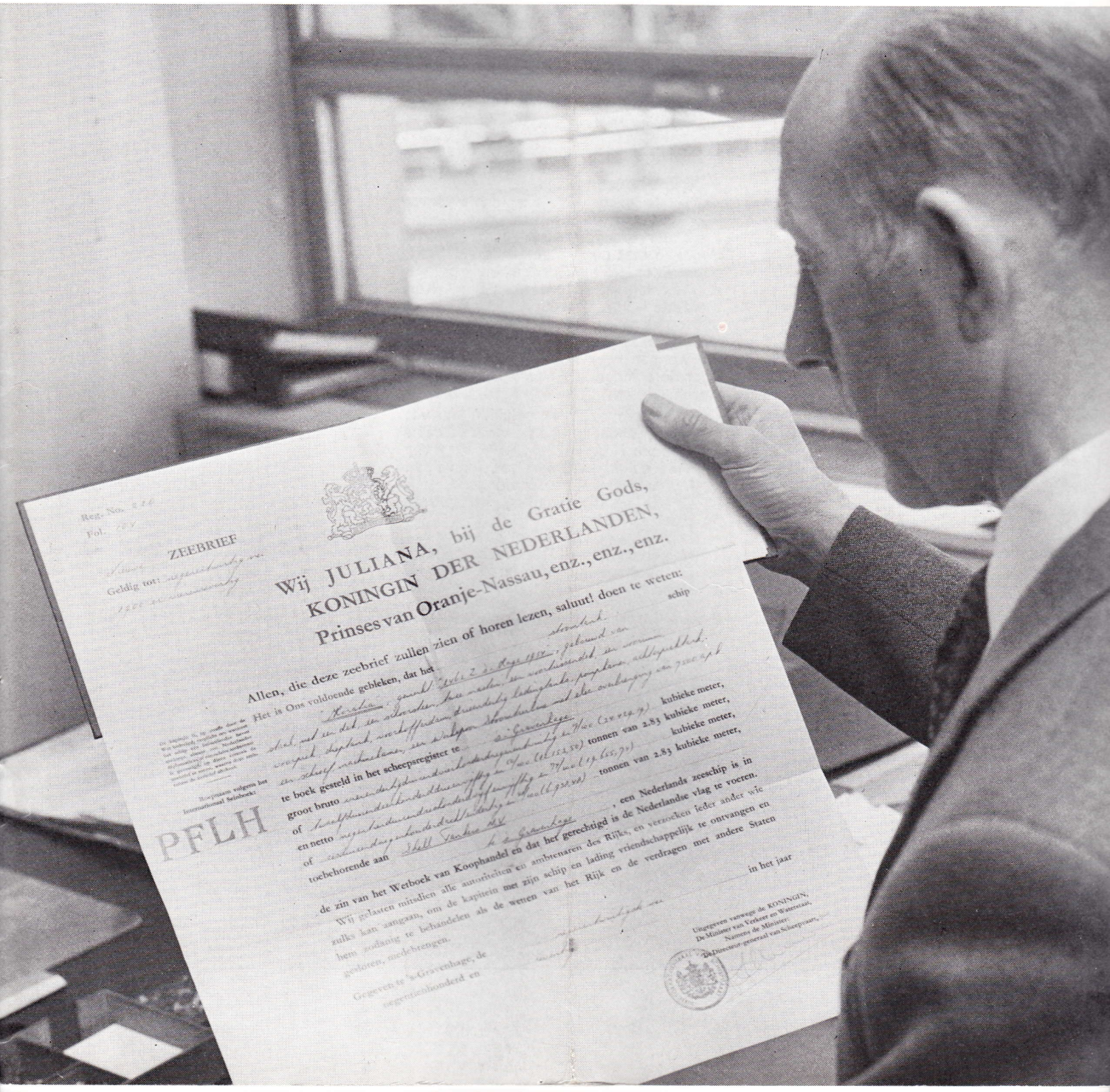


TUSSEN  
**SCHIP  
 EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET  
 VLOOT-ENWALPERSONEEL  
 VAN SHELL TANKERS N.V.  
 JANUARI 1971



Reg. No. 226  
 Fol. 207

**ZEEBRIEF**  
 Geldig tot: *1200 uur*

**Wij JULIANA, bij de Gratie Gods,  
 KONINGIN DER NEDERLANDEN,  
 Prinses van Oranje-Nassau, enz., enz., enz.**

Allen, die deze zeebrief zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:  
 Het is Ons voldoende gebleken, dat het *schip*  
*Konink* genl. *1062* s. *1802* gebouwd van  
 steel met een dek van *aluminium* is, en *voorbereid*, en *voornamelijk*  
 oopgekapt, *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk*  
 en schip *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk*  
 te boek gesteld in het scheepsregister te *de Gravenhage*  
 groot bruto *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* kubieke meter,  
 of *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* kubieke meter,  
 en netto *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* kubieke meter,  
 of *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* *voornamelijk* kubieke meter,  
 toebehorende aan *Shell Tankers B.V.* tonnen van 2.83 kubieke meter,

de zin van het Wetboek van Koophandel en dat het gerechtigd is de Nederlandse vlag te voeren.  
 Wij gelasten intdien alle autoriteiten en ambtenaren des Rijks, en verzoeken ieder ander wie  
 zulks kan aangaan, om de kapitein met zijn schip en lading vriendschappelijk te ontvangen en  
 hem zodanig te behandelen als de wenen van het Rijk en de verdragen met andere Staten  
 geboden, medebrengen.

Gegeven te 's-Gravenhage, de  
 negentienhonderd en *veertig* in het jaar

Uitgegeven vanwege de KONINGIN,  
 De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
 Nummer de Minister:  
 De Directeur-generaal van Scheepvaart

**PFLH**

# NIEUWJAARS- GROETEN



Mevrouw M. Hendrikse-Goëtjes, echtgenote van 4e werktuigkundige P. Hendrikse, met dochter Nathaly (4 maanden oud).



Mevrouw A. H. P. Koppers-Floren, echtgenote van scheepsvorman D. C. Koppers, met zoon Johnpierre (1 jaar) en dochter Erica (enkele dagen oud).



Mevrouw H. van Driel-van Vugt, echtgenote van hoofdvoeding G. van Driel, met zoon Leo (2 jaar).



Mevrouw E. C. Jonkman-van den Berg, echtgenote van 2e werktuigkundige J. J. Jonkman, met dochter Anneliese (1 jaar).

Een nieuw jaar is aangebroken. Reeds van oudsher wordt het nieuwe jaar symbolisch voorgesteld door een jeugdig persoon, zodat bij de keuze van de zeemannsvrouwen wier groeten en wensen voor 1971 wij hieronder brengen, het accent viel op degenen met nog jonge kinderen. Hierbij spant Erica, de op 5 december jl. geboren dochter van scheepsvorman D. C. Koppers, de kroon, daar zij de jongste is van alle op deze pagina afgebeelde kinderen van onze zeevarenden.

