

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
JANUARI 1970



NIEUWJAARSREDE

Ter gelegenheid van de jaarwisseling heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, op 30 december jl. in de lunchkamer van het Shell-Gebouw een toespraak gehouden, waarvan de tekst hieronder is afgedrukt.

Onder zijn gehoor bevonden zich het walpersoneel en een groot aantal gepensioneerden van onze Maatschappij, het bestuur van de C.N.O.O.K.S., alsmede een aantal verlofgangers van de vloot.

Medewerkers,

Traditiegetrouw heb ik u allen uitgenodigd om hier vanmiddag, met mij, een terugblik te werpen op het afgelopen jaar en even in de toekomst te kijken voor zover dat menselijkerwijze mogelijk is. Ik heet u allen welkom.

Allereerst wil ik met u gedenken de leden van ons personeel die ons in het afgelopen jaar zijn ontvallen. Ik verzoek u daartoe van uw zitplaats te willen opstaan en tezamen enige ogenblikken stilte in acht te nemen.

De ondergang van de Marpessa op 14 december jl., waarbij twee bemanningsleden omkwamen, ligt nog vers in ons geheugen. Wij allen hadden een ramp zoals deze, voor onmogelijk gehouden, mede gezien de relevante internationale, nationale en Maatschappij-voorschriften. De oorzaak van de ramp is ons nog niet bekend. Het onderzoek is in volle gang. De resultaten van het onderzoek zullen worden bekend gemaakt, zodat wij en de industrie hieruit lering kunnen trekken.

Wat het bemannen van onze schepen betreft het volgende: de krappe stafpositie welke ik het vorige jaar noemde, heeft zich als gevolg van de snelle vloottuitbreiding in 1969 gecontinueerd. De belofte om de dienstperiode desondanks zo snel mogelijk weer tot normale proporties terug te brengen, kon echter gestand worden gedaan, dit dank zij tijdelijke en vervroegde tewerkstelling in hogere rang, maximale aanname van de vrije markt, het inzetten van leerling-werktuigkundigen als assistent op wacht en niet te vergeten de bereidheid van enige gepensioneerde gezagvoerders en hoofd-werktuigkundigen om een aantal maanden in hun oude rang bij ons terug te komen.

Hoewel het verloop van officieren is toegenomen, geeft dit ons nog geen reden tot bezorgdheid; in de komende jaren hopen wij wat dit betreft in een iets rustiger vaarwater te komen. Wij vertrouwen dat ons diploma-bestand wederom het gewenste niveau zal kunnen bereiken. Wij verwachten wel dat het aantal benodigde aanstellingen per jaar in bepaalde rangen vrij hoog zal blijven.

Wat onze bursalen betreft, 75 studerende van verschillende Hogere Zeevaartscholen behaalden in 1969 het eindexamen en werden op de vloot tewerkgesteld; bovendien plaatsten wij

nog 55 kandidaten die voor eigen rekening hadden gestudeerd. In 1969 kenden wij aan 71 jongelui een studiebeurs toe voor opleiding tot stuurman of werktuigkundige. Het totaal aantal studerende voor onze rekening is thans 119, waarvan er 51 in het komende jaar eindexamen zullen afleggen.

Toch moet mij van het hart dat de onderbezetting van de Hogere Zeevaartscholen, in het bijzonder wat betreft de opleiding tot stuurman, reden tot bezorgdheid geeft.

Op het gebied van loon- en arbeidsvoorwaarden is in het afgelopen jaar wel het een en ander gebeurd. Na jaren van voorbereiding en in overleg met de werknemersorganisatie werden voor ons Europees vlootpersoneel gages ingevoerd welke o.a. met behulp van werkclassificatie werden vastgesteld. Verder vond de introductie plaats van een gewijzigd systeem van anciënniteitsverhogingen, jeugdlonen alsmede het toekennen van een lange-reisduurtoeslag aan onze officieren. De geïntegreerde scheepsgezellenfuncties werden formeel ingevoerd, evenals de aangepaste honorering voor deze functies.

De cursussen die reeds eerder op de Bedrijfschool te Pernis waren begonnen — de adaptatie- en de technisch-onderhoud-cursussen — en die ten doel hadden de scheepsgezellen voor te bereiden op hun nieuwe, meer omvattende taken aan boord, werpen nu baat af. Een 300-tal scheepsgezellen heeft deze cursussen nu gevolgd. Voor zover de omstandigheden dat toelaten, wordt ook aan boord door onze officieren aandacht besteed aan de verdere praktische opleiding van de scheepsgezellen.

Het aanbod van vakbekwame Nederlandse scheepsgezellen in het afgelopen jaar was maar mondjesmaat. De aanwerving, zover nodig, van Spaanse en Chinese scheepsgezellen verliep daarentegen bevredigend.

Grote voldoening geeft het te kunnen constateren dat ook in de scheepsgezellenrang nu jubilarissen beginnen te komen. Zo was scheepsvoorman C. Poot de eerste Nederlandse scheepsgezel die 25 jaar dienst bij ons volbracht, in april 1969. De tweede jubilaris met 25 jaar dienst was scheepsvoorman Ph. de Vries, in september jl., die zich evenwel nog op zee bevindt. Toch zijn dit feiten waarbij ik even stil zou willen staan, want dit geeft weer dat ook bij deze categorie van werknemers een binding met onze Maatschappij is ontstaan.

Zoveel mogelijk wordt getracht het leven van onze zeevarende aantrekkelijker te maken, en niet alleen financieel. Ik denk o.a. aan de verruiming in 1969 van de faciliteiten voor het medevaren van echtgenoten, de invoering van de



jubiläumgratificatie voor het vlootpersoneel, het plaatsen van T.V.-apparaten op schepen in een bepaalde vaart en tijdens het dokken, de uitbreiding van hobby-materiaal, etc. Wij realiseren ons de noodzaak om nauwlettend het gehele bestel van faciliteiten voor het vlootpersoneel te blijven volgen, mede gezien de wijzigingen die het levenspatroon voortdurend ondergaat.

De veiligheidsinstructeurs zijn ook in 1969 doorgestaan met het trainingsprogramma op de vloot. Door hen zijn thans reeds 36 schepen bezocht. Verder werd nog een veiligheidsrapportage ingevoerd als middel ter bevordering van de veiligheidsbeleving.

De 2- en 3-daagse brandbestrijdingscursussen, alsmede de veiligheidsinstructie gegeven tijdens de adaptatiecursussen voor scheepsgezellen dragen alle bij tot de geoefendheid van onze opvarenden. Ook voor de Spaanse scheepsbemanningen worden nog steeds brandbluscursussen gegeven, in het Spaans, evenals voor onze Chinese scheepsbemanningen in Hongkong, uiteraard in het Engels.

Op de vlootstafcursussen wordt verdere voorlichting gegeven over diverse aspecten de scheeps- en persoonlijke veiligheid betreffende.

De „Diloma” had in oktober ter hoogte van Kaap Trafalgar een aanvaring met een Spaans schip. Gelukkig deden zich hierbij geen persoonlijke ongevallen voor en ging geen lading verloren, hoewel de materiële schade aan beide schepen aanzienlijk was.

Bekijken wij het afgelopen jaar eens met een nautische blik, dan mogen wij vaststellen dat Shell Tankers actief is geweest bij nationale en internationale overlegorganen, die ten doel hebben voorschriften uit te vaardigen en aanbevelingen te doen voor het verbeteren van de veiligheid in de scheepvaart in het algemeen. Speciaal zou ik hier willen noemen het door de IMCO bevolen onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheid tot het herzien van de be-

BIJ DE VOORPLAAT :

„Winter in Holland”. Vervoer van onderdelen voor een Shell-installatie, ook in barre omstandigheden.

palingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Zeer belangrijk in dit opzicht is de enquête welke door de International Chamber of Shipping wordt gehouden onder de gezagvoerders van de zeevarende mogendheden, waaraan ook door onze gezagvoerders werd deelgenomen. De resultaten hiervan worden momenteel uitgewerkt en zullen kunnen bijdragen tot de opinievorming ten aanzien van te wijzigen artikelen in de aanvaringsbepalingen.

De routing op de Noordzee voor schepen met grote diepgang zal binnenkort van kracht worden. Deze grote tankers, van ruim 200.000 ton, met een diepgang van 62 voet, kunnen nu Euro-poort volbeladen binnenlopen, nu de vaargeul voltooid is. Het beloodsen van deze grote tankers zal daar voortaan op routine-basis met behulp van helicopters geschieden, voorlopig alleen nog overdag, doch er worden voorbereidingen getroffen om te komen tot een „round-the-clock service“.

Als wij de produktieve bedrijfsdagen van de verschillende klassen schepen in het afgelopen jaar bekijken, dan zien wij dat deze zich bewegen tussen 350 en 360 dagen per schip. De T.E.-schepen, de Somerset-schepen en de „D“-schepen geven een minder goed beeld, namelijk respectievelijk 337,3, 343,7 en 330,2 dagen. Hierbij moeten wij rekening houden met het grote aantal reisreparaties van deze schepen. De efficiency der T.E.-schepen werd beïnvloed door de moeilijkheden met de voortstuwingsinstallatie van de „Kosmatella“; de vernieuwingen van de pompkamerleidingen aan boord van de Somerset-schepen hebben een rol gespeeld en ook de vrij langdurige ketelreparaties op de „Philidora“. Op de „D“-schepen hebben wij nog steeds met kinderziektes te kampen gehad.

In 1969 dokten 27 schepen, terwijl de „Niso“, die begin van dit jaar werd verhuurd aan een andere Groepsmaatschappij, werd uitgerust voor haar taak als opslag- en pompstation, als onderdeel van de walinstallatie in Nigeria. Zoals u allen zult weten, is dit schip weer teruggekeerd uit Nigeria en in de sterkte van onze vloot opgenomen.

De „Videna“ werd in het begin van dit jaar overgedragen aan de Argentijnse Groepsvloot. Onze vloot bestaat op dit ogenblik uit 53 schepen met een totaal-draagvermogen van ongeveer 2½ miljoen ton.

De „C“-schepen zijn thans ook van een airconditioning-installatie voorzien, zodat onze gehele vloot van 53 schepen nu gekoeld is. Aan boord van de „Neverita“ kwam de noodzakelijke apparatuur gereed om onder zich daarvoor lenende bedrijfsomstandigheden, met een onbemande machinekamer te varen en sindsdien wordt van deze mogelijkheid gebruik gemaakt.

De ontwikkeling van de meet- en regeltechniek heeft de volle aandacht gehad in het afgelopen jaar, waarbij nauw werd samengewerkt met specialisten van het Koninklijke/Shell Laboratorium te Amsterdam. Ten einde bij te blijven met de voortschrijdende ontwikkeling op dit gebied, hebben niet minder dan 84 werktuigkundigen van onze vloot de cursus „Meet- en Regeltechniek“ gevolgd.

In april is de Sectie „Meet- en Regeltechniek“, DFM/25, opgericht. Nog een andere sectie is in die maand in het leven geroepen, namelijk „Scheepsveiligheid“, DFM/14.

De ingevoerde weekrapportage inzake de ship's performance werkt thans geheel volgens de verwachtingen, doch wij streven er naar deze rapportage nog verder te ontwikkelen, opdat ook andere facetten van het bedrijfsgebeuren aan boord geleidelijk aan kunnen worden gewaardeerd. Hierop komen wij in de loop van het komende jaar nog terug. Verder ligt het in de bedoeling om een steeds ruimer gebruik te gaan maken van computer-toepassing bij de verwerking van de op onze schepen betrekking hebbende bedrijfsgegevens. De cumulatieve performance-overzichten, die elke maand aan de gezagvoerders op zee worden verzonden, vormen het begin van onze plannen om de leidinggevende officieren aan boord steeds meer van actuele bedrijfsinformatie te gaan voorzien. Communicatie is een dringende noodzaak geworden in deze tijd van inbreng en inspraak, maar ook van meedenken.

