

SCHEEP



TEKNIKA

22e jaargang
nummer 6
februari 1982



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 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 6
februari 1982

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

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerd 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, Coolingsingel 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 Den Haag

Druk
Tijl Zwollebv

IN DIT NUMMER

continuïteit	4
Jaarlijkse bijeenkomst Shell tankers	6
DFM organization	8
Cruis schip 'Cramia'	10
Schoon schip	12
Personalía	14

U bent nog geen 50?

En u bent ook nog geen lid van het Sociaal Medisch Steunfonds en/of het Onderling Medisch Steunfonds? Dan is het de hoogste tijd eens grondig te overwegen of u zich niet zou aanmelden. Immers, ongetwijfeld heeft u thans reeds een ziektekostendekking voor u en eventuele gezinsleden. Maar een willekeurig fonds kunt u beslist niet zonder meer vergelijken met de twee bovengenoemde fondsen, waar zovele employés van de Koninklijke Shell – dus ook van Shell Tankers – lid van zijn.

Nu gaat het ons in het geheel niet om reclame te maken voor het S.M.S. en/of het O.M.S. Wel om u erop te attenderen dat – wanneer u als werknemer eenmaal vijftig bent – u géén lid meer kunt worden. In tegenstelling tot al die andere collega's die lid zijn omdat zij zich bijtijds hebben aangemeld. En die lid kunnen blijven, ook na hun pensionering.

Meldt u aan of vraag eens inlichtingen bij 010-696135. Als u nog geen 50 bent, kan het nog. Daarna zijn alle kansen verkeken.

SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

Afdeling Rotterdam

UITNODIGING
tot het bijwonen van de

JAARLIJKSE LEDEN-VERGADERING

op vrijdag
19 maart 1982
in de PR-zaal
2e etage
van het gebouw Hofplein
te Rotterdam
AANVANG 16.00 UUR

1. Opening en ingekomen stukken
2. Notulen van de Jaarvergadering van 13 maart 1981
3. Verkiezingen
4. Bestuursmededelingen:
Gang van zaken in 1981,
vooruitzichten voor 1982
5. Rondvraag en sluiting.

Toelichting bij punt 3:

Momenteel is er in het afdelingsbestuur een vacature door het recente vertrek van de heer P. W. Kwant. Bovendien gaat de heer A. Nieuwstraten in de loop van het jaar met pensioen.
De leden worden opgeroepen 2

kandidaten te stellen voor de vervulling van bovengenoemde 2 vacatures. Aangezien de heren Kwant en Nieuwstraten ook zitting hebben in de ledenraad, dienen ook daarvoor 2 nieuwe leden te worden gekozen. Kandidaten, zowel voor het afdelingsbestuur als de ledenraad, dienen tot uiterlijk 1 maart a.s. schriftelijk bij het afdelingsbestuur te worden aangemeld.

Bericht van NS aan abbonementhouders

Het komt herhaaldelijk voor dat NS verzoeken ontvangt voor restitutie van gemaakte reiskosten, die het gevolg zijn van het vergeten van het abonnement.

Uit coulance-overweging werden dergelijke verzoeken tot nu toe gehonoreerd, op basis van 1 x per jaar per klant. Enerzijds door het toenemen van het aantal vergeten abonnementen en anderzijds door de sterk gestegen administratiekosten die met een restitutie gemoeid zijn, heeft NS besloten in dergelijke gevallen géén restitutie meer te verlenen.

Op pagina 23 van het spoorboekje (editie 81/82) is deze maatregel als volgt vermeld: 'Vergeet niet uw abonnement op reis mee te nemen. Anders raakt u in extra kosten en terug betalen is er niet bij!'

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1796	16.12.81	Informatie vlootmedewerkers
1797	16.12.81	Berichtgeving Londen tijdens feestdagen (PCOR)
1798	17.12.81	Noverox
1799	21.12.81	Gages/overwerkbetaling Chin. scheepsgezellen (PCOR)
1800	21.12.81	Reglement Molestregeling Zeerisico
1801	21.12.81	Kantooruren tijdens feestdagen (PCOR)
1802	22.12.81	Overlijden bedrijfsarts (PCOR)
1803	23.12.81	Kerst/Nieuwjaarswens (PCOR)
1804	24.12.81	Schaderapport No. 156
1805	28.12.81	Overlijden 2e wtk Bouma (PCOR)
1806	30.12.81	Nieuwe uniforme barprijzen (PCOR)
1807	31.12.81	Koersen (PCOR)
1808	4. 1.82	Weekindeling (PCOR)
1809	4. 1.82	Registratie ervaring COW (PCOR)
1810	5. 1.82	Indexcijfers 1982 (PCOR)
1811	8. 1.82	Vergoeding stille wacht (PCOR)

De heer K. Engelsma, geboren 4 augustus 1924 in Oosterend (Fr.), studeerde in 1955 als arts af aan de Universiteit van Groningen. Na vervulling van zijn militaire dienstplicht, als 1e luitenant bij de Medische Dienst van de Infanterie, was hij vanaf 1 januari 1957 werkzaam op het Ministerie van Justitie.

Zijn eerste kennismaking met de scheepvaart was in mei 1960, in welke maand hij als scheepsarts in dienst trad bij de Holland-Amerika Lijn. Na in die functie enige jaren praktijk aan boord van grote passagiersschepen te hebben opgedaan, trad hij eind 1964 in dienst van de Koninklijke/Shell. Zijn eerste uitzending was naar Oman, alwaar hij vier-en-half jaar lang werkzaam bleef. Hij was er o.a. belast met de medische verzorging van boorploegen in de woestijn. Daarnaast verleende hij medische hulp aan bedoeïenstammen, hetgeen hooglijk werd gewaardeerd door de plaatselijke sjeiks. Ongetwijfeld droeg zijn kennis van de Arabische taal aanzienlijk bij tot het vertrouwen dat hij onder de autochtonen genoot.

Daarna werd het ruim een jaar uitzending naar Curaçao, gevolgd door bijna twee jaar Qatar. Zijn periode 'buitengaats' voltooide hij, na nog negen maanden in Curaçao werkzaam te zijn geweest, in juli 1973, na zijn benoeming tot medisch adviseur van Shell Tanker B.V. Als zodanig was hij niet alleen belast met de keuringen van zeevarend personeel, maar ook met de gezondheidsbegeleiding van allen in dienst van onze maatschappij. Hij stimuleerde de bijscholing van stuurlieden om de medische verzorging aan boord te verbeteren. Baanbrekend werk werd door hem verricht ten aanzien van betere gehoorbescherming, terwijl onderzoek en medische begeleiding van vooral oudere collega's zowel aan boord als aan de wal, een zaak van de eerste orde bij hem was.

Ondanks dat de heer Engelsma in 1975 zelf een hartoperatie moest ondergaan, bleef hij actief op velerlei gebied. Hij was lid van het medisch-nautisch genootschap, kolonneleider van het Nederlandse Rode Kruis, gaf wekelijks les en bleef actief bij de begeleiding van zieken.

