burger ontvangen?

Uniform blijft een heet hangijzer. De een is voor, de ander tegen, een derde zit er net tussenin. Wat de ontwikkeling in de toekomst zal zijn – en denk niet aan een paar jaar, maar over vele jaren – weten wij ook niet. Je kunt in dit stadium geen definitief antwoord geven op alle vragen. Het is ons wel degelijk bekend, dat op sommige schepen nu al de gezagvoerder het slachtoffer van een hetze wordt zodra hij staat op naleving van de voorschriften en dus een slordig broekje, met truitje en slippers, in de salon verbiedt. Op andere schepen daarentegen heeft men geen enkele moeite met de naleving van de voorschriften. Het hangt af van de groep mensen die toevallig bij elkaar is geplaatst. U bent voorstander van een uniform, maar vreest afschaffing als gevolg van kleiner verschil tussen de scheepsgezellen en jongere officieren aan boord. Een ander uiterste is dat het uniform, ook in de verre toekomst, wél wordt gehandhaafd en misschien zelfs door allen aan boord wordt gedragen. Wie zal het zeggen? Het antwoord daarop kunnen wij nu niet geven. Mogelijk wordt er nu wel eens gedacht, dat de reglementen niet meer bestaan; maar ook wat kleding betreft geldt op de PLA-schepen, dat de maatschappij-voorschriften dienen te worden nageleefd. Het ligt beslist niet in de bedoeling de standaard op dit gebied, zowel in de haven als op zee, rigoreus te veranderen, met het gevaar naar een peil af te zakken waar wij allemaal wel eens iets van hebben gezien op schepen van sommige andere maatschappijen. Het omhoog trekken van de scheepsgezel impliceert voorlopig zeker niet, dat het uniform wordt afgeschaft. Het moet meer worden gezien in het werkklimaat, waarbij we meer aandacht zullen moeten leggen op kwaliteit, kennis en opleiding, hetgeen de economische bedrijfsvoering ten goede komt. En of in de toekomst de ship's manager, al of niet in uniform, de havenautoriteiten gaat ontvangen, die zelfde toekomst op *lange termijn* zal het leren.

Ja maar, ik begrijp toch goed, dat de ship's manager niet eens een navigatieman hoeft te zijn? Zo ja, dan is dat toch een stap achteruit, want nu zijn er voor iedereen gelijke kansen?

Dat laatste is beslist niet waar. Een werktuigkundige kan nu nooit gezagvoerder worden en een scheepsgezel wordt normaliter geen officier. Dus van gelijke kansen voor iedereen op de vloot is geen sprake. Het is maar net hoever we teruggaan. Iedere jongen die de wens te kennen heeft gegeven naar de zeevaartschool te willen – en hier zijn al de ongelijke kansen, want om toegelaten te worden moet hij in het bezit zijn van een bepaalde vooropleiding – maakt dan zijn keus. Gaat zijn voorkeur uit naar de nautische of de technische

kant, dan ontstaat reeds het verschil zo men van een verschil kan spreken. Het zijn twee geheel verschillende richtingen. Om gezagvoerder te worden vereist de wet het diploma S-I en hierop zijn ook de voorschriften van andere instanties afgestemd.

Een scheepsgezel kan wel officier worden mits hij maar eveneens de vereiste diploma's weet te behalen. Denk maar eens aan onze vele officieren met de zgn. „koude grond"-opleiding. Anderzijds, aan een „ship's manager”, met excuses voor de Engelse term, worden in de toekomst eisen gesteld waaraan zeer velen van onze gezagvoerders nu ook voldoen. Een ship's manager staat namelijk aan het hoofd van een groep specialisten in het operationele vlak, hij moet beschikken over leidinggevende capaciteiten (dus ook goed met mensen kunnen omgaan); hij moet ook representatief zijn (is de vertegenwoordiger van de maatschappij), tevens dient hij – en dat is uitermate

belangrijk – net als een directeur in een walbedrijf de economische aspecten van het schip in z'n vingertoppen te hebben. Verstandig aankoopbeleid, inzicht in budgettaire berekeningen, verantwoord personeelsbeheer, en ga zo maar door. Immers, een aantal beslissingen en zaken die nu aan de wal worden bedisseld, zullen naar het schip worden overgeheveld. Op *lange termijn* gaat dat gelden, laten we dat nogmaals herhalen. En op voorwaarde dat het te realiseren valt en – nogmaals – voor de maatschappij zelf economische perspectieven biedt. Het gaat er namelijk niet om, dat we een gevestigde orde zonder meer willen veranderen, maar naar wegen zoeken om de Nederlandse koopvaardij een kans voor de toekomst te geven. Zoals het de laatste jaren is gegaan met de koopvaardij, gaan we langzaam maar zeker ten onder; te veel veroudering, te hoge exploitatiekosten. Maar goed, of die ship's manager ook de man is die de havenautoriteiten ontvangt, daarop blijven

Hadden wij het in het vorige nummer reeds over een aantal aspecten die kennelijk bij velen omtrent het PLA-project leven, hieronder een aantal vragen die vermoedelijk minder algemeen zijn, maar daarom wel degelijk beantwoording behoeven. Immers, „open kaart spelen” brengt met zich, dat geen enkele vraag, ook al leeft die slechts bij bepaalde groepen, onbeantwoord blijft.



wij het antwoord nu nog schuldig. Als de toekomst leert, dat wij met de gehele PLA-ontwikkeling te ver vóór zijn op wat elders gebeurt, dan kan het best zijn dat we „pas op de plaats” moeten maken. Maar theoretisch is de functie van ship's manager op den duur voor iedereen *die aan de eisen* vol doet bereikbaar.

Dat brengt mij op een andere vraag. Komt de functie van 1e stuurman, trouwens ook die van 2e werktuigkundige nu niet in het gedrang? Immers, de gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige op de PLA-schepen zijn thans veel nauwer bij het dagelijks gebeuren betrokken dan vroeger. En als die twee functies worden afgeschaft, stoten wij dan niet een onschatbare hoeveelheid kennis af?

Van in het gedrang komen van die functies – en wij weten dat daarover op de vloot wordt gepraat – is

geen sprake. Dat de taken aan boord zich wijzigen, ook die van de 1e stm en 2e wtk, ja, dat is waar. Maar daarom zijn die rangen niet overbodig! Theoretisch zou een geheel andere rangindeling best mogelijk zijn, maar daarover valt in dit stadium nog niets te zeggen. We zitten in een proefstadium en het kan nog vele, vele jaren duren voordat over een eventueel gewijzigd rangenstelsel een beslissing kan worden genomen; en ook dat pas na overleg met de werknemersorganisaties. Hoe dan ook, dat we op daarvoor geschikte schepen naar een „matrix-systeem” moeten groeien, dat is zeker. Want juist dan kunnen wij een flexibele scheepsorganisatie verkrijgen. In een gecombineerde opleiding, waarin zowel de *basis*-kennis van de nautische als technische kant wordt bijgebracht en daarenboven de meer gespecialiseerde kennis die bij het behalen van hogere diploma's of d.m.v. applicaties wordt verkregen, liggen ons inziens voorlopig de mogelijkheden.

produktentankers in bestelling en in de toekomst zullen er zeker meer worden besteld. Ook schepen voor specialistisch vervoer. Dat de Nederlandse Groepsvloot tot slechts enkele schepen zou worden ingekrompen, is uitgesloten. Maar tussen de 43 schepen die thans in beheer zijn en het uiterste dat u noemt, ligt een scala van mogelijkheden.

Met „vanwege economischer beheer” wilt u dus zeggen, dat door de PLA-schepen reeds is aangetoond, dat de exploitatiekosten zijn gedaald?

Wat personeelskosten betreft zeker. Denk maar aan de reductie van gemiddeld 32 naar 22 man per schip, met alle kosten die met bovenrol, aflossing e.d. gemoeid zijn.

Daar komt bij, dat in die landen die ook specialistisch vervoer aan kunnen – en daarbij denken we met name aan Engeland – de personeelskosten, die nu nog relatief laag zijn, naar alle waarschijnlijkheid in de komende jaren gaan stijgen. En dan wordt de ongunstige verhouding waarin we nu zitten, ook iets rechter getrokken. Of de totale exploitatiekosten van de PLA-schepen lager zullen liggen, valt nu nog niet te zeggen. De proef is nog van te korte duur waardoor vergelijking met de andere schepen moeilijk is. Immers, elk schip heeft een ander vaarpatroon.

Welke rangen zijn er nu eigenlijk verdwenen, dat men van 32 op 22 man is gekomen?

Het oude bestand op het gemiddelde schip bedroeg 32 man, nl. gezagvoerder, 3 stuurlieden, 7 werktuigkundigen en de telegrafist wat de officieren betrof en 20 leden van de bemanning, nl. de scheepsvoorman, 2 vaklieden, 11 leden algemene werkploeg en 6 voor de civiele dienst. Op de F-schepen wordt thans gevaren met gezagvoerder, 3 of 4 stuurlieden, 4 werktuigkundigen, telegrafist, 8 leden algemene werkploeg en 5 voor de civiele dienst. De verminderde bezetting op de F-klasse kan echter niet alleen worden toegeschreven aan het PLA. Immers, door de onbemande machiniekamer is het wachtlopen sterk verminderd, hetgeen geleid heeft tot opheffing van de functie van 5e werktuigkundige en de overige werktuigkundigen tevens de mogelijkheid biedt de beschikbare tijd doelmatiger te gebruiken, doordat ook voor hen een aantal wacht- en bewakingswerkzaamheden is verminderd.

Door modernisering, zoals controlekamer voor ladingbehandeling, van waaruit de pompen en ladingafsluiters centraal kunnen worden bediend, door first rope winches, de aanwezigheid van een hijskraan en gebruikmaking van weinig onderhoud vragend materiaal in de accommodatie, bleek het mogelijk de werkploeg van totaal 14 tot 8 te reduceren.

Deze vermindering kon mede tot stand komen door invoering van planborden, een efficiëntere werkwijze door het verdelen van de subgroepen van het onderhoudssysteem.

Door deze vermindering van personeel en omdat de accommodatie zich daarvoor leende, bleek al snel, dat met 5 personen de civiele dienst tot ie-

Dat klinkt allemaal fraai, maar hoe zit het dan met de vloot over een aantal jaren? We weten allemaal, dat over 10 à 15 jaar alleen nog maar de „F”-klasse schepen over zijn en de „Lepton”. De rest is dan al lang gesloopt.

Als de PLA-proef slaagt – en de tekenen wijzen in de goede richting, al zal nog heel wat moeten worden geëxperimenteerd – dan is er wel degelijk een kans dat we, vanwege economischer beheer, in aanmerking komen voor een aantal nieuwbouwschepen. Ook al is er momenteel een overschot aan grote ruwe-olie-tankers op de wereld, aan produktenschepen komt binnen enkele jaren een tekort. Er zijn voor de Koninklijke/Shell nu al acht



ders tevredenheid kan functioneren. Uit een proef is gebleken, dat bij een gewijzigde taakindeling verricht door daartoe opgeleid personeel, een bezetting van 4 man in de toekomst niet ondenkbaar is, zonder dat dit ook maar enigszins de leefbaarheid ongunstig zou beïnvloeden.

En die 22 mensen op de „proef”schepen, worden die gekozen door het schip zelf? Zit er dan niet de kans in dat het vriendjespolitiek wordt?

Inderdaad kan de leiding aan boord verzoeken om iemand, na verlof, wederom terug te plaatsen. Zoveel mogelijk worden dergelijke verzoeken ingewilligd, maar dit lukt niet altijd. Maar dat dit tegelijk tot vriendjespolitiek zou leiden, lijkt wel erg onwaarschijnlijk. Als de vraag aan boord niet is gebaseerd op basis van deskundigheid, inzet, zelfstandigheid en positieve houding van betrokkene tegenover de PLA-gedachte, dan werkt het voor de overigen aan boord als een boemerang. Het slagen van de proef komt dan in gevaar. Dus in dat opzicht lijkt angst ons overbodig.

