

issen

Schin en ka

februari 1977



Bij de voorplaat

Een foto die nauwelijks uitleg behoeft: genomen op een kille januari-morgen langs een van de dijken in ons natte land. Wel willen we er hierbij de nadruk op leggen, dat mocht „Tussen Schip en Ka” op de horizon in een van de komende maanden u het gevoel geven, dat het blad erachter verdwenen is, geeft u ons dan even bericht. We moeten namelijk op een ander systeem van verzending overstappen; dat we daarbij de nodige zorgvuldigheid zullen betrachten opdat geen adressen verloren gaan, daarop kunt u rekenen. Maar overstappen op een ander adresseersysteem – voortaan via de computer – brengt toch gevaren met zich. Dus nogmaals, geen blad ontvangen, even een berichtje aan de Redactie of een telefoontje naar 010-696127 en we zetten de zaak weer recht.

Mutaties



Drs. D. de Bruyne

Ir. L. C. van Wachem

Mr. G. A. Wagner, President-Directeur van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, zal op 30 juni 1977 wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zijn functie neerleggen.

De raad van commissarissen heeft met ingang van 1 juli 1977 tot President-Directeur benoemd Drs. D. de Bruyne. De heer De Bruyne is sinds juli 1974 directeur der vennootschap.

Het is de bedoeling van de raad van commissarissen aan de algemene vergadering van aandeelhouders der vennootschap, die op 12 mei 1977 zal worden gehouden, voor te stellen de heer Wagner met ingang van 1 juli 1977 tot commissaris van de vennootschap te benoemen.

Het ligt voorts in de bedoeling aan die vergadering voor te stellen Ir. L. C. van Wachem met ingang van 1 juli 1977 tot directeur der vennootschap te benoemen. Tevens bestaat het voornemen de heer Van Wachem, na zijn benoeming tot directeur der vennootschap, met ingang van 1 juli 1977 te benoemen tot lid van het praesidium van de raad van beheer van Shell Petroleum NV en tot managing director van The Shell Petroleum Company Limited, waardoor hij directeur van de Koninklijke/Shell Groep wordt.

Met ingang van 1 juli 1977 zal de heer Pocock de heer Wagner opvolgen als voorzitter van het comité van Groepsdirecteuren, terwijl de heer Pocock als vice-voorzitter zal worden opgevolgd door de heer De Bruyne.

Verkocht

Zoals reeds gemeld in ons vorig nummer, was ook de „Marisa” voor verkoop op de markt gebracht. Het schip is inmiddels verkocht aan de Griekse reder Coulouthros. Oplevering uiterlijk 15 april na een dokbeurt in Singapore; onze vloot telt dan nog 44 schepen, waarvan er 3 zijn opgelegd.

LPG terminals

Shell maakt sinds enige tijd een studie waarbij, in verband met eventuele importen van LPG (Liquefied Petroleum Gases), wordt gekeken naar een aantal mogelijke vestigingsplaatsen voor havenen opslagfaciliteiten in Europa.

Deze studie vindt plaats tegen de achtergrond van mogelijke nieuwe ontwikkelingen zowel aan de kant van het aanbod als aan de kant van de toepassing van LPG, waarbij Shell een rol zal kunnen spelen. De relatief kleine groei in de traditionele Europese LPG markt zal in de studie tevens in aanmerking worden genomen.

Naar verwachting zal deze studie voor het midden van 1977 kunnen worden afgerond.

Studieverlof

Dat de zittingen van de Examencommissies voor stuurlieden en scheepswerktuigkundigen sedert 1 januari van dit jaar een wijziging hebben ondergaan, is al eens vermeld. Ook de VKO heeft in haar maandblad „Journaal” van december 1976 daaraan een artikel gewijd, waaruit blijkt dat op de van die zijde in het werk gestelde pogingen om in de nieuwe regeling een voor betrokkenen gunstige wijziging aan te brengen, van de zijde van het Ministerie afwijzend is gereageerd.

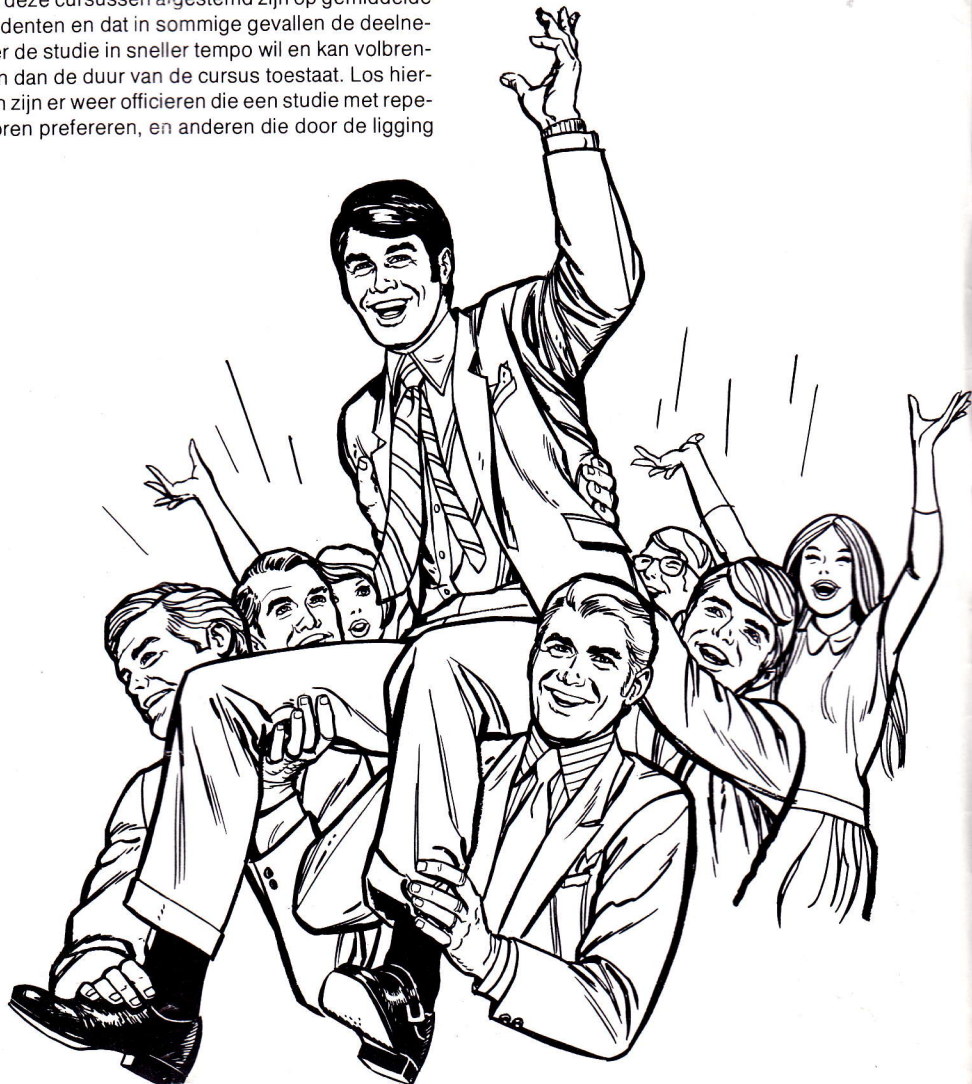
Al met al komt het er nu wel op aan bij het plannen maken voor een studieverlof wat nauwkeuriger te werk te gaan dan voorheen, ten einde niet het risico te lopen onnodig lang in een zgn. „onbetaalde periode” verzeild te raken en uiteraard de kans op de maand „bonus” ten volle te behouden. De cursussen voor de hogere diploma's die op de verschillende zeevaartscholen worden gehouden beginnen gewoonlijk in augustus en januari. Daarbij bestaat steeds de mogelijkheid op een later tijdstip alsnog aan zo'n cursus te gaan deelnemen, hoewel dit zeker niet de meest ideale manier is om de rangen-studie aan te vangen. Daar komt nog bij dat deze cursussen afgestemd zijn op gemiddelde studenten en dat in sommige gevallen de deelnemer de studie in sneller tempo wil en kan volbrengen dan de duur van de cursus toestaat. Los hiervan zijn er weer officieren die een studie met repetitoren prefereren, en anderen die door de ligging

van hun woonplaats of wat voor redenen dan ook bij voorkeur van een privé-leraar gebruik maken. Met andere woorden: de mogelijkheden zijn nogal gevarieerd.

Om nu op het in de tweede alinea van dit artikel gestelde terug te komen is het door het (vooral voor stuurlieden sterk) gelimiteerde aantal mogelijkheden om examen te doen, voor ieder die binnen afzienbare tijd voor een hoger diploma wil gaan studeren, zaak om tijdig contact op te nemen met de afdeling scheepsofficieren. Tot nu toe gebeurde dat gewoonlijk vóór aanvang van of tijdens de laatste dienstperiode voorafgaande aan het studieverlof, maar in het vervolg zal het nuttig zijn dat overleg op een wat eerder tijdstip te doen plaatsvinden. Het zal dan wellicht nodig blijken om de lengte van twee voorafgaande dienstperioden zo veel mogelijk op het komende studieverlof af te stemmen om aldus op een gunstig tijdstip met de studie te kunnen aanvangen, dit laatste mede met het oog op de persoonlijke situatie.

Hierbij moet worden bedacht dat een zekere spreiding van het studieverlof noodzakelijk blijft en dat niet allen tegelijk in b.v. augustus aan de beurt kunnen komen.

Uiteraard kunnen wisselende stafpositie en ongunstige scheepsprogrammering dan nog roet in het eten gooien, maar dit zijn factoren waarmee ieder inmiddels al zo vertrouwd is geraakt dat wij daarvoor ongetwijfeld op begrip mogen rekenen. Wij doen een beroep op allen met het bovenstaande rekening te houden en tijdig aan de bel te trekken, ten einde op een later tijdstip niet met onaangename verrassingen te worden geconfronteerd.





Zoals bekend, is de vloot van onze maatschappij gelijkelijk verdeeld over de beide "fleet units" DFM/1 en DFM/2, met als "fleet managers" de heren D. Jongeneel en M. A. Busker. Om ook de beide PLA „proef“schepen over deze units te kunnen verdelen, was een kleine verschuiving met de overige „F“-klasse schepen noodzakelijk, waardoor thans de „Fossarus“ en „Fulgur“ onder vloot 1 vallen, terwijl de „Felania“ en „Fossarina“ bij vloot 2 zijn ondergebracht.

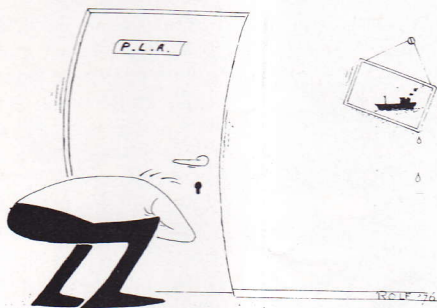
Sedert medio januari varen de „proef“schepen „Fulgur“ en „Fossarina“ met een bezetting als weergegeven in ons PLA-artikel in de novembereditie. Hierbij zijn de gezagvoerder – als scheepsmanager – en de hoofdwerktuigkundige – als asst scheepsmanager – verantwoordelijk voor het te voeren beleid, waarbij zij worden geadviseerd en ter zijde gestaan door de 1e stuurman en de 2e werktuigkundige. Hun namen zijn: **Fulgur:** gezagvoerder M. Hus, hoofdwerktuigkundige J. Wielart (ex PLA werkgroep), 1e stuurman A. J. de Kraker, 2e werktuigkundige H. Japin;

Fossarina: gezagvoerder H. J. Allaart, hoofdwerktuigkundige L. J. van Onselen, 1e stuurman P. F. L. Schölvinc (ex PLA werkgroep), 2e werktuigkundige E. Dallinga.

Wat betreft rapportage aan de vloot zullen wij, zeker de eerste paar maanden, eerst de ontwikkeling

van de PLA-gedachte in de praktijk aan boord moeten afwachten, doch wel degelijk ligt het in de bedoeling om in het voorjaar de verslaggeving over het projekt in dit blad voort te zetten. Men kan zich inmiddels aan boord verder verdiepen in de gehele opzet van het „Projekt met Lange Adem“. Aan alle schepen van onze vloot is namelijk een informatiemap verzonden, waarin vervat een aantal rapporten en verslagen, alsmede de volledige tekst van alle in dit blad over de PLA verschenen artikelen. Naarmate verdere artikelen worden gepubliceerd of andere publikaties op het gebied van de PLA beschikbaar komen, zullen deze ter opneming in de PLA-map naar de schepen worden verzonden.

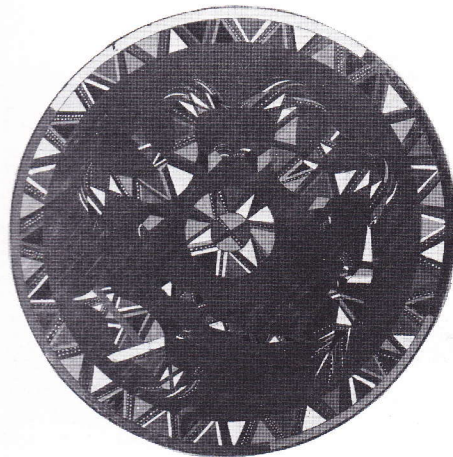
Dit wil overigens in het geheel niet zeggen, dat men bij bezoek aan kantoor niet welkom zou zijn bij de PLA-werkgroep, die thans bestaat uit kap. J. Verhoeven en de heer J. van der Linden. De heer Verhoeven, die voor ongeveer vier maanden aan de werkgroep is verbonden, houdt „open deur“ in kamer 7.06. Bovendien is ook de heer J. van der Linden, die reeds sedert het begin van het PLA-projekt hiermede nauw verbonden is, te allen tijde bereid iedere belangstellende nadere informatie te verschaffen; zijn kamernummer is 7.09.



m.s. "Fossarus"

Op 17 december jl. is, tijdens een korte plechtigheid aan boord, de "Fossarus" door Haugesund Mekaniske Verksted, de bouwers van de "F"-klasse schepen, overgedragen aan onze maatschappij.