Dit brengt mij toch nog even op de communicatie aan boord van de schepen, maar dan in de letterlijke betekenis van het woord. Alle schepen van 32.000 ton en groter zullen worden uitgerust met walkie talkies, welke reeds aan boord zijn van de 70.000 tot 210.000 tonners. Op de 13.000 en 18.000 tons klasse schepen worden de bestaande talk-back installaties successievelijk vernieuwd.

Op de „Neverita“ worden thans proeven genomen met het „selective calling“ systeem, waarbij radiocontact met het schip kan worden gemaakt, ook wanneer de radio-officier niet op wacht is.

De vlootexploitatiekosten bij onze Maatschappij vertonen nog steeds een stijgende tendens. Dit komt niet alleen door de invloed van het alge-

RAMP s.s. MARPESSA

Het onderzoek naar de mogelijke oorzaak van de ramp met ons s.s. Marpessa is thans in volle gang. Zo spoedig mogelijk hopen wij in dit blad het resultaat hiervan te publiceren.

mene prijspeil, doch vooral doordat de salarissen gagekosten, die een overwegend deel van de vlootexploitatie vertegenwoordigen, nog steeds stijgen. De gemiddelde periodieke dokkosten per schip daarentegen hebben zich in 1969 op hetzelfde niveau gehandhaafd. Een der taken van het recent ingestelde Profit Improvement Team o.l.v. Kapt. Schouten is na te gaan in hoeverre de exploitatiekosten te beïnvloeden zijn.

Ik heb u in dit overzicht niet veel cijfers gegeven. Ik moet zeggen, dat ik enigszins schroom om voor een dergelijk groot aantal toehoorders te komen met een dorre opsomming van cijfermateriaal, alhoewel ik de betekenis ervan geenszins onderschat. Evenmin heb ik iedere sectie apart willen belichten; Ik heb slechts een overzicht willen geven van de markante gebeurtenissen in het afgelopen jaar en een kleine opmerking hier en daar gelanceerd over wat de toekomst zal brengen.

U zult het echter met mij eens zijn, dat wij door gezamenlijke inspanning in het komende jaar moeten trachten om de kosten laag te houden en de performance van de schepen hoog, het aantal ongevallen minimaal — de veiligheid maximaal, het verloop van personeel zo laag mogelijk en de communicatie zo hoog mogelijk.



(Foto's: Fotobureau C. Kramer, Rotterdam)

Wat de walorganisatie betreft hebben wij voor dit laatste de Ondernemingsraad, waarmee ook in het afgelopen jaar regelmatig overleg is gepleegd, hetgeen zeer zeker de goede gang van zaken binnen onze organisatie heeft bevorderd. Bovendien is — vooruitlopend op het bij de Tweede Kamer ingediende Ontwerp voor een nieuwe Wet op de Ondernemingsraden, reeds een voorlopige Centrale Ondernemingsraad voor alle maatschappijen van de Koninklijke/Shell in Nederland geïnstalleerd. Hierin hebben ook twee leden van onze ondernemingsraad een zetel.

Voor ons vlootpersoneel bestaat er geen ondernemingsraad. Dezerzijds wordt meer en meer de behoefte aan een dergelijk instituut gevoeld, zij het mogelijk in een gewijzigde vorm. Destijds namelijk, bij het tot stand komen van de Wet op de Ondernemingsraden, is bewust het zeevarend bedrijf hier buiten gelaten, gezien het uiteraard veel afwezig zijn van de personeelsleden. Hoewel de bijeenkomsten van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, de vlootstafcursussen en de bezoeken aan kantoor ten dele voorzien in de behoefte aan betere „two-way” communicatie, hebben wij het gevoel dat er aanmerkelijk ruimte bestaat voor verbetering in dit opzicht voor de andere officieren, onderofficieren en scheepsgezellen. Hoewel onze gedachten zich reeds in een bepaalde richting ontwikkelen om uit dit probleem te komen, nodig ik u, elk lid van het vloot- en walpersoneel, individueel uit om met bepaalde suggesties naar voren te komen, die in overleg met u op hun mérites zullen worden gewaardeerd.

Het afgelopen jaar heeft, zowel van het vlootpersoneel als van het walpersoneel, aanmerkelijk meer inspanning gevraagd dan in de vorige jaren.

Op de vloot is in het bijzonder een groot beroep gedaan op de senior officieren, die als gevolg van de snelle promotie onder de jongere officieren, het moesten stellen met aanmerkelijk minder ervaring dan zij gewend waren.

Het kantoorpersoneel heeft met minder mensen een toenemende hoeveelheid werk moeten verzetten. Dit geldt zowel voor de Financiële Afdeling, de Personeelsafdeling als voor de Afdeling Vlootbeheer en de Medische Dienst.

Ik spreek hierbij mijn waardering uit voor de totale inzet van u allen, zowel op de vloot als op het kantoor.

Wij willen dit jaar niet uitgaan zonder het lunchkamerpersoneel, onder leiding van de heer Koenaards, te danken voor hun goede zorgen.

Ik wens u en de uwen een goed en gezegend 1970 toe.

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

In aansluiting aan de mededeling in „Tussen Schip en Ka” van oktober 1969 delen wij U mede dat de heer K. J. Wiessner op 29 december 1969 zijn werkzaamheden als chef sectie Werktuigkundige Dienst Vloot A (DFM/22) heeft aangevangen.

Toespraak van de heer D. Rodenburg, Directeur Shell Tankers N.V., tot de opvarenden van de vloot, gehouden bij de uitzending van het radiogroetenprogramma „thuis, aan boord” op 29 december 1969.

Medewerkers,

Nog een paar dagen en het jaar 1969 is weer ten einde. De gebeurtenissen met de Marpessa, waarover u reeds zult hebben gehoord uit ons PCOR, liggen nog vers in het geheugen. Onze gedachten gaan uit naar de familieleden van de twee Chinese onderofficieren die hierbij het leven lieten. Ik twijfel er niet aan of u, op de vloot, zult evenzeer hebben meegedeeld met deze ramp als wij hier op kantoor, hetgeen nog eens onderstreept hoe sterk de band is die ons allen bindt.

In de komende dagen zullen uw gedachten ongetwijfeld meer uit gaan naar thuis, naar degenen die u dierbaar zijn, dan anders. Dat is ook logisch: juist deze dagen zou men gaarne temidden van zijn familieleden willen doorbrengen en daarom kan het voor u, in deze dagen op zee, wel eens moeilijk zijn.

Een deel van u heeft echter het geluk juist vandaag de stemmen te kunnen horen van uw familie. Het zij daarom verre van mij nu een overzicht te geven van wat er in het afgelopen jaar

aan markante gebeurtenissen in onze Maatschappij heeft plaats gevonden, al zult u het met mij eens zijn dat de ramp met de Marpessa wel zijn stempel drukt op 1969.

In een grote organisatie zoals de onze is het persoonlijke contact niet altijd mogelijk. Dat is jammer. Maar wij doen er aan wat wij kunnen om dit te bevorderen, elkaar en elkaars meningen en wensen beter te leren kennen. Want alleen door beter begrip — en of dit nu op alle volken slaat hier op aarde, of op ons zelf, als collega's bij de Shell — zullen wij de vrede vinden die wij van de toekomst verwachten.

Ik stelde het op prijs — al was het dan slechts door de aether — even persoonlijk bij u aan boord te kunnen komen in dit programma „thuis, aan boord”, en ik koppel daaraan gaarne mijn allerbeste wensen voor het komende jaar voor u persoonlijk en voor al degenen die u dierbaar zijn. Laat het vooral een veilig jaar zijn.

Aan u allen een goede vaart en behouden thuiskomst.

AUTOMATIE en de mens

bestuurt zonder tussenkomst van de mens. Dat Op de laatste donderdag van november heette de heer De Jong, chef DFF, weer enige employés van verschillende afdelingen van de walorganisatie en enkele afgevaardigden van de vloot welkom om deel te nemen aan een gesprek ten einde een beter begrip te krijgen voor elkaars werk.

Het onderwerp „Automatie en de mens” werd in een korte lezing door de heer Van Steensel ingeleid met de vraag: Wat is nu automatie?

Men spreekt van automatie indien in een proces een machine één of meer andere machines

hierbij niet altijd aan computers behoeft te worden gedacht werd geïllustreerd met voorbeelden van een volledig geautomatiseerde broodbakkerij en de autofabricage.

Aangezien het werktrein van spreker zich echter ten aanzien van de automatie op het computervlak bevindt werd nader ingegaan op het gebruik van de computer in de Shell Tankers-organisatie.

Om automatie te bereiken is het nodig om — aangezien machines op eigen initiatief niets kunnen doen — de besturende machine van opdrachten te voorzien. Deze moeten worden gegeven in een bepaalde vorm, die programma

Zittend v.l.n.r.: Hr. J. A. Vis - DFM/13, mej. M. A. de Korte - DFP/1, hr. N. J. T. M. Schoots - DFP/1, mej. F. J. Bijl - DFF/1 en lid O. R., mej. H. L. Moret - DFP/2, de heren J. G. van 't Oever - DFP/2 en C. van Steensel - chef DFF/2.

Staan v.l.n.r.: de heren H. P. Kleiss - DFM/23, K. E. J. Watz - scheepsvoorman, D. Schonenberg - 3e stuurman, D. de Lelij - DFM/23, P. C. Werkmans - hoofd voeding, J. Korving - 3e stuurman, J. van Duuren - DFM/22 en M. de Jong - DFF.

Foto: Fotobur. C. Kramer, R'dam



wordt genoemd, in een bepaalde taal, programmaal geheten, die door een machine wordt omgezet in machinetaal ten einde ermee te kunnen werken.

Zodra nu de besturende machine door de programma's aan het werk is gezet, kan deze op zijn beurt weer een andere machine laten rekenen, de uitkomst doen opbergen o.a. op discs of tapes en daarna de printer de resultaten bv. op papier laten vastleggen.

Na dit summier betoog werd een overzicht gegeven van de ontwikkeling bij Shell Tankers waarbij duidelijk 3 fasen vielen te onderscheiden, nl. de perioden:

tot 1950:

handadministratie

1950 - 1963:

mechanisatie (via boekhoudmachines naar ponskaartenapparatuur)

vanaf 1963:

automatisering (elektronische apparatuur).