De wensen voor het nieuwe jaar zoals door de echtgenoten naar voren gebracht, waren:

- Een voorspoedig en gelukkig jaar voor alle opvarenden van de vloot van Shell Tankers N.V.
- Veel geluk op alle reizen en volgend jaar verlof met de feestdagen.
- Goede verstandhouding en prettige sfeer aan boord.
- Dezelfde goede aflostijden als vele rangen reeds in 1970 hebben gehad.
- Een behouden vaart en tot spoedig ziens.



Mevrouw B. I. van Dillen-van Rossum, echtgenote van scheepsgezel a/w P. J. M. van Dillen, met zoons Seppie (6 jaar) en Eric (2 maanden oud).

Mevrouw H. C. Hoogendijk-Prins, echtgenote van 1e stuurman W. Hoogendijk, met dochter Ingrid (3½ jaar).



Mevrouw H. J. P. Smits-van de Wal, echtgenote van 3e stuurman J. C. A. C. M. Smits, met dochter Jules-Marie (1 jaar).



Mevrouw M. A. M. Bosson-Gilhuis, echtgenote van scheepsvakman I F. W. Bosson, met zoon Ferry (7 jaar) en dochter Annet (4 jaar).

Toespraak van de heer D. Rodenburg, Directeur Shell Tankers N.V., tot de opvarenden van de vloot, gehouden bij de uitzending van het radioprogramma „thuis, aan boord” op 28 december 1970.

Medewerkers op de vloot

De kerstdagen zijn voorbij, wij staan weer voor de jaarwisseling. U heeft niet het geluk mogen smaken de feestdagen thuis door te brengen, maar een aantal van U zult dadelijk wel de stemmen kunnen horen van degenen die u dierbaar zijn. Gaarne wil ik in een paar woorden, door de ether, mijn persoonlijke goede wensen voor het komende jaar aan U overbrengen.

Als wij terugzien op het jaar dat over drie dagen achter ons ligt, dan zien wij heel wat veranderingen die zijn doorgevoerd: meerjarige C.A.O.'s, met jaarlijkse aanpassing aan het gestegen kostenpeil, kortere dienstperioden, verhoogde faciliteiten voor het meevaren van echtgenoten, de instelling van het werkoverleg-organen om er slechts enkele te noemen. Het was een jaar waarin ook veel aandacht is geschonken aan de veiligheid, aan het opvoeren van de vakbekwaamheid van onze officieren en scheepsgezellen.

Ik heb het vertrouwen dat U, samen met Uw collega's op kantoor, ook in het komende jaar met openheid en realiteitszin de taak die ons wacht zult weten te vervullen. Moge 1971 een veilig jaar zijn, en een gelukkig jaar voor U en de Uwen.

Goede vaart, waarheen ook Uw bestemming is, en behouden thuishkomst.

## LOONOPGAVEN 1970 VLOOTPERSONEEL

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1970 benodigde jaaropgave van het loon uit dienstbetrekking bij onze Maatschappij zal door ons wederom in beginsel aan het huisadres worden gezonden.

Het verdient derhalve aanbeveling uw huisgenoten reeds thans hiervan in kennis te stellen en dezen tevens in te lichten hoe dient te worden gehandeld met het te zijner tijd van de belastingdienst te ontvangen aangiftebiljet I.B. 1970.

Hierbij wordt opgemerkt dat het geen zin heeft de Maatschappij om toezending van de loonopgave te verzoeken. De opgaven worden zodra zij gereed zijn door ons verzonden, waarbij wij er uiteraard rekening mee zullen houden dat belanghebbenden de gegevens vóór de datum waarop het aangiftebiljet moet worden ingeleverd in hun bezit hebben. Zij die bezwaren hebben tegen verzending naar het huisadres en de opgave aan boord wensen te ontvangen, dienen ons hiervan onverwijld mededeling te doen. Uiteraard moeten ook in dit geval de huisgenoten worden ingelicht omtrent de bestemming van het aangiftebiljet. Tenslotte wordt er nog de aandacht op gevestigd dat de Maatschappij zich niet met de invulling van het aangiftebiljet kan belasten.

## HERZIEN LEKTUURPAKKET VOOR 1971

De aan boord van de schepen gehouden enquête betreffende de gewenste samenstelling van het lektuurpakket voor 1971 heeft enige wijzigingen gebracht in het tijdschriften-assortiment.

Op 12 november jl. — de uiterste sluitingsdatum in verband met het plaatsen van bestellingen — was van 25 schepen de uitslag ontvangen. Als tijdschriften waarnaar belangstelling uitgaat, werden er ruim 60 genoemd, waarvan sommige slechts door een enkel schip. Op basis van de diverse uitspraken werd een zo reëel mogelijke puntenwaardering toegekend aan de opgegeven bladen; de tijdschriften hieronder opgesomd bezetten de eerste 20 plaatsen.

1. Elseviers Weekblad
2. Wacht te Kooi
3. Panorama
4. Doe-het-Zelf
5. Nieuwe Revu
6. Het Beste
7. Autokampioen
8. De Blauwe Wimpel
9. De Zee
10. Studium Generale

11. A.D. Sportbijlage
12. Schip en Werf
13. Ons Zeewezen
14. Shipping World/Shipbuilder
15. Avenue
16. Marine Engineer & Naval Architect
17. Safety at Sea International
18. Tanker & Bulk Carrier
19. Journal of the Institute of Navigation
20. Sportkrant

Nadat de uitslag bekend was, ontvingen wij bericht van de uitgevers dat „Studium Generale” per 1 januari 1971 als „algemeen wetenschappelijk” blad zou ophouden te bestaan. Het abonnement daarop is derhalve geannuleerd.

Om binnen het gevoteerde bedrag te blijven zouden slechts de bladen 1 t/m 12 kunnen worden verstrekt, waardoor de meeste vakbladen zouden afvallen. De keuze was dus tussen het laten vervallen van één kijkblad en het toevoegen van enkele vakbladen, of verhogen van het gevoteerde bedrag. Aangezien de kijkbladen een hoge score hadden, is tot het laatste alternatief besloten, zodat in 1971 de navolgende tijdschriften zullen worden verstrekt in de opgegeven aantallen:

	schepen met buitenlandse scheepsgezellen	schepen met Nederlandse scheepsgezellen
Elseviers Weekblad	2 ex.	3 ex.
Wacht te Kooi	6	9
Panorama	2	3
Doe-het-zelf	1	1
Nieuwe Revu	2	3
Het Beste	1	2
Autokampioen	1	1
De Blauwe Wimpel	1	1
De Zee	1	2
A.D. Sportbijlage	2	4
Schip en Werf	1	1
Ons Zeewezen	1	1
Shipping World & Shipbuilder	1	1
Safety at Sea International	1	1
Journal of the Institute of Navigation	1	1
Marine Engineer & Naval Architect	1	1
Smit-Las *)	1	1
Aval-Nieuws *)	1	1

\*) Deze abonnementen zijn gratis, derhalve toegevoegd aan het lektuurpakket.