Bij die gelegenheid bleek, dat het geschenk van de doopmoeder van dit schip, Mw A. C. Fibbe, de Noorse artiest die voor de decoratie aan boord zorgdroeg, had geïnspireerd tot het eveneens ontwerpen van een „schijf“ (geheel onder afgebeeld). Evenals de beide schijven die bij de doopplechtigheid waren overhandigd en die vervaardigd zijn door een indiaanse stam in Suriname, is de „Noorse“ schijf als wanddecoratie aangebracht in het trappenhuis van deze vierde en laatste nieuwbouwtanker van de „F“ klasse voor onze maatschappij.



Geschenk doopmoeder

Verzoeken

voor
scheeps-
informatie
te
bellen:

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
s.s. Arca
s.s. Atys
s.s. Capiluna
s.s. Capisteria

(010) 130955

m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

(010) 130956

m.s. Felania
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
s.s. Katelysia
s.s. Kelletia
s.s. Kermia

(010) 130957

s.s. Khasiella
s.s. Kopionella
s.s. Kylix
s.s. Lovellia
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Meta
s.s. Mitra
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba
s.s. Patro

(010) 130959

s.s. Philippia
s.s. Sepia
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Vlieland
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Vlootcirculaires

In de periode 16 december 1976 tot en met 15 januari 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1227	17.12.76	„Uitkering ineens“ voor Europees Vlootpersoneel.
1228	17.12.76	Kerst- en Nieuwjaarswens (PCOR).
1229	23.12.76	Aanstellingen officieren per 1.1.77 (PCOR).
1230	3. 1.77	Schaderapporten 135 en 136.
1231	3. 1.77	Vlootsamenstelling.
1232	31.12.76	Koersen (PCOR).
1233	5. 1.77	Port Performance – Kosten per dag.
1234	5. 1.77	Kaartverbeteren door middel van "tracings" – correctie bijlage circulaire No. 1186 dd. 14 juli 1976.
1235	10. 1.77	Wijziging van de pensioenregeling per 1.1.77.
1236	10. 1.77	PLA-informatiemap.
1237	7. 1.77	Correctie onderhoudsadministratieboek.

Scheepsgezellen op doorreis in Singapore

Op veler verzoek zullen Europese scheepsgezellen die op doorreis in Singapore moeten overnachten, niet meer verplicht zijn hun maaltijden te gebruiken in het hotel waar zij zijn ondergebracht. Met ingang van 1 januari 1977 zal – om de kosten van ontbijt, lunch en diner te bestrijden – via het Singapore-kantoor een toelage van Sing. dollar 30,- per dag worden betaald. Men is dan vrij de maaltijden in het hotel of elders ter plaatse te gebruiken.



Nederlandse TV-programma's definitief aan boord van 10 schepen



In het oktober-nummer van dit blad kondigden wij onder de kop „Hilversum” aan dat, bij wijze van proef, zou worden begonnen met het wekelijks toezenden van cassettebanden naar de met video-apparatuur uitgeruste schepen. Het bijzondere daarbij is, dat de cassettes als het ware zijn gevuld met een keuze uit de in de afgelopen week door Nederland I of II uitgezonden programma's, voor zover die van Nederlandse makelij zijn.

Naar aanleiding van de ontvangen reacties werd besloten om met ingang van 1 januari jl. deze proef om te zetten in de vaste praktijk van het wekelijks, per luchtpost, toezenden van 3 uur Nederlandse „actuele” programma's, waarbij de 10 uur videoprogramma's van Brits/Amerikaanse makelij (uitgebracht door

Walport-Telmar-International in Londen) is gereduceerd tot 5 uur. De met video-apparatuur uitgeruste schepen zijn: de Felania, Fulgur, Fossarina en Fossarus, de Mitra (had reeds video bij overname van STUK), de Marinula (moederschip voor de in Bruneibaai opgelegde vloot), alsmede – vanwege hun bijzondere vaart – de Niso, Sepia, Zafra en Zaria.

De reacties op de proef, zowel schriftelijk als mondeling van een aantal schepen ontvangen (op sommige was zelfs een schriftelijke enquête gehouden, waarvoor bijzondere erkentelijkheid), was op een enkele uitzondering na van gunstig tot enthousiast. Ook de medewerking aan boord om na vertoning de banden snel naar Radio-Holland Marine Television B.V. – die belast is met de productie en verzending van de Nederlandse banden – te retourneren is groot. Dit laatste is ook strikt noodzakelijk, want het zijn niet alleen de productiekosten en het niet onaanzienlijke bedrag aan porto dat deze ontspanningsmogelijkheid tot een vrij kostbare maakt, maar ook de grote hoeveelheid video-band nodig om de stroom programma's naar en van het schip op gang te houden. Dit is ook de reden, dat in het contract dat wij met vorenbedoelde maatschappij (RHMT) zijn aangegaan, een boete-clausule is opgenomen, die in werking treedt wanneer een band niet binnen drie maanden bij RHMT is terugontvangen. Met andere woorden: na vertoning aan boord, *de cassettes in de eerstvolgende aanloophaven op de voorgeschreven wijze retourneren is en blijft strikt noodzakelijk.*

In de manier van opnemen van „vidpacks”, de koffers waarin Walport Telmar International (WTI) de Brits/Amerikaanse videoprogramma's verpakt, die dus niet actueel zijn, is geen wijziging gekomen. Behoudens dan, dat per schip voor maximaal 5 uur per week mag worden opgenomen in plaats van 10 uur, zoals voorheen. Per schip dus een wekelijkse hoeveelheid banden van 3 uur Nederlands-actueel en 5 uur niet-Nederlandse programma's, niet-actueel.

Radio-Holland Marine Television B.V.

Zijn wij al jaren vertrouwd met de diensten die voor de schepen door Radio-Holland worden verricht en die in zekere zin hun verpersoonlijking vinden in de radio-officier aan boord, Radio-Holland Marine Television B.V. is een nieuw geluid. Tot de oprichting hiervan werd besloten nadat Radio-Holland er, na lange onderhandelingen, in was geslaagd om toestemming te verkrijgen om Nederlandse programma's ten behoeve van de zeevarenden over te nemen van de beeldbuis, deze te vermenigvuldigen en naar de schepen te zenden. Zonder winst! Want op de reproductie en vertoning mag geen winst worden

gemaakt. Wel op de verkoop of de verhuur van de benodigde apparatuur, zoals de recorder en de kleuren-TV-monitors.

RHMT slaagde er ook in om als alleen-vertegenwoordiger voor Nederland van Walport Telmar International te worden aangesteld, waarna de weg vrij lag om met de huidige opzet te beginnen, namelijk verkoop/verhuur van apparatuur en voorziening met zowel Nederlandse (actuele) als Brits/Amerikaanse (niet-actuele) video-programma's. Al onze met WTI lopende „huur en programma”-contracten werden derhalve overgenomen door RHMT. Het is uitsluitend wanneer reparatie aan video-apparatuur of ruilen van „vidpacks” noodzakelijk is, dat wij nog contact hebben met WTI via hun over de gehele wereld verspreide agenten, die nu ook de agenten van RHMT zijn geworden.



Wat betreft film-faciliteiten, wel degelijk is hiervoor het contract met „Walport”, Londen, gehandhaafd, daar dit ontspanningsmiddel niet onder de contract-overname valt.

Smaak

Wat was nu eigenlijk zo de reactie van de opvarenden op de „proef” met de actuele Nederlandse programma's in de afgelopen maanden?

We hebben het al eens eerder geschreven en het spreekwoord blijkt bovendien al eeuwen oud te zijn: „over smaak valt niet te twisten”. Dat een ieder aan boord dus ten volle tevreden is met de samenstelling, is en zal ook nooit en te nimmer worden bereikt. Wel is duidelijk geworden, dat de meeste „varende TV-kijkers” de 1½ uur sport niet alleen als te lang, doch ook als onvoldoende gevarieerd ervaren. „Het is allemaal voetbal”, zo is de kreet. „En te veel sport vergeleken bij ontspanning”. Toch valt dat wel mee als we bijvoorbeeld het lijstje van de in december gezonden programma's eens doornemen. Trouwens, de lezers van dit blad kunnen aan boord dit zonder meer verifiëren, want „Wacht te Kooi” vermeldt tegenwoordig getrouw welke programma's kunnen worden verwacht. December dus geeft eerst een week met 66 minuten sport, dan 70 minuten, met daarop een uitschieter van 100 minuten! Maar wat blijkt? Het was wel de wedstrijd Español-Fijenoord! Moet een dergelijke wedstrijd dan in de tweede helft worden afgebroken omdat er vragen zijn naar meer ontspanning? Dat zou toch voor alle voetballiefhebbers aan boord niet redelijk zijn.

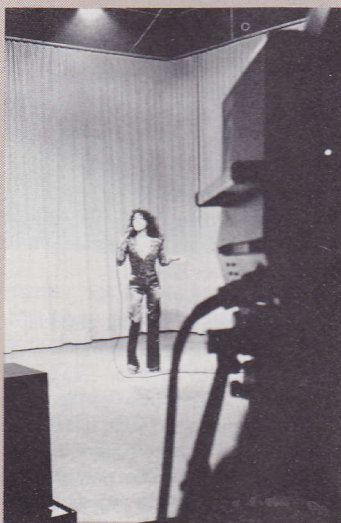
Natuurlijk, de verhouding sport-actualiteit-ontspanning = gemiddeld 1½ - ¾ - ¾ uur komt in een geheel ander daglicht te staan als je het aantal programma's uitbreidt tot 5 uur. Maar zouden onze niet-Nederlandse scheepsgezellen nu echt gelukkiger zijn met de Nederlandse programma's in plaats van de Engels-gesproken programma's van WTI? En ook aan hen moeten we denken, reden waarom weliswaar tot een reductie tot 5 uur WTI-programma's is overgegaan, doch niet is besloten deze geheel te laten vervallen. En die bieden toch ook ontspanning, voor alle nationaliteiten.

De rondvraag aan boord leverde ook vragen op van „Waarom geen show van Toon Hermans of van Wim Kan”. Sommigen aan boord hebben kennelijk de neiging te veronderstellen, dat — net als zij naar zee gaan — de goede programma's in Nederland beginnen. Maar vergeet u dat maar rustig.

Een ander facet is uiteraard, dat programma's een bepaalde lengte hebben en de drie wekelijkse cassettes niet te veel moeten

worden opgesplitst in stukjes en beetjes uit een veelheid van uitzendingen.

Toch hebben wij het verzoek van een aantal kijkers om voortaan ook wat „Top Pop” en dergelijke programma's op te nemen, doorgegeven aan Radio-Holland Marine Television. Mocht blijken, dat ook de overige rederijen in Nederland die van hun diensten gebruik maken een zelfde geluid aan boord van hun schepen hebben beluisterd, dan zal zoveel mogelijk met de geuite wensen rekening worden gehouden. In ieder geval is de doorsnee-kijker aan boord kennelijk gelukkig met de poging om, waar ook ter wereld, een stukje actualiteit via de



beeldbuis op het scherm te brengen. Het betekent weer een extra band met „thuis”.

Feyenoord

Het zal voor de ras Rotterdammers wel zo klaar als een klontje zijn, maar ons leverde de juiste spelling van de naam van die beroemde voetbalclub enige hoofdbrekens op. Na een vergelijkend onderzoek en een telefoontje hier en daar kwamen we tot de volgende (juiste?) conclusie.

De Rotterdamse wijk, in Zuid, heet Feijenoord en wordt geschreven met zo'n oer-Hollandse „ij”. Dus is het ook „Sportclub Feijenoord”, redeneert de PTT in het Rotterdamse telefoonboek. Doch navraag bij de club zelf leerde ons dat de rood-witten aanhangers zijn van de spellingswijze Feyenoord. Met een „y” zonder puntjes dus. Internationaal gezien staat het wat beter, want in het buitenland is ons „ij”-tje tenslotte niet zo bekend. Het wordt echter opletten als men te maken krijgt met de scheepswerf, Wilton-Fijenoord. Juist, er ontbreekt één „e”. Voor wie het allemaal wat ingewikkeld mocht vinden, dit resumé: Bij Wilton-Fijenoord werken vijftig Feijenoorders, fanatieke Feyenoord fans.

Afscheid

met de beste wensen



Melden wij in het vorige nummer reeds het afscheid van een aantal collega's, ook in de periode van 16 december 1976 tot en met 15 januari 1977 verlieten drie onzer collega's ons, na zoveel jaren deel te hebben uitgemaakt van de walorganatie.

De heer **F. de With** van de Sectie DFF/5 — Materials, in de wandel nog steeds als de Materialendienst aangeduid, opende de rij op 20 december jl. Met 31 dienstjaren, waarvan een aantal bij de N.A.M., kon hij van de scheidenden op de langste periode bij de Koninklijke/Shell terugblikken. Bij zijn komst in het Shell-Gebouw, met zijn echtgenote, viel de kerstboom in de hal nauwelijks te ontlopen. Niet als kerstgeschenk, maar wel als herinnering aan de vele jaren temidden van zijn collega's, ontving hij even later zijn afscheidscadeau, bestaande uit een opvouwbare, stalen werkbank van een niet nader te noemen merk, met boormachine en hulpstukken.



