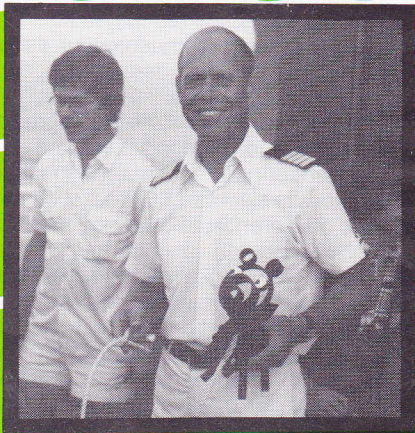


SCHEEP

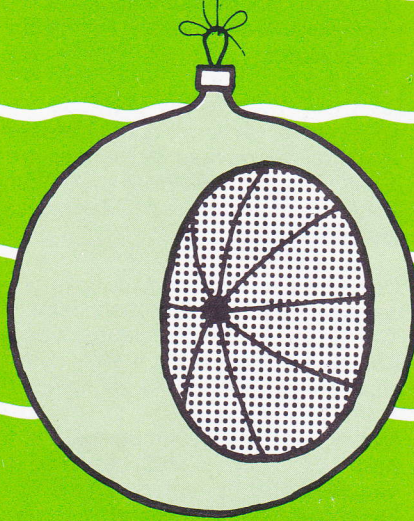


ENNIKA

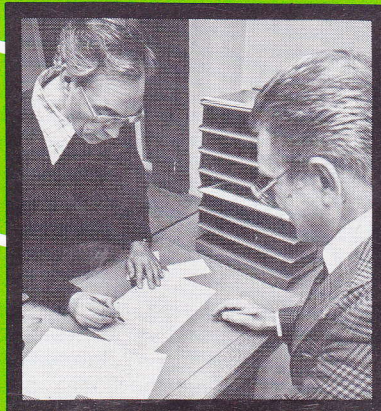
19e jaargang
nummer 4
december 1979



Laatste reis



**75 jaar
Scheveningen radio**



**Notaris te
water**

SCHIP EN KA

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

Negentiende jaargang no. 4
december 1979

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

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

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

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

Vormgeving Druk
Tijl Vorm Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Bemanningswisseling	5
OR-Vloot	6
Met de 'Eendracht op de Baltic	10
Blunder van de commandant	12
Onze contacten met de Federatie	14
De grote uittocht	16
De laatste reis en de contraprestatie	17
Afscheid Frans Haak	19
75 jaar Scheveningen Radio	20
Notaris te water	22
Schoon schip	24
Personalia	26
'Stukje Nederland' vóór de grote oversteek	28

Jaarlijkse bijeenkomst

Heeft u de datum donderdag 20 december a.s. al genoteerd? Zoals in onze vorige editie reeds aangekondigd, zal dan vanaf 16.00 uur de lunchkamer in het Shell-Gebouw geheel te onze beschikking staan. En de Shell-winkel daarvóór al, namelijk vanaf 15.00 uur. De gelegenheid bij uitstek om niet alleen eens in de Shell-winkel rond te neuzen, maar met name om vele collega's te ontmoeten. U weet toch ook, dat uw echtgenote daarbij welkom is? En dat we wel met een drankje beginnen, maar met brood en erwtensoep eindigen? Dit alles om die éne keer in het jaar dat er een echte 'bijeenkoms' is van Shell Tankers personeel (wal, vloot en gepensioneerden) een ieder de tijd

te gunnen een ieder te ontmoeten. Tijdens de bijeenkomst zal onze directeur een toespraak houden, een kort overzicht van wat achter ons ligt en een blik in de toekomst. Als u géén Shell-pasje hebt, belt u dan tevoren even naar 010-696003, dan heeft u vlot toegang tot het Shell-Gebouw. En doe verstandig, kom met openbaar vervoer. Niet alleen vanwege 'glaasje op, laat je rijden', maar ook omdat er – helaas – niet veel parkeergelegenheid is in en rond het Shell-Gebouw. Zet als u toch met de auto komt, uw wagen reeds op enige afstand van het gebouw, om daarna per tram naar het Hofplein te komen. Veel handiger, dan een uur lang parkeerruimte te zoeken of een bekeuring wegens foutief parkeren te riskeren.

Benoemingen

De op 12 oktober jl. overleden voorzitter van het 'Comité van Groepsdirecteuren' van de Koninklijke/Shell Groep, de heer C. C. P. Pocock, zal in die functie worden opgevolgd door Drs. D. de Bruyne (59 jaar), president-directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

De heer P. B. Baxendell (54) is als opvolger van de heer Pocock gekozen tot voorzitter van de raad van beheer van de 'Shell' Transport and Trading Company, limited. Hij maakt sinds 1973 van deze raad deel uit.

De heer Baxendell wordt als opvolger van de heer De Bruyne vice-voorzitter van het 'Comité van Groepsdirecteuren' van de Koninklijke/Shell Groep, in welk comité hij, eveneens sinds 1973, zitting heeft.

Met ingang van 1 november 1979 is de heer W. C. Thomson (53) benoemd tot lid van de Board of Directors van the 'Shell' Petroleum Company Ltd en lid van het presidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V., waarmede hij tevens Groepsdirecteur bij de Koninklijke/Shell Groep wordt.

Resultaten enquête sociaal jaarverslag 1978

U herinnert zich nog dat – voor het eerst – in het sociaal jaarverslag over 1978 een vragenlijst was gestoken? Doel was om aan de hand van de beantwoording daarvan na te gaan in hoeverre het

jaarverslag zoals dit laatstelijk is uitgebracht, voldoet. In hoeverre bij voorbeeld bepaalde onderwerpen ontbraken, onvoldoende waren uitgediept of – wellicht – overbodig waren. Globaal gesproken heeft 1 op de 10 ontvangers de moeite genomen die vragenlijst te beantwoorden en op te zenden, waarvoor wij bijzonder erkentelijk zijn. Alhoewel je je daarbij kunt afvragen in hoeverre met zo'n score de beantwoording als 'representatief' mag worden geacht voor de gehele Shell-Tankers-gemeenschap, valt wel op dat, op twee uitzonderingen na, die verhouding globaal kan worden teruggevonden in de 'leeftijdsgroepen' van de vloot-collega's. Die twee uitzonderingen zijn de scheepsgezellen, waarvan slechts 5,5% de lijst opzond, en de officieren van 50 jaar en ouder, die 45% scoorden. Van de 145 ingezonden vragenlijsten (10,3% van het personeelsbestand per 1 januari 1979) oordeelden er 14 met 'zeer goed' over het jaarverslag en 105 met 'goed'. Waarmee overigens niet gezegd wil zijn, dat het voornamelijk lof is dat wordt toegezwaaaid, want heel wat kritiek valt ook te distilleren uit de beantwoording. Wat wel het meest opviel was dat, hoewel daar geen speciale ruimte voor was gereserveerd, velen deze gelegenheid te baat namen om vragen en opmerkingen te plaatsen, die weliswaar niet direct op het sociaal jaarverslag betrekking hadden, maar wel tot nadenken stemmen. Nadat de resultaten van de enquête met een deskundige op dit gebied en met de beide ondernemingsraden van onze maatschappij zijn besproken, zal wellicht in de verslaggeving van de O.R. meer uitgebreid op de enquête worden ingegaan.

Loonopgave 1979

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1979 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze maatschappij zal door ons wederom in beginsel 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 1979.

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.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1546	17.10.79	Standaard ladingberekening
1547	16.10.79	Overlijdensbericht (PCOR)
1548	25.10.79	Financiële gegevens i.v.m. CAO-wijziging per 1.10 off. en Eur. scheepsgezellen
1549	26.10.79	Sociaal Medisch Steunfonds
1550	1.11.79	Koersen (PCOR)
1551	2.11.79	Onderwerpen O.R.- en Overlegvergaderingen (PCOR)
1552	5.11.79	functiebeschrijving PLA-scheepsgezel



Overdracht s.s. 'Latia'

Op 29 oktober is te Le Verdon (Frankrijk) het 278.220 ton draagvermogen metende s.s. 'Latia' door Shell Tankers B.V. in eigendom overgenomen van Shell Tankers (U.K.). Het schip is in 1974 gebouwd bij de Chantiers de l'Atlantique in St. Nazaire. De roepletters van de 'Latia' zijn: PFMS. Het aantal schepen van onze vloot bedraagt thans 37.

De overdracht vond plaats in tegenwoordigheid van de heren Hoogendijk en Kievit van STBV. Deze laatste heeft aan boord en vanaf de wal wat foto's geschoten. Op bijgaande foto, een gezellig samenzijn na de commandowisseling, superintendent Ashley van S.T.U.K., captain Waugh van S.T.U.K., Mrs. Waugh, kapitein De Beus en hoofdwerktuigkundige Groenendijk.



VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Kylix	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Felipe	s.s. Laconica	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Flammulina	s.s. Latia	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Diloma	m.s. Fossarina	s.s. Latirus	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Capiluna	m.s. Dione	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Cinulia	m.s. Dosina	m.s. Fulgur		s.s. Ondina	s.s. Zaria
m.s. Crania		m.s. Fusus		s.s. Onoba	

WINTERSPORT

In verband met het komende wintersportseizoen vraagt het hoofdbestuur van het Sociaal Medisch Steunfonds de aandacht van haar leden voor het volgende.

Zoals bekend brengt het beoefenen van diverse wintersporten extra risico's met zich mee. De eventuele medische kosten welke hieruit kunnen voortvloeien, komen niet in aanmerking voor vergoeding door het S.M.S.

Voorts kan een mogelijke tegemoetkoming in andere, tijdens de vakantie gemaakte, medische kosten waarvoor het lid niet elders is verzekerd, slechts op basis van korresponderende Nederlandse tarieven plaatsvinden.

Ook voor extra kosten welke zich in verband met ziekte tijdens vakantie in het buitenland kunnen voordoen, zoals een langer verblijf op het vakantieadres, vervoer naar huis per ambulance of vliegtuig, overkomst van familie etc., kan geen vergoeding worden gegeven.

Gezien het bovenstaande adviseert het hoofdbestuur de leden om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds dienen naast het afsluiten van een verzekering ter dekking van bovengenoemde risico's ook gebruik te maken van de faciliteiten van hun Ziekenfonds. Daartoe moeten zij vóór hun vertrek een formulier bij het Ziekenfonds aanvragen.

Vermindering loonbelasting wegens negatieve opbrengst eigen woning voor zeevarenden

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 1979 een beschikking ontvingen en voor 1980 eveneens hiervoor in aanmerking willen komen, moeten er voor zorgdragen dat de Beschikking voor 1980 zo spoedig mogelijk wordt aangevraagd en vervolgens aan ons kantoor (sectie DFR/3) toegezonden. Indien de Beschikking voor 1980 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.

Pas huis gekocht?

Als u pas de laatste jaren voor het eerst een huis hebt gekocht en van bovenbedoelde regeling nog niet geheel op de hoogte bent, maken wij er u voor de zekerheid nog op attent dat u *vermindering van loonbelasting* kunt krijgen wegens 'negatieve opbrengst' van een eigen woning. U dient zich daartoe schriftelijk tot de Inspecteur der Belastingen te wenden waaronder uw woonplaats ressorteert, met het verzoek u hiervoor een aanvraagformulier toe te zenden. Daarbij moet wel aannemelijk kunnen worden gemaakt dat in 1980 de opbrengst van de eigen woning meer dan f 2000 negatief zal zijn en dat de volgens de loonbelastingtabel Zeevarenden van het loon in te houden loonbelasting de over 1980 verschuldigde inkomstenbelasting met 10%, doch ten minste met f 500,- zal overtreffen. Van een negatieve opbrengst is sprake indien het totaalbedrag van de voor de inkomstenbelasting toegestane aftrekbare kosten van de eigen woning

hogere is dan de vastgestelde huurwaarde van de woning. Veelal zal het verschil tussen de in 1980 verschuldigde hypotheekrente en de huurwaarde reeds tot een negatief resultaat leiden. *Daarbij geldt dat bij indiening van het verzoek om vermindering van loonbelasting steeds duidelijk moet worden vermeld, dat men zeevarende is en dat de loonbelastingtabel voor zeevarenden op het loon wordt toegepast.* Vermindering van loonbelasting vindt namelijk uitsluitend plaats door verlaging van het *inhoudingspercentage* volgens de loonbelastingtabel Zeevarenden. Als bovenvermelde aantekening niet nadrukkelijk in het aanvraagformulier wordt vermeld, dan volgt een beschikking die niet ten kantore kan en mag worden gebruikt, hetgeen tot teleurstellingen kan leiden. Indien de juiste beschikking wordt ontvangen, deze zo spoedig mogelijk aan de sectie DFR/3 opzenden!

U bent net met pensioen?

Of u gaat binnenkort, na afloop van uw verlof, met pensioen? Dan zult u voortaan ook maandelijks 'Voeks Nieuws' krijgen, het maandblad van de vereniging van oud-employés der Koninklijke/Shell. Niet dat dit wil zeggen, dat u dan voortaan lid bent van die vereniging. Maar aangezien de 'Stichting Shell Pensioenfonds' - uw nieuwe werkgever! - dit blad gebruikt voor haar officiële mededelingen, krijgt u het automatisch, gratis, toegezonden. De kans is groot dat u echter net de laatste mededeling gemist hebt, die gaat over terug te ontvangen premies A.A.W./A.K.W./A.W.B.Z. Daarom

vermeiden wij speciaal voor deze categorie lezers onderstaand bericht van het Shell Pensioenfonds. Zoals bekend dient de Inspectie der Belastingen naast de eventueel via de rose tabel teveel ingehouden premie A.O.W./A.W.W., ook de hiermede corresponderende premies A.A.W./A.K.W./A.W.B.Z. aan de gepensioneerde terug te geven, ook al heeft de Maatschappij deze premies voor haar rekening genomen. Indien zich moeilijkheden voordoen bij het terugvorderen van deze premies, wijzen wij er op, dat door het Ministerie van Financiën, Directie Directe Belastingen, bij haar brief van 2-8-'79, kenmerk 279-8227, aan de Fiscale Afdeling van de S.I.P.M. is bevestigd, dat bedoelde premies geheel of gedeeltelijk via de aanslag Premie-heffingen aan de gepensioneerde moeten worden teruggegeven, ondanks het feit dat deze premies niet op hem/haar werden verhaald. Deze teruggaaf kan zich voordoen bij gepensioneerden die naast hun pensioen nog andere inkomsten ontvangen respectievelijk hebben ontvangen, waarop premie A.O.W./A.W.W. wordt of is ingehouden.



Persoonlijke ongevalverzekering

Zoals gebruikelijk maken wij u aan het einde van het jaar weer attent op de persoonlijke ongevalverzekering, die Shell-werknemers via de maatschappij kunnen sluiten. De premie voor 1980 zal dezelfde zijn als die voor dit jaar, dus 60 cent voor iedere duizend gulden van het verzekerde bedrag (0,60‰).

Voorbeeld

12 maanden (basis)gagel/salaris: f 30.000,—
uitkeren bij overlijden: f 60.000,—
premie 0,60‰; van deze uitkering: f 36,— per jaar.

Echtgenotes kunnen worden meeverzekerd voor een bedrag van f 45.000,—. De premie (ook 0,60‰) bedraagt f 27,— per jaar.

De verzekering geldt 24 uur per dag, in en buiten het werk, over de gehele wereld, behoudens enkele uitsluitingen. Bij blijvend letsel ten gevolge van een ongeval keert de verzekering een bedrag uit dat afhankelijk is van de ernst van het blijvende letsel.

Na pensionering kunt u blijven deelnemen aan de verzekering, de premie gaat als U 65 wordt omhoog van 0,60 naar 0,72‰, maar het verzekerd bedrag blijft 24 maal de/het laatste maandgage/salaris.

Als de medeverzekerde echtgenote 65 jaar wordt, gaat de premie omhoog naar f 32,40. Voor haar blijft het verzekerde bedrag echter f 45.000,—.

De verzekering eindigt op 31 december van het jaar waarin men 70 jaar wordt. Gepensioneerden worden voor nadere informatie verwezen naar het 'VOEKS-nieuws'.

Inlichtingen en opgaven

Leden van het vlootpersoneel die deze verzekering willen sluiten of hieromtrent inlichtingen wensen te ontvangen, dienen zich te wenden tot de sectie DFP/3 (tel. 010-696110). Neemt u reeds deel aan de verzekering, maar wilt u daarin wijziging aanbrengen, dan kunt u eveneens bij DFP/3 terecht.

Leden van het walpersoneel verwijzen wij hiervoor naar de circulaire die hierover is verspreid.

Premie-inhouding

Zoals gebruikelijk wordt de ingehouden premie voor het volgend jaar in de gage/salarisspecificatie over de maand december vermeld. Wij maken ons vlootpersoneel erop attent, dat deze specificaties in de tweede helft van januari 1980 naar de huisadressen zullen worden gezonden.

Indien u deelnemer bent aan de verzekering en de premie wordt niet ingehouden dan dient u dit zo spoedig mogelijk te melden. Vlootpersoneel bij DFP/3, walpersoneel bij Mw. Homan, 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 het aan uw omgeving te laten weten dat u deelneemt aan de persoonlijke ongevallenverzekering. Opgave van een ongeval moet schriftelijk gebeuren bij: R. Mees en Zoonen Assurantien B.V., Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam.

Ook als niet zeker is dat na het ongeval blijvend letsel zal bestaan, moet de verzekeringsmaatschappij op de hoogte worden gesteld.

Nieuw bewijs van verzekering

Deelnemers zullen gedurende het eerste kwartaal van 1980 een nieuw 'bewijs van persoonlijke ongevallenverzekering' ontvangen, waarvan de inhoud geheel is aangepast aan de huidige verzekeringsvoorwaarden.

Bemanningswisseling

Voor allen aan boord en met name voor de vlootpersoneelsafdeling op kantoor een overbekende kreet, waar vaak meer achter zit dan je zo op het eerste gezicht vermoedt. Daarom is het wellicht goed er eens wat uitgebreider op in te gaan.

De Indonesische bemanning van een van onze regelmatig in de Caraïbische wateren dienstdoende schepen stond op de nominatie om in oktober jl. gewisseld te worden. Begin september kwam telegrafisch de vraag van de gezagvoerder of er ongeveer een datum genoemd kon worden waarop een en ander zou plaatsvinden. Geantwoord werd dat de wisseling gedurende de eerste helft van november kon worden verwacht, afhankelijk van het vaarprogramma van het schip tegen die tijd.

Drie dagen later was Jakarta aan de draad over hetzelfde onderwerp, waarop een overeenkomstig antwoord werd uitgestuurd. En toen werd het zowaar stil tot 3 oktober, op welke datum door ons kantoor Jakarta op scherp werd gezet om eind oktober de nieuwe bemanning reisvaardig te hebben.

Het onttrekt zich aan onze waarnemingen wat daar allemaal bij te pas komt, maar we mogen rustig aannemen dat hierover een verhaal apart te maken is. In ieder geval wordt prompt bevestigd, dat aan onze opdracht gewerkt wordt en een dag of tien later komt over de telex de lijst met 20 namen, rang, datum en plaats van geboorte alsmede paspoortnummers. Dit laatste ontbreekt nog bij enkele scheepsgezellen, maar zal later worden nageseind. Gedurende de daarop volgende dagen ontvingen we nog zo'n 15 telexberichten met opgaven van betaalde voorschotten, die later aan boord moeten worden ingehouden alsmede een enkele wijziging van de oorspronkelijke bemanningssamenstelling.

Het wordt Venezuela!

Inmiddels is duidelijk geworden dat de wisseling zeer waarschijnlijk in een Venezolaanse haven zal plaatsvinden, wat diverse berichten van en aan Jakarta en Maracaibo oplevert over het onderwerp: al of niet een visum benodigd. Maar met de lengte van de telexberichten wordt het pas goed ernst als de agent in Maracaibo met suggesties komt omtrent de mogelijkheden van het repatriëren van de oude bemanning. Tussen de agent aldaar en ons kantoor gaan bladzijden-lange telexberichten heen en weer alvorens alles bevredigend geregeld is. Ook de accommodatie aan de wal van de nieuwe en vervolgens de oude crew geeft heel wat stof tot telexwisseling. Een punt daarbij bijvoorbeeld is, dat Maracaibo in de mist blijkt te zijn over de betekenis van de zinsnede in één van

onze berichten: 'Please also arrange for Moslim-meals'. Maar ook dat wordt uit de wereld geholpen.

De stapel telexberichten over de bemanningswisseling heeft dan al een respectabele omvang, maar het eind is nog lang niet in zicht.

Op 26 oktober wordt de gezagvoerder ingelicht omtrent de plannen met de bemanningswisseling te Puerto Miranda, met het verzoek ons nauwkeurig op de hoogte te houden omtrent de ETA aldaar alsmede alle eventuele wijzigingen daarop.