### BIJ DE FRONTPAGINA :

De heer Tj. Wagenaar van de Sectie DFM/4 - Vlootadministratie, met een Zeebrief, zonder welke geen schip de haven kan verlaten. Meer over de Sectie Vlootadministratie in ons artikel „Rondgang door het Shell-Gebouw” op pag. 4 t/m 6.



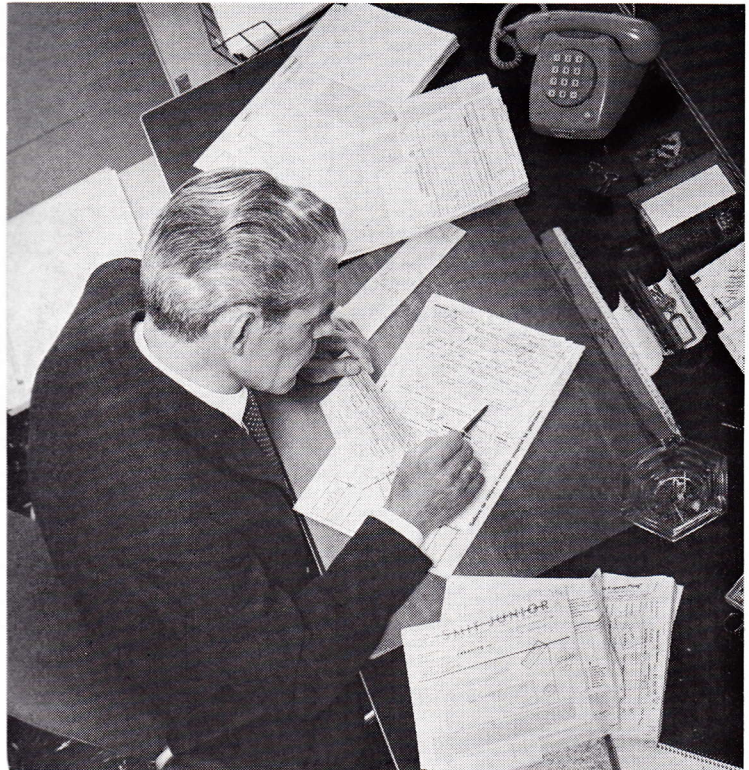
# RONDGANG

## door het Shell-Gebouw

Na in vorige artikelen de secties DFP/1 — Scheepsofficieren en DFP/2 — Scheepsgezellen te hebben belicht, vervolgen wij onze rondgang door het Shell-Gebouw met een bezoek aan de Sectie DFM/4 — Vlootadministratie.

Administratie is voor velen synoniem met grote hoeveelheden papier, met strak in het gelid staande rijen cijfers, met akten en documenten en niet te vergeten met vaak lijvige en ingewikkelde correspondentie. Een groot deel van het werk van de Sectie Vlootadministratie bestaat ook zuiver uit administratie; zij fungeert in de DFM-organisatie als de administratieve spil, waar zoveel mogelijk de niet-gespecialiseerde werkzaamheden zijn ondergebracht. Dit geeft de gespecialiseerde functies de mogelijkheid om zich volledig te concentreren op de specifieke problemen binnen hun eigen vakgebied.

Om u een indruk te geven van wat er zo al bij DFM/4 omgaat, kunnen wij niet beter doen dan de daar werkzame employés aan u voor te stellen en hen verder zelf aan het woord te laten.



### Akten en Documenten

De heer Wagenaar, oud-gediende bij de rederij, die de tijd op de Westerkade nog heeft meegemaakt toen onze Maatschappij nog een afdeling was van de B.P.M. in Den Haag, met een afzonderlijke Technische Dienst in Rotterdam, is de man wiens taak het is om er voor te zorgen dat aan boord steeds de juiste en geldige documenten aanwezig zijn, volgens de hiervoor nationaal en internationaal geldende bepalingen. Dit is bijzonder belangrijk wil niet het risico worden gelopen dat een schip in de een of andere haven wordt vastgehouden.

„Dat er een grote verscheidenheid aan certificaten en documenten is, zal een ieder die bij de Scheepvaart is betrokken, wel bekend zijn.

Er moet heel wat werk worden verzet om aan zulke documenten te komen. Neem b.v. de Zeebrief, een document dat kan worden beschouwd als het paspoort van een schip. Vóórdat zo'n Zeebrief wordt afgegeven, moeten er verklaringen worden opgemaakt waarin o.a. een korte omschrijving van de voornaamste kenmerken van het schip is opgenomen.

Deze verklaringen, vergezeld van de statuten van de Maatschappij en de nodige bewijsstukken dat het bestuur van de Maatschappij uit Nederlanders bestaat, worden ter goedkeuring aan de rechtbank overgelegd. Bovendien moeten hierbij zijn gevoegd de meetbrief en de bijlbrief; de bijlbrief is een verklaring die door de bouwers van het schip wordt verstrekt.

Een volgende stap is het Kadaster en tenslotte het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, welke instantie de Zeebrief uiteindelijk uitreikt. De Zeebrief heeft een beperkte geldigheidsduur en de aanvraagprocedure herhaalt zich dus van tijd tot tijd. Ook moet de zaak opnieuw aan het rollen gebracht worden als het schip wordt verbouwd, dus waarbij het schip opnieuw gemeten wordt. Voor het verkrijgen van alle noodzakelijke documenten is voortdurend een nauw contact met vele andere instanties nodig, zoals b.v. met Lloyd's, Scheepvaart-inspectie, de Dienst voor het Stoomwezen en de P.T.T.

Ook de nieuwe Uitwateringsbepalingen brengen heel wat werk met zich. Deze nieuwe bepalingen bieden in een aantal gevallen de mogelijkheid om een schip dieper af te laden.

Ten aanzien van de onder Liberiaanse vlag varende tankers moet bovendien rekening worden gehouden met de bepalingen welke in de Liberiaanse wetten zijn vastgelegd.

„Maar dit alles”, zo onderbrak ik hem, „heeft dus niets te maken met de vaksecties, is het wel?”

„Niets is te veel gezegd, want er zijn wel degelijk vaak bemoeiingen met de vaksecties als het gaat om het regelen van de nodige surveys. Immers, als men bijv. de dokking van een schip wil uitstellen dan wordt mij gevraagd of dat kan wat de uitstaande surveys betreft en of er van de zijde van de Scheepvaartsinspectie nog belemmeringen zijn. Is met inachtneming van het bepaalde in de Schepenwet, verder uitstel van dokken mogelijk, dan pleeg ik overleg met Lloyd's en Scheepvaartsinspectie, waarna de zaak meestal na korte tijd rond is. Vaak moet er dan nog wel een survey in de een of andere haven geregeld worden om uitstel van dokken zwart op wit bevestigd te krijgen.

Wij zijn dus in vele gevallen een schakel tussen de vaksecties en de vloot, maar ook omgekeerd.”