Toch zit dat kleinere verschil tussen de zelfstandiger en beter opgeleide scheepsgezel en de jonge officier me niet helemaal lekker. Op die manier krijg je toch geen leerling meer naar zee?

Waarom niet? In eerste aanleg zijn de carrière-mogelijkheden van de leerling groter dan van de scheepsgezel, omdat hij door zijn studie aan de Hogere Zeevaartschool een betere start heeft. Maar als wij een „erkende” opleiding voor de scheepsgezellen van de grond weten te krijgen, dus een die ook past in het officiële onderwijsbestel, dan heeft een doorzetter onder de scheepsgezellen, die bereid is na praktijkervaring weer naar school te gaan, ook kans officier te worden. Maar hij begint met een lagere basis. Anderzijds is doorstroming nu ook mogelijk, via de „koude-

grond-opleiding”, maar U weet zelf, dat dit in de praktijk niet meevalt. De jonge officier heeft bij indiensttreding al een voorsprong, maar hij zal het natuurlijk wel waar moeten maken.

En hoe zit het dan met de HTS-opleiding? Die past toch helemaal niet in het PLA-plaatje?

Over de HTS-structuur is al heel wat gezegd en geschreven, door allerlei instanties. Wij geven voor de PLA-proef momenteel de voorkeur aan een opleiding voor BS en BM, dus een gemeenschappelijke basisopleiding. De resultaten die tot nu toe met de HTS opgeleiden werden geboekt zijn, voor wat de reders betreft, nogal teleurstellend. Men houdt na korte tijd varen weer op en zoekt een walbaan. Anderen kunnen na het stagejaar hun studie niet voltooien.

Maar degenen die nu worden opgeleid voor BS en BM samen, in Vlissingen, als die hun praktijktijd hebben gehaald, dan moeten ze kiezen in welke richting hun voorkeur gaat. Mogen zij echt zelf kiezen of gaat de maatschappij ze pressen in die richting waarin juist de grootste behoefte op dat moment is?

Dat laatste zou wel bijzonder onverstandig zijn. Het staat hun vrij zich te specialiseren in die richting waarnaar hun vaardigheid en voorkeur uitgaan. Van pressie zal geen sprake zijn.

Toch heb ik het gevoel, dat wanneer men specialisatie aan boord heeft en dan regelmatig naar hetzelfde type schip terugkeert, men minder veelzijdig zal worden. Nu krijgt men dikwijls afwisselend verschillende typen schepen, elk met zijn bijzondere machines, kenmerken of installaties.

Het werk van de specialisten die U bedoelt, dus

een specialist voor b.v. werktuigbouw, navigatie of meet- en regeltechniek, is in dit stadium nog niet vast omlijnd. Het zich voorbereiden op de ontwikkelingen in de toekomst moet echter nu reeds voor ogen worden gehouden.

Verwacht wordt, dat de specialist voor de toekomst niet slechts één specialisatie zal hebben; hij zal zich – zo verwachten we althans – meerdere specialisaties eigen moeten maken. Maar het zal nog wel enige tijd duren voordat vaststaat of en, zo ja, aan welke specialisaties aan boord behoefte bestaat.

Het is overigens niet de bedoeling, dat men langer dan 2 jaar regelmatig naar hetzelfde type schip terugkeert. Van het minder veelzijdig worden is ons inziens geen sprake, het tegengestelde is waar. Juist het kennis maken met de vele facetten die de F-schepen bieden, vormt een veelzijdige ervaring die op alle schepen van nut kan zijn.

Met de in dit en het voorgaande nummer van „Tussen Schip en Ka” gepubliceerde antwoorden, hopen wij de vragenstellers zo uitvoerig mogelijk ingelicht te hebben. Mochten er niettemin nog vragen rijzen over het PLA: U weet nu de weg. Even langs gaan bij of een briefje sturen aan de PLA-werkgroep of de redactie van dit blad.

Een nieuwe wal-O.R.!

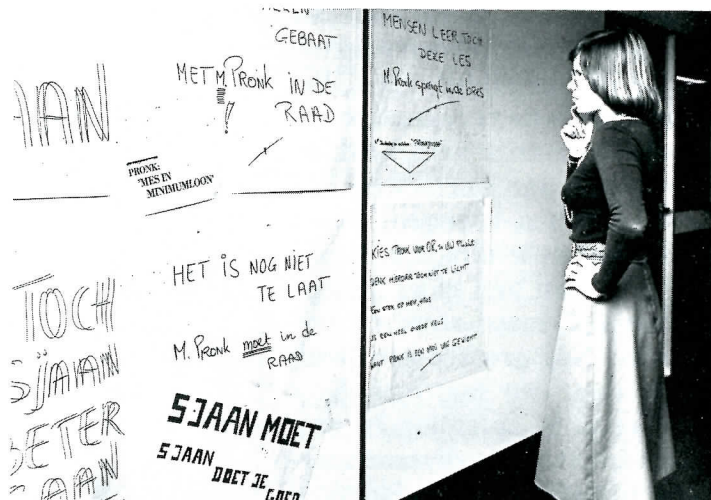
Nauwelijks kon men vermoeden, dat de verkiezing van een nieuwe wal-O.R. aanleiding zou zijn tot een zó felle verkiezingsstrijd. Want het stellen van kandidaten kwam aanvankelijk maar slecht op gang, totdat – naarmate de sluitingsdatum daarvoor naderde – men zich kennelijk bewust begon te worden van het belang dat met een goede O.R. gemoed is. Voor de zeven te vervullen vacatures meldden zich, elk gewapend met 30 „handtekeningen” van collega's, tenslotte 14 kandidaten.

Maar daar bleef het niet bij. In tegenstelling tot vorige verkiezingen werden nu posters, affiches, slagzinnen, portretten en allerhand ander ondersteunend drukwerk – tegen alle huishoudelijke regels in – op deuren en muren van de 6e t/m 9e etage geplakt. Waar je ook keek, een van de kandidaten vertelde je wel waarom je juist op hem of haar moest stemmen en dat je in ieder geval je stem niet verloren moest laten gaan.

Dat is ook nauwelijks gebeurd. Van de 121 kiesgerechtigde deelnemers meldden zich, met de oproep in de hand, maar liefst 117 bij het verkie-

zingsbureau op 27 oktober jl., hetgeen een opkomstpercentage van 96,7% betekent. En daar kunnen in deze roerige tijden zelfs de landelijke verkiezingen niet aan tippen! Bij het tellen der stemmen kwamen ze uiteindelijk uit de „bus”, de nieuwe leden van de „Ondernehmensraad voor het kantoor en het walbedrijf van Shell Tankers B.V.”. In de nieuwe „Wal-O.R.” zoals we dat onder elkaar noemen, hebben thans zitting (in alfabetische volgorde): Mw. M. G. P. Boshoff (DFP/4), J. M. de Jong (DFT), F. M. van der Kolk (DFF/4), Mw. A. Poot (DFP/1), H. A. van der Schilt (DFP/6), C. van Steensel (DFF/2) en J. G. van de Weijer (DFP/3), dit onder het voorzitterschap van onze directeur de heer M. L. C. van Heeswijk. Van de gekozen O.R.-leden hadden de heren Van der Kolk en Van Steensel reeds zitting in de vorige ondernemingsraad, zodat ook de continuïteit gediend is met deze uitslag.

Doet men er na de landelijke verkiezingen wel erg lang over voordat we weer een nieuwe regering hebben, in het Shell-Gebouw was twee werkdagen later de nieuwe ondernemingsraad al geïnstalleerd door de heer Van Heeswijk. De functies binnen de O.R. waren ook al verdeeld, zodat niets meer in de weg staat voor de O.R. om de komende drie jaar het belang van het personeel en van de maatschappij te behartigen.

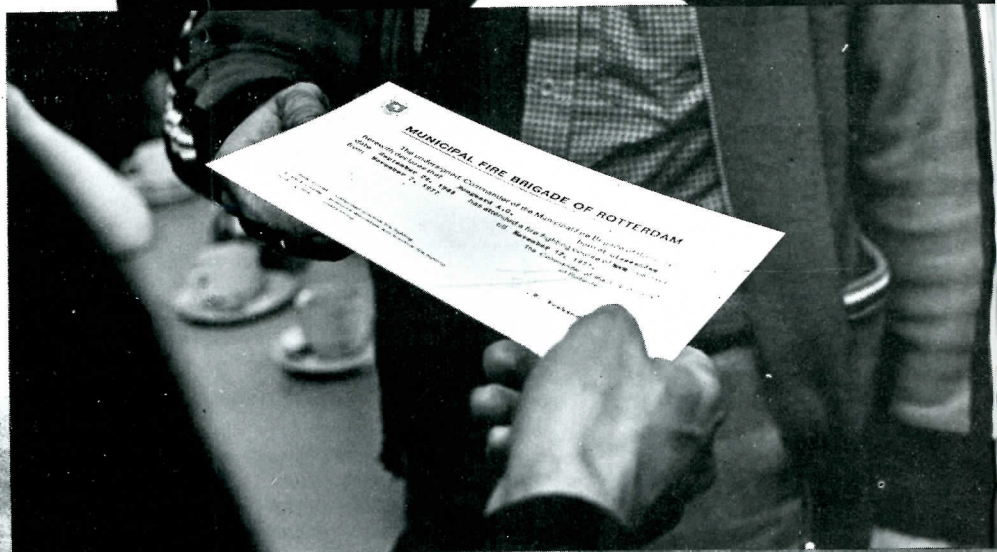


De nieuwe wal-O.R.: V.l.n.r.: J. G. v. d. Weijer, M. G. P. Boshoff, A. Poot, M. L. C. v. Heeswijk (voorzitter), C. v. Steensel, F. M. v. d. Kolk, H. A. v. d. Schilt.

Het aan boord plaatsen van al-
 lerhand brandblusapparatuur
 is niet voldoende. De opvaren-
 den moeten ook geoefend zijn
 in het gebruik ervan. De
 2-daagse brandbluscursussen
 die regelmatig in Pernis wor-
 den gehouden, hebben daartoe
 al het nodige bijgedragen. Net
 zo goed als de regelmatige be-
 zoeken die onze veiligheidsin-
 structeurs aan steeds weer an-
 dere schepen brengen. Maar
 voor wat de leiding aan boord
 betreft, van hen moet bij een
 calamiteit meer worden ver-
 wacht. Nog grotere geoefend-
 heid dus, een nog grondiger
 theoretische opleiding en gro-
 ter inzicht in de diverse soor-
 ten branden en de daarvoor
 toe te passen blusmethoden.



Vanaf januari a.s. gaan ze die
 krijgen, met name de 1e en 2e
 stuurlieden alsmede de 2e en
 3e werktuigkundigen. Elke
 maand zullen minstens twee
 collega's worden aangewezen
 om deel te nemen aan een
 5-daagse brandbluscursus van
 de Koninklijke Nederlandse
 Redersvereniging die onder
 leiding van de Rotterdamse
 Havenbrandweer wordt ge-
 houden, met als 1e docent een
 ex-scheepskapitein. Eerste
 stuurman Heyboer, tevens vei-
 ligheidsinstructeur, sloot zich
 aan bij de gemiddeld 15 cursis-
 ten die elke week in de gehe-
 men van brandpreventie en
 bestrijding worden ingewijd
 en wij volgden hem op de voet.