Ondertussen gaan de berichten tussen Rotterdam, Jakarta, Maracaibo en incidenteel ook Londen onverdroten door. Gegevens, informatie, wijzigingen, vragen en antwoorden daarop gaan heen en weer, en inmiddels wordt hier met toch wel een zekere spanning op een nader bericht van het schip gewacht.

Toch niet in Venezuela!

Dat komt eindelijk 31 oktober binnen en dan blijkt veel van alle moeite vergeefs te zijn geweest. Op 2 november zal het schip namelijk nog te Curacao zijn en kan de bemanningswisseling daar plaatsvinden. Wat wel inhoudt dat door Rotterdam snel actie genomen moet worden om de passages te wijzigen, Curacao alle gegevens door te geven en Maracaibo te bedanken voor al hun tot dusver genomen moeite, met de boodschap dat ze het daar verder vergeten kunnen. Waarbij we ons kunnen voorstellen dat onze missive aldaar 'met gemengde gevoelens' zal zijn ontvangen. En dan is het bijna rond. We hebben nog geen melding gemaakt van het feit dat de kapitein de hele eindafrekening van ieder aan boord moet opmaken en dat een beroep op de agent gedaan zal worden om dollars te leveren. Want ook de Indonesische opvarenden komen graag met 'poen' thuis als de tijd voor verlof is aangebroken.

Houdt ons op de hoogte!

Uit het voorgaande blijkt wel van welk essentieel belang het is, dat de personeelsafdeling direct van elke wijziging in het programma of ETA van het schip op de hoogte wordt gehouden, hetzij via Scheveningen Radio dan wel per telex of telegram via het agentschap. Het is duidelijk dat onder bepaalde omstandigheden ook de gezagvoerder geen nauwkeurige informatie kan geven, maar in zulke gevallen is zelfs de mededeling dat het schip oponthoud ondervindt en zo mogelijk de verwachte duur ervan, reeds een vingerwijzing of tot veranderingen in het reisprogramma van de nieuwe bemanning dient te worden overgegaan.

Wanneer er namelijk van vertraging sprake is en dit wordt tijds onderkend, kan worden getracht (en dit geldt vooral voor onze buitenlandse werknemers die in groepen reizen) de groep in het land van herkomst te stoppen en zodoende aanmerkelijke kosten van accommodatie in het buitenland te besparen.



OR-VLOOT

- WEER PROMOTIES TOT GEZAGVOERDER
- AANMELDINGEN SCHEEPSGEZELLEN VOOR PENSIOENFONDS STROMEN BINNEN
- PRIJSEXPLOSIE BARARTIKELEN MOET ^{en kan} WORDEN VOORKOMEN

De lengte van de dienstperiode

Had de raad, op verzoek, tijdens de vergadering in september reeds een overzicht gekregen van de gemiddelde lengte van de dienstperioden over het 1e half jaar 1979, thans kon voor wat de officiersrangen betrof, een overzicht worden verstrekt over het 3e kwartaal 1979. Helaas was het overzicht voor de scheepsgezellenrangen ten tijde van de vergadering nog niet gereed. Het verstrekte overzicht vertoonde niet al te grote verschillen met de vorige, behalve wat betreft de 1e stuurlieden. Terecht werd erop gewezen, dat met

maar liefst twintig 1e stuurlieden die meer dan vijf maanden 'uit' waren geweest (sommigen zelfs bijna 6 maanden), een zorgelijke situatie aan het ontstaan is. Een snelle oplossing is hier geboden, aldus de raad, die ook werd toegezegd. Nogmaals werd uiteengezet hoe dit is kunnen ontstaan, namelijk dat thans meer schepen in de vaart zijn dan aanvankelijk verwacht. De heer Van Heeswijk, die als 'bestuurder' de 1e overlegvergadering bijwoonde (bij de tweede trad de heer Van Dalen in zijn plaats) deelde mede, dat thans zeker is dat de 'Zafra' en 'Zaria' niet zoals oorspronkelijk gepland, in december uit de vaart gaan, maar zeker tot maart volgend jaar op het Auk-veld zullen blijven dienstdoen. Verder, dat 'Viana' en 'Vitrea' voor een hernieuwd contract zijn aangeboden aan Maraven. Hoe dan ook, met de 'Latia' en 'Flammulina' er dit jaar nog bij en volgend jaar de 'Ficus' en 'Labiosa' (alle vier ex STUK-vloot), gaat men de stafpositie voor 1980 baseren op 38 schepen en niet op 36.

Oplossing op korte termijn

Reeds is getracht een aantal nieuwe 4e stuurlieden aan te trekken. Echter, de spoeling is dun. Toch, als men bedenkt dat door de tijdelijk langere dienstperioden ook weer meer verlofgevoerd is opgebouwd, is een oplossing op korte termijn meer dan noodzakelijk. Probleem blijft, dat stagiaires die voorheen bij de Grote Handelsvaart dienstdeden en (wat ze niet allemaal doen) een carrière op zee zoeken, door gebrek aan mogelijkheden bij de G.H.V., veelal voorkeur hebben gegeven aan de Kleine Handelsvaart en nu minder geïnteresseerd zijn in ons type vaart. Nagegaan wordt of stagiaires die dit jaar de H.T.S. hebben verlaten, kunnen worden aangetrokken, om aldus van onderaf aan het de officierenbestand weer op peil te brengen voor 38 schepen. Gevoegd daarbij, dat juist onder gezagvoerders thans relatief veel langdurig zieken zijn en er meer gezagvoerders om vervroegde pensionering vroegen dan geraamd, is besloten binnenkort tot promoties van een aantal 1e stuurlieden tot

gezagvoerder over te gaan.

Opschuiving over de gehele linie vindt daarna plaats, waarmee men het tekort binnen afzienbare tijd hoopt op te vullen.

Wat de werktuigkundigen betreft kan, met de cijfers van de gemiddelde dienstperioden in de hand, niet van een tekort worden gesproken. Met uitzondering van 2e werktuigkundigen, die in het 3e kwartaal '79 zo'n 5 maanden 'uit' waren, lag het gemiddelde op 4 à 4½ maand, langere perioden op eigen verzoek daargelaten.

Pensioen-voorzieningen

Tijdens de vergaderdagen kwam enkele malen duidelijk naar voren, dat de O.R. zich gelukkig prijst met de snelle en welhaast massale aanmelding door Nederlandse scheepsgezellen voor het Shell Pensioenfonds. Door de bestuurder werd nog een overzicht gegeven van het werk dat in de laatste maanden moest worden verricht om alles op tijd rond te krijgen. Kortom: een lang gekoesterde wens zal nu over enkele weken in vervulling zijn gegaan: alle Nederlandse scheepsgezellen opgenomen in het Pensioenfonds. Er wordt nu getracht om – met zoveel zeevarenden in dit fonds – als O.R. ook partij te worden bij de pensioencommissie van de Shell-O.R.'s in Nederland.

Minder positieve geluiden kwamen uit de raad over het uitblijven van de officiële pensioenberekening voor degenen die met vervroegd pensioen gaan. Weliswaar wordt door de personeelssectie een globale berekening gemaakt, maar men acht deze wijze van voorlichting (op basis waarvan je 'ja' of 'nee' moet zeggen) toch niet in overeenstemming met de zwaarte van de beslissing. Probleem hierbij is, dat die officiële berekening van het Shell Pensioenfonds moet komen, dat normaliter dit pas verstuurt omstreeks de pensioendatum. Zeevarenden genieten na hun laatste dienstperiode eerst nog enkele maanden verlof. Nagegaan zal worden of hier niet een mouw aan te passen is.

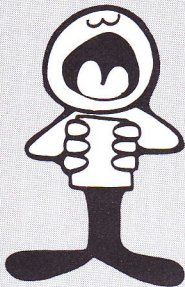
De 29e en 30e oktober, twee dagen waarop de O.R. vloot in vergadering bijeen was. Tweemaal samen met de 'bestuurders' zoals dat in de wet heet (de 'overleg'-vergadering), eenmaal met uitsluitend gekozen leden (de 'ondernemingsraad' vergadering). Alle stonden onder voorzitterschap van Witten, de gekozen voorzitter van de O.R. Bij alle vergaderingen was ook – voor het eerst – een redacteur van 'Schip en Ka' aanwezig, omdat voor een proefperiode van één jaar dit blad zal worden gebruikt als communicatiemiddel naar de achterban.

Sociaal Medisch Steunfonds

Ook de mogelijkheid voor zeevarenden nu lid te worden van het Sociaal Medisch Steunfonds (de ledenraad heeft dit nu officieel goedgekeurd) wordt als een grote stap vooruit beschouwd en grotere gelijkstelling met de overige Shell-collega's in Nederland. Probleem, zeker het eerste jaar, blijft nog dat de meeste zeevarenden nu nog lid zijn van een 'collectief' of ander particulier fonds en dat dit eerst moet worden opgezegd wil men geen dubbele premie verschuldigd zijn. Anderzijds, toetreding tot het S.M.S. zoals het fonds kortweg wordt genoemd is zonder medische selectie, zonder wachttijd en zonder leeftijdsgrens voor de huidige zeevarenden slechts mogelijk tot 31 december 1980.

PLA

Veel aandacht in de vergaderingen is geschonken aan het concept-eindadvies van de projectgroep Civiele Dienst en de daarop van leden ontvangen schriftelijke reacties. Met name gaat het daarbij om de zgn. 'fase 2' op de F-klasse schepen, waarbij de civiele dienst wordt opgesplitst



in een verzorgende sectie (kombuis) en een onderhoudssectie (werkploeg). Bij monde van de heer Van Heeswijk werd teleurstelling tot uitdrukking gebracht dat het O.R. eindadvies alsnog wordt aangehouden. Echter – zo stelde de O.R. – het heeft geen zin nu een besluit te nemen als men weet, dat degenen die direct bij deze zaak betrokken zijn, nog vraagtekens zetten bij het concept. Probleem is ook, dat de leden van de Commissie PLA uit de O.R. recentelijk niet meer gemeenschappelijk hebben kunnen vergaderen over het eindadvies zoals dat met de PLA-werkgroep is besproken. Geenszins is uitgesloten dat zij daarbij alsnog tot overeenstemming kunnen komen. Juist omdat naar verwachting de PLA-commissieleden in januari met verlof zijn, is het meer dan gewettigd het eindadvies nog even aan te houden. Daarna zal de O.R. definitief zijn standpunt bepalen. Thans is het trekken van een eensluitend advies, rekening houdend met de ontvangen reacties, absoluut uitgesloten. Meer vorderingen zijn gemaakt met het beoordelen van een concept conduiterapport voor C.D.-personeel. Echter, de uiteindelijke invoering hiervan zal worden aangehouden tot het eindadvies hierboven bedoeld is aangenomen.

Er wordt gewerkt aan de afronding van het classificatie-onderzoek van de functie scheepsgezel aan boord van PLA-schepen, nu de heren De Wit en Leeuwenburgh van respectievelijk de Federatie en Shell een reis hebben meegemaakt en rapport uitgebracht.

Meevaren echtgenoten

Geheel onverwachts werd door de maatschappij voorgesteld om bij de reeds aangekondigde uitbreiding van de meevaarregeling voor gezellen een bepaling in te voeren, dat nieuw in dienst getreden scheepsgezellen op hun eerste contract niet hun echtgenoten mogen meevaren. Alhoewel de raad enerzijds wel begrip kan opbrengen voor de mondeling gegeven argumentatie, is de O.R. van mening dat hij, na de recente uitbreiding van de meevaarregeling zoals overeengekomen, een dergelijke bepaling niet zonder meer kan accepteren. Duidelijk is in het verleden afgesproken, dat zoveel mogelijk voordat een zaak in de overlegvergadering ter tafel wordt gebracht, tevoren de argumentatie wordt gegeven. Op die wijze kan een weloverwogen oordeel worden uitgebracht. Dit zal alsnog gebeuren. Wel werd de C.D.A. ter vergadering gemachtigd na ontvangst van de beweegredenen tot deze wijziging, definitief haar standpunt te bepalen.

Conduiterapporten

Naar aanleiding van vorige besprekingen was de O.R. benieuwd

naar het ontwerp conduiterapport dat op de 1e overlegvergadering door de bestuurder zou worden aangeboden. De heer Van Dalen, als hoofd afdeling personeel ten nauwste hierbij betrokken, had er echter de voorkeur aan gegeven eerst een aantal basisprincipes vast te stellen waar een dergelijk concept-rapport op moet worden gebaseerd. Hij gaf uitgebreide toelichting bij de door hem gegeven opstelling, waarna zowel in de overleg- als O.R.-vergadering uitvoerig hierover is gesproken. Mede op basis van de klachten die op de vloot leven over de huidige conduites, zijn thans een aantal uitgangspunten opgesteld, waarop het concept vast zal worden gebaseerd, mede in overleg met de O.R.-commissie 'Conduite-rapportage'.

Prijsexplosie?

Het batig saldo 'bar' van het begin van dit jaar loopt thans snel terug. Dat is geen wonder, want de invoering van 'vaste' prijzen voor de gehele vloot ging gepaard met een verlaging van de meeste prijzen. Toch kunnen de thans geldende 'vaste' prijzen ook voor 1980 nog worden gehandhaafd. Wel is het zaak om het aankoopbeleid 'gezond' te houden en geen extreme aankopen te doen. Als bij voorbeeld uitstekend 'lokaal' bier te verkrijgen is en men gaat toch duur export-bier bestellen, dan zal een prijsexplosie eind 1980 niet te voorkomen zijn. 'Vaste' prijzen betekenen niet nu maar voor het eigen schip het duurste kopen wat er te krijgen is. Daarmee benadeelt men niet alleen zichzelf, maar alle collega's in de toekomst!

Laatste vergadering voor Kees Stolk

'Jammer dat ik er nu uitga, echt waar'. Aldus hoofdwerktuigkundige Stolk, die in verband met zijn pensionering aan de



vergaderingen eind oktober voor het laatst deelnam als O.R.-lid. 'Weet je wat het is met de O.R.? De punten waarvan je vroeger het gevoel had dat ze wel eens onder de tafel verdwenen, als je er op een afdeling over sprak, komen nu in volle openheid ter sprake. En je krijgt er nog een gedegen antwoord op ook. Als O.R.-man voel je je vrijer om van alles aan te roeren, meer dan voorheen'. Kees Stolk is, om z'n vrije tijd die voor hem overblijft naast zijn werk voor de Federatie te vullen, leraar geworden (op verzoek) bij het opleidingsschip 'Nederlander'. Eén ochtend per week theorie aan 47 jongens, en twee middagen per week praktijklessen aan de L.T.S. in Rotterdam-Z. Daar wordt door hem de jongens in twee ploegen het nodige bijgebracht omtrent bankwerken en lassen. Geen gemakkelijke taak, met zo'n stel jongelui optrekken, dat geeft hij toe. Wel een dankbare taak. Dankbaar ook – bij monde van de voorzitter – was de Ondernemingsraad voor het positieve dat Stolk in de afgelopen maanden heeft bijgedragen.

Enkele overwegingen voor een 'nieuwe' conduite

Bij de overwegingen die gelden voor het opstellen van een nieuw conduite-formulier voor zeevarenden zal o.a. ermee rekening moeten worden

gehouden dat
– de beoordeling wordt uitgebracht over een relatief korte periode, dit als gevolg van aflossingen van zowel beoordelaar als beoordeelde
– er tijdens de gehele carrière een zeer grote verscheidenheid van beoordelaars is. Zelfs twee verschillende tijdens één dienstperiode is meer regel dan uitzondering
– de mening van elke beoordelaar voortkomt uit zijn 'eigen' norm, die weer is

gebaseerd op persoonlijkheid, leeftijd, ervaring e.d.
– follow-up op kantoor strikt noodzakelijk is, anders heeft het gehele systeem geen enkele zin.

Mocht worden besloten om, zoals aan de wal gebruikelijk (en als zeer nuttig ervaren), iedere medewerker niet alleen te beoordelen op het door hem verrichte werk, maar hem voor de komende periode ook een speciale

taak mee te geven, dan dienen wel de bijzondere aspecten van de scheepvaart te worden overwogen. Met andere woorden: een aspect vermelden waaraan in de komende tijd extra aandacht moet worden besteed, kan nauwelijks voor een volgende dienstperiode op een ander Schip gelden. Eventueel dus wel 'taakstelling' zoals men dat noemt, maar dan uitsluitend op korte termijn.

O.R.-allerlei

● Bij de nieuwe wet op de O.R. is ook een aantal vaste commissies ingesteld. Een van de eerste die aan de slag ging is die belast met het samenstellen van een reglement zoals wettelijk vereist. Hoewel de O.R.-vloot bereid is en blijft om met de O.R.-wal te spreken over een eventueel samengaan, zal de reglementcommissie bij gebreke aan meer positieve reacties tot nu toe, het concept-reglement baseren op een O.R.-alleen voor het varende personeel. Om het te verrichten werk zoveel mogelijk te beperken, zal het bestaande SER-reglement en Shell 'voorbeeld'-reglement zoveel mogelijk worden aangehouden en uitsluitend daar waar nodig aangepast respectievelijk aangevuld. Wel zal worden bekeken in hoeverre de huidige verdeling van kiesgroepen herziening behoeft. Per 1 januari 1980 zullen als het ware de 'koppen' opnieuw worden geteld en de zetelverdeling voor

de eerstvolgende verkiezing opnieuw bekeken worden. Overigens is besloten van het O.R.-secretariaat voortaan de volgende verdeling tussen voorzitter en secretaris aan te houden (zolang de secretaris een 'gekozen lid' is en geen 'ambtelijke' secretaris)

Commissie Sociaal Beleid	secretaris
Commissie Fin.-Economisch Beleid	„
Commissie Conduite-rapportage	„
Commissie Pensioenvoorziening	voorzitter
Commissie PLA	„
Commissie Reglementswijziging	„

Over de taken en bevoegdheden van de verschillende commissies, die wettelijk moeten worden vastgelegd, wordt 'met de wet in de hand' nog overlegd met de bestuurder.

● Tijdens de vergadering van de O.R. gaf onze Finance Manager, de heer Van Zanen, uitgebreide informatie omtrent het financieel budget van Shell Tankers B.V. voor 1980. In dit verband is het

goed te melden, dat de O.R.-commissie 'Financieel-Economisch Beleid' in 1980 een actieve rol in deze materie wil gaan spelen.

● De O.R. heeft een zgn. 'raam'-agenda opgesteld, d.w.z. een serie agendapunten die op de in 1980 geplande vergaderingen in ieder geval ter sprake zullen komen. Regelmatig zal via 'Schip en Ka' worden aangekondigd welke punten binnenkort aan de orde komen, waarna voorstellen, opmerkingen aanvullende gegevens van de achterban – meer nog dan voorheen – de raad in staat stellen namens het personeel te spreken. Een jaar-overzicht van de punten is hiernaast reeds gegeven, meer bijzonderheden over de punten voor de maart-vergadering volgen in de januari-editie.

● Tot lid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden voor de komende maanden werden benoemd de heren Donks en De Gee, die thans beiden met verlof zijn.

'Onze' gezondheid

Tijdens de ondernemingsraad-vergadering was er tussen de heer Engelsma, hoofd van onze Medische Dienst, en de leden van de raad een gedachtenwisseling over diverse gezondheidsaspecten bij zeevarenden. Met name vroeg de O.R. zich af in hoeverre er cijfermateriaal beschikbaar was omtrent de resultaten, verkregen met de controle van het gehoororgaan en de periodieke geneeskundige onderzoeken.