### Schade-rapportage

Wij troffen de heer Punt aan met voor zich een hoeveelheid schade- en/of defectenrapporten afkomstig van de schepen alsmede enige brieven van walinstanties betreffende aan eigendommen van derden toegebrachte schade, waar onze schepen bij betrokken waren. Op onze vraag wat hij daar al zo mee doet, antwoordde hij: „Nauwkeurig bestuderen en na ruggespraak met de Nautische en/of Technische Dienst de daarvoor in aanmerking komende gevallen als schade behandelen en de kosten verhalen op de verzekeraars. Hiertoe worden deze rapporten in het Engels vertaald en, indien nodig, voorzien van een toelichting, aan onze Average Adjusters te Londen gezonden. Schades die niet in aanmerking komen om aanhangig te worden gemaakt bij de verzekeraars, komen geheel voor rekening van onze Maatschappij. In dit verband is het belangrijk dat ons de oorzaak van een schade en/of defect wordt medegedeeld. Immers wanneer als reden „cause unknown” wordt opgegeven, is het voor ons erg moeilijk zo'n schadepost bij Assuradeuren vergoed te krijgen.”

„Wat doet u met al die dek- en machinejournalen die daar liggen?” „Nagaan of aan boord voldaan is aan een aantal wettelijke en/of Maatschappij-voorschriften waarvan in de journalen aantekening dient te worden gehouden. Indien noodzakelijk, wordt hierover contact opgenomen met de schepen waarbij dit contact geleid wordt via de betrokken vaksecties in ons kantoor”.

„U onderhoudt dus ook contacten met andere secties in dit gebouw?” „Inderdaad, zo is het. Overigens is dit ook het geval in mijn functie als Secretaris van de Commissie van Onderzoek inzake Schade en Ongevallen. Deze Commissie — niet te verwar-

ren met de Raad van Scheepvaart — is door de Directie ingesteld om de oorzaak vast te stellen van belangrijke schadegebeurtenissen”.

### Cijfers en performance

Dat er ook heel wat cijfermateriaal moet worden verwerkt, wordt iedere maandagmorgen bewezen als de telegrammen met „computer data” van de schepen binnen zijn. Niet alleen de heer Spetter, wiens taak voor een groot deel bestaat uit de controle op en de verwerking van deze performance-gegevens, heeft het er 's maandags druk mee, want de stroom van gegevens is dan dermate omvangrijk dat enkele van zijn collega's moeten bijspringen, om er voor te zorgen dat uiterlijk dezelfde dag om 2 uur alle gegevens, gecontroleerd op logische samenhang en overgebracht op ponsdocumenten, gereed liggen op de postkamer in het Shell-Gebouw, vanwaar zij met een speciale wagen rechtstreeks naar het Computercentrum in Den Haag gaan.

Alhoewel de verwerking door de computer van de vele cijfers slechts 2 à 3 minuten in beslag neemt, moeten de gegevens van de ponsdocumenten wel eerst op ponskaarten worden overgebracht, waar een schaar meisjes zich in het computer-centrum mee bezig houdt. Maar de „timing” is zodanig, dat de volgende dag — dus dinsdags — de diverse computer-rapportages al gereed zijn, de zgn. wekrapportages die naar de Directie en de vaksecties gaan, en de cumulatieve maandrapportages die ook voor de Gezagvoerders en Hoofdwerktuigkundigen aan boord zijn bestemd. Zowel de Directie als de vaksecties hebben nu binnen enkele dagen nadat het schip de performance-gegevens heeft geseind, een up-to-date overzicht van de prestaties en eventuele manco's van alle schepen met de mogelijkheid om, zo nodig, snel in te grijpen.

Er kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om een doktijd te vervroegen, maar ook omgekeerd, kunnen de vastgelegde prestatiegegevens bevestigen dat het verantwoord is de dokking nog enige tijd uit te stellen.

Een ander, veel aandacht vergend deel van de taak van de heer Spetter, is de controle op de T.P.P., dus op de operationele verichtingen van de schepen, speciaal binnenslands. Deze controle geschiedt aan de hand van zowel van gezagvoerders als van de installaties ontvangen formulieren 19 L en D, van zg. MARSS telegrammen van agenten en van de door de Gezagvoerders in hun computer data-telegrammen gerapporteerde vertragingen onder de P-code.

### Havenkosten

Duizenden rekeningen per jaar inzake havenkosten gaan door de handen van de heer Kerkhoven, die beoordeelt of de kosten inderdaad voor „Owners” rekening zijn, in hoeverre de bedragen acceptabel zijn, respectievelijk overeenkomstig vastgestelde tarieven, enz. Het totale voor „Owners” rekening komende bedrag

beloopt per jaar meer dan 1 miljoen gulden. Het komt nogal eens voor dat vouchers niet door de gezagvoerders zijn getekend, rekeningen onvoldoende zijn gespecificeerd, e.d. Hieruit vloeit dan correspondentie met agenten, gezagvoerders en soms ook met het kantoor in Londen voort. Dit laatste met name wanneer gebrekkig omschreven dienstverrichtingen niet ten laste van Owners maar ten laste van Charterers blijken te zijn.

In een deel van de gevallen is het mogelijk om bepaalde aanvullende gegevens uit het scheepsjournaal te halen. In andere gevallen moet de Gezagvoerder aan boord of de plaatselijke scheepsagent worden benaderd om een rekening naar behoren te kunnen beoordelen.

Veel van het thans nog noodzakelijke spuurwerk zou overbodig worden indien steeds complete vouchers werden ontvangen, zoveel mogelijk voorzien van een akkoordverklaring door de Gezagvoerder. Onder havenkosten wordt verstaan: sleepboot hulp, diensten van loodsen, motorbootjes, taxi's, wachtslieden, ploegen voor meren/ontmeren, haven- en bakengelden, douanecontrole, scheepspost, enz. enz.

### Ideeënbus

DFM/4 is ook zeer nauw betrokken bij de activiteiten van de Ideeënbuscommissie van de Maatschappij.

Alle aan de ideeënbus verbonden administratie wordt namelijk verzorgd door de heer Kerkhoven, in zijn hoedanigheid van secretaris van de Ideeënbuscommissie.

„Hoe werkt de ideeënbus in vergelijking met andere maatschappijen?”

„Voor zover mij bekend, is er maar één andere Nederlandse rederij met een ideeënbus voor het zeevarend personeel; ik weet echter niets over de door dat bedrijf hierbij opgedane ervaringen en kan dus moeilijk een vergelijking trekken. Een vergelijking met walbedrijven is ook niet erg goed mogelijk. De aard van ons bedrijf brengt nu eenmaal met zich dat contact met onze zeevarenden inzake de ideeënbus vrijwel uitsluitend schriftelijk moet worden onderhouden. Hoewel deze vorm van communicatie wel voldoet, is een walbedrijf hier toch duidelijk in het voordeel en dit kan een punt zijn dat de animo voor de ideeënbus en daarmee de resultaten beïnvloedt.”

„Hoe wordt een idee nu precies behandeld?”