Dezelfde goede hobby-voornemens scheen de heer **J. Th. J. H. van Gestel** te koesteren, want op 29 december ontving hij bij zijn afscheid onder andere eveneens een stalen werkbank. De heer Van Gestel heeft jarenlang de scepter gezwaaid in DFM/4 — Catering en zal als chef van de civiele dienst ook op de vloot geen onbekende zijn. In dienstjaren bleef hij bij de heer De With niet veel achter, want ook hij heeft — zoals men het op kantoor pleegt te noemen — de drie kruisjes achter de rug. Velen van zijn collega's en vrienden, alsmede een aantal zakenrelaties, gaven acte de présence bij zijn scheidende van de maatschappij, waarbij zijn vrouw en kinderen hem terzijde stonden.



Hekkesluiser in de rij van degenen die ons recentelijk verlieten was de heer **D. de Lelij**. Na voorheen vele jaren werkzaam te zijn geweest op de toenmalige werktuigkundige dienst, assisteerde hij de laatste tijd in DFD/3 — Nautical. Helaas is zijn gezondheid van dien aard, dat hij reeds na 26 dienstjaren de dienst verlaat. Bijzonder vele van zijn collega's zwaaiden hem en zijn vrouw, met dochter, uit op 13 januari jl., waarbij hem door de heer C. E. van 't Woudt, Hoofd „Development” namens zijn collega's een professionele boorstandaard, met boren, als aandenken werd overhandigd.

Wij menen namens velen te spreken als wij van deze plaats deze drie — thans ex — collega's nogmaals het allerbeste voor de toekomst wensen.

Als je eenmaal „second” bent, het volledige C-diploma in je zak hebt en toch een walbaan wil, dan moet er een goede reden zijn om die grote stap te nemen. Dat was ook het geval met J. P. J. Reichwein – Ko voor z'n vele vrienden – die nu ruim een jaar als veiligheidsinspecteur werkt bij Shell Nederland Chemie, vestiging Moerdijk zoals dat officieel heet. We zochten hem op in Klundert op een van de eerste dagen van het nieuwe jaar.

„Denkt u maar niet, dat ik de enige ben hier in Klundert, die van de vloot is overgeplaatst naar Shell Chemie. Er lopen hier heel wat ex 2e, 3e en zelfs 4e werktuigkundigen rond.” Nu wisten we dat wel degelijk, want als je een serie begint over collega's die van de vloot naar de wal zijn gegaan – binnen de Shell zogezegd – dan begin je met een lijst aan te leggen. Die wordt dan al snel zo lang, dat je de namen gaat beperken tot diegenen die de laatste twee jaar zijn overgeplaatst. Maar zover wij konden nagaan zijn er maar enkelen die „veiligheidsinspecteur” zijn geworden. Een daarvan was Reichwein. De eerste vraag die je derhalve aan hem stelt is, hoe die functie hem bevalt, in hoeverre hij bij zijn nieuwe broodheer is opgevangen en wat hij voorheen al van zijn huidige specialiteit „veiligheid” wist.

„Nou, wat ik wist bleek maar zeer beperkt te zijn. Ik had in Pernis eens een brandbluscursus gevolgd van drie dagen, maar voor de rest was er nooit bewuste scholing geweest. Wel natuurlijk de veiligheidsbulletins aan boord en de gebruikelijke veiligheidsinstructie en

oefeningen, maar echte lessen erin, nee, dat was nieuw. Wat me dan ook onmiddellijk opviel hier was, dat iedereen vanaf het moment dat hij de poort binnenstapt, veiligheidsbewust wordt gemaakt. Het begint al met een video-voorlichting, die je zonder meer verplicht bent te volgen. Het programma is speciaal gemaakt voor al degenen die hier komen werken. Zelfs al komen ze maar tijdelijk, zoals het personeel van de aannemers, die met de uitbreiding van de raffinaderij bezig zijn. Er werkt hier nu 1200 man aannemerspersoneel en dat worden er binnenkort tegen de 3000. Juist voor hun „veilig” werken ben ik aangesteld. Het is dus mijn taak om het veiligheidsbeleid van de aannemers te stimuleren en te verbeteren. Contractueel zijn de twee grote aannemers hier verplicht zelf ook een veiligheidsinspecteur aan te stellen; ik kijk dan als het ware mee over hun schouders. Maar voor de overigen – er zijn wel 200 aannemers bij de uitbreiding betrokken – neem ik zelf contact op met de opzichters, of met de leiders van het Shell nieuwbouw-project.”

Ko Reichwein wist – dat geeft hij dus grif toe – bij zijn komst eigenlijk niet te veel van „veilig werken bij nieuwbouw”, maar juist omdat dit zijn specifieke taak werd, kreeg hij zelf eerst een gedegen opleiding. Dat kon ook gemakkelijk, want waar nu de ene ingewikkelde installatie na de andere uit de grond wordt gestampt, was bij zijn komst uitsluitend zand. De „Sahara” noemden ze het hier, zo vertelt hij terwijl wij over het terrein rondrijden. „Die keet die u daar ziet, was het begin; ze heet nu officieel „Oase”, het was het enige plekje waar je beschutting kon vinden voor de zandstormen die er woeden. Dat prille begin, nu een jaar geleden, was voor mij natuurlijk een uitstekende kans om me eerst in te werken. En de gelegenheid daartoe gaven ze me volop, zodat ik in dat opzicht niet te klagen heb. Trouwens, de gehele veiligheidsinspectie is hier bijzonder grondig, 26 man zijn erbij betrokken. Natuurlijk, het zijn niet allemaal inspecteurs, want onder veiligheid verstaan we evenzeer de „brandweer” en de „bewaking”. Ik ben dan ook wvd. inspecteur brandweer en bewaking, wat weer impliceert dat ik binnenkort ook consignatiewacht krijg, d.w.z. eens

in de vijf weken moet ik een week lang, 24 uur per dag, beschikbaar zijn, ook thuis.”

Reichwein raakt, nu rondwandeland over het terrein, in gesprek met een paar werklieden, die een diepe put aan het graven zijn. De wanden zijn te steil, het gevaar voor instorting is niet denkbeeldig en hij wijst hen dan ook op het foutieve van hun werken. Ze knikken, ja, ze begrijpen het eigenlijk wel, maar hadden er niet dieper over nagedacht. „Het is al een keer gebeurd dat door onoplettendheid iemand bijna werd bedolven, meestal wijs ik erop via de opzichters. Maar ik bemoei me ook al met het werk in het beginstadium, als het nog maar op tekening staat. Grotendeels komen de ontwerpen van het Centrale Kantoor in Den Haag. Ook daar zijn collega's die al een bijzonder wakend oog houden op de veiligheid. Binnen de afdeling lopen we bepaalde ontwerpen door, bekijken de modellen van de fabrieken, gaan na welke vluchtwegen er mogelijk zijn, in hoeverre alles zodanig is geplaatst dat de veiligheid nimmer in het geding komt. Ook met de brandweer van de gemeente, met politie-autoriteiten en de arbeidsinspectie heb ik veel contacten.”

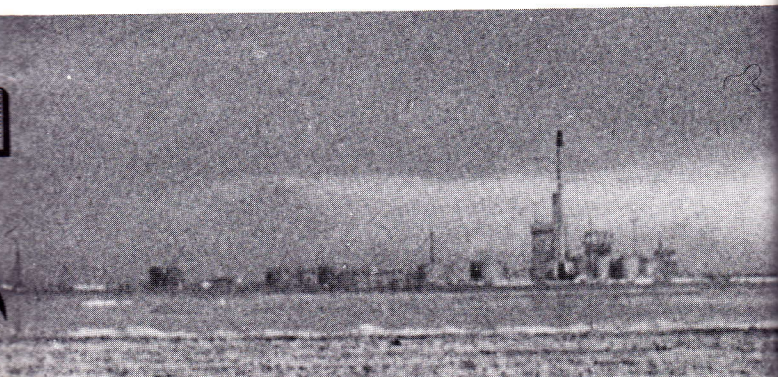
Op de vraag hoe het werk hem bevalt, denkt hij even na. „Nu moet u niet denken, dat ik twijfel met antwoorden omdat de veiligheid me als zodanig niet trekt. Integendeel, ik ben er wel degelijk in geïnteresseerd. En als ik dit soort werk houd, wil ik er ook verdere studie aan wijden. Het enige waar ik erg aan heb moeten wennen is, dat je aan boord had geleerd – iets dat ik erg waardeerde – onmiddellijk zelf te beslissen en te handelen. Je was dus uitvoerder, terwijl ik in deze job alleen maar adviseer. Is er iets, dat je uit veiligheids oogpunt dubieus of zelfs verkeerd vindt, dan kan je adviseren, mondeling of op papier. Maar je kunt niet zelf een beslissing nemen en de uitvoering zonder meer ter hand nemen. Maar ja, ook daaraan raak ik nu gewend.”

Zo stappend door het rulle zand, over betonplaten, langs steigers, zie je z'n ogen overal heen dwalen. Een groot deel van de dag is hij op het immense bouwterrein te vinden. „Onherroepelijk kom je ook bij dit werk te staan voor een berg



WEGGEGAAN...

EN WEGGEBLEVEN





papier, voor een aantal vergaderingen en besprekingen. Dit laatste vind ik erg boeiend, want je leert er niet alleen veel mensen door kennen, maar ook verschillende visies omtrent de veiligheid, zodat je all-round wordt. Minder prettig vind ik de papierbrij, maar ja, dat is het verschil tussen een varend beroep en een walbaan. Ik heb er niet bepaald moeite mee, want het hoort er nu eenmaal bij."

Een antwoord op de vraag, waarom hij eigenlijk met varen is opgehouden, blijkt voor hem moeilijk te formuleren. „Ik heb het werk aan boord altijd erg boeiend gevonden, zeker als tweede. Heb uiteindelijk zo'n 14 jaar op zee gezeten, dus wel een bewijs, dat het werk me lag. Eerlijk gezegd was het meer de mentaliteit die me niet meer helemaal beviel. Begrijpt u me nou niet verkeerd; ik heb contracten gehad, waarbij er een prima stemming was. Van vele schepen waarop ik heb gevaren heb ik vrienden over gehouden. Maar nadat ik 1 1/2 jaar studieverlof had gehad, voor m'n C-1 en C-2 stond het me ineens tegen. Waarschijnlijk kwam het omdat ik er zo lang uit was geweest, 1 1/2 jaar is natuurlijk een hele ruk. Bij mijn bezoek op kantoor liet ik

merken dat ik best een walbaan zou willen hebben. Daarna maakte ik nog een contract, op de "Korovina". Een tijd in de PG, met slechtwerkende air-conditioning. Het schip ging toch naar de sloop, dus het onderhoud was net genoeg om de zaak draaiende te houden. Ik vroeg mezelf serieus af of ik dit leven nu echt wilde volhouden tot mijn 55e. M'n besluit viel: als ik een walbaan bij de Shell kon krijgen, graag! Nauwelijks was ik afgelost of ze vroegen me voor deze baan.

Ko Reichwein geeft toe, dat hij natuurlijk de tijd mee heeft gehad. Een vijftal jaren geleden had zijn overplaatsing naar Moerdijk er niet in gezeten. „Er is natuurlijk nog een facet", zo herneemt hij. „Sedert m'n huwelijk heeft m'n vrouw altijd meegevoerd, zes-en-half-jaar lang. Ze kan namelijk niet goed tegen het alleen achterblijven. Als je dan samen 1 1/2 jaar thuis bent geweest – ik woon in Noord-Holland – valt het varen toch wel wat rauw op je dak. Bovendien, ik ben nu 33, en je beseft dat, als je nu niet meer verandert, het er nooit meer van komt. En als je dat allemaal overdenkt, is de beslissing niet zo moeilijk meer. Maar je moet er wel

naar toe groeien!" Die opmerking over z'n woonhuis in Noord-Holland brengt al snel de vraag, hoe dat nu moet? Want een veiligheidsinspecteur moet binnen een straal van 12 km van zijn werkterrein wonen. „Ja, we gaan binnenkort ook hierheen verhuizen.

En dan te bedenken, dat ik vroeger altijd zei, overal in Nederland te willen wonen, behalve in Brabant en Limburg." Reichwein moet er zelf om lachen. „Het is natuurlijk ook wennen. Moet trouwens toegeven, dat ik al heel snel de beslissing nam om te verhuizen. Ik kreeg een tip, dat ze Deltabungalows in Klundert gingen bouwen, ging kijken en kocht het huis zo van de tekening, m'n vrouw wist van niks. Maar ze is nu enthousiast bij de gedachte over twee maanden hier te komen wonen, ze zit nu ook de hele week alleen. Zelf zit ik al een jaar lang in een pension, hier vlakbij." Financieel blijkt deze ex-werktuigkundige er wel degelijk op achteruit te zijn gegaan. Hij geeft grif toe, dat zijn totaal-inkomen wel 30% lager is dan voorheen. „Maar dat wist ik tevoren, dat moet je nu eenmaal accepteren bij de stap van vloot naar wal. Anderzijds zijn er

regelingen, zowel voor ziektekosten als voor de auto, die het een en ander weer wat compenseren. Maar goed, je gaat een stuk achteruit, al hoef ik er geen biertje voor te laten staan. Maar het is bij grote aankopen dat je even moet opletten."