Een nieuwe vuurproef



Hoofdbrandmeester Poot, die zelf jaren op zee
 heeft gevaren en daarbij alle stuurmansrangen
 heeft doorlopen, weet waarover hij het heeft als hij
 de 15 cursisten de nodige theorie bijbrengt. Hij
 voer op stukgoedschepen, maar ook op tankers.
 De cursisten, afkomstig van vele rederijen – van
 firma's als Erhardt & Dekkers tot Chevron, van
 Gebr. Broere tot Smit Internationale, volgen zijn
 lessen in het theorielokaal dan ook met gespannen
 aandacht. En denk nou niet, dat het de hele dag
 praten is, want juist om te voorkomen dat de cursis-
 ten te lang achtereen passief lessen moeten vol-
 gen, zijn de vele praktijkoefeningen heel tactisch
 verdeeld over elk van de 5 dagen. Een theorieles
 wordt bovendien verlevendigd door een film – over
 brand en de bestrijding ervan natuurlijk. Na de
 theoretische scholing, gelijk de harde praktijk in.
 En niet alleen leren hoe je de adembeschermende





middelen moet onderhouden, maar ook vlot slang uitrollen, koppelen en blussen ermee. U kunt dat al? Laten we dan vanmiddag de cursisten maar eens volgen als zij naar het achterschip van een coaster worden genomen, dat op het terrein in Rotterdam-Noord is opgesteld.

Realistisch

Ze weten nu hoe ze met de persluchtmaskers moeten omgaan. Let wel: steeds dezelfde apparatuur die ook op onze schepen wordt gebruikt. Als we op de grond staan, is zo'n coaster toch nog hoger dan je dacht. Althans, voorzover we er in de verstikkende rook nog iets van kunnen onderscheiden. Een voor een gaan ze er in, de cursisten, want wie goed luistert hoort hulpgeroep uit een van de hutten. Of is het uit het stuurhuis? Dat moet je zelf maar uitzoeken, ook al zie je nauwelijks een hand voor ogen in die alles omhullende rook. Ook al slaat de benauwenis door je heen in die pikdonkere gangen, je laat een collega niet in de steek, al is het dan in dit geval een pop, met bandrecorder. En nu we het toch over realistische oefeningen hebben, laten we Heyboer ook eens volgen als hij de opdracht krijgt in een besloten ruimte een brand te blussen. Nadat de deur net voldoende is geopend om met de volle waterstraal de ruimte rond de ingang af te koelen, wordt even gewacht, waarna de deur helemaal wordt opgedaan. De rook slaat je dan tegemoet. Je hebt de neiging terug te deinzen, we zien het bij elke cursist. Maar doorzetten is juist nu geboden. Vaag is het vuur achterin te onderscheiden en alleen door op de juiste wijze, laag bij de grond blijvend, te blussen, krijg je het snel onder controle. Je moet natuurlijk geen last hebben van claustrofobie, zeker niet als je met de anderen een gebouw in wordt gestuurd waar in een aantal afgesloten ruimten brand woedt. Vooruit, niet talmen, er kunnen mensen in zitten en als we de zaak niet onder controle krijgen, zijn we zelf ook verloren. Door gaan dus, het is blussen geblazen. Als ze met de brandweerwagens terugscheuren naar het cursus-terrein – machtig, die tweetonige hoorn – kijken ze elkaar vergenoegd aan; wat zei de docent vanmorgen ook weer? „We hebben allemaal maar één



hobby: veilig thuiskomen”. Voor dat thuiskomen zorgt de maatschappij wel, het veilige heb je voornamekelijk in eigen hand.

Veiligheid

Nou niet denken, dat die realistische oefeningen gevaar voor je eigen leven betekenen. Ze worden drommels goed begeleid door de docenten Poot en Noordeman. Natuurlijk, als zich bij het manifold verschillende branden voordoen en je hebt er één goed geblust en concentreert je op de tweede, moet je wel opletten dat je geen smak maakt in de olieplas. Maar ook bij het onverhoopte geval van brand of explosie aan boord, zullen de dekken niet

hagelschoon zijn. Ook dan moet je weten te blussen, staande op een glad dek. Maar de docenten staan er steeds met hun neus bovenop, alhoewel de cursisten het zelf moeten doen. Zo te zien, doen ze het met een fanatisme en doorzettingsvermogen, eigenlijk een betere zaak waard.

Reeds lang

Hoofdbrandmeester Poot bevestigt, dat de cursus al jaren bestaat. „Ze is in wezen een voortzetting van de cursussen uit de oorlog, in Engeland. De Rotterdamse Lloyd zette ze destijds in Nederland voort, maar nadat deze maatschappij in NSU, nu Nedlloyd, was overgegaan, nam de KNRV de organisatie op zich. Wij – als Gemeentelijke Brandweer – geven de lessen”.

Poot blijkt ook nog normaal dienst in Rotterdam te verrichten. „Op die manier houd je voeling met de praktijk. En als in de zomerperiode een aantal lessen uitvalt, dan houden wij contact met de schepen in de haven. Anders zou je toch nog de aansluiting met de zeevarenden en de omgeving waarin ze werken, gaan missen”.

Erg verstandig, zo'n opzet. Trouwens, bij wat verder uitdiepen blijkt deze brandmeester ook grondig te zijn getraind, jarenlang. Hij mag dan vroeger gevaren hebben, maar bij de Rotterdamse brandweer word je niet zo maar brandmeester en docent. Jarenlang cursussen en praktijk, zelfs opleiding in het behandelen en het gevaar van radioactieve materialen heeft hij moeten volgen. „Maar dat is niet zo vreemd, want de rederijen waarvan de cursisten komen, vervoeren allerlei lading”.

Die cursisten zijn gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, maar ook jongere officieren. Ook scheepsgezellen, want bij Smit bij voorbeeld, acht men een grondige training van alle opvarenden noodzakelijk, omdat de sleepers juist dikwijls worden ingezet voor het redden van brandende objecten. Ook de offshore-industrie maakt tegenwoordig gebruik van deze cursus.

Terwijl we zo met hoofdbrandmeester Poot praten, heeft onderbrandmeester Noordeman weer een mooie oefening opgezet. „Inzet op brandobject” staat er heel simpel in het rooster. Maar de cursisten hebben na één dag al door, dat de oefeningen niet zo eenvoudig zijn als ze op papier lijken. Het is net als in de harde realiteit bij een – natuurlijk onverhoopte – catastrofe. Het zweet staat hun al gauw op het gezicht, als ze een brand tussen een aantal vaten met gevaarlijke stoffen krijgen te blussen. Maar de kennis en goede wil om vuur, onder welke omstandigheid ook, te bestrijden – al was het alleen maar voor je eigen veiligheid en dat van je maten – wordt hun grondig bijgebracht. Docent Noordeman is overal aanwezig, waar het net gevaarlijk zou kunnen worden. Pittige docenten, die Poot en Noordeman. Een weldaad om te merken dat hun inzet ook de cursisten zo enthousiast maakt.

Diploma

Je merkt dat ook zo goed bij de diploma-uitreiking op de vrijdagmiddag. De stemming is goed, een kwinkslag over en weer die aantoonde dat men deze week niet alleen veel heeft geleerd, maar ook elkaar heeft leren kennen. En waarderen, ondanks de verschillen in rang. Ze hebben allen nu één zaak gemeen, groter veiligheidsbewustzijn. De diploma's, in het Engels gesteld, zijn geen loze papiertjes. Men is zich elders al bewust, dat degenen die deze cursus hebben doorlopen, meer hebben geleerd omtrent brandpreventie en bestrijding dan de gemiddelde opvarende. En dat juist zij daarom bij uitstek zijn geschikt om de leiding op zich te nemen. Vanaf volgende maand gaan wij er ook tegenaan, elke maand minstens twee verlofgangers. In het vertrouwen, dat zij het geleerde nooit in de praktijk zullen behoeven te brengen.

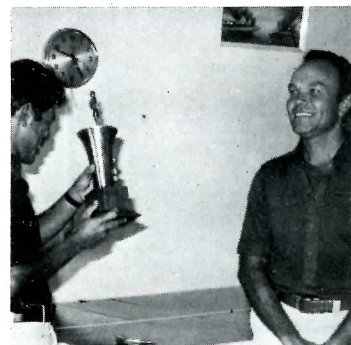


Sportdag Marinula-Navy



Nu de „Marinula” weer in de vaart is, moet men het in Labuan doen zonder het werk en het vertier dat de aanwezigheid van dit moederschip voor de in Bruneibaai opgelegde vloot met zich bracht. Toch, zo rapporteert ook het plaatselijke dagblad „Daily Express”, zal de herinnering levendig blijven. Want door gezagvoerder W. Croes van de „Marinula” kon, namens onze maatschappij, aan de „Chief minister” een bedrag worden overhandigd, waarmee de kosten kunnen worden bestreden voor de vervaardiging van een of twee stevige houten banken. Deze banken zullen worden geplaatst onder de

De Malaysian Navy, van wier sportfaciliteiten door de opvarenden van het moederschip talloze malen gebruik is



boom tegenover het kantoor van onze scheepsagent aldaar; een inscriptie „presented to the people of Labuan by s.s. „Marinula”, Shell Tankers B.V., Rotterdam” zal ertoe bijdragen dat men aan de opgelegde vloot terugdenkt.

gemaakt, heeft ook een aandenken. Dankzij een gift van de maatschappij kan eindelijk de zo lang gewenste verfraaiing van hun scheepsbar worden uitgevoerd. Een ander aandenken, dat de „Marinula” opvarenden bij voorkeur zelf hadden gehouden, moesten ze – helaas – afstaan. Maar ere wie ere toekomt, de „navy” had het echt verdiend tijdens de sportdag.

Dit laatste sporttreffen tussen de „Marinula” en de „navy” werd overigens meer gekenmerkt door een speels karakter. Het was een strijd in het genre van „spel zonder grenzen”. Mede-oorzaak hiervan was de deelname van twee reeds voor de uitreis aangemonsterde dames van de „Marinula”, versterkt met wat Shell-dames van Sabah Shell. Wed-

strijden als 3-legged football, human wheelbarrow, thread and needle race en zaklopen-estafette waren enkele van de buitenspelen.

Dankzij de assistentie van de Sabaanse bemanningsleden wist de „Marinula”, ondanks de stijvere spieren, toch nog de 3-legged football-wedstrijd te winnen, terwijl de „Marinula” dames ook heel wat sneller waren met het rijgen van draad en naald. Voor het zaklopen bleek de Marine een voortreffelijke techniek te hebben ontwikkeld, waar de opvarenden van het moederschip, niettegenstaande de ontwikkelde lenigheid bij het loodsladder klimmen, niet tegen op konden.

Na een voortreffelijke lunch, bereid door de navykok, werden 's middags de wedstrijden binnen voortgezet. De traditionele „Boatrace” eindigde in gelijkspel, doordat hwtk Vermeulen te weinig conditie had en na elke slok even adem moest halen. Gelukkig besliste de Sabah Shell vertegenwoordiger, de heer Booqaard, deze

„Marinula” vorig jaar geschenken sjoelbak.

De „Marinula” had alleen nog de kans de wedstrijden in een gelijk puntenaantal te laten eindigen door met touwtrekken te winnen. Dit is dan ook glansrijk gelukt door inzet van alle mannelijke en vrouwelijke paardekrachten, die kennelijk niet erg geleden hadden onder 2 1/2 jaar lay-up. Afgesproken was dat dan de wedstrijd beslist zou worden door hetwerpen van 3 darts door de echtge-



note van de Marinecommandant en de echtgenote van de gezagvoerder van de „Marinula”. Helaas bleek de Marine, ook wat de echtgenotes betreft, over meer precisie in het richten te beschikken, zodat de „Navy” de uiteindelijke winnaar werd van de „Sabah Shell Trophy”.