Geén cijfers

In tegenstelling tot bij voorbeeld de Medische Dienst in Pernis en Den Haag, waar ook aan research wordt gedaan, heeft onze Medische adviseur géén cijfers op dit gebied direct beschikbaar. Bij een stafbezetting van één arts met één secretaresse en één assistente, welke ook nog wordt gedeeld met de Medische Dienst van Shell Nederland/Verkoop, voor zo'n 1200 zeevarenden en 120 man/vrouw walpersoneel, is het statistisch bewerken van de resultaten van de

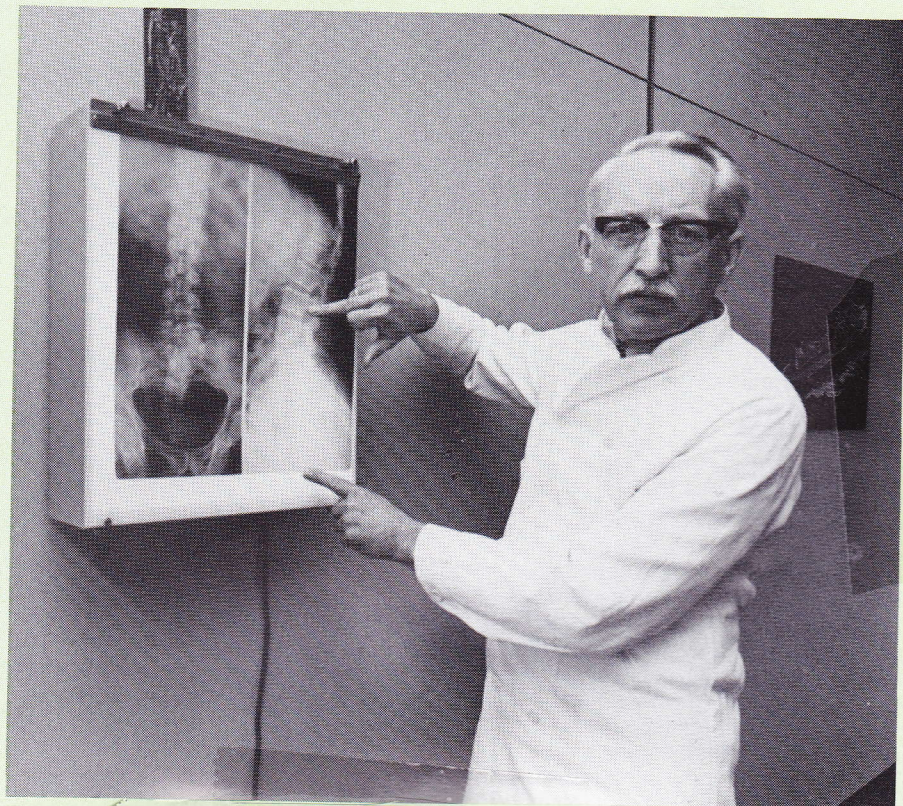
diverse onderzoeken een absolute onmogelijkheid. Het periodieke onderzoek naar hart- en vaatziekten bestaat uit een hele serie van onderzoeken: o.a. ECG, cholesterol, bloeddruk, rookgewoontes, gewicht, interview met betrokkene. Om een overzicht van de resultaten van dit onderzoek te krijgen zou men al deze gegevens statistisch moeten verwerken (hetgeen reeds universitair geschiedt). Het verstrekken van één onderzoekresultaat, b.v. cholesterol, heeft geen zin. Zouden – wat het gehoororgaan betreft – cijfers boven water moeten komen, dan dienen door een arts (medisch beroepsgeheim!) duizenden en nog



eens duizenden audiogrammen uit de dossiers te worden gelicht en bestudeerd. Daarbij zeevarenden te kiezen die zowel vóór als na en zij die alleen na de invoering van gehoorbeschermingsmiddelen dienst op zee deden. Uit het feit echter, dat in de afgelopen zes jaar slechts twee zeevarenden moesten worden afgekeurd op het gehoororgaan, mag worden geconcludeerd, dat de gehoorbeschermingsmaatregelen wel degelijk gunstige resultaten afwerpen. De resultaten van de diverse onderzoeken worden in de regel direct met betrokkenen besproken vóór ze in de medische dossiers worden opgenomen.

Drankgebruik

Wel zorgen maakt onze Medische adviseur zich over het toenemende drankgebruik, wat – dit voor alle duidelijkheid – een verschijnsel is dat zich in geheel Nederland begint te openbaren. Na de circulaire over wat als maximum per dag moet worden beschouwd, was er juist vorige winter en de afgelopen lente gerede hoop, dat het beter ging. Sedert enkele maanden



neemt het aantal klachten echter weer sterk toe. Als men daarbij overweegt, dat er zelfs enkele jongeren zijn met leverstoornis als gevolg van overmatig drankgebruik, kan men zich de zorgen van onze Medische adviseur voorstellen.

De O.R. was bij dit gesprek bijzonder geïnteresseerd hoe de rapportage omtrent overmatig drankgebruik de medische dienst bereikt. In tegenstelling tot de hiervoor geldende procedure (rechtstreeks rapporteren aan de M.D.) blijkt de conduite in een enkel geval daarvoor te worden gebruikt, hetgeen beslist onjuist is.

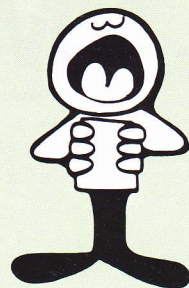
Geen heksenjacht

De heer Engelsma benadrukte, dat het geenszins de bedoeling van zijn opmerkingen was een heksenjacht te ontketenen. Bij een verjaarsfeest aan boord zal het best eens kunnen gebeuren, dat iemand volgens de barstaat in één maand meer opneemt dan precies de 180 eenheden zoals vastgelegd. Echter, wie geregeld het voorgeschreven maximum overschrijdt (gebaseerd op 60 gram alcohol per dag) moet in zijn eigen belang worden gewaarschuwd; door de leiding aan boord maar zeer zeker ook door onze arts, die daarover rechtstreeks rapport dient te ontvangen. Immers, de gezondheid van een overmatig gebruiker gaat onherroepelijk achteruit. Er vindt, eenvoudig gezegd, geleidelijke aantasting van de lever plaats en later van andere organen. Daarom, nooit meer dan zes 'versnaperingen' per dag, zo regelmatig mogelijk verdeeld. Minder is altijd beter.

Frappant was te horen dat – globaal gesproken – klachten over overmatig drankgebruik juist bij jongeren en bij ouderen voorkomen. In de

'midden'groep ligt dit lager.

Juist bij extreme koude en extreme hitte is het gebruik van alcohol sterk af te raden. Bij hoge temperaturen, zoals in de P.G. met sterk vochtverlies, is het gebruik van alcohol op het heetst van de dag dubbel funest. Er zijn dan voldoende frisdranken aan boord te



verkrijgen om het vochtgehalte van het lichaam op peil te houden. En ook dit laatste is strikt noodzakelijk.

Wat kan de O.R. doen?

De aanwezige O.R.-leden vroegen zich af in hoeverre zij een bijdrage konden leveren om eventuele excessen te voorkomen. 'Met er positief tegenover te staan, ben ik al tevreden', aldus Engelsma, die hierbij wel een taak zag weggelegd voor de leiding aan boord. Overigens zag de O.R. hier toch ook een taak voor kantoor door het geven van aanwijzingen en het scheppen van mogelijkheden, waarbij onmiddellijk werd opgemerkt dat reeds nu, onder 'hete' omstandigheden, men aan boord van menig schip grote hoeveelheden koude thee gereed houdt. Juist met het oog op het peil houden van het vochtgehalte en daarbij het gebruik van alcohol voor of tijdens de werkzaamheden te voorkomen. Verder zal het veel van 'zelf-discipline' afhangen en van positieve benadering door collega's van degene die de 'maat' uit het oog dreigt te verliezen.

De 'raam'-agenda voor 1980

januari 1980

Info – Sociaal Beleid
Bezetting secretariaat
Veiligheid
Leef- en
werkomstandigheden aan boord

maart 1980

Terugblik PLA-1979
Jaarverslag OR-Vloot
Vorbereiding
scholing/retraite

mei 1980

Sociaal en Financieel
jaarverslag STBV
performance vloot 1979 incl.
vergelijking met andere
Shell-rederijen

juni 1980

Reglementswijzigingen
Werkkleding/drankgebruik/
meevaarregeling/lektuur-
voorziening
Rapportage betr. nummering
scheepspostzendinge.

september 1980

Bezinning benoeming
Commissaris per 1 april
1981
Opstellen Raamagenda
1981

oktober 1980

Retraite/training en
vergadering
Terugblik afgelopen jaar
Benoeming voorzitter OR
Bezinning verslaggeving OR



Met de 'Eendracht' op de Baltic

Dit jaar zijn we eens van de traditie afgeweken om de 'twee beste leerlingen' van het afgelopen jaar in de gelegenheid te stellen een reis met de gaffelschoener 'Eendracht' van de Vereniging 'Het Zeilend Zeeschip' mee te maken. Een ieder, zowel vloot als wal, kon dit keer meedingen naar een plaatsje aan boord. Uiteindelijk moest het lot beslissen wie van de tien gegadigden de reis zouden gaan meemaken. Het werden de heren Kösters en Van Groeningen, resp. van de vloot- en de walorganisatie. Gezamenlijk stelden zij een logboek samen van hun belevenissen tijdens deze zeiltocht. Gezien de lengte van het verhaal waren we helaas genoodzaakt de 'inkortschaar' te gebruiken maar dit doet niets af, dachten we, om de lezers een goede indruk te geven van het verloop van de tocht. De inkt is van beide zeezeilers. De zeilaanwijzingen voor reis nummer 120 van 17 tot 30 september met de schoener 'Eendracht' luidden heel eenvoudig: 'Zeiltocht vanuit Kopenhagen naar Delfzijl. Te bezoeken havens ter beoordeling van de schipper in overleg met de vaste bemanning en afhankelijk van weer en wind'.

MAANDAG

In Nederland is het stralend weer. Kopenhagen hult zich echter in een druilerige regen. In het Kattegat en Skagerak staat een harde wind tot storm en naderende depressies voorspellen niet veel goeds voor de komende dagen. Dit is de reden om vrij snel na aankomst op de 'Eendracht', na een voorspoedige vliegreis en bustocht, te besluiten de Oostzee op te varen om via het Kieler Kanaal terug te keren naar Nederland. De rest van de dag besteden wij aan de indeling van kasten en kooien, uitleg van tuigage en sloepenrol. De schipper en de bootzman houden 's avonds een uitgebreid betoog over de zeilen.

Al snel ontdekken we dat het aanpakken geblazen is. De gehele groep is ingedeeld in drie wachten, zodat we 4 uur op en 8 uur af lopen. Bovendien moeten iedere ochtend schoonmaakwerkzaamheden plaatsvinden, buiten de wachten om.

DINSDAG

Enkele dagen tevoren is de Nederlandse Ambassadeur in Kopenhagen aan boord geweest en dit resulteerde in een uitnodiging voor een tegenbezoek op de Ambassade voor de gehele bemanning. Normaal draag je het beste pak bij een dergelijke gelegenheid. Aangezien niemand echter is voorbereid op een bezoek aan een Ambassadeur is het best grappig om dertig, toch wat ruige (aspirant) zeelieden in zo'n stijlvolle omgeving te zien rondstappen. 's Middags klaart het weer wat op. De wind neemt toe en de lucht waait schoon. De schipper laat het stormzeil hijsen en even later verlaten wij Kopenhagen. Voor de wind varen wij richting Karlskrona. Het schip maakt een rollende beweging op de witte schuimkoppen van de golven. Het grootste gedeelte van de bemanning ligt zeeziek te kooi. Degenen die vanwege de dienst verplicht zijn om te werken, komen regelmatig aan lijzijde op het achterdek het eten 'nameten'. De schipper noemt dit 'inslingeren'. In het vooronder, waar twaalf man te kooi liggen, hangt een lucht om te snijden. De ellende is niet te overzien...

WOENSDAG

We zeilen nog steeds voor de wind richting Noord-Oost. Weinigen zijn, na vertrek uit het zomerse Nederland,

voorbereid op de koude van de Oostzee. Vooral 's nachts op de uitkijk is het ijsig. Drie truien over elkaar geven nog onvoldoende bescherming.

De kok schaft een heerlijke nasi-maaltijd op, waarvan een ieder zich afvraagt hoe hij dit nog op zo'n schommelend schip fikst. Slechts weinigen is het echter gegeven om hiervan te genieten en na het eten zet de kok al mopperend met de woorden 'en daar moet je nota bene mee zeilen' de overgebleven resten overboord.

Even vóór zonsondergang meren we af in de haven van Karlskrona. Vandaag bleek dat een Shell-werktuigkundige voldoende flexibel is om over te schakelen van 28000 naar 400 pk. De vaste machinist bevestigt namelijk dat de machinekamer nauwelijks nog geheimen voor hem heeft. Op deze onverwachte hulp had hij niet gerekend.

DONDERDAG

Vandaag hebben we een havendag in Karlskrona. Voor de geïnteresseerden op scheepvaartgebied is heel veel te zien. Scheepvaartmuseum te kust en te keur.

VRIJDAG

's Morgens hijsen we de zeilen weer en het gaat richting Bornholm. Zo langzamerhand beginnen we elkaar te kennen. De sfeer is over het algemeen erg kameraadschappelijk en het is leuk te zien hoe een groep, bestaande uit allerlei soorten mensen en afkomstig uit alle delen van het land, een eenheid vormt. Naast de jongeren zijn er bijvoorbeeld ook een aantal oudere dames met deze reis meegegaan. Zij staan hun 'mannetje' nog best en de schipper karakteriseert de bemanning dan ook als zijnde een werkelijke doorsnede van de Nederlandse bevolking. Als de schipper 's avonds zijn gitaar pakt wordt er tot in de kleine uurtjes uit het tekstboek gezongen.

ZATERDAG

De kok heeft onvoldoende proviand om het weekend door te komen. Bovendien is door al dat stampen en 'paaltjes lopen' de melk ook nog zuur geworden, zodat we besluiten Ystad aan te doen. Als we binnenlopen blijken de winkels al gesloten te zijn. Met wat vriendelijke woorden lukt het om 'achterom' nog wat te krijgen.

Tegen het eind van de middag klinkt weer

het sein 'voor en achter.' Trossen los en de haven uit.

ZONDAG

Vandaag zeilen we de gehele dag. Het is werkelijk stralend weer. Aangezien er geen kerkbezoek kan plaatsvinden houdt de schipper 's morgens een sermoen dat de gehele bemanning ten goede moet komen.

's Middags gaan twee proefkonijnen onderzoeken of het water warm genoeg is om te windsurfen. Met een touw om hun middel springen ze van boord. Ondanks de wet-suits die ze dragen komen ze

bijeen heeft verzameld.

De scheepsarts verwondt zichzelf dermate dat een toevallig zich onder de opvarenden bevindende arts zijn taak voor de rest van de reis moet overnemen. Volgens eigen zeggen geschiedde dit allemaal door gebrek aan patiënten. De meningen over de ware toedracht zijn echter verdeeld en voor een veiligheidscommissie zou hier een taak liggen.

WOENSDAG

In de vroege morgenuren varen we de haven weer uit. Het is slecht zicht, regen

de stem van de vrouw van de schipper de doorslag moet geven.

Tegen het eind van de middag varen we de haven binnen om nog wat te winkelen en te wandelen. Buiten het vakantie seizoen is er 's avonds op dit autoloze eiland weinig te beleven, zodat we later die dag wegzeilen richting Delfzijl.

ZATERDAG

Vanuit Helgoland maken we een paar slagen maar door tegenstroom en weinig wind blijken we na ongeveer 6 uren zeilen nog steeds voor Helgoland te liggen.



binnen enkele minuten blauw van de kou weer aan dek.

MAANDAG

We zeilen nog steeds. Er is weinig wind, slecht zicht en we lopen niet sneller dan vier knopen. Plotseling zien we een paar pijpen vertikaal door het water voorbij komen. Het moet een onderzeeboot zijn. Even later doemt schuin achter ons uit de mist een groep mijnenvegers op, die met lichtkogels 'iets' proberen duidelijk te maken. Blijkbaar varen we in het – theoretisch – 'te vegen' gebied. Tegen de avond laten we het anker vallen bij het Deense Eiland Aero.

DINSDAG

's Morgens hieuwen wij het anker en varen we op het 'bodemzeil van de meester' de haven van Aeroskobing binnen. Met een wandeling door dit pittoreske dorpje brengen wij de ochtend door. 's Middags besluiten we onder leiding van de bootsman naar Marstal te gaan. In dit dorpje is door één man een scheepvaartmuseum opgezet. Het is werkelijk onvoorstelbaar wat hij allemaal

Aan de grote torn: . . . 'halen die kluiverschoot' Links P. F. M. Kösters en rechts P. H. van Groeningen.

en wind, met witte koppen op de golven. Aan het eind van de dag komen we voor het Kieler Kanaal.

DONDERDAG

Vandaag varen we de gehele dag door het Kanaal. In de sluisen aan het einde van het Kieler Kanaal komt achter ons een hele grote boot binnenvaren, die blijkbaar niet meer achteruit kan slaan. Technici noemen dat een 'black-out'. Om toch tot stilstand te komen en ons niet te verpletteren laat hij beide ankers vallen. Dat loopt goed af. Deze avond hebben we een afscheidsdiner in een typische zeemansbuurt in Cuxhaven.

VRIJDAG

We varen uit Cuxhaven weg en zeilen de hele dag. Het zicht is helder met wind 3/4. Bij het passeren van Helgoland wordt gestemd om dit al dan niet aan te doen. Bij het staken van de stemmen blijkt dat

Tegen zonsopgang gaat het beter en schieten we sneller op. Werktuigkundige Kösters heeft zich als assistent van de meester dermate ontwikkeld, dat hem gevraagd wordt nog een reis, maar dan als machinist mee te maken.

ZONDAG

's Morgens in alle vroegte gaat het anker neer op de rede van Delfzijl. Het is mistig, zodat de scheepsbel regelmatig wordt geluid. Tegen zonsopgang trekken de mistbanken wat op en zien we weer waar we zijn.

Na het maken van 'schoon schip' bereiden enkele culinair geschoolde bemanningsleden een koud buffet. De gerechten worden vernoemd naar de vaste bemanning. Na dit heerlijke maal varen we tegen de middag door de brug van Delfzijl en meren af onder de ogen van veel belangstellenden op de kade. Na een hartelijk afscheid, vermoeid maar met de beste herinneringen, aanvaarden we de thuisreis.

Het verhaal van een schip dat – twee jaar oud – door een blunder van een Duitse torpedoboot-commandant werd getorpedeerd. De strijd van 3 jaar die volgde om volledige schadevergoeding

te krijgen. Het actieve leven van de inmiddels herstelde tanker en zijn verval tijdens de crisisjaren. Om daarna nog tot 1953 dienst te doen, als kusttanker, maar dan onder de naam 'Felania'.

Blunder van de commandant

Het moet voor de toenmalige Engelse 'manager' van The Anglo-Saxon Petroleum Company in Londen, wat moeilijk zijn geweest om zijn brief gedateerd 21 januari 1913 te schrijven. De scheepsvaartbelangen van de in 1907 gefuseerde 'Koninklijke' en 'Shell' waren ondergebracht bij de Anglo-Saxon, doch de bestuurders van de 'Koninklijke/Shell' hielden nauwlettend in het oog, dat de Nederlandse tak van de Shell-vloot aan haar trekken kwam. De in Londen zetelende heer Deterding, legendarisch figuur uit de beginjaren van de 'Koninklijke Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië', had namelijk de reeds genoemde manager opdracht gegeven om vier in aanbouw zijnde motortankers (2 in Engeland, 2 in Nederland) niet onder Britse vlag te brengen zoals hij voornemens was, maar onder Nederlandse. En zo vroeg die manager in zijn brief aan de heer Loudon (die de zaken in Den Haag leidde) of de reeds opgegeven schelpnamen van de schepen, namelijk 'Donax', 'Cassis', 'Eburna' en 'Artemis', zijn goedkeuring wgdroegen.

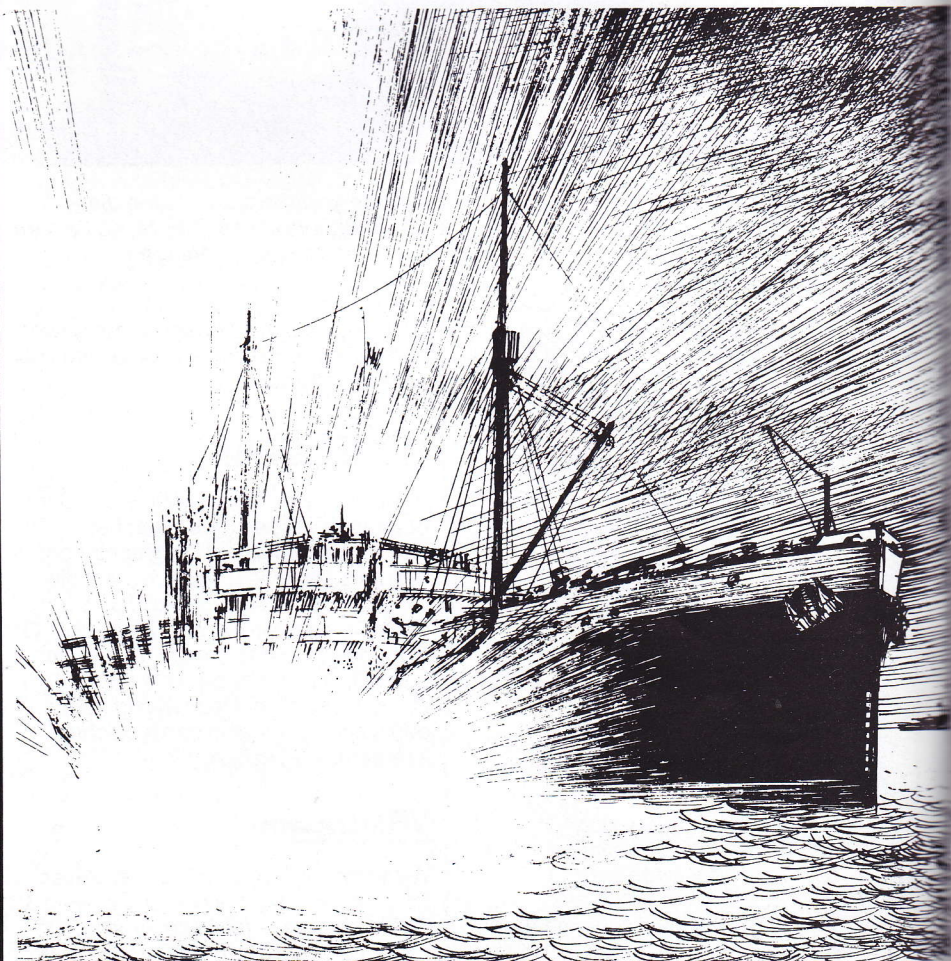
Op het kantoor van de toenmalige Bataafsche Petroleum Maatschappij had men voorkeur voor andere namen, behalve voor de 'Artemis', een schip van 5050 ton draagvermogen, voorzien van twee direct omkeerbare Werkspoor dieselmotoren van 1700 E.P.K. Het schip zou, net als z'n drie zusters, een lengte krijgen van 362 voet en 8 duim, bij een breedte van 46.5 voet en een holte van 27 voet en 5 duim. Alle vier schepen waren bestemd voor het vervoer van wat heette 'petroleum en aanverwante produkten' en dat bij een gemiddelde snelheid van 10.25 mijl per uur. Dat deze schepen met dieselmotoren zouden worden uitgerust was een direct gevolg van de gunstige resultaten, verkregen met het in 1910 gebouwde m.s. 'Vulcanus' en het in 1912 gebouwde

m.s. 'Juno' beide opgeleverd door de Nederlandsche Scheepsbouw Mij in Amsterdam en met motoren voorzien van respectievelijk 500 en 1100 E.P.K., gebouwd door de 'Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorwegmaterieel', eveneens in Amsterdam.

