

SCHEEP



23e jaargang
nummer 4
december
1983

ENTIKA



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 9.09

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

drieëntwintigste jaargang, nummer 4
december 1983

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

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

Eenvolkdat leeft	4
Carrière van een machinist	6
Ciguatera	9
Gedurfd initiatief	10
Schoonschip	12
Personalía	14
Beloning voor weerwaarneming	16

AFSCHEID GAAN NEMEN . . .



W.N. Wouters -
DFP/4

Afscheidsreceptie op 26 januari 1984 om 16.00 uur in de lunchkamer van het Shell-gebouw aan het Hofplein



D. van Zanen -
DFF

Afscheidsreceptie op 31 januari 1984 om 16.00 uur in de Media-zaal op de tweede etage van het Shell-gebouw aan het Hofplein

Een ieder die de heer Wouters op de 26e en de heer Van Zanen op de 31e de handen afscheid wil drukken, is daarbij van harte welkom.

Afscheid

Zoals bekend zal de heer H. J. Kievit, chef DFMD per 1 januari 1984 worden overgeplaatst naar Shell Capsa te Buenos Aires. Op dinsdag 13 december 1983 zal van 16 tot 18 uur in de Spiegelzaal van het Shell-gebouw gelegenheid zijn van de heer Kievit afscheid te nemen.

Mededeling

Tot coördinator voor de nieuwbouw van de 3 LR's is, naast zijn dagelijkse werkzaamheden als DFMO/3, genomineerd de heer L. P. A. de Winter. Zijn referentie voor aangelegenheden betreffende de nieuwbouw is DFMD/3

Mededeling van het Sociaal Medisch Steunfonds

Contributie verplicht verzekerde leden

In zijn vergadering van 13 oktober 1983 heeft het Hoofdbestuur van het S.M.S. besloten de contributie van bovengenoemde leden voor 1984 te handhaven op 0,4% van het pensioenbasissalaris.

Mededeling Sociaal Medisch Steunfonds/Onderling Medisch Steunfonds

Binnenkort zal aan niet verplicht verzekerde leden van het O.M.S./S.M.S., het informatieformulier worden toegezonden, waarop aangegeven dient te worden welke gezinsleden in het jaar 1984 in het O.M.S./S.M.S. opgenomen moeten worden.

Ten einde vertraging in de administratieve verwerking van de formulieren te voorkomen, worden de leden dringend verzocht deze zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk vóór 15 december a.s. volledig ingevuld en ondertekend te retourneren.

Alvorens het formulier in te vullen verzoeken wij u de bijgevoegde toelichting nauwkeurig te lezen. Elke vertraging in de verwerking van de informatieformulieren heeft tot gevolg dat de afhandeling van de ziektekostendeclaraties aanmerkelijk langer kan gaan duren dan normaal.

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A. en van het Sociaal Medisch Steunfonds

WINTERSPORT

In verband met het komende wintersportseizoen vragen de besturen van de bovengenoemde fondsen de aandacht van hun 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 O.M.S./S.M.S..

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

Ook voor bijkomende 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 wordt aan alle leden geadviseerd om in voorkomende gevallen een passende reis/ongevallenverzekering af te sluiten. Leden die aangesloten zijn bij een Algemeen Ziekenfonds dienen vóór hun vertrek een formulier bij het Ziekenfonds aan te vragen.

In geval van kosten dient men zich in eerste instantie te wenden tot de betrokken reis / ongevallenverzekeringsmaatschappij, waarbij opgegeven moet worden dat men verzekerd is bij een Algemeen Ziekenfonds of bij het Onderling Medisch Steunfonds U.A..

Vermindering loonbelasting wegens negatieve opbrengst eigen woning

Voor die zeevarenden die nog niet (of onvoldoende) bekend zijn met deze mogelijkheid volgt hieronder een samenvatting.

Wat is negatieve opbrengst eigen woning?

Van een negatieve opbrengst eigen woning is sprake indien het totaalbedrag van de voor de inkomstenbelasting aftrekbare kosten eigen woning (b.v. hypotheekrente) hoger is dan de vastgestelde huurwaarde van de woning.

Is er een minimum negatieve opbrengst?

Om voor vermindering van loonbelasting in aanmerking te komen zult u moeten kunnen aantonen dat in het betreffende jaar de negatieve opbrengst eigen woning meer zal bedragen dan f 2000 en dat de volgens de 'loonbelastingtabel zeevarenden' in te houden loonbelasting de inkomstenbelasting voor dat jaar zal overtreffen met 10% doch ten minste met f 500.

Hoe wordt vermindering aangevraagd?

U dient zich hiervoor schriftelijk te wenden tot de Inspecteur der Belastingen waaronder de woonplaats ressorteert, met het verzoek u hiervoor een aanvraagformulier toe te zenden. *Bij het invullen van dit formulier steeds duidelijk vermelden dat men zeevarende is en dat de 'loonbelastingtabel zeevarenden' op het loon wordt toegepast. Als deze aantekening niet op het formulier voorkomt, volgt een beschikking van de inspecteur die op kantoor niet kan en*

mag worden gebruikt. Indien de aanvraag door de inspecteur wordt gehonoreerd, ontvangt u een beschikking, waarin het verlaagde inhoudingspercentage wordt medegedeeld. Deze beschikking dient u zo snel mogelijk naar kantoor (sectie DFP/3) te zenden, zodat inhouding van het juiste percentage plaats kan vinden.

Hoe lang is de beschikking geldig?

De beschikking geldt voor het belastingjaar dat erop is vermeld. Wilt u voor belastingvermindering in aanmerking blijven komen, dan moet elk jaar opnieuw een aanvraag worden ingediend.

Contract getekend

Op 31 oktober jl. is met Hyundai Heavy Industries het contract getekend voor de bouw van de drie LR's.

Loonopgaven zeevarenden over 1983

De jaarlijkse loonopgaven van het bij STBV genoten loon, benodigd voor de aangifte Inkomstenbelasting 1983, zullen, na productie en controle, direct naar het huisadres worden verzonden (vermoedelijk begin maart 1984).

Indien er bezwaren zijn tegen verzending naar het huisadres verzoeken wij u dit zo spoedig mogelijk te melden aan DFP/3, met opgave van de gewenste bestemming.

Bij de voorplaat

Dobbelstenen op de Noorderpier in Hoek van Holland, herkenningspunt voor Rotterdam. Zie artikel over diverse kunstuitingen in en rond de Maasstad op pag. 10 en 11.

Houdt u de datum in de gaten?

Woensdag 21 december a.s.

de dag waarop we weer vele vloot- en walcollega's en gepensioneerden op de grote, jaarlijkse, Shell Tankers-bijeenkomst in het Shell-gebouw in Rotterdam hopen te ontmoeten. Vanaf 15.00 uur kunt u al in de Shell-shop op de 1e etage terecht voor het doen van uw inkopen en om 16.00 uur bent u van harte welkom in de grote lunchkamer op de 2e etage. Het is prettig dat ook steeds meer echtgenoten, verloofdes of vriendinnen de weg naar het Shell-gebouw weten te vinden. Ook al verblijft de levenspartner op zee, schroom dan niet om de gang naar Rotterdam te maken. U ontmoet vast wel bekenden! De catering-staf zal er weer voor zorgen dat u, na afloop van de bijeenkomst (die door velen als een reünie wordt beschouwd) niet met een hongerige maag de terugreis naar huis behoeft te aanvaarden.

Tot de 21e december!

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2046	20.10.83	Vast overwerk verantwoording (PCOR)
2047	28.10.83	Hijskranen
2048	31.10.83	Koersen (PCOR)
2049	1.11.83	Tekenen contract 3 LR's (PCOR)
2050	2.11.83	Overlijden stag. wtk. E. J. C. Bollen (PCOR)
2051	8.11.83	Nieuw ongevalsrapportageform.
2052	8.11.83	Toeslaguren CD-personeel (PCOR)
2053	8.11.83	Aankomst en vertrek
2054	10.11.83	Bunkeradm. en documentatie
2055	11.11.83	Poststaking (PCOR)
2056	11.11.83	Ongeval aan boord 'Acmaea' (PCOR)

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Latirus	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Lepton	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zaria
m.s. Caurica					

EEN VOLK DAT LEEFT BOUWT AAN ZIJN TOEKOMST

In september jl. werd in Veldhoven de vierde en afsluitende 'workshop' Moderne Bedrijfsvoering gehouden. De vijftien deelnemers aan deze twee dagen durende bijeenkomst waren vlootofficieren van verschillende disciplines en een aantal walmedewerkers afkomstig uit de technische-, nautische- en personeelsfunctie. Zij spraken over een aantal zaken met betrekking tot de toekomst van Shell Tankers B.V. Een toekomst die met hard werken en de bereidheid om te veranderen zeker met vertrouwen tegemoet kan worden gezien. Zoals ook bij de drie voorafgaande 'workshops' het geval is geweest berustte ook dit keer de leiding bij de heren Venselaar van het Regionaal Opleidingscentrum in Den Haag en Nieuwerf van DFP/13

Uitgangspunten

In de augustus 1983-uitgave van dit blad stond een samenvatting van de eerste drie 'workshops'. De conclusies uit deze drie vormden de uitgangspunten van de te bespreken onderwerpen tijdens de vierde en laatste bijeenkomst. Belangrijk genoeg, dachten we, om u in dit artikel op de hoogte te brengen hoe deze vijftien collega's tegen een aantal problemen aankijken. Inhoudelijk werd niet meer op de conclusies van de eerste drie 'workshops' ingegaan, immers ze waren niet 'zo maar' tot stand gekomen. Een intensieve uitwisseling van gedachten tussen de ruim 50 deelnemers hadden deze conclusies tot min of meer vaste uitgangspunten voor deze afsluitende bijeenkomst gemaakt. Voor een goed begrip herhalen wij hieronder nog even die punten:

- een toekomstige bezetting van zestien man aan boord moet reëel en haalbaar worden geacht, mits op een modern scheepstype;
- de opleiding van de semi-geïntegreerde officier (hierna SGO genoemd) wordt als voldoende beoordeeld. Praktische ervaring wordt vrij snel opgedaan tijdens de vaartijd.
- in de tegendiscipline moet zo veel mogelijk ervaring worden opgedaan;
- de conventioneel opgeleide officier (hierna COO genoemd) zal zich door het opdoen van nieuwe kennis en ervaring moeten voorbereiden op de wereld van morgen. Overigens betekent dit niet dat alle COO's tot SGO bijgeschoold moeten worden; er zijn meer wegen die naar het beoogde doel leiden. Steun daarbij door de maatschappij, Onderwijs en Overheid (Examencommissie) is hierbij van groot belang;
- voor verdere overheveling van het takenpakket van de officieren naar de bemanning wordt een hoger opleidings- en vooral ervaringsniveau aanbevolen;
- toekomstige leiding aan boord door een scheepsmanager die uit zowel de nautische als de technische discipline kan voortkomen.

Voordat de deelnemers aan deze vierde 'workshop' een drietal vragen kregen voorgelegd, die vraag voor vraag in groepjes van vijf man moesten worden uitgewerkt, werd ook hen, zoals dit ook tijdens de vorige bijeenkomsten was gedaan, het hoe en waarom ervan uitgelegd.