„Weet u, waar ik heel wat over heb lopen denken? Dat er tijdens je opleiding aan de zeevaartschool weinig werd gedaan aan veiligheidsinstructie en het stimuleren van je veiligheidsbewustzijn. Hier heeft zelfs iedere operator al op de bedrijfsschool veiligheidslessen gehad, want er is een vaste leraar voor dat vak. Als ik in de veiligheidsafdeling blijf, wil ik de cursus Hogere Veiligheidskunde gaan volgen in Amsterdam. De zaak draagt de kosten, ik krijg er zelfs een dag in de week voor vrij. Want veiligheid is me wel gaan boeien, al denk ik ook nog wel eens aan een studie in werktuigbouw. Maar we zullen wel zien wat de toekomst brengt, voorlopig kan ik nog uit de voeten. Moet u die man daar zien; hij heeft niet eens een helm op!" Met grote stappen gaat Reichwein erop af. Veiligheid gaat hem in z'n huidige baan boven alles.



Amsterdam leeft in de ban van een vernieuwingsdrift, waar nu met name het Damrak aan bloot staat.

Zo is ook de stoep van de Oudebrugsteeg aan de grondwerkers ten prooi gevallen. Dit stukje straat aan de noordzijde van de Koopmansbeurs is omgetoverd tot een kale zandvlakte met enkele diegapende putten, waar werkzaamheden aan de riolering worden verricht. Het vergt aldus enige toeren om de voordeur van nummer elf te bereiken:

wetsontwerp tot instelling van een onderzoek naar scheepsrampen door het parlement te krijgen. Een poging die echter schipbreuk leed op de door de Staten-Generaal opgeworpen klippen. Doch bij velen bleef het besef dat aan onveilige situaties bij de Nederlandse koopvaardij paal en perk moest worden gesteld.

Commissies als die voor de Handelspolitiek bogen zich over de zaak en ondanks een enkele tegenpruttelende „afgevaardigde” kwam in 1909 de Schepenwet tot stand. „Van Staatswege”, zo vertelt ons artikel 27 van die wet, „wordt onderzoek gedaan naar de oorzaken van plaats gehad hebbende scheepsrampen.” De Raad voor de Scheepvaart” was daarmede een feit.

De Schepenwet, echter, werkt ook preventief. Voorschriften zijn uitgevaardigd voor de bouw van schepen, voor hun uitrusting en gedeeltelijk voor de vakbekwaamheid van de mensen die de schepen bemannen. De zeevarenden die op een schip monsterden, dat in het bezit was van de geldige certificaten, liepen nu in ieder geval minder kans om onvrijwillig in het rijk van Neptunus te belanden. Ging er toch iets mis dan was er de Raad die „ter lering” constructiegebreken blootlegde, niet duidelijke wetsartikelen onder de loep nam of nalatigheid aan het licht bracht. Hierbij ter zijde gestaan door de Scheepvaartspectie, de instantie belast met controle op de naleving van de Schepenwet. Een en ander met het oogmerk de vaart ter zee binnen veilige banen te leiden. Veiligheid voor schip en lading, maar vooral ook voor degenen die aan boord van schepen van de grote en kleine handelsvaart en de visserij hun dagelijkse boterham verdienen.

Oneerlijk

Toch ontkom je, gezeten in de raadskamer en sprekend met een lid van de Raad, niet aan die ene opmerking: „Het wordt soms als oneerlijk ervaren dat de Raad ruimschoots de tijd en de gelegenheid heeft om beslissingen te beoordelen, die een scheepsofficier binnen enkele seconden heeft moeten nemen. Op zo'n manier vindt men altijd wel een addertje in het gras, een foutje of een slippertje in het gevoerde beleid.”

Het antwoord is simpel en waar. „Wij kijken op de eerste plaats hoe die situatie waarin men binnen

seconden moet reageren is ontstaan. Wat iemand in de spanning van het laatste moment doet, wordt hem nooit zwaar aangerekend. Maar de ervaring leert dat men te lang wacht met het nemen van maatregelen. Onderkent men het gevaar bijtijds en reageert men tijdig dan hoeft men geen „last moment manoeuvres” uit te voeren.”

Wat opvalt in de raadskamer is de grote hoeveelheid, her en der verspreid liggende, vakliteratuur. Uiteraard is het onontbeerlijk voor hun taak, dat de leden van de Raad nauwkeurig op de hoogte zijn van de laatste ontwikkelingen in de scheepvaart. En wat dit betreft niet alleen technisch — uiteindelijk wordt de Raad bijgestaan door vakspecialisten — maar ook maatschappelijk. Heeft de Raad er oog voor dat bepaalde verhoudingen zich door de jaren wijzigen? Om maar eens een voorbeeld te noemen; dat een bonafide rederij de kennis en de tijd heeft om voor hun schepen bepaalde routes uit te stippelen, die in de vorm van een aanbeveling aan hun gezagvoerders worden doorgespeeld. De scheepsleiding moet wel heel erg sterk staan wil zij tegen de richtlijnen van hun rederij ingaan.

Het erg voorzichtig opgeworpen balletje wordt ruggekaast. Een ons zeer bekende uitspraak van de Raad, komt voorgaats en daaruit blijkt inderdaad, dat de Raad met zulke omstandigheden rekening houdt. Maar, zo wordt er nogmaals aan toegevoegd: „het spreekt de kapitein niet vrij van de verplichting deze aanbevelingen aan zijn eigen kennis en ervaring te toetsen en hiervan af te wijken indien het hem beter lijkt.” Zo liggen de regels nu eenmaal. De trainer mag langs de lijn zijn aanwijzingen geven; de spelers in het veld bepalen het spel. En ook het spel is aan regels gebonden.

De zitting

De ruimte waarin de Raad voor de Scheepvaart is gehuisvest beslaat een aantal kamers aan de noordzijde van de Amsterdamse Koopmansbeurs. De drie aan elkaar grenzende kamers — wachtkamer, zittingzaal en raadskamer — geven uitzicht op het Centraal Station in de verte en de thuishaven van de Amsterdamse rondvaartvloot in het Damrak. Binnen kan men de kamers, gelegen op de eerste verdieping, bereiken via een overloop, waar vanaf men een blik kan werpen op de vloer van de schippersbeurs.

De Raad voor de Scheepvaart is een instantie die door vele zeevarenden met enige argwaan wordt bekeken en een gewillig onderwerp vormt voor een discussie aan de bar. Meestal komt de Raad daarin niet zo positief uit de bus; een soort maritieme scheidsrechter, die bij het minste of geringste kwistig de rode kaart hanteert. De waarheid is, ook omtrent de Raad voor de Scheepvaart, anders dan uit de verhalen blijkt. Anders zelfs dan men uit de in ambtelijke taal gestelde uitspraken van de Raad zou kunnen vermoeden.

Ontstaan

We duiken terug in de tijd, naar het einde van de vorige eeuw en vóór de totstandkoming van de Schepenwet in 1909. In die jaren was de zee nog echt vrij. Niets weerhield reders ervan gebrekkige schepen met onbekwame bemanningen en té vol beladen het zeegat uit te sturen. Dat af en toe een schip verging of strandde op een niet bijtijds gesignaleerde zandbank, was het risico van het vak. Wel werden in die dagen zeelieden en vooral scheepsofficieren die het met hun navigatie al te bont hadden gemaakt voor een zogeheten Tucht-raad ter verantwoording geroepen. Deze raad ontleende haar bestaansrecht aan de Wet omtrent de Huishouding en Tucht op Koopvaardij-schepen, die eigenlijk meer was bedoeld om het wat ruwe zee-mansvolk in toom te houden. Inbreng op het gebied van de veiligheid had deze raad niet. Aan het eind van de 18e eeuw had een toenmalige regering weleens een poging ondernomen om een



In de wachtkamer hangt een sfeer die eigen is aan dit soort ruimtes: spanning is niet echt voelbaar, meer een gelatenheid. Staatscouranten en exemplaren van het Dagblad Scheepvaart staan naast een fonteintje in de hoek hoog opgetast. Stoelen in het rond en in het midden van de hoge kamer een tafel waaraan zich een aantal „betrokkenen” en „getuigen” hebben geschaard. Op fluisterende toon, gebogen over hun shagbultjes, bespreken zij de ware toedracht van de ramp waarin zij een hoofdrol hebben gespeeld. Een tussendeur gaat open en de secretaris van de Raad doet de aanwezigen het verzoek om binnen te treden. De zittigen zijn openbaar en er blijkt ook voor het „publiek” in een comfortabele zitplaats te zijn voorzien.

De zittingzaal is wat meer „aangekleed” dan de wachtkamer. Rood behang met gouden bloemen; het embleem van de Koopmansbeurs. Een niet al te nieuwe pers op de vloer. Hier, eveneens, de hoge houten lambrizing rondom en twee blauwe hanebalken boven onze hoofden. De kroonluchters zien er iets te modern uit om echt antiek te zijn. De leden van de Raad zijn reeds gezeten, met achter de tafel de voorzitter, geflankeerd door de twee vaste leden alsmede één buitengewoon lid en een getuige-deskundige. Aan het hoofd van de tafel — rechts naast de voorzitter — heeft de inspecteur voor de scheepvaart plaatsgenomen, met naast zich een deskundige. Tegenover de inspecteur, aan het andere eind, de raadssecretaris. De voorzitter nodigt de betrokkenen uit tegenover de leden plaats te nemen.

Vroeger, zo vertelde ons de inspecteur voor de scheepvaart, was er een heuse bode aan de Raad verbonden. Het was zijn taak om betrokkenen en publiek waardig te ontvangen, een plaats te wijzen en als dan ieder gezeten was klopte hij op de deur van de raadskamer. Als de Raad binnenkwam werd deze netjes aangekondigd, waarop alle aanwezigen moesten gaan staan en pas weer mochten zitten als het college plaats had genomen. De bode is echter alweer enige tijd met pensioen en statigheid heeft ook hier het veld moeten ruimen voor efficiency.

Ramp

De ambtenaren van de Scheepvaartinspectie hebben hun werk gedaan. Dit bestaat uit een eerste onderzoek, het verhoren van getuigen en

het opmaken van een proces-verbaal. Aan de hand van dit proces-verbaal beslist een commissie uit de Raad of de „ramp” de moeite van het in behandeling nemen waard is. Ramp tussen aanhalingstekens, want in wettelijke termen heet een ongeluk op zee al snel een ramp. Acht men een gedegen onderzoek noodzakelijk — indien er sprake is van schuld of als er lering uit kan worden getrokken — dan gaat er toch nog wat tijd mee heen voordat ieder die gehoord moet worden ook daadwerkelijk aanwezig kan zijn. Velen zijn op zee en dus moet er gewacht worden op een gelegenheid dat alle getuigen weer lijfelijk in den lande aanwezig zijn. Een ambtenaar van de scheepvaartinspectie, de inspecteur voor de scheepvaart, is bij de zitting aanwezig in een functie die zich laat vergelijken met die van officier van justitie in de civiele rechtspraak. Toch gaat het op de zitting duidelijk anders toe dan bij de burgerrechter. Al was het maar omdat parketwachters, toga's en het verdachtenhekje ontbreken.

De betrokkenen — meestal één, doch in voorkomende gevallen soms twee of meer personen — geven antwoord op de vragen die door de leden van de Raad aan hen worden gesteld. Het lijkt in het geheel niet op een kruisverhoor en de zitting heeft dan ook niets Perry Mason-achtigs. Af en toe, waarachtig, ontstaat zelfs een dialoog, een kleine discussie tussen de raadsleden en betrokkenen. Misschien komt het wel door het karakteristieke van het onderwerp. Hier worden zaken besproken als ankerliggers, omkeerbare schroeven en wacht te kooi. De scheepvaart is een aparte wereld en de buitenstaander die per ongeluk hier binnen loopt en niet ter zake kundig is zal zijn aandacht spoedig richten naar de spreuk boven de schouw:

„Gewicht en maat wier norm een volk bewaart
Slytloos metaal in dicht foedraal gesloten
Zy 't zuivre brein: zy'n zuivre koers verklaart
Wat roersels koers verkleinen of vergroten.”
Een hersenbreker, dat wel.

Model

De bevoegdheid van de Raad strekt zich, met betrekking tot onderzoek en maatregelen van tucht, uit tot schepen onder Nederlandse vlag. Naar rampen die binnen het Nederlands territorium plaatsvinden kan men uitsluitend een onderzoek instellen.

De nationaliteit van de betrokkenen doet hierbij

weinig ter zake. Zo kan een Portugees met een Nederlands diploma als scheepswerktuigkundige als betrokkene worden gehoord en een Nederlander, varende op een Liberiaans schip (met Liberiaans diploma), niet. Overigens bestaat er tussen soortgelijke instanties als de Raad voor de Scheepvaart in het buitenland en de Raad zelf slechts weinig contact. Uitwisseling van gegevens vindt af en toe plaats met het „Seeamt” te Hamburg.

Toch staat er in internationaal verband wel een deurtje open. Uitspraken van de Raad vinden de weg terug naar de Scheepvaartinspectie, die de aanbevelingen ter sprake kan brengen in IMCO-commissies waarin zij zitting heeft. Zo heeft de Raad, zij het indirect, ook een deurtje in het zakje gedaan met de totstandkoming van het nieuwe zee-aanvaringsreglement.

Dat de Raad goed werk heeft verricht blijkt misschien wel het beste uit het feit dat zij model heeft gestaan voor soortgelijke instellingen zoals: de Marineraad, de Raad voor de Luchtvaart, de Spoorwegaard en de Commissie Binnenvaart-rampenwet.