De heer Engelsma was gehuwd en zou in juli 1982 reglementair met pensioen zijn gegaan. Hij overleed te Rotterdam op dinsdag 22 december 1981. De teraardebestelling vond, onder grote belangstelling van zowel vloot- als walcollega's, plaats in Oosterend, zijn geboorteplaats, op maandag 28 december jl. Het correspondentie-adres van mevrouw S. Engelsma is: Pr. Bernhardlaan 94, 3116 HH Schiedam



In memoriam

K. ENGELSMA

SHELL TANKERS B.V.

DIRECTIE

3032 AC ROTTERDAM, januari 1982
SHELL-GEBOUW, HOPPLEIN 20
TEL. (010) 69 69 11

Het plotselinge overlijden van onze bedrijfsarts, de heer Klaas Engelsma, heeft ons allen diep geschokt. Nog maar enkele dagen daarvoor hadden velen van ons tijdens de jaarlijkse bijeenkomst met hem gesproken. Het is moeilijk om ons te realiseren dat hij niet meer op zijn vertrouwde plaats op de vijfde etage zit en dat zijn plaats rond de directie-vergaderingstafel leeg is.

Veel te vroeg is Klaas Engelsma ons ontvallen, een man die persoonlijk zo zeer betrokken was bij alle problemen die zijn functie van medisch adviseur met zich meebracht en die nog zoveel plannen had. Hij was het die door zijn niet aflatende ijver steeds weer, ook in het directie-team, waakte over de gezondheid van ons allen en in de loop van de ruim 8 jaar bij Shell Tankers B.V. de medische begeleiding tot een daadwerkelijk geïntegreerd onderdeel van het gehele bedrijfsgebeuren heeft gemaakt. Daarbij was hij voor velen - en dat was hetgeen we zo in hem bewonderden - als bedrijfsarts ook in zekere zin de huisarts, de man aan wie ze hun vertrouwen schonken en waarin ze nimmer werden teleurgesteld.

Voor al hetgeen hij voor ons bedrijf heeft gedaan en voor ons individueel heeft betekend zijn we hem veel dank verschuldigd.

Ik weet dat het moeilijk is voor zijn echtgenote om dit verlies te dragen, temeer als daarbij wordt bedacht dat ze samen zoveel plannen hadden gemaakt voor de komende jaren wanneer Klaas met pensioen zou zijn gegaan. Ons aller medeleven gaat naar haar uit. Zij kan zich verzekerd weten van onze steun. Moge zij troost vinden in de gedachte dat ook wij hem node missen, niet alleen vanwege zijn indrukwekkende kennis van zaken, maar bovenal vanwege zijn grote menselijke kwaliteiten.

De aanbevelingen van de gelijknamige werkgroep

Continuïteit is een gevleugeld woord aan het worden. Het eerst werd continuïteit, d.w.z. bepaalde opvarenden keren gedurende geruime tijd steeds terug naar hetzelfde schip, doorgevoerd op PLA-schepen. Niet altijd even succesvol verlopen, zoals we hebben kunnen lezen in het PLA-overzicht in de vorige editie. Hoe stond het er ook weer? 'De ene keer maakten interne problemen (bijv. krappe stafpositie in 1980) dat het niet ging zoals wij wilden'. Of, even verderop: '... de - mislukte - poging continuïteit voor de niet-toprangen te introduceren'. Als we nu weer 'continuïteit' aanroeren, gaat het niet alleen om PLA-schepen. Want de werkgroep 'Continuïteit' gaat in haar zojuist verschenen verslag verder. Maar noemt daarbij een aantal voorwaarden op waaraan moet worden voldaan, zowel aan boord als op kantoor, wil 'Continuïteit' slagen.

De opdracht

Laten we eerst de opdracht van de werkgroep 'Continuïteit' nog eens doornemen. In die werkgroep, onder leiding van de heer Busker, zaten vertegenwoordigers van alle afdelingen, dus van personeel, financiële zaken en vlootbeheer (incl. techniek). Logisch, want de opdracht - in de officiële bewoording - luidde:

1. Na te gaan of een grotere mate van continuïteit aan boord van de schepen wenselijk geacht is.
2. Zo ja, aan welke vormen van continuïteit en gedurende welke periode zou gedacht dienen te worden.
3. De aan elke continuïteitsvorm verbonden voordelen en nadelen in elk geval te kwalificeren en, waar mogelijk, te kwantificeren.

Men realiseerde zich tevoren al dat, wanneer 1. bevestigend zou worden beantwoord, alle afdelingen van ons bedrijf daarbij betrokken zouden moeten worden.

Waarom continuïteit?

Je kunt je natuurlijk in de eerste plaats afvragen: 'waarom continuïteit'? Het ging toch altijd lekker, zoals we het deden? Gaf ook wat afwisseling.

Nu moeten we natuurlijk nuchter blijven. Geen enkele reder vaart ter wille van de afwisseling. Schepen exploiteren doe je voor het gewin. En als je van de huidige manier van bemannen overstapt op grotere continuïteit, zit daar een drijfveer

achter. Duidelijke conclusie van de werkgroep is, dat meer continuïteit leidt tot een vaster en meer duurzaam beleid aan boord. Dit onder andere, omdat betrokkenen een groeiende vertrouwdschap met de technische systemen van hun schip krijgen. Waaruit zowel kostenbesparingen als hogere opbrengsten kunnen volgen. Met als logische consequentie, dat het al of niet bereiken van die beoogde resultaten ook meer tot de verantwoording zal behoren van het team aan boord.

Voorwaarde daarbij is wel, dat dan ook van walzijde de continuïteit strikt zal worden doorgevoerd en dat door het kantoor ook alle medewerking moet worden gegeven om betrokkenen aan boord te steunen bij het beleid, te helpen dus om de voordelen van continuïteit te plukken. Want voordelen zijn er, zonder meer. Totdat een punt wordt bereikt, dat te ver doorgevoerde continuïteit geen financieel voordeel, geen besparing meer oplevert. Er is dus een grens. Voorlopig wordt nu gekozen voor continuïteit alleen in de vier topangen. Ook wordt, de acht PLA-schepen even terzijde gelaten, nu gekozen voor uitsluitend de L-klasse schepen. Want juist op die klasse zijn de gecombineerde mogelijkheden tot kostenbesparingen en opbrengstverhoging het grootst.

Welke voorwaarden?

Er is dus een aantal voorwaarden waaraan moet worden voldaan wil continuïteit de beoogde voordelen opleveren.

In de eerste plaats is het de betrokkenheid, de wil van, enerzijds de gezagvoerder en 1e stuurman, anderzijds de hoofd- en 2e werktuigkundige om er iets goeds van te maken. Zij zullen gezamenlijk een hecht team moeten vormen, hechter nog dan van de vier collega's zoals die nu, min of meer toevallig, op een en hetzelfde schip zijn geplaatst. En van wie dan ook minder kan worden verwacht, dat zij - om het maar ronduit te zeggen - veel meer uit het schip weten te halen dan wanneer het steeds hun eigen schip, met z'n eigen karakteristieken, was.