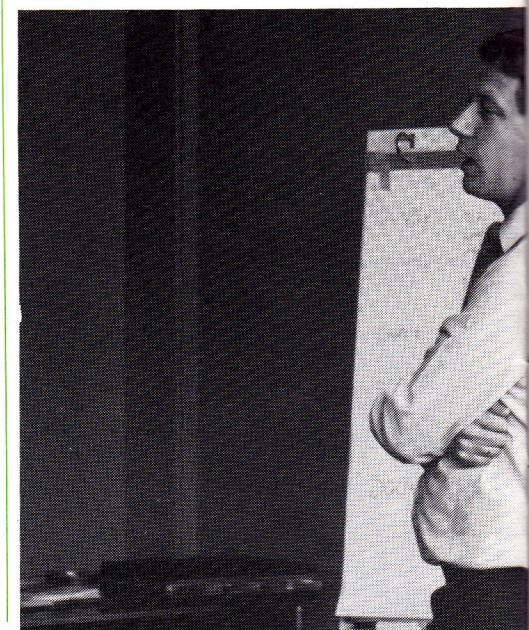
Zelf meedenken

Het gaat primair om de toekomst van onze maatschappij en die van zijn medewerkers. Het bestaansrecht van onze maatschappij kent als voorwaarde

dat we net *dat* stukje goedkoper en net *dat* stukje beter een lading van A naar B kunnen vervoeren dan een concurrent. Een betere vervoersprestatie dus. En hoe kan dit worden bereikt? Allereerst door het inzetten van hoog gekwalificeerd personeel. Maar ook door het terugbrengen van de exploitatiekosten. Personeelskosten maken een belangrijk deel uit van de bedrijfsuitgaven. Het terugbrengen van de kosten kan onder meer worden bereikt door met minder mensen te varen.

Wij moeten ons daarom bezinnen op de kwantitatieve en kwalitatieve scheepsbezetting in de 90'er jaren, waarbij we met zekerheid kunnen aannemen dat tegen die tijd het grootste deel van onze vloot zal bestaan uit schepen die o.a. uitgerust zijn met een onbemande machinekamer. Het SGO-gebeuren speelt in dit alles een grote rol. Aan deze alternatieve inzetbaarheid is al veel tijd en aandacht besteed. We kunnen gerust stellen dat hier al opmerkelijke vorderingen zijn gemaakt. Maar hoe staat het met de toekomstmogelijkheden van de COO's? Hoe kunnen de grote aantallen COO's worden ingepast in het snel voortschrijdende rationaliseringsproces? Dit was de kernvraag tijdens de 'workshops'. De maatschappij zelf heeft niet overal een antwoord op. De werknemers moeten zelf ook meedenken aan een oplossing.

Zoals ook bij voorafgaande bijeenkomsten het geval was geweest kregen de aanwezigen voor de beantwoording van de vragen nog wat 'bouwstenen' aangereikt: personeelstechnische en bedrijfsorganisatorische aspecten. Ook een uiteenzetting van het 'Flammulina-project' door de daarbij



betrokken gezagvoerder. Vervolgens boog het gezelschap, gesplitst in groepjes, zich over de eerste vraag.

Takenpakket SGO

Deze vraag had betrekking op de samenstelling van het takenpakket van de vijf SGO's, zodanig dat met een scheepsbezetting van zestien man een zo groot mogelijke effectiviteit en efficiency kan worden bereikt (vijf SGO's op een totale scheepsbezetting van zestien man was een van de conclusies uit de voorafgaande 'workshops'). Dit gezien de ontwikkelingen op de 'experiment-schepen' en op basis van het schip van de 90-er jaren. Vrijwel unaniem was men het er over eens dat alle vijf SGO's overal ingezet zullen moeten worden maar dat de SGO's met de meeste ervaring (en voldoende gediplomeerd) de eindverantwoordelijkheid moesten krijgen voor de ladingbehandeling en de voortstuwing. Dat kunnen dan een nautische en een technische man zijn. Men was het er over eens dat de taakverdeling zodanig dient te worden geregeld dat een voorkeur voor specialisatie nautisch of technisch tot z'n recht komt. De juiste man op de juiste plaats, zonder koppeling van rang aan takenpakket. Voor het wachtlopen zijn in principe alle vijf SGO's beschikbaar maar het werd alleszins redelijk geacht dat de SGO 'landingbehandelaar' vrijgesteld zou kunnen worden van wacht, indien omstandigheden dit vereisten.

Toekomstmogelijkheden voor de COO

De tweede vraag die de aanwezigen werd voorgelegd betrof de COO's. We mogen er van uitgaan dat grote aantallen COO's zullen gaan studeren voor het tegendiploma. Zij zullen aan boord gaan studeren en tegelijkertijd ervaring opdoen

in de tegendiscipline. Hoe zou deze man in de aanloop c.q. overgangsfase aan boord moeten worden ondersteund bij zijn studie- en ervaringsopbouw? Ook deze vraag werd weer met grote voortvarendheid door de deelnemers opgepakt. In de verschillende groepjes werd hard gewerkt. Vel na vel van de flipverborden werden volgeschreven en soms werd de thee of koffie pas in koud geworden toestand gedronken. . . . Over het algemeen was men het er over eens dat de huidige onderwijsstructuur en de exameneisen te ondoorzichtig zijn. Een absolute vereiste is te komen tot een vast omlijnd en afgebakend studiepakket. Vast te stellen in tripartite overleg met de Scholen, de Examencommissie en de Reders. Gepleit werd voor het behalen van 'deelcertificaten' (stap voor stap studie), het verkrijgen van vrijstellingen, 'minimale' leerstof, doelgericht op het diploma S III of A (en daarbij alle ballast en franje overboord). Verder minimale vaartijdeisen, minimale studie in schoolverband, het gebruik van gerichte schooldictaten in plaats van dure boeken, studiebegeleiding door een repetitor/mentor.

Tijdens de plenaire presentatie van de antwoorden op de uitgewerkte vragen en de paneldiscussie met de management-leden Busker, Van Dalen en Van Zanen aan het eind van de tweede dag werd het als bijzonder nuttig ervaren dat twee staffunctionarissen van het Maritiem Instituut De Ruyter in Vlissingen naar Veldhoven waren gekomen om de problematiek bij de opleidingen in de tegendiscipline aan te horen en te helpen meezoeken naar mogelijke oplossingen. Als eerste stap zagen zij de noodzaak tot het verkrijgen van zo veel mogelijk vrijstellingen van leervakken.

Uit de slotconclusies op de tweede vraag bleek overduidelijk dat de COO zo veel mogelijk door het scheepsmanagement-team moet worden gestimuleerd bij de zelfstudie aan boord. De COO moet de gelegenheid krijgen zich zo snel mogelijk te oriënteren in de tegendiscipline. De aanwezigheid van een scheepsstudiebibliotheek en het gebruik maken van video-faciliteiten bij de zelfstudie werd ook als een mogelijkheid naar voren gebracht. Nadat het diploma S III of A is behaald wordt aanvullende training op het gebied van reisvoorbereiding c.q. handvaardigheid noodzakelijk geacht. Naar verwacht zullen de voorstellen geen al te grote problemen opleveren voor de maatschappij. Wel is een voorwaarde voor het praktijk opdoen aan boord de aanwezigheid van ten minste één SGO.

Inzetbaarheid algemene werkploeg

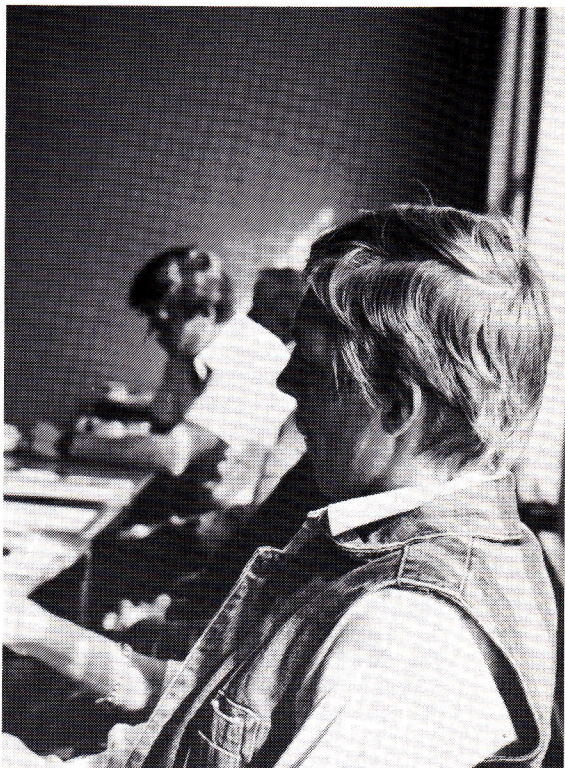
Een zo effectief en efficiënt mogelijk inzet van de algemene werkploeg, gebaseerd op zes man, was het derde en laatste discussiestuk. Welke consequenties kan dit hebben voor de samenstelling,

opleiding en ervaring binnen deze groep? De scheepsgezellen vormen een belangrijke schakel in het scheepsgebeuren. Uitgangspunten voor een goed functionerende algemene werkploeg zijn *overleg* met de overige disciplines en *motivatie*. Maar het behoeft geen betoog dat vakbekwaamheid en scholing eveneens essentiële zaken zijn waar we ruime aandacht aan moeten besteden als we rond 1990 met een algemene werkploeg van zes man willen gaan varen.

Ten minste drie man van de toekomstige ploeg moeten in staat zijn om operationele- en onderhoudswerkzaamheden zelfstandig uit te voeren. Van deze drie wordt verwacht dat ze constructieve meedenkers zullen zijn tijdens het dagelijkse werkoverleg met de scheepsstaf. De overige leden van de algemene werkploeg zijn aan boord in opleiding. Zij assisteren hun meer ervaren collega's en groeien geleidelijk aan naar 'all round'.

Als vooropleiding wordt minimaal een lagere beroepsopleiding gezien, aangevuld met een scheepvaart-gerichte opleiding (b.v. 'Nederlander', 'Pollux'). Een ander punt vormden de conduites. Grote waarde wordt gehecht aan een zo objectief mogelijke opmaak van de beoordelingen. Met nadruk op duidelijkheid en het zo eerlijk mogelijk invullen ervan.

Met de uitkomsten van deze Veldhoven-bijeenkomsten gaan we verder werken. Ongetwijfeld zullen we nog vele hindernissen tegenkomen op de weg die nog voor ons ligt. De spreuk aan de voet van het monument op de Afsluitdijk 'Een volk dat leeft bouwt aan zijn toekomst' is ook bij ons zeker van toepassing.



CARRIÈRE VAN

'dwars door de crisisjaren'

In het onderstaande verhaal volgen wij de carrière van een machinist, Schenk genaamd. Zijn loopbaan is een typisch voorbeeld hoe men in de twintiger en dertiger jaren opklom van 5e tot 1e machinist. Ook komt hier duidelijk in naar voren hoe de crisisjaren hun invloed deden gelden op het inkomen van zeevarenden.

Sollicitant

In mei 1922 werd op de Scheepvaartafdeling van het B.P.M.-kantoor aan de Carel van Bylandtlaan No. 30 in Den Haag een sollicitatie ontvangen van de 19-jarige Schenk, waarin hij vroeg naar een eventuele vacature als assistent-machinist. Na het volgen van wat genoemd werd de 'burgeravondschoon' was hij in het bezit gekomen van het Voorlopig Diploma en zocht z'n toekomst nu op zee. Na de lagere school had hij al 2½ jaar gewerkt in de Lips' brandkastenfabriek en ruim 1 jaar bij de machinefabriek 'De Biesbosch' nabij zijn ouderlijke woonplaats.