Uitspraak

De zitting wordt, nadat alle leden hun vragen hebben gesteld, geschorst voor een kort beraad. Hetgeen de betrokkene en getuigen hebben verklaard is op papier gezet en door hen ondertekend. Als de zitting wederom wordt hervat is het woord aan de inspecteur voor de scheepvaart, die alle zaken nog eens op een rijtje zet. Hij kan de Raad voorstellen, indien schuld is gebleken, de betrokkene tuchtrechtelijk te straffen door hem gedurende een bepaalde tijd zijn diploma te ontnemen. Het laatste woord is aan de betrokkene zelf; ter verdediging. Doch hij mag deze taak aan zijn raadsman overlaten, zo hij zich door een raadsman, die hier niet per se een jurist hoeft te zijn, laat bijstaan.

Na een reces volgt de uitspraak, zonder de motivatie. Deze wordt later over de post thuisgezonden, waarna de hele zitting als bijlage van de Staatscourant in de openbaarheid verschijnt: Ter Lering. Zo vinden de uitspraken ook hun weg naar de schepen van onze vloot, waar ze vaak aandachtig worden gelezen, ook omdat in de betrekkelijk kleine wereld van de Nederlandse koopvaardij schip en betrokkene vaak bekenden zijn.



Iets over testamenten

Iedere huisvader weet, dat hij zijn bezittingen tegen brand moet verzekeren. Maar lang niet iedereen blijkt te weten dat het soms niet onverstandig is om te zorgen voor een testament op de langstlevende, d.w.z. een testament ten behoeve van de echtgenoot die overblijft na overlijden van de andere echtgenoot. Een derdelijk testament kan onder bepaalde omstandigheden van groot nut zijn, waarover hieronder meer:

Stel, dat u eigenaar bent van een huis met een koopsom van f 80.000,—, u bent getrouwd in gemeenschap van goederen en u hebt drie kinderen. Bent u op huwelijksvoorwaarden getrouwd en heeft u meer of minder kinderen, dan geldt het onderstaande evenzeer, zij het met andere verhoudingen en cijfers. Die kunt u echter zelf berekenen.

Rekensom

Wat gebeurt er nu als een van de ouders overlijdt zonder dat hij of zij een testament heeft gemaakt en de ouders in gemeenschap van goederen gehuwd waren? Volgens de wet krijgen dan de langstlevende en de kinderen samen de erfenis. In het gekozen voorbeeld is dat dan voor de langstlevende $\frac{5}{8}$ en voor elk der drie kinderen $\frac{1}{8}$.

De rekensom gaat immers als volgt: de langstlevende ouder krijgt de helft van het gezinsvermogen; de andere helft wordt gelijk verdeeld over de in totaal vier overlevenden. Dat wil dus zeggen voor alle vier $\frac{1}{4}$ van de helft ofwel $\frac{1}{8}$ van het geheel; de langstlevende ouder had al $\frac{4}{8}$ en heeft dus in totaal $\frac{5}{8}$.

Gevaar

Dit kan de langstlevende in een ongewenste situatie brengen. Hij/zij was tot dusver met de partner de baas over het gezinsvermogen, maar loopt nu opeens de kans dat de kinderen hun deel van het vermogen zullen opeisen. In de volksmond heet dat: Het opeisen van „vaders of moeders versterf”.

Stel nu dat de overlevende de moeder is, die niet (meer) in haar eigen levensonderhoud kan voorzien, en de hypotheek is bij het overlijden van de vader afgelost krachtens de overlijdensrisicoverzekering. Dan kan de weduwe gedwongen worden een nieuwe hypotheek te nemen voor een bedrag van f 30.000,— omdat alle drie de kinderen hun achtste deel (= f 10.000,—) opeisen. Voor een hypotheek op annuïteitsbasis bij een

rente van 9% betekent dat voor de weduwe een nieuwe last van f 2.920,— per jaar of wel f 243,— per maand.

Boedelverdeling

Men voorkomt deze narigheid door een testament op de langstlevende ook wel genoemd: een „Langstlevend-al” testament. Nu bestaan er voor zo'n langstlevend-al testament verschillende vormen. Dit is een kwestie van juridische techniek waarop wij hier niet kunnen ingaan. Een testament dat in vele gevallen de gewenste bescherming kan bieden is de zogenaamde ouderlijke boedelverdeling. Dit is een testament waarbij het volgende wordt bepaald:

a. De ene ouder deelt aan de andere ouder zijn hele erfenis toe;
b. die andere ouder krijgt, omdat hij is „overbedeeld” aan de kinderen een schuld in geld, gelijk aan hun erfdeel (dus in ons voorbeeld een schuld van f 10.000,— aan elk kind); maar — en hier zit de kneep —

c. Die schuld van de andere ouder zal niet opeisbaar zijn zolang hij/zij leeft, behalve in enkele vanzelfsprekende uitzonderingsgevallen zoals bij inbreuk op de zg. legitieme positie van de kinderen of het geval, dat de ouder onder curatele wordt gesteld. Ook de rente van de schuld zal pas kunnen worden opgeëist tegelijk met de hoofdsom.

In het kort komt het erop neer dat de kinderen pas een greep op het gezinsvermogen krijgen als de beide ouders overleden zijn. Wij geven hier vanzelfsprekend alleen de hoofdzaken aan en verwijzen voor verdere bijzonderheden van deze testamentsvorm naar de notaris. Het testament kan echter bepaald niet onder alle omstandigheden als voor de ouders het gunstigst opgevat worden. De Hoge Raad (ons hoogste rechtscollege) heeft kortgeleden nog beslist dat zo'n testament ook niet onbeperkt kan worden toegepast, maar ook daarover kunt u zich het beste door de notaris laten informeren.

Nog enkele punten die niet mogen ontbreken:

1. Aangezien men niet weet wie het eerst overlijdt moeten beide ouders het testament maken. Alleen het testament van de eerststervende heeft uitwerking.

2. Ook als uw kinderen nog minderjarig zijn en als u nog jong bent kan het raadzaam zijn het langstlevend - al testament te maken. De minderjarige kinderen kunnen hun portie wel niet opeisen zolang zij minderjarig zijn (dat komt door het zogenaamde ouderlijke vruchtgenot) maar zij kunnen dat wel zodra zij meerderjarig zijn.

3. Voorwaarde is echter, dat erin staat dat het testament gemaakt wordt om te voorzien in noodzakelijk levensonderhoud van de langstlevende. De Hoge Raad heeft uitgemakt dat die bepaling rechtsgeldig is. Met andere woorden: zolang en voorzover de langstlevende de porties van de kinderen nodig heeft om in zijn noodzakelijke levensonderhoud te voorzien, mag hij de porties verbruiken.

Om in te zien wat dat betekent moet u dit voor ogen houden: kan de langstlevende aantonen, dat hij naast zijn of haar pensioen en de AWW en zijn eigen aandeel in het gezinsvermogen ook het erfdeel van de kinderen of een gedeelte daarvan nodig heeft voor zijn noodzakelijk levensonderhoud dan heeft hij recht op dat erfdeel, eventueel op een gedeelte daarvan.

Strafclausule

Anders gezegd: zouden de kinderen van hun kant kunnen aantonen, dat de langstlevende hun erfdeel niet of niet geheel nodig heeft, dan kunnen zij dat erfdeel opeisen. Maar ook dan bereiken zij niet volledig hun doel want dan treedt een strafclausule in werking, die in het testament kan worden opgenomen. Die clausule houdt in dat het kind dat zijn erfdeel opeist, slechts zijn legitieme positie (het wettelijk minimum) krijgt en dus wat het kind méér zou hebben gekregen als het niet zijn erfdeel had opgeëist, nu aan het kind voorbijgaat. De Wet staat immers aan ouders toe om hun kinderen slechts een bepaald wettelijk minimum te laten krijgen dat afhankelijk is van het aantal kinderen.

Zou uw testament dan toch niet het beoogde resultaat hebben? In veruit de meeste gevallen is zo'n testament wel degelijk zinvol, want bijv. mede tengevolge van de inflatie zou de langstlevende vrijwel altijd kunnen aantonen, dat hij/zij de porties van de kinderen volledig nodig heeft. Lijkt zo'n langstlevend-al testament voor u mogelijk van nut, dan is het daarom raadzaam bij een notaris verder advies te vragen. Voor de kosten hoeft u het niet te laten. Die bedragen (voor een eenvoudig testament) momenteel f 150,— voor beide testamenten tezamen.





O.R.-VLOOT

Aangezien door orderveranderingen van enkele schepen niet het voorgeschreven aantal leden aanwezig kon zijn op de geplande vergadering van 9 december, werd deze uitgesteld tot de 13e van die maand. Aanwezig daarbij waren de gekozen leden Donken, Van der Ende, Gooris, Van Haften, Hemmer, De Jager Sr., Koek, Oldeboom, Overdijkink, Van der Pas, Pronk, Waalewijn en Witten.

Alhoewel reglementair de heer Witten per 1 januari jl. zou aftreden als secretaris, werd het door de Raad gewenst geacht om de termijn van een half jaar te verlengen tot 1 maart, mede omdat dan de eerste door de O.R.-leden te volgen cursus zou zijn gehouden bij de Arbeiders Gemeenschap der Woodbrokers te Korteheemmen (Fr.). Met meerderheid van stemmen werd de heer Dijkhuizen benoemd tot volgende secretaris, zulks voor de periode 1 maart-1 september 1977.

Een van de punten van de vorige vergadering dat nog aandacht vroeg, was de *inkomensdaling* bij promotie van 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen. De actuele cijfers waren nu beschikbaar, die – na bestudering – aanleiding waren tot de opmerking dat het in de huidige tijd toch minder wenselijk is, dat een zo groot deel van het inkomen in de vorm van overwerkvergoeding wordt uitgekeerd.

Commissariaten

Ingevolge een reeds enkele maanden geleden door de O.R. gedaan verzoek, heeft commissaris Diephuis inmiddels een uiteenzetting gegeven over het „commissariaatschap“. De voorzitter van de O.R. – de heer Brouwer – kondigde aan, dat in de loop van dit jaar twee commissarissen onzer vennootschap zullen aftreden, namelijk de heren Diephuis en Wagner. Alhoewel de heer Diephuis niet zal worden vervangen, zal voor de opvolging van de heer Wagner tijdig een voorstel worden gedaan, opdat de gekozen leden alle gelegenheid hebben om van hun bevoegdheden in dezen gebruik te maken.

Shell Pensioenfonds

Uitgebreid werd stilgestaan bij de – op dat moment nog voorgestelde – wijzigingen van het reglement. Het door de speciale commissie uit de O.R.-vloot uitgebrachte rapport was door Shell Nederland bestudeerd en van commentaar voorzien. De voorstellen zoals die nu waren geformuleerd vormden wederom een punt van discussie, zowel binnen deze Raad als in de Centrale Ondernemingsraad van de Shell. Heel wat tijd is er inmiddels gaan zitten in de bespreking van alle facetten die met de voorgestelde wijzigingen gemoeid zijn.

Het uiteindelijke resultaat is inmiddels bekendgemaakt, zowel aan alle verlofgangers als aan allen aan boord.

Met de studie over de relatie Nederlandse scheepsgezel/Shell Pensioenfonds – waarom door de Raad was gevraagd – zal nu zo spoedig mogelijk een aanvang worden gemaakt en van het resultaat verslag worden gedaan.

Barartikelen

Er werd een voorstel ter tafel gebracht om uniforme prijzen in te voeren op alle schepen voor de artikelen die uit de scheepsbar kunnen worden betrokken. De O.R. zal zich hierover beraden alvorens haar advies uit te brengen.

Examencommissie

De nieuwe zittingsperiode in 1977 van de gecombineerde examencommissie heeft, zo realiseerde men zich, heel wat consequenties, zowel voor de betrokken officieren als voor de maatschappij. Temeer omdat deze maatregel op zeer korte termijn is doorgevoerd, zonder een tijdige waarschuwing vooraf, zal de maatschappij op verzoek van de Raad via de redersvereniging om uitstel voor één jaar verzoeken.

Reiskosten meevarende echtgenotes

In 1975 werd door de maatschappij f 225.000,— betaald aan passagekosten voor vierhonderd meevarende echtgenotes. Nagegaan zal worden of – zonder dat dit bedrag wordt overschreden – geen regeling mogelijk is, opdat meer echtgenotes profijt kunnen hebben van deze faciliteit dan thans. Overigens zal de maatschappij via de daartoe geëigende kanalen trachten te bevorderen dat deze passagekosten door alle inspecteurs der directe belastingen als aftrekposten worden aangemerkt, iets wat thans nog niet algemeen het geval is.

Reglement

De commissie die uit de O.R.-vloot is benoemd ter voorbereiding van het definitieve reglement, rapporteerde dat men thans nagaat hoe de verhouding gewenst wordt tussen de O.R.-vloot en O.R.-wal van Shell Tankers. Opdat alle leden van de Raad hierbij kunnen worden betrokken, zal bedoelde commissie een opstelling maken van de voordelen en nadelen van een nauwere samenwerking tussen deze beide O.R.'s. De O.R.-wal is gevraagd hetzelfde te doen. Deze beide notities kunnen dan aan elkaar worden getoetst en aanleiding zijn tot nader overleg.

Ook de vraag in hoeverre een CDA, waarmee wordt bedoeld een kleine commissie uit de O.R. die in een aantal zaken snel kan reageren (vandaar de naam Commissie Dageijkse Aangelegenheden = CDA), wenselijk is, kwam naar voren. Hierop zal tijdens een volgende vergadering worden teruggekomen.