„Allereerst wordt zo spoedig mogelijk aan de inzender de ontvangst van zijn bijdrage bevestigd, waarbij wordt vermeld wanneer de eerstvolgende vergadering van de Commissie zal plaatsvinden. Daarna wordt het idee ter beoordeling toegezonden aan een aantal deskundigen in de walorganisatie, die onafhankelijk

*Wij stellen U voor: De heren A. F. H. Kragten, W. Punt, A. Koppij, Tj. Wagenaar, M. de Klerk, N. Coors en J. B. Kerkhoven. Afwezig op de dag van de opname was de heer M. J. Spetter*



van elkaar schriftelijk hun visie geven omtrent praktische bruikbaarheid, toepassingsmogelijkheden, voorziene verbeteringen en besparingen, en een aanbeveling doen voor een eventueel toe te kennen beloning. Het is steeds zo dat meerdere experts hun visie leveren en onafhankelijk van elkaar hetgeen een waarborg is voor de grootst mogelijke objectiviteit.

Een week vóór de vergadering plaatsvindt, ontvangen Voorzitter en Leden van de Commissie de complete documentatie van alle te behandelen inzendingen.

Het kan natuurlijk voorkomen dat de Commissie tijdens de vergadering over een bepaald idee nog geen definitieve beslissing kan nemen, b.v. doordat nog wordt gewacht op informatie van een fabrikant. Indien dit langere tijd kan duren, wordt de inzender tussentijds over de stand van zaken ingelicht."

„Hoe worden de beloningen vastgesteld?"

„Meerdere factoren spelen een rol bij het vaststellen van een beloning voor een ideeënbusbijdrage. Nagegaan wordt of het idee origineel is en of het technisch uitvoerbaar en praktisch bruikbaar is. Daarnaast wordt ook de wijze waarop de inzending is uitgewerkt en gepresenteerd in de beoordeling betrokken; hierbij wordt ook met de rang van de inzender rekening gehouden inzake kennis en ervaring welke aanwezig geacht kunnen worden. Al deze factoren maken het onmogelijk met een standaard beloningsformule te werken, temeer daar voor een positief beoordeelde bijdrage niet altijd een voor de Maatschappij aanwijsbare financiële besparing hoeft te volgen. Men denke slechts aan ideeënbusinzendingen welke verhoging van de veiligheid beogen."

#### Werkstaten

Het is de taak van de heer Koppij de maandelijks in grote aantallen van de schepen binnenkomende werkstaten te controleren. Deze controle heeft verschillende uitgangspunten.

Een van de uitgangspunten is dat hij nagaat of aan boord door een ieder is voldaan aan de in de C.A.O vastgestelde rusttijdsregeling. Op dit punt door hem gesignaleerde overtredingen worden ter kennis gebracht van de Gezagvoerder van het betrokken schip.

Doel hierbij is te trachten zoveel mogelijk herhaling van dergelijke overtredingen te voorkomen.

Een ander punt van uitgang kan zijn te controleren of de reglementaire bepalingen terzake van de aan extra betaling onderworpen arbeid, aan boord op de juiste wijze worden toegepast. Ook deze controle resulteert in een feed-back naar de Gezagvoerder en de betrokken Chefs van Dienst, waarbij opening van zaken wordt gegeven omtrent gevonden „miswijzingen" en de daaruit gevolgde financiële correcties.

De controle van de werkstaten kan er ook op zijn gericht om na te gaan of de opgebrachte extra te belonen arbeidsuren in een redelijke verhouding staan tot het totale arbeidsvolume aan boord. Hieruit kan — in grote lijnen — worden afgeleid hoe aan boord de beleidsvoering terzake van overwerk is.

#### Dokken en repareren

De heren Coors en De Klerk vormen een duo dat bemoeienis heeft met het dokken en repareren van onze schepen, waar het de daaraan verbonden administratie en kosten betreft. De heer Coors is de calculator die alle door derden in rekening gebrachte reparatiekosten op aanvaardbaarheid controleert en daatop nauw contact onderhoudt met de werktuigbouwkundige en scheepsbouwkundige inspecteurs van DFM/22/23, die de uitvoering van reparaties op de dokschepen regelen.

„Hoe kun je nu bekijken of een prijs redelijk is, dat hangt toch van vaak uiteenlopende factoren af?"

„Inderdaad, maar daartoe is — juist omdat al dit soort rekeningen via ons gaat — naast allerhand in de loop van de jaren vergaarde documentatie inzake prijzen betreffende speciale scheepsbouw- en werktuigbouw-reparaties, een systeem met prijsindex-cijfers van een aantal binnen- en buitenlandse werken opgebouwd, dat steeds up-to-date wordt gehouden.

Dit systeem bevindt zich aan boord van onze schepen, waardoor ook de scheepsleiding zich een oordeel kan vormen omtrent de globale kosten van met name tijdens de reis door derden uit te voeren reparaties."

Merkwaardig te horen was, dat niet uitsluitend rekeningen binnenkomen met te hoge bedragen, maar ook wel met te lage prijzen, waar dus kennelijk fouten in de calculatie zijn geslopen of bepaalde posten eenvoudig zijn vergeten. Het kost doorgaans weinig moeite dergelijke fouten te achterhalen want iedere opdracht tot levering of reparatie wordt schriftelijk vastgelegd en de calculator beschikt over een kopie van deze opdracht. Veel aanvechtbare posten betreffen vaak de in rekening gebrachte uurlonen wanneer deze niet in een redelijke verhouding staan tot de aard en omvang van de verstrekte werkopdracht.

Wordt eenmaal naar aanleiding van een aanvechtbare rekening de pen op papier gezet, dan geschiedt dit op deze sectie, een bezigheid die wel zijn nut afwerpt wanneer wij horen dat alleen al in 1969 de dokrekeningen met een bedrag van bijna f 500.000 werden verlaagd.

Alvorens een schip kan worden gedokt, een reparatie uitgevoerd, moet er administratief nog heel wat werk worden verzet. De werkopdracht — lees voor dokschepen de reparatielijst — moet volledig en nauwkeurig zijn omschreven, de werfcapaciteit moet worden besproken en schriftelijk vastgelegd, etc. Daarnaast moeten alle posten volgens het gangbare stelsel van een code worden voorzien voor de budgettaire en boekhoudkundige verwerking van de kosten. In dat alles heeft de heer De Klerk een werkzaam aandeel. Ook heeft hij bemoeienis met de presentatie van de uiteindelijke dokrapporten en houdt hij de administratie bij van de met Lloyd's overeengekomen regeling voor Continuous Machinery Surveys.

De kennismaking met de medewerkers in DFM/4 geeft natuurlijk geen volledig beeld van het door deze Sectie bestreken arbeidsterrein. Want, zoals de heer Kragten, Chef van de Sectie, het samenvatte: „In zo'n kort bestek kun je nu eenmaal niet alles wat er in de sectie omgaat, de revue laten passeren. Wel kun je — hoop ik — duidelijk maken dat wij proberen tussen kantoor en vloot — en omgekeerd — een zo nuttig mogelijke administratieve schakel te zijn."

In de periode 16.11 t/m 15.12.'70 verschenen de volgende vloot-circulaires.