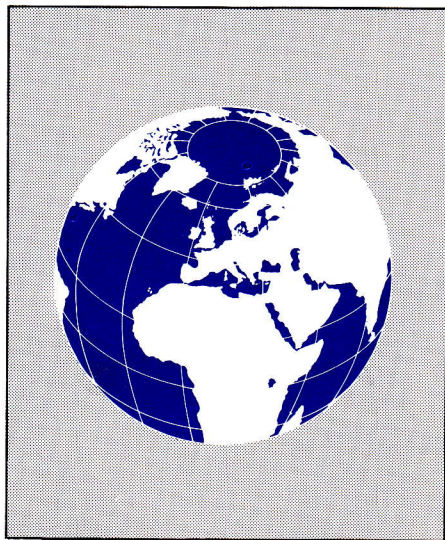
In eerste instantie zal worden gezocht naar vrijwilligers; mochten die echter niet in voldoende aantal beschikbaar zijn, dan zullen geschikte officieren worden aangewezen om aan zo'n team deel te nemen. En een hecht team te blijven gedurende minstens één gehele operationele periode. Van dokking **tot en met** de volgende dokking, zo'n 30 maanden minimaal dus. En dat 'tot en met' met nadruk, want de dokking is als het ware de afronding van wat in teamverband is bereikt.

Tijdens verlot van de vier topangen, dat voor gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige zoveel mogelijk zal samenvallen (briefing en debriefing vindt ook gezamenlijk op kantoor plaats), zullen ook de aflossers zoveel mogelijk klasse-gebonden zijn, L-klassers dus.

Op de afdeling Personeel rust dus een extra taak: zij zullen er voor moeten zorgen, dat het team in stand blijft, geen vroegtijdige aflossing, omdat de diensten van een van de teamleden op een ander schip nodig zouden zijn. Maar ook geen tussentijdse aflossingen om privé-redenen, met uitzondering uiteraard wanneer het om medische redenen is, inclusief die van gezinsleden.

Samen met DFM

Maar er is niet alleen een extra taak voor de afdeling Personeel. De taken die de DFM-organisatie op zich moet nemen, liggen in een geheel ander vlak, maar zijn zeer veelzijdig. Of het nu om DFMS (services) of DFMD (docking) gaat of om die van DFMP (performance), wel



degelijk zal de band met het betrokken schip en de daarop dienstdoende teamleden strak zijn. Maar met name zal de band strak worden met DFMO (operations). Niet om de vrijheid van handelen door het team aan boord te beknotten, want de leden daarvan zullen gezamenlijk de voor- en nadelen van de **eigen** beslissingen, met de daaraan verbonden financiële consequenties, moeten afwegen. Daarbij is de gezagvoerder altijd de voorzitter van het team. Hij is het ook die in de eerste plaats tot taak heeft te blijven nagaan of de beleidsdoelstellingen wel door die beslissingen worden gediend. Maar daarvoor dient het team wel te beschikken over de benodigde gegevens: de charter party clauses bij voorbeeld en de commerciële consequenties daarvan. Inzicht in de opbouw van het op 'hun' schip betrekking hebbende budget. Trouwens, de gehele kosteninformatie moet op peil blijven, anders kan van echte 'bewaking' van de kosten geen sprake zijn. Een strakke band dus met de DFM-secties, waarbij DFMO een grote rol speelt. Trouwens, DFMP ook, om de bereikte resultaten te 'meten'. Elke vraag van scheepszijde zal recht toe recht aan moeten worden beantwoord.

Duidelijke uitspraak

Bij de bespreking van de aanbevelingen en het neerleggen van de conclusies sprak in dit opzicht onze directeur duidelijke taal:

Ook binnen het PLA is en wordt nog steeds gestreefd naar een grotere mate van zelf-verantwoordelijkheid voor het eigen scheepsgebeuren. Deze zelf-verantwoordelijkheid moet wel passen in het kader van hetgeen binnen het bedrijf en aan boord gebeurt. Dit vraagt om planning vooraf (briefing).

Verantwoordelijk zijn betekent echter eveneens, dat men ter verantwoording kan worden geroepen en rekenschap zal moeten afleggen van de in dat kader zelfstandig aan boord genomen beslissingen. Daarom ook moet achteraf nog overleg worden gevoerd over de genomen beslissingen en de daardoor bereikte resultaten (debriefing). Een grotere mate van continuïteit maakt het niet alleen mogelijk om op langere termijn een vast, duurzaam beleid te voeren, doch opent eveneens de mogelijkheid om tot een grotere mate van zelf-verantwoordelijkheid te komen.

Concurrentieslag

Degenen die dit alles tot zich laten doordringen, zullen wellicht geneigd zijn te denken, dat het dus een onderlinge strijd gaat worden wie van de teams aan boord van de L-klasse schepen na verloop van tijd als de beste uit de bus gaat komen. Verre van dat! De werkgroep is het erover eens, dat vergelijking van de kosten tussen de diverse L-schepen géén inzicht geeft in het effect van 'continue' bedrijfsvoering.

Per schip zal wél tevoren getracht worden om de door het team aan boord te beïnvloeden kosten vast te stellen en na te gaan in hoeverre hierop kan worden bespaard. Achteraf kunnen de resultaten dan gezamenlijk, bij de debriefing, worden doorgenomen.

Dank zij de reorganisatie van DFM zal er ook een hechte band kunnen ontstaan met de DFM'ers die, technisch en nautisch, het schip begeleiden. Een zaak die van groot belang is, tot en met de dokking, waarbij dan ook de superintendents van DFMD worden ingeschakeld.

De resultaten van de werkgroep 'Continuïteit', zoals die zijn vervat in het rapport (en nu goedgekeurd door de Directie), zijn – en laten we dat niet vergeten – tot stand gekomen na raadpleging van een groot aantal collega's, zowel vlootofficieren als walfunctionarissen. Aan de te formeren teams, met hun begeleiders aan de wal, nu de taak de aanbevelingen, waarvan het bovenstaande een samenvatting is, in de praktijk te brengen.