Ondanks dat in 1922 in de gehele wereld een malaise heerste die ook de scheepvaart niet onberoerd liet, had Schenk geluk: er was een plaats vrij, als 5e machinist. Op 10 mei 1922 kon hij de 'akte van verbintenis' tekenen met de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij en verbond zich daarbij om gedurende drie jaar dienst te doen op door haar aan te wijzen schepen. Dat behoeften niet noodzakelijkerwijs N.I.T.-schepen te zijn. Ook ten behoeve van B.P.M.-schepen, vaartuigen van de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona' en andere schepen van wat genoemd werd de 'verbonden petroleummaatschappijen', trad de N.I.T. op als een soort coördinator voor wat betreft de personeelsvoorziening. Een groot deel van de andere scheepszaken, zowel nautisch/technische als voedingszaken, als ook het dirigeren van de vloot geschiedde door het Londense kantoor of, wanneer dienstdoende in de Oost, door het kantoor te Singapore. De gage van de jonge 5e machinist werd f 204 per maand. Tevens kreeg hij bij aanname een bedrag van f 200 uitgekeerd om de eerste uitrusting aan te schaffen. De gage ging overigens pas in op de dag dat hij aan boord stapte. Tijdens de uitreis naar de Oost, per 2e klasse mailboot, zou hij slechts recht op de helft van de gage hebben. Van die gage werd dan 25% ingehouden totdat de f 200 voor eerste uitrusting stond gereserveerd op zijn rekening. Had hij eenmaal de drie jaar dienst erop zitten,

dan kreeg hij dit gereserveerde bedrag uitbetaald, met bijtelling van 5% rente per jaar; een regeling die noodzakelijk was gebleken omdat in die jaren het overstappen op een schip van een andere maatschappij nogal eens voorkwam als de gage een paar gulden meer bedroeg. Schenk had evenwel weer geluk, want in plaats van op de 'Silvanus' in de Oost werd zijn bestemming op het laatste moment gewijzigd. Hij werd tewerkgesteld op de 'Selene' in Rotterdam, zodat hij onmiddellijk volle gage toucheerde.

De eerste schepen

Zijn eerste schepen waren de 'Selene', de 'Hebe', de 'Poseidon', de 'Palembang' en weer de 'Selene', op welke schepen hij vanaf medio 1922 tot 14 oktober 1926 dienstdeed als 5e, wnd 4e, 4e, wnd 3e en wnd 2e machinist. Dat zijn dienstperiode daarmee uitliep tot ruim vier jaar werd veroorzaakt door het studieverlof dat hij in 1924 vroeg en kreeg om in het toenmalige Batavia zijn 'A'-diploma te behalen.

Met de Franse mailboot 'D'Artagnan' keerde Schenk op 21 oktober 1926 vanuit Singapore huiswaarts. Met ingang van diezelfde datum werd zijn gage (en een delegatie van £ 10) gestopt. Immers, in de akte van verbintenis stond o.a. bepaald: 'door vertrek naar Holland vervalt de overeenkomst . . .'. Pas wanneer binnen 5 maanden een nieuwe overeenkomst zou zijn getekend (en daartoe was geen der partijen verplicht) werd de tijd tussen het vervallen van de vorige en het tekenen van een nieuwe overeenkomst als verloftijd aangemerkt, waarna men over die maanden halve gage ontving in de permanent beklede rang.

Schenk was 'permanent 3e machinist' vanaf 1 december 1925, zodat hij op 21 december 1926, bij het tekenen van de nieuwe overeenkomst, als zodanig een gage ging toucheren van f 288 per maand en nu tevens verlofgage ad f 470,50 over de afgelopen maanden kreeg uitbetaald.

Die paar maanden in Holland (na ruim vier jaar) waren niet voldoende om ook nog het 'B'-diploma te behalen, wat voor Schenk bijzonder jammer was, want op 26 februari 1927 schrijft de Maatschappij hem: ' . . . de behoefte doet zich gevoelen om een aantal machinisten te bevorderen. Krachtens Uw nummer op de ranglijst zoudt U tot de bevorderden behoren, indien het daartoe vereischte diploma in Uw bezit was. Dit is niet het geval, en om nu te voorkomen dat U gepasseerd wordt door hen die U op de ranglijst volgen en wel het diploma bezitten, zullen wij Uw naam voor den vorm op de ranglijst van tweede machinisten plaatsen, totdat U

gelegenheid heeft gehad om examenen te doen'.

De gelegenheid voor studieverlof kwam voor Schenk pas in september 1929, nadat hij op de 'Lampas' en 'Agatha' had dienstgedaan als 3e en wnd 2e machinist. Bijna was er nog een kink in zijn carrièrekabel gekomen vanwege een onaangenaamheid aan boord van de 'Lampas' in 1927.

Duwtje

In die tijd voeren op de Nederlandse Shell-vloot Chinese scheepsgezellen die hetzij in Singapore waren geëngageerd hetzij in Rotterdam. De arbeidsvoorwaarden voor die twee soorten gezellen waren nogal verschillend. Voorheen had men op de 'Lampas' altijd gevaren met Chinezen ex Singapore, die een geheel andere arbeidsdagindeling hadden dan de groep ex Rotterdam, die in dat jaar aan boord was. De wisseling had aan boord nogal wat strubbelingen tot gevolg, met name met de machinekamergezellen, die de

De 'Selene', het eerste schip waarop 5e machinist Schenk kwam te varen. Ten tijde van zijn promotie tot permanent 1e machinist, voer hij toevallig op dit zelfde schip, als wnd. 1e.



EEN MACHINIST

gewoonte hadden om tussen 9 en 12 uur een uurtje vrij te nemen. Bij het ontstaan van een begin van brand duwde 3e machinist Schenk een Chinees op de stookplaats opzij om de zaak in de kiem te smoren. Ongelukkigerwijs viel de Chinees hierbij over een emmer en liep een hoofdwond op.

Dit was voor de Chinezen de druppel die de emmer deed overlopen; de reeds gespannen verhouding kwam hierdoor namelijk tot uitbarsting. Schenk zou dat duwtje met opzet hebben gegeven en dus moest hij gestraft worden. Zo niet, dan stapten de Chinezen in de eerstvolgende haven – Stanlow – van het schip af. Brieven vlogen over en weer tussen Londen, Den Haag en het schip. Maar de gezagvoerder stond pal achter Schenk, geen enkele reden om deze machinist te straffen. En zo liep, wat aanvankelijk leek op een smet op de carrière van onze machinist, af met een sisser.

Financiële stroppen

Na het behalen van zijn 'B' werd Schenk per 1 mei 1930 permanent 2e machinist; vanwege 'zijn kwaliteit en bijzonder goede conduites' werd hij evenwel tijdelijk tewerkgesteld bij de bouw van een aantal in Nederland bestelde vaartuigen. Dit op voorwaarde dat hij, nu hij 2½ jaar van zijn 3-jarig contract erop had zitten, wel eerst nog met een der nieuwe schepen een vol

jaar ging varen alvorens voor verlof in aanmerking te komen. Geen probleem voor Schenk, die door zijn tijdelijke tewerkstelling aan de wal dichterbij huis was dan anders, wat goed uitkwam, want zijn vrouw was in verwachting. Die nieuwbouwbestelling was geplaatst nog voordat opnieuw donkere wolken zich samenpakten aan de horizon als inleiding tot een nieuwe wereldcrisis.

Na het ineenstorten van de beurs in New York begonnen de dertiger jaren met somberder vooruitzichten dan ooit tevoren. Overal vielen de ontslagen en wie z'n werk kon behouden, moest genoegen nemen met een lager salaris. Ook op de Nederlandse koopvaardij vielen de gageverlagingen, de een na de ander. In 1932 was 20% van de wereldvloot opgelegd. In november 1931 werden de gages van de zeelieden in de Nederlandse koopvaardij met 10% verlaagd, in maart 1932 met 9%. Op 28 juni 1933 werden nieuwe CAO's gesloten, waarbij de gages met 5% werden verlaagd en na een half jaar nogmaals met 5%. Ook op de Shell-vloot werden gageverlagingen doorgevoerd, een strop voor 2e machinist Schenk wiens gezin zich inmiddels had uitgebreid. Op 12 april 1932 tekende hij een nieuw contract als 2e machinist, tegen een gage van f 384, terwijl hij daarvoor f 444 per maand toucheerde. Tot overmaat van ramp werd

hij in juni 1932 te Suez ziek van de 'Merula' afgemonsterd en gerepatrieerd. En dat betekende volgens de bij de Maatschappij geldende regeling dat gage werd uitbetaald tot aankomst in Nederland. Pas na genezing en keuring met als uitslag 'geschikt voor de zeevaart' ving de gage dan weer aan. Geen wonder, dat Schenk zich schriftelijk tot het kantoor wendde en begrip vroeg voor de wel erg précaire situatie waarin hij buiten zijn schuld was komen te verkeren. Andere zeevarenden hadden altijd nog de keus gehad: de gageverlaging accepteren of ontslag na volbrengen van het contract op de oude gage. Hij had de verlaging noodgedwongen wel geaccepteerd, maar zat nu door zijn ziekte ook zonder inkomen.

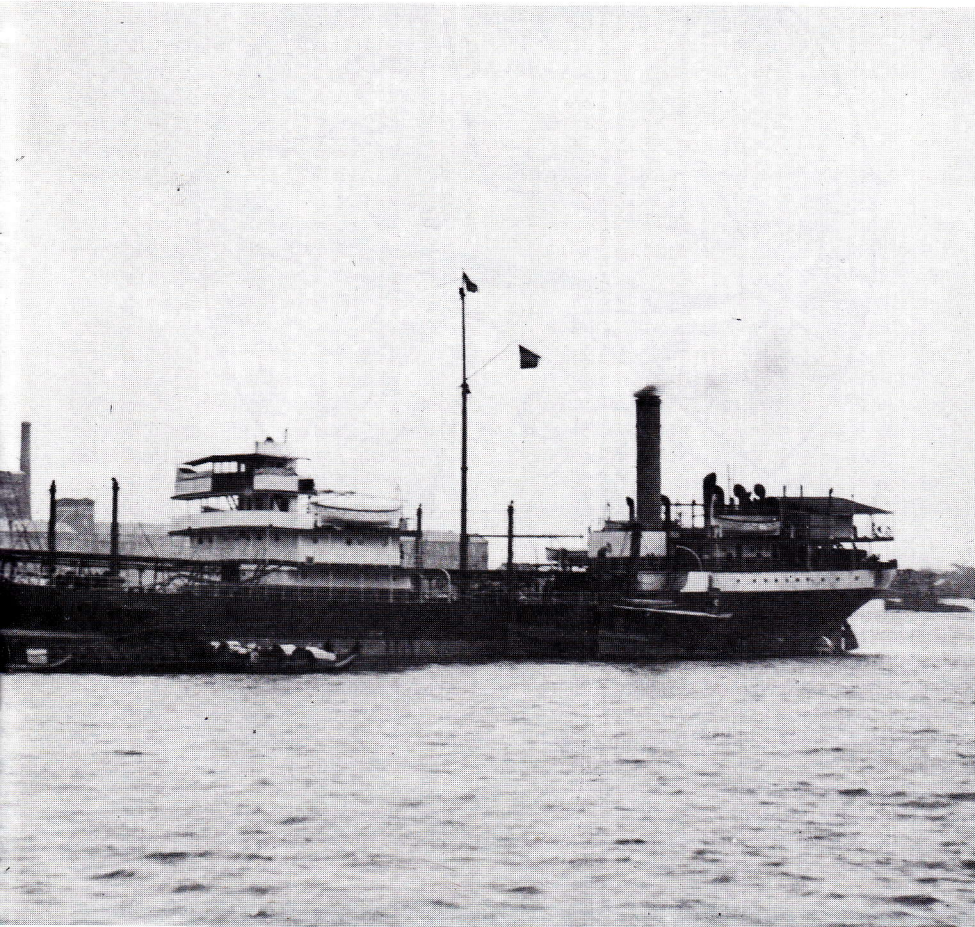
In feite was het deze brief van Schenk die op kantoor aanleiding was de strikte bepalingen uit de akte van verbintenis wat betreft staken van volle gagebetaling bij ziekte in Holland opnieuw te bezien. Werd men in de Oost ziek, dan kreeg men eerst nog een maand volle gage, daarna 2/3, vervolgens halve gage. Bij de argumentatie op kantoor om de voorwaarden te verbeteren, werd door de Scheepsafdeling o.a. bij de Directie naar voren gebracht: 'nu de gages lager en lager worden zijn de reserves van de meeste mensen niet zoodanig, dat hun gezin bij ziekte een redelijken tijd uit eigen middelen kan bestaan'. Het resultaat was, dat Schenk volle gage kreeg tot de datum van aankomst in Hoek van Holland, daarna 80% van de gage.