No.	Datum	Onderwerp
610	18.11	Leerlingen
611	19.11	Vlootinformatiebulletin No. 57: „Merchant Ship Search and Rescue Manual"
612	20.11	Kantoororganisatie
613	26.11	Gage-aanpassing C.A.O.-vlootpersoneel per 1.11.1970
614	27.11	Rang-verhouding Radio-officieren
615	1.12	Telegram/telefoontarieven op Liberiaanse vlag-schepen
616	4.12	Europese scheepsgezellen - medevaren echtgenoten
617	7.12	Schaderapport No. 81
618	10.12	Tanker Supply Service vanuit Ras-al-Khaimah
619	15.12	Verzekering persoonlijke uitrusting Europees vlootpersoneel

## IDEEËNBUS

Op de laatste bijeenkomst in 1970 van de ideeënbuscommissie, waarover een verslag op deze pagina, werden 7 inzendingen behandeld. Een overzicht over de periode 1/1-30/11 1970 leert ons dat in het afgelopen jaar 29 ideeënbusbijdragen werden besproken, die — naar rang gesplitst — ontvangen waren van:

Gezagvoerders	1
1e stuurlieden	4
2e „	3
3e „	3
4e „	3
Hoofdwerktuigkundigen	2
2e werktuigkundigen	1
3e „	1
4e „	2
5e „	5
Scheepsvoorman	2
Scheepsvakman I	2

17 ideeën werden beloofd, te weten:

9 × f 50,— = f 450,—
4 × „ 100,— = „ 400,—
1 × „ 150,— = „ 150,—
2 × „ 200,— = „ 400,—
1 × „ 500,— = „ 500,—

Totaal f 1900,—

Per eind november waren nog 3 ideeën in behandeling (2 voor praktijkproeven a/b van één der schepen en 1 voor nader intern onderzoek op kantoor).

2 Ideeën kwamen voor praktische toepassing in aanmerking, zij het dat één daarvan in gewijzigde vorm en het andere gedeeltelijk werd toegepast.

2 Inzendingen werden mede betrokken in reeds lopende studies (al dan niet in overleg met de betrokken fabrikant), terwijl de werkwijze zoals uiteengezet in 1 idee, aan de motorschepen werd bekend gemaakt.

Naar aanleiding van 1 idee — dat niet in de praktijk werd gebracht — werd aan daarvoor in aanmerking komende schepen een „waarschuwingsplaat" voor de Broomwade noodluchtcompressor geleverd.

Op 19 november jl. werd door de Ideeënbuscommissie vergaderd. Daar de heer D. Rodenburg niet aanwezig kon zijn, trad de heer G. den Bakker als voorzitter op. Voor Technische zaken was de heer L. Kerstens aanwezig en voor Nautische zaken Kapt. H. den Ouden. Secretaris: de heer J. B. Kerkhoven.

Er werden 7 nieuw ontvangen ideeënbusbijdragen behandeld. Twee inzendingen werden elk met f 50,— gehonoreerd voor de goede presentatie, doch kwamen op grond van de hierna genoemde overwegingen niet voor praktische toepassing in aanmerking. Eén idee vereist een nader onderzoek alvorens een beslissing kan worden genomen, terwijl de overige 4 ideeën door diverse oorzaken niet kunnen worden verwezenlijkt. De betrokken inzenders zijn hiervan uiteraard gedetailleerd op de hoogte gesteld.

### Idee No. 372 van 5e wtk. J. P. van de Water betr. 10 kg/cm<sup>2</sup>-manifold „Z"-schepen

De heer Van de Water wijst erop dat tijdens het bijzetten van stoom aan dek veelal waterslag in de leidingen optreedt. Dit kan lekkage van flenzen veroorzaken, hetgeen uiteraard extra werk tot gevolg heeft.

Hij stelt voor een omloopleiding met aftapsluiters aan te brengen, zowel op de leidingen van het hoofddek als op die van het achterdek. Het condensaat kan dan worden afgevoerd, waardoor bij het inlaten van stoom in genoemde leidingen waterslag kan worden voorkomen. De wijze waarop inzender zich een en ander voorstelt, werd op een gedetailleerde tekening aangegeven.

De Commissie concludeerde dat dit idee niet origineel is. Aan boord van de „Zafra" en „Zaria" zijn (zoals inzender trouwens zelf op zijn tekening aangeeft) omlopen aangebracht op het 40 kg/cm<sup>2</sup>-systeem (herverzadigde stoom); deze voorziening werd destijds getroffen ter bescherming van het 10 kg/cm<sup>2</sup>-reduceerventiel. Daar in de praktijk echter is gebleken dat deze bescherming niet noodzakelijk is, werd aan boord van later gebouwde schepen bedoelde omloopleiding dan ook niet aangebracht.

Gezien deze ervaring achtte de Commissie het aanbrengen van omloopleidingen als door inzender voorgesteld, niet noodzakelijk. Bovendien zou een en ander een vrij grote investering vergen, waartegenover geen aanwijsbare besparing staat.

Het bijzetten van stoom aan dek dient met beleid te worden uitgevoerd, waardoor waterslag tot een minimum kan worden beperkt.

### Idee No. 373 van 3e wtk. W. J. M. Peeters betr. veiligheid lastransformatoren

De heer Peeters stelt voor de bestaande hoofdschakelaar te vervangen door een mag-

neetschakelaar. Met gebruikmaking van een 3-aderige kabel en een waterdichte drukknopschakelaar kan de spanning op de lastransformator op elke gewenste plaats worden onderbroken en ingeschakeld. De elektrode kan dan zonder enig risico worden vernieuwd. Alternatief stelt inzender voor in plaats van een drie-aderige kabel een vijf-aderige kabel toe te passen. In dit geval kunnen 3 aders worden gebruikt voor de drukknopschakelaar en de resterende twee voor aansluiting op een spanningsmeter. Hierdoor wordt het mogelijk om tijdens het lassen buiten de werkplaats de werking van het spanningsverlagingsrelais te controleren. Inzender heeft zijn idee toegelicht met een duidelijk schema.

Principieel elektro-technisch bezien heeft inzender hiermede een oplossing aan de hand gedaan waardoor afstandsbediening van de lastransformator mogelijk wordt. Dat praktische toepassing niet plaatsvindt is op grond van een aantal bezwaren, welke uitvoerig aan inzender werden medegedeeld. De voornaamste hiervan zijn:

1. Een stuurstroomkabel met 3 of 5 aders zal voor een verplaatsbare voltmeter zeker moeten bestaan uit 3 lengten van elk 10 meter met koppelcontactstoppen om hanterbaar te blijven. Deze koppelcontactstoppen kunnen op zichzelf een bron van storing geven door beschadiging vanwege het ruwe bedrijf en de schijnbaar verkregen veiligheid wordt teniet gedaan.
2. Er is geen garantie dat men het stuurstroomkastje met kabel altijd zal gebruiken; de kans bestaat dat men dit achterwege laat wegens de vereiste extra werkzaamheden verbonden aan het „optuigen" hiervan.
3. Het steeds weer ophangen van de verplaatsbare voltmeter en het in goede staat houden ervan zal moeilijk te realiseren zijn, vooral indien men onder moeilijke omstandigheden moet lassen en het bedrijf ruw is.
4. Daar bij elektrisch lassen de elektrische stroom het medium is waardoor kan worden gelast, zal het uitwendige systeem van de lastrafo (kabels en lastang) zo simpel mogelijk moeten zijn en zonder onnodige complicaties; de veilige waarde van de elektrische spanning dient hierbij in acht te worden genomen, zodat deze hierom is bepaald op 20 volt tussen lastang en werkstuk.