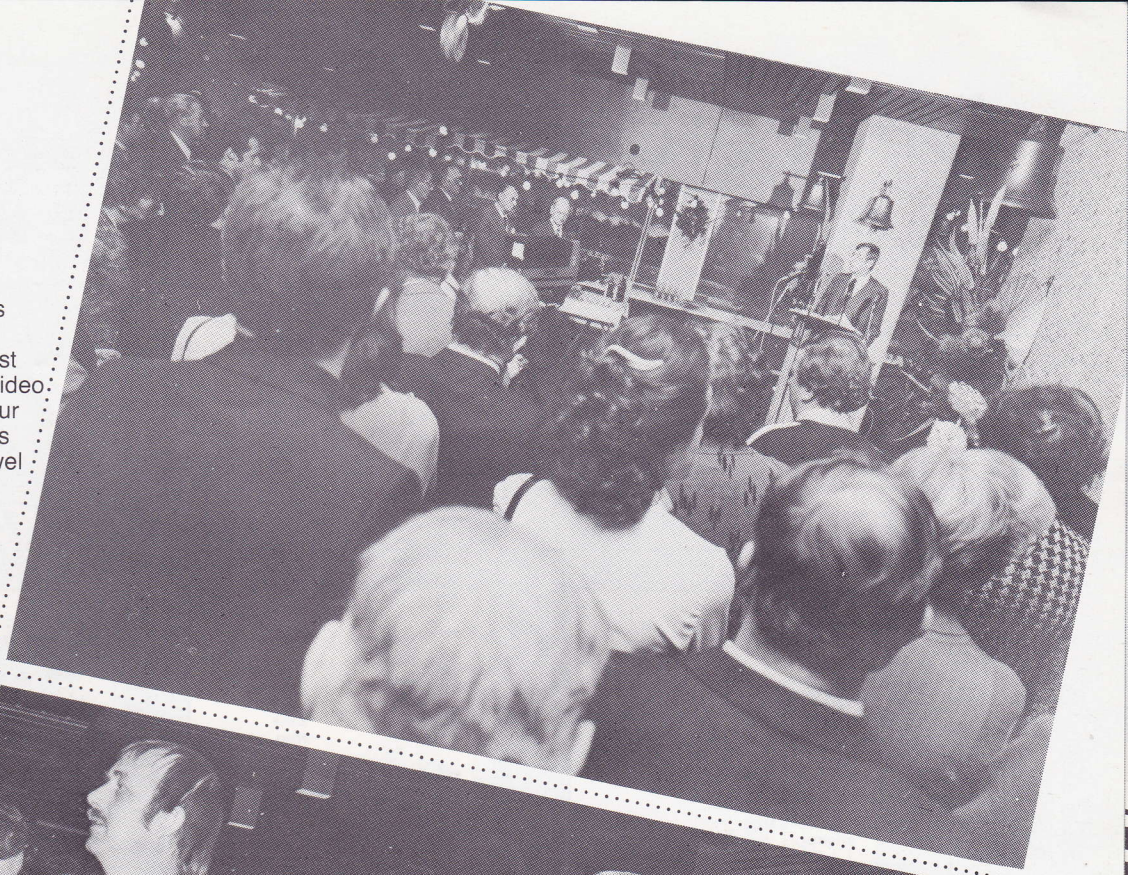
drukker dan ooit

Jaarlijkse bijeenkomst Shell Tankers

In de vorige editie namen wij de tekst op van de toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 16 december jl. Gewoontegetroou komen wij in deze, de februari-editie nog even terug op die bijeenkomst, maar dan voornamelijk in de vorm van foto's. Weliswaar kunnen die slechts gedeeltelijk tot uitdrukking brengen hoe de reüniesfeer was, maar ze geven toch een indruk. Want duidelijk wordt wel, dat geleidelijk tot velen begint door te dringen, dat die ene keer per jaar dat Shell Tankers daartoe de gelegenheid biedt, moet worden aangegrepen om collega's en vrienden van vorige reizen, van nog verder terug alsmede die van de walorganisatie nu eens 'niet zakelijk' te ontmoeten.



Dat de opkomst steeds groter wordt is ongetwijfeld ook een gevolg van de grotere bekendheid die de bijeenkomst heeft gekregen door het verslag per video voor de 25 schepen die met apparatuur daarvoor zijn uitgerust. Ook nu weer is van dit medium gebruik gemaakt, zowel om toespraak als reacties in beeld en geluid aan boord te brengen.



DFM organization

DFM

Fleet Manager
M. A. Busker
6006



DFMO/s
M. G. P. Bode-Boshoff
6217



DFMO
Operations
G. Veldt
6219



DFMO/1



Nautical/Cargo affairs
J. J. Osinga
6212

Fleet I

Felania Flammulina Fossarina Fusus	Laconica Latia Onoba Zaria Niso
Acila Acteon Crania Diadema Lepton	Latirus Vitrea Zafra Kylix



DFMO/2
Technical affairs
J. de Ruiter
6213

DFMO/3
Technical affairs
(not yet nominated)

DFMO/4



Nautical/Cargo affairs
A. G. J. de Wit
6214

Fleet II

Abida Acmaea Cinulia Macoma	Ondina Sepia Lub I Lub II
Dallia Daphne Felipes Ficus Fossarus	Fulgur Meta Marinula Tagelus






DFMO/5
Technical affairs
J. van Duuren
6414







DFMO/6
Technical affairs
N. J. Doorn
6215

DFMO/7
Catering

	J. C. C. Naerebdt 6100
	N. C. Mulder 6101
	C. G. M. van Schuppen (part time) 6100

Fleet Service Unit

	DFMO/8 Maintenance Administration P. J. Huigen 6249		DFMO/10 Nautical Administration J. E. Rakers 6218
	DFMO/9 Maintenance Eng. and Admin. J. H. de Koning 6208		DFMO/11 Administration J. C. M. v.d. Kreeke 6209

All vessels

DFM/s

Secretary
A. M. den Besten
6007



DFMD

Drydocking
H. J. Kievit
6204



DFMP

Performance
G. J. Leussink
6281



DFMS
Services
H. Verbaas
6245
(Nautical/
Communication)



DFMD/1
Dock Planning

H. J. Brouwer
6225



P. Driessen
6223



C. Oppelaar
6202



J. B. M. Ouwens
6202



A. J. Baerveldt
6289



W. Drost
6289



A. Hoosbeek
6210



DFMS/1
Electrical
E. J. Buijs
6244



DFMS/2
Instrumentation
E. C. Paardekooper
6240



DFMS/3
Safety
C. A. Koppendraaier
6246



DFMS/4
Corrosion
A. A. A. ten
Bruggencate
6239



DFMD/2
Execution

A. de Boer
6200



G. Doeksen
6201



J. H. ten Katen
6222



J. C. Molenaar
6200



R. A. Risseeuw
6201



L. P. A. de Winter
6201



DFMD/3
Projects

L. W. Jorissen
6224



P. de Leeuw van
Weenen
6241



The numbers shown under the names are those of the telephone extension. When calling up from outside the Shell Building, first dial (010) 69, followed by the number stated.

In each block the names are stated alphabetically. Neither the sequence of the names nor that of the different blocks under the headings indicate seniority.

REPORTING SET-UP
as on 1st January, 1982



Cruise schip 'Crania'

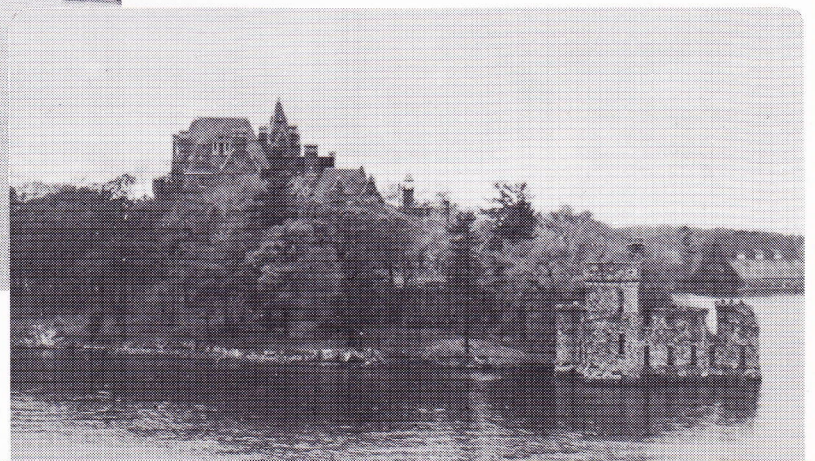
door Cees Buckens

Niet iedereen zal het met deze titel eens zijn, maar even leek het er op toen we half oktober van Sept Iles naar Hamilton voeren.