Ongeduld

Nadat, weer gezond verklaard, Schenk eind augustus 1932 als 2e machinist op de 'Mirza' was gestapt (de gage was nu al verlaagd tot f 360 per maand), viel hem op dat collega's die achter hem op de ranglijst stonden reeds als wvd 1e voeren. Na alle financiële beslommeringen die hij had gehad, raakte hij daarom wat ongeduldig en vroeg schriftelijk hoe dat met zijn positie zat. Hij kreeg prompt de keuze uit twee mogelijkheden: 2e machinist blijven in Europese wateren of als zodanig naar de Oost, met de iets grotere kans dat aldaar een plaats als 1e vrij zou komen. Hij koos voor de eerste mogelijkheid en bleef als 2e machinist varen, ondanks dat hij in mei 1933 – net als z'n collega's – van de N.I.T. een brief kreeg, waarin de volgende zinsnede: 'In verband met een verdere gageverlaging welke wij per 1.7.1933 tot onze spijt moeten invoeren . . . zult u inzien dat Uw bestaande dienstverband na afloop van den driejarigen termijn alleen verlengd kan worden tegen de per 1.7.1933 voor Uw rang geldende gage, respectievelijk de gage die nog nader mocht worden vastgesteld.'

Eindelijk . . . 1e

Nu bofte Schenk nog dat zijn contract pas



in 1935 afliep, zodat hij de daarin vastgestelde gage als 2e, met verhogingen, bleef toucheren. Hij voer op meerdere schepen in die rang. Wel bleef hij ongeduldig, want na het zenden op 9 augustus 1933 van een telegram vanuit Constanza aan het Haagse kantoor kreeg hij een brief gezonden, met zinsneden als: 'Wij refereren aan het telegram . . . waarin U overplaatsing verzocht naar de 'Apollonia' als 1e machinist. Wij kunnen ons voorstellen, dat U in Uw ijver om tot een hogere rang te geraken meent, dat het dienstig kan zijn ons voor te lichten omtrent de kansen welke zich zouden voordoen, en wij willen U dit geenszins ten kwade duiden, doch kunnen U overigens verzekeren, dat dit punt ook zonder dat onze aandacht heeft en dat er zoovele factoren zijn, welke in aanmerking moeten genomen worden, dat wij U ter besparing van onnodige telegramkosten in overweging geven deze zaak geheel aan ons over te laten'.

Desondanks werd Schenk op 15 september wvd 1e machinist op de 'Selene' (gage f 480 per maand), om per 1 januari 1934 tot permanent 1e



machinist te worden bevorderd, met de bepaling dat hij wel de hogere gage zou ontvangen doch een eventuele toekomstige verlaging moest accepteren; als pleister op de wonde werd eraan toegevoegd, dat een eventuele toekomstige verlaging dan niet meer zou

Ziek van de 'Merula' afgemonsterd

bedragen dan 10% van de gage. Schenk had zijn doel bereikt: 1e machinist, ondanks alle problemen van de crisisjaren.

Ook dit jaar weer 2 gidsen: EUROPA en BENELUX. Zoals gewend vol met aantrekkelijke aanbiedingen. Naar het zonnige zuiden of naar de ongerepte natuur van het hoge noorden. Naar Oostenrijk of Zwitserland of – als u het dichterbij huis zoekt – naar de Ardennen, Harz of Sauerland. En natuurlijk wordt ons eigen land niet vergeten.

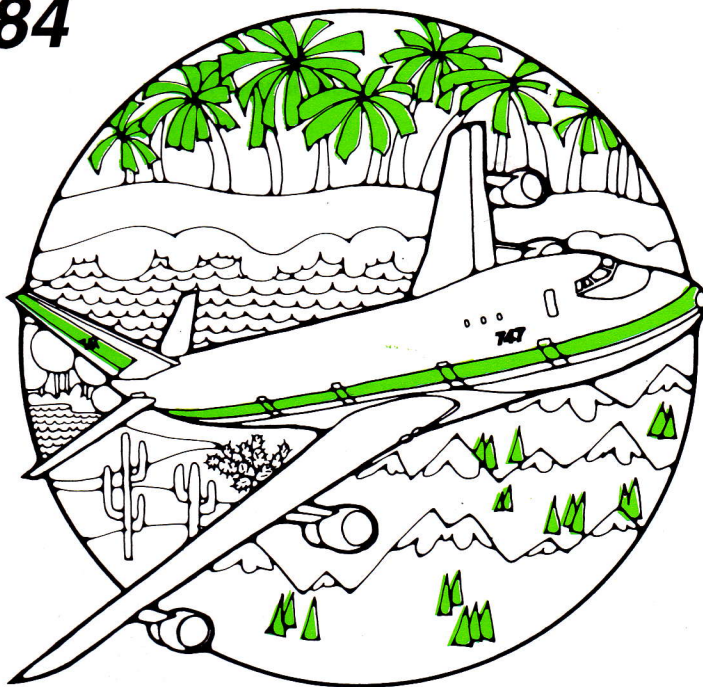
Voor het boeken moet gebruik worden gemaakt van een speciaal Shell-boekingsformulier. Slechts wanneer dat formulier volledig ingevuld wordt opgestuurd naar Vrij Uit, heeft men recht op een korting van 9% op het boekingsbedrag. Deze korting wordt na de vakantie terugbetaald, zodat in eerste instantie de volledige reissom moet worden voldaan.

Telefonisch boeken is ook nu weer mogelijk, onder vermelding van het Shell-codenummer. Bij Vrij Uit (02968-1300) kan men u informeren over uw gewenste bestemming. Wel dient deze reservering bevestigd te worden door een Shell-boekingsformulier.

De Shell-collega's die vorig jaar met Vrij Uit met vakantie zijn gegaan, ontvangen automatisch de beide gidsen plus een speciaal Shell-boekingsformulier thuis. Andere collega's kunnen de gidsen en Shell-boekingsformulier aanvragen bij het Verzendsbureau De Handel in Den Haag (070-882200). Verzending zal geschieden vanaf 10 december 1983.

Als extra voordeel geldt dat zogenaamde vroegboekers, zij die vóór 31 januari 1984 hun boekingsformulier inzenden naar Vrij Uit, als beloning een gratis pocketcalculator zullen ontvangen.

Vrij Uit Zomerprogramma's 1984



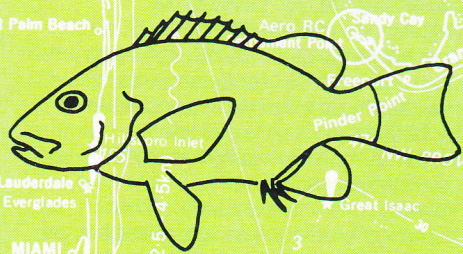
Boekt men in ieder geval vóór 31 maart 1984, dan heeft Vrij Uit nog enkele andere voordeeltjes.

- een kans om uw boekingsbedrag terug te winnen;
- ± 30% korting op een ANWB-vakantiekeuring;
- geen extra kosten voor speciale wensen.

U leest er alles over in de Vrij Uit zomerprogramma's 1984.

ciguatera

In augustus dit jaar werd men aan boord van een onzer schepen geconfronteerd met een voedselvergiftiging die tot gevolg had dat een groot deel van de opvarenden zich voor korte of langere tijd verre van fit voelde. De vergiftiging nam zelfs zulke ernstige vormen aan dat een aantal van hen op medisch advies moest worden gerepatrieerd. Hoe kan zo iets nu, vandaag aan de dag, gebeuren op een schip waar men heus geen risico's zal nemen bij het nuttigen van voedsel, waarvan niet voor de volle honderd procent vaststaat dat het geen gevaar voor de gezondheid kan opleveren?



De 'Abida' maakte een reis in het Caraïbisch gebied. Nabij de Bahama's werd geankerd en zoals dat gebruikelijk is op schepen met Chinese scheepsgezellen werden de vislijtjes onmiddellijk overboord gevierd. De Chinezen staan bekend als fervente vissers en viseters en ze weten met verbluffende nauwkeurigheid, waar ter wereld ze ook zijn, vast te stellen of ze de ter plaatse gevangen vis kunnen eten of niet.

Er werd op die augustusdag goed gevangen. Van een soort dat bekend staat als 'jacks'. Niet alleen voor de Chinezen maar ook voor de Nederlandse officieren een goed bekend staande, uitstekend eetbare vissoort. Op de markt in Curaçao gaan ze grif van de hand. De visliehebbers aan boord hadden dus niet het minste bezwaar dat de gevangen vis, heerlijk bereid, later die dag, bij de maaltijd werd geserveerd. Uiteraard liet de Chinese bemanning zich ook niet onbetuigd. Een . . . verser kun je ze nergens aan de wal op je bord krijgen.

Uitvoerig onderzocht

De nacht na het eten van de vis voelden een aantal opvarenden zich niet lekker. Ze kregen last van buikkrampen, misselijkheid en diarree. Niet direct werd aan de eerder verorberde vis gedacht als mogelijke oorzaak, maar toen steeds meer mensen dezelfde ziekteverschijnselen kregen werd het duidelijk dat de gegeten vis wel eens de grote boosdoener geweest kon zijn. Degenen die geen vis gegeten hadden ondervonden namelijk nergens last van.