Rijksmarinewerf

De opdracht voor de 'Artemis' en een

zusterschip was weliswaar gegund aan de N.S.M. in Amsterdam, maar er waren in ons land – toen al – grote problemen wat betreft de 'arbeidsvoorziening'. De voorgenomen bouw van een pantserschip in 1912 was door de volksvertegenwoordiging verworpen, waardoor er voor de Rijksmarinewerf in Amsterdam gebrek aan werk dreigde en derhalve ontslag voor een groot aantal werknemers. Overleg tussen het Ministerie, de N.S.M. en de B.P.M. leidde



ertoe, dat de Rijksmarinewerf de romp zou bouwen onder toezicht van de N.S.M. De B.P.M. heeft 'een open oog voor de vaderlandsche industrie', aldus de pers in die dagen. Wel dreigde dit de opdrachtgever geld te gaan kosten, want de onrust onder de werflieden in verband met eventuele opheffing van de werf had al geleid tot een uittocht, terwijl bij de overblijvenden – we halen de tekst van de hoofdingenieur der marine nu letterlijk aan – 'een geest van ontevredenheid en onwil ontstond, waardoor de voortgang van het werk ten eerste werd vertraagd'. Ook de Werkspoor-motoren kwamen te laat gereed, doordat 'het onmogelijk is voldoende geschoolde krachten te krijgen en het niet mogelijk is een nieuw type machine als de dieselmotor met onbekwame mensen te maken', aldus Werkspoor.

Weliswaar kon via een boete-clausule zowel Werkspoor als – via de N.S.M. – de Rijksmarine aansprakelijk worden gesteld, doch daarvan wenste de heren Deterding en Loudon, mede gezien alle omstandigheden, geen gebruik te maken. Gunstig facet was bovendien, dat het schip na oplevering een halve mijl sneller bleek te kunnen lopen dan gecontracteerd.

Na de proeftocht op 19 maart 1914 voer het schip tegelijk uit om verdere vertraging te voorkomen; eerste reis naar Constantza, ± 4 maanden voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog.

Aangehouden

Hoewel ons land – gelukkig – in de jaren 1914-1918 verschoond bleef van krijgsgeweld op eigen bodem, viel het voor Nederlandse schepen niet mee om de gevolgen ervan op zee te ontlopen. Niet voor niets werd de vaderlandse driekleur of de naam van het schip met de thuishaven in enorme afmetingen op boeg of zijden van de schepen geschilderd. De schepen voeren met alle lichten aan, opdat de oorlogsschepen van de elkaar bestokende partijen reeds van verre konden zien met een neutraal vaartuig te doen te hebben. Desondanks zijn in die jaren enkele schepen van de Nederlandse Shell-vloot getorpedeerd, al of niet per abuis.

Zo verliet de 'Artemis' om 17.30 uur op dinsdag 1 februari 1916 de haven van Rotterdam, met bestemming: Londen. In dat jaar nog toegestaan, want neutrale landen mochten van de Duitse keizerlijke regering wel handel drijven met de vijand, mits er geen contrabanden werden vervoerd. En mits Engeland voor de verleende diensten moest betalen aan het neutrale land, kennelijk onderdeel van een financiële uitputtingsslag. Na om 23.00 uur Noord Hinder te zijn gepasseerd, werd de 'Artemis' om 23.37 uur plotseling door vier in lichte kleuren geschilderde torpedoboten gepraaid, in de Engelse taal. Na te zijn gestopt, kwam een der boten langszij en een officier en drie matrozen klommen aan boord. Het waren leden van de Duitse Kriegsmarine, die een onderzoek kwamen instellen. Onderwijl – zo luidde de order – moest de 'Artemis', met gedoofde lichten, volle

kracht vooruit varen. Tegen middernacht werd door een der meevarende torpedoboten het sein gegeven om weer te stoppen en de Duitse officier en zijn manschappen kregen opdracht terug te komen. Vóór vertrek vroeg de gezagvoerder van de 'Artemis' – kapitein Kuhn – aan deze officier om het journaal af te tekenen, wat hij met de volgende woorden deed: *'Dampfer 12.05 angehalten, unverdächtig, wieder freigelassen, muss bis 5 Uhr vormittags ankern'*.

De commandant van de Duitse eenheid bood nog zijn excuses aan voor het veroorzaakte ongerief. Wel gaf hij de 'Artemis' opdracht een uur lang met gedoofde lichten Z.t.O. op te stomen en dan tot 's morgens 5 uur ten anker te blijven liggen. Op verzoek van de 'Artemis' werd toegestaan alsdan de ankerlichten te ontsteken.

Weer aangehouden

Eenmaal op de ankerplaats aangekomen, kreeg de 'Artemis' weer bezoek, ditmaal van twee andere Duitse torpedoboten, geschilderd in een donkere kleur. Na te hebben aangehoord wat de gezagvoerder te vertellen had, met name dat hij hier moest ankeren ingevolge opdracht van de eerste groep torpedoboten, werd door de commandant van deze eenheid opdracht gegeven hem te volgen naar Zeebrugge.

De verrassing, beter nog verbazing, aan boord van de 'Artemis' moet groot zijn geweest, maar wat doe je in zo'n geval? Onze gezagvoerder Kuhn kon maar één ding doen, namelijk de opdracht uitvoeren. Wel vroeg hij om een marine-officier aan boord te zetten, omdat het vaarwater hem geheel onbekend zou zijn. Vermoedelijk een slimme zet, want dat zou nog enigszins de zekerheid hebben gegeven verder verschoond te blijven van een ongewenste torpedo. Maar de Duitse commandant ging hier niet op in.

Merkwaardig was, dat om 02.00 uur plotseling geroepen werd, dat de 'Artemis' moest ankeren. Een opdracht die duidelijk werd verstaan, zowel door de gezagvoerder als door de 1e en 3e stuurman, die alleen op de brug waren. Ogenblikkelijk werd volle kracht achteruit geslagen en het anker vast gevierd. Daarop werd geroepen, dat een torpedo zou worden afgevuurd als de order niet goed werd uitgevoerd, waarop de kapitein zijn irritatie onderdrukte en zei verstaan te hebben te moeten ankeren en daar druk mee bezig was. Enige minuten stilte volgden, waarna het bericht kwam slechts vijf minuten respijt te hebben voordat de 'Artemis' tot zinken zou worden bebracht.

In de boten

Alle hens aan dek werd gegeven, maar nog voordat de boten te water waren, kwam de torpedo al, waarop de 'Artemis' onmiddellijk begon over te hellen. Ook de stuurboordmidscheepsboot was getroffen, zelfs geheel stukgeslagen. Door de zware slagzij kostte het grote

moeite de bakboord-midden- en achterboot te strijken, maar na een half uur dreven de opvarenden van de 'Artemis' in 2 boten rond. Van de torpedoboten geen spoor meer. Door de druk van het binnengestroomde water moet daarna het middenschot het begeven hebben (de 'Artemis' was een tanker met één langsschot), want na enige tijd richtte de 'Artemis' zich weer op. Om 03.45 uur ging de 1e stuurman aan boord om het anker, dat al was gevierd, te laten vallen. Bij dageraad om 06.45 uur gingen allen weer aan boord van de tanker, die aan stuurboord een gat van ± 10 x 1.5 meter vertoonde. Grote moeite kostte het 'lucht te pompen en de machines weer draaiend te krijgen'. Daarom werd, mede vanwege de toenemende wind en zee, door middel van noodseinen getracht contact te krijgen met een stoomschip – de 'Drechterland' – dat werd verzocht de 'Artemis' naar Schouwenbank vuurschip te slepen. Het overbrengen van een lijn was tengevolge van het weer geen succes. Toen dan ook om 13.50 uur de machines alsnog gereed kwamen, werd de 'Drechterland' bedankt. De 'Artemis' voer op eigen kracht naar Rotterdam, waar de volgende dag weer afgemeerd na – door uitvallen van een machine – nog enkele uren geboeid te zijn geweest aan de Zuidwal nabij Vlaardingen.

Blunder toegegeven

Dat de poging om de neutrale 'Artemis' tot zinken te brengen – en dat zonder enige grond – een staartje zou hebben, had men op z'n vingers kunnen natellen. De verontwaardiging in Nederland was groot. Door het Haagse Shell-kantoor werd gezwind de Minister van Buitenlandse Zaken verwittigd, die zich op zijn beurt in niet mis te verstane bewoordingen tot de Duitse regering richtte. Blijkens afschrift van een bericht aan de Nederlandse Minister van Buitenlandse zaken, gaf de 'Keizerlijke Marine' volmondig, al was het dan in zorgvuldig gekozen ambtelijke taal, toe dat een fout was begaan, 'ein Missgriff des Torpedobootkommandanten'. Ook toegegeven werd dat de 'Artemis' voorbeeldig was geweest in haar gedrag en dat de schade zou worden vergoed.

Welk bedrag?

Over de hoogte van de schadevergoeding is destijds uitvoerige correspondentie gevoerd. Want het ging, aldus nuchtere rekenaars, niet alleen om het herstel van het schip, maar ook om de vrachtpenningen die het schip had kunnen verdienen in de periode dat het nu moest worden opgeknapt. Anderen daarentegen betwijfelden of de Duitse regering daartoe wel bereid zou zijn. Deterding, zetelend in Londen, schreef dat H. Colijn, die de zaak in het Haagse kantoor afhandelde, de man was om het beste te beoordelen wat mogelijk was: 'He knows better than I whether we can extract something out of these scoundrels'. Van maart 1916 tot mei 1919 is er

► geschreven over dit onderwerp, veelal via het Nederlandse ministerie. Maar uiteindelijk werden niet alleen de reparatiekosten vergoed, maar ook de verloren vrachtpenningen, alsmede de schade aan persoonlijke eigendommen van de opvarenden. Voor de laatste betalingen was uiteindelijk de toestemming nog nodig van de Wapenstilstandscmissie in Spa, die in het overwonnen Duitsland de lakens uitdeelde. Maar vergoed is dus alles.

Verdere vaart

De 'Artemis' had inmiddels reeds lang de vaart hervat. Ruim drie maanden had de reparatie geduurd, maar daarna was het schip ingevolge toezegging van het Haagse kantoor aan de Nederlandse regering met enkele andere schepen ('Hermes', 'Selene' en 'J. B. Aug. Kessler') ingezet voor de aanvoer van benzine e.d. Want wel degelijk was de situatie in ons land nijpend aan het worden. Voor de graanoogst was men al grotendeels aangewezen op gemotoriseerde dorsmachines, terwijl ook een deel van de binnenvaart en het transport te land dringend gebrek had aan petroleumprodukten. Buitenlandse schepen konden de olie nauwelijks aanvoeren, terwijl ook de tankers onzer maatschappij die onder N.I.T.-vlag voeren, niet meer in Nederland konden komen. Ze waren namelijk door de Duitse regering op de 'zwarte lijst' gezet omdat men in Den Haag niet bereid was te verklaren dat ze nimmer in het 'spergebied' zouden komen. Rekening houdend met de torpedering van de 'J.B. Aug. Kessler' van 6500 ton in 1917, bleven er slechts 3 schepen van ongeveer 5000 ton over voor de aanvoer, veelal uit Amerika en Indonesië, met tegen het vredesjaar de 'Iris', die echter in 1917 nog in aanbouw was. In mei 1918 vervoerde de 'Artemis' waarschijnlijk het hoogste aantal 'schrijvers' dat een tanker ooit vervoerde, namelijk 136, op de reis van Sydney naar Balikpapan. Het waren de opvarenden van de K.P.M.-er 'Tasman', welk schip door de Australische autoriteiten was gevorderd. Maar daarna werd het 'vredesvaart', een lange periode waarin het schip weliswaar eens een deukje opliep of een steiger een duwtje gaf, maar overigens haar vervoerstaak tot volle tevredenheid vervulde.

Andere naam

Na in 1931 – net als zo vele andere schepen – te zijn opgelegd wegens de malaise, jaren waarin de wereldhandel een enorme klap kreeg, werd de 'Artemis' in 1938 aangewezen om de stijgende olieproductie in Ras Gharib te helpen afvoeren. Dit was een type vaart, waarbij het schip langs de kust voer ten behoeve van The Anglo-Egyptian Oilfields Ltd. Daartoe werd het onder Britse vlag gebracht en herdoopt in 'Felania'. Deze toen al 34 jaar oude tanker heeft nog vele jaren lang goede diensten bewezen, totdat het in 1953, bijna 40 jaar oud, onder de slopershamer viel in Glasgow.

Onze contacten met de Federatie

Niet alleen tijdens de CAO-onderhandelingen ontmoeten de vertegenwoordigers van de Federatie en onze maatschappij elkaar – al is in die tijd de intensiteit het grootst – maar ook gedurende de rest van het jaar zijn er contacten. Afgezien van ontmoetingen in landelijke commissies en organen, zijn er periodieke besprekingen over allerhande onderwerpen en ontwikkelingen.

Tweemaal per jaar is er een gesprek tussen de heren Van Zuylen en Opmeer enerzijds en Van Heeswijk en Van Dalen anderzijds, over de algemene gang van zaken. Hierbij ligt de nadruk vooral op de verwachte ontwikkelingen, zowel op korte als op lange termijn, van het vlootbestand en de werkgelegenheid. Daarnaast wordt aandacht geschonken aan de grote lijnen van het PLA, worden actuele gebeurtenissen besproken, meningen getoetst en eventuele meningsverschillen uitgepraat.

Minstens éénmaal per kwartaal vindt een gesprek plaats tussen de afdeling Personeel en vertegenwoordigers van de Federatie over afwikkeling van CAO-afspraken, zich tussentijds voordoende problemen en – in meer detail dan bij de algemene gesprekken – de voortgang van het PLA. Uit recente gesprekken willen wij een tweetal onderwerpen lichten, waarvoor wij een brede belangstelling veronderstellen onder ons personeel.

Flexibele verlofverlening

Reeds eerder hebben wij het gehad over het SIR-systeem, een afkorting van 'Ship's Internal Relief', dat een wijze van aflossen tot doel heeft waarbij een aantal officieren en gezellen een bepaald schip krijgt toegewezen; uit deze groep wordt steeds het benodigde aantal voor dienst aan boord aangewezen. De overigen zijn dan met verlof.

Bij de CAO-onderhandelingen was afgesproken, dat er ten behoeve van dit SIR-experiment – binnen nader overeen te komen grenzen – wat meer flexibiliteit in de verlofverlening mogelijk zou zijn.

Deze afspraak heeft bij een aantal officieren tot verwarring geleid, overigens geheel ten onrechte. Wat is er aan de hand? Op twee proefschepen ('Fossarus' en 'Fulgur') staat voor hen die onder SIR vallen van te voren vast door wie men zal worden afgelost en tegen welke datum men de aflossing kan verwachten. Immers, voor een viertal functies (2e en 3e stuurman, 3e en 4e werktuigkundige) zijn een zevental met naam bekende officieren beschikbaar. In principe kan dus voor een lange periode vooruit worden vastgesteld wanneer men aan boord wordt verwacht en wanneer men wordt afgelost. Niet altijd zal op dat tijdstip het schip in een haven zijn, zodat de gezagvoerder – en in dit geval niet het kantoor – moet beslissen of hij eerder of later dan op de geplande datum de aflossing zal doen plaatsvinden. Dit houdt tevens in, dat de aflosser eerder of later dan gepland naar zee gaat en dit kan men zien als een afwijking van de letterlijke tekst van het dienstreglement. Om deze reden is dus enige flexibiliteit noodzakelijk. Om deze flexibiliteit te verkrijgen is met de FWZ het volgende afgesproken:



- 1) Verlofverlening kan tot zowel twee weken voor als tot twee weken na de voorgenomen aflostdatum (= vertrekdatum uit Nederland + 4 maanden) plaatsvinden;
- 2) Tewerkstelling kan zowel tot twee weken voor als tot twee weken na de einddatum van de verlofperiode plaatsvinden.

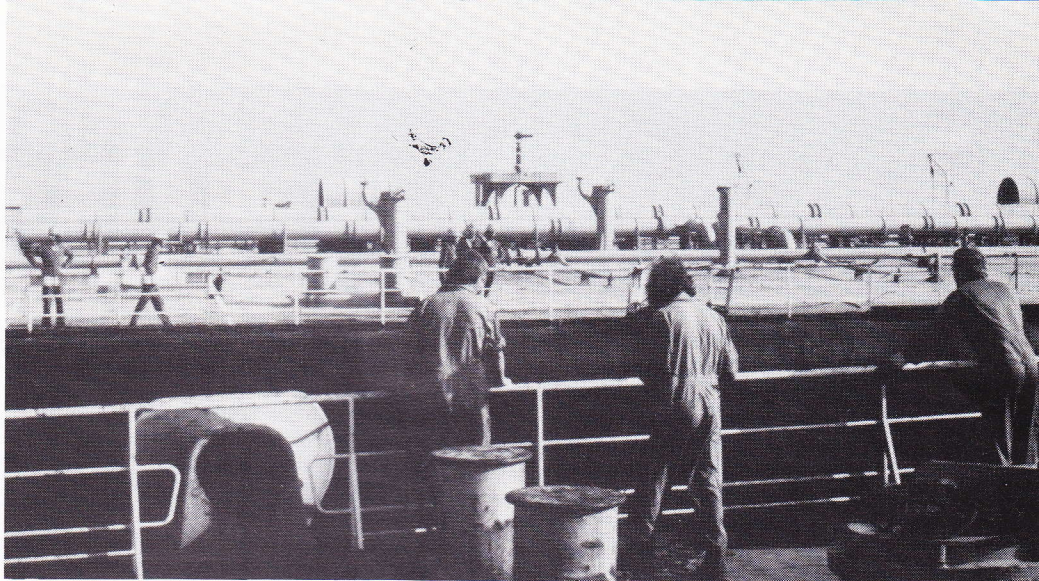
In concreto betekent dit, dat er uit hoofde van het bovenstaande bij tewerkstelling zowel sprake kan zijn van een tegoed van maximaal twee weken verlof als van een schuld van maximaal twee weken verlof. Daartegenover staat dan een voor langere tijd vastgesteld patroon, waardoor men ook in de privé-sfeer op allerlei zaken beter kan anticiperen. Het experiment loopt tot april 1981, waarna samen met de FWZ de ervaringen bekeken zullen worden. Tevens vindt met de FWZ tussentijds overleg plaats over dit experiment. Wij hopen dat het voorgaande eventuele onduidelijkheden heeft weggenomen. In de loop van 1980 zal een gezamenlijke evaluatie van dit experiment plaatsvinden, terwijl ook bij uitbreiding van het systeem overleg met de Federatie gevoerd zal worden.

Functieclassificatie PLA scheepsgezellen

Enige tijd geleden hebben de heren A. Leeuwenburgh (Shell) en K. W. de Wit (FWZ) aan boord van de 'Felipes' de functie van PLA-scheepsgezel beschreven en vervolgens geëvalueerd. In gemeenschappelijk beraad werd overeengekomen, dat deze functie in loongroep F moet worden ingedeeld. Als benaming is voor deze functie 'Algemeen scheepsvakman' gekozen. PLA-scheepsgezellen die aan de eisen voldoen, worden met ingang van 1 januari 1980 naar deze nieuwe functie gepromoveerd en uiteraard dan als zodanig beloond. Aan hen die al eerder aan deze eisen voldeden, zal een bonus worden uitbetaald, maximaal echter over de periode april t/m december 1979. De beloning van de PLA-scheepsgezellen die reeds een gage in loongroep F genieten, ondergaat géén wijziging, noch ontvangen zij een bonus.