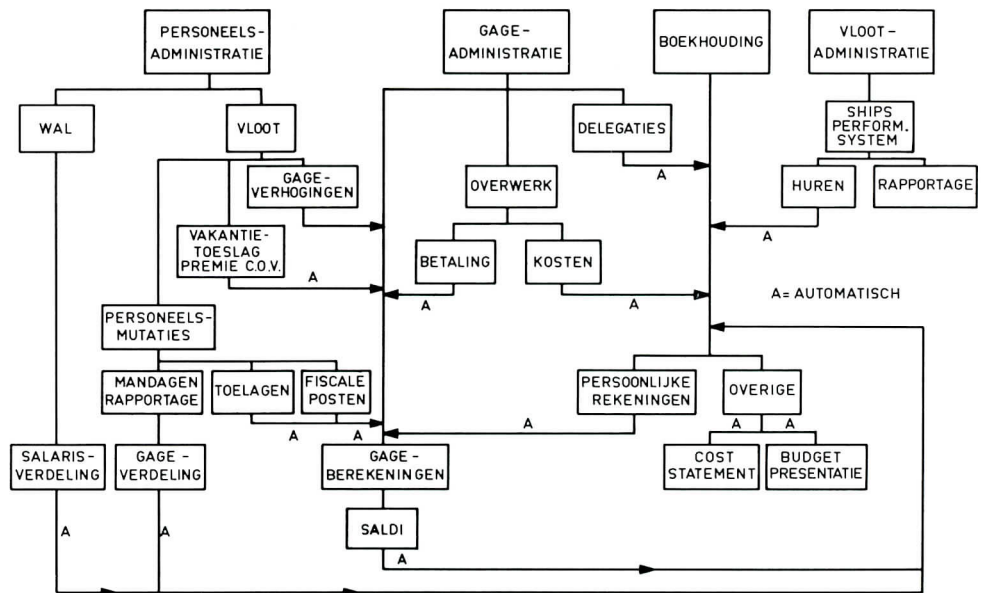
De rol die de mens in deze cyclus heeft gespeeld was niet gering. Dat zij nog steeds van belang is werd geïllustreerd door een opsomming van de gang van zaken bij het ontwikkelen van een te automatiseren project. Hierbij is duidelijk naar voren gekomen dat bij de beide onderdelen filosofie en techniek die tezamen de methodiek vormen, mensen nodig zijn om:

- ideeën te lanceren;
- deze ideeën volgens bepaalde filosofieën op papier gestalte te geven, een zgn. project te creëren;
- een project te verwerken in programma's;
- materiaal te produceren als voeding voor de machines;
- de machines te bedienen die de programma's moeten verwerken;
- de resultaten van de machines te controleren;
- de resultaten te analyseren en conclusies te trekken;
- op basis hiervan beslissingen te nemen.

Vervolgens werd een indruk gegeven van de projecten die nu reeds bij onze Maatschappij met behulp van de computer worden verwerkt.

- Financiële administratie
- Budgettering
- Cost statements
- Freight performance
- Gage-administratie en salarissen
- Kinderbijslag
- Delegatie-betalingen
- Personeelsadministratie vloot/wal
- Ship's performance system.

Voor deze projecten worden per jaar 500.000 ponskaarten gebruikt. Indien men deze kaarten achter elkaar zou leggen zou dat een afstand van 90 km beslaan. De kaarten op elkaar gestapeld zouden een hoogte van 90 m bereiken.



Het aantal printlijnen is 7.000.000. Per jaar zijn voor het geheel 80 machine-uren nodig. Met deze operationele projecten is f 300.000 gemoed.

Voorts wordt in de komende jaren gerekend op kosten wegens ontwikkeling van nieuwe projecten, wijzigingen in programma's (zowel in opdracht als systeem-noodzakelijk), etc. tot een bedrag van f 100.000,— per jaar.

Welke rol speelt het personeel van DFF/2 nu in deze cyclus?

De sectie Methodes, Procedures en Computertoepassingen zet in opdracht van de Directie, op verzoek of op eigen initiatief nieuwe systemen op, analyseert bestaande systemen, gaat na of deze op de meest efficiënte wijze werken en of de mogelijkheid bestaat om projecten te automatiseren en — waar mogelijk — te integreren met andere projecten van andere secties en/of afdelingen.

Met de beperkte behoefte van de auteur van een voorstel als basis wordt door de systeemanalisten nagegaan of — op grond van de coördinerende functie en de centrale positie die DFF/2 in dit verband inneemt — er op andere afdelingen of secties zijdelings nog wensen of relaties bestaan met het voorgestelde systeem. Met nadruk werd erop gewezen dat — wil men de juiste rapportage op tafel krijgen — het van groot belang is dat reeds bij de opzet van een systeem de vorm van de input voor de projecten correct wordt vastgesteld, aangezien wijzigingen in de programma's achteraf een dure aangelegenheid zijn.

Tevens werd naar voren gebracht dat niet zonder overleg een wijziging in een bestaand systeem, bv. een codewijziging, kan worden aangebracht aangezien het complexe en geïntegreerde karakter van de systemen dit niet toelaat.

Als illustratie van de integratie van een aantal projecten werd het bovenstaande beeld gegeven.

Hieruit blijkt duidelijk dat de samenhang van deze projecten zodanig is dat wanneer stagnatie in één der onderdelen optreedt, automatisch de gevolgen in de volgende fasen optreden. Reden waarom zo strak de hand gehouden moet worden aan de vastgestelde tijdschema's. Dit laatste nu is een facet waardoor de mens beheerst wordt door de computer.

Overigens behoeft men zich niet zulke grote zorgen omtrent de macht van de computer te maken. Deze systemen kunnen slechts iets presteren indien zij opdrachten krijgen, er komt slechts datgene uit wat er aan instructies is ingestopt.

Zowel reeds tijdens de inleiding als daarna werd door vragen de discussie op gang gebracht die als volgt kan worden samengevat. Hoofdzak van automatisme is dat het vervelende routinewerk zoals dagelijks dezelfde rekenroutines uitvoeren, etc. door de computer wordt overgenomen, dat er veel meer gegevens en in een veel sneller tempo beschikbaar komen en dat deze gegevens worden geanalyseerd en gebruikt als basis voor beleidsbeslissingen.

F.J.B.

MEDEVAREN ECHTGENOTEN

In het recente verleden is het herhaaldelijk voorgekomen dat een officier die reeds een dienstperiode van 5 à 5½ maand of langer achter de rug had, bij aankomst van zijn schip in Rotterdam of een naburige haven, waar hij nog niet kon worden afgelost, zijn echtgenote wilde meenemen voor een lange reis. Aangezien normaliter zijn aflossing in de eerstvolgende haven (b.v. Perzische Golf of Caraïbisch gebied) kon worden verwacht, moesten wij hem onder die omstandigheden mededelen dat — mochten er zich onvoorziene omstandigheden voordoen waardoor wijziging in het aflosschema noodzakelijk zou worden — zijn aflossing dan een van de eerste zou zijn die voor uitstel in aanmerking kwam. Immers, het zou niet fair zijn de aflossing van een officier die de gehele dienstperiode zijn echtgenote niet heeft kunnen medenemen, uit te stellen en de aflossing van een officier die sedert de laatste haven

van zijn echtgenote is vergezeld, wel doorgang te doen vinden. Wij meenden hiermee zo rechtvaardig mogelijk te handelen, want het zou onjuist zijn hierover te zwijgen en betrokkene achteraf de eventuele gevolgen te laten ondervinden.

Door destijds de bepaling in te voeren dat de echtgenote minimaal zes weken aan boord moet zijn geweest alvorens voor vergoeding van repatriëringskosten in aanmerking te komen, meenden wij nog op andere wijze te bewerkstelligen dat de consequentie niet eenzijdig bij de Maatschappij kwam te liggen en dat toestemming onzerzijds in dat geval zonder voorbehoud kon worden verleend.

Dit onderwerp is in november met een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen uitvoerig besproken en als resultaat hiervan is besloten de bepaling dat de echtgenote minimaal zes weken aan boord moet zijn geweest alvorens voor vergoeding van repatriëringskosten in aanmerking te komen, uitsluitend van toepassing te verklaren op 3e stuurlieden (en daarmee gelijkgestelde radio-officieren) en 4e werktuigkundigen.

VAARTUIGEN

hun geschiedenis en hun onderhoud (slot)

Met het toenemen van de vraag naar transportmogelijkheid over water, werden de boten groter. Aanvankelijk werden ze nog meegenomen bij de trek over land of — wanneer niet in gebruik — op het droge getrokken, doch op den duur werd dit, door het toegenomen gewicht, bezwaarlijk. Met de vindingrijkheid de mens eigen, werd in sommige streken de oplossing gevonden door een runner van hout onder de boot te maken, zodat deze zonder al te grote risico's op en, desnoods, over het land kon worden getrokken. Voor vele gebruikers ging dit ook het principe vormen hoe een boot te bouwen, namelijk te beginnen met de runner, de kiel dus. Doch ook die volken die niet de behoefte hadden om de boot op het land te trekken, zijn vroeg of laat tot de ontdekking gekomen dat een kiel, met ribben, en daarop de beschieting voordelen bood wat betreft constructie, zeewaardigheid en wendbaarheid.

Voortstuwing

Voortstuwing geschiedde met palen, spanen of met zeilen. Wat die zeilen betreft, en dit geldt uiteraard voor allen die dit systeem van voortstuwing toepasten, die vragen zeer zeker extra onderhoud. Niet alleen het drogen vergt aandacht, maar naarmate het materiaal waarvan de zeilen zijn gemaakt minder stevig is, komen meer en meer problemen naar voren. Er is derhalve weinig verbeeldingskracht voor nodig om zich voor te stellen dat b.v. de noordse volkeren, die in de 8e eeuw gewoonlijk hun zeilen maakten van „homespun”, van thuis gesponnen materiaal, hiermee nogal te kampen hebben gehad. Wanneer dit materiaal eenmaal nat is geworden, heeft het de neiging te rekken en aan sterkte in te boeten. Het gevolg is natuurlijk gescheurde zeilen en daarmee was het einde nabij, zeker wanneer men zich over de wijde wereldzeeën waagde zoals de Skandinaviërs. De diagonale lijnen op de zeilen die men op afbeeldingen uit die tijd aantreft, moeten dan ook

versterkingsrepen zijn geweest; of die repen nu eigenlijk bestonden uit dubbele banen van hetzelfde materiaal als de zeilen zelf, of van linnen of van leer, is niet met zekerheid bekend.

Hoe het ook zij, de zeilen vroegen dus wel degelijk om preventief onderhoud. Bij de Chinese jonken werden de zeilen, die van ruw katoen waren vervaardigd, met een dunne lakoplossing beschermd tegen weersinvloeden.

Elders werden de zeilen dikwijls behandeld met rode verf verkregen uit de bast van bomen, zulks eveneens om het rotten tegen te gaan. Toch moeten er meer stoffen zijn geweest waarmee het goed werd geïmpregneerd; er waren vroeger allerlei kleuren zeil en het mag worden aangenomen dat de kleur mede werd bepaald door de materie waarmee het doek werd behandeld. Alhoewel over het preparaat, van welke kleur dan ook, natuurlijk weer een andere kleur kan worden aangebracht, want ook vroeger was men op kleureffect uit voor de schepen. Men heeft ontdekt dat vroeger behalve geheel witte of geheel zwarte zeilen, ook witte zeilen voorkwamen met rode en groene strepen.

De tuigage van de allervroegste zeilschepen bestond over het algemeen uit repen bast, of repen dierenhuid, doch bij de schepen van de Hansa (ongeveer 14e eeuw) treffen wij reeds tuigage van hennep aan.

Noordse schepen

Voordat wij nu overstappen op de schepen die ons uit onze eigen vaderlandse geschiedenis meer bekend voorkomen, nog even dit over de Skandinavische schepen. Deze hadden geen roer, men had een andere methode om de schepen in koers te houden. Aan de ene zijde hing een lange stam, min of meer plat bewerkt, en hiermee werd de richting bepaald en gehouden. De zijde waaraan deze stam bevestigd was, noemde men „steor-bord”, vandaar ons stuurbord. Wanneer nu een dergelijk vaartuig

langs zij kwam te liggen, nam men natuurlijk de andere, vrije zijde, d.w.z. de zijde waar de stuurman min of meer met zijn rug naar toe stond; rug in het Germaans was „bak”, vandaar bakboord. In het Engels werd de uitdrukking „port” gebruikt, omdat de bakboordzijde dus de zijde was waaraan het schip in de haven (= port) werd afgemeerd.