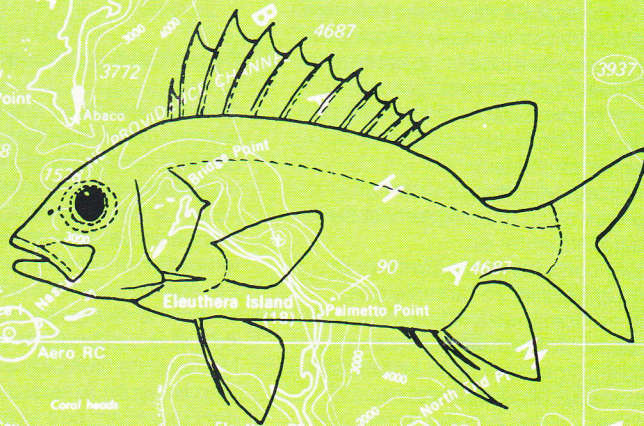
Toen echter zes dagen later, bij aankomst te Curaçao, een aantal nog steeds niet beter was, heeft men hier een dokter geraadpleegd. Als diagnose werd 'ciguatera' gesteld en de zieken zijn in het hospitaal uitvoerig onderzocht. Voor enkelen van hen werd overbrenging naar Nederland noodzakelijk geacht omdat ze door hun algehele toestand niet in staat waren hun dienst aan boord te vervullen.

Zeldzaam

Bij het lezen van deze zeker niet licht te noemen vergiftigingszaak komt onmiddellijk de vraag naar voren hoe dat nu kon gebeuren. De 'jack' is toch goed eetbaar? Dokter Louwe, onze medisch adviseur, die jarenlang op Curaçao gewoond en gewerkt heeft, vertelde iets meer hierover.

Het ziektebeeld waardoor een aantal opvarenden, na het eten van de vis, werd getroffen staat in het Caraïbisch gebied bekend als 'ciguatera'. Het is een zeldzaam voorkomend verschijnsel dat kan optreden na het nuttigen van vis die normaliter juist heel goed eetbaar is, zoals bij voorbeeld barracuda's, jacks, snappers en groupers. Deze ziekteverschijnselen komen alleen in het Caraïbisch gebied voor en dan meestal in de maanden augustus tot oktober. In vroeger tijden was dit ook al bekend bij zeelieden en vissers. Hoe vreemd het ook mag klinken, het is niet te zien of te voorspellen of een vis deze vergiftiging heeft omdat ze er zelf vermoedelijk niet ziek van worden. Het komt voor dat dezelfde soort vis aan één kant van een eiland volkomen veilig is maar aan de andere kant het risico van 'ciguatera' heeft.

De giftige stof die deze vergiftiging veroorzaakt heet ciguatoxine. Het is een olie-achtige stof, bestendig tegen koken en maagzuur en is zonder bijzondere smaak of geur. Het ontstaat van ciguatoxine in overigens niet-giftige vissen is mogelijk het gevolg van het eten van bepaalde algensoorten. De ziekte begint met een acuut stadium van buikkrampen, diarree, braken, tintelingen en bij ernstige vergiftiging ook hartkloppingen of ademhalingszwakte. Na het acute stadium is er echter een lange periode van extreme moeheid en tintelingen van de huid. Deze periode kan enkele weken tot maanden duren totdat geheel herstel is opgetreden. Overgevoeligheid voor vis zou later kunnen optreden, hoewel het verband met deze visvergiftiging niet duidelijk is. Het is daarom waarschijnlijk toch aan te bevelen om een poosje (zeg een jaar) geen vis te eten.



Hygiëne

Los van het verschijnsel 'ciguatera' is het moeilijk aan te geven welke vissen eetbaar zijn of die een gevaar voor de gezondheid kunnen opleveren. Volkomen te begrijpen is het dat een verhoogd risico optreedt bij het eten van vis die gevangen is in sterk verontreinigd water (zoals dat, spijtig genoeg, in veel havens over de hele wereld voorkomt). Ook moet worden opgepast met vis, gekocht op markten, vooral in Zuidelijke landen, waar niet zo nauw naar de hygiëne wordt gekeken (insecten, geïnfecteerde handen en gereedschappen). Als men maar even wantrouwt of de kwaliteit wel goed is, eet die vis dan niet op! Maar laat u niet afschrikken, mits vers, is vis over het algemeen een gezond voedsel.

GEDURFD INITIATIEF

Wie de Nieuwe Waterweg, de levensader voor Rotterdam, vanuit zee nadert zal niet zijn ontgaan de aanwezigheid van drie dobbelsteentjes tussen de grauwe betonblokken van de Noorderpier bij Hoek van Holland. Op het eerste gezicht lijkt het of ze één voor één in een balorige bui door de bemanning van een passerend schip zijn neergekeild tussen de weinig fraai ogende maar zeer functionele blokkendam die zich mijlenver in zee uitstrekt. Of dat ze een keer 's nachts door de kabouters heimelijk zijn neergelegd. Dichterbij gekomen wordt al snel duidelijk dat het zeker geen 'steentjes' zijn maar grote blokken beton, net zo massaal van omvang als de overige honderden blokken die, in linie, de monding van de Nieuwe Waterweg moeten vrijwaren voor al te snelle zandafzetting.

Wat is de gedachtengang geweest om op z'n ongewone wijze de wijd openstaande toegangspoort tot het Europese continent te markeren? Het antwoord op die vraag kwam van de initiatiefnemers, de Werkgroep Kunst en Vaarwerk uit Rotterdam. Niet alleen door de dobbelstenen op de pier maar ook door andere projecten in de stad zelf wil Rotterdam zich op een speelse wijze presenteren als de Poort van Europa, een van energie bruisende handelsstad, een stad die heel wat meer bekendheid verdient in binnen- en buitenland dan nu het geval is. De Werkgroep maakt de ontwerpen en Rotterdam liet de keus op een aantal ervan vallen.

Overtuigende wijze

Wij spraken met drie leden van de Werkgroep Kunst en Vaarwerk, Hans Citroen, Willem van Drunen en Cor Kraat, in hun werkruimte aan de St. Jobsweg in Rotterdam. Pal aan het water van de Nieuwe Maas, inspiratiebron voor veel kunstenaars en niet in de laatste plaats voor de drie jonge en energieke mensen die het aandurven met frisse, nieuwe en soms revolutionaire ideeën te komen om het stadsbeeld te verlevendigen en Rotterdam herkenbaar te maken als een boeiende, altijd in beweging zijnde, dynamische havenstad. De Werkgroep probeert ook op een overtuigende wijze te bewijzen dat de uitgebreide industrie- en raffinaderij-complexen die Rotterdam omringen zeker niet zo fantasieloos, eentonig en onesthetisch zijn als menigmaal wordt beweerd. 'Vaak zit er een prachtig lijnenspel in de installaties, schoorstenen, voorraadtanks en pijpleidingen', aldus één der leden. Men

moet daar echter oog voor hebben en dat heeft niet iedereen . . . Maar toch, wie raakt niet gefascineerd door de aanblik van bij voorbeeld het Botlekgebied bij avond? Duizenden en duizenden lichten, groot en klein, in allerlei kleurschakeringen zorgen dat dit door velen gemeden gedeelte van Rotterdam een sprookjesachtig aanzicht krijgt.

Opzienbare projecten

'We vonden dat er iets gedaan moest worden om Rotterdam een betere herkenbaarheid te geven. Vaste oriëntatiepunten om de bezoekers, of ze nu per schip, trein of auto arriveren, te laten zien dat ze Rotterdam naderen'. De leden van de Werkgroep ontkennen niet dat een tikkeltje chauvinisme ze niet vreemd is. 'Het is toch al te dol dat de A.N.W.B. richtingborden bij de Nederlands/Duitse grens de namen van Den Haag en Amsterdam vermelden en dat Rotterdam pas even voor Gouda op

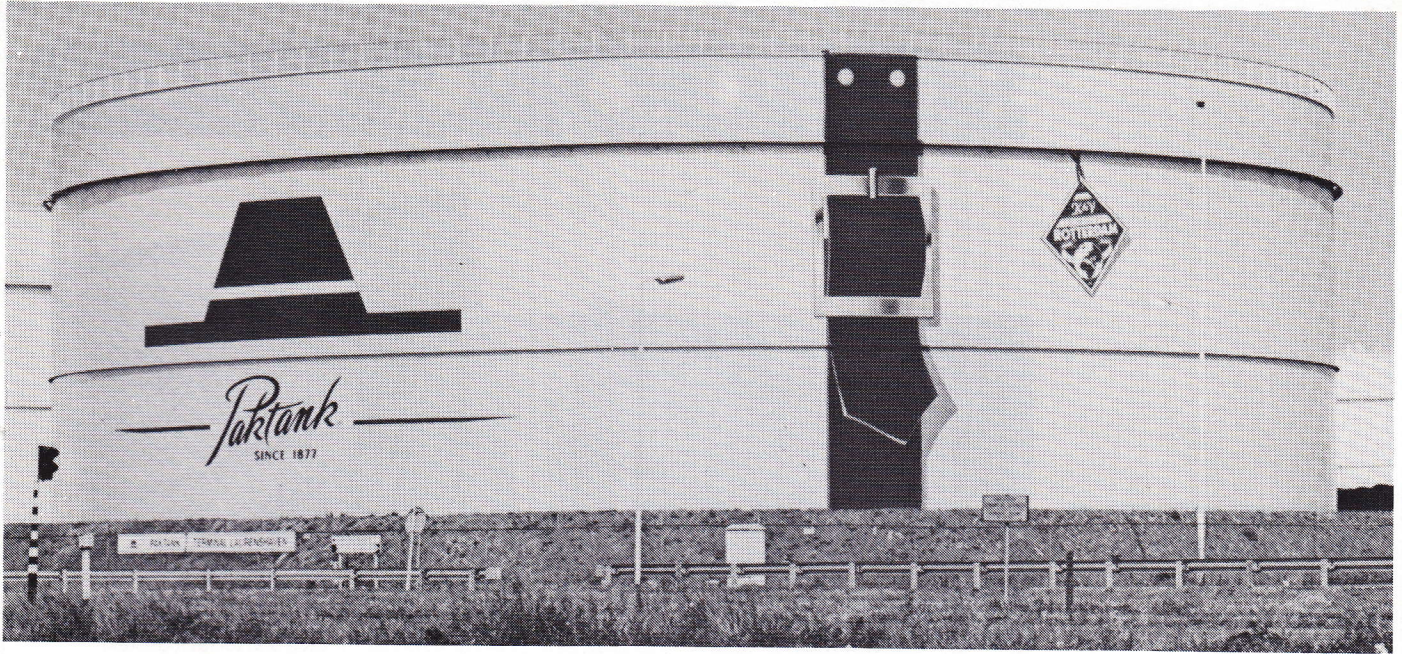
de borden voorkomt?'

Ze zijn een reeks ideeën gaan uitwerken en hebben deze vervolgens voorgelegd aan de Rotterdamse bestuurders en havenautoriteiten. Dank zij de welwillende medewerking van B. en W. was het mogelijk om in de afgelopen jaren een paar opzienbarende projecten te realiseren. Behalve de al genoemde 'dobbelstenen' op de pier: een A.N.W.B.-bord met scheepsprofielen bij de Parksluizen, 'havencommunicatiezuilen' bij het Metrostation Zuidplein, enorme diastrips in de hal van het Centraal Station (een uitstekende blikvanger voor de zojuist aangekomen treinpassagiers) en een sterk vergrote polaroid foto van een mammoettanker, zodanig bevestigd dat de plaat achteloos met behulp van een punaise opgeprikt lijkt te zijn, op het tramviaduct bij het Schieweg verkeersplein. 'De reacties van de mensen bij het zien van deze projecten is over het algemeen gunstig', vertelde één der leden van de Werkgroep. Wel ontstonden wat strubbelingen, met name over de aangebrachte polaroid foto. Daarover had eerst overlegd moeten worden met de plaatselijke wijkraad. Ook de R(otterdamse)E(lectrische)T(ram) uitte bezwaren tegen het gebruik van een van de pijlers van het tramwegviaduct. Maar de foto hangt er nog steeds en er zullen maar weinig passerende automobilisten zijn die zich ergeren aan het feit dat de foto zo slordig is bevestigd . .