Ook is met de Federatie de afspraak gemaakt, dat een aantal op PLA-schepen tewerkgestelde aankomende scheepsgezellen (loongroep D) die aan bepaalde eisen voldoen, tot de – eveneens nieuwe – functie van 'aankomend scheepsvakman' (loongroep E) bevorderd kunnen worden. Ook voor hen geldt, indien zij al eerder aan de daarvoor gestelde eisen voldeden, een bonusregeling.

Inmiddels is aan alle schepen uitvoerige informatie over dit onderwerp gegeven en ook de functiebeschrijvingen 'algemeen scheepsvakman' zijn naar de schepen toegezonden. Zij die met ingang van 1 januari a.s. zullen promoveren, ontvangen in de loop van deze maand bericht daarover.



Uitslag veiligheidsfotowedstrijd

Opmerkingsgave deelnemers frappant

Met een zo lange inzendingstermijn als wij vastlegden voor de veiligheidsfotowedstrijd – ruim een half jaar – mag je eigenlijk de eerste maanden niet te veel inzendingen verwachten. Onze aanvankelijke vrees dat de wedstrijd niet voldoende aansloeg was daarom ongegrond en werd weggenomen, naarmate de sluitingsdatum – 1 november jl. – naderde. Uit alle delen van de wereld bereikten ons alsnog in totaal 38 foto's. Om alle objectiviteit te waarborgen, kreeg de jury bestaande uit de heren Hoogendijk (van de veiligheidsectie), Witten (voorzitter O.R.-vloot) en Wouters (van de redactie) de foto's voorgelegd zonder dat de namen of rangen van inzenders erbij waren vermeld.

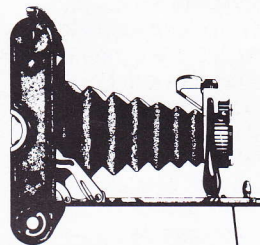
De jury was eensluidend in haar oordeel, dat een zeer groot deel van de inzenders kennelijk hun ogen goed de kost hadden gegeven. Sterker, zeer frappante situaties en handelingen waren vastgelegd, die hetzij de aandacht vroegen voor wat veilig is hetzij terecht attenderden op een situatie die als onveilig moet worden aangemerkt. En dat was ook het doel van de wedstrijd, namelijk de aandacht trekken voor datgene aan boord dat de persoonlijke veiligheid van de opvarenden kan verhogen.

Als 1e prijswinnaar kwam uit de bus 4e werktuigkundige J. F. Bijlsma, die de hoofdprijs van f 500 kreeg voor zijn hierbij geplaatste opname. De 2e prijs ad f 250 verdiende 2e stuurman R. A. de Boer met een fraaie inzending, op de voet gevolgd door een foto van hoofdwerktuigkundige F. van Dalen, die de 3e prijs van f 150 in de wacht sleepte. De twee aanmoedigingsprijzen ad f 50 gingen naar een inzending van 2e werktuigkundige H. Kuijper en van s.a.w. H. P. de Leeuw. De prijzen zijn overgemaakt op de persoonlijke rekeningen van de winnaars.

Wat doen we met de foto's?

Goeie vraag, want niet iedere opname leent zich voor plaatsing. Niet omdat de veiligheidsgedachte er niet voldoende uit zou springen, maar omdat de fotografische kwaliteit nogal eens te wensen overliet. En als we daarbij bedenken dat het grotendeels kleurenfoto's waren die zich in zwart/wit toch al niet zo goed voor reproductie lenen, dan zitten wij met een probleem. Overigens: het 'fotografisch' niet geheel voldoen aan de eisen die moeten worden gesteld bij reproductie in dit blad heeft uiteraard niet meegeteld bij de jurering. Daarbij ging het, zoals tevoren nadrukkelijk gesteld, om de inhoud, de originaliteit dus en de veiligheidsgedachte, die eruit sprong. Toch willen we een deel van de opnamen graag gebruiken, juist omdat het 'frappante' opnamen zijn. Daarom zullen wij van die opnamen die zich niet direct lenen voor reproductie in de komende nummers, een tekening maken, waarbij alsnog de veilige of onveilige situatie of handeling onder de aandacht wordt gebracht.

Wat de hierbij geplaatste opname betreft, waarvoor de 1e prijs werd gegeven, hierop is in kleur (en helaas niet in zwart/wit) duidelijk waarneembaar dat op het ene schip allen aan dek een veiligheidshelm dragen op het andere schip niemand. En dat juist vlak voordat langs zij wordt gemeerd en dus de hieuv lijnen worden overgegooid. Terecht hierbij het bijschrift: 'Waarom zij wel een helm en wij niet?'



DE GROTE UITTOCHT

'Hierbij verzoek ik de afscheidnemende naar voren te komen'. Zo begint in veel gevallen de directeur of een ander lid van de directie van een bedrijf zijn speech tot de man of vrouw die de dienst der maatschappij met pensioen gaat verlaten. Zo ook begon onze directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, zijn speech op vrijdag 26 oktober j.l. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw in Rotterdam. Deze inleidende woorden worden echter schertsenderwijs gesproken, want in deze ruimte bevonden zich maar liefst 26 mensen die de dienst der maatschappij verlieten of dit binnenkort hopen te doen. Het zou wel wat moeilijk zijn geweest om deze groep mensen 'en bloc' naar voren te laten komen. Daarom dat de spreker volstond met het noemen van alle namen en zich vervolgens tot de groep in het algemeen richtte.

'Het is de eerste keer in de geschiedenis van Shell Tankers, voor zover ik weet, dat we van zoveel mensen tegelijkertijd afscheid nemen en laten we hopen dat dit ook de laatste keer is geweest'. In de lunchkamer stonden 11 gezagvoerders, 14 hoofdwerktuigkundigen en een hoofdvoeding, al of niet vergezeld van hun resp. echtgenoten en verdere gezinsleden.

Vervroegde pensionering

Onze directeur ging in op de omstandigheden die tot de pensionering op zo'n grote schaal hebben geleid. 'Eind vorig jaar werd het steeds duidelijker dat er met een sterke inkrimping van het aantal onder ons beheer varende schepen rekening moest worden gehouden. Dit had een niet gering surplus aan vlootofficieren tot gevolg. Naast intensieve pogingen van de personeelsafdeling om permanente of tijdelijke plaatsingsmogelijkheden te vinden bij voornamelijk Groepsmaatschappijen, hebben wij op dat moment gemeend aan een bepaalde categorie gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen gunstige voorwaarden te moeten bieden ten einde op die basis een verzoek tot vervroegde pensionering in te kunnen dienen. We moeten bekennen dat we in niet geringe mate verrast zijn door het grote aantal gegadigden dat van deze mogelijkheid gebruik heeft willen maken. We moeten toch eens uitzoeken hoe dat komt . . . Het besluit tot vervroegde pensionering heeft nog een positieve kant. De jongeren gaan er van profiteren in verband met de ontstane promotiekansen. Er is weer wat doorstroming. Maar er zijn nu toch wel wat problemen ontstaan met de

personeelsvoorziening van de schepen. Dit komt ook omdat het overplaatsen van vlootpersoneelsleden naar Groepsondernemingen steeds vlotter is gaan lopen, wat ongetwijfeld voor een niet gering deel aan de goede kwaliteit van onze officieren mag worden toegeschreven'. 'Overigens moet ik wel bekennen dat het feestelijk karakter van dit afscheid allerm minst betekent dat we zo blij zijn u te zien vertrekken. Integendeel, het is voor ons bedrijf zonder meer een adering zoveel nautische en technische kennis en ervaring in de loop van één jaar kwijt te raken. Bovendien hebt u gedurende de laatste decennia vele veranderingen zich zien voltrekken en deze zijn steeds op bijzondere wijze door u opgevangen. Ik denk hierbij aan het gaan varen met Spaanse en Indonesische bemanningen, de erg snelle ontwikkelingen op het gebied van nautische en technische apparatuur en de nogal drastische mentaliteitsverandering onder vooral de jongeren, wat een grote dosis begrip en aanpassingsvermogen van de leiding aan boord eist'.

Zeker niet uitsluitend aan ons varend personeel danken wij een goede vaart van onze vloot. Een goed thuisfront is voor de opvarenden een belangrijk punt. 'Wij zijn derhalve de echtgenoten zeer erkentelijk voor hetgeen zij in de afgelopen jaren, al of niet via hun

bijgedragen'.

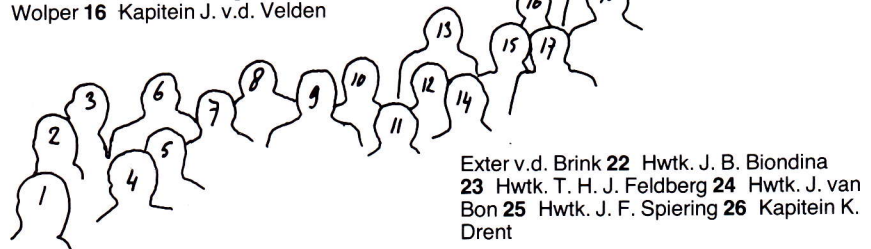
Vervolgens las de heer Van Heeswijk de inhoud van een aantal binnengekomen telegrammen voor. Zij waren ondermeer afkomstig van de 'Abida', 'Acmaea', 'Dosina', 'Laconica' en van twee zich in Cardiff bevindende Shell Tankers inspecteurs. De berichten bevatten woorden van dank voor de prettige samenwerking en de allerbeste wensen voor de toekomst.

Aan het slot van zijn toespraak komende: Het is mij bekend, dat velen van u nu wel met pensioen zijn maar nog allerm minst 'in ruste'. Dus wil ik besluiten met u allen nog vele goede en gezonde jaren toe te wensen. Mede uit naam van de helaas door ziekte verhinderde heer Den Ouden, voorzitter van de CNOOKS, hoop ik van harte u tijdens toekomstige CNOOKS-bijeenkomsten te ontmoeten om dan samen te constateren dat deze wens ook metterdaad in vervulling is gegaan'.

Zeevader

Daarna sprak de heer J. J. Osinga van de sectie DFM/1 nog een paar worden tot een ieder, maar in het bijzonder tot zijn 'zeevader', kapitein Drent. In de persoon van hem dankte hij alle afscheidnemenden voor alles wat zij hebben gedaan voor de jongeren, - de

1 Kapitein A. J. Schumm 2 Hwtk. G. W. van Essen 3 Hwtk. J. van Essen 4 Hwtk. H. Bax 5 Kapitein J. W. Bakker 6 Hwtk. C. W. Stolk 7 Hwtk. W. C. van Megen 8 Kapitein J. C. de Groot 9 Hwtk. W. A. van Rooyen 10 Kapitein B. C. Visser 11 Hwtk. J. F. v.d. Bogaard 12 Kapitein W. C. van Schendel 13 Kapitein G. Heising 14 Hwtk. J. Tekelenburg 15 Kapitein M. E. Wolper 16 Kapitein J. v.d. Velden



17 Kapitein J. P. Jongbloed 18 Hovo L. H. H. L. Leithuysen 19 Hwtk. J. N. Nobels 20 Hwtk. J. de Bruyn 21 Kapitein B. C. den

Exter v.d. Brink 22 Hwtk. J. B. Biondina 23 Hwtk. T. H. J. Feldberg 24 Hwtk. J. van Bon 25 Hwtk. J. F. Spiering 26 Kapitein K. Drent

Kapitein P. G. C. M. Passieux was door omstandigheden verhinderd op het afscheid aanwezig te zijn.

mannen, aan het welzijn van Shell Tankers hebben bijgedragen'. De heer Van Heeswijk ging verder met het memoreren dat een aantal van de aanwezige dames, met in enkele gevallen grote frequentie, hun echtgenoten aan boord hebben vergezeld. 'Ik mag stellen dat wij ze altijd met genoegen op onze schepen hebben ontvangen en dat wij veel waardering hebben voor de positieve wijze waarop zij aan een goede scheepsgemeenschap hebben

introduktie en de verdere begeleiding aan boord - ten einde hen op te leiden tot volwaardige leden van de zee- en scheepsgemeenschap. Als symbolisch blijk van waardering overhandigde hij aan 'Oom Klaas' Drent een boek. Na dit officiële gedeelte begon een gezellig samenzijn en onder een drankje en een hartig hapje werd door de talrijke aanwezigen nog geruime tijd uitgebreid nagepraat, ter afsluiting van de dag waarop de grote uittocht plaatsvond.

De laatste reis en de contra-prestatie

Met 27 gepensioneerden van de vloot dit jaar, zijn er ook evenzo vele laatste reizen geweest. En zo'n laatste reis was menigmaal aanleiding om een afscheidsviering op touw te zetten.

Hoofdwerktuigkundige G. W. van Essen vertelde ons hoe zijn afscheid op zondag 9 september aan boord van de 'Abida' werd gevierd.

Terwijl in Nederland het weer die dag afwisselend zon en regen was, voer de 'Abida' bij stralend weer over de Atlantische Oceaan, ongeveer 2 dagen varen van Las Palmas. De Chinese bemanning bood de scheidende een bijzondere maaltijd op het achterdek aan, die omstreeks half zeven 's avonds begon. U kent het wel, zo'n maaltijd

waarbij je geneigd bent je vingers ook af te likken: sate, uitgebreide rijsttafel met alles erop en eraan. Het was bij recent bezoek aan Rotterdam, waar mevrouw Van Essen een tekkeltje meebracht, de opvarenden niet ontgaan dat de ontmoeting tussen het beestje en de baas meer dan hartelijk was. Reden voor de 4e werktuigkundige om een fraai gestileerd, stalen beest van identiek ras te maken, dat met toepasselijke woorden werd overhandigd. Maar er was een nog fraaier cadeau voor de baas. Van Essen staat alom bekend als een verwoed trimmer, die nauwgezet zijn prestaties op dit gebied bijhoudt. En hoe zou hij dit beter kunnen doen dan met een polshorloge, waarmee je letterlijk alles kunt opnemen en meten. Want het klokje geeft niet alleen digitaal de juiste tijd, maar is tevens uitgerust met drie chronometers. Kapitein Weide en overige officieren namen daarbij goede nota van de tegenprestatie die trimmer Van Essen met de hand op het hart beloofde te leveren: een cross!

Wedstrijdloop

Dat Van Essen op sportgebied voor geen kleintje vervaard is, is de meeste collega's wel bekend. Echter, dat hij de contra-prestatie zou gaan leveren door in te schrijven voor een voor 27 oktober jl.



Uitsmijter

Vele van de echtgenoten kenden vele van degenen die afscheid namen en soms ook hun vrouw. Echter, niet een ieder kende een ieder. En zo gebeurde het, dat een van de dames aan de echtgenote van onze directeur vroeg: 'wat is uw man nu eigenlijk, gezagvoerder of hoofdwerktuigkundige?' Het antwoord van mevrouw Van Heeswijk was: 'Mijn man is baas'.



▶ door R.A.P. georganiseerde bosloop en met name voor een 'wedstrijdloop' over maar liefst 15 km, dat zal voor de meesten toch als een verrassing komen. Toegegeven, als bijna twee-en-vijftiger kon hij zich niet meten met alle deelnemende jongeren. Hij schreef dus in voor de categorie 'ouderen'. Maar alleen al het feit, dat hij niet de 3, 6, 9 of 12 km afstand koos, maar nou juist de 15 km cross door de bossen van Driebergen, dat toont zonneklaar dat – ook al is men net gepensioneerd – de gezondheid nog wel terdege meer dan perfekt kan zijn. Van Essen: 'Ik geef toe, dat het misschien in een wat overmoedige bui was, dat ik net de langste afstand koos'.

Na de start in het mulle zand om 1 uur in de middag, deelden de lopers zich al snel in, zodanig dat baas Van Essen achter twee heren liep van – naar schatting – halverwege de twintig. Zijn luidruchtig lucht uitblazen deed de man links tegen de ander zeggen: 'Ik ben benieuwd hoe lang die ouwe man dat volhoudt'. Maar geloof het of niet, de knaap heeft de resterende 14 km Van Essen's hete adem in zijn nek gevoeld, om het zo maar eens te zeggen.

Van Essen: 'Ten slotte wierpen nu de waardevolle adviezen van onze medische dienst en een jarenlange training hun vruchten af'. De thans gepensioneerde baas legde het zware parcours – heuveltje op, heuveltje af, het heet daar niet voor niets de Heuvelrug! – van 15 km af in 1 uur, 9 minuten en 30 seconden.

今年九月九号, "ABIDA" 全体中国海员供献 船上大車 G.W. VAN ESSEN 特别再会退休宴会餐。

在十月廿七号, 他参加本地举行十五公里交外森林赛跑, 竞争者总共有五十人, 赛果得到冠军, 时间一个鐘头九分卅秒。他是一位運動員者, 船上僚友贈送他一个手錶作为留念。

Van Essen's klokje klopte precies met de tijd die de jury drukte. En met die tijd werd hij 'eerste' in de groep lopers boven de 50. Bovenop het ere-schavot moest hij, net als bij de Olympische spelen. Bloemen, een fraaie beker, medaille, lint en – als prijs – een auto-box werden zijn deel.

Natuurlijk brachten wij u aller felicitaties over met deze prestatie. Anderzijds verzocht Van Essen nogmaals zijn dank over te brengen aan de 'Abida'-collega's, niet alleen voor de fraaie geschenken, maar in het bijzonder voor het geweldige feest aan boord, een waardige afsluiting van 31 jaar dienst op zee.



Afscheid Frans Haak

'Ja, daar sta je dan, in het middelpunt van de belangstelling en dat ligt me nou juist niet'. Zo begon Frans Haak z'n afscheidswaard op donderdag 8 november in de lunchkamer van het Shell-gebouw.

Maar voordat hij achter het spreekgestoelte plaatsnam had D. Jongeneel, chef DFM, de afscheidnemende met vrouw en kinderen al toegesproken:

'Het is een samenloop van omstandigheden dat ik hier voor je sta, want eigenlijk had Fred Busker hier moeten zijn. Maar met het verdwijnen van Vloot II is ook Busker verdwenen. En hij was je laatste baas voordat je, om gezondheidsredenen, helaas niet meer op kantoor kon zijn. Busker heeft je echter niet vergeten getuige het hartelijke bericht dat hij je uit Londen toezond'.

'Die fikst het wel voor je'

Zoals gebruikelijk bij een afscheid werd nog even teruggegrepen naar het verleden. In 1957 was Frans Haak bij de Materialendienst gekomen en in de loop der jaren heeft hij enorm veel ervaring opgedaan in deze toch wel zeer dynamische afdeling. Frans deed daar zeer vlootgericht werk en was de vraagbaak voor de vlootofficieren. Moeilijkheden bij dokleveranties? Neem maar contact op met Frans Haak, die fikst het wel voor je. Ontelbare keren ging de hoorn 'door Haak van de haak'. Hij was gespecialiseerd in internationale transporten, waarbij vindingrijkheid en kennis van zaken punten waren die steeds weer bij hem naar voren kwamen. Maar de aard van het werk bracht grote spanningen met zich en trok een wissel op zijn geestelijk en lichamelijk uithoudingsvermogen. Hij moest gas terugnemen.

In augustus 1973 kwam hij bij de sectie Vlootadministratie en kreeg de zorg toevertrouwd over de



scheepscertificaten. 'Als je deze taak op papier zet vormt het slechts een klein zinnetje: zorg over scheepscertificaten. Maar vergis je niet. Het is een zeer gecompliceerd stelsel', aldus Jongeneel. Daarbij kreeg hij ook bemoeienis met de contracten met Radio Holland. Maar al is de geest gewillig, het lichaam spreekt ook nog een woordje mee. 'Tot onze spijt en die van jou moest het er toch van komen dat je pensionering vroeger gaat vallen dan je had verwacht en gehoopt. Het doet ons werkelijk een groot plezier zoveel vrienden en bekenden van kantoor en ook van daarbuiten hier verenigd te zien. We weten dat je gezin heel veel voor je betekent. Daarom is het afscheidscadeau samen met je gezin aangeschaft'. In een doos lag een Friese wandklok. Jongeneel: 'Als dank voor de vriendschap en goede samenwerking hopen we dat jij, je vrouw en je kinderen de uren mogen optellen tot vele goede dagen en jaren'.

Aanstelling aan zijden draad

Daarna was het woord aan Haak zelf. Ongetwijfeld een bijzonder moment om van achter het spreekgestoelte zo veel voor hem bekende gezichten op hetzelfde ogenblik bij elkaar te zien. 'Terugblikkend op die Shell Tankers tijd, zowel op de Materialendienst als temidden van de scheepsdocumenten, kan ik toch wel terugzien op een tijd waarin ik mijn heb gewerkt en waarin de

contacten met de collega's van hoog tot laag in het algemeen erg prettig zijn geweest. Maar niet alleen binnen Shell maar ook aan de vele 'buiten'contacten bewaar ik aangename herinneringen. Overigens hing m'n aanstelling bij Shell Tankers destijds aan een zijden draad. Wat was het geval? M'n toenmalige werkgever, de Holland Amerika Lijn, dreigde te elfder ure het vertrek van drie van haar personeelsleden naar Shell Tankers te verhinderen. Tegenwoordig zou dat geen rol meer spelen, maar toentertijd hanteerde men zoiets als een 'gentlemen's agreement' en dat betekende, dat men in eenzelfde branche, in dit geval dus een rederijbedrijf, geen personeel van elkaar zonder wederzijds goedvinden zou overnemen. Zover mij bekend heeft Shell Tankers dit toen opgelost door te stellen dat hier sprake was van een oliemaatschappij en dat de rederij daarvan slechts een onderafdeling vormde...'