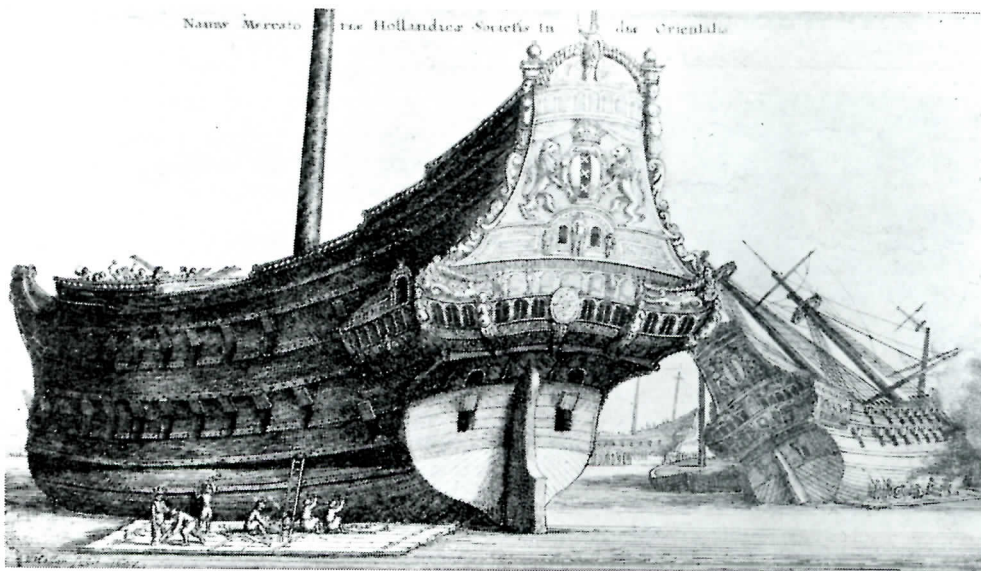
Noordse schepen die het eigendom waren van de aanvoerders van vloten, van prinses, werden bij het overlijden van hun eigenaars mede begraven in de grafheuvel, om aldus de overledenen in staat te stellen in het hiernamaals wederom gebruik te maken van het vaartuig. Om hen ook in de gelegenheid te stellen dit te doen met alle pracht en praal waaraan zij in dit aardse rijk gewend waren, werden de schilden van de mede-strijdenden als decoratie aan de buitenzijde gehangen.

Paalworm

Hout, het middel bij uitstek voor het bouwen van schepen door alle eeuwen heen, is wel degelijk aan een rottingsproces onderhevig als niet genoeg zorg wordt besteed aan onderhoud, met name preventief onderhoud. Trouwens niet alleen het rottingsproces door het contact van het hout met water, maar ook de paalworm was een aartsvijand. De Chinezen, die bij het beoefenen van de zeilvaart in de tropenzeeën ook met de paalworm werden geconfronteerd, bestreden dit euvel met een soort lak (scheepsvernis), dat als een vrij dikke substantie beneden de waterlijn werd aangebracht. In verdere vorm werd deze laksoort ook boven de waterlijn op de buitenhuid uitgestreken.

De Maoris daarentegen, die in de 14e eeuw grote zee-reizen in open boten maakten en op een van deze reizen de Grote Zuidzee-eilanden, thans Nieuw-Zeeland geheten, ontdekten, bouwden hun boten van zeer hard hout (de mahonieboom). Zij beschermden hun schepen tegen aangroeiing en de paalworm door de buitenhuid in te smeren met een soort rubbersubstantie, afkomstig van de gomboom, e.e.a. vermengd met het giftige aftreksel van bladeren van de arcadiaplant.

Toch zal het ons het meest interesseren wat onze Hollandse bouwers hiertegen deden. En dat kunnen we nog redelijk nagaan aan de hand van de boekwerken die in onze musea liggen. Zo lezen we dat in de 16e en 17e eeuw in onze streken voornamelijk eikehout werd gebruikt voor de bouw van schepen. Alleen de lichtere delen werden van vure- of grenehout vervaardigd. Op de schepen die naar zuidelijke streken voeren werden de huidgangen tot even boven water gedubbeld met vure- of grenehoutplating nadat het hout eerst was geteerd; daartussen werd de ruimte volgestopt met koe- of paardehaar om paalworm te weren. Ook werd wel dungsclagen lood of koper hiertussen ge-



Onderhoud van huid boven de waterlijn; op de achtergrond: „kiel halen” om ook het onderschip te kunnen behandelen (Foto: Maritiem Museum „Prins Hendrik”)

plaatst. Men behoeft dus niet te denken dat uitsluitend ijzeren schepen om preventief onderhoud vragen!

Bij de Oostindiëvaarders was de dubbeling in greneuhout niet strokend met de huidgangen, maar volkomen waterpas, opdat boven water geen afdekking zou plaats hebben, waardoor in het tropische klimaat van Indië verstikking zou kunnen ontstaan, met alle gevolgen van dien voor het hout.

Verf

Het onderschip werd in die tijd tot even boven water wit geschilderd met een soort verf die uit harpuijs, hars, traan en zwavel was samengesteld.

Deze soort verf was geheel verschillend van die welke b.v. in de landen rondom de Middellandse Zee werd toegepast, alwaar van zo'n duizend jaar voor Christus' geboorte tot nog zeer lang daarna de naden werden gevuld met een kneedsel van touw en ander pakkingmateriaal, dat op zijn plaats werd gehouden door de was of het teer waarmee de gehele buitenhuid werd ingesmeerd. Soms was dit een mengsel van was en teer, maar hoe dan ook, de was werd in een grote pot boven het vuur gesmolten, waaraan dan tegelijk de verfstof werd toegevoegd, zodat het mengsel ineens van de juiste kleur was en met de kwast kon worden opgebracht. Maar terug naar de Zeven Provinciën: Men liet het hout nooit grondig uitwerken, daar het dan te stijf zou worden om alsnog tot de gewenste vorm te worden gebogen. Was het eenmaal aangebracht dan werd het eerst nog een tijd aan weer en wind blootgesteld om te voorkomen dat later, wanneer het schip eenmaal in bedrijf was gesteld, te grote naden zouden optreden. Haast had men toentertijd niet zo zeer bij de bouw, temeer niet daar men zich bewust was dat slechts door het hout de kans te geven eerst wat uit te werken alvorens te worden behandeld met „wering”, grotere „beledigingen” (= beschadigingen) in een later, en gevaarlijker, stadium zouden worden voorkomen.

Verven had in het verleden, net zo goed als thans, primair ten doel preventieve bescherming te bieden, doch secundair kwam hierbij de wens het uiterlijk te verfraaien. In dit verband mogen we onze lezers de inhoud van het volgende stuk, dat wij in het Rijksarchief te Den Haag aantreffen, onder dato donderdag, 16 november 1786, niet onthouden.

„De Praesidiale Kamer Amsterdam heeft ter Vergadering voorgedragen, dat de ondervinding zeedert eenigen tyd geleerd heeft; dat zommige Scheeps-Officiëren de gewoonte hebben om de Masten en Boegspriet der Schepen met Verf in plaats van met Harpuijs of Teer te bestryken. Dat deeze gewoonte, behalven, dat dezelve aan een onnodige en kostbaare consumtie van Lyn-Oly en Verf geleegenheid verschafft, bovendien ten uitersten nadeelig is voor de rondhouten aangezien niet alleen 't hout onder de Verf niet kan uitwaasemen, maar ook de Oly in de scheuren en openingen indringende, verrotting moet veroorzaken. Dat bovendien, de Verf dit gebrek heeft, dat dezelve by Retour der Schepen niet zoodanig van de rondhouten kan worden afgeschrabt, als noodzakelyk is om de kwade steden in het hout te kunnen ontdekken, waar by dan ook nog komt, dat het afschrabben van de Verf voor zo veel zuks nog mogelyk is, de rondhouten zeer aanmerkelyk in dikte doet verliezen.

Waar op gedelibereerd zynde is goedgevonden, de Scheeps-Overheden by deezzen wel uitdrukkellyk te verbieden, het bestryken der Masten of Boegspriet met Verf, in plaats van met Harpuijs, of Teer, gelyk altoos gebruykelyk is geweest op poene, dat ingeval by aankomst der Scheepen, 't zy in Indiën of hier te Lande, dit verbod bevonden word te zyn overtreden by

den Captein of eersten Gezaghebber ten proty- te van de Compagnie zal worden verbeurt een boete van drie maanden gagie, en by den Capitein Luitenant of die geduurende de reize deszelfs plaats zal hebben vervangen een boete van twee maanden gagie.

Zullende van deeze Resolutie een Extract worden gezonden aan de Hooge Regering van Indië, mitsgaders een Exemplaar gelegd in de Scheeps doze beide om te strekken tot narigt en observantie."

In de 19e eeuw kwam men er achter dat het verstandig was om dekken bij nieuwbouw te besmeren met zuivere terpentijn. Hierdoor bleef het hout blank, en zindelijk van aanzien. Wel moest men dan dagelijks enkele malen het gehele dek zwabberen, zonder spoelen, een nogal veel mankracht vragend karwei. Nu zijn we wel gekomen tot andere opvattingen wat betreft de relatie onderhoud/mankracht.

In de tijd dat er nog geen droogdokken waren of sleephellingen, was het kielen van schepen zeer algemeen, met het doel de bodem te kunnen herstellen of onderhouden. Meestal werd hiervoor het betrokken schip langs zij de zgn. kielkaai gehaald, waar een zware gijs aan de goed gesteunde toppen der masten en aan de balken van de kaai werd „genaayd”; daarna werd het schip overzij gehaald, opdat vanaf vloten het benodigde werk kon worden verricht; ook vond dit midden in de haven plaats, zoals te zien is in de hierbij weergegeven gravure.

IJzer

En zo komen we geleidelijk aan bij de ijzeren schepen die wij nu kennen. En ijzer heeft de neiging snel te roesten, zoals een ieder weet die, vooral een aantal jaren geleden, een scheepswerf bezocht en zich in een bruine roestige wereld meende te hebben begeven. Doch dit stadium is ook weer voorbijgestreefd; bij vele moderne werven wordt het staal reeds voordat het in de gewenste vorm wordt gebracht uitvoerig behandeld tegen roestvorming. Is het eenmaal aangebracht in het schip, dan wordt het degelijk met diverse lagen verf geconserveerd.

De behandeling van zeer grote oppervlakken, waarbij de tijdfactor ging meespreken, was een aantal jaren geleden voor de verftechnici aanleiding te zoeken naar nieuwere aanbrengmethoden, waarbij er naar werd gestreefd in plaats van een aantal dunne verflagen, een minder groot aantal dikkere lagen aan te brengen. De ontwikkeling van speciale verfspuiten opende de mogelijkheid om dikke verflagen in één bewerking aan te brengen. Momenteel worden voor dit doel epoxy-harsen op grote schaal toegepast. Men werkt dan met zgn. oplosmiddelarme systemen.

Shell heeft een zeer actieve taak vervuld in de vervolmaking van deze epoxyharsen en zo zien wij dat het met olie verwante bitumen, dat vroeger in sommige streken is gebruikt als materiaal om het vaartuig zeewaardig te maken en te houden, in een modern produkt, eveneens uit olie verkregen, een opvolger heeft gevonden, al is er een heel verschil in toepassingsgebied.