Na hartelijke toespraken over en weer, die getuigen van de grote vriendschap tussen „Marinula” en Navy, ontwikkeld tijdens deze afgelopen lay-up periode, en het overhandigen van geschenken, werd de sportdag besloten met het zingen van „Auld lang syne”.

Shell kan ervan verzekerd zijn straks in Straat Malakka in de Malaysian Navy een goede beschermheer te hebben.

wedstrijd in ons voordeel door de beslissings-boatrace tegen de marinecommandant glansrijk te winnen. Helaas werd ook het typisch Hollandse spel, sjoelen, door de Navy gewonnen, die hier kennelijk met echte Marine-volharding goed op had geoefend, nota bene op de door de



Applicatie-voordrachten voor kapiteins en stuurlieden

Het Koninklijk College ZEEMANSHOOP zal in samenwerking met de NEDERLANDSE VERENIGING VAN KAPITEINS GROTE VAART wederom applicatie-voordrachten doen houden over de volgende onderwerpen:

TE AMSTERDAM

1. *Grondslagen en achtergronden voor het manoeuvreren* door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.

Op maandag 23 januari 1978 van 9.30 – 12.30 uur en van 13.30 – 16.30 uur

woensdag 25 januari 1978 van 13.30 – 16.30 uur.

2. *Stabiliteit voor Kleine Handelsvaart* door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.

Op maandag 30 januari 1978 van 9.30 – 12.30 uur en van 13.30 – 16.30 uur

woensdag 1 februari 1978 van 13.30 – 16.30 uur.

3. *Waarnemen, verwerken en beslissen bij de positiebepaling* door de heer J. H. Mulders, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam.

Op maandag 6 maart 1978 van 10.00 – 12.30 uur en van 13.30 – 16.30 uur

dinsdag 7 maart 1978 van 10.00 – 12.00 uur.

4. *Maritieme verkeersgeleidingssystemen.*

a. Mathematische en navigatorische aspecten door Ir. J. A. Spaans op woensdag 19 april 1978 van 13.30 – 16.30 uur

b. Sociale aspecten door Kapitein R. Tresfon op donderdag 20 april 1978 van 9.30 – 12.30 uur

c. Juridische aspecten door Mr. J. Mak op donderdag 20 april 1978 van 13.30 – 16.30 uur.

TE ROTTERDAM

5. *Grondslagen en achtergronden voor het manoeuvreren* door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.

Op maandag 13 maart 1978 van 9.30 – 12.30 uur en van 13.30 – 16.30 uur

woensdag 15 maart 1978 van 13.30 – 16.30 uur.

6. *Stabiliteit voor Kleine Handelsvaart* door de heer A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaartschool te Rotterdam.

Op maandag 20 maart 1978 van 9.30 – 12.30 uur en van 13.30 – 16.30 uur

woensdag 22 maart 1978 van 13.30 - 16.30 uur.

TE 's-GRAVENHAGE

Gevaarlijke Stoffen door de heer J. de Pruis, Hoofd van de Onderafdeling vervoer gevaarlijke stoffen per zeeschip van de Scheepvaart Inspectie.

7. Op donderdag 26 januari 1978 van 10.00 - 16.00 uur

8. Op donderdag 6 april 1978 van 10.00 – 16.00 uur.

Marine Pollution door de heer H. O. G. ten Raa, Hoofd van de afdeling Maritieme Milieuzaken bij Directoraat-Generaal van Scheepvaart

9. Op maandag 13 februari 1978 van 10.00 - 16.00 uur

10. Op maandag 17 april 1978 van 10.00 – 16.00 uur

De series applicatie-voordrachten gaan alleen door bij voldoende deelname.

De voordrachten te *Amsterdam* worden gehouden in de Hogere Zeevaartschool, Nieuwe Vaart 5-9. Van Centraal Station te bereiken met bus 29.

Te *Rotterdam*, in de Hogere Zeevaartschool, Pieter de Hoochweg 129. Van Centraal Station uitgang Blijdorp-zijde te bereiken met tramlijn 9.

Te *'s-Gravenhage* in het gebouw van het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, N.W. Buitensingel 2, te bereiken van Station Hollands Spoor met bus 19 van de H.T.M., van Centraal Station bus 2 en 26 van de H.T.M.

Deelnemers kunnen zich schriftelijk of telefonisch opgeven bij Koninklijk College Zeemanshoop, Prins Hendrikkade 190 F te Amsterdam, Tel. 020-253515, onder opgave van naam, rang of functie, volledig huisadres met eventueel telefoonnummer en naam rederij.

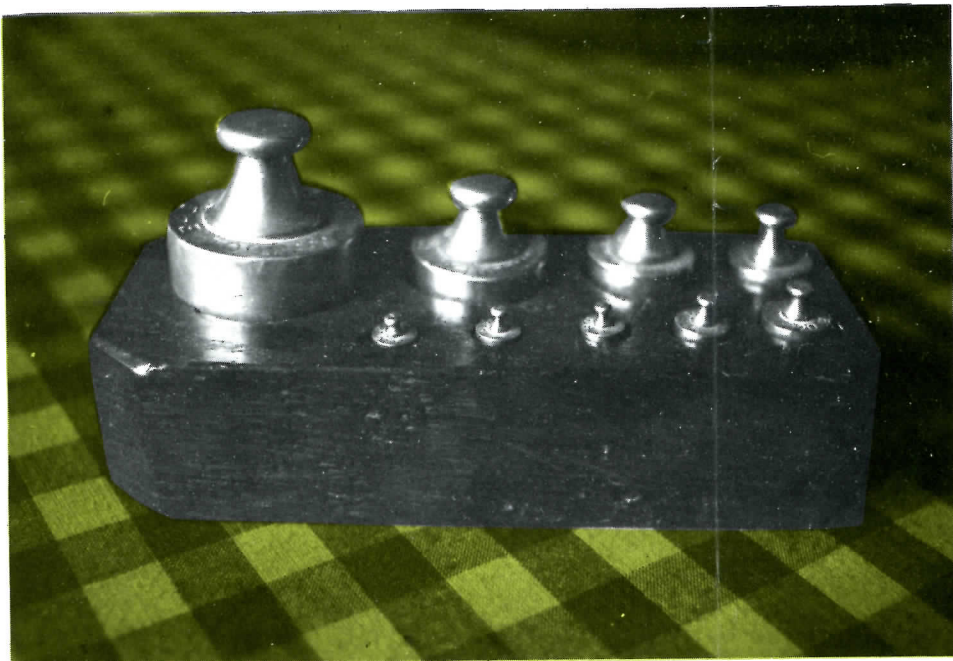
Het kantoor is geopend op maandag t/m vrijdag van 9 tot 13 uur.

Iedere deelnemer zal ter tegemoetkoming in de kosten een vergoeding per serie worden gevraagd van f 30,—, te voldoen door storting op postgirorekening no. 58 93 83, van het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam.

Door onvoldoende deelname in het afgelopen jaar worden de voordrachten over de volgende onderwerpen ditmaal niet herhaald, t.w.: Sterkte van de scheepsconstructie, gastankers en weerroutering.

Mocht u voor bovengenoemde onderwerpen toch belangstelling hebben, meldt dit dan aan het Koninklijk College Zeemanshoop.





Het pond suiker, de calorie-arme maaltijd en de auto met paardekrachten zullen binnenkort uit ons spraakgebruik verdwijnen. Niet omdat een actiegroep er in is geslaagd deze dingen uit ons aards bestaan te bannen, maar omdat onder meer ponden, calorieën en paardekrachten volgend jaar niet meer mogen worden gebruikt als aanduiding van massa, warmte en vermogen. We moeten het dan hebben over kilogram, joule en watt. Om te komen tot een eenheid van maten heeft de EEG volgend jaar het gebruik van het Internationale Stelsel van Eenheden, het zogenaamde SI, verplicht gesteld. Nu loopt u echt niet het gevaar direct in de gevangenis te belanden wanneer u volgend jaar trots aan uw buurman vertelt dat uw nieuwe auto een maximum vermogen van zoveel pk heeft in plaats van zoveel kilowatt. Dr. R. Muijlwijk zou echter wel even de wenkbrauwen fronsen als hij het zou horen. Als hoofd van de afdeling Mechanische Metingen van het Van Swinden Laboratorium van het IJkwezen is hij onder meer belast met de zorg voor het juiste gebruik van de wettelijk erkende meeteenheden.

„Een meter is een meter, dat is voor iedereen duidelijk. Niemand haalt het in zijn hoofd om een lengte in 'el' of 'Rijnlandse voet' te geven. Maar wel praten we over een pond en een ons als we een halve kilogram en 100 gram bedoelen. Nu kan dat misschien geen kwaad bij de groenteman, maar wat te denken van een advertentie waarin gouden munten van een 'ounce' te koop worden aangeboden. Daarmee wordt een 'ons', dus 100 gram, gesuggereerd, terwijl het in werkelijkheid om munten van 31 gram gaat (troy ounce = 31,10 gram). Bij zo'n advertentie zou ik bijna van misleiding gaan spreken”, zegt de heer Muijlwijk. Met dit huis-tuin-en-keuken-voorbeeld wil hij het belang weergeven van een internationaal, eenduidig stelsel van meeteenheden. Een dergelijk stelsel zou dit soort verwarringen uitsluiten.

In 1816 werd in Nederland al een wet aangenomen waarbij het onderwijs in het Metrieke Stelsel en het gebruik daarvan in de handel verplicht werd gesteld. Dat metrieke stelsel baseerde zich op de meter en het kilogram zoals die in Frankrijk waren vastgelegd en die toen ook internationaal een groot aanzien hadden. Daarmee werd voor ons land een einde gemaakt aan de chaos in meeteenheden voor lengte, oppervlakte, volume en massa (wat foutief meestal gewicht wordt genoemd).

Woorden als pond en ons blijken echter moeilijk uitroeibaar. Wist u dat de eenheid „pond” al volgens een in 1937 ingediend wijzigingsvoorstel van de IJkwet moest verdwijnen? Maar omdat de ingangsdatum op 1 januari 1941 viel werd het gezien

als een onderdrukkingsmaatregel van de gehate bezetter. Na afloop ging iedereen van weeromstuit over „pond” spreken. Dit betrof overigens het „Nederlandse pond”, waarvan de massa volgens de wet 1 kg bedroeg. Tegenwoordig gebruiken we pond voor een halve kilogram en als dat nu de enige afwijking van het Metrieke Stelsel zou zijn, was het niet zo erg.

Chaotisch geheel

Mede door de snelle ontwikkeling van de techniek zijn allerlei andere fysische grootheden voor het dagelijks leven van belang geworden. Het gevolg was dat allerlei nieuwe gebruikseenheden zijn ingevoerd. „Men was zich daarbij niet altijd bewust van het belang van een eenvoudig verband tussen eenheden en van internationale overeenstemming over nieuwe eenheden. Zij zijn dikwijls nogal willekeurig tot stand gekomen, vaak werd de meeteenheid ook bepaald door de methode van meten. En hoewel de meter, de kilogram en de seconde wel internationaal erkenning hadden gevonden, stond er in de praktijk toch weer een chaotisch geheel van meeteenheden”, zo verklaart de heer Nieuwland, hoofd van de afdeling Wettelijke en Internationale Aangelegenheden van het IJkwezen het allegaartje van meeteenheden. Hij verge-

lijkt het door elkaar gebruiken van verschillende soorten meeteenheden graag met het gebruik van verschillende talen. „Door de vertaling van de meeteenheden, het omrekenen, kunnen allerlei onnodige fouten en misverstanden ontstaan. Maar als de eenheid van massa overal in de wereld een kilogram is en niemand een andere eenheid daarvoor gebruikt, kan de vertaling met de kans op fouten achterwege blijven”.