Na nog wat woorden te hebben gewijd aan vroegere omstandigheden bedankte hij Jongeneel voor zijn woorden. 'Ook wil ik ieder gaarne bedanken die een bijdrage geleverd hebben aan het prachtige geschenk. Het zal een waardige plaats in onze woning krijgen en een herinnering zijn aan al m'n collega's bij Shell Tankers.'

VRIJ UIT Zomergids is uit!

De VRIJ UIT zomergids 1980 is thans verkrijgbaar – gratis – bij een groot aantal Shell-stations in Nederland. Net als vorig jaar is voor Shell-medewerkers en gepensioneerden korting mogelijk, vorig jaar van 8%, nu van 9%. De reductie zal aan het eind van het zomerseizoen worden uitgekeerd en dat betekent dat door Shell-medewerkers in eerste instantie wel de volle reissom aan VRIJ UIT dient te worden betaald.

Speciaal formulier

Voor een goede afwikkeling van de reductieregeling is het noodzakelijk voor het boeken van een reis uitsluitend gebruik te maken van een speciaal reserveringsformulier. Voor zeevarenden te verkrijgen bij de afd. DFP/1 (toestel 6135), voor walpersoneel bij de afd. DFP/5. Gepensioneerden kunnen dit reserveringsformulier aanvragen bij het Secretariaat van de VOEKS p/a S.I.P.M., Postbus 162, Den Haag.



Op 19 december 1904 klonk de roepnaam SCH voor het eerst. Scheveningen-Haven, het latere Scheveningen-Radio, ging in morsetekens de lucht in. Nederland had zijn Rijkskuststation voor de Scheepvaart. Dat station is nu 75 jaar lang de verbinding geweest tussen de wal en het schip. En met wal bedoelen we niet alleen de rederijkantoren in ons land, maar ook de families thuis.

Scheveningen Radio

Ook al kwam reeds op 11 mei 1897 bij Bristol de eerste draadloze verbinding tot stand, toch duurde het tot 1900 alvorens het eerste met radio uitgeruste schip zee koos. Het was de 'Kaiser Wilhelm der Grosse' van de Norddeutscher Lloyd. Niet dat er zo rond 1900 al veel stations waren om mee te werken, maar men beseftte al vroeg het grote belang van een scheepsradio.

Voorheen voer een schip spoedig na vertrek een wereld van absolute stilte binnen. Met praaiide op zee nog wel eens een thuisvaarder, doch dat bleef toch een uitzondering. Het schip kon dringend hulp nodig hebben zonder dat om hulp kon worden gevraagd, zonder dat men op de wal beseft had van de situatie waarin de opvarenden waren komen te verkeren. Alleen zichtbare en hoorbare signalen kon men op zee geven en dat terwijl aan de wal al jarenlang – via kabels – onderlinge verbinding over grote afstanden mogelijk was. De primaire functie van het scheepsradiostation was om in tijden van nood hulp aan de buitenwereld te vragen. En als de Engelse 'Republic' en de Italiaanse 'Florida', die in 1909 in dichte mist voor de Amerikaanse kust met elkaar in aanvaring kwamen, niet met radio uitgerust waren geweest, zouden er ook geen 1700 opvarenden gered zijn.

Nederlandse Shell-tankers

Alhoewel niemand in de beginjaren van de scheepsradiostations aan 'Shell' tankers zou denken, maar aan schepen van de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona', de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij of, gewoon, aan schepen van de 'Koninklijke' (de fusie met The Shell Transport and Trading Company in Londen had pas in 1907 zijn definitieve beslag gekregen), werd op het toenmalige hoofdkantoor in Den Haag ook de behoefte gevoeld marconisten aan boord te plaatsen.

De eerste tanker met scheepsradio was de 'Artemis', spoedig gevolgd door de 'J.B. August Kessler' en de 'Hermes', alle van 'La Corona'. Ook de tankers 'Juno', 'Selene', 'Lara' en 'Iris' (merkt u wel dat het nog geen schelplnamen zijn?) van de N.I.T.M. zoals de maatschappij wier schepen op en in de Oost voeren, kortweg werd genoemd, kregen een radio-uitrusting. Het contract voor de exploitatie werd op 10 april 1916 gesloten met de S.A. de Télégraphie Sans Fil te Brussel, met andere woorden, het waren Marconi-installaties. Niet al te sterk van vermogen, de meeste van 1½ kW, maar de 'Aug. Kessler' had een installatie van slechts ½ kW.

In het oud-archief van onze maatschappij doken wij nog een contract op, dat op 22 februari 1921 was gedateerd en ging over de voorziening van 5 schepen met, dagelijks, 'nieuws- en persberichten'. Maar dat werd gesloten met de Nederlandsche Telegraaf Maatschappij Radio-Holland N.V., in december 1916 opgericht op initiatief van een aantal Nederlandse rederijen. De Belgische firma die de Nederlandse scheepsstations tot dan had geëxploiteerd, droeg successievelijk de schepen over aan deze nieuw-opgerichte, in Nederland gevestigde maatschappij.

In 1902 werkten de Nederlandse Rijkstelegraafdienst en de Marine nauw samen bij pogingen om het lichtschip 'Maas' draadloos vanuit Hoek van Holland te bereiken. Dat lukte en baande de weg voor maritiem radioverkeer vanaf onze kust.

Nederlands kuststation

De scheepsinstallaties die geleidelijk, vooral op passagiersschepen, in gebruik kwamen waren toentertijd van het merk 'Marconi' en de bedienende 'marconisten' mochten slechts werken met scheeps- en kuststations die waren uitgerust met

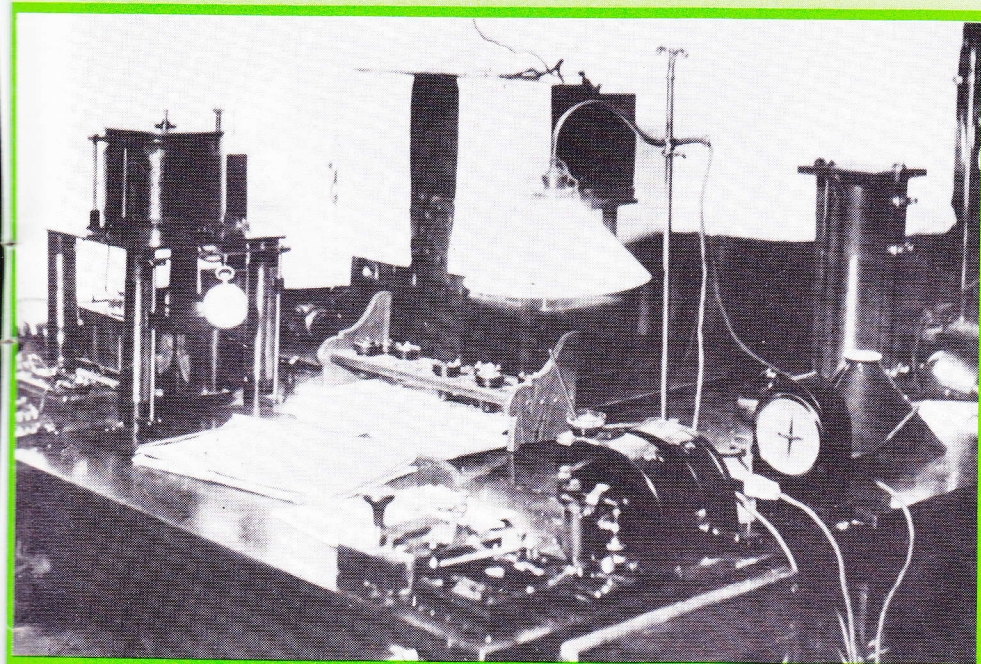
apparaten van datzelfde merk. Scheveningen Haven, dat dus op 19 december 1904 voor het eerst in de lucht kwam, had een Telefunkenzender. Dat gaf nogal wat problemen, want tot op zo'n honderd mijl kon men Scheveningen beluisteren, maar reageren mochten de 'marconisten' niet.

Dat veranderde na de radioconferentie van Berlijn in 1906, toen aan deze monopoliepositie van Marconi een eind werd gemaakt, mede in verband met de veiligheid op zee waarover wij reeds spraken. En toen werd de scheepsgolf ook wel degelijk drukker; in 1906 waren er 300 telegrammen bij ons kuststation, in 1907 was het aantal al verdubbeld.

De 'Noordam' van de toenmalige Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij (de latere Holland-Amerika Lijn) was het eerste Nederlandse passagiersschip met radio. Het scheepsstation – een Marconi-installatie – was op 20 juli 1904 operationeel en werd geëxploiteerd door de Compagnie de Télégraphie Sans Fil (zonder draad!) te Brussel, een dochteronderneming van de Marconi Company te Londen.

De eerste marconisten

Naar de komst van marconisten aan boord werd niet door iedere kapitein met verlangen uitgezien. Sommigen waren nogal terughoudend om 'ter wille van een paar berichten een extra passagier aan boord te nemen'. De gages voor deze nieuwe rang – aanvankelijk veelal bezet door Engelsen, Duitsers en Belgen – waren ook niet om over naar huis te schrijven. Daarover eens gevraagd aan het hoofdkantoor van Marconi in Londen, werd te verstaan gegeven dat 'a wireless operator ought to have means af his own'. Het onderkomen dat de goede man aan boord kreeg was, ook omdat bij de bouw van het schip nog niet op zijn komst was gerekend, niet altijd om te benijden. Soms kon hij in de hut van een jonge officier



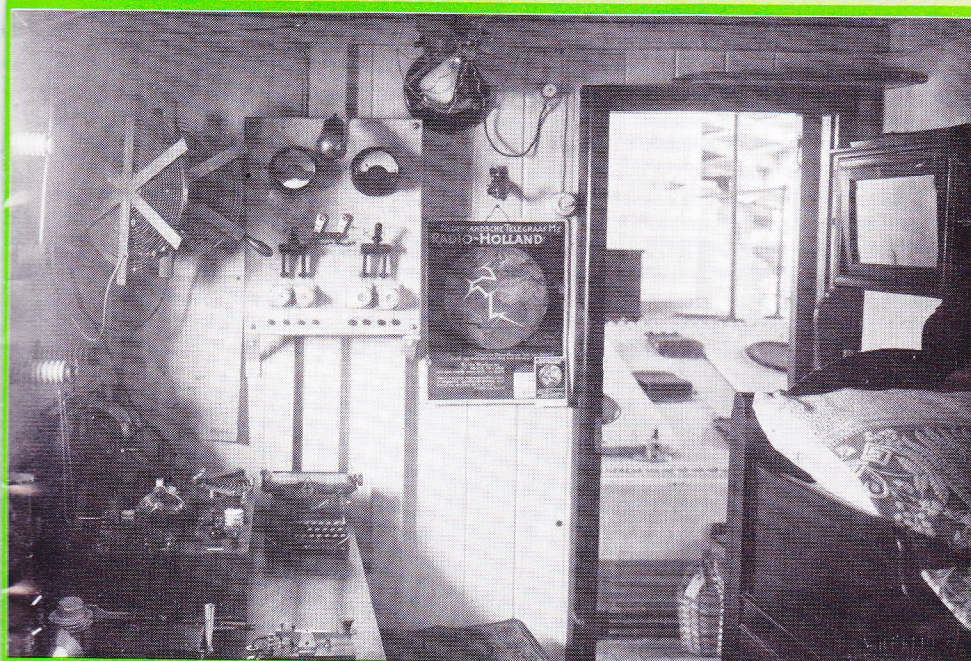
worden ondergebracht, doch het gebeurde ook in de scheepvaart dat de installatie plus de kool in een wat ruime kast nabij de brug werd weggefrommeld. Erg druk hadden ze het nog niet, de eerste Nederlandse telegrafisten, die veelal afkomstig waren van de Rijkstelegraaf of van de genietroepen. Zij hadden ook geen vaste wachten. De opdracht was zoveel mogelijk, zo lang het schip ten minste nog binnen het zendbereik van de kuststations voer, uit te luisteren.

Sterke groei

De ramp met de 'Titanic' onderstreepte nog eens extra de noodzaak om de scheepsradiodienst internationaal te regelen. In 1912 werd in Londen een radiotelegraafconferentie gehouden, waarbij de onvolledige bepalingen van het verdrag van 1906 werden herzien. De Verenigde Staten kwamen in datzelfde jaar met een voorschrift, dat alle schepen met meer dan 50 passagiers aan boord, twee telegrafisten moesten hebben. Dit betekende o.a. een dubbele bezetting van de H.A.L.-schepen en die der Koninklijke West-Indische Mail, waarvan sommige ook New York aandeden. Al snel kreeg men als gevolg van de gestage groei behoefte aan meer zenders in Scheveningen.

Een lange-golfzender werd in gebruik genomen, die echter de 600 meter zodanig stoorde, dat de zend- en ontvanginstallaties verder van elkaar moesten worden opgesteld. Na een proef in 1925 verhuisde op 1 juli 1926 de gehele dienstuitvoering naar IJmuiden. De beide zenders bleven in Scheveningen achter en werden per kabel op afstand bediend. In die jaren werden op de lange golf voor die tijd grote afstanden overbrugd, maar na de komst van de korte golf (de 20- en 30-meterbanden) omspande de radiotelegrafie pas de wereld. Sinds de toepassing van de radiolamp als versterker (vanaf ongeveer 1907) was al naarstig gezocht naar telefonie zonder draad. Deze radiolamp zou namelijk de minieme stroompjes, afkomstig van een microfoon, vele malen kunnen versterken. In de jaren dertig klonk de menselijke stem voor het eerst vanuit IJmuiden over de Noordzee, overigens nog maar met uiterst spaarzaam verkeer; maar toch in die jaren nieuws dat de voorpagina haalde. Vergeleken met de communicatiemogelijkheden van het huidige Scheveningen-Radio was het echter maar een eerste, wat schuchtere stap.

Nu, in het jubileumjaar 1979, beschikt het Nederlandse kuststation over een keur aan geavanceerde elektronische verbindingsmogelijkheden. Meer dan 150 mannen en vrouwen vervullen hun wisseldiensten in IJmuiden. In de ether wordt 24 uur per etmaal de wacht gehouden, voor zowel zakelijke als persoonlijke telegrammen en gesprekken. Maar vooral voor de veiligheid op zee en, sedert 1932, voor de Nederlandse radio-medische dienst. Scheveningen-Radio in IJmuiden, 75 jaar oud, maar nog steeds 'onze' verbinding tussen wal en schip.



Notaris te water

Enige kooplieden uit Rotterdam hebben bij het stadsbestuur een rekwest ingediend, waarin zij klagen over de onbeschaamdheid waarmee het scheepsvolk zich gedraagt tegenover schippers en scheepsofficieren. Dat de schepelingen zich verhuren en geld als voorschot opnemen en daarna niet tijdig aan boord komen of weglopen en zich aan anderen verhuren. Ook dreigen zij weg te lopen indien de gage niet wordt verhoogd. Ze gaan zonder verlof aan wal en komen dan dikwijls dronken terug, zodat zij onbekwaam zijn om hun werk te verrichten. Naar de meening van de opstellers van het rekwest zal, indien deze toestand voortduurt, de scheepvaart 'sijnde verre het essentieelste van de commercie ofte coophandel van voorzegde stede' worden verjaagd.

Het bovenstaande werd geschreven in 1655 en de tekst ontleen wij aan een artikel van Mr. P. van Vooren, opgenomen in het Rotterdamsch Jaarboekje 1916. Het rekwest vormde de direkte aanleiding om in het jaar 1655 over te gaan tot de aanstelling van een Water-Substituut-Schout, aan wie in het bijzonder werd opgedragen 'de richtige nakoming van de ordonnantie op de zeezaken' en het opsporen en vervolgen van misdrijven te water. 1979, de Glashaven in Rotterdam. Vrijwel onbereikbaar voor iemand die er met een auto moet zijn. Het vinden van een parkeerplaatsje is een bijna onmogelijke opgave. Je kunt beter over water komen, via de Leuvehaven, alhoewel dit binnenkort ook problemen zal gaan opleveren. In snel tempo wordt een woningbouwproject rond de Leuvehaven ten uitvoer gebracht.

Tallose zeevarenden zullen in de loop der tijd al naar Glashaven nummer 48 zijn gestapt: het kantoor van de enige waterschout in Nederland, P. J. F. van der Meer-Mohr, Schout bij Nacht b.d. der Koninklijke Marine, in 1975 bij Koninklijk Besluit aangesteld tot Waterschout te Rotterdam en tijdelijk waarnemend Waterschout te Amsterdam. Voorwaar, een mond vol. Geen Schout bij Nacht meer maar Schout te Water, alhoewel het Schout te Water, oftewel het Waterschoutsambt ook vaak 's nachts wordt uitgeoefend. In de loop der jaren is het kantoor in Rotterdam door omstandigheden al menigmaal verhuisd, maar het toeval wil dat de tegenwoordige ruimte op praktisch dezelfde plek staat waar voor de oorlog de tijdens de meidagen '40 gebombardeerde vestiging was.

Wat doet een Waterschout?

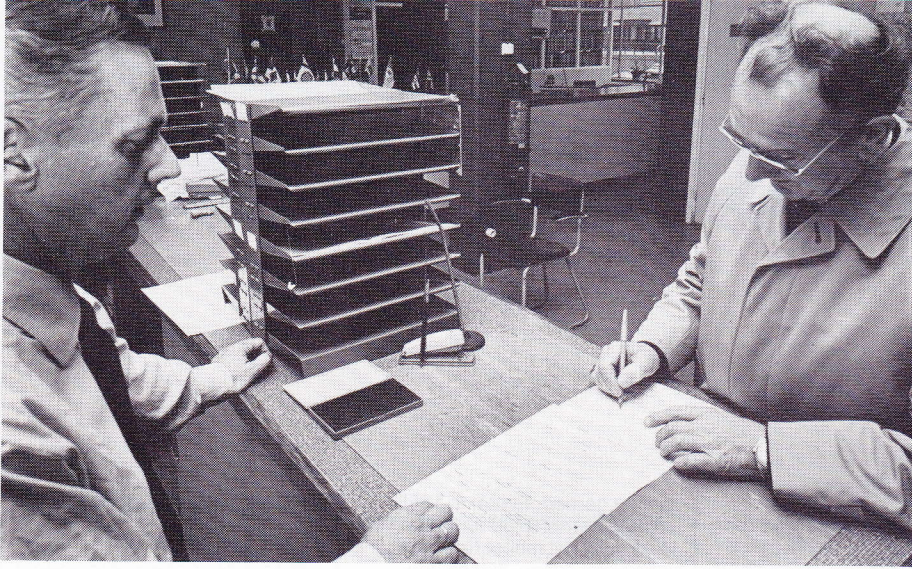
Een Waterschout is een ambtenaar van aanmonstering. Voordat een zeeman met z'n schip naar zee vertrekt wordt door de Waterschout een monsterrol opgemaakt (in vroeger dagen met de ganzeveer op een perkamenten rol) en het monsterboekje ingevuld en afgetekend. In het monsterboekje worden de zeedagen vermeld, o.a. ter verkrijging van een zeevaarddiploma, en de gezondheidspapieren worden erin geregistreerd. De monsterrol is een 'bevestiging' van de bestaande collectieve en individuele arbeidsovereenkomsten tussen de reder en de schepeling. Als beide partijen het eens zijn over het bedrag van de gage, de arbeidsvoorwaarden, de verlofregeling, enz. wordt de monsterrol door de reder en diens vertegenwoordiger op het schip, in de persoon van de kapitein, alsmede door de schepeling voor akkoord getekend. Als een soort 'notaris te water' wordt dit document ook door de Waterschout van een handtekening voorzien. 'Maar niet voordat ik me ervan heb overtuigd dat de schepeling de inhoud van de arbeidsovereenkomsten heeft begrepen. Dit gebeurt uiteraard steekproefsgewijs, want het zou te ver voeren om een ieder die zich aan de balie vervoegt hierover te ondervragen', aldus Van der Meer-Mohr. Afschriften van de overeenkomsten worden als bijlagen bij de rol gevoegd. De namen en de handtekeningen van alle bemanningsleden komen op de rol of op de eventuele vervolgbladen. Maar de Waterschout heeft nog andere taken. Hij ziet er op toe dat het door de Wet voorgeschreven aantal gekwalificeerde en gediplomeerde opvarenden het schip gaat bemannen. Hij

beschikt dan ook over een opgave van het wettelijk verplicht gestelde aantal opvarenden dat op het desbetreffende schip, mede uit veiligheidsoogpunt, dienst moet doen. Hij controleert of de opvarenden in het bezit zijn van de voor hun rang aan boord vereiste diploma's en gezondheidspapieren. Hij houdt toezicht op de arbeidsverhoudingen aan boord. Verder controleert hij het aan boord aanwezige strafregister en de bestemming van het bedrag van de opgelegde geldboetes.