Herkenningspunt

De dobbelstenen op de blokkendam zijn inmiddels een geliefkoosd object geworden voor zeevarenden en passagiers van de passerende veerschepen om op de gevoelige plaat vast te leggen. 'Nog even en de stenen vormen net zo'n bekend herkenningspunt voor Rotterdam als bij voorbeeld het Vrijheidsbeeld voor New York of het

Vergrote polaroid foto van mammoettanker bij Schieweg-tramviaduct



Een 'hoedendoos' in de Botlek

zeemeerminnetje voor Kopenhagen'. Overigens vroegen wij ons af of de stenen ter plekke beschilderd waren of ergens aan de wal. Dat bleek op een loswal in Maassluis te zijn gebeurd waar de 45.000 kilo wegende blokken waren gegoten en waar de Werkgroep Kunst en Vaarwerk de gelegenheid kreeg om drie van de blokken met een speciale kristalliserende en zelfreinigende verf te behandelen. Na een paar zware stormen te hebben getrotseerd liggen ze er nog puntgaaf bij.

Niet stil

De leden van de Werkgroep zitten bepaald niet stil. Vele nieuwe ideeën borrelen op en worden uitgewerkt. Een

van de meest recente, gedurfde projecten was het beschilderen van een grote opslagtank van Paktank in de Botlek, zodanig dat de tank een frappante gelijkenis vertoont, met een ouderwetse hoedendoos. Nu al dient deze 23 meter hoge kunstuiting als een oriëntatiepunt voor in dit gebied onbekende vrachtautochauffeurs: 'Bij de hoedendoos links af'.

Te gedurfd

Veel van de ontwerpen komen niet verder dan de tekenafel. Worden niet gerealiseerd omdat ze voor 1983 nog te gedurfd zijn (misschien over een paar jaar . . .) Feit is wel dat Rotterdam vrij vooruitstrevend is op het gebied van acceptatie van allerlei uitingen van kunst. Daaronder valt zeker te rekenen het

indertijd door de beeldhouwer Zadkine gemaakte beeld van de verwoeste stad, op het Churchillplein.

Een paar jaar geleden verschenen er plotsklaps een aantal bont beschilderde, bizar gevormde lantarenpalen (eveneens een ontwerp van de Werkgroep). Wie de Maasstad bezoekt zal ook zijn opgevallen dat enkele tramstellen een niet alledaagse uitmonstering hebben. Niet iedereen is enthousiast maar vele zaken die nu volledig zijn geaccepteerd en een deel van het stadsbeeld vormen golden ten tijde van de introductie als een gedurfd initiatief . . .

**foto's en illustratie:
Werkgroep Kunst en Vaarwerk,
Rotterdam**



SCHOON SCHIP

Many thanks

Binnenkort wordt, na bijna 2 jaar, de time-charter van Sun Oil Co. met onze 'Fossarina' beëindigd. Naar aanleiding hiervan ontving SIM Londen van de brokers een telex met de volgende inhoud: 'Many thanks to you, captains and crew for all your fine assistance throughout the course of the time-charter. Best wishes to all'.

Verbouwingsperikelen.

Er zullen maar weinigen onder u zijn die nog nooit in hun leven verhuisd zijn. Velen kunnen zich dan ook de chaotische toestanden die zich voordoen tijdens verhuizingen levendig voor de geest halen. Op een gegeven moment, als het grootste deel van het huisraad al in dozen gepakt is, kom je tot de ontdekking dat je nou net dat éne ding nodig hebt dat onderin doos 1, 2 of 3 zit. En dan natuurlijk de (ambtelijke) regelingen die getroffen moeten worden om in je nieuwe huis verzekerd te zijn van telefoon, gas en licht e.d. Dergelijke omstandigheden kunnen vergeleken worden met de situaties die zich de afgelopen maand voordeden tijdens de verbouwingen in de sectie DFP/1. De administratie, computer, telefoons en het personeel raakten danig in de war. Zelfs wist men niet meer waar nou precies zijn of haar bureau stond. Het ene moment zat men nog achter de bureaus of stond men aan de balie mensen te helpen, het volgende moment waren bureaus en balie verdwenen. Dit had tot gevolg een geïmproviseerde balie in de vorm van een ladenkastje, waarvoor zich een rij wachtenden vormde. Ook de telefoontjes gingen door, maar om de toestellen te lokaliseren viel niet mee. Dit probleem loste zichzelf op, omdat de telefoons ten slotte helemaal uitvielen.



Niet alleen de walm medewerkers ondervonden problemen met deze verbouwingen maar ook enkele kantoor-bezoekende vlootpersoneelsleden wisten niet meer waar ze aan toe waren. Zo liep er iemand op de 6e verdieping rond die de weg kwijt was. Hij had in de vorige 'Schip en Ka' gelezen over de voorgenomen verplaatsing van de balie. Maar wat wil het geval: bij de liften in de gang was tijdelijk wat meubilair neergezet om de verhuizers/verbouwers wat meer ruimte te geven. Daar stond ook een bureau bij en de

Eén ding is zeker: verhuizen is een mooie gelegenheid om oud papier op te ruimen, zo ook op DFP/1.

persoon in kwestie meende dat daar voortaan de balie gestationeerd was ('vreemd dat er niemand achter zit . . .'). Maar zoals voor veel situaties geldt, waren bovenstaande problemen van tijdelijke aard. Iedereen heeft inmiddels zijn of haar plek gevonden en de verhuisperikelen behoren weer tot het verleden (tot de volgende verbouwing?).

Vrienden van de bibliotheek

Er zijn niet veel personen, bedrijven of instellingen in ons land die niet worden geconfronteerd met het spook van de bezuiniging. Zo ook de Gemeenschappelijke Bibliotheek voor de Zee-, Rijn- en Binnenvaart, de overbekende instelling die zorgt dat aan boord van de schepen goedgevulde kisten met literatuur ter beschikking staan voor de opvarenden. De Bibliotheek wordt voor de 'lopende' zaken gesubsidieerd door de rijksoverheid, in casu het ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur.

Dank zij de medewerking van dit ministerie was het mogelijk de laatste jaren een aantal zaken te realiseren. Zo kon een betere huisvesting in Rotterdam worden betrokken en kreeg de overbelaste personeelsformatie enige verlichting door de toewijzing van een extra kracht. Gezien de financiële situatie van de overheid kan niet op verdere uitbreiding van voorzieningen worden gerekend. Daarnaast vergt de lectuurvoorziening van varende Nederlanders extra aanpassingen. Dit jaar moest de Bibliotheek voor een bedrag van een halve ton bezuinigen en mochten enkele duizenden boeken minder worden aangeschaft. Eerder dit jaar nam een aantal personen, die zich nauw

verbonden weten met het bibliotheekwerk het initiatief tot de oprichting van de Stichting Vrienden Bibliotheekwerk voor Varenden. De Stichting heeft zich o.a. tot taak gesteld financiële middelen te verwerven om daarmee de lectuurvoorziening aan Nederlanders die varen of tijdelijk in het buitenland werkzaam zijn te verbeteren. Op veel van onze schepen worden vrijwillige bijdragen aan de Bibliotheek gegeven. Al deze bijdragen worden door het ministerie van W., V. en C afgetrokken van de subsidie. Daarom is het effectiever om de aan boord opgehaalde bedragen over te maken aan de Stichting Vrienden Bibliotheekwerk voor Varenden. Deze worden thans reeds direct aan de Stichting overgemaakt. Indien men met verlof is of anderszins, kunnen giften worden overgemaakt op postgiro 91512 of bankrekeningnummer 50.14.91.899 van de Algemene Bank Nederland te Rotterdam. Uw bijdrage wordt zeer op prijs gesteld.

Een kwart miljoen stratenboeken

De opdracht voor de vierde druk van het 70.000 stratenboek is de deur uit. Net voor de jaarwisseling zal hij worden afgeleverd, op het moment waarop verwacht wordt dat de eerste drie drukken, met een totale oplage van een kwart miljoen exemplaren, zullen zijn uitverkocht. Dit keer zijn er 40.000 stratenboeken besteld. Enkele foutjes zullen daarin zijn verbeterd. Een kwart miljoen exemplaren in een half jaar tijd is een ongehoord hoog verkoopcijfer. Voor Wolters Noordhof in Groningen, een economisch zwakke regio, betekende het een order van tegen de anderhalf miljoen gulden.

SCHOON SCHIP



Agenda's en kalenders zijn er weer

Evenals voorafgaande jaren is de postkamer weer vroegtijdig begonnen met de verzending van de kalenders en agenda's naar de schepen. Halverwege oktober gingen de eerste pakketten de deur uit en wij hopen dat alle schepen binnen niet al te lange tijd zullen zijn voorzien. Toezending aan de verlofgangers zal in de loop van deze maand plaatsvinden. De zakagenda is qua formaat en indeling gelijk aan die van dit jaar. De zesbladige kalender bevat weer afbeeldingen van oude alsmede van een aantal nog varende schepen, waarbij wij nog vermelden dat de schilderijen die model hebben gestaan (met de 'Aldegonda' en de 'Khasiella') zijn vervaardigd door onze redakteur Wim Wouters en de foto's van de 'Caurica', 'Crania' en 'Tagelus' zijn gemaakt door Martin van Vugt van Foto Sea Sky Martin te Rotterdam. De november/december foto, de 'Daphne' te Valletta, werd beschikbaar gesteld door de Maltese scheepsfotograaf Michael Cassar.

Stakingen

Heeft u ook last gehad van stakingen en stiptheidsacties van overheidspersoneel? Dat deze acties tot vervelende situaties kunnen leiden wist u natuurlijk wel. Maar aan de andere kant, er komen dan ook dingen voor die anders nooit zouden gebeuren. Wat dacht u van de saamhorigheid onder de mensen, o.a. door lifters mee te nemen die 's morgens bij de bushalte tot de ontdekking

kwamen dat er helemaal geen bus rééd. Of de benzinepomphouders die in hun handen wrijvend de omzet zagen stijgen als gevolg van openbaar vervoer-stakingen?

Ook op kantoor waren de gevolgen te merken. Laatkomers die nu eens geen smoes behoeften te verzinnen. Maar ook een propvolle parkeergarage en overal in de omgeving van het Shell-Gebouw parkeerplaats-zoekende Shell-lotgenoten. Uiteindelijk besluit je een parkeerplaats ver van het centrum van de stad te

Oostenrijkse collega's stellen hun werken voor

Van 2 tot en met 6 januari 1984 zullen, in het kader van de manifestatie 'Arti et Pectini', in de hal van het Shell-gebouw in Rotterdam werken worden tentoongesteld van een aantal van onze Oostenrijkse Shell-collega's. Het gaat om in totaal 29 olieverfschilderijen, aquarellen, tekeningen, beeldhouwwerkjes etc. die, zoals ook al in het verleden plaatsvond, op basis van uitwisseling, met een selectie uit de Nederlandse 'Arti et Pectini'-uitzendingen op verschillende Shell-lokaties in ons land te bewonderen zullen zijn.

zoeken om dan maar met de tram naar kantoor te gaan. Vergeet het maar, er rijdt geen tram . . .