Tijdens de vaart wordt doorgegaan met het preventieve onderhoud, op allerlei terrein. Geen wonder ook: de kosten en inspanning die onze verre voorzaten besteedden aan de constructie van hun — ons inziens uiterst simpele — vaartuigen, bracht hen er reeds toe aan preventief onderhoud aandacht te schenken. Het zal de lezer dan ook niet verbazen dat bij schepen die vele tientallen miljoenen kosten, het preventieve onderhoud in een mate plaatsvindt die duizenden malen het veelvoud is van hetgeen in de geschiedenis der mensheid en hun vaartuigen ooit plaatsvond.



De tuigage is wel heel wat eenvoudiger geworden dan in de tijd van de „Cutty Sark”

O.V.S.T. MEDEDELING

Bij de laatste bestuursvergadering is het programma van de komende maanden besproken. De volgende programma-onderdelen en data zijn vastgesteld:

- bingo-avond — 30 januari
- paint-in-avond — 27 februari
- feestavond — 25 april
- voetbalwedstrijd — mei
- handbalwedstrijd — mei

Verder staan een hengeldag, een kookcursus (ook voor heren!) en enkele klaverjasavonden op het programma, terwijl nieuwe ideeën en eventuele wensen gaarne worden ingewacht.

Inmiddels is voor bridge-liefhebbers een flag-drive gehouden op 19 december, terwijl op 22 december de klaverjassers aan de beurt zijn geweest, doch dankzij de medewerking van de heer J. S. Machiels, scheepswerktuigkundige bij onze Maatschappij, is op 18 december wel een heel bijzondere avond gehouden.

Met een selectie van door hemzelf gemaakte dia's, met tekst en muziek, nam hij onder de titel „Logboek 1968 — 1969” de O.V.S.T.-leden mee op zijn reizen over de hele wereld met de „Koscia” en de „Diloma”. Velen hebben deze unieke kans gegrepen om iets meer te weten te komen over het leven van onze opvarenden, vanaf zeevaartschool, via de cursus Meet- en Regeltechniek, tot in verre uithoeken van de wereld.

Een woord van lof voor het foto-vakmanschap van de heer Machiels, waarbij niet te vergeten het zeer duidelijke gesproken commentaar, is hier zeker op zijn plaats.

W.W.

WALORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.

PER 1 JANUARI 1970

DIRECTEUR
D. RODEN
DF

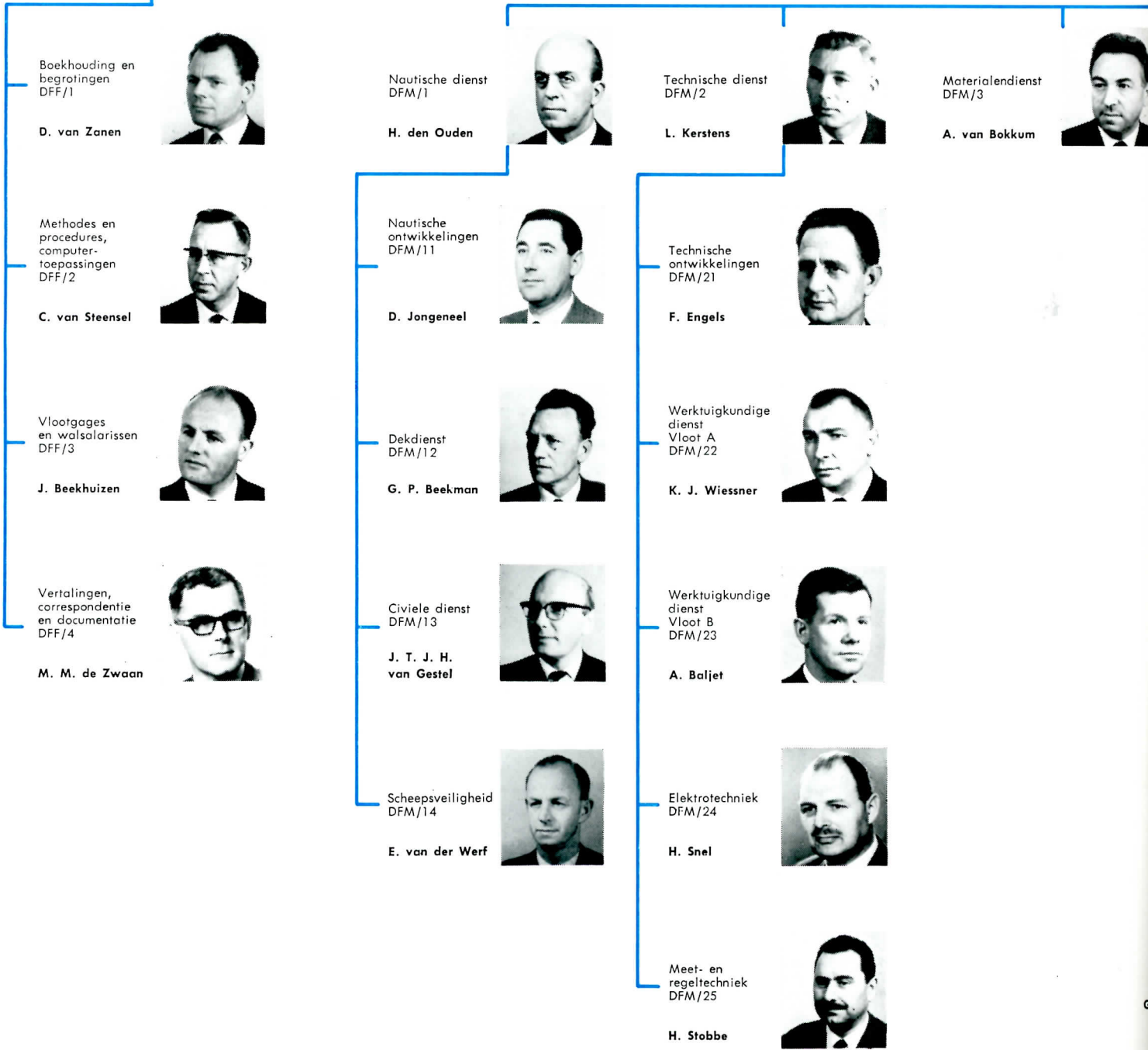
GENEESKUNDIGE
DIENST
H. M. STOLL, arts
DF/1



FINANCIËN EN
ADMINISTRATIE
M. DE JONG**
DFF



VLOOTBEH
G. DEN BA
DFM





PERSONEEL
L. F. VAN DEN BELT*
 DFP



Vloot-
 administratie
 DFM/4



A. F. H. Kragten

Demise managed
 fleet liaison
 DFM/5



G. W. Bakker

Scheepsofficieren
 DFP/1



G. H. van Leeuwen

Scheepsgezellen
 DFP/2



E. van 't Slot

Recrutering en
 cursussen
 (Scheeps-officieren)
 DFP/3



J. R. Cupido

Personeels-
 voorlichting
 DFP/4



W. N. Wouters

Walpersoneel
 DFP/5



J. Blaauwkamer

Maatschappelijk
 werk
 (vloot- en
 walpersoneel)
 DFP/51



**Meij.
 W. C. Groen**

Arbeids-
 voorwaarden
 DFP/6



J. W. Paans

* Adjunct-directeur
 ** Algemeen procuratiehouder



NEGENTIENDE ORIËNTATIEBIJeenKOMST VOOR GEZAGVOERERS EN HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

op 18 november 1969
in het Shell-Gebouw gehouden

Op de foto v.l.n.r.: de heren G. den Bakker - adjunct-Directeur, H. Buiten - hoofdwerktuigkundige, L. F. van den Belt - adjunct-Directeur, O. K. Nicolai - hoofdwerktuigkundige, H. W. van Diepen - hoofdwerktuigkundige, J. F. van den Bogaard - hoofdwerktuigkundige, W. Groenendijk - hoofdwerktuigkundige, M. de Jong - DFF, P. G. C. M. Passieux - gezagvoerder, C. Vriend - gezagvoerder, A. W. C. van Schendel - gezagvoerder, H. Steenhuis - hoofdwerktuigkundige, D. Rodenburg - Directeur, W. Th. Spier - gezagvoerder, G. W. Bakker - chef DFM/5, J. Kramer - gezagvoerder, J. R. Cupido - chef DFP/3, W. A. Kleine - gezagvoerder, H. M. Stoll - arts.

RANGEN EUROPESE SCHEEPSGEZELLEN

Wij hebben bemerkt dat onder de leden van het thuisfront de nieuwe rangbenaming van de Europese scheepsgezellen nog steeds verwarring sticht en het leek daarom nuttig in een kort overzicht, dat u hieronder aantreft, voor zover mogelijk zowel de thans gebruikelijke benaming als de vroegere rangaanduiding op te geven.

Historie

Voor een goed begrip diene dat vroeger de scheepsgezellen in drie diensten werden onderverdeeld, nl.

dekdiens t : uitsluitend voor dekwerkzaamheden
werktuigkundige dienst, ook wel
machiniekamerdienst genaamd : uitsluitend voor werkzaamheden in de machiniekamer

civiele dienst : verrichtte werkzaamheden in kombuis, zorgde voor bediening, schoonmaken accommodatie, enz.

Geleidelijk aan is hierin verandering gekomen; om een voorbeeld te geven: personeel van de werktuigkundige dienst werd ook ingeschakeld bij dekwerkzaamheden, personeel van de dekdiens t bij werk in de machiniekamer, enz.

Samensmelting

Dit alles leidde ertoe dat — officieel met ingang van 1 mei 1969 — de

scheepsgezellen van de dekdiens t en de scheepsgezellen van de machiniekamerdienst werden samengesmolten tot een Algemene Werkploeg (= A/W). De scheepsgezellen die bij de A/W zijn ingedeeld, kunnen — afhankelijk van de omstandigheden — worden ingezet aan dek en/of in de machiniekamer. Zij verrichten dus hun onderhoudswerkzaamheden over het gehele schip.

Onder de A/W vallen:

scheepsvoorman	vroeger genaamd	bootzman
scheepsvakman I	" "	1e pompman/bankwerker
scheepsvakman II	" "	bankwerker
wachtassistent	" ook "	2e pompman/bankwerker
scheepsgezel A/W	" "	wachtassistent
	" "	matroos
aankomend scheepsgezel A/W	" "	stoker/olieman
	" "	handlanger
	" "	matroos o/g

Tot de Civiele Dienst blijven behoren:

hoofd voeding
scheepskok
aankomend kok
bediende

Daarenboven kunnen zich extra voor opleiding aan boord bevinden:
kokmaat/bakker
jongen

ZIEKENHUISSTAGES

Omstreeks het jaar 1961 is de stafafdeling begonnen stuurlieden in het bezit van het diploma 1e Rang, ziekenhuisstages te laten volgen. Dit was destijds mogelijk door het bestaande surplus aan officieren; uiteraard heeft het feit dat het nut daarvan werd ingezien, een grote rol gespeeld bij het nemen van de beslissing om tot het laten volgen van deze stages over te gaan.

Toen rond 1965 het surplus was verdwenen en de vlootuitbreiding een aanvang nam, was de Maatschappij gedwongen deze stages te stoppen. Aangezien het merendeel der stuurlieden met 1e Rang (en praktisch alle aangestelde 1e stuurlieden) toen inmiddels een stage had gevolgd, moest er vanaf dat moment — zoals ook bij andere Nederlandse scheepvaartmaatschappijen gebruikelijk was — van worden uitgegaan dat onze stuurlieden tijdens hun studieperiode voor het diploma 1e Rang zelf de nodige stappen tot het volgen van een stage konden nemen.