We hadden al vier maanden op de Canadese kust gevaren en al ruim vijftig havens aangedaan, toen we voor het eerst de meren op voeren. Eerst ruim vierhonderd mijl door het ruwe, in herfstkleuren getooide bergland van Quebec tot aan Montréal, waar de eerste van de zeven sluizen ligt, welke het hoogte-verschil van ruim 75 meter met Lake Ontario moeten overbruggen. Om de Seaway te kunnen nemen was de 'Crania' tijdens de laatste dokking uitgerust met twee landingbooms en vier winches op het hoofdek. In de sluizen wordt namelijk enkel afgemeerd d.m.v. wires (4 stuks), en als men moet wachten tot de sluis beschikbaar is, moeten er met behulp van de landingboom enkele mensen aan de wal gezet worden om de trossen aan te pakken. Vroeg in de middag naderden we de eerste sluis; het was guur, regenachtig weer, wat echter niet verhinderde dat de brug eivol stond.

Als eerste zagen we het oude Expo-terrein en gedeelten van de olympische zwem- en roeibanen. We moesten bij de eerste sluis al meteen wachten, wat inhield dat twee mensen geland moesten worden. Goed voorbeeld doet goed volgen, dus de eerste stuurman ging als eerste, gevolgd door een scheepsgezel. Het duurde een paar uur voordat wij eindelijk aan de beurt waren om geschut

te worden, zodat het er op begon te lijken dat het spectaculaire werk in de grote Amerikaanse sluizen (beide 15 m) nachtwerk zou worden. Deze keer werkte het weer echter mee. Toen we in het kanaal rond Montréal voeren naar de tweede sluis werd het weer steeds slechter. Dit verslechteren zette zich voort toen we op weg waren naar de volgende twee sluizen. Deze twee, Upper- en Lower Beauharnois, brengen ieder het schip ca. 14 m omhoog, dit gebeurt binnen 10 minuten. Ondertussen was het



zicht zodanig verslechterd dat we geen hand meer voor ogen konden zien; we ankerden dan ook. De volgende ochtend gaf hetzelfde beeld als de vorige dag, zwaar bewolkt met regen, alleen het zicht was nu goed. Het anker werd uit de grond getrokken en we vervolgden onze weg. Na enkele uren kwam de volgende sluis, 'Snell', in zicht. In 6 minuten pompt men je in deze sluis 15 m omhoog. Het schip wordt met behulp van de aanloopmuur recht voor het gat gebracht en langzaam vaar je dan tussen twee hoge muren in, aan de bovenkant ziet men enkel de radarantenne draaien en het topje van de schoorsteen. Als de 4 wires zijn uitgegeven gaat de immense deur achter je dicht en klinken er plots spookachtige geluiden door de sluis. 'Ontsnappende lucht', weet de loods te vertellen. Met een snelheid van 2½ m per min. word je omhoog gepompt en 6 minuten later kijk je weer op alles neer, zoals altijd. Een kwartier later volgt dan de tweede Amerikaanse sluis, 'Eisenhower', welke nog eens 15 m hoogte overbrugt. We varen nu over een meer en meteen daarna ligt de laatste sluis, die alleen dient om het waterniveau van Lake Ontario te regelen en slechts een paar cm hoogteverschil overbrugt.

Toen we de eerste sluizen achter de rug hadden begon het mooiste deel van de reis. De resterende 90 mijl voeren je door het Duizend-eilanden park naar het zacht glooiende land van de vruchtbaarste staat van Canada, Ontario. Het was al laat in de middag en een waterig zonnetje, dat voor het eerst die dag door het wolkendek brak, hulde alles in een sprookjesachtige sfeer. Rijkastelen, het klinkt vreemd in de oren, maar er staan enkele echte Rijkastelen langs de St. Lawrence. Een paar mensen die met hun geld geen raad wisten, hebben die daar laten opbouwen. Nadat we aan het einde van het park van loods hebben gewisseld scheidt alleen het uitgestrekte Lake Ontario ons nog van Hamilton. Na aankomst, de volgende dag, bleek al snel dat we hier royaal de tijd hadden om de nabij gelegen Niagara-falls te gaan bezichtigen. In twee groepen zouden we op zondag naar de Falls gaan, de eerste groep vertrok al vroeg in de ochtend, camera's en regenjassen in de hand. Alleen al de rit naar de Niagara-falls was de moeite waard, in het prachtig glooiende land waar de Nederlandse stijl boerderijen worden afgewisseld met hele boomgaarden, terwijl er tussendoor regelmatig een glimp opgevangen wordt van Lake Ontario. Na ongeveer een uur rijden komen we in het Niagarapark; dit is een grote botanische tuin, welke reikt tot aan de Niagararivier, die zich diep beneden in een dal een weg baant door de rotsachtige bodem.

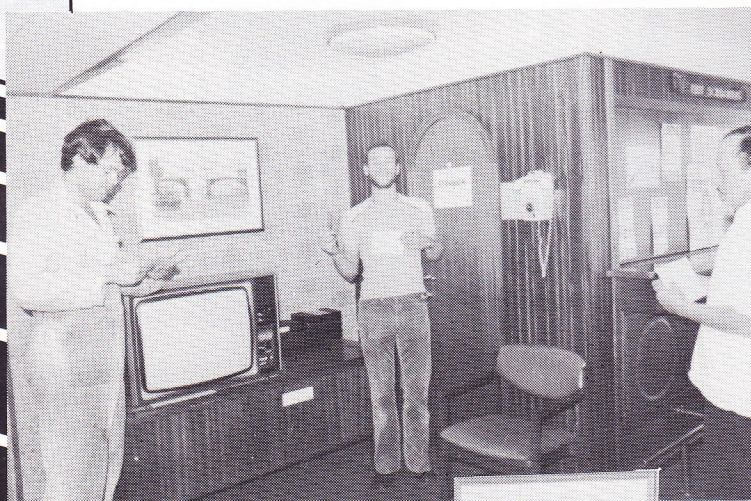
Hier stappen we voor de eerste maal uit en we staan al meteen oog in oog met de commercie. Het is rondom de watervallen namelijk vergeven van de souvenirwinkels en de eettententent. Als we naar de stroomversnellingen staan te kijken horen we op de achtergrond al het ruisen van de Falls, terwijl het nog een

paar kilometer is voor we er zijn. Onder de indruk van dit geluid stappen we weer in de bus en rijden op ons doel af. Onderweg wijst de chauffeur nog op een ton, waarin enkele jaren terug iemand zich van de waterval heeft gestort én overleefd. En dan, als we de bocht omdraaien, staan we onder de douche, tenminste zo lijkt het. Het stuifwater van de Falls houdt alles in de omgeving flink nat. Recht voor ons liggen de Amerikaanse vallen, terwijl iets naar rechts de Canadese Horseshoefalls liggen. Veruit het meest spectaculair is de hoefijzer-vormige Canadese waterval, waar het water zich over een breedte van meer dan 300 meter in de diepte stort. Ruim 60 meter is het verval, terwijl de kleinere Amerikaanse waterval nog een paar meter hoger is. Het was een prachtige zonnige dag, waardoor geweldige regenbogen zich aftekenden

boven de rivier. Van bovenaf was het een mooi gezicht, waarnaar je uren zou kunnen kijken. Veel indrukwekkender vond ik echter de catacomben; van daaruit had je een blik van onder de waterval vandaan, terwijl het spreken onmogelijk werd door het donderende geraas van het vallende water. Om te voorkomen dat je er doorweekt vandaan zou komen moesten eerst regenjassen en laarzen worden aangetrokken, zodat je als zombie verkleed met de lift naar beneden ging. Maar aan alles komt een einde; na nog een bezoek aan een van de souvenirwinkels gingen we weer op huis aan om op tijd te zijn, zodat de tweede groep in de middag kon gaan. Twee dagen later werd de cruise voortgezet om via het acht sluizen tellende Welland-Canal naar Lake Erie te komen, om tenslotte op bijna 200 m boven zeeniveau door Lake St. Claire in Sarnia aan te komen.