Diverse andere punten passeerden nog de revue, waarvan wij noemen de verdere ontwikkeling van het PLA-project, de stand van zaken bij Shell Tankers, alsmede vragen die van vlootzijde zijn binnengekomen en tijdens volgende vergaderingen zullen worden afgehandeld. Die volgende vergadering werd vastgesteld op 4 februari a.s., zodat wij in het maart-nummer daarvan verslag hopen te kunnen doen.

Buren

We hebben inmiddels nieuwe burenen gekregen. Sedert 1 januari jl. zijn verschillende étages van het oude Shell-Gebouw bezet door nieuwe huurders. In de eerste plaats – tevens op de eerste en de helft van de tweede etage – is dat het Nederlands Maritiem Instituut. Daarboven, dus op de derde etage, is van Weelde's scheepvaartkantoor ingetrokken. Degenen die nu denken, dat het oude gebouw kennelijk alleen is bestemd voor firma's of instanties die zich met scheepvaart bemoeien: in een deel van de laagbouw, namelijk waar voorheen de reproductie-afdeling was gevestigd, heeft een aannemersbedrijf zich geïnstalleerd, namelijk de firma Winkelman. Dus toch geen scheepvaarthuis!
Over verhuur van de resterende, nu nog leegstaande verdiepingen worden onderhandelingen gevoerd met verschillende gegadigden.

Voorraad

Het is er nog: het Shell-journaal van monumenten van bedrijf en techniek, alhoewel de voorraad snel slinkt. Daarom, verzamelaars, mocht u er nog niet toe gekomen zijn om een exemplaar aan te vragen en wilt u de in voorgaande jaren opgebouwde verzameling compleet houden, aarzel niet en pleeg een telefoontje naar nummer 696127. U krijgt uw exemplaar van het Shell-journaal 1977 dan franco thuis gezonden. Komt u een dezer dagen toch op kantoor dan kan u ook bij DFP/4 langslopen (kamer 06.01) om uw exemplaar op te halen.

We komen ook krap in de vlootzakagenda's te zitten. Evenals voorgaande jaren vliegen ze als zoete broodjes de deur uit. Voor onze zeevarenden die nog geen agenda hebben gekregen – waarvan we vermoeden dat er nog enkelen zijn, met name verlofgangers of zij die aan andere maatschappijen zijn uitgeleend – hebben we een beperkt aantal vastgehouden. Maar vraag erom voordat het jaar gedeeltelijk is verstreken.

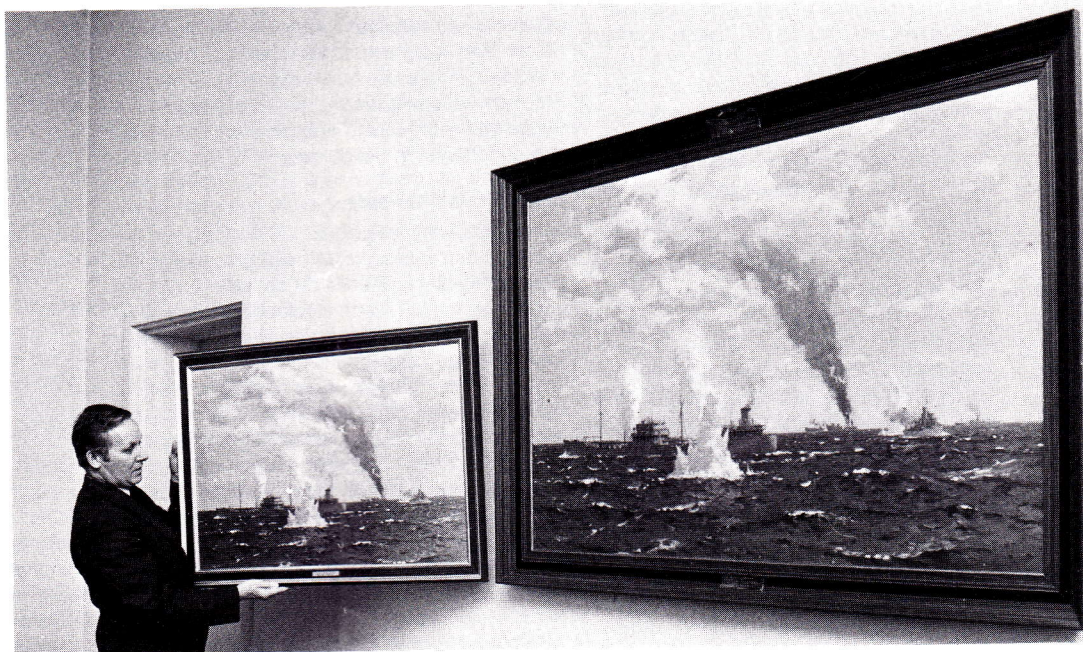
A.S.D. op TeeVee en op de RAI

De reclame-campagne die Shell Verkoop momenteel voert rondom de brandstof besparende dope ASD, is inmiddels via de STER voortgezet. Hierbij wordt een 45 seconden durende „spot” vertoond samengesteld uit filmfragmenten van de proefnemingen met 21 auto's. Tevens zal op de Personenautotentoonstelling in het

Amsterdamse RAI-gebouw een hele stand gewijd zijn aan ASD. Door middel van demonstraties zal men daar de bezoekers laten zien op welke wijze de brandstofbesparing van 3% wordt verkregen. Deze tentoonstelling duurt van donderdag 10 februari tot en met zondag 20 februari.

Groeten

Op vrijdag 14 januari was het een heel bijzondere dag in het leven van de heer G. Z. Spaans. Niet alleen kreeg hij – bij de meesten op de vloot bekend als Gerrit Spaans – het embleem voor 25 jaar trouwe dienst uitgereikt, doch tevens nam hij op die dag officieel afscheid van Shell Tankers, aangezien hij nu de 65 is gepasseerd. Alvorens naar de lunch te gaan die hem en zijn vrouw werd aangeboden door de maatschappij, kwam hij nog even



bij de redactie binnenwippen, met het verzoek aan allen op zee toch vooral een groet namens hem te zenden. Hetgeen wij bij dezen gaarne doen.

S.B.S.

In de serie S.B.S.'en, afkorting voor „Shell Briefing Service”, is een uitgave verschenen over het huidige overschot aan tankers. Van deze uitgave, die zowel in het Engels is verschenen als in het Nederlands, zijn naar alle secties exemplaren verzonden, terwijl ook alle schepen van een exemplaar – in het Nederlands – zijn voorzien.

Feilloos

Zoals de „Ondina” op 11 november 1942 feilloos een voltreffer wist te plaatsen op een Japanse hulpkruiser, zo wist men fotografisch een feilloze reproductie te vervaardigen van een in het Centrale Kantoor in Den Haag hangend schilderij van Norman Wilkinson, waarop het gevecht is afgebeeld. Op de huidige „Ondina” herinnert een bronzen onderscheidingsteken aan deze heldhaftige daad van de eerste „Ondina”, die bij „Dagorder” op 8 november 1948 door H.M. Koningin Juliana werd onderscheiden. Wist u overigens, dat de bel van de eerste „Ondina”, met de koperen plaat waarin gegraveerd de tekst bij de Dagorder vermeld, in het huidige Shell-Gebouw op de 8e etage bij de liften staat opgesteld? En dat de fraaie standaard een geschenk van het personeel was bij

het betrekken van het toen nieuwe, nu oude Shell-Gebouw? Maar we dwalen af van de feilloze reproductie van het schilderij. In verband met het voornemen van het Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, dat haar kostbaarheden in het historisch gebouw aan het Kattenburgerplein No. 1 in Amsterdam heeft ondergebracht om in de toekomst ook aan het heldhaftig gedrag van de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog meer aandacht te schenken, is van het oorspronkelijke schilderij uit de Conferentiekamer in Den Haag, in vier-kleurendruk en overgebracht op linnen, een reproductie gemaakt zó identiek, dat het moeite kost het van het echte te onderscheiden. Of het moest zijn door de formaatverkleining.

Dringend beroep

In het najaar zal bij uitgeverij De Boer Maritiem een boek verschijnen, geschreven door L. L. von Münching, over de Nederlandse koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog. Het probleem bij dergelijke uitgaven is natuurlijk de hand weten te leggen op illustratiemateriaal. Foto's dus genomen tijdens de oorlogshandelingen of opnamen die de geest van die tijd ademen. Dat wil dus ook zeggen foto's van de bewapening aan boord, het konvooi-varen, redding-operaties en dergelijke.

Wij ondersteunen gaarne het dringend beroep van de uitgevers op allen die dergelijke foto's in hun bezit hebben, waarbij wij met name denken aan de gepensioneerden onder onze lezers. Wanneer men dergelijke foto's heeft en bereid is ze – in bruikleen – af te staan, wordt vermelding aan de achterzijde van naam en adres, met indien mogelijk een korte omschrijving van hetgeen is afgebeeld en wanneer genomen, op prijs gesteld. Toezending kan plaatsvinden via de redactie van dit blad.

Van de foto's zelf wordt een reproductie vervaardigd door de uitgever, zodat de opnamen onbeschadigd kunnen worden geretourneerd.

Voorjaar

Het is nog te vroeg om al voorjaar te roepen, maar niet te vroeg om aan de lente te denken. Zeker niet als je van bloemen en planten houdt, want dan is het vooruitdenken geblazen. Vandaar dat de firma Temana binnenkort weer een catalogus gaat uitgeven, waarin talloze kleurrijke aanbiedingen. Wij hebben geregeld, dat van deze „Turkenburg-catalogus 1977“ – voor walemployés verkrijgbaar in de Shell-personeelswinkel – ook een exemplaar wordt gezonden aan alle schepen.

Personeelsleden – ook gepensioneerden – kunnen dit jaar bovendien bij bestelling van hun bollen en planten, enz. een korting krijgen van 15 %. Een speciaal formulier wordt daarvoor in de personeelswinkel uitgereikt, waarvan wij ook een aantal voor de zeevarenden in voorraad hebben. Een telefoontje naar 696127 of een kort berichtje aan DFP/4, en het komt voor de bakker of in de bus.

Wist u...

Dat over de gehele wereld ongeveer 10.000 mensen betrokken zijn bij het vervoer over zee van olie en olieprodukten voor de Koninklijke/Shell? dat hiervan ongeveer 8.600 collega's op zee dienstdoen op Shell-tankers? dat met deze Shell-vloot elke dag van het jaar ongeveer 11 miljoen ton lading wordt vervoerd?

Korting

Met ingang van 21 januari is de korting die de zelf-tanker aan de Shell Zelf Tank-stations krijgt, verhoogd van drie naar vier cent per liter. En dit zowel voor Super Shell als normaal. De korting voor bromfietsbrandstof „Shellina“ bleef ongewijzigd, namelijk zes cent per liter. Deze verhoging van de korting voor benzines was mogelijk doordat steeds duidelijker blijkt, dat de afzet via Zelf Tank-stations – vooral ook als gevolg van de hogere omzetten – met veel lagere kosten gepaard gaat dan de verkoop via stations met gewone bediening. Shell Verkoop heeft thans in Nederland 210 Zelf Tank-stations, die met elkaar ruim 30 % van onze benzine-omzet voor hun rekening nemen. De resterende 70 % wordt behaald via de ongeveer 1900 bediende Shell-stations. Men verwacht dat het aantal Shell Zelf Tank-stations in 1980 zal zijn gegroeid tot meer dan 350. Tegen die tijd zal vijftig procent van onze omzet via Zelf Tank worden behaald.

Nog even twee cijfertjes: het aantal personenauto's in Nederland was eind 1976 ongeveer 3,6 miljoen en het totale benzineverbruik was 4,9 miljard liter.

Dank

Mede namens mijn vrouw, hartelijk dank voor de blijvende herinneringen, de vele vriendelijke woorden en de goede wensen welke wij ontvingen met mijn pensionering per 1 januari 1977.

F. de With

Moord en doodslag hoeft het niet te worden; dit blad aan boord gewoon doorgeven aan collega's is een zaak van logica.



Vlootpersonalia

periode van 16 december 1976 t/m 15 januari 1977

In Memoriam

Op 31 december jl. is overleden de heer

E. H. Mohl

oud-gezagvoerder der N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. De heer Mohl verliet de dienst van deze maatschappij in 1947, na ruim 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

Gehuwd:

15.12: A. Molenaar, II.wtk., met mw. L. van Wouwe;
17.12: R. R. Hoep, II.stm., met mw. J. T. Wigny;
17.12: P. D. Koudenburg, II.wtk., met mw. P. Fekkes;
14.01: B. de Boer jr., II.stm., met mw. I. Appelman.

Geboren:

24.12: Esther Aria, dochter van P. Fokker, sch. vakman 2, en mw. E. Fokker-Pereira;
25.12: Kirsten Sigrid, dochter van J. A. Boerema, 4e wtk., en mw. M. A. J. G. Boerema-Ramakers;
3.1: Martine, dochter van T. Mellegers, 3e wtk., en mw. H. Mellegers-Baan;
8.1: Theodora Helena, dochter van J. Jongeneel, 3e stm., en mw. V. H. Jongeneel-Murks;
12.1: Albert Jan, zoon van J. Hoorn, 3e wtk. en mw. G. Hoorn-Bokhove;
14.1: Hiskia, dochter van R. Floor, 5e wtk., en mw. R. M. C. Floor-Verstraete.