Pistool ingeleverd

Er zijn in Nederland twee waterschoutsambten, dat van Amsterdam (sedert 1641), nu vakant, en Rotterdam (zoals gezegd sedert 1655). Hieruit blijkt dat de waterschouten al honderden jaren geleden hun functie uitoefenden. Maar de taken lagen toen wel even anders dan tegenwoordig. De aanleiding tot de aanstelling van waterschouten was de aan het begin van dit artikel aangehaalde minder prettige toestand in die dagen.





Aanvankelijk fungeerde de Waterschout min of meer als politieman, compleet met wapen. Aan boord liet hij zich vergezellen van een groep gewapende mannen. 'Aan dit wapengeweld is gelukkig al lang een eind gekomen. Het pistool is ingeruild voor een ballpoint', glimlacht hij. 'Toch is het maar twee jaar geleden dat het Ambt nog onder het Ministerie van Justitie ressorteerde. In 1977 gingen we over naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. We zijn verantwoordelijk verschuldigd aan de Scheepvaart Inspectie. Scheepvaart Inspectie op hun beurt aan het Directoraat Generaal van Scheepvaart'.

De directe controle op onderbemanning, diploma's, medische papieren, enz. gebeurt doorgaans door douanebeambten, leden van de rivierpolitie en de Koninklijke

Marechaussee. Wordt er een overtreding of tekortkoming geconstateerd, dan gaat er meteen een telefoontje naar de Waterschout. Gemiddeld een keer per week wordt een onregelmatigheid onder de aandacht van de Waterschout gebracht. Hij is onpartijdig en stelt zich neutraal op tussen de partijen. De aangewezen man om gerezen problemen ter plekke te helpen oplossen.

Maar niet met een pistool . . .

De Waterschout en zijn helpers staan gedurende zeven dagen van de week ter beschikking van de rederijen. Buiten de normale kantooruren en tijdens het weekend kan men in Rotterdam één van de vier plaatsvervangend waterschouten bereiken. In Amsterdam heeft ook steeds een man wacht dienst. Het komt nogal

eens voor dat op een middernachtelijk uur een scheepsbemanning moet worden aangemonsterd. De Schout: 'Als de beschikbare tijd het niet toelaat dat ik naar huis ga kan ik op kantoor een ogenblikje uitrusten' en hij wijst naar een opgevoegen veldbed in de hoek van z'n kamer.

Niet op buitenlandse schepen

Het Waterschoutsambt houdt zich uitsluitend bezig met monsteringen voor in Nederland of op de Antillen geregistreerde koopvaardij schepen. Ook wanneer dit zeelieden van een buitenlandse nationaliteit zijn. 'Met een aanmonstering van een Nederlander op een buitenlands schip heb ik niets te maken, dat is een zaak voor de vertegenwoordiger of consul van het land waarin het bewuste schip staat geregistreerd'.

Het is een heel normale zaak dat er hier wordt aangemonsterd voor een Nederlands schip dat zich 'in den vreemde' bevindt. Ze wordt dan geacht indertijd te zijn vertrokken uit een Nederlandse haven om mettertijd weer in een Nederlandse haven terug te keren. Het is evenwel ook mogelijk om de aanmonstering te laten verrichten door de ter plaatse gevestigde Nederlandse consulaire ambtenaar.

Het Waterschoutsambt Amsterdam omvat tevens Zaanstad, IJmuiden, Velzen en Schiphol. Dat van Rotterdam de gehele provincie Zuid-Holland met uitzondering van Katwijk, Scheveningen en Stellendam. Aanmonsteringen in die drie plaatsen en in andere delen van Nederland worden verricht door een lokale politieman. In iedere plaats waar aanmonsteringen kunnen worden verwacht, fungeert een politieman als ambtenaar van aanmonstering.

Geen 'schrijvertjes'

We waren nieuwsgierig te weten hoeveel personen er jaarlijks monsterten. Het bleek dat dit aantal sterk terugloopt. Waren het er in 1969 nog zo'n 48.000 per jaar (in 1962 zelfs nog ruim 93.000 . . .), nu schommelt dit cijfer rond de 25.000. Nog heel wat natuurlijk, maar vergeleken met de 1969-cijfers een grote terugval. De oorzaken laten zich wel raden. De voornaamste is de drastische vermindering van de Nederlandse koopvaardijvloot of het overbrengen van schepen naar 'vreemde vlaggen'. Bovendien wordt er minder gemonsterd dan vroeger. Nu per periode maar in het verleden werd voor elke te maken reis (hoe kort ook) opnieuw gemonsterd. 'Maar', vertelde de Schout 'wat vroeger niet of nauwelijks voorkwam: gemiddeld een van de tien aanmonsteringen heden ten dage betreft een echtgenote van een opvarende. De tijden veranderen en de voorwaarden voor het meevaren van echtgenotes worden steeds soepeler gehanteerd. Personen onder de leeftijd van 16 jaar mogen echter niet monsterten'. Dus geen schrijvertjes op de monsterrol al schrijven ze nog zo mooi . . .



SCHOON SCHIP

Gevaarlijke vliegenvangers

In augustus dit jaar werden in Portland, Maine door een van onze schepen enkele vliegenvangers aangekocht. De forse prijs van f 200,— per stuk deed wel vermoeden dat het hier om iets bijzonders ging. Geen gewone 'stroop' vangers dus. En dat waren ze zeker niet! De zg. 'bug-killer' bestaat uit een dubbele gazen kooi, waarin zich twee TL-buizen bevinden die de insecten lokken. De binnenste gazen wand kan onder een spanning worden gebracht van 5000 V, maar met 0.016 A. Als insectenvanger ongetwijfeld erg effectief maar uit het oogpunt van veiligheid bepaald niet aan te bevelen. Het apparaat geeft een vonkoverslag te zien en is daarom zeer gevaarlijk. Uiteraard is het geval met gezwinde spoed uit de accommodatie verwijderd. Een ieder wordt gewaarschuwd tegen dit soort vliegenvangers!

Mysterie opgelost

In ons blad van september jl. schreven wij over de belevissen van 2e stuurman E. J. J. Eelman als diepzeeduiker tijdens zijn tewerkstelling bij B.S.P., Seria. Hij behoorde tot een groep duikers die tijdens een van hun afdalingen op 50 meter diepte een wrak tegenkwam van een tanker, althans alleen het achterstuk. Men was het er al over eens dat het een Japans schip moest zijn van de lino Kaiun Kaisha uit Tokio. Ongeveer 8 mijl verderop in veel dieper water lag nog een wrak en dat had best eens het midden- en voorstuk van de Japanse tanker kunnen zijn. Dat vermoeden is niet juist gebleken. Niet dat de identiteit van het diepstliggende wrak inmiddels bekend is geworden maar uit informatie, die de inmiddels uit Seria teruggekeerde heer Eelman via B.S.P. van de lino Kaiun ontving, lezen wij dat het reeds



bezochte, gezonken, achterschip van de 5226 brt. metende 'Yuho Maru' moet zijn geweest. Tijdens de oorlog is deze tanker getorpedeerd, gebombardeerd en in tweeën gebroken. Hierbij vonden 46 opvarenden de dood, 26 bemanningsleden en 20 zich aan boord bevindende marinemensen. Het voorste deel van de 'Yuho Maru' is blijven drijven en later naar Miri gesleept. Het achterstuk is gezonken op de door de heer Eelman bezochte plaats. Een der overlevenden van de tanker vaart nog als purser op een van de schepen van de Kawasaki Kisen Kaisha Line en deze heeft de gebeurtenissen kunnen bevestigen.

Kaiyo Maru

In 1862 ontving de toenmalige scheepswerf van C. Gips en Zoonen te Dordrecht, via de Nederlandsche Handelsmaatschappij, van de Japanse regering opdracht voor de bouw van een houten stoomschroefoorlogsfregat. Het grootste op dat moment op een Nederlandse particuliere werf gebouwde schip: 2500 ton, 72 meter lang, een motorvermogen van 350 (!) pk en bewapend met 26 kanonnen. Een aantal officieren en onderofficieren van de Japanse marine kwam naar Nederland voor onderricht in maritieme en krijgskundige zaken. In 1866 kwam de 'Kaiyo Maru', het vlaggeschip van de Japanse

marine gereed. Echter in 1868 verging het schip op de kust van Hokkeido, het meest Noordelijke eiland van Japan, tijdens een hevige storm.

Sinds 1975 is men, met steun van de Japanse overheid, bezig de wrakstukken en voorwerpen van het fregat te lichten. Hierbij maakt men gebruik van scheepstekeningen en andere gegevens afkomstig uit Nederlandse musea en archieven.

Tot en met 13 januari 1980 wordt in het Dordrechts Museum, Museumstraat 40, een expositie gehouden over de 'Kaiyo Maru'. Circa 300 omhooggehaalde voorwerpen zijn er te zien, zoals wapens, gereedschappen, instrumenten, het scheepsjournaal en nog veel meer dingen.

Tegelijkertijd wijdt de Dordtse Gemeentelijke Archiefdienst, Stek 13, een expositie aan de geschiedenis van de Dordtse scheepsbouw in de 19e eeuw.

Gezien op kantoor

Een brief afkomstig van het 'stadhuis' te Amsterdam en gericht aan onze maatschappij, ter attentie van ene mevrouw Capiluna. De ambtenaar die bij het schrijven van die naam wellicht een Spaanse of Italiaanse schone voor ogen zweefde, zou vreemd opkijken als hij haar in werkelijkheid te aanschouwen kreeg.

Dank

Langs deze weg wil ik een ieder die niet op mijn afscheid aanwezig kon zijn, bedanken voor de prettige samenwerking die ik altijd heb mogen ondervinden. Ik wens hierbij iedereen nogmaals vele jaren van geluk en goede gezondheid toe.

F. Haak



Reünie

In februari of maart 1980 zal de Middelbare School voor Scheepswerktuigkundigen te Scheveningen in verband met het 40-jarig jubileum een reünie organiseren. Zij die daaraan willen deelnemen, dienen zo spoedig mogelijk bericht te zenden aan de Middelbare School voor Scheepswerktuigkundigen, Zwaardstraat 16, 2584 TX Den Haag, onder vermelding van naam, adres en wanneer op school geweest. S.v.p. op de envelop 'Reünie' vermelden.

Vrouw en arbeid

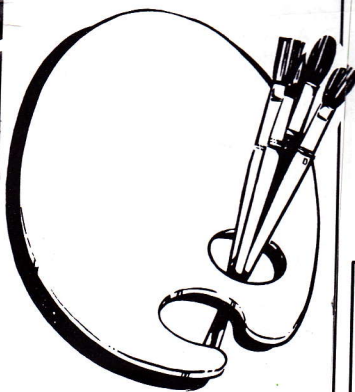
Herinnert u zich nog de in het voor- en najaar door Shell in de landelijke bladen gevoerde advertentie-campagne? Daarbij werd er de aandacht op gevestigd, dat bij Shell ook vrouwen leidinggevende functies kunnen innemen. Op 20 oktober jl. is in de jaarbeurs in Utrecht de manifestatie 'vrouw en arbeid' gehouden. Daar was o.a. een Shell-inzending aanwezig, in de vorm van een serie panelen met foto's, 15 strekkende meters lang. Diezelfde Shell-inzending is daarna een rondreis gaan maken door de Shell-gebouwen in Nederland. In de tweede helft van februari komen die vijftien strekkende meters 'arbeidende vrouwen' in de hal van ons kantoor en geven een beeld van de verschillende soorten werkzaamheden door hen verricht in de olie-industrie. In gedachten zouden wij daar een oneindig aantal strekkende meters foto's aan willen toevoegen, waarop de arbeid wordt uitgebeeld van de echtgenoten van onze zeevarenden, die maandenlang ook de taak van de vader moeten overnemen wanneer die op zee is. Zou dat niet iets zijn voor een fotowedstrijd, waaraan alleen de echtgenoten kunnen deelnemen in plaats van de werknemers zelf? Foto's waarop is vastgelegd hoe de thuisblijvende vrouw ook 'arbeid' verricht zoals formulieren invullen, banden plakken voor

SCHOON SCHIP

de kinderen, kraanleertje monteren, een verhuizing ondernemen, noem maar op. Al die klussen die in de meeste gevallen – feminist of niet – aan vaders worden overgelaten, maar juist door de thuisblijvers veelal zelf moeten worden gedaan? Het is maar een gedachte waar wij mee spelen, maar misschien is er bijval van lezeressen. Laat het uw redactie eens horen en wij steken van wal met 'zeemansvrouw en de klusjes die daárbij horen'.

Arti et Pectini

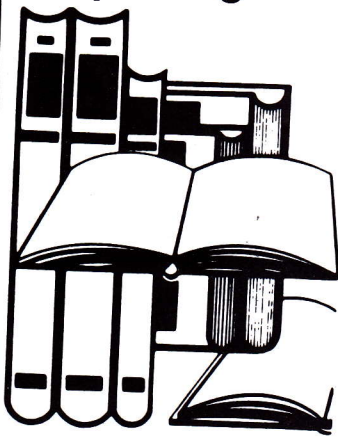
Na de inzendingen van collega's die in diverse plaatsen – ook in de hal van ons Shell-Gebouw in Rotterdam – zijn tentoongesteld, is het nu de beurt van een aantal Oostenrijkse collega's om hun werk te laten zien. Van dinsdag 11 t/m vrijdag 14 december 'stellen Oostenrijkse collega's zich voor' in onze hal, met zo'n 20 schilderijen en een 10-tal beeldhouwwerken.



Terechtwijzing

Na verzending van een bericht aan een hoofdwerktuigkundige op een onzer schepen, was men van scheepszijde zo attent, erop te wijzen, dat hierdoor onnodige scheepstaks is verschuldigd. Immers, voor minder geld had men aan de gezagvoerder kunnen adresseren, met verzoek het bericht aan de hoofdwerktuigkundige door te geven. Daarvoor – zijnde een 'dienst'-bericht – is géén scheepstaks verschuldigd. Het was een goeie terechtwijzing, die aan de wal ter harte is genomen.

Boek- bespreking



Zo langzamerhand heeft het 'Maritiem Journaal' een zeer bekende klank gekregen in de rij maritieme boekwerken die jaarlijks in ons land het licht zien. Nu al weer voor de zesde maal is deze informatieve publikatie in de boekwinkels verkrijgbaar voor de prijs van f 56,—.

De redactiecommissie van 'Maritiem Journaal' aangevuld door enkele andere experts uit ondermeer de scheepvaartwereld staat borg voor een zeer leeswaardige inhoud. In vaste rubrieken worden de ontwikkelingen in 1978 op het gebied van de

scheepvaart, scheepsbouw, visserij, zeemacht, havens, enz., zowel van Nederland als van onze Zuiderburen besproken.

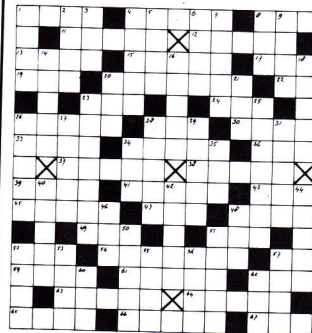
In aparte hoofdstukken achter in het boek: recente maritieme uitgaven met vermelding van prijzen (erg nuttig), een vlootlijst per 1 januari 1979 van Nederlandse zeeschepen boven 100 ton bruto en evenzo die van België, een lijst van in 1978 opgeleverde schepen door Nederlandse en Belgische werven, fatale scheepsongevallen plaatsgevonden in 1977 en veel meer onontbeerlijk naslag- en informatiewerk voor maritiem Nederland en België.

'Maritiem Journaal' vult zeker een leemte die indertijd is ontstaan na het wegvallen van standaardwerken zoals 'Wyt's Digest' en het 'Moormans Jaarboek'. Uitgeverij is de Boer Maritiem, Bussum.

Een dikke

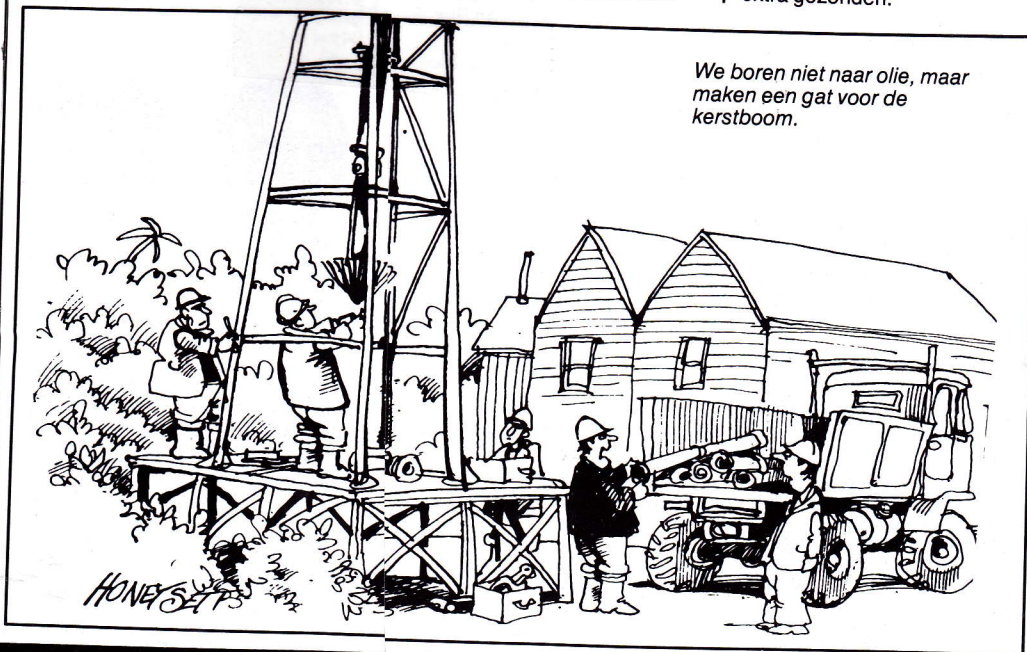
U heeft misschien niet eens in de gaten gehad, maar de editie die thans voor u ligt is 28 pagina's dik. Dat zit zo: in de maand december zijn er een aantal berichten die elk jaar min of meer vast zijn en die u zult vinden op de eerste pagina's. Bovendien is in deze editie voor

het eerst het volledige verslag van de vergaderingen van de Ondernemingsraad opgenomen. Ook dat neemt enkele pagina's in beslag. Om daarbij niet het gevoel te hebben u met deze editie tekort te doen, hebben wij – bij wijze van uitzondering natuurlijk – toch eenzelfde hoeveelheid kopij samengesteld als min of meer gebruikelijk voor de decembermaand. En zo kwamen we tot 28 pagina's.



Kerstpuzzel

Daar kwam natuurlijk nog de kerstpuzzel bij, vaste prik in de maand december. In elke Schip en Ka zit er een 'ingeschoten' zoals dat in drukkerstermen heet. Maar om alle puzzelaars aan boord in staat te stellen zich op deze puzzel te werpen en een van de prijzen in de wacht te slepen, zijn er van de puzzel bovendien naar elk schip nog 20 extra gezonden.



We boren niet naar olie, maar maken een gat voor de kerstboom.

VLOOTJUBILARISSEN

Gehuwd

31.10: D. W. Smit, 4e wtk., met mw. T. van den Munckhof; 8.11 A. C. Boeser, sch. kok met Mw. R. Reijerse; 10.11 A. Baan, sch. vakman 2 met Mw. L. Rossen.