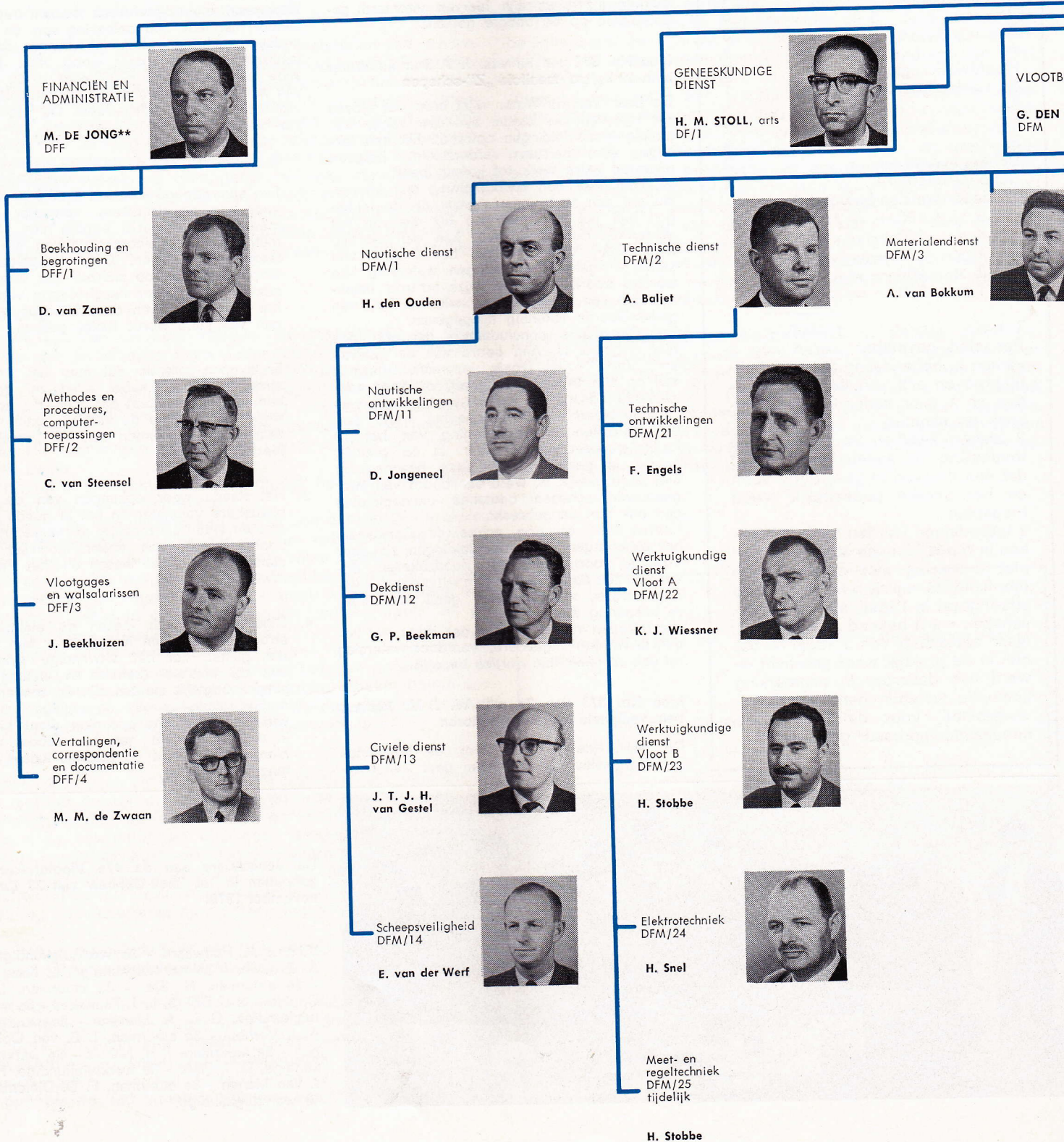
De deelnemers aan de 42e Vlootstafcursus, gehouden in het Shell-Gebouw van 23 t/m 26 november 1970.

V.l.n.r.: A. Houwaard - 3e werktuigkundige, J. A. Brouwer - 3e werktuigkundige, L. Kazemier - 2e stuurman, H. Slot - 3e stuurman, J. R. Cupido - chef DFP/3, L. J. Feunekes - 3e werktuigkundige, G. L. A. Martens - 2e stuurman, A. J. Verheul - 3e stuurman, J. B. van Opbergen - 3e stuurman, J. H. Nijhuis - 3e werktuigkundige, D. J. Plate - 3e werktuigkundige, F. T. J. van Manen - 3e stuurman, F. D. Dieleman - 4e werktuigkundige.

# WALORGANISATIE SHELL TANKERS N.V.

PER 1 JANUARI 1971

DIRECTIE  
D. RODE  
DF







EXTERNE  
TECHNISCHE  
BETREKKINGEN

L. KERSTENS  
DF/2



PERSONEEL

L. F. VAN DEN  
BELT\*  
DFP



Vloot-  
administratie  
DFM/4

A. F. H. Kragten



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 en  
Organisatie  
DFP/5

J. Blaauwkamer



Maatschappelijk  
werk  
(vloot- en  
walpersoneel)  
DFP/51

Mej.  
W. C. Groen



Arbeids-  
voorwaarden  
DFP/6

J. W. Paans



\* Adjunct-directeur  
\*\* Algemeen procuratiehouder

# NIEUWE

## veiligheidsmiddelen

### voor de

## GROTE

## schepen

Iedereen die iets van tankschepen afweet is doordrongen van de mogelijke gevaren verbonden aan het betreden van tanks en besloten ruimten.

Strengere veiligheidsvoorschriften zijn hier toe van kracht. Zo mag niemand zonder uitdrukkelijke toestemming van de daarvoor verantwoordelijke officier enigerlei lading- of andere tank of ruimte, zoals dubbele bodems, pompkamers, enz. binnengaan alvorens deze heeft vastgesteld dat de betrokken ruimte „veilig om te betreden” is. Gevallen waarin personen door gas worden bevangen, zijn dan ook gelukkig zeldzaam.

Niettemin blijft op een tanker de mogelijkheid aanwezig dat men als gevolg van een ogenblik van onbedachtzaamheid of door onvoorziene omstandigheden door gas bedwemd raakt. Maar een veel reëler gevaar is de mogelijkheid dat men bij werkzaamheden in een gasvrije ruimte een ongeval krijgt waarbij men niet alleen lichamelijk letsel oploopt maar wellicht ook bewusteloos raakt.