Momenteel is de situatie zo dat een groot aantal 1e stuurlieden nimmer een stage heeft gevolgd. Enkel en alleen hebben in het recente verleden de Maatschappij hierover benaderd, maar er was nog geen gelegenheid aan de onder onze officieren levende wensen op dat gebied te voldoen. Thans heeft de Directie besloten om, gezien het belang van deze praktische ervaring — en mede in verband met het feit dat de stafpositie, naar mag worden aangenomen, gedurende de eerstvolgende jaren een wat stabiel beeld zal vertonen — de officieren weer in de gelegenheid te stellen een stage te volgen.

Hieraan moet echter worden toegevoegd dat het geruime tijd zal duren eer alle hiervoor in aanmerking komende kandidaten aan de beurt zijn geweest en het zal zeker niet zo zijn dat alle betrokkenen tijdens hun huidige of eerstkomende verlof op een stage kunnen rekenen. Zodra een officier daartoe in de gelegenheid gesteld kan worden zal hij omtrent de te volgen stage worden ingelicht. De stages zullen vier weken duren; met betrekking tot het ziekenhuis waar de stage kan worden gevolgd zal met betrokkenen overleg worden gepleegd.

schoon schip



TEORIA... los tripulantes del Niso recibiendo instrucción sobre el matafuego portátil de CO₂.

Slop-chest

Ons is ter ore gekomen, dat sommigen van onze zeevarenden nog in onzekerheid verkeren wanneer ze na verlof weer worden tewerkgesteld, of het noodzakelijk is bepaalde toiletartikelen mee te nemen of dat deze aan boord kunnen worden aangeschaft.

In dit verband leek het nuttig eens te vermelden welke schepen thans met een slop-chest zijn uitgerust.

Dit zijn de

Capiluna	Lovellia	Niso
Capisteria	Macoma	Patro
Capulonix	Metula	
Dione	Neverita	

Op deze schepen zijn in de slapkist zoals de Hollandse term luidt, de volgende artikelen verkrijgbaar:

tandpasta	after shave
tandenborstel	Brylcreem
scheercreme	toiletzeep
scheermesjes	waspoeder

schoensmeer en -veters
balpennen
luchtpostenvelopen en -papier
inweekmiddel



Televisie

Goed nieuws voor de liefhebbers van televisie. Wanneer een Shell-tanker in de toekomst in een Nederlandse haven dokt, zal door onze Sectie DFM/24 worden zorg-

gedragen voor een T.V.-toestel aan boord gedurende de doktijd.



Hobbies

Van 2e wtk P. G. Eekman (Dr. Galandstraat 12, Vlissingen) ontvingen wij het verzoek de volgende oproep te willen plaatsen, waaraan wij gaarne voldoen.

Er bestaat een internationale vereniging wier leden zich toeleggen op het verzamelen van vlugschriften die tijdens de oorlog op velerlei wijzen doch meestal vanuit de lucht, over de bezette en oorlogvoerende landen werden verspreid. De heer Eekman, zelf lid van deze vereniging, zou het op prijs stellen als lezers van dit blad die van dergelijke pamfletten in hun bezit hebben, schriftelijk contact met hem wilden opnemen. De beantwoording van eventuele reacties kan dan wel enige weken op zich laten wachten, daar het beroep van zeevarende snelle beantwoording onmogelijk maakt tijdens actieve dienst, doch bericht komt er.

Hieruit blijkt wel dat er meer hobbies zijn dan men soms zelfs denkt. Mochten er aan boord van onze schepen hobbyisten zijn die zich wegens gebrek aan materiaal niet kunnen uitleven in hun liefhebberij, dan is het raadzaam de Maatschappij-circulaire No. 410 van 22 november 1968 nog eens na te slaan, waarin de mogelijkheid wordt geboden om — via de gezagvoerder — een aanvraag in te dienen voor

hout, metaalraad, enz., al dient een dergelijke aanvraag vanzelfsprekend binnen redelijke grenzen te blijven.



Schilderij

We werden door de B.I.P.M. gebeld, die met het probleem zat een aan de Nederlandse Consul te Las Palmas (Canarische eilanden) uitgeleend schilderij weer naar Den Haag te krijgen. En in zulke gevallen doe je eerst een beroep op je familie, in casu een zuster-maatschappij (of dochter-onderneming, wat is het?). Toevallig zou de „Dione”, die op weg was naar Rotterdam, daar een dag of wat later voor de haven een paar supernumeraries oppikken, dus konden wij de Bataafse uit de nood helpen.

Ieder die het weten moest was op de hoogte, maar door een samenloop van omstandigheden was de gezagvoerder niet ingelicht. En tot onze grote hilariteit kregen wij kort nadat de „Dione” Las Palmas had aangelopen, het volgende bericht: „Kist bezorgd als spares Las Palmas, bevat schilderij van Hordijk op linnen geschilderd. Zijn onbekend met bestemming en eigenaar. Geen documenten. Onderschrift schilderij: Bidt, leest, leest en herleest, werkt en gij zult vinden. Gaarne instructies.”

Het onderschrift is aan boord kennelijk niet ter harte genomen, anders had die laatste vraag wellicht achterwege kunnen blijven. Dus hebben wij die instructies alsnog verstrekt.

Odoshell

Degenen die een fijne neus hebben adviseren wij het jaar 1970 eens fris te starten. Hiervoor zijn thans twee produkten verkrijgbaar in de Shell-winkel op kantoor, namelijk Odoshell-toiletverfrisser en Odoshell-luchtverfrisser met dennegeur. De winkelprijs van deze beide produkten is respectievelijk f 3,20 en f 4,—, doch in de Shell-winkel zijn ze verkrijgbaar voor respectievelijk f 2,30 en f 2,60, tenzij u nog in de maand januari tot aankoop overgaat, want dan is de prijs van beide produkten in onze winkel slechts f 1,98 per spuitbus.



Brandbluscursus

In het kader van bevordering van de scheepsveiligheid werd onlangs voor de Spaanse bemanningen van de „Kermia” en „Niso” een brandbluscursus georganiseerd, waarvoor — zoals gebruikelijk voor dit soort cursussen — gebruik werd gemaakt van de gastvrijheid van de Bedrijfsschool te Pernis. Op de foto's op deze pagina wordt zowel de theorie als de praktijk in beeld gebracht.

Para fomentar la seguridad a bordo de los barcos organizamos hace poco un curso de prevención de incendios para los tripulantes españoles de los barcos Kermia y Niso. Como de costumbre, dicha instrucción fue dada en la escuela de empresa de la Refinería Shell de Pernis.

PRÁCTICA... Camarero José Fernando Garcia Fernandez manejando el tubo de chorro del carro de polvo de 50 kilos.





Mevr. H. L. Ham-Kokshoorn, echtg. van 1e stm. A. P. J. Ham, met v.l.n.r. Tanja, Anita en Henk.



Mevr. A. E. P. P. Enders-Schuren, echtg. van 2e wtk. P. C. W. Enders, met Ingrid en Rick.



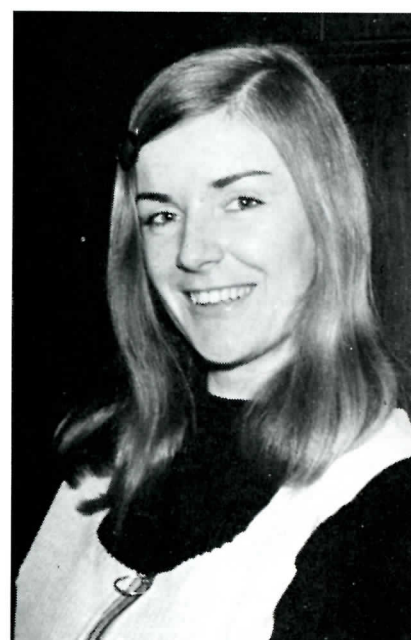
Mevr. A. den Heyer-Knoester, echtg. van scheepsvoorman J. den Heyer, met hun zoon Johan.



Mevr. L. Vlijmen-De Roodt, echtg. van scheepsvoorman T. H. van Vlijmen, met Robert, Lieke en hond Beer.

NIEUWJAARS- GROETEN

van acht willekeurig gekozen zeemannsvrouwen wier wensen voor de opvarenden van onze vloot voor het jaar 1970 varieerden van gezondheid en goede sfeer aan boord, voorspoed en gunstig verlot, met vervulling van al hun wensen, tot weinig storm, gladde baar, en behouden vaart, alsmede goede thuiskomst en een regelmatige postontvangst.



Mevr. G. F. de Bondt-Muider, echtg. van 4e wtk. J. L. de Bondt.



Mevr. T. Sinjorgo-Teerhuis, echtg. van radio-officier A. D. Sinjorgo, met dochters Anneke (links) en Joke (rechts).



Mevr. W. M. A. Onderstal-Brouwer, echtg. van hoofd voeding A. Onderstal, met Edith, Koen en poes Pom.



Mevr. E. A. Verburg-Aarts, echtg. van scheepsvakman I. B. Verburg.

UITSLAG KINDERTEKENWEDSTRIJD



MOUETTE (Anja de Groot) - 15 jaar

Het is zover! De winnaars zijn bekend, al kostte het de jury heel wat hoofdbrekens om uit de 36 prachtige tekeningen die werden ingezonden naar aanleiding van de oproep in de september-editie van dit blad, nu juist de drie meest originele te kiezen.

De winnaars zijn:

in de groep 6/8 jaar: **Jeanette van der Veld**, West-Terschelling. Schulnaam: FLAMINGO, leeftijd: 8 jaar.

in de groep 9/12 jaar: **Monique Blaauw**, Vlissingen. Schulnaam: BLINKERD, leeftijd: 11 jaar.

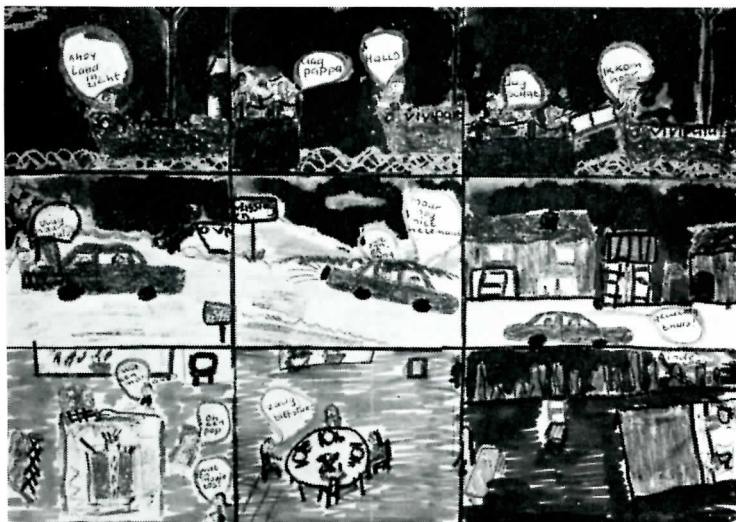
in de groep 13/15 jaar: **Anja de Groot**, Arnhem. Schulnaam: MOUETTE, leeftijd: 15 jaar.

Wat de jury het meest verbaasde na de uitslag, toen de enveloppen met de namen van de inzenders werden geopend, was dat de drie winnaars alle drie meisjes waren.

Wij beelden hierbij — met onze gelukwensen — de tekeningen van de gelukkigen af, die van Mouette (Anja de Groot) op wat kleiner formaat dan de andere, niet dat wij daar minder bewondering voor hebben, maar omdat zij reeds de voorpagina heeft gehaald van ons december-nummer.