„Het is toch inconsequent om het vermogen van een elektromotor wel in watt uit te drukken, maar bij een auto met benzinemotor opeens te gaan praten over pk. En als je dan moet gaan omrekenen 735,49875 watt voor één pk, blijkt wel hoe onpraktisch het hebben van twee maten voor vermogen is”. Met dit voorbeeld verduidelijkt de heer Muijlwijk meteen de behoefte aan een internationaal, coherent stelsel voor meeteenheden. Daarmee wordt een stelsel bedoeld dat gebaseerd is op een aantal grondeenheden met afgeleide eenheden zodanig dat het verband tussen de eenheden in principe wordt weergegeven door het getal 1. Waarmee omrekeningsfactoren van zes of meer cijfers worden vermeden.

Naar meer eenheid

Nu is het streven naar een dergelijk stelsel niet van vandaag of gisteren. Al in 1901 pleitte de Italiaanse natuurkundige Giovanni Giorgi voor een koppeling van elektrische eenheden aan het metrieke stelsel. En daarmee legde hij de basis voor wat nu het SI is.

Echter eerst in 1960 is in een Algemene Conferentie voor Maten en Gewichten, waarin de bij de Meterconventie aangesloten landen bijeenkomen, een eenvormig stelsel van meeteenheden onder de naam „Internationaal Stelsel van Eenheden” (naar de Franse benaming „Système International d'Unités” aangeduid als SI) vastgesteld. Dit betekende dat de aangesloten landen zoveel mogelijk dit stelsel zouden gaan hanteren.

In 1971 heeft de EEG een richtlijn over het SI uitgevaardigd, die in 1976 werd herzien. Krachtens deze herziene richtlijn moet het SI uiterlijk met ingang van 21 april 1978 binnen de EEG-landen zo goed als volledig worden ingevoerd. Een aantal bestaande en gebruikte eenheden mag na uiterlijk 31 december 1977 niet meer worden gebruikt, zoals de reeds genoemde calorie en paardekracht. Een volgende belangrijke datum in het schema voor de buiten gebruikstelling van niet

Internationale eenheden

Deze maand is een Shell-brochure verschenen waarin ook op duidelijke wijze het nieuwe internationale stelsel wordt uiteengezet. Naar alle schepen zijn hiervan inmiddels vier exemplaren verzonden, terwijl een ieder – van vloot en wal – die een eigen exemplaar hiervan zou willen hebben, hierom telefonisch kan vragen (010 – 696127) of dit kan afhalen op kamer 06.01.

tot het SI behorende eenheden is 31 december 1979. Dan moeten nog een aantal oude eenheden verdwijnen, zoals de dyne, de erg, de stokes en de millimeter kwik voor bloeddruk. Ook bloeddruk zal dan in de SI-eenheid voor druk (de „pascal“, eventueel met gebruik van een decimaal voorvoegsel, dus bijvoorbeeld kilopascal) moeten worden uitgedrukt.

Logische stap

Waarom nu juist het SI kan men zich afvragen. „Omdat het SI het uitgebreide en verbeterde metrieke stelsel is en dus een logische stap in die landen die al het Metrieke Stelsel hadden“, antwoordt de heer Muijlwijk. „Het ziet er echter naar uit dat het SI in de gehele wereld zal worden ingevoerd, dus ook bijvoorbeeld in de VS en Engeland.“

De meter heeft het dus gewonnen van de yard. „Ja, dat is mogelijk geworden door de rationele opzet van het metrieke stelsel waarmee het, juist in de moderne samenleving zeer duidelijke voordelen biedt ten opzichte van het imperiale stelsel van de Angelsaksische landen. Het is wellicht de nationale trots van de Engelsen geweest die indertijd verhinderde het onder Franse invloed tot stand gekomen metrieke stelsel in te voeren. En daar zitten ze nu mee“, aldus de heer Nieuwland, die terugkomend op zijn vergelijking met de taal kan zeggen dat de hele wereld één taal gaat spreken op het gebied van meeteenheden, met het SI als eenheidstaal“.

Gevolgen

De praktische gevolgen voor Nederland zijn niet erg groot. „Hier zal de invoering van het SI voornamelijk betrekking hebben op het gebruik van de terminologie, er zullen geen produktiemachines moeten worden aangepast“, verwacht de heer Muijlwijk. „Voor de Angelsaksische landen zullen de gevolgen veel ingrijpender zijn, denk maar eens aan een fabriek voor schroeven die altijd met Engelse maten heeft gewerkt en nu opeens zijn produkten op basis van de meter als eenheid van lengte moet gaan maken. De Amerikaanse Ford fabrieken bijvoorbeeld zijn al vooruitlopend op de

invoering van het SI in de VS overgegaan op het gebruik van metrieke maten voor hun auto's en de onderdelen daarin. Ook Engelse autofabrieken hebben zich al aangepast. Als het stelsel consequent is ingevoerd zal het vele voordelen hebben. Garages hoeven dan geen voorraden meer te hebben van twee soorten onderdelen, voor de Engelse en de metrieke maat“.

„Wij in Nederland hoeven met de invoering van het SI voor meeteenheden slechts het puntje op de i te zetten, terwijl bijvoorbeeld Engeland de hele letter moet schrijven“, zo vindt de heer Nieuwland. „Maar ik heb de indruk dat het zetten van dat puntje in Nederland veel slordiger gebeurt dan het schrijven van die hele letter elders“. En daarmee is de heer Muijlwijk het volledig eens. „Het gebruik van eenheden in Nederland is erg slordig. De ene keer schrijven we MM in plaats van mm voor millimeter, je ziet het zelfs verkeerd gebruikt in onderwijsboeken. We hebben hier maar weinig gevoel voor het gebruik van symbolen. Iedereen zegt dan „we weten toch wat we bedoelen“ maar juist door dit slordig gebruik kunnen weer fouten gemaakt worden“.

Vandaar dat het IJkwezen zich dit jaar sterk maakt voor de voorlichting voor een juist gebruik van het Internationale Stelsel van Eenheden. Op de scholen en universiteiten is het al een aantal jaren volledig ingevoerd, ondanks het wel eens gehoorde schijnargument van sommige onderwijzers tegen invoering van het SI: er zouden geen sommetjes meer gemaakt kunnen worden met het uitrekenen van hoeveel pond zoveel kilo is. Tegenstand is er ook in de medische wereld, waar men de traditionele „millimeter kwik“ voor de bloeddruk niet wil ruilen voor de officiële maat van druk, de pascal. De heren Muijlwijk en Nieuwland zullen nog veel voorlichting moeten geven voordat iedereen overtuigd is van het grote nut van een eenvoudig eenhedenstelsel als het SI. Maar uiteindelijk zullen we er wel aan wennen dat we „joule-arme“ maaltijden moeten gebruiken om gezond te blijven.

Van belang is dat iedereen alleen nog maar de nieuwe SI-eenheden gebruikt. Als iedereen meewerkt, weten we binnenkort niet anders meer.

Voor een goed begrip diene, dat ook bij invoering van het Internationaal Stelsel van Eenheden, de zeemijl, knoop en de registerton als term gehandhaafd blijven. Bij wichttonnen zal het altijd gaan om eenheden van 1000 kg; de zgn. „long ton“ en „short ton“ zijn gedoemd te verdwijnen.



Schoon Schip



Afscheid Kapt. De Ligt

Dankzij de medewerking van een meevarende echtgenote (naam onbekend, is zij bang dat we haar aanschieten voor de rubriek „Uit en thuis“? ?), kunnen wij hier een verslag geven van het aan boord van de „Ondina“ gevierde afscheid van kapit. A. de Ligt. De foto's werden ons toegezonden door de heer Alebeek, 3e werktuigkundige.

Het was op 20 september, na enkele dagen van drukke voorbereiding, dat aan boord het afscheid werd gevierd van kapitein De Ligt, die in Singapore het schip zou verlaten om aan zijn pensioen te beginnen. Rond de koffietijd werd de feesteling door de hoofdwerktuigkundige de gezellig versierde rooksalon binnengeleid.

In zijn toespraak benadrukte de hoofdwerktuigkundige nog eens de waardering die een ieder voor kapitein De Ligt heeft en welke bijzon-

dere plaats hij bij ons inneemt. Dit werd mede tot uiting gebracht door hem – namens alle opvarenden – een horloge met inscriptie aan te bieden.

Maar ook de handvaardigheid van velen aan boord had zich niet onbetuigd gelaten. Er werden door de werktuigkundigen 6 koperen koebellen aangeboden, die de beesten op de boerderij van de kapitein zouden moeten sieren. Want, zoals een ieder wist, was de boerderij en het boerenleven dé grote hobby van de kapitein, die tijdens zijn pensioenperiode nog verder uitgebreid zal worden.

Er waren trouwens nog meer kado's afgestemd op „het platteland“. Werkhandschoenen, een thermometer voor de temperatuur van de koemelk en ook de tekening van een werkpaard ontbraken niet. De dames hadden de afgelopen zeeperiode en de toekomstige „farmers“-periode uitgebeeld in de vorm van 3 geborduurde schilderijtjes.

Na een ontroerd dankwoord van de gezagvoerder werden de glazen gevuld en het feestlied ingezet. Dit lied, op de wijze van „Guus ga naar huis want de koeien staan op springen“, was geheel aangepast aan Ton de Ligt en zijn boerenbedrijf. De gebruikelijke statiefoto's volgden, waarna iedereen in opperste stemming was gekomen.

Mede door de aanwezigheid van de grote groep PLA-cursisten was het een drukte van belang en het gezang niet van de lucht.

Na enige uren trok iedereen zich even terug, om 's avonds weer met nieuwe energie verder te gaan. Het feest duurde tot in de kleine uurtjes en iedereen was blij om op zo'n wijze afscheid te kunnen nemen van een fijne gezagvoerder.

Wij hopen allen dat hij aan land en op „het land“ een prettige tijd tegemoet zal gaan.

Uitgewuifd

Circulaires waarin wordt medege-deeld, dat een collega wordt overgeplaatst, dwarrelen met de regelmaat van een – ietwat onregelmatig lopende – klok op de bureaus. Die waarin o.a. de uitzending van Jan van der Linden (DFP/7 – Special Projects) naar Brunei werd aangekondigd, was er oorzaak van dat heel wat hoofden bij elkaar werden gestoken. Niet alleen van Shell Tankers-collega's, maar ook van Shell Nederland en Shell Nederland Verkoop. Want Jan heeft in de loop der jaren overal gewerkt . . . en ook overale vrienden gemaakt. Dat mag en zal niet ongemerkt voorbijgaan, zo werd er gefluisterd. Nou, dat gebeurde ook niet, want op 14 november – één week voordat hij wegvloog uit ons midden – was er een heus festijn in de lunchkamer. Tallozen, van alle drie de maatschappijen die zijn broodheer zijn geweest, gaven er blijk van hem niet alleen te hebben leren waarde- ren – als collega en vriend – maar hem ook het allerbeste te willen wensen in het verre en warme Brunei. Weer zal hij daar in de personeelssector werkzaam zijn; niet in een „ploeg“ die het Projekt met de Lange Adem begeleidt, maar wel gaat het weer om de zorg voor het wel en wee van collega's. En dat is Jan wel toevertrouwd. Uiteindelijk heeft hij al 21 jaar in die sfeer gewerkt en het is hem, ook te oordelen naar de lovende woorden die tot hem werden gericht, altijd goed afgegaan.

Om hem ook aan d'andere kant van de wereldbol in staat te stellen „na gedane arbeid te ontspannen“, werd hem een tennisuitrusting overhandigd.



Shell-journaal

Ja – ook dit jaar verschijnt er weer een Shell-journaal, u weet wel, het boekje dat elk jaar aan de relaties van Shell wordt gezonden. Dit jaar is deze uitgave opgedragen aan een vereniging die op de bres staat voor de bescherming van in het wild levende vogels: de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels. Het nieuwste Shell-journaal draagt tot titel: Shell-journaal van het waterlandschap. Het is geschreven door Jan van de Kam en verlicht met bijzonder fraaie foto-opnamen, een aantal zelfs in kleur.