Aflossingen:

gezagv.: L. van der Valk sr., K. Drent, W. Welbie,

M. E. Wolper, N. A. Jager, G. F. de Boer;
1e stl.: J. B. P. Imming, E. Q. Abbas,
H. van Slegtenhorst, J. Priester, J. A. van Kesteren,
D. J. van der Mast, R. J. de Wit, G. Gerritse,
J. C. Aartsen;
2e stl.: H. J. Lenstra, J. Zwart, G. W. Geesink,
I. W. A. van Thienen, J. A. Koenraad,
H. J. de Vries, H. Slot, T. Kik, F. Hogenbirk,
D. J. Mittelmeyer, J. J. Honders, D. Schonenberg,
C. P. C. van Goethem, P. H. Jacobs;
3e stl.: R. F. M. van Driessen, J. L. Assendorp,
H. Reiling, R. Kuipers, W. J. van Heesen,
G. W. Reitsma, G. J. Gerritsen, R. C. Pabbruwee,
C. Doolaard;
4e stl.: E. E. de Rijcke, A. A. Schmidt, J. H. Oort,
C. J. Lugtig, E. de Jong, C. A. M. Rovers,
E. Witteveen;
II.stl.: L. van den Ende, K. Winters, L. Onderweegs,
H. Ammerlaan, J. C. Runnenburg, R. C. M. Brunia;
radio-off: J. A. Lemson, H. J. van Homoet,
P. Besuyen, C. J. M. Mullaart, M. G. Coenraads,
P. J. Balkstra, D. J. Vos, R. Roquas, A. Boutkan,
L. de Groot;
hfd.wtk.: A. de Boer, B. Veldhuis,
W. G. van der Velden, R. M. F. van den Berg,

Boekbespreking

In de „De Boer Maritiem” serie zijn wederom twee boeken verschenen, waarvoor ongetwijfeld heel wat belangstellenden onder onze lezers zullen zijn.

Wie zichzelf beschouwt als een min of meer regelmatige afnemer van boeken over de zee- of zeilvaart, ook wat watersport betreft, doet er overigens verstandig aan zich als lid (géén kosten) te melden bij de Stichting Maritiem Centrum, Nieuwe Keizersgracht 96-98, Amsterdam-Centrum. Voordeel hiervan is onder andere de mogelijkheid om tegen een aanzienlijke korting in het bezit te komen van de door deze stichting aangeboden boekwerken, waaronder de meeste van het soort boeken dat in dit blad besproken wordt.

Uit het leven van de zeeman

dagboekfragmenten en reisverslagen uit de 18e en 19e eeuw, samengesteld door J. A. van der Kooij

Uitgave:

Unieboek N. V., Bussum
Prijs in de boekhandel:
f 29,50

Je zou het niet verwachten, maar wel degelijk zijn er uit het verleden nog vele geschriften bewaard gebleven, die een beeld geven van de zeeman, en dan niet geschreven door een man aan de wal die uitsluitend het zilte nat geroken heeft, maar die zijn samengesteld door de zeevarenden zelf, van alle rangen. De maritieme historicus Van der Kooij, wetenschappelijk medewerker verbonden aan het Bureau Maritieme Historie van de marinestaf, heeft een bloemlezing daarvan samengesteld, die een eerlijk en onopgesmukt beeld geeft van de zeeman in de zeil- en het begin van de stoomtijd. Allerlei facetten komen aan de orde, zoals waarom iemand eigenlijk naar zee ging, de opleiding zowel aan de wal als aan boord, het varen en vechten, enz. Weliswaar krijgt het leven van de marineman meer aandacht dan van de mensen in de koopvaardij, maar dit is het onvermijdelijk gevolg van het tekort aan dagboeken bijgehouden door degenen die niet militair geschoold waren en voor wie het grijpen naar de pen in die tijd een haast onnatuurlijke bezigheid was. Desondanks komt de koopvaarder uit vroeger tijden wel degelijk aan zijn trekken in dit bijzonder leeswaardige boek. De samensteller is erin geslaagd om – door een weloverwogen keuze uit de beschikbare stukken – een boeiend geheel samen te stellen, dat resoluut

afrekenet met de misvatting dat het leven aan boord van een zeilschip voornamelijk bestond uit de romantiek van het varen onder een azuurblauwe hemel.

Schipbreuk, brand, lijfstraffen, de voeding, het is slechts een kleine greep uit de vele fragmenten die behandeld worden in de authentieke verslagen. De fraaie tekeningen en reproducties van de eerste foto's ooit aan boord genomen maken deze uitgave tot een aantrekkelijk geheel.

Varende scheepsmodellen

Door: Orazio Curti, in een vertaling van J. Akkerman

Uitgave:

Unieboek N. V., Bussum
Prijs in de boekhandel
f 24,50

Wie overweegt eens een varend model te maken van zeiljacht, sleepboot, vrachtvaarder, tanker of oorlogsschip moet tevoren goed bedenken dat hieraan geheel andere eisen worden gesteld dan bij het met geduld vervaardigen van een modelletje zonder meer. Het gaat daarbij namelijk niet alleen om de handvaardigheid, doch zeker ook om een bepaalde hoeveelheid kennis van de theorie van schepen in het algemeen. De stabiliteit, het drijvend vermogen, bij zeilschepen het zeil- en lateraal punt, bij mechanisch voortbewogen modellen de diverse soorten voortstuwing, de vermogensoverdracht, om nog niet eens te spreken van alle kennis vereist voor het installeren van afstandsbesturingsapparatuur en de daarbij behorende principes. Met andere woorden: dit boek is voor die hobbyisten die meer willen dan een model laten varen in het bad of in de sloot bij het huis. Voor hen zal deze uitgave een ware hulp zijn. Oorspronkelijk uitgekomen in het Italiaans, verscheen later een Duitse bewerking ervan, terwijl nu een fraaie Nederlandse editie, met schema's, tekeningen en foto's voor ons ligt. Het hoofdstuk over radiografisch bestuurd modellen is bewerkt door E. van Beijnhem, die op dit gebied een deskundige is. Kortom, een boek waarin zonder al te veel wiskundige verhandelingen de stabiliteit, vaareigenschappen, bestuurbaarheid en het vermogen van varende modellen de revue passeren, waardoor deze uitgave een goede leidraad vormt voor een bijzonder boeiende hobby.

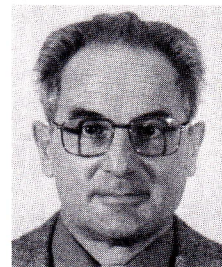
J. F. Spiering, J. M. Nobels,
 C. L. H. Stocking Korzen, N. C. van der Vecht,
 S. Neeleman;
 2e wtk.: M. de Wit, W. J. M. Braeken,
 G. J. Leussink, J. H. M. A. van Jaarsveld,
 J. J. J. Ludekuse, J. Ommering, A. Verwey;
 3e wtk.: P. A. van Splunter, N. J. Gras,
 J. W. van Velze, D. J. Blom, J. P. P. van Alebeek,
 L. F. Kruyt, A. J. A. de Groot, L. Vlastra,
 C. A. van Esveld, B. Slagmolen, T. van de Ruit,
 C. P. den Heyer;
 4e wtk.: J. A. Boerema, G. Batenburg, C. J. Bier,
 A. Oost, J. H. A. Schulten, R. F. van Loon,
 H. J. Reusien, J. A. Goudzwaard, W. J. Stam,
 A. N. Zeldenrust, A. Harkink, J. P. de Visser,
 H. W. P. Schaaper;
 5e wtk.: R. J. van Kuyk, B. S. J. Spierenburg,
 T. J. van het Kaar, B. L. C. Maas, J. de Klerck,
 T. J. van Loo, C. B. van het Maalpad,
 J. H. van der Sluys, A. J. M. Janssen, G. J. Brink,
 E. J. Tieleman, A. Steenstra, J. J. van Herk,
 M. P. Roon, H. W. J. Schoonbergen;
 II.wtk.: R. J. Verspoor, J. Bijloo, C. C. M. Mank;
 sch. voorman: P. Sloover, L. van Wieren;
 sch. vakman 1: G. J. van den Heuvel, R. Vijlbrief,
 G. A. Vermeer, J. M. H. Siepers, J. Heeren;
 sch. vakman 2: E. A. Videler;
 sch. gezel a/w: G. N. Hartman, F. W. J. Buys,
 L. A. Douma, P. de Wit, G. J. H. Muilenburg,
 R. van der Horst, J. Breederveld, D. P. J. Zwart,
 M. van der Bas, P. J. Koorn, F. A. W. Huppertz,
 P. N. E. Hermans, R. de Bruyn;
 aank. sch. gezel a/w: M. J. de Wijk,
 R. C. de Ru, H. M. T. Hendrix, A. P. B. van Wees,
 J. A. M. van Beurden, W. H. Reimerink;
 hoofd voeding: C. P. Hoogesteger,
 W. F. H. van der Moezel, C. G. M. van Schuppen,
 C. van der Waal, H. van Elewoud;
 sch. kok: G. H. H. Lammers;
 aank. kok: T. B. Postma;
 hoofd bediende: D. Ploegers, G. J. Vrielenk;
 bediende: P. J. Gijse;
 bediende (a/d): N. F. Prill, H. Moes;
 jongen a/w: G. L. Barendse, P. F. Jilleba;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

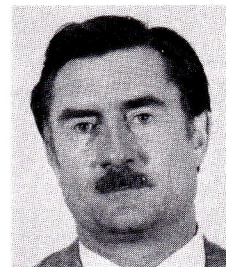
m.s. Abida: 1e stm. A. J. Both,
 2e stm. J. F. Casimiri, 3e stm. D. J. Bruin,
 4e stm. P. J. F. Steenberg,
 3e wtk. J. J. F. Govers, 4e wtk. J. H. Jansen,
 5e wtk. B. J. Huizing;
m.s. Acila: wnd. 3e stm. P. C. Mink, 3e wtk.
 C. N. A. Vreke, 4e wtk. M. van Bethlehem,
 5e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, P. J. Farla,
 M. Klein;
m.s. Acmaea: gezagv. R. J. Wyrdeman, 1e stm.
 A. H. van Haaften, 2e stm. P. W. Kamperman,
 4e stm. E. E. de Rijcke, radio-off. B. de Zaayer,
 2e wtk. A. van Rijswijk, 3e wtk. H.R. Muysson,
 wnd. 4e wtk. W. Bekooy;
m.s. Acteon: radio-off. C. P. Joziassse, hfd.wtk.
 G. W. van Essen, 5e wtk. A. Visser;
s.s. Arca: 3e stm. E. Hietbrink, 4e stm.
 L. M. P. Out, 2e wtk. B. Oudkerk, 5e wtk.
 J. M. M. Selders, hoofd voeding H. Otter;
s.s. Atys: 5e wtk. F. Timmermans;
s.s. Capiluna: gezagv. J. van der Velden, 3e wtk.
 R. A. de Lijster, 4e wtk. W. P. N. Kramer,
 sch. voorman M. H. Grootveld, saw
 P. L. Watamaleo, H. J. Groeneveld,
 L. A. W. van de Wouw, F. G. M. van Kleef,
 L. N. Bouwmeester, J. H. T. M. Visser,
 asaw W. Zuidema, sch. kok H. Seegers,
 bediende (a/d) P. Benner;
s.s. Capisteria: 3e wtk. J. Kruize;
m.s. Cinulia: 3e stm. J. Ricken, 4e stm.
 F. B. Koek, radio-off. P. van Wijk, hfd.wtk.
 W. A. van Rooyen, 3e wtk. F. van den Boogaard,
 5e wtk. J. C. Boogaarts;
m.s. Dallia: gezagv. D. de Boer, radio-off.
 P. J. N. de Man, wnd. 4e wtk. J. A. Elbert,
 sch. vakman I G. Struik, saw R. F. Huysers,
 J. Karskens, hoofd bediende N. G. Wehrmann;
m.s. Daphne: hfd.wtk. E. Jousma, sch. vakman I
 J. Brobbel, sch. vakman II V. H. Heymans,
 saw R. R. van Walstijn, hoofd voeding
 H. Scharloo, hoofd bediende R. Bakker;
m.s. Diadema: 1e stm. J. B. Krul, wnd. 2e stm.
 A. A. F. van der Markt, sch. voorman
 H. L. Klop, sch. vakman I L. van der Velden,
 asaw J. G. W. van Empel, bediende J. A. Small;
m.s. Diloma: gezagv. D. M. Mos, 2e stm.