Zelfs de telefoons 'deden mee'. Op een ochtend bleken deze plotseling niet meer te werken (storing of stiptheidsacties?), behoudens enkele toestellen met een nummer boven een bepaalde serie. Men kon wel gebeld worden, maar zelf bellen was er niet meer bij. Vreemde situaties kunnen daardoor ontstaan. Iemand belt op en je belooft binnen 10 minuten terug te bellen . . . Telegrammen uitzenden naar agentschappen met de vraag of ze 'alsjeblieft' willen opbellen. Maar op een gegeven moment kwam één van onze medewerksters er achter dat het telefoontoestel op de gang bij de postliftjes nog wel werkte. Nou, dat hebben we geweten! Filevorming en lawaaioverlast op de gang, veroorzaakt door medewerkers die noodzakelijke telefoontjes moesten plegen. Voor toeschouwers (en toehoorders) wel een komische situatie. Al met al, tijden van stakingen zijn roerige tijden en niet alleen door de soms heftige discussies die losbarsten tussen vóór- en tegenstanders van de staking.



Jeroen en Marije Broekhuijsen even bij papa aan boord tijdens binnenliggen van de 'Lepton' in Europoort.
(foto Karin Broekhuijsen-Hagedoorn)

Gehuwd:

21.10: E. B. de Niet, alg. sch. vakman, met Mw. A. Vree;
 08.10: P. H. van der Meulen, 5e wtk, met mw. A. de Jong;
 17.10: W. Jongens, 4e wtk, met mw. H. P. Borsje;
 27.10: R. J. S. Vrugteman, alg. sch. vakman, met Mw. L. Kettering;
 28.10: H. T. J. Meyer, 5e wtk, met mw. M. H. A. G. Haan;
 04.11: P. Molendijk, 4e wtk, met mw. Y. Schuur;
 04.11: B. F. L. Cloet, 4e stm, met mw. M. P. L. Schoonderwoerd;

Geboren:

22.10: Henk, zoon van Y. S. Attema, 4e wtk, en mw. T. Attema-van der Bijl;
 28.10: Martin Anton Piet, zoon van G. T. Verwoert, 4e wtk, en mw. W. P. Verwoert-Hoekstra;

Aflossingen

roff.: J. H. van den Toorn, P. J. Balkstra, H. P. de Jager, H. Tempelaar, J. de Groot, H. J. van Homoet, R. J. B. Norbert, H. L. de Graaf, H. S. H. de Jong
gezagv.: J. Bosman, J. Post, H. van Slegtenhorst, P. Snels, H. W. Vermaas
1e stm.: J. Broekmeyer, C. J. Clarisse, L. A. Groendijk, J. P. Hendriks, C. D. Kromhout, N. Venendaal, J. G. Wientjes
2e stm.: E. M. M. van den Bosch, B. Crum, L. van Doren, J. C. Hilberding, A. J. Kappers, R. P. Regout, C. A. M. Rovers, P. J. F. Steenbergen, J. Teertstra
3e stm.: T. Barth, R. van der Bos, E. M. van Dijk, L. van den Ende, G. E. H. Gerritsen, E. Hogkamer, M. Kuyt, G. Mensing, W. H. Nibbelink, L. F. F. T. van Oudvorst, A. W. F. Pera
4e stm.: F. B. A. van der Elsen, P. Vermaas
hwtk.: J. R. Alsmas, J. G. Bron, P. F. Buil, W. Groenendijk, J. van der Schee, N. C. van der Vecht
2e wtk.: J. L. de Bondt, W. J. M. Braeken, G. J. van Eyk, J. C. Ganzinga, J. Hensbroek, J. H. S. van der Pas, O. de Roos, J. Smid, H. Tesink
3e wtk.: J. P. P. van Alebeek, C. Brasser, P. Hack, W. H. Hennink, R. Koudstaal, J. Kruize, G. A. Mellonius, M. P. Roon, J. W. Schippers
4e wtk.: T. M. Brandts, O. Broksma, J. A. C. Gerretse, H. Hendrikse, N. A. Hoek, H. Hoekstra, J. Marys, J. Schillemans, P. R. Schol, C. J. Spanjer, D. Struyk Jr., R. R. Vyber

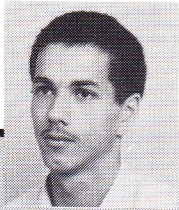
5e wtk.: P. Drewes, P. J. Hanemaayer, J. van der Harst, E. van der Holst, M. P. Kesting, K. Kleyn, A. H. van Klinken, W. A. Koudys, P. F. Kremers, W. N. Leeftang, T. A. Neven, P. A. van Tilborg, R. de Vries
wtkl.: T. E. Ryckaert
vakm. 1.: W. Kesteloo, L. J. C. van Kuyen, J. P. de Landes, L. van der Velden
wass.: C. G. J. Broeders, H. Brouwer, J. Buis, R. Croese, J. Doolaar, A. C. in 't Hout, H. Klynstra, J. J. Sniijders
saw.: J. P. Almeida, J. Hendriks, P. de Jong, J. H. T. M. Vissers, G. H. de Visser
asaw.: T. van Vessem
asv.: G. Ammeraal, F. F. Beekhuis, F. W. Bosson, G. H. Clever, J. J. Donleben, P. van Eenige, N. H. van der Geugten, J. G. M. van Heugten, J. Jager, M. Kumentas, H. J. Mensinga, H. Noordam, A. R. Oosterhof, P. O. Schaap, J. D. M. Theunisse, R. Zwart
aasv.: G. L. Barendse Jr., G. Bos, A. van Eysden, M. R. Muller, R. Renders, A. L. P. Valkering
hovo.: H. J. van Alphen, B. Gohres, H. W. J. van Haarts, J. van der Horst, M. W. B. Kitzen, O. A. Looyen, W. F. H. van der Moezel, H. Otter
kok.: C. van Zal
a. kok.: P. J. J. Burger
bed.: C. J. A. W. M. Jakobsson-Buinen, H. van den Enck, F. Hamming, J. Havenga, M. S. Hus, P. de Vries, H. Wezenaar
hbed.: W. D. Anthonio, A. J. J. Ceelen, H. Domselaar, J. A. Small
jaw.: R. J. H. Belt, D. C. W. van den Berg, J. J. Bolt, J. Dijkstra, N. P. W. Hemstra, R. de Jong, J. Mol, C. M. Rijnsburger

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
 1e stm. W. Beekman, 5e wtk. E. J. M. Trimbach
m.s. 'Acila'
 wnd. gezagv. H. Wijnberg, 1e stm. A. L. M. van Dun, hovo R. A. de Lange
m.s. 'Acmaea'
 roff. J. W. Hendricks, 1e stm. R. Agema, 3e stm. R. J. M. Herbes, wnd. hwtk. G. de Goede, 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. G. J. Harlaar, 4e wtk. F. C. Boer, 5e wtk. T. de Graaf, D. Hemstra, J. C. Paul
m.s. 'Acteon'
 roff. J. Hissink, hwtk. C. C. Bartels, 2e wtk. J. P. Kalkman, 4e wtk. A. van Beek Jr., 5e wtk. A. M. de Boer, wass. E. Wuestman

m.s. 'Cardissa'

2e wtk. E. Aanen, asaw. R. Hulshoff, asv. J. P. W. Dallmeyer, R. F. Huysers, A. van der Windt, bed. G. C. Pfnennings, hbed. B. J. van Gelderen
m.s. 'Caurica'
 3e stm. Y. de Boer, 3e wtk. J. A. Elbert, aasv. J. van den Berg, hovo W. W. Huijgen
m.s. 'Cinulia'
 3e wtk. A. J. Leget
m.s. 'Crania'
 roff. G. H. P. Ribbens, 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, 3e stm. K. Cramer, 4e stm. J. M. Schut, 4e wtk. W. Overeem, 5e wtk. M. P. M. Boeren, hovo A. P. Maat
m.s. 'Dallia'
 5e wtk. A. M. P. Dekker
m.s. 'Daphne'
 3e stm. B. de Roos Nieuwkamp, 2e wtk. A. J. A. de Groot, 5e wtk. P. Kees, vakm. 1 E. L. Boldewyn, wass. F. J. Tryselaar, bed. M. Bouwkamp, bed. G. P. Onder de Linden, hbed. F. P. Lommerse, jaw. H. Boontjes, A. J. Lankhof, J. L. G. van der Loop, A. van Maanen, H. W. Muller, K. Roelvink, J. P. Snels, R. Verberne
m.s. 'Diadema'
 2e wtk. F. C. Koens, wass. Q. A. P. de Wit, vrm. J. Castro Romero, vakm. 1 J. Crespo Gonzalez, vakm. 2 A. Costas Ezcurdia, A. Lago Alvarez, saw. J. Alvarez Conde, J. M. Fernandez Pena, E. Gonzales Fernandez, A. Miguez Boullosa, I. Parceros Caamano, J. L. Seoane Ferverza, J. Soage Avendano, A. Sotelo Barros, hovo J. S. Duran Barros, kok A. Gonzalez Vidal, bed. F. Loureiro Gonzalez, C. Perez Counago, hbed. J. J. Domeque Bailo
m.s. 'Felania'
 roff. D. J. Hage, gezagv. W. Bosma, hwtk. W. J. Meuldijk, 3e wtk. P. E. Statema, asaw. R. A. J. W. Coppens, asv. C. N. M. Prins, K. van der Sluis, hovo J. R. L. van Toornburg, bed. A. Smit
m.s. 'Felipes'
 hwtk. J. H. Veen, asaw. R. P. A. Smeysters, hovo H. Seegers
m.s. 'Ficus'
 roff. W. Schelling, 4e wtk. J. Lykelema, asaw. O. Barrau, A. van der Haak, asv. A. C. Dieckman
m.s. 'Flammulina'
 roff. F. K. van Westen, gezagv. R. Knol, 3e stm. J. A. Valk, 4e stm. J. W. Kremer, 2e wtk. A. Houwaard Jr., asv. J. A. M. van Beurden, G. J. H. Mulenburg, F. T. M. Pisarowitz, J. J. van Triet, aasv. R. J. Dekker, bed. J. G. Koek
m.s. 'Fossarina'
 roff. J. Gerritsen, asaw. M. J. W.



IN MEMORIAM

Op dinsdag 1 november 1983 ontvingen wij, tot onze grote ontsteltenis, het bericht dat stagiair werktuigkundige **E. J. C. Bollen** die morgen aan boord van het m.s. 'Acmaea', varende in de Rode Zee, door een noodlottig ongeval om het leven was gekomen. Twee weken tevoren bereikte hij de leeftijd van twintig jaar.

Wij hebben Gidi Bollen leren kennen toen hij als Shell-bursaal zijn opleiding aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen aanving. Nadat hij zijn tweede opleidingsjaar met zeer gunstige resultaten had voltooid, werd hij op 30 augustus jl. op het m.s. 'Acmaea' geplaatst om aldaar zijn stageperiode door te brengen. Nadat hij nauwelijks twee maanden aan boord was, kwam hieraan een abrupt einde. Gidi had de gave om door zijn prettige karaktereigenschappen, zijn enthousiasme en spontaniteit, ieder die hem leerde kennen voor zich in te nemen. Door zijn sympathieke optreden en zijn ruime belangstelling voor zijn werk hadden wij goede verwachtingen voor zijn toekomst.