Natuurlijk is het journaal wederom ter beschikking van het gehele Shell-personeel. Maar in tegenstelling tot vorige jaren, hoeft u het niet af te halen of telefonisch aan te vragen. Het wordt automatisch toegezonden, ook aan al onze gepensioneerden. In de tweede helft van december kunt u het thuis in de bus verwachten.

Wel hebben wij naar elk schip vast twee exemplaren afgezonden, opdat belangstellenden aan boord reeds binnenkort kennis kunnen nemen van de bijzonder boeiende inhoud, die beslist niet beperkt is tot vogels, maar alle facetten van het waterlandschap in ons „natte” landje behandelt.

Nu al?

Nu al reclame voor de nieuwe bikini-mode? Nee, de foto dient slechts om erop te wijzen dat er meer producten uit olie worden verkregen dan verschillende soor-

ten benzines, smeermiddelen, brandstof, enzovoorts. Niet alleen is de bikini gemaakt van kunstvezels, doch zelfs de make-up van deze jongedame is gebaseerd op producten door de petro-chemische industrie gewonnen uit hetgeen wij met onze schepen vervoeren.



Kerstpuzzel

Zoals nu al vele jaren gebruikelijk, bevat ook deze december-editie een bijlage, namelijk de kerstpuzzel. Het aantal exemplaren van dit maandblad dat naar elk schip wordt gezonden is – vanwege de portokosten – nooit meer dan acht. De mogelijkheid dat er aan boord meer dan acht puzzelaars zijn, zit er echter wel in, vandaar dat wij van de bijlage wat extra exemplaren naar elk schip hebben gezonden. Vergeet u niet de sluitingsdatum, 10 maart a.s.?

Ruby

Je moet natuurlijk op de foto even zoeken, maar de oplettende kijker zal ongetwijfeld in het ruime sop achter de „Marinula” een stip waarnemen. En dat dan is de „Ruby”, het vaartuigje dat in Brunei-baai zulke goede diensten heeft bewezen tijdens de opleggerperiode. Wij vernamen van kap. Croes, dat de „Ruby” op ongeveer 130 vadem tros achter de „Marinula” werd gesleept, alsof ze nooit anders gedaan hadden. Het vaartuigje is ook even veilig in Singapore aangekomen als het moederschip, dat inmiddels al weer terug is in haar element. De „Ruby” binnenkort trouwens ook, want het scheepje is verkocht aan Jurong Shipyard, dat het weder tot jacht zal ombouwen.



OVST-NIEUWS

Vanwege het enthousiasme over de laatste georganiseerde bingo-avond besloot het OVST-bestuur voor 1977 een tweede avond met in de hoofdrol dit zenuwslopende spel te houden. Hiervoor werd 28 oktober als datum vastgesteld. In totaal werden 115 deelnemers genoteerd, die met z'n allen zouden gaan strijden om prijzen als een koffiezetapparaat, een tafelgrill, een gourmet-stel, een fototoestel enz., met als hoofdprijs een 4-daagse reis voor 2 personen naar Londen. Om de spannende uren van deze avond even te onderbreken werd een pauze ingelast, waarin iedere deelnemer een slaatje kon nuttigen. Maar na dit moment van rust volgden nog 3 rondes, waarin elk in stilte hoopte toch maar die gelukbrengende kaart gekocht te hebben. Uiteindelijk bleek Mevr. Vermeer door Vrouwe Fortuna ter zijde gestaan te zijn, zij won namelijk de hoofdprijs.

Kort na deze spelavond werd ook een klaverjaswedstrijd georganiseerd. Deze keer zouden 56 OVST-ers de strijd aanbinden tegen 44 klaverjassers van de Bijenkorf. Alhoewel van beide kanten met veel enthousiasme gekaart werd, bleken de Bijenkorvers deze avond de sterksten te zijn, zij namen namelijk het grootste aantal prijzen mee naar huis. Laat deze laatste mededeling geen ontmoediging zijn voor onze OVST-klaverjassers. Wij hopen op woensdag 21 december a.s. zo veel mogelijk inschrijvingen te krijgen, want dan is de jaarlijkse „altijd-prijs-kerstklaverjas” gepland.

De op 12 november besproken vissersboot, het m.s. „Haringvliet”, kon vanwege het slechte weer niet uitvaren, zodat de liefhebbers van deze tak van sport het beoefenen ervan zullen moeten uitstellen tot 14 januari a.s.

Het is nu nog enkele dagen mogelijk om in te schrijven voor de bowling-avond op 10 december a.s., waarvoor wij wederom 6 banen hebben gereserveerd bij het Bowlingcentrum Rotterdam aan de 1e Jerichostraat.



Persoonlijke Ongevallen Verzekering

Lage premie, hoge dekking

Een ongeluk komt altijd onverwacht. Het kan u thuis overkomen, op straat of op het werk. Op de verdrietige gevolgen ervan kan men zich niet voorbereiden. Mogelijkheden om zich financieel te dekken zijn er echter wel. Vele collega's hebben dit in de loop der jaren reeds gedaan door middel van de *Persoonlijke Ongevallen Verzekering* die Shell-werknemers via de Maatschappij kunnen sluiten. Deze keert bij overlijden als gevolg van een ongeval een bedrag uit dat gelijk is aan 24 maanden gage/salaris.

De premie is een zeer laag percentage van de uitkering: *U betaalt 66 cent voor iedere duizend gulden van dit bedrag (0,66%)*.

Voorbeeld

12 maanden gage/salaris: f 30.000,—

uitkering bij overlijden: f 60.000,—

premie: f 39,60.

Echtgenotes kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 45.000,—. De premie bedraagt f 29,70.

De verzekering geldt — behoudens enkele uitzonderingen — 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld.

Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit, afhankelijk van de ernst van de gevolgen.

Na pensionering kan men blijven deelnemen aan de verzekering. De premie gaat als u 65 wordt, iets omhoog, maar de uitkering blijft 24 maal de/het laatste maandgage/salaris. Als de medeverzekerde echtgenote 65 jaar wordt, gaat de premie ook iets omhoog. Voor haar blijft de uitkering echter f 45.000,—.

De verzekering eindigt als men 70 jaar is geworden.

Gepensioneerden worden voor nadere informatie over de Persoonlijke Ongevallen Verzekering verwezen naar het eerstkomende nummer van het Voeks-nieuws.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de voor het volgende jaar verschuldigde premie in de specificatie over de maand december ingehouden. Wij maken ons vlootpersoneel er op attent dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1978 naar de huisadressen zullen worden verzonden. Indien u zich heeft aangemeld voor de verzekering en de premie wordt niet ingehouden, dient u dit zo spoedig mogelijk te melden aan een van de hieronder vermelde afdelingen.

Inlichtingen en opgaven

U bent nog niet verzekerd en wilt nu ook deze Persoonlijke Ongevallen Verzekering sluiten? Leden van het vlootpersoneel kunnen zich aanmelden op de sectie DFP/3 (tel. 010 — 696110). Walpersoneelsleden kunnen zich voor alle inlichtingen en formulieren wenden tot Mw. H. W. Homan, SV-PRS/s, kamer 16.18, toestel 6769.

Als er iets gebeurt

Als u of uw echtgenote een ongeluk overkomt, dan moet dit onmiddellijk worden gemeld. Het is dan ook verstandig in uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de Persoonlijke Ongevallen Verzekering.

Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij:

R. Mees en Zonen Assurantiën B.V., Afd. 08 — medische varia, Postbus 505, Rotterdam.

Ook als niet zeker is dat men na het ongeval invalide blijft, moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.

Wacht u daar niet mee!

Shell-studietoelagen nu ook voor Hogere beroepsopleidingen.

Niet alleen kinderen van werknemers en gepensioneerden van Shell die studeren of gaan studeren aan een universiteit of hogeschool, maar ook kinderen die een erkende Hogere Beroepsopleiding volgen of willen gaan volgen, kunnen vanaf 1978 in aanmerking komen voor een Shell-studietoelage.

Het aantal studietoelagen zal worden uitgebreid en zal afhankelijk van het aantal aanvragen en mogelijkheden, komen te liggen tussen 60 en 80.

De bedragen die zullen worden toegekend, zullen echter anders worden bepaald dan in de voorgaande jaren. Deze zullen niet meer zijn gebaseerd op dekking van volledige kosten van een jaar studeren, maar meer als een *aanvulling gelden op de fondsen waarover de ouder van een studerend kind in feite reeds kan beschikken*, hoofdzakelijk bestaande uit kinderbijslag/kinderaftrek en een mogelijke bijdrage via de Rijksstudietoelagenregeling.

Het nieuwe systeem komt er op neer dat een student die nu een Shell-studietoelage toegewezen krijgt, over ongeveer hetzelfde besteedbare bedrag zal kunnen beschikken als het geval was met de oude regeling.

Nóg een verandering is dat bij de hoogte van de toelage voortaan rekening wordt gehouden met het feit of de student buitenshuis woont of thuis. Voor buitenshuis wonende studenten zal de toelage f 4800,— bedragen en voor thuiswonende f 2800,— (zie ook onder Rijksstudietoelagenregeling)

Wie kunnen aanvragen?

Alle Shell-werknemers die in de genummerde salarischgroepen vallen of zeevarenden zijn, kunnen voor hun kinderen een Shell-studietoelage aanvragen. Voor gepensioneerden geldt een dienovereenkomstige inkomensgrens, met dien verstande dat inkomsten uit een eventueel nieuwe werkkring meetellen.

Hoe werkt het systeem

De studietoelage wordt aan het kind toegekend en betaald. De bedragen zijn zodanig berekend dat de ouder van het studerende kind in aanmerking blijft komen voor tweevoudige kinderbijslag en kinderaftrek.

Het nieuwe systeem kan voor bepaalde ouders ten opzichte van de oude regeling nadelig zijn. Hiervoor zal in voorkomende gevallen een tegemoetkoming worden gegeven.

Het volgend voorbeeld zal verduidelijkend werken, maar kan niet maatgevend zijn, omdat hoogte van inkomen en het aantal zogenaamde fiscale kinderen in elk gezin weer een ander beeld geven.

Onderstaand voorbeeld geldt voor een gezin met twee kinderen, waarvan de ouder een Nederlands pensioenbasissalaris heeft van f 50.000,—

	bruto	netto
studietoelage aan kind	f 4800	
af AOW/AWW	f 466	
	—————	f 4334
kinderbijslag/kinderaftrek		f 3250
tegemoetkoming aan ouder	f 2400	
af belasting	f 1200	
	—————	f 1200
netto beschikbaar voor studie		f 8784

Rijksstudietoelagenregeling

Hierboven is al even gesproken over de mogelijkheden die de Rijksstudietoelagenregeling biedt. In het algemeen is het zo dat een ouder wiens jaarinkomen beneden de f 40.000,— ligt en die geen andere fiscale kinderen heeft, voor zijn studerend kind in aanmerking kan komen

voor een studietoelage van de overheid. Bij gezinnen met meer zogenaamde fiscale kinderen geldt een wat hogere inkomensgrens. Afhankelijk van het inkomen kan de overheid dan een gehele of gedeeltelijke studietoelage toekennen, die voor een deel renteloos voorschot en voor een deel beurs is.