SCHOON SCHIP



Stemmen op de 'Fusus'

Woensdag 16 december 1981. OR-verkiezingen. Niet alleen op kantoor gingen de kiesgerechtigden massaal ter stembus. Ook op de vloot werd er die week gestemd. Wij ontvingen van één van de opvarenden van de 'Fusus' een berichtje hierover, vergezeld van een paar foto's.

Plaats van handeling was de bar aan bakboord. De opkomst van de kiezers werd gemeld als zijnde 'maximaal', waaraan werd toegevoegd dat dit waarschijnlijk kwam omdat het stemmen in de baas z'n tijd kon gebeuren en het weer zo gunstig was. . . De ene foto laat de verkiezingscommissie zien achter de tafel met een op z'n stembiljet wachtende collega. Het andere plaatje toont het tot stembokje af te sluiten bargeedeelte met een paar geduldig op hun beurt wachtende kiezers.

Nieuwe SBS over steenkool

Steenkool voorziet in circa 30% van de wereldvraag naar energie, maar tegen het jaar 2000 zal het verbruik zijn verdubbeld of verdrievoudigd. Door de grotere vraag naar steenkool zal de internationale handel sterk toenemen.

Op het ogenblik wordt nog geen 10% van de totale productie op internationale schaal verhandeld. De uitbreiding van de wereldkolenhandel vergt echter een aanzienlijke vergroting van de transportsystemen, waarmee enorme investeringen en lange aanlooptijden zijn gemoeid. Er moeten over de hele wereld havens en overslagstations worden aangelegd, er zullen grotere schepen nodig zijn en de kolenstook in de scheepvaart zal worden uitgebreid. Wat daar allemaal bij komt kijken is te lezen in een nieuwe uitgave van de Shell Briefing Service, getiteld 'Steenkool - handel in perspectief'. Exemplaren ervan, ook in het Engels, worden gezonden naar alle schepen, terwijl in de informatiestand op de 6e etage gedurende geruime tijd extra exemplaren voor belangstellenden ter beschikking blijven.

Mededeling

In afwachting van nader bericht betreffende de definitieve opvolging van dokter Engelsma zal dokter J. W. Boesaart als hoofd van onze Medische Dienst optreden. Dit zal geen wijziging in de huidige werkwijze van de Medische Dienst met zich brengen.

SMO

U kunt waarschijnlijk veel geld besparen door na het lezen van dit schoon scheepje naar de personeelswinkel te gaan en daar een paar liter Shell SMO motorolie te kopen. Zeker als U een auto hebt die op benzine loopt en waarmee U veel korte ritten rijdt.

Deze motorolie, die met een viscositeit van 10W/30 aanzienlijk dunner is dan de tot nu toe gangbare motorolie, vermindert namelijk de inwendige wrijving in de motor van Uw auto en levert daardoor een duidelijk merkbare besparing op Uw brandstofrekening op. Zodanig zelfs, dat de extra kosten van de duurder SMO alleszins worden gecompenseerd. De andere voordelen, zoals makkelijker starten, krijgt U er dan voor niets bij. Dit wordt bevestigd door een onderzoek van de Consumentenbond, gepubliceerd in de Consumentengids van november.



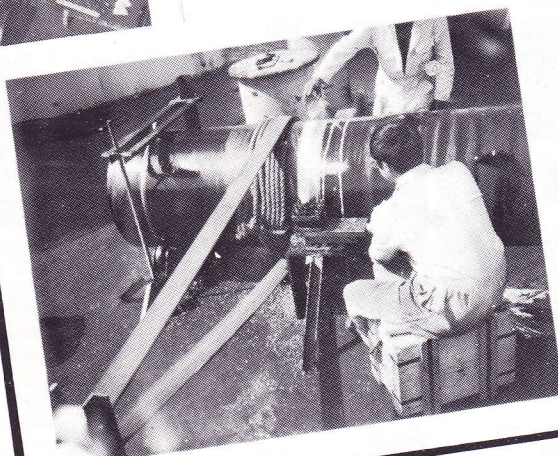
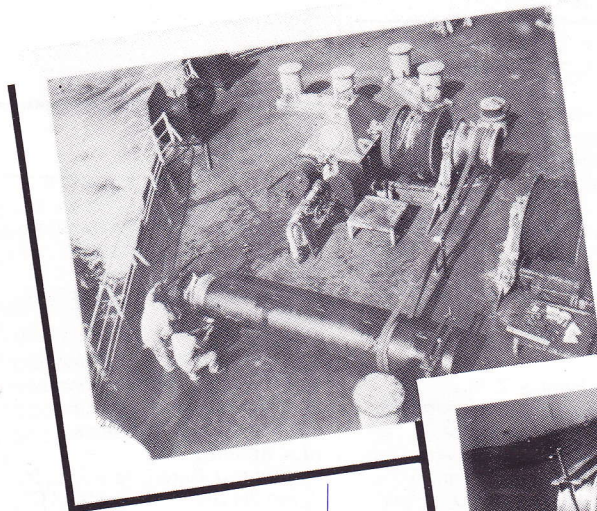
SCHOON SCHIP

Vindingrijk

Daar sta je dan aan boord van de 'Meta'; je hebt een leiding aangevraagd ter vervanging van een gebarsten lengte in een ladingleiding van centertank 2 en je krijgt een opgebouwde pipleiding. Aan beide uiteinden was de leiding glad afgewerkt op 28" dia uitwendig zoals besteld, maar voor het overige gedeelte was de uitwendige dia 1 cm groter. En daarmee kon de leiding niet worden gemonteerd in de vaste beugels in centertank twee. Nou kwam 2e wtk. Verkerk op een verdraaid goed idee. Zijn collega 2e wtk. De Bond werkte het op tekening uit en de mannen van de werktuigkundige dienst gingen aan het werk.

Er werd een geïmproviseerde draaibank op het achterdek opgebouwd, waarna ter plaatse van de bebegeling de pijp werd afgedraaid tot de gewenste diameter. Maar daarmee waren ze er nog niet, daar aan boord van

de 'Meta'. Want de leiding moest ook nog de tank in. Er werd een driepoot opgericht boven het vluchtluk van de tank. Met behulp van een dummy, gemaakt van een 2 inch pijppie met karton tot de gewraakte dia opgebouwd, werd geoefend in het transporteren van een dergelijke pijp. En dat lukte, dus waarom niet met de nu op maat gedraaide pijp.



Aldus gedaan, hetgeen met vereende krachten – en wellicht wat Spaanse en Hollandse zuchten vanwege de nationaliteit van de gezellen – wonderwel voor elkaar kwam. De leiding werd daarna nog getest met behulp van statische druk, maar er was geen vuiltje aan de lucht. Vindingrijk, die mannen van de 'Meta'!