Na een herdenkingsdienst in de Parochiekerk van Malpertuis werd hij op zaterdag 12 november 1983 onder grote belangstelling begraven op het R.K. kerkhof aan de Tongerseweg te Maastricht. Van de zijde van Shell Tankers B.V. waren daarbij onder meer aanwezig leden van het managementteam en collega's van de vloot en van kantoor. Onze gedachten gaan thans uit naar zijn ouders, broer en zuster; mogen zij de kracht vinden om dit intens grote verlies te kunnen dragen.

Voor de blijken van medeleven die wij van zovelen van u mochten ontvangen na het plotselinge overlijden van onze Dirk, willen wij u gaarne dankzeggen. Het deed ons goed te ervaren dat hij zich aan boord als aan de wal zo bemind heeft weten te maken.

*F. Ploegers
broers en zus*

Post, J. M. Vermeulen, bed. E. W. A. Jansen

m.s. 'Fossarus'

2e stm. F. G. de Bruyn, 3e stm. A. E. van de Griend, 2e wtk. E. S. Petrusma, 4e wtk. A. J. Achterhuis, asv. H. Kammenga, akok R. B. Takke, bed. J. Wilhelm

m.s. 'Fulgur'

1e stm. A. Vlaar, asv. J. J. van Hulst, ajng. R. van Zomeren

m.s. 'Fusus'

gezagv. C. Vlas, 3e stm. J. H. van Zanden, hwtk. A. Bax, asaw. F. Bak, R. Mammen, asv. R. Schaap

s.s. 'Kylix'

stml. H. Rijnders, hwtk. A. Modderman, 3e wtk. C. A. van Esveld

s.s. 'Latirus'

roff. P. J. Bak, gezagv. J. de Jager Sr., 1e stm. B. Koppe, 2e stm. P. A. D. Bouwman, 3e stm. R. W. Houweling, hwtk. O. K. Nicolai, 4e wtk. L. A. A. Visser, 5e wtk. P. Moll, 5e wtk. P. J. Veldhuizen, 5e wtk. J. G. Verbeek, hovo F. R. Stoker

s.s. 'Lepton'

1e stm. F. de Vries, 2e stm. J. van Rooyen, 3e stm. J. Ghijsels, 4e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, vakm. 1 L. A. T. Blankemeyer, M. Temmerman, saw. J. Bovenkerk, D. A. Emanuels, J. Hofman, P. Luyten, P. Raams, kok J. R. Haeren, bed. J. Jager, hbed. D. J. Bakker

m.s. 'Niso'

1e stm. C. P. C. van Goethem, 3e wtk. J. H. A. Schulten, 5e wtk. H. C. van Beek, 5e wtk. J. W. de Vries, saw. J. Farina Cacabelos

m.s. 'Ondina'

2e stm. A. L. M. Nagelkerke, 4e stm. J. P. J. G. IJzerman, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, 3e wtk. J. H. van Leuven, 4e wtk. M. B. van der Horst, wass. F. Oostdijk, S. Y. Tysma, hovo L. J. W. Broenink

m.s. 'Onoba'

2e stm. R. van der Voort, 4e stm. E. Barsingerhorn

m.s. 'Tagelus'

3e stm. P. J. L. Mulder, 2e wtk. T. Bakker, 4e wtk. P. J. M. Heyns

s.s. 'Vitrea'

2e stm. D. Venema, 5e wtk. G. T. Ligtenberg, wass. J. A. Beukelman

s.s. 'Zafra'

gezagv. P. Hoogesteger, 1e stm. J. van Ruiven, 2e stm. W. Holwerda, 3e stm. R. G. Pieters Jr., 3e wtk. P. J. van den Ende, 4e wtk. E. Boeve, 5e wtk. T. van Beek, wtkl. A. T. M. Hudaes, hovo G. Barnhard

s.s. 'Zaria'

2e wtk. C. Hemmer, 4e wtk. L. A. van Beelen, 5e wtk. G. de Vries

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: R. J. M. Herbes;
sch. kok: P. J. J. Burger;

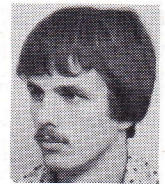
Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



J. W. Kremer
S.G.O.



G. T. Ligtenberg
S.G.O.



J. P. J. G. IJzerman
S.G.O.



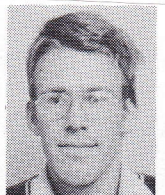
E. J. M. Trimbach
S.G.O.



P. Kees
S.G.O.



M. Boersma
S.G.O.



C. J. Muyskens
S.G.O.



W. Vroling
2e wtk.
25 jaar op 01.01.84

Overplaatsing:

4e wtk.: C. M. Abrahams; - N. A. M. Assen;
4e wtk.: L. van der Valk; - N. A. M. Assen;
wachtassistent - J. J. M. van den Beld - N. A. M.;

Met pensioen:

gezagv.: H. G. Willemsen;
1e stm.: M. A. Messelaar;
hfd. wtk.: J. Heymans;

Naar militaire dienst:

4e stm.: G. H. G. M. Scheres;

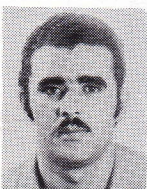
Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. P. J. M. Cobelens -
Quatar Petroleum P.A.;

Uit dienst getreden:

jongen a/w: C. M. Rijnsburger;
jongen a/w: J. Mol;
jongen a/w: R. de Jong;
jongen a/w: N. P. W. Hemstra;
jongen a/w: J. Dijkstra;
jongen a/w: J. J. Bolt;
jongen a/w: D. C. W. van den Berg;
jongen a/w: R. J. H. Belt;
bediende: R. van Straten;
hoofd voeding: J. van der Horst;
bediende: M. C. Hus;
aasv: M. R. Muller

Onze vlootjubilaren:



J. L. Seoana
Fervenza;
sch. gezet a/w;
10 jaar op
14.11.1983;

WAL WAL WAL

Overplaatsing

Drs. T. G. A. Westerveld per 1.11 -
Shell Nederland Raffinaderij B.V.

Uit dienst getreden

Mw. E. I. Roos-van Bronckhorst

Beloning voor weerwaarneming

Op 26 oktober jl. reikte de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, drs. J. F. Scherpenhuizen, in het congrescentrum 'De Doelen' in Rotterdam de onderscheidingen en beloningen van het K.N.M.I. uit aan zeevarenden die vanaf hun schip vrijwillig weerkundige waarnemingen doen. Ook aan een aantal officieren van onze maatschappij werd op deze wijze door het K.N.M.I. dank betuigd voor het verrichten en verzenden van meteorologische waarnemingen op zee. De scheepsweerrapporten vormen tot op de dag van vandaag een onmisbaar onderdeel van de gegevens waarop weersverwachtingen worden gebaseerd.

Als blijk van erkenning van hun bijzondere verdiensten op het gebied van de maritieme meteorologie ontvingen onze gezagvoerders P. Cammel, Jolle de Jong, H. A. Schelvis, J. Verhoeven en C. Wolse een zilveren medaille, terwijl onze stuurlieden C. J. de Boer, B. Crum, A. J. Kappers, D. J. Mittelmeyer en R. P. Regout een aneroïde-barometer werd toegekend wegens hun aandeel in het verdienstelijk bijhouden van de meteorologische journalen van het K.N.M.I. Door verblijf op zee was niet iedere officier in de gelegenheid om persoonlijk de beloning in ontvangst te nemen. Zij lieten zich door een familielid vertegenwoordigen.

Bulletin

De Staatssecretaris stond in zijn toespraak geruime tijd stil bij de rol van de telecommunicatie in de weerrapportering. 'Voor ons landrotten is telecommunicatie, bij voorbeeld de aanwezigheid van een telefoon zowel thuis als op kantoor, de gewoonste zaak van de wereld. Voor u als zeevarende is de communicatie met het gezin en de rederij aanmerkelijk minder eenvoudig'. Op koopvaardij schepen is veelal de tussenkomst van de radio-officier noodzakelijk om contact met de wal te krijgen. De radio-officier zorgt ook voor de radiografische verzending van de weerrapporten naar de wal. Ongeveer 350 radiokuststations zijn aangewezen als ontvangst-station voor deze

weerrapporten. Ze geven de ontvangen gegevens door aan de nationale meteorologische diensten die de scheepswaarnemingen gebruiken voor de analyse van het actuele weer en voor het opstellen van de verwachtingen. Echter, zij sturen de gegevens ook weer door naar een groter regionaal centrum. Aldaar wordt het bericht met een aantal andere rapporten verenigd tot een zogenaamd bulletin, dat over de hele wereld wordt verspreid. Het kan echter wel een poosje duren voordat dit bulletin bij de grote meteorologische diensten zoals bij voorbeeld in Bracknell (Engeland) en Washington arriveert.

Inmarsat

Het is overduidelijk dat de Wereld Meteorologische Organisatie bijzonder is geïnteresseerd in de internationale satellietenorganisatie INMARSAT. Is het schip uitgerust met een 'ship-earth-station' (schipsterminal) dan is via een satelliet stovingvrij telex- en telefoonverkeer mogelijk via een 'coast-earth-station' (grondstation). Door gebruikmaking van dit fenomeen is de tijdswinst bij het doorgeven van berichten, in dit geval de weerwaarnemingen, bepaald niet gering. Van de 185 Nederlandse koopvaardij schepen die momenteel als 'selected ship' van de vrijwillige waarnemingsvloot van de Wereld Meteorologische Organisatie meewerken in de weerrapportage zijn er thans 21 uitgerust met een schipsterminal. De Staatssecretaris noemde in dit verband de verrichtingen van een van onze schepen: 'Onlangs ontving het K.N.M.I. een journaal van de 'Caurica' van Shell Tankers, waaruit bleek dat op een reis in juni 1983 van Curaçao naar Yokohama alle meteorologische waarnemingen via INMARSAT waren verzonden. Op deze reis werd gebruik gemaakt van niet meer dan twee grondstations, te weten Goonhilly in Engeland en Singapore.'

Het gehele STBV-gezelschap bijeen, even nadat de onderscheidingen en beloningen waren uitgereikt. Ook op de foto een afvaardiging van kantoor en van het K.N.M.I.



Er is niet alleen sprake van eenrichtingsverkeer. Het gaat niet uitsluitend om het zo snel mogelijk verzamelen van de waarnemingen van de geselecteerde schepen ten behoeve van de meteorologische diensten, maar ook om de voorziening van de schepen van meteorologische informatie. En dat gebeurt al sinds lang. Dagelijks worden radiografisch en via radiotelefonie door Scheveningen Radio de scheepsweerberichten voor de Noordzee uitgezonden. De technische mogelijkheden van INMARSAT zijn zo uitgebreid dat op *alle* zeeën een gesproken weerbericht zou kunnen worden ontvangen. Het zal echter nog wel enkele jaren duren voor de distributie van weersverwachtingen via INMARSAT overal ter wereld zal zijn doorgevoerd', aldus de staatssecretaris. Binnenkort hopen wij wat uitvoeriger terug te komen op de K.N.M.I. weerrouting.