Informatie en aanvraagformulieren voor rijksstudietoelagen kan men krijgen bij de leiding (rector, directeur, dekaan) van middelbare scholen en bij administraties van universiteiten, hogescholen en academies. Voor het studiejaar 1978/1979 moeten die aanvragen voor 31 januari 1978 zijn ingediend. Voor die studenten die in aanmerking komen voor een Rijksstudietoelage, en die ook voor een Shell-studietoelage geselecteerd worden zal worden bekeken of het voordelig is van de Rijksstudietoelage gebruik te maken. Als dat zo is, dan ontvangt de student van Shell een bedrag van f 1000,— en zijn ouders ontvangen een compensatie voor hun medeaansprakelijkheid voor de terugbetaling van het renteloze voorschot dat door het Rijk wordt verstrekt. Aangezien het aantal kandidaten voor een Shell-studietoelage groter zal zijn dan het aantal beschikbare toelagen, dient men behalve bij Shell, *tegelijktijd* ook bij het Rijk een aanvraag in te dienen.

Lopende beurzen

Shell-kinderen die reeds op een Shell-beurs studeren, krijgen hun eventuele studietoelage vanaf september 1978 ook volgens het nieuwe systeem.

In afwachting van nader, persoonlijk bericht, doen zij er verstandig aan, tijdig een Rijksstudietoelage aan te vragen.

Toewijzing

Of een kandidaat voor een Shell-studietoelage in aanmerking komt, hangt niet alleen ervan af of hij in staat zal zijn zijn studie met succes te volbrengen, maar ook of hij of zij goed gemotiveerd is, doorzettingsvermogen heeft, inventief en creatief is en belangstelling heeft voor het maatschappelijk en cultureel gebeuren. Al deze aspecten worden bekeken door een onafhankelijke commissie van deskundigen onder leiding van Dr. J. Kiers, oud-studie-adviseur aan de Technische Hogeschool te Delft. Twee subcommissies houden zich apart met WO- en HBO-studenten bezig.

De studierichting speelt geen beslissende rol. Aangezien er veel kandidaten zullen zijn, waaruit de Commissie een keuze zal moeten maken, raadt de Commissie dringend aan alléén een aanvraag in te dienen, als de studieresultaten het afgelopen jaar goed waren en de kandidaat dus in staat mag worden geacht zijn gekozen studie ook goed te doen.

Als een kandidaat een keer is afgewezen, kan hij of zij nog éénmaal een aanvraag indienen.

Er kan géén aanvraag worden ingediend voor een jongen die in het komende studiejaar in militaire dienst moet.

Bij eventuele uittolting voor een bepaalde studierichting, wordt de kandidaat geadviseerd contact op te nemen met de Commissie.

De selectie van de kandidaten neemt veel tijd. Het zal dus pas augustus/september 1978 worden voordat de Shell-studietoelagen definitief worden toegewezen.

Belangstellenden wordt — i.v.m. de sluitingsdatum voor aanmelding, namelijk reeds 31 januari 1978 — aangeraden zo spoedig mogelijk contact op te nemen met de personeelssectie (DFP/1 voor officieren, DFP/2 voor scheepsgezellen en DFP/5 voor walemployés).

Vlootpersonalia

periode van 16 oktober t/m 15 november 1977

Gehuwd:

16.8.: P. H. Jacobs, 2e stm., met mw. H. H. M. Vermeulen;
29.8.: C. H. Rijnvis, hoofd voeding, met mw. J. J. Baukamp;
7.10: M. W. B. Kitzen, sch.kok, met mw. C. G. Hoeymakers;
21.10: D. Lodewijk, 4e stm., met mw. J. Brouwer;
2.11: A. T. M. Hoffis, 5e wtk., met mw. H. G. L. L. Peters.

Geboren:

17.10: Eddy Jacob, zoon van E. J. J. Eelman, 2e stm., en mw. J. M. J. Eelman-Kayser (tijd. Shell Brunei);
21.10: Jan Willem, zoon van W. van der Meulen sr. 1e stm., en mw. A. M. J. van der Meulen-Bakker;
29.10: Annemiek, dochter van H. J. Lenstra, 2e stm., en mw. A. M. C. H. Lenstra-Koperdraat;
1.11: Steven Frederik, zoon van G. J. Leussink, 2e wtk., en mw. J. Leussink-Heusinkveld;
12.11: Shaula Alvida, dochter van F. van Bommel, 3e stm., en mw. M. A. J. C. van Bommel-Brackel;
12.11: Robert Paul, zoon van F. P. E. Verlinden, 5e wtk., en mw. H. H. Verlinden-van Rooyen;
15.11: Tamara, dochter van A. R. Tanasale, hoofd bediende, en mw. C. E. Valbuena.
15.11: Marcel Vincent, zoon van J. L. F. Vermeulen, 4e wtk., en mw. F. M. Vermeulen-Bachters

Aflossingen:

gezagv. P. M. de Graaf,
B. C. den Exter van den Brink, J. Bosman,
P. J. P. Siebesma, W. Croes, F. Klaassen,
W. Bosma, J. E. Dekker, A. Tijsma, C. P. Donken,
H. K. Paauw, B. R. Teuben;
1e stl.: C. R. Groen, F. de Vries, A. J. Verheul,
A. van Leeuwen, J. Werkhoven, G. van der Oord,
G. A. M. Dorren, N. Venendaal, A. J. de Kraker,
A. T. van Es, F. Kuyt, M. F. D. Becx,
M. A. Messelaar, F. T. J. van Manen;
2estl.: B. Koppe, A. H. den Breems, P. A. Janssen,
J. A. P. Donks;
3e stl.: M. L. A. Wouters, J. P. Fölsche,
K. P. Cupido, J. W. Steynis, M. Ponsen,
P. J. F. Steenbergen, J. W. H. B. ter Braak,
R. R. van der Maas, A. E. R. van der Griend,
N. J. C. M. van der Palen, J. Kistemaker,
4e stl.: C. F. T. Smit;
radio-off.: N. J. C. de Troye, G. H. P. Ribbens,
R. E. S. Reyers, H. A. Smit, P. D. Blom,
L. A. Lambregtse, P. W. Veygen, B. de Zaayer,
G. Groeneveld, J. J. van den Berg, K. Keizer,
J. D. Dieker, J. H. van den Toorn;
hfd.wtk.: J. Tekelenburg, C. C. Bartels,
J. W. van Wegen, H. H. Apfel, L. J. van Onselen,
C. de Witte, J. F. van den Bogaard,
G. W. van Essen, F. van Dalen, F. L. Alexandre,
J. D. Donken;
2e wtk.: D. Westdorp, A. J. Verkerk,
L. P. A. de Winter, F. A. M. Vergroesen, H. Japin,
F. G. Krijgsman, B. R. Verhoog, E. de Jong sr.,

H. Brand, J. F. Vernooy, G. J. A. de Ruiter;
3e wtk.: W. I. van der Burght, J. Hoorn,
A. E. de Bruyn, J. J. F. Govers, W. B. Grund,
J. G. Kuit, C. J. J. de Vos, D. Roodnat,
F. van den Boogaard, C. N. A. Vreke;
4e wtk.: L. B. Veerman, W. J. L. de Gee, A. Oost,
F. R. R. Smith, J. H. Maneschijn;
5e wtk.: G. J. van Rijn, C. W. Bouman, C. Boutsma,
W. Hermans, J. Bijloo, G. J. Harlaar,
H. H. P. F. Janssen, T. van Luttikhuisen,
H. A. J. Kiljan, B. E. Broekhuysen, W. Mink,
R. L. J. Collette, M. J. Janse, G. A. de Ridder,
J. Terpstra, H. J. de Bordes, C. J. Spanjer, J. Blaak,
P. Hack, J. C. Butler;
sch.voorman: T. H. van Vlijmen;
sch.vakman 1: G. Struik, J. C. Huijberts,
F. J. Trijselaar, G. J. C. Dudink, H. P. de Leeuw;
sch.vakman 2: R. F. Huysers, F. P. Binkhorst,
J. Punt, G. C. Wiegant, F. D. P. Croes,
P. G. van Wadenoyen, A. C. E. Holman;
sch.gezel a/w: W. G. J. M. Hoffmans,
L. van der Sluis, P. L. Watamaleo,
E. J. H. Wilmink, P. Luitjen, J. P. Almeida, P. Plat,
R. U. Huisden, S. D. N. van Westering,
E. P. Kesauly, P. de Wit, J. Bovenkerk,
F. A. W. Huppertz, M. L. Delhaye,
E. M. Krakowczyk, P. C. Groen, E. Kater,
S. J. van der Heide, A. de Krey, J. J. Donleben,
J. A. Clarijs, H. J. F. Stoffers, C. N. M. Prins,
P. A. J. Kouijzer;
aank. sch.gezel a/w: P. J. Versteeg, D. David,
P. Buis, J. Hendrikx, N. L. P. J. Reyntjes,
H. C. C. Knuit, A. Zijlstra, F. A. de Vries;
hoofd voeding: E. Kost, B. M. de Rooode, H. Vrugt,
J. Brussé, T. H. de Vos, W. Haanepen,
F. B. Wayers;
sch.kok: T. L. Straatman, H. Seegers,
C. van der Wildt;
aank. kok: J. J. van Elburg;
hoofd bediende: A. J. J. Ceelen, W. D. Anthonio,
C. Westbroek, A. R. Tanasale;
bediende: G. C. Pfenning, M. A. W. M. de Beer,
L. de Kramer;
bediende (a/d): A. Cumming;
koksmaat: J. Schrage;
jongen a/w: R. Akkermans, C. Smolders,
G. Lubbers, J. Davies;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Acila: 1e stm. J. Zwart, hfd. wtk.
R. M. F. van den Berg, 3e wtk. F. H. de Jong,
sch.vakman 2 H. Akse;
m.s. Acmaea: wnd. gezagv. R. Jousma, wnd. 1e
stm. J. J. B. Roest, 4e stm. B. J. A. A. van Iersel, 2e
wtk. J. Hensbroek;
m.s. Acteon: gezagv. G. W. Bouma, wnd. 3e stm.
R. R. Reinhardt, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, wnd. 4e
wtk. A. J. M. Janssen;
s.s. Arca: gezagv. E. Q. Abbas, 4e stm.
J. P. van Rensen, radio-off. N. J. Pols, hfd.wtk.
J. de Jong;
s.s. Atys: 1e stm. G. Verbrugh, radio-off.
D. J. Hage, hfd.wtk. J. de Bruyn, 3e wtk. J. Boon;
s.s. Capiluna: 3e stm. M. Hofman, sch.voorman
C. F. M. Hartman, sch.gezel a/w
J. P. W. Dallmeyer, F. P. Uythof, J. A. Schaarman,
J. W. van Rooyen, aank. sch.gezel a/w R. Koster,
C. J. J. Taal, L. F. M. Lenssen, E. H. M. Wintjens,
J. G. Fleury, hoofd voeding G. J. C. de Deugd,
hoofd bediende F. G. Olde Wolbers, jongen a/w
H. van de Weyden;
s.s. Capisteria: gezagv. B. C. Visser, wnd. 3e wtk.
P. C. de Wit, 5e wtk. E. J. Tieleman;
s.s. Capulonix: 5e wtk. B. L. C. Maas;
m.s. Crania: hfd.wtk. C. P. de Waard, 2e wtk.
R. H. de Haan;
m.s. Dallia: 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 4e wtk.
J. F. van Est, 5e wtk. P. C. M. Boonen, sch.vakman
1 J. J. van Triet, sch.vakman 2 J. P. de Landes,
sch.gezel a/w W. L. M. Janzen, bediende
A. Jansen;
m.s. Daphne: 4e stm. B. J. A. A. van Iersel, radio-
off. M. van Buren, sch.gezel a/w C. A. M. de Vree,

hoofd voeding R. J. Hageman, sch.kok
C. A. Breederland, jongen a/w P. J. Jilleba;
m.s. Diloma: 3e stm. W. J. van Heesen, 2e wtk.
J. Klemann, 5e wtk. L. J. Keus, A. T. M. Hoffis,
sch.vakman 1 G. van Kuilenburg, sch.gezel a/w
E. M. Meyer, sch.kok J. G. Volleberg;
m.s. Dione: wnd. 2e stm. R. Zitter, wnd 3e stm.
A. H. Zuidema; radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg,
2e wtk. J. A. de Groot, 3e wtk. A. A. Konijnendijk,
5e wtk. T. O. M. Helmer, sch.voorman
M. H. Grootveld, sch.vakman 2 E. L. Boldewyn,
W. P. L. Broers, sch.gezel a/w P. J. M. van Dillen,
P. P. Flecken, J. H. Ophof, H. J. Kolk, aank.
sch.gezel a/w H. B. J. Crombach,
C. W. S. T. Stoffels, M. Garagoski, hoofd bediende
G. J. Vrielen;
m.s. Dosina: gezagv. J. de Jong, wnd. 1e stm.
H. Slot, 2e stm. W. Koeze, 2e wtk. C. Hemmer,
5e wtk. J. E. de Fretes, sch.gezel a/w

Onze vlootjubilaren



J. R. Gomez Lomba
marinero integrado 10 jaar op
16.10.77



F. in 't Veld
hfd.wtk. 30 jaar op 17.12.77



A. R. Tanasale
hoofd bediende 10 jaar op
29.12.77

Stagiaire stuurman



R. H. Nagel

Aangesteld



A. J. de Ronde
per 14 juni 1977 aangesteld als
gezagvoerder en op 4 november
1977 belast met het com-
mando over het s.s. „Kelleitia“.