Verzoek aan Tante Pos

Zo'n vriendelijk verzoek zal de PTT niet zo vaak krijgen. In de verzamelenvolpoe met brieven van opvarenden van één van onze schepen en bestemd voor het thuisfront troffen we een enveloppe aan met aan de voorkant, over de volle breedte, de volgende tekst:

'PTT'ers!! Wilt u zo vriendelijk zijn om dit epistel naar Zutphen te transporteren? Daar ligt namelijk de Schubertstraat. En wilt u dan, als de sneeuw u niet te veel belemmert, hem in de bus doen van nummer ... Want daar woont namelijk ... Bij voortaan dank! Welke postbeambte zou dit verzoek nu kunnen weigeren?

Maar of de wijze van adresseren een vlote postbestelling garandeert is een tickeltje onwaarschijnlijk. De redactie heeft bij de stipjes bewust het huisnummer en de naam weggelaten want je weet maar nooit wie zich geroepen voelt om ook eens daarheen te schrijven.

Dank

Mede namens mijn vrouw wil ik iedereen bedanken voor de goede wensen, geschenken en het schepen van een verrassende entourage, die het gebeuren rondom mijn pensionering voor ons onvergetelijk hebben gemaakt.

Dirk Jongeneel



WILPELTON

Gehuwd:

29.12.81: L. van Doren, 2e stm, met mw. A. W. Hoegen
08.01.82: A. R. Pieters Graafland, 3e stm, met mw. J. Roukema

Geboren:

22.12.81: Joost Cornelis Willem, zoon van P. R. Schol, 4e wtk. en mw. R. N. Schol-Cupido

Aflossingen:

gezagv.: P. J. P. Siebesma, R. Jousma, C. P. Schoenmakers, A. P. J. Ham, H. J. Allaart, P. Snel, H. Unger, H. A. Kuling, C. R. Groen, L. A. Groendijk;

1e stl.: A. van Leeuwen, F. J. Kronenberg, C. J. Clarisse, M. Buth, W. J. Stoker, F. B. Schröder, R. P. Jager, J. F. Casimiri;

2e stl.: W. Koeze, J. Teertstra, A. Zwiers, A. E. R. van de Griend, A. Leffers, H. J. Lenstra, H. A. Kamsteeg, J. van der Tuin, H. de Ouden, C. J. de Boer, B. M. Stubbe;

3e stl.: H. Hennis, Z. M. J. van Vliet, E. Hogkamer, A. Bergsma, K. Cramer, P. S. Jaarsma, M. Kuyt, R. P. C. van Leeuwen;

4e stl.: H. J. A. Verhoeven, D. Gadrajad, A. M. G. van den Hurk, H. de Looft, J. N. M. Sinnige, A. A. G. Brands, R. H. Nagel, S. A. Forsten;

stag. stl.: G. J. de Jong;
radio-off.: C. H. E. J. van der Ploeg, J. Buitendijk, J. H. van der Leest, M. Platschorre, J. M. J. M. van der Vorst, J. H. ter Horst, G. H. P. Ribbens;

hfd. wtk.: A. P. de Groot, J. L. 't Mannetje, J. J. F. Reitsma, E. Jousma, J. I. Brangert, C. Pietersen, S. Neeleman;

2e wtk.: G. de Goede, F. de Roos, F. J. van der Vorm, O. de Roos, C. Hemmer, F. D. Dieleman, A. K. van 't Blik, A. van Rijswijk, J. W. van der Plas;

3e wtk.: D. J. Blom, W. Overeem, A. Harkink, J. H. A. Schulten, H. de Roter, M. J. Viergever, T. P. M. Westhuis;

4e wtk.: J. Lijkelema, J. de Wit, R. G. M. Spruyt, P. Roelvink, R. Dorrenboom, J. A. Uitermark, G. A. Mellonius, P. Hesselink, H. P. M. Wouters;

5e wtk.: H. C. van Beek, J. Vink, R. G. P. Zelis, H. Roelvink, M. B. van der Horst, H. van Weenen, G. de Vries, H. L. P. Hutter;

sch. vakman 1: E. L. Boldewijn, M. A. J. Veen, A. C. Kusters;
sch. vakman 1w: R. Croese, C. H. Roozendaal, R. S. Brak, H. W. M. Rolvink;

sch. vakman 2w: J. L. Greving, M. Jut, P. C. Jansen, J. A. Beukelman, E. M. Brouwer, F. D. P. Croes, D. J. Kwakkel, C. G. J. Broeders, H. Valk, M. J. van der

Veen, H. W. Nusselder;
alg. sch. vakman: L. A. Douma;
sch. gezag a/w: D. Hensen, P. de Jong, G. Buys, G. H. de Visser;
aank. sch. vakman: R. J. S. Vrugteman, N. H. van der Geugten, G. L. Barendse jr. R. W. A. van Loon, R. G. van den Brink;

aank. sch. gezag a/w: G. Bos, R. J. Romijn;
hoofd voeding: A. G. Freeth, W. C. Kapper, C. van der Waal, A. W. Jacobs, G. Barnhard, A. P. Maat;

sch. kok: J. R. van Haeren;
aank. kok: P. T. Post, M. Schouten;
bediende: A. Hansen;
bediende a/d: M. de Vrijer, R. E. Specht, P. J. Geenen;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:

wnd. gezagv. W. Kalkman, hfd. wtk. F. W. Gakes, 2e wtk. P. Kooyman, 5e wtk. C. H. V. Leenders, sch. vakman 2w O. A. Koetje;

m.s. Acila:
wnd. gezagv. R. van Westendorp, 5e wtk. F. Piek, sch. vakman 1w C. A. Wijnschenk Dom, sch. vakman 2w J. W. Hemmes;

m.s. Acteone:
stag. stm. J. Buren, 4e wtk. E. R. J. van der Sleen, stag. wtk. J. G. M. Broekhoven, H. van Ippen, N. J. van Megen;

m.s. Cinulia:
gezagv. J. Klein Roseboom, 1e stm. W. S. van der Ham, 2e stm. J. J. Engelbrecht, hfd. wtk. P. J. de Lange, 2e stm. R. H. de Haan, 3e wtk. G. W. Goethals;

m.s. Crania:
gezagv. R. A. Kattenburg Schüler, 4e stm. M. van der Woud, hfd. wtk. A. Modderman, 4e wtk. H. Hoekstra, 5e wtk. W. G. van Megen;

m.s. Dallia:
3e stm. J. S. Bakker, wnd. 4e wtk. J. F. Wind, 5e wtk. E. van der Holst, sch. vakman 1w B. L. P. van Dorp, hoofd voeding B. Gohres;

m.s. Daphne:
3e stm. M. C. Swart, 4e stm. K. H. M. Smulders, hfd. wtk. C. J. den Hollander, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 4e wtk. L. A. A. Visser, sch. vakman 1 F. W. Bosson;

m.s. Diadema:
sch. vakman 1w F. J. Tryselaar, hoofd voeding J. L. Menger;

m.s. Felania:
wnd. 2e stm. C. A. M. Rovers, 3e stm. C. J. M. Roels, 4e stm. M. A. Nanlohy, hoofd voeding W. F. H. van der Moezel;

m.s. Felipes:
gezagv. A. J. Bloem, 1e stm. G. A. M. Dorren, 4e stm. J. D. C. Plug, 4e wtk. M. H. Tijdeman, sch. kok W. N. Top;

m.s. Ficus:
radio-off. P. J. Smits, 4e wtk. P.