Daar de prestatie geleverd door de overige inzenders ook zeer zeker op een hoog peil stond is besloten, niet alleen alle tekeningen in de Zuidhal van het Shell-Gebouw tentoonstellen (van 21 t/m 30 januari a.s.), doch tevens aan alle niet-prijswinnaars een troostprijs toe te zenden.

De winnaars van de drie beschikbaar gestelde fietsen hebben inmiddels reeds persoonlijk bericht gehad en binnenkort zullen wij op de prijsuitreiking nog in het kort terugkomen.



BLINKERD (Monique Blaauw) - 11 jaar



FLAMINGO (Jeanette van der Veld) - 8 jaar

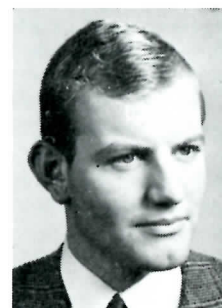
IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL :



R. A. Reddering
4e stm.
per 17.11



H. Treffers
4e stm.
per 1.12



H. van Popta
4e stm.
per 14.12



J. H. Maneschijn
5e wtk.
per 1.12



H. H. Heinrich
II.wtk.
per 17.11



N. den Hild
wachtassistent
per 10.11



W. Klink
scheepsvakman II
per 4.11



W. Veersma
scheepsvakman
per 19.11

AANGESTELD ALS HOOFDWERKTUIG- KUNDIGE



C. de Witte
aangesteld per 21.8.1969
en sedert 29.11.1969
dienstdoend op het s.s.
CAPISTERIA



**MET PENSIOEN
MET INGANG VAN
1 JANUARI 1970**

Op 31 oktober 1938 trad Kapitein S. J. de Geus als 3e stuurman in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij. Zijn eerste schip was het m.s. ONOBA, waarop hij dienst deed tot 16 januari 1941, op welke datum dit schip door vijandelijke actie verloren ging.

Na een kort verblijf in Engeland volgde ruim een half jaar dienst op de Engelse kust met het s.s. LUCITA, waarna hij naar Curaçao reisde om voor het diploma 2e stuurman G.H.V. te gaan studeren. Na het behalen van genoemd diploma op 27 maart 1942 heeft hij dienst gedaan aan boord van een aantal schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, en in mei 1944 werd hij als 2e stuurman teruggeplaatst naar de diepzeevloot.

Eind 1945 ging hij met verlof en trad in Engeland in het huwelijk.

Na op 21 oktober 1948 het diploma 1e stuurman G.H.V. te hebben behaald, volgde begin 1950 zijn tewerkstelling als 1e stuurman en in 1960 zijn eerste commando. Op 1 januari 1961 volgde zijn aanstelling als gezagvoerder. In die rang heeft de heer De Geus het bevel gevoerd over 12 schepen van onze Maatschappij, waarvan wij als kleinste de CINULIA en als grootste de MACOMA noemen; in september j.l. werd hij afgelost van zijn laatste schip, de NEVERITA, en na ommekeer van zijn verlof per 1 januari j.l. gepensioneerd.

Wij en met ons ongetwijfeld de vele officieren en bemanningsleden die in de loop der jaren met hem gevaren hebben, wensen Kapitein De Geus temidden van zijn gezin nog vele gelukkige jaren toe.

Van 24 t/m 27 november jl. werd in het Shell-Gebouw de 40e Vlootstafcursus gehouden.

Op de foto v.l.n.r.: J. C. Ganzinga - 3e werktuigkundige, C. P. Schoenmakers - 1e stuurman, M. Pronk - DFP/3, J. N. G. M. Sol - stagiair, H. Tesink - 4e werktuigkundige, F. F. Ates - 2e stuurman, H. den Ouden - chef DFM/1, L. H. Kramer - 3e stuurman, F. Nederbragt - 2e werktuigkundige, M. v.d. Meulen - 4e werktuigkundige, J. Wagenvoort - 2e stuurman, J. R. Cupido - chef DFP/3, M. A. Riteco - DFM/12, E. E. Kreune - 4e werktuigkundige, M. A. Busker - 1e stuurman, L. Buitenkant - 2e werktuigkundige, B. van Katwijk - 3e stuurman.



HET BRUIDS VAN DE MAAND

Op 10 december jl. trad 3e stuurman T. H. Tromp in het huwelijk met Mej. M. J. Romijn, naar welk bruidspaar deze maand onze speciale gelukwensen uitgaan.

ONZE VLOOT- JUBILARISSEN:

30 JAAR



W. Kuijper
Commodore
1940 - 9.1 - 1970

25 JAAR



P. J. Kalkman
gezagv.
1945 - 5.1 - 1970



J. J. Schouten
gezagv.
1945 - 27.1 - 1970

10 JAAR



T. E. Leeuwangh
2e wtk.
1960 - 18.1 - 1970



J. A. de Groot
3e wtk.
1960 - 25.1 - 1970

IN MEMORIAM

Bij de explosie die op 12 december 1969 plaatsvond aan boord van het s.s. „Marpessa” zijn twee Chinese opvarenden om het leven gekomen. Onze gevoelens van deelneming gaan uit naar hun familieleden.



Chief petty officer Chau Cheung Fuk, 54 jaar oud, die ruim 10 jaar op de schepen van de Shell-vloot heeft dienstgedaan in de rang van bootsman en chief petty officer. Hij laat een vrouw en zes kinderen achter.



Petty officer Tam Cheuk, 42 jaar oud, die 10 jaar lang in verschillende rangen op de schepen van de Shell-vloot heeft dienstgedaan. Hij laat een vrouw en een kind achter.

OBITUARY

In the explosion which occurred on board s.s. „Marpessa” on 12th December last two Chinese seamen lost their lives; we express our sympathy with their relatives.

They were:

Chief Petty officer Chau Cheung Fuk, age 54, who had served in the Shell fleet for more than 10 years as a boatswain and as a chief petty officer. He leaves behind wife and six children.

Petty officer Tam Cheuk, age 42, who had served in the Shell fleet for 10 years, such in various ranks. He leaves behind wife and one child.

J. SIEBEN

De heer J. Sieben, oud-gezagvoerder van onze Maatschappij, werd op 1 april 1962 gepensioneerd na een dienstverband van ruim 28 jaren. Toen in maart van dit jaar een beroep op hem werd gedaan was hij direct bereid ons terwille te zijn en tot half oktober jl. voerde hij het commando over het s.s. „Capistéria”.

Tot onze ontsteltenis vernamen wij dat hij op 23 december 1969 te Rotterdam op 61-jarige leeftijd geheel onverwacht is overleden. De crematie heeft op 27 december onder zeer grote belangstelling te Den Haag plaatsgehad.

F. J. STURM

De heer Sturm, oud-gezagvoerder van N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, verliet op 1 september 1948 de Maatschappij met pensioen, na 25 dienstjaren. Hij overleed op 15 december 1969 en bereikte de leeftijd van 70 jaar.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.11 t/m 15.12.1969)

GEBOREN:

- 10.11: Alice Mareina, dochter van J. Wagenvoort, 2e stm., en mevrouw G. W. J. Wagenvoort-de Hilster;
21.11: Marcel, zoon van J. M. M. Siemerink, 3e wtk., en mevrouw A. Siemerink-van Es;
28.11: Katja Helena, dochter van L. J. M. Verhaegh, 3e wtk., en mevrouw M. J. Verhaegh-van Laarhoven;
29.11: Magdalena, dochter van M. van den Belt, 3e stm., en mevrouw W. A. van den Belt-van der Ploeg;
30.11: Natascha Johanna Theresia, dochter van P. J. M. Toussaint, wachtassistent, en mevrouw M. P. C. Toussiant-Martens;
2.12: Bart, zoon van L. P. A. Hermans, 5e wtk., en mevrouw A. Hermans-Lievense;
9.12: Manon Colette, dochter van J. H. S. Brijde, 4e wtk., en mevrouw J. Brijde-Spaans;
12.12: Jack Dennis Robert, zoon van B. R. A. Jansen, 4e wtk., en mevrouw A. Jansen-Kooyman.

GEHUWD:

- 20.11: R. A. Sweetnam, 4e stm., met mej. A. E. Baarh;
21.11: J. P. Hoogwerf, 5e wtk., met mej. L. Prins;
25.11: W. Drost, 2e stm., met mej. A. Brandt;
D. Elsmann, 11.wtk., met mej. N. Keizer;
28.11: H. Ruitenbeek, 4e wtk., met mej. E. Mazee;
L. Marees, 11.stm., met mej. A. M. H. Jongen;
9.12: T. L. M. Ahlers, 11.wtk., met mej. H. Fledderus;
10.12: T. H. Tromp, 3e stm., met mej. M. Romijn;
12.12: J. V. W. M. Daniëls, 5e wtk. met mej. T. Cleven;
R. P. F. J. Ruiter, 3e stm., met mej. C. M. Sijthoff;
J. A. Kamberg, 5e wtk., met mej. H. L. Rietbroek;
13.12: K. Koch, 4e wtk., met mej. C. Verboom;
15.12: F. Mooiweer, 11.wtk., met mej. M. Duijverman.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: J. P. Jongbloed, P. Janssen, J. Hagen, M. E. Wolper, C. Wolse, B. van Bon, H. E. Glansbeek, G. F. de Boer;
1e stl.: E. Moll, J. W. Bakker, W. O. Kooi, H. H. Hacken, C. R. Groen, J. Klein Roseboom, T. van Heuveln;
2e stl.: D. J. van der Mast, G. C. Peters, P. Puijpe, A. J. Both;
3e stl.: J. Priester, T. H. Tromp, W. F. van der Lei, R. A. Ratelband, S. Bos, J. I. Boon, A. A. J. M. Defesche, M. Groothuis, R. G. de Haan, K. Cramer, H. Sieders;
4e stl.: K. P. Biesiot, R. de Bordes, J. W. A. van Thienen, R. van der Voort, A. J. W. Rommes, J. K. Terpstra, T. T. Rison;
hfd.wtk.: H. Buiten, K. L. Schuring, A. J. G. Weitzel, J. J. Binkhorst, A. J. Baerveldt, J. van der Stel, P. van der Hout;
2e wtk.: J. Zijp, C. C. Bartels, W. Muis, L. J. Verweij, K. J. Faasse, P. F. Buil;
3e wtk.: L. J. M. Verhaegh, P. Zandstra, G. de Goede, S. Warmenhoven, W. D. Hoogland, W. H. Hennink, R. Sloof, T. Scholte, J. A. Starreveld;
4e wtk.: R. J. Kleine Budde, D. J. Plate, P. A. N. J. de Hullu, J. A. Maassen, K. Koch, J. P. van der Gaag, R. H. de Haan, E. de Jong, M. K. Jansen;
5e wtk.: J. J. Schuddemat, M. J. Kalkwarf, L. C. H. van der Werve, P. J. van den Ende, D. A. Gunst, C. W. van der Vos, P. A. Post, I. A. van Groningen, B. J. F. Meulenbeld, F. L. van der Krabben, A. G. M. van de Pijpekamp, M. J. T. N. M. Gremmen, A. P. Grootenboer, R. L. Schultz, L. Puper, G. A. Dieterich, D. Knook, N. J. Gras, J. Haasjes, J. Vijfwinkel, J. M. Grimme, B. P. Droogendijk, C. N. A. Vreke, J. D. Compier, J. B. H. de Gloppe, J. A. Kamberg, J. Slagter, J. W. van Velze, R. J. Rodolf;
11.wtk.: P. C. IJdel, F. W. Mooiweer, M. Klumper;
scheepsvoorlieden: C. de Vet, A. J. J. Vermeulen, H. Buurman;
scheepsvaklieden I: A. H. den Bode, R. Böck, J. van Leeuwen;
scheepsvaklieden II: J. Stroosnijder, J. Doolaar, M. Temmerman;
hoofden voeding: W. C. Kapper, M. van Hagen, W. F. Knoester, Th. de Vos, P. Leer;
scheepskok: J. J. A. Huyben.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. **Acila**: 4e stm. H. J. de Vries;
m.s. **Acmaea**: gezagv. J. Priest, 2e wtk. H. de Hoog, 5e wtk. G. D. Reijbroek, radio-officier R. Montsma;
m.s. **Acteon**: 1e stm. R. A. M. van Hooydonk, 5e wtk. R. G. Visser;
s.s. **Arca**: 2e wtk. W. G. van der Velden, scheepsvorman J. H. A. Elbers, scheepsvakman I. J. van Weijen;
s.s. **Atys**: 4e stm. H. de Roo, 3e wtk. B. A. Sinnema;
m.s. **Camitia**: 4e stm. H. Treffers, 11.wtk. J. C. F. Monkel;