In dienst getreden vlootpersoneel



H. Akse
sch. vakman 2



C. A. Wijnschenk Dom
sch. vakman 2

In memoriam

Op 22 oktober jl. is overleden de heer

P. Buisman sr.,

oud-gezagvoerder.

De heer Buisman verliet de dienst der maatschappij in 1955, na ruim 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 75 jaar.

Op 1 november jl. is overleden de heer

J. N. A. Willemse

oud-gezagvoerder.

De heer Willemse verliet de dienst der maatschappij in 1945, na ruim 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 78 jaar.

G. Ammeraal, P. J. Mirrer, bediende (a/d)
 J. J. P. Vaessen;
m.s. Felania: sch.gezel a/w L. N. Bouwmeester,
 N. H. van Geugten, L. A. W. van de Wouw,
 G. van der Bent, J. A. Klarholz, E. A. Stelke,
 bediende P. J. Gijse, jongen a/w A. L. P. Valkering;
m.s. Fossarina: gezagv. H. J. Allaart, 4e stm.
 A. Schol, radio-off. L. de Groot, sch.gezel a/w
 E. B. de Niet, aank. sch.gezel a/w N. A. Valkering,
 hoofd bediende N. G. Wehrmann;
m.s. Fossarus: aank. sch.gezel a/w
 H. G. van Essen, M. W. van der Meer;
m.s. Fulgur: 1e stm. G. C. H. Dijkstra, 2e stm.
 A. L. M. van Dun, radio-off. W. A. van Wijngaarden,
 2e wtk. F. C. Koens, 3e wtk. A. Storm, sch.gezel
 a/w N. Meyer, G. N. Hartman, R. W. Pieters,
 J. van de Meer, aank. kok J. G. S. Straver, hoofd
 bediende H. J. Denies, bediende (a/d)
 O. A. Looyen;
s.s. Kelletia: gezagv. A. J. de Ronde, wnd. 1e stm.
 W. F. van der Lei, 5e wtk. P. C. Rijmsmus,
 sch.vakman 1 B. J. P. van Dorp, hoofd voeding
 R. M. Bruno;
s.s. Kermia: gezagv. C. Wolse, wnd. 4e wtk.
 R. J. van Kuyk, 5e wtk. J. Verwijs;
s.s. Khasiella: wnd. 3e stm. E. Witteveen, hfd.wtk.
 G. J. Visscher, hoofd voeding J. E. Dallmayer;
s.s. Kylix: wnd. gezagv. R. A. Kattenburg Schüler,
 stag.stm. R. H. Nagel, hfd.wtk. H. Blaauw, 3e wtk.
 C. A. van Esveld, sch.vakman 2 O. A. Koetje;
s.s. Lovellia: capataz M. Nieto Dacosta, man esp.
 J. Alvarez Martinez, 2º man. C. Alfonso Cela,
 J. Duran Rodriguez, mar. int. M. Alonso Perez,
 L. G. Barcena Lareo, J. Cordeiro Santos,
 V. Crespo Fontenla, A. Garcia Dominguez,
 J. Lopez Martinez, R. Magdalena Potti,
 J. M. Oliveira Santos, J. Villa Alvarez, 2º mar. int.
 J. C. Rodal Garcia, coc. C. Lopez Casqueiro, cam.
 may. do. F. Dieguez Garcia, cam.
 M. Barbosa Lopez, J. Barros Barros, cam. (trip)
 S. Vilar Iglesias;
s.s. Macoma: radio-off. D. Bins, 5e wtk.
 J. W. Schippers, L. A. A. Visser, sch.gezel a/w
 H. S. Elia, L. H. A. T. van Dijk, J. P. Schuurbijs,
 aank. sch.gezel a/w R. J. Blaauwikel,
 J. M. Sanders, hoofd voeding H. C. Lindenberg,
 sch.kok J. R. Haeren, hoofd bediende
 O. H. Noorman, koksmat F. J. N. Marinus;
s.s. Marinula: gezagv. D. A. C. Vermeulen, wnd.
 3e stm. R. van der Bos, 3e wtk. W. H. Hennink, 5e
 wtk. C. J. J. Verhart, A. Steenstra, hoofd voeding
 C. G. M. van Schuppen, capataz C. Boo Davila,
 man. esp. J. L. Moreira Formoso, 2º man.
 E. Moldes Nogueira, mar. int. M. Cabral Molanes,
 M. Carneiro Marquez, C. Chapela Barreiro,
 F. Collarte Vazquez, A. Cordeiro Santos,
 D. Fandino Rodriguez, G. Gago Salgueiro,
 A. Ginartes Bugarin, J. Gomez Albor, 2º mar. int.
 A. Fortes Fraga, coc. M. Martinez Amoedo, a.d.
 coc. J. L. Pousada Perez, cam. R. Lago Lago,
 J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez;
s.s. Meta: radio-off. R. Roquas;
s.s. Mitra: radio-off. M. Poen;
s.s. Mytilus: 1e stm. C. P. van Hoek, 2e stm.
 J. M. E. Korteweg, 2e wtk. E. Aanen, 5e wtk.
 J. Meeldijk;
m.s. Niso: hfd.wtk. H. Buiten;
s.s. Ondina: wnd. 1e stm. S. Bos, radio-off.
 F. K. van Westen, hfd.wtk. C. G. Pusch, 5e wtk.
 J. H. M. Stoffelen, sch.vakman 1
 R. W. B. M. van Huet;
s.s. Onoba: wnd. 3e stm. P. J. T. Knappstein,
 radio-off. C. P. Verschoor, 3e wtk. J. Haasjes;
 sch.vakman 1 A. van der Windt, sch.vakman 2
 C. A. Wijnschenk-Dom;
s.s. Patro: wnd. 1e stm. D. M. Alderlieste, hfd. wtk.
 J. I. Brangert;
s.s. Sepia: gezagv. P. B. Hibma, 1e stm. J. V. Kruit,
 A. H. van Haften, wnd. 3e wtk. M. J. Viergever, 5e
 wtk. F. R. E. Szrama;
s.s. Viana: wnd. gezagv. J. B. P. Imming, 1e stm.
 C. P. Schoenmakers, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse,
 wnd. 4e wtk. W. J. Adema, hoofd voeding
 A. G. Freeth;
s.s. Vitrea: wnd. 1e stm. J. Wassenaar, 3e wtk.
 P. A. van Splunter, 5e wtk. J. A. Drenth, hoofd
 voeding A. A. Turkenburg;
s.s. Vlieland: radio-off. C. van Driel, 2e wtk.
 C. G. van der Zwet, 5e wtk. J. J. van der Vlist;
s.s. Zafra: 3e stm. J. W. H. B. ter Braak, hfd. wtk.
 W. van Kemp, 2e wtk. R. J. Doorneveld, 4e wtk.



Bruidspaar van de maand

Voor het pas gehuwde paar een cadeautje uitzoeken dat naar hun wens is en dat zij niet reeds bezitten is voor een groot aantal receptiegeangers vaak een probleem. Geen probleem was het voor een vriend van 2e stm. Hans den Ouden en zijn echtgenote Marjola de Vries. Hans en z'n vriend hadden namelijk in 1968 in een dolle bui een weddenschap afgesloten, die inhield dat wie het eerst zou huwen op zijn trouwdag een geit van de ander zou krijgen. Zo gebeurde het dus dat Hans en Marjola de weddenschap hadden „gewonnen” en op dinsdag 4 oktober 's avonds een geit op bezoek kregen. Ze hebben hem echter niet mee naar huis genomen, omdat zij niet op dit derde gezinslid gerekend hadden. De geit heeft zijn tehuis gevonden in een kinderboerderij. Helaas, juist de opname van bruidspaar en geit – je probeert uiteindelijk steeds wat nieuws te brengen, ook in deze rubriek – leende zich niet voor publikatie, want de bruidegom was onzichtbaar. Daarom dit plaatje van het bruidspaar van de maand, met „mobielt”.

P. C. M. Drost, sch.vakman 2 P. F. M. van Hoof;
 s.s. *Zaria*: 5e wtk. F. E. Bussenius, sch.vakman 2
 M. J. de Jong.

Uit dienst getreden:

2e stm.: D. Schonenberg;
 3e stm.: R. Kuipers, H. J. Koolstra,
 W. J. Noortman;
 3e wtk.: P. A. van Schuppen;
 4e wtk.: J. C. van Beinum, L. P. Lucking,
 P. Mulder;
 5e wtk.: H. Hallie, G. M. Kramer, F. C. M. Waals;
 sch.vakman 2: E. A. Viceler.

Einde stagiaire overeenkomst:

stag.wtk.: R. C. P. Janssen.

Met pensioen:

1e stm.: H. Wijnberg;
 2e wtk.: P. G. Eekman.

overgeplaatst:

3e wtk.: H. G. de Boer – Shell Internationale
 Petroleum Mij. B.V.;
 3e wtk.: J. C. van Baasbank – Shell Internationale
 Petroleum Mij. B.V.;
 4e wtk.: H. C. Nagelkerken – Shell Internationale
 Petroleum Mij. B.V.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: J. Hensbroek – Intercontinental
 Transport B.V.;
 3e wtk.: M. Kik – Intercontinental Transport B.V.;
 5e wtk.: J. E. de Fretes – Intercontinental
 Transport B.V.;
 5e wtk.: J. J. van der Vlist – Intercontinental
 Transport B.V.;

Aangesteld als:

gezagv.: J. Bosman.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. M. E. Korteweg, R. A. de Boer;
 3e stm. G.H.V.: L. van den Ende, J. de Boer;
 „C”: J. A. de Groot;
 „B”: R. Denker, J. Verlinde;
 „B-th.”: P. van Noort, C. J. Tanis;
 „A/B-th.”: L. A. van Beelen, E. Boeve,
 P. Hesselink, H. Hoekstra, F. C. Rijckaert,
 A. van Beek, W. L. H. Goudt, J. Siersema,
 K. L. J. van Steenbergen, R. S. van Dijk.

Mutaties walpersoneel

In de periode 16-10-1977 tot en met 15-11-1977

In dienst

M.i.v. 14-11 H. J. Kievit – DFM/2 (ex SIPC, London)

Met pensioen

M.i.v. 1-11 J. Prins – DFT

tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 4
 december 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