J. Boonstra, 3e wtk. E. P. R. van Zelst,
 sch. voorman B. R. Pronk, sch. vakman II
 J. Punt, saw E. J. H. Wilmlink, W. J. Strijland,
 A. G. D. van Gent, W. G. J. M. Hoffmans, sch. kok
 J. A. M. Kik, bediende J. Breyer, H. Wezenaar;
m.s. Dosina: 3e wtk. H. de Rhoter, sch. vakman I
 M. J. W. A. Schuurs, asaw P. R. van den Barselaar,
 hoofd bediende D. J. Bakker;
m.s. Felania: hfd.wtk. C. L. Fehrmann, saw
 J. J. Diependaal, sch. kok A. W. Jacobs,
 bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;
m.s. Fossarina: gezagv. H. J. Allaart, 1e stm.
 P. F. L. Schölvinck, II.stm. R. C. M. Brunia,
 2e wtk. E. Dallinga, 3e wtk. T. J. van Lammeren,
 4e wtk. C. Castellijns, saw
 E. J. B. Janssen-Andeweg, J. A. Clarijs,
 A. van Sloten, T. G. Baars, C. N. M. Prins, I. Snoek,
 W. Mol, J. G. Koek, asaw B. L. Quist, hoofd voeding
 J. Brussé, sch. kok F. A. Faber, hoofd bediende
 J. L. F. Romen, bediende C. J. de Graaf,
 M. Jonkman;
m.s. Fulger: gezagv. M. Hus, 1e stm.
 A. J. de Kraker, 2e stm. W. T. van den Berg, 3e wtk.
 A. E. de Bruyn;
s.s. Kara: 2e stm. R. J. J. F. Zeegers;
s.s. Kalletia: sch. vakman I L. de Cock;
s.s. Kelletia: 2e wtk. J. Visser;
s.s. Kermia: 4e stm. C. F. T. Smit, II.stm.
 H. Ammerlaan, radio-off. H. T. Wigman,
 3e wtk. J. G. Kuit;
s.s. Khasiella: 1e stm. M. Klein sr., hfd.wtk.
 G. J. Visscher, wnd. 4e wtk. F. P. E. Verlinden,
 5e wtk. J. M. G. M. van Kooten;
s.s. Kopionella: wnd. 3e stm.
 J. P. van der Horst, II.stm. L. van den Ende,
 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. L. J. Blokland;
s.s. Kylix: 2e stm. R. W. Overdijkink, II.stm.
 K. Winters, 4e wtk. R. M. Eebes;
s.s. Lovellia: hfd.wtk. H. de Jong;
s.s. Macoma: saw M. Oliemans;
s.s. Marinula: 4e stm. R. A. S. Vermeulen,
 wnd. 4e wtk. D. J. Sandee, 5e wtk.
 R. Koudstaal, B. van den Ban;
s.s. Meta: 3e stm. P. Haas, hfd. wtk.
 W. C. van Megen, 5e wtk. P. C. Farro;
s.s. Mitra: 4e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk.
 M. J. Hoekman;
s.s. Mytilus: wnd. 2e wtk. J. B. H. de Gloppe,
 4e wtk. J. C. Beinum, 5e wtk. P. R. Schol,
 capataz M. Santome, Santome, man esp
 M. Lagares Chantrero, 2° man esp
 J. L. Perez Hermo, mar. int
 M. Amoedo Aguete, E. Gonzalez Fernandez,
 J. M. Gonzalez Rodriguez,
 A. Guisande Martinez, J. Guisande Martinez,
 A. Loureiro Gonzalez, A. Miguez Boulosa,
 S. Portela Dominguez,
 M. Rodriguez Rodriguez, E. Valverde Alonso,
 2° mar int J. L. Aragunde de la Torre, coc
 G. Castro Gomez, cam may do
 A. Otero Garcia, cam A. Amorin Fernandez,
 F. Gonzalez Vidal, F. Loureiro Gonzalez;
m.s. Niso: wnd. 2e stm. J. M. Huisman,
 radio-off. H. Tempelaar, 3e wtk.
 K. M. van Harpen, hoofd voeding
 C. F. van der Ende, capataz
 A. Aragunde de la Torre, man esp
 H. Bouza Alonso, mar int A. Alonso Casal,
 M. Garcia Malvido, P. Gonzalez Perez,
 J. M. Lage Muinos, B. Rey Lorenzo,
 E. Rivas Granjel;
s.s. Ondina: 2e stm. J. Wassenaar, 3e stm.
 N. C. M. Jonker, radio-off. J. P. Cnossen;

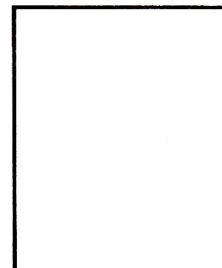
Onze vlootjubilaren:



J. F. Spiering
 hfd.wtk.
 30 jaar op 05.02.77



C. J. Vermeulen
 hfd.wtk.
 25 jaar op 16.02.77



J. Dieguez Garcia
 camarero
 10 jaar op 3.12.76
 (geen foto beschikbaar)



C. Magdaleno Gonzalez
 camarero
 10 jaar op 16.12.76



M. Fernandez Blanco
 jefe del servicio de fonda
 10 jaar op 21.12.76



M. Alonso Perez
 marinero integrado
 10 jaar op 28.12.76

hoofd voeding W. W. Huygen;
s.s. Onoba: 2e wtk. P. Stachelhausen;
s.s. Patro: wnd. 1e stm. W. Beekman,
 wnd. 2e stm. A. Dijkhuizen;
s.s. Philippia: 2e stm. G. van Riet, radio-off.
 P. W. Veygen, man esp A. Acuna Germade,
 C. Rey Charlin, mar int J. Alvarez Conde;
s.s. Sepia: 1e stm. M. de Graaf, 2e stm.
 W. F. van der Lei, radio-off. A. K. Deurlo,
 hfd.wtk. W. J. van der Hoek, 4e wtk.
 H. Oldeboom, 5e wtk. A. K. Vennink;
s.s. Viana: 1e stm. F. W. van Oerle,
 wnd. 3e stm. W. J. Noortman; hoofd voeding
 T. M. Vloot;
s.s. Vitrea: 3e stm. R. J. S. M. Timmerman,
 radio-off. J. Dijkema, 5e wtk. F. J. Scheepers,
 L. Busé;
s.s. Vlieland: 5e wtk. C. Vreugdenhil;
s.s. Zafra: 3e stm. R. T. R. Hortulanis, hfd.wtk.
 G. Braak;
s.s. Zaria: sch. vakman II F. J. Husson.

Uit dienst getreden:

3e wtk.: F. Blok;
 4e wtk.: J. Esselman, R. Neelemaat,
 H. J. Nieuwenhuis;
 5e wtk.: R. P. de Boorder, T. J. van Loo,
 L. Blokspoel, P. J. Stevensz;
 II.wtk.: S. H. Schoustra.

Met pensioen:
 gezagv.: W. T. Spier.

Terug van militaire dienst:
4e stm.: H. A. Kamsteeg.

Overgeplaatst:
3e wtk.: J. P. van der Gaag -
Nederlandse Aardolie Maatschappij.

Tijdelijke tewerkstelling:
2e stm.: M. Waalewijn -
Chevron Tankers B.V.;
4e stm.: B. den Heyer -
Chevron Tankers B.V.;
4e wtk.: G. Dekker - Chevron Tankers B.V.;
3e stm.: A. L. M. Nagelkerke -
H.A.L.-Beheer B.V.;
5e wtk.: A. Verschoor - H.A.L.-Beheer B.V..

Terug van tijdelijke tewerkstelling:
2e stm.: W. Koeze - Chevron Tankers B.V.;
3e stm.: B. Fritsche - Chevron Tankers B.V.;
2e stm.: A. G. Kroon -
Smit Internationale Zeesleep-
en Bergingsbedrijf B.V.;
4e stm.: W. J. Noortman -
Shell Nederland Raffinaderij B.V..

Aangesteld als:
2e stm.: P. H. Jacobs, R. van der Voort,
B. M. Stubbe, M. M. Scheele, L. A. H. Vader,
A. P. Margadant, C. J. de Boer,
P. W. Kamperman, G. J. C. van Eeten;
3e stm.: J. Jongeneel, J. W. H. B. ter Braak,
A. Breevaart, J. P. Molenaar, A. M. Borgart,
E. W. van den Brink, R. J. Moeke,
R. J. E. van Haarst, J. Teertstra, C. M. Bianchi,
G. J. Koek, P. L. van der Vos,
R. T. R. Hortulanus, J. T. G. E. Kramer,
H. Reiling, M. L. A. Wouters, R. Kuipers,
H. G. D. Cramers, S. I. van der Zee;
4e stm.: L. M. P. Out, F. B. Koek,
C. F. T. Smit;
3e wtk.: R. A. de Lijster, P. D. Koudenburg,
G. A. Dieterich, J. Kruize, A. J. de Waal,
R. F. Hamar de la Brethonière, J. Hoorn,
J. Verlinde, A. Storm;
4e wtk.: C. Castelijns, A. W. M. M. Mey,
F. S. Koolen, W. P. N. Kramer,
C. L. M. Mazairac, A. B. Blomberg,
E. J. van den Brink, R. M. Eebes, J. H. Jansen,
J. Verhagen, W. Overeem, N. H. Bijl,
E. T. van de Pijpekamp, P. H. Veldhoen,
W. J. L. de Gee, J. A. Bakker;
5e wtk.: P. R. Schol, P. J. Farla, A. Visser.

Behaalde diploma's:
1e stm. G.H.V.-th.: M. Buth, B. Koppe;
2e stm. G.H.V.-th.: J. Schol, J. S. de Vos;
3e stm. G.H.V.: W. van der Meulen,
L. E. F. T. van Oudvorst, P. W. F. Bos,
R. R. Reinhardt;
„C”: H. L. de Koning;
„C-th.”: J. A. de Groot, P. A. Ankerman;
„B”: R. A. de Lijster, M. van Bethlehem,
P. Dekkers;
„A/B-th.”: A. de Vries, J. C. Boogaarts,
H. Groefsema, W. Mourits, D. Struyk.

Bevorderd: In dienst



E. Kater
sch.vakman II
per 4.1.77



F. J. Husson
scheepsvakman II

J. A. M. Kik
scheepskok (geen foto be-
schikbaar)

H. Seegers
scheepskok (geen foto be-
schikbaar)

Waljubilaris In dienst



J. J. Osinga
DFM/2 - 25 jaar op
25-2-77



Drs. T. G. A. Westerveld
DFP/5 (ex. Liaison unit
Jakarta)
1-1-1977

Mutaties walpersoneel in de periode 16-12-1976 t/m 15-1-1977

Uit dienst

13-1-1977 J. de Ruiter - DFT (naar Shell
Curacao N.V.)

Met pensioen

1-1-1977 J. T. J. H. van Gestel - DFM/4
1-1-1977 D. de Lelij - DFD/3
1-1-1977 F. de With - DFF/5

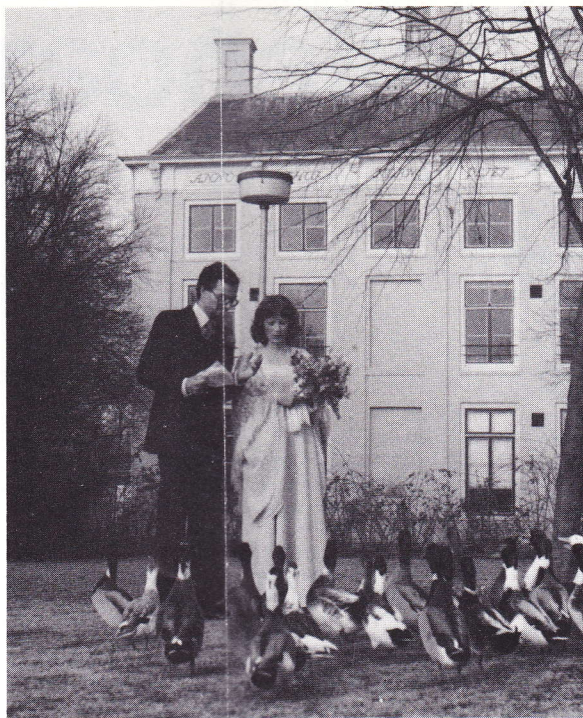
Interne mutaties

1-1-1977 Mej. A. P. Lobé van DFF/4d naar
DFF/1
1-1-1977 Mej. E. M. Thijssen van DFF/4c naar
DFF/4d
1-1-1977 G. L. Timmermans van DFF/2 naar
DFF/1

Gehuwd

16-12-1976 Mej. M. W. G. van der Linden
(DFF/4d) met de heer L. Haazen
24-12-1976 Mej. M. de Jager (DFF/4c) met de
heer A. Vink

Bruidspaar van de maand



*De lente nadert wederom met
rasse schreden, zal menigeen
denken bij het aanschouwen van
deze bruidsfoto. Maar toen II.wtk.
Albert Molenaar zijn lieflijke bruid
Lenie van Wouwe per „Eend” naar
het Middelburgse stadhuis voerde
was het 15 december en stond de
winter zelfs nog voor de deur.
Het was een zeer geslaagde dag,
vertelde de bruidegom ons,
ondanks het feit dat Albert's
ouders, die in Canada wonen,
wegens ziekte niet bij de
huwelijksvoltrekking aanwezig
konden zijn. Wij twifelen er dan
ook niet aan of de familie Molenaar
zal binnenkort, verenigd, de
feestelijkheden die nu eenmaal bij
een bruiloft horen, nog eens
dunnetjes overdoen. In ieder geval
wensen wij dit bruidspaar veel
geluk voor de toekomst.*

Kinderbijslag

Met ingang van 1 januari 1977 zijn de kinderbij-
slagbedragen als volgt gewijzigd.

	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (ongewijzigd)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 307,32	f 294,06
4e en 5e kind	f 410,28	f 392,34
6e en 7e kind	f 454,74	f 434,46
8e en volgende kind	f 502,32	f 480,48

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

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 6
februari 1977

**Maandblad voor het vloot- en
walpersoneel van Shell Tankers
B.V. Het geheel of gedeeltelijk
overnemen of bewerken van
artikelen en/of het reproduceren
van foto's of afbeeldingen is
slechts goedgekeurd met schriftelijke
toestemming van de redactie.**

Redactie

R. L. N. Olieroock
W. N. Wouters
010 - 696126

Administratie

010 - 696127

Kopij

In te zenden aan:
Redactie „Tussen Schip en Ka”,
p/a Shell Tankers B.V.,
Postbus 874
Rotterdam