s.s. **Capiluna**: 3e stm. A. van Leeuwen, 4e stm. G. A. H. A. Molenaar, wnd. 4e wtk. P. N. Droog, 5e wtk. N. Z. van der Zwan, radio-officier M. van der Valk;

s.s. **Capisteria**: hfd.wtk. C. de Witte;

s.s. **Capulonix**: gezagv. J. de Graaf, 1e stm. G. C. van Malland, wnd. hfd.wtk. G. Veldt, 2e wtk. N. C. van der Vecht, 5e wtk. P. A. van Splunter, 5e wtk. R. C. Duijts;

m.s. **Cinulia**: 4e stm. P. Hoeksema, 5e wtk. P. Lautenbach;

m.s. **Crania**: gezagv. J. L. F. Vermeulen, 4e stm. C. Kamminga, wnd. 2e wtk. F. W. Gakes, wnd. 4e wtk. J. M. J. Hamers, 5e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. J. A. W. Schulte, hoofd voeding W. F. Knoester;

m.s. **Dallia**: 4e stm. J. Boonstra;

m.s. **Diadema**: 3e stm. B. van Katwijk, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 5e wtk. D. L. Elsman, radio-officier J. A. Stevens, scheepsvorman L. van Wieren, scheepsvakman I. H. Kronemeyer, scheepsvakman II W. Cevaal, scheepsvakman II C. Doornink, hoofd voeding B. M. de Roope, scheepsvakman W. Veersma;

m.s. **Diloma**: hoofd voeding J. Kooi;

m.s. **Dione**: hfd.wtk. W. J. J. van den Berg, II.wtk. H. H. Heinrich, hoofd voeding J. Poot;

m.s. **Dosina**: gezagv. W. de Beer, 2e stm. J. Broekmeijer, 5e wtk. H. L. Hendrison, 5e wtk. J. J. P. Kuijper Boone;

s.s. **Kabylia**: 1e stm. B. Ritman;

s.s. **Kara**: gezagv. P. Buisman, wnd. 2e stm. J. A. Koenraad, 5e wtk. G. van Berghem, radio-officier H. Hoff;

c.s. **Kelletia**: 2e stm. J. S. de Jong;

s.s. **Kenia**: 1e stm. D. M. Mos, 4e stm. P. G. van der Horst, II.stm. R. A. J. van Vugt, II.wtk. A. H. M. ter Linden;

s.s. **Kermia**: 4e stm. C. van de Vrie, 5e wtk. J. J. van Vondel;

s.s. **Khasiella**: hoofd voeding C. E. Bestebroer;

s.s. **Kopionella**: 4e wtk. J. Kossen, 5e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. H. Wes-selman;

s.s. **Koratia**: 4e stm. W. M. van Karsen, 2e wtk. J. L. 't Mannetje, 5e wtk. H. van Os;

s.s. **Korenia**: 2e wtk. J. J. Jonkman, 3e wtk. W. S. M. Drent, 5e wtk. J. A. Swiers, 5e wtk. J. van Seters, 5e wtk. R. J. de Vries, radio-officier N. Eijlers;

s.s. **Korovina**: gezagv. W. T. Spier, 5e wtk. M. F. Stoltink;

s.s. **Koscicia**: wnd. 2e stm. H. L. W. Koning, 4e stm. J. Kerkhof, 5e wtk. A. B. M. Peeters, 5e wtk. H. L. Castens, radio-officier J. J. Vos;

s.s. **Kosmatella**: 4e stm. J. J. van Beek;

s.s. **Krebsia**: 4e stm. F. Makkee;

s.s. **Kryptos**: 1e stm. C. Vlas, 2e stm. F. de Vries, 4e stm. R. A. Redde-ring, hfd.wtk. H. J. Nieuwensteijn, 4e wtk. M. H. D. Demkes, 5e wtk. J. P. G. A. Plantinga;

s.s. **Lovellia**: 2e wtk. E. Aanen, 5e wtk. G. J. Afink, 5e wtk. H. P. J. M. van den Boomen, 5e wtk. E. C. A. Vierling;

s.s. **Macoma**: 5e wtk. J. Penning, radio-officier K. Stapper;

s.s. **Metula**: 3e stm. I. Veerman, wnd. 3e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. H. J. Koopman, radio-officier F. K. van Westen;

m.s. **Neverita**: 1e stm. W. S. van der Ham, 3e stm. P. R. Lammers, 4e stm. J. J. A. M. van den Bos, 4e wtk. J. J. Timmers, radio-officier J. Thomas, scheepsvorman C. Poot, scheepsvakman I. J. J. van der Kley, scheepsvakman II A. J. Lammers;

m.s. **Niso**: gezagv. W. A. Kleine, 4e stm. H. den Ouden, 5e wtk. C. P. Plug, radio-officier A. Boutkan, hoofd voeding L. Deynen;

s.s. **Ondina**: gezagv. J. H. A. Budding, 4e wtk. J. B. Krijnen;

s.s. **Onoba**: 1e stm. L. J. Hirs, 3e stm. J. F. Casimiri, 4e wtk. J. F. Ver-nooy, 5e wtk. F. M. Janssen;

s.s. **Patro**: wnd. 3e stm. R. A. de Boer, wnd. 3e wtk. D. Smit, 5e wtk. C. Brasser;

s.s. **Philidora**: gezagv. M. Zuilhof, 2e wtk. L. A. J. W. Bink, 5e wtk. P. J. Steevensz;

s.s. **Philine**: 2e stm. H. Wijnberg;

s.s. **Philippia**: 5e wtk. F. O. Schlüter, radio-officier J. A. Lemson;

s.s. **Sepia**: 4e wtk. C. Swartjes, 5e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière;

s.s. **Vasum**: 2e stm. J. A. M. Elias, 5e wtk. R. van Egmond, 5e wtk. W. van der Plas;

s.s. **Viana**: 4e stm. G. W. Geesink, wnd. 3e wtk. B. de Rooy;

s.s. **Vitrea**: hfd.wtk. L. F. Veldhuis, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 3e wtk. G.

J. van Eijk, wnd. 4e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. H. Koster, radio-officier A. Narold;

s.s. **Zafra**: 2e stm. W. C. Padmos, hfd.wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. M. J. Parent, 5e wtk. J. H. Maneschijn, II.wtk. D. W. Smit;

s.s. **Zaria**: 3e stm. D. M. Alderlieste, 5e wtk. H. E. Engels.

UIT DIENST GETREDEN:

II.stm.: A. Westerneng;
hfd.wtk.: G. Bravenboer;
3e wtk.: M. de Koning;
5e wtk.: L. Reints;
wachtassistent: J. K. van Wijngaarden;
scheepsvakman II: H. Pols.

AANGESTELD ALS:

4e stm.: P. Hoeksema, G. A. H. A. Molenaar, J. J. A. M. van den Bos, J. Boonstra, H. den Ouden, J. J. J. van Beek, A. G. J. de Wit, C. van de Vrie, W. L. Westhoff, F. Makkee, J. Kerkhof;
5e wtk.: E. C. A. Vierling, H. P. J. M. van den Boomen, J. J. P. Kuijper Boone, R. van Egmond, W. van der Plas, H. L. Hendrison, F. H. de Jong, F. M. Janssen, J. A. W. Schulte, H. J. Koopman, A. B. M. Peeters, N. Z. van der Zwan, P. Lautenbach, H. Koster, G. van Berghem, F. O. Schlüter, J. J. van Vondel, C. Brasser, S. van der Meulen, D. L. Elsman, M. J. Viergever, P. B. Rensen, R. J. de Vries, J. D. van der Pas, R. J. de Vries, J. van Seters, W. I. van der Burght, H. L. Castens, R. Sijnja, P. C. de Wit, J. H. L. Baris, J. P. T. van Vlodrop, J. van den Berg, W. Willems, H. J. Advocaat, L. M. Dijkhuizen.

BEVORDERD TOT:

scheepsvakman I: J. van Weijen.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. G. Buma;
2e stuurman G.H.V.: 3e stm. J. W. Nieuwerf;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. F. M. J. van de Laar, L. Kazemier;
3e stuurman G.H.V.: 4e stl. P. Hoeksema, G. A. H. A. Molenaar, J. J. A. M. van den Bos, J. Boonstra, H. den Ouden, J. J. J. van Beek, A. G. J. de Wit, F. Makkee, J. Kerkhof, C. van de Vrie, W. L. Westhoff;
„C-th.“: 2e wtk. R. D. Kuil, J. L. 't Mannetje, G. Braak, J. R. Almsa;
„A“: 5e wtk. P. N. Droog;
„ASS“: 5e wtk. E. C. A. Vierling, H. P. J. M. van den Boomen, F. M. Janssen, H. Koster, C. Brasser, R. J. L. Huisman, J. D. van der Pas, W. I. van der Burght, H. L. Castens, J. H. L. Baris, J. P. T. van Vlodrop, J. van den Berg, L. M. Dijkhuizen;
„MVD“: 5e wtk. J. J. P. Kuijper Boone, R. van Egmond, W. van der Plas, H. L. Hendrison, F. H. de Jong, J. A. W. Schulte, H. J. Koopman, A. B. M. Peeters, N. Z. van der Zwan, P. Lautenbach, G. van Berghem, F. O. Schlüter, J. J. van Vondel, S. van der Meulen, D. L. Elsman, M. J. Viergever, P. B. Rensen, R. J. de Vries, J. van Seters, R. Sijnja, P. C. de Wit, W. Willems, H. J. Advocaat.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD KANTOOR:

1e stm.: M. A. Busker.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.11 t/m 15.12.1969)

UIT DIENST:

16.11: mej. W. F. J. Goos - sectie DFF/4;
1.12: mej. M. Kromkamp - sectie DFF/3.

IN DIENST:

1.12: mej. L. C. M. Spiering - sectie DFF/4;
15.12: mej. I. Y. van der Graaff - sectie DFF/3.

JUBILEUM:

1.12: mej. J. R. R. Wils - sectie DFM/3 - 10 jaar.

GEHUWD:

2.12: mej. J. M. A. van Rijn - sectie DFF/1 - met de heer B. Vol.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
W. N. Wouters, voorzitter

tussen schip en ka

negende jaargang no. 5 — januari 1970

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

Kopij in te zenden aan:

Redactie „Tussen Schip en Ka“
p/a Shell Tankers N.V.
Postbus 874, Rotterdam