Geboren

4.10: Helen Clare, dochter van J. W. van Putten, 2e wtk., en mw. S. A. van Putten-Campbell; 21.10: Wouter, zoon van J. Wijnmalen, 5e wtk., en mw. M. P. Wijnmalen-Timmer; 8.11: Raoul Ferdinand, zoon van R. P. Regout, 2e stm., en mw. V. M. W. R. Regout-Simons; 12.11: Eelco, zoon van F. S. Koolen, 4e wtk., en mw. J. T. Koolen-de Vries

Aflossingen

gezagv.: F. Minkels, W. Bosma, A. J. Bloem, N. A. Jager, P. J. P. Siebesma, D. M. Mos; 1e stl.: G. Buma, W. Kalkman, J. C. Aartsen, R. van Kranen, W. Beekman, F. Kuyt, A. J. de Kraker, J. G. Wientjes, F. R. Brunet de Rochebrune, A. Vlaar, C. J. Clarisse, W. Drost, R. W. Overdijk; 2e stl.: J. van Rooyen, J. Verdoorn, P. J. van den Driest, J. A. Koetraad, H. den Ouden, P. C. J. Dikkentman, N. C. M. Jonker; 3e stl.: R. R. van der Maas, L. F. F. T. van Oudvorst; K. Winters, W. M. de Bruyn, L. van Doren, R. G. Pieters, J. A. M. van Loon; stag.stv.: M. J. G. van den Berk; radio-off.: R. van den Berg, J. D. Dieker, H. P. de Jager, P. M. van den Oever, D. Hekking, J. Verduyn; hfd.wtk.: W. J. Meuldijk, H. H. Apfel, J. van der Schee, J. D. Donken, J. R. Almsa, B. Veldhuis, L. Buitenkant, G. J. Visscher, F. L. Alexandre; 2e wtk.: J. Klemann, J. J. Timmers, C. J. den Hollander, M. Schmidt, B. Oudkerk, T. Scholte, W. Muis, J. P. Kalman, P. Dekker, W. A. M. Bouma, G. J. van Eyk, F. A. M. Vergroesen; 3e wtk.: J. J. de Groot, D. J. Blom, A. J. Zon, R. M. van Ham, J. A. Deelen; 4e wtk.: J. W. Wijnmalen, C. J. Tanis, A. Nonnekes, A. Oost, J. M. G. M. van Kooten, P. L. M. Akkerman, W. J. L. De Gee, A. R. Seraus, E. Meyer, A. Hoosbeek, C. J. J. Verhart, P. van Noort; 5e wtk.: C. J. Spanjer, A. van Beek, R. H. Kuik, J. Lijkelema, A. H. Bimmel, G. de Vries, E. Boeve, W. Jongens, P. Hack, E. B. Groottenboer, F. Spijker, R. M. van Schaik, A. A. Wagenaars, E. J. H. Visscher, K. van Zijderveld, J. W. Hermanie, W. L. H. Goudt, J. F. Bijlsma, J. E. de Fretes, P. van Nierop, R. V. van Wieringen; stag.wtk.: A. H. van Klinken; sch. voorman: J. M. Kools, T. H. van Vlijmen, G. van der Bent; sch. vakman 1: P. A. van der Hoek, J. Heeren, G. van Osselen; sch. vakman 2: W. P. L. Broers, G. A. Cornelissen, R. van Eijdsen, J. A. A. M. van Tol, C. P. van der

Helm, R. J. G. van der Klis, R. J. Sellier, R. S. Brak, J. J. G. M. den Ronden, H. de Vries; sch. gezelschap a/w: A. R. B. Trommel, M. G. W. Koomen, H. A. ten Bense, W. H. Reimerink, W. Mol, G. W. Helsdingen, G. H. Clever, E. J. B. Janssen Andeweg, N. L. P. J. Reyntjes, R. E. Hubbard, G. A. Brand, D. A. Emanuels, J. G. M. van Heugten, A. de Baat, L. J. Afink, H. J. van Zoggel, J. P. Almeida, N. H. van der Geugten, A. W. Weerheim, J. H. T. M. Vissers; aank. sch. gezelschap a/w: T. J. van der Maat, A. L. P. Valkering, P. O. Schaap, J. R. van Engel, H. J. Mensinga, R. E. Curial; hoofdvoeding: C. F. van der Ende, T. M. Vloo, A. W. Jacobs, A. Onderstal, J. L. Menger, R. Hoogsteger; sch. kok: R. N. Menke, R. A. van Ringelstijn; hoofdbediende: J. Boelee, D. Seip, F. P. Lommerse, O. H. Noorman; bediende: M. Jonkman, A. Schaffer; bediende (a/d): M. F. Velsink, R. Wolleswinkel, R. A. Snel, F. R. Noorbergen; koksmat: J. A. Weber, J. Rosbergen, M. Schouten;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: wnd. 2e stm. J. Kistemaker, 4e stm. P. J. L. Mulder, 5e wtk. G. T. Verwoert, W. R. H. van der Meer; **m.s. Acila:** gezagv. A. J. de Ron-

de, 2e stm. R. J. Ruts, 4e stm. H. J. Otte, hfd.wtk. W. G. van der Velden, 2e wtk. D. Smit, 5e wtk. T. M. W. M. van den Berg; **m.s. Acmaea:** wnd. 3e stm. A. W. F. Pera; **m.s. Acteon:** 4e stm. R. W. Houweling, 5e wtk. J. A. G. Calen; **s.s. Capiluna:** sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman 1 P. M. Hendriks, F. A. de Vries, sch. gezelschap a/w J. Visser, P. P. Flecken, G. den Heyer, J. de Baerdemaeker, aank. sch. gezelschap a/w W. D. Heel, bediende A. Jansen; **m.s. Cinulia:** wnd. 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, hfd.wtk. J. Polet, 5e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen; **m.s. Crania:** gezagv. H. N. A. Snel, 4e stm. W. H. M. Schelvis, 2e wtk. E. de Jong; sch. vakman 2 G. C. Wiegant, capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. R. Lago Vilas, 2° man. A. Costas Ezcurdia, mar. int. L. Martinez Duran, J. Rajo Fernandez, E. Rivas Granjel, S. Portela Dominguez, J. Valladar Costa, J. Soage Vieitez; **m.s. Dalia:** hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hetterma, 5e wtk. A. Vastenhoud; sch. gezelschap a/w E. R. van Engel, H. Geelen, J. L. Halsema, aank. sch. gezelschap a/w J. B. L. Renes, P. J. Janssen, hoofdvoeding E. Kost, hoofdbediende D. J. Bakker, jongen a/w P. Visser, R. S. Horsman; **m.s. Daphne:** 2e wtk. A. J. Verkerk, wnd. 4e wtk. G. A. de Ridder; sch. vakman 1 E. J. H. van Arcken, sch. gezelschap a/w C. T. J. Snel, H. Sandifort, E. P. Kesauly, bediende M. de Vrijer, koksmat A. A. Heykoop; **m.s. Diadema:** 1e stm. R. Hendriks, hfd. wtk. J. E. Weidema, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. W. G. A. van Megen; **m.s. Diloma:** 3e stm. R. M. van der Aa, hfd. wtk. S. A. Verhage; **m.s. Dione:** wnd. hfd. wtk. P. F. Bul; **m.s. Dosina:** 2e wtk. C. Hemmer, 4e wtk. F. P. van der Star, 5e wtk. R. J. van der Schans; sch. voorman J. M. Wiglevan, sch. vakman 2 M. W. J. A. Schuurs, hoofdvoeding C. G. M. van Schuppen, sch. kok C. van Zal; **m.s. Felania:** wnd. 2e stm. M. Ponsen, radio-off. D. Bins; sch. gezelschap a/w J. A. Kimpton, C. W. S. T. Stoffels, M. R. Cordu, M. Kumentas, A. W. H. M. van de Kerkhof, aank. sch. gezelschap a/w J. van de Berg, H. C. Weenink, sch. kok J. R. L. van Toornburg, bediende A. Smit; **m.s. Felipes:** gez. W. Croes, 1e stm. W. C. Moll, 3e wtk. A. Storm, sch. gezelschap a/w R. W. Pieters, aank. sch. gezelschap a/w R. Akkermans; **m.s. Fossarina:** wnd. 1e stm. H. J. de Vries, 3e stm. C. F. T. Smit, 4e wtk. J. A. Elbert; sch. gezelschap a/w H. Haasnoot, J. Brederveld, aank. sch. gezelschap a/w S. Sloof, B. A. J. van de Swaluw, J. W. Tjanaway, hoofdvoeding L. J. W. Broenink, bediende M. Frenay; **m.s. Fossarus:** 1e stm. J. Broekmeyer, stag. stm. J. R. N. de Botte, hfd. wtk. C. de Witte, 2e wtk. E. Aanen, 3e wtk. P. J. van den Ende, 4e wtk. J. R. Spoelstra,

Onze vlootjubilaren



E. H. Brameyer
gezagv.
30 jaar op 4.12.79



J. Bonte
sch. gezelschap a/w
10 jaar op 5.12.79



A. Post
gezagv.
30 jaar op 9.12.79



R. van Buuren
sch. gezelschap a/w
10 jaar op 9.12.79



H. van Popta
2e stm.
10 jaar op 14.12.79



F. Otero Lago
maniobrista especializado
10 jaar op 20.10.79

aank. sch. gezel a/w E. D. Klop, hoofdbediende W. M. Beekman, bediende H. H. P. van Koppen, E. P. Warnies;

m.s. Fulgur: 1e stm. J. I. Boon; sch. gezel a/w G. S. J. Metzelaar, S. J. van der Heide, aank. sch. gezel a/w H. van der Werf, hoofdbediende D. Ploegers, bediende L. J. van Dormolen;

m.s. Fusus: gezagv. J. E. Dekker; stag. stm. J. A. Uitermark, A. J. A. Achterhuis, P. N. M. Ros, stag. wtk. P. Molendijk, R. Roor, hoofdbediende A. R. Tanasale, bediende P. J. Gijse;

s.s. Kylix: wnd. gezagv. G. W. Bouma, hfd. wtk. S. Neeleman, wnd. 4e wtk. P. F. M. Kösters, 5e wtk. L. J. Keus, sch. vakman 2 D. J. Galama, J. Wijschenk Dom;

s.s. Laconica: 4e stm. R. F. Portman, radio-off. L. de Soete, 2e wtk. H. Tesink, 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. J. Schillemans;

s.s. Latia: gezagv. P. J. F. de Beus, 2e stm. W. Koeze, 3e stm. A. E. R. van de Griend, radio-off. G. H. P. Ribbens, hfd. wtk. W. Groenendijk, wnd. 3e wtk. J. L. B. de Bruin, A. J. Leget, C. M. Abrahams, stag. wtk. G. F. K. Kruitwagen;

s.s. Latirus: wnd. 3e stm. L. M. P. Out, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst, 2e wtk. J. Smid, 4e wtk. F. P. E. Verlinden, hoofdvoeding H. Scharloo;

s.s. Lepton: 1e stm. M. de Graaf, 4e wtk. P. C. Telle;

s.s. Macoma: wnd. 4e wtk. G. A. Mellonius, 5e wtk. T. van Beek, sch. gezel a/w J. den Hoed, B. M. Brinkman, G. W. Specht, W. Ruiter, A. A. Adriaansen;

s.s. Marinula: 4e stm. C. J. M. Roels, 2e wtk. G. G. Wolsink, 3e wtk. P. Naaktgeboren, 5e wtk. P. J. M. Heyns;

s.s. Mytilus: 2e stm. G. van Riet, wnd. 3e stm. T. Barth, 4e stm. R. van Hoek, 5e wtk. R. M. van Sonsbeek, P. R. Schol, stag. wtk. J. Vink, capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. J. Lago Alonso, 2° man. J. A. Amorin Lucio, mar. int. G. Comesana Fernandez, R. Magdalena Potti, J. L. Martinez Vila, J. Rodriguez Goberna, A. Sotelo Barroso, F. Zabala Calvino, E. Gonzalez Fernandez, coc. M. Abalo Prego, cam. maydo J. Santome Canedo, cam. (trip) S. Vilar Iglesias;

m.s. Niso: 1e stm. A. H. van Haften, 2e stm. R. A. de Boer, hfd. wtk. L. J. van Onselen, 5e wtk. J. Hakkers, J. A. C. Gerretse;

s.s. Ondina: 1e stm. O. A. van Druten;

s.s. Onoba: 1e stm. J. A. van Kesteren, sch. vakman 1 R. Hennequin;

s.s. Sepia: 1e stm. T. W. Scharrenburg, 4e stm. A. Bergsma, radio-off. A. Harold, 2e wtk. A. Houwaard, 5e wtk. J. Bijloo, 5e wtk. S. A. Dijkwel, M. H. Tijdeman, hoofdvoeding T. de Vos;

m.s. Tagelus: stag. stm. A. M. G. van den Hurk, radio-off. K. Holwerda, wnd. 2e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. R. J. Fortanier, stag. wtk. H. C. Loen, sch. vakman 1 J. Westerhuis;

s.s. Viana: 1e stm. C. J. M. Schipper, sch. vakman 1 J. A. J. de

Groot;

s.s. Vitrea: gezagv. J. Klein Roeseboom, radio-off. W. Molenaar, 2e wtk. J. A. de Groot, hoofdvoeding R. A. de Lange;

s.s. Zafra: 5e wtk. A. C. van der Ham, sch. vakman 2 L. P. J. van Alphen

s.s. Zaria: 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. J. H. A. Schulten, 5e wtk. J. C. Butler.

s.s. Meta: 1e stm. R. Dijkstra, 4e wtk. J. Verhagen, 5e wtk. H. Roelvink, capataz C. Alfonso Cela, man. esp. E. D. Francisco Quiroga, 2° man. C. Rey Charlin, mar. int. C. Acosta Blanco, E. Guimerans Perez, C. Huertas Vega, J. Martinez Perez, R. Martinez Perez, F. Perez Taboada, S. Villanueva Aquino, jefe de f. A. Lopez Nogueira, coc. A. Gonzales Montes, cam. maydo J. C. Comesana Rey, cam. F. Loureiro Gonzalez, C. Nogueira Rocha.

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



R. M. van Sonsbeek
5e wtk.



W. G. van Megen
5e wtk.



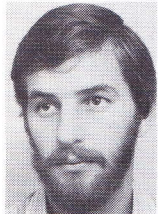
H. Roelvink
5e wtk.



W. R. H. van der Meer
5e wtk.



W. H. M. Schelvis
4e stm.



R. W. Houweling
4e stm.



C. J. M. Roels
4e stm.



P. J. L. Mulder
4e stm.



H. J. Otte
4e stm.

In memoriam



Ontsteld waren wij op 16 november jl., bij monde van zijn vader, te moeten vernemen, dat J. D. Dauvillier de vorige avond – volkomen onverwachts – was overleden. Deze sedert een jaar in onze dienst zijnde scheepsgezel a/w, die pas 27 jaar was, had op de twee schepen waarop hij bij onze maatschappij voer, al menige vriend gekregen, mede door zijn prettige karakter. Dauvillier, die nog bij zijn ouders woonde, had vlak voor zijn overlijden nog telefonisch contact gehad met zijn moeder, waarbij niets op het naderende onheil wees. Onze gedachten gaan uit naar zijn naaste familieleden, die zo plotseling hun zoon/broer moesten verliezen.



R. F. Portman
4e stm.



R. van Hoek
4e stm.



J. P. A. Cordesius
sch. vakman 2

Uit dienst getreden

1e stm.: H. J. Schaaf;
2e stm.: B. G. ten Cate;
3e wtk.: M. J. C. Broeders, A. M. Vink, A. B. G. Biesheuvel;
4e wtk.: J. L. F. Vermeulen, P. L. H. Schmitz, R. Denker
sch. vakman 2: A. C. E. Holman, J. Anema;

Met pensioen

Gezagv.: J. W. Bakker, B. C. Visser, J. P. Jongbloed.

Tijdelijke tewerkstelling

2e stm.: A. H. den Breems – N.V. Nederlandse Gasunie, Groningen.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: J. P. Hendriks – Shell International Petroleum Co. Ltd.;
2e wtk.: L. W. Jorissen – Shell International Petroleum Co. Ltd.

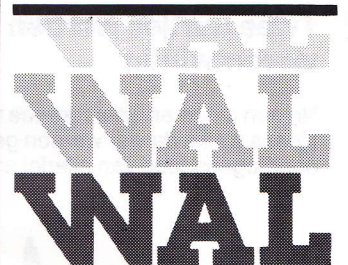
Aangesteld als

gezagv.: W. Bosma;
hfd. wtk.: H. L. de Koning, W. J. Meuldijk.
sch. vakman 1: F. A. de Vries, J. A. J. de Groot;

Behaalde diploma's

2e stm. G. H. V.: J. W. H. B. ter Braak, R. M. van der Aa, M. Ponsen;

3e stm. G. H. V.: R. W. Houweling, M. J. A. Krijvenaar, P. J. L. Mulder, R. F. Portman, R. J. M. Herbes, R. C. J. Koreman, A. Bergsma, M. Donsen;
"C": F. W. Gakes;
"C-th.": J. L. de Bondt;
"B": P. L. M. Akkerman;
"A/B-th.": H. Bubberman, R. J. Mooring, B. J. Krakowczyk, H. L. P. Hutter, L. van der Woerd.



In dienst



m.i.v. 18.10 Mw
C. J. H. van
Moorsel – DFP/3

Uit dienst

m.i.v. 3.11 Mw S.
Kleibergen-de
Koning – DFP/10

Jubilea



1.1.80
Drs. J. R. van
den Berg
(DFP/1) – 10 jaar



24.1.80
Mw E. A. Vijgeboom (DF)
– 25 jaar

'Stukje Nederland' vóór de grote oversteek

Dat was een vreemde gewaarwording voor de opvarenden van de 'Marinula', toen het schip op 25 oktober op de rede van Las Palmas lag voor een noodreparatie. Er voer een bemand vlot in hun richting. Dichterbij gekomen zag men dat het een Nederlands vlot was, de 'Sterke Yerke III'. Velen hadden al in kranten en tijdschriften gelezen over de avonturen van het vlot met vier man aan boord. Ongeveer twee maanden tevoren uit Harlingen vertrokken voor een zeiltocht (of drijftocht, al naar gelang de weersomstandigheden en zeestromingen) via de Canarische eilanden naar Curacao. Men wilde hiermede aantonen dat er in vroeger tijden zeevaarders waren geweest die zich, gebruik makend van wind en stroom, van Europa naar West Indië lieten drijven. Nu zou het bewijs moeten worden geleverd. Onderweg zouden de opvarenden, Guus Schweigmann, Leo van der Ploeg, Chris Schweigmann, en Frits Riemersma, een dagboek bijhouden met de ervaringen en vooral ook om aantekening te houden van al hetgeen men aan zou treffen op het gebied van waterverontreiniging. En er drijft een hoeveelheid troep rond!

Twee uurtjes werden er vierentwintig

Na een lange en enerverende tocht, tijdens welke de vier werden geplaagd door tegenspoed van allerlei aard, was

Las Palmas in zicht gekomen. Hier zou even worden uitgerust. Het vlot had zich uitstekend gehouden. Wel zeeën overgekregen, met wat schade hier en daar. Een grote slag was het overboord spoelen van de scheepskat. Ook de papegaai had de tocht opgegeven. Na afscheid te hebben genomen van Las Palmas en de jachtclub aldaar ging de 'Sterke Yerke III' weer zeewaarts, het eerste stukje gesleept door een Nederlands jacht. Toen kwam de 'Marinula' in zicht. Wat ze in dit schip aantrok weten wij niet. Wellicht was het de wapperende driekleur. In ieder geval werd het vlot langs zij gemaneuvreerd en gevraagd werd om een paar uurtjes aan boord te mogen komen voordat de lange, naar schatting 60 dagen durende, non-stop tocht werd ondernomen. Een bezoek aan zo'n reusachtig met olie geladen schip zou wel eens bijzonder interessant kunnen zijn voor hun milieu-onderzoek. Er wordt toch verteld dat tankers de grootste vervuilers zijn van de wereldzeeën? Dat dacht de bemanning van de 'Sterke Yerke III' ook voordat ze de 'Marinula' betraden. Maar toen ze 24 uur later (ja u leest het goed, 24 uur later) weer op hun vlot stapten, was het vele negatieve wat

zij over de tankvaart en het 'tankervolk' hadden gelezen en gehoord, voor goed verdwenen. Zij waren ook zeer onder de indruk van het gastvrije onthaal door kapitein Paauw en z'n mannen, de volle openheid van zaken over het tankerbedrijf en van alle voorzorgsmaatregelen die genomen worden om waterverontreiniging door olie te voorkomen.

Een 'echte' douche

Guus, Leo, Chris en Frits konden aan boord een 'echte' douche nemen en de nacht voor de aanvang van de grote reis nog in een echt bed slapen. Hun eetlust was fenominaal en Frits, de bioloog, had niet de minste moeite met maar liefst vier gebakken eieren met een stapel boterhammen en patat frites. 's Avonds aan de bar, voor het slapen, werd door een ieder spontaan een biertje aangeboden. In ruil vertelden ze hun ervaringen en dat waren er heel wat! De mannen van de 'Marinula' hingen aan hun lippen.

De volgende dag werd alles in gereedheid gebracht voor de grote oversteek naar Curacao. Namens de 'Marinula' werd nog wat proviand opgevoerd: koffiemelk, aardappelen, suiker, suiker en nog wat lekkers. Bovendien nog een paar flessen whisky terweg smeren der kelen. Er werd nog gebruik gemaakt van een draadloos radio om een verslag van de 'sponsors' in Holland te laten horen. De zeilen werden gehesen,

handen geschud, het schip gaf drie lange, sonore stoten en het vlot dobberde onder luid gejuich de oceaan op. Het laatste en waarschijnlijk moeilijkste deel van de tocht was vanaf een Nederlands schip begonnen. De 'Marinula'-mannen zullen nu ongetwijfeld met meer dan gewone belangstelling de verdere verrichtingen van het vlot volgen.