Molendijk;

m.s. Flammulina:

2e stm. C. B. Slieker, radio-off. J. W. Hendricks, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 2e wtk. G. J. van Eyk, alg. sch. vakman G. van Kuilenburg, E. B. de Niet, aank. sch. vakman M. Eeken, J. J. van Hulst, sch. kok G. Datema;

m.s. Fossarina:

gezagv. G. Verbrugh, 3e wtk. J. H. van Leuven, 4e wtk. A. W. J. Beunis;

m.s. Fulgur:

gezagv. P. Cammel, 2e stm. G. J. C. van Eeten, 3e wtk. J. Verlinde, alg. sch. vakman N. A. Valkering, aank. sch. gezag a/w W. van Dijke;

m.s. Fusus:

2e stm. W. T. van den Berg, 4e wtk. A. J. Achterhuis, alg. sch. vakman J. P. W. Dallmeyer, aank. sch. vakman R. J. A. Lempereur, sch. kok J. J. Coppoolse, bediende J. Wilhelm;

s.s. Kylix:

1e stm. W. A. Mostert, 3e stm. T. Barth, 4e stm. H. W. Kapma;

s.s. Laconica:

5e wtk. E. Smit, stag. wtk. W. N. Leeftang, J. W. de Vries, sch. vakman 1w G. C. Wiegant;

s.s. Latia:

2e stm. J. W. H. B. ter Braak, radio-off. J. M. van 't Sant, hfd. wtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. P. F. Kremers;

s.s. Latirus: 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, hoofd voeding M. van Hagen;

s.s. Lepton:

2e stm. J. A. P. Donks, radio-off. G. J. Wevers, sch. vakman 1 J. M. H. Siepers;

s.s. Macoma:

1e stm. G. W. Geesink, 2e stm. J. van Rooyen, wnd. 4e wtk. E. J. H. Visscher, sch. vakman 1w G. J. C. Dudink, sch. gezag a/w H. N. Dekker, H. Geelen, R. E. Hubbard, R. Kollaart, bediende M. Jonkman, J. A. Schuiten;

s.s. Marinula:

3 stm. P. J. Prenen;

s.s. Meta:

stag. wtk. R. S. H. Fokkinga, H. K. W. M. Hagemans, T. A. Neven, man. esp. J. C. Perez Fernandez;

m.s. Niso:

gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. T. W. Scharrenburg, 2 stm. D. Dankkaart, 2e wtk. D. Smit, 3e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. J. H. M. Bos;

s.s. Ondina:

4e stm. D. Reefman, 2e wtk. E. de Jong, sch. vakman 1w L. W. Hobelman;

s.s. Onoba:

4e stm. F. J. Ringersma, 2e wtk. I. J. Albrechts;

s.s. Sepia:

3e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. H. Hendrikse, sch. vakman 2w C. Koert;

m.s. Tagelus:

stag. wtk. G. van der Garde, R. V. van Olfen, N. Vos;

s.s. Zafra:

gezagv. L. J. Hirs, 1e stm. A. H. van Haften, 3e stm. K. Winters, 4e stm. F. de Heer, hfd. wtk. H. de



In memoriam

**W. A. M.
Bouma**

Na de kerstdagen bereikte ons het bericht, dat 2e werktuigkundige W. A. M. Bouma op 26 december jl. op 49-jarige leeftijd in zijn woning te Harlingen was overleden.

Op 13 februari 1981 werd hij van zijn laatste schip, de 'Niso', wegens ziekte, in Brixham gedebarkerd en in een ziekenhuis te Torbay opgenomen. Later, na verder onderzoek en behandeling in Nederland, bleek dat er voor hem geen hoop meer was op herstel. Hij heeft zich met bewonderenswaardige moed en wijsheid in zijn lot geschikt. De afgelopen maanden bleef hij belangstellend medeleven met alles wat met onze vloot te maken heeft en wilde hij op de hoogte worden gehouden van de laatste ontwikkelingen.

Als leerling-werktuigkundige kwam hij op 15 augustus 1952 in dienst en na het doorlopen van de achtereenvolgende rangen werd hij op 1 januari 1968 als 2e werktuigkundige aangesteld.

Wim Bouma was een zeer bekwaam werktuigkundige, die op alle typen schepen heeft dienstgedaan. Wij verliezen in hem een sympathieke, integere collega en een goede vriend.

Ons medeleven gaat uit naar zijn vrouw en kinderen, die hun man en vader zo vroeg al moeten missen. Wij wensen hun kracht toe om met dit verlies verder te kunnen leven.

De teraardebestelling heeft onder grote belangstelling op 30 december jl. vanuit de R.K. kerk te Harlingen plaatsgevonden.

In memoriam

Op 15 december jl. is overleden de heer **H. J. Roncken**, oud-gezagvoerder. De heer Roncken verliet de dienst der maatschappij op 1 juli 1972, na ruim 27 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.

Jong, 3e wtk. D. J. Sandee, sch. vakman 1w J. Doolaar, sch. vakman 2w P. J. C. M. Coenegracht, L. Kruik, hoofd voeding J. M. C. Verjans; **s.s. Zaria:** gezagv. G. W. Bouma, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis;

In dienst getreden vlootpersoneel:

D. Reefman
4e stm.



N. J. Galama
5e wtk.



K. Kleyn
5e wtk.



R. J. M. van Geel
5e wtk.



H. J. P. M. van Pinxteren
5e wtk.

Uit dienst getreden:

3e stm.: R. R. Reinhardt;
4e stm.: F. van Kuyk;
5e wtk.: P. M. Groeneveld; R. H. Kuik
sch. kok: T. van der Bergh;

Overplaatsing:

2e wtk.: J. Boon – Shell Française
2e wtk.: J. G. van Werd – K.S.E.P.L., Rijswijk;
3e wtk.: A. E. de Bruyn – N.A.M., Assen;
3e wtk.: M. van Bethlehem – S.N.I., Den Haag;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: W. S. van der Ham – C.O.T.;

Met pensioen:

gezagv.: E. H. Brameyer, H. N. A. Snel;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: C. B. Slieker;
2e Stuurman G.H.V.: W. H. Nibbelink;

2e Stuurman G.H.V.-th.: P. J. Veenman;
'C-th.': J. A. Willems;
'B': R. L. J. Collette, M. J. Hoekman;

Aangesteld als:

sch. vakman 2w: S. D. Kuik;

Onze vlootjubilarissen:

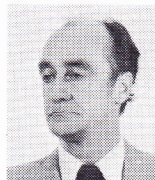
A. J. Kappers
2e stm.
10 jaar op 13.03.82



H. van Geelen
sch. gezel a/w
10 jaar op 22.03.82



J. den Hoed
bediende a/d
10 jaar op 25.03.82



Uit dienst

Mw. H. M. C. Langelaan, DFP/3

Overleden

K. Engelsma, DF/1

Jubileum

22-2, J. J. Osinga,
DFMO/1 – 30 jaar



1-3, P. de Leeuw
van Weenen, DFD/3
– 25 jaar



Gehuwd

23-12-1981, Mw. H. M. C. Langelaan (DFP/3) met de heer L. G. T. Penders