Zolang de schepen betrekkelijk klein waren, lag het voor de hand dat men zich bij een reddingsactie hoofdzakelijk concentreerde op de snelheid van de evacuatie. De nadere zorg voor het slachtoffer kon beter ter hand worden genomen nadat het slachtoffer eenmaal in veiligheid was gebracht. Het zal duidelijk zijn dat deze gang van zaken op de grote en zeer grote schepen, gezien de tijdsfactor, veel minder kans van slagen heeft. Immers, de lading-tanks op deze schepen hebben veelal de

Het evacueren van bewusteloos en/of gewond personeel uit ladingtanks of andere besloten ruimten van grote schepen, stelt niet alleen hoge eisen aan het scheepspersoneel maar ook aan de reddingsapparatuur. Om de mogelijkheden tot een gemakkelijkere en snellere evacuatie te onderzoeken, is dit probleem reeds geruime tijd geleden in studie genomen, waarna verscheidene proefnemingen zijn gedaan met nieuw ontwikkelde speciale apparatuur.

De toegenomen afmetingen van de schepen brengen onder meer de volgende problemen met zich:

- de redders zullen veel langer in de betrokken ruimte moeten verblijven.
- door gas of anderszins bewusteloos geraakte, niet spontaan ademende slachtoffers dienen zo spoedig mogelijk beademd te worden.
- er dient een doeltreffende brancard, alsmede hijsapparatuur aanwezig te zijn om het slachtoffer zo snel en zo gerieflijk mogelijk uit de ruimte te evacueren.
- er dient voor een goede communicatie te worden gezorgd tussen de redders in de besloten ruimte en de helpers aan dek.

Verscheidene van deze facetten naderen thans een oplossing en wij stellen ons voor om u in enkele artikelen iets van de nieuw ontwikkelde apparatuur te vertellen. Als eerste willen wij het deze keer over een nieuw beademingsapparaat hebben.

omvang van een kathedraal en het is niet ongebruikelijk dat men 25 meter langs een ladder vanaf het dek moet afdalen om de tankbodem te bereiken. De redders zullen soms bij de afdaling worden gehinderd door de noodzakelijke beschermingsmiddelen en zij zullen over hoge inwendige versterkingen moeten klimmen om een slachtoffer te bereiken.

Dit is een zware opgave en het feit dat niettemin reddingen tot stand komen, getuigt van moed, besluitvaardigheid en kameradschap van het scheepspersoneel. Door de thans met het slachtoffer af te leggen lange weg bestaat er grote behoefte aan een doelmatig beademingsapparaat. De bestaande middelen voor beademing, zoals de zuurstofkoffer en de mond-op-mond-methode, voldoen hier niet ten volle. Er dient namelijk rekening te worden gehouden met het feit dat, in tegenstelling met de meeste noodgevallen op andere plaatsen, het niet mogelijk is het slachtoffer gedurende de gehele evacuatieperiode zonder onderbreking te begeleiden. Er moest dus worden gezocht naar een eenvoudig bedienbaar, stevig, compact en niet te zwaar apparaat dat, na op de bewusteloze te zijn aangelegd, zonder verder toezicht de beademing onderhoudt, ongeacht of het slachtoffer zelf nog enigszins ademhaalt of niet.

Bij de keuze van de apparatuur is bewust rekening gehouden met het principe van het aanvaardbare risico. Apparatuur die onder alle denkbare omstandigheden bruikbaar moet zijn, wordt zo gecompliceerd dat daardoor juist aan het gestelde doel wordt voorbijgestreefd.

Uiteindelijk is de keuze gevallen op een apparaat, dat werd ontwikkeld door de B.P. Tanker Company Ltd. Behalve in Engeland is dit apparaat, dat de naam draagt van RESUSCEPAC, uitvoerig gebruikt bij de behandeling van bewusteloze operatie-patiënten in de Universiteitskliniek te Nijmegen door prof. Crul.

Als beademingsmedium kan zowel perslucht als zuurstof worden gebruikt. Bij de keuze hiertussen bestond aanvankelijk een controverse over de voor- en nadelen van zuurstof t.o.v. perslucht. Daar vooral uit medische overwegingen zuurstof voorkeur verdient en bovendien de gebruiksduur per cilinder bij zuurstof aanmerkelijk hoger ligt dan bij perslucht, werd de voorkeur aan zuurstof gegeven.

Als beademingsmedium kan zowel perslucht als zuurstof worden gebruikt. Bij de keuze hiertussen bestond aanvankelijk een controverse over de voor- en nadelen van zuurstof t.o.v. perslucht.

Daar vooral uit medische overwegingen zuurstof voorkeur verdient en bovendien de gebruiksduur per cilinder bij zuurstof aanmerkelijk hoger ligt dan bij perslucht, werd de voorkeur aan zuurstof gegeven.

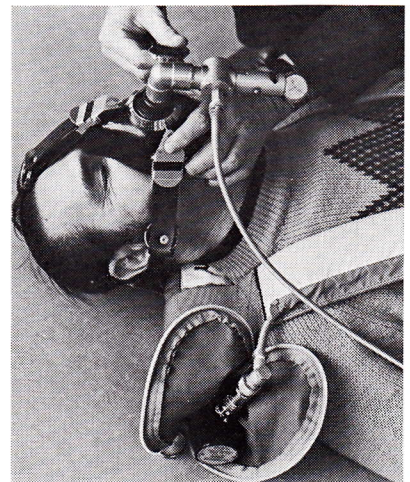
### De Resuscepac

Het complete apparaat bestaat uit twee zuurstofcilinders, een automaat en het masker met beademingsventiel. Het geheel is samengebouwd tot een harnas van zeer sterke kunststof, voorzien van drie foedraal, die door middel van onbreekbare ritssluitingen kunnen worden geopend en gesloten.

In het bovenste foedraal, gemerkt „under neck”, bevindt zich een van de zuurstofcilinders, compleet met inhoudsmeter, reduceer en afsluiter. Een door een spiraal versterkte kunststofslang verbindt door



De patiënt wordt plat op zijn rug gelegd en de bovenste cilinder onder de nek geplaatst



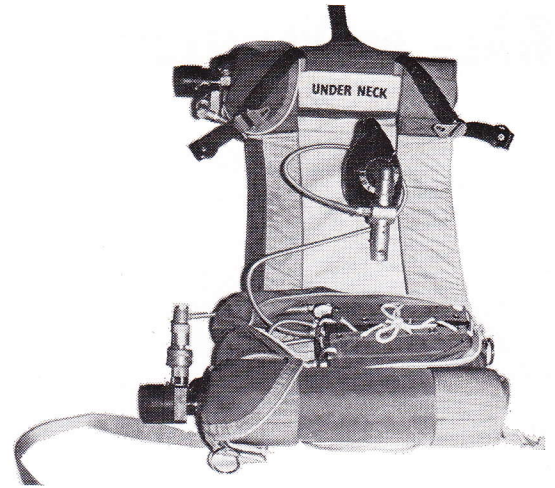
Het masker wordt over mond en neus geplaatst en de hoofdbanden worden bevestigd



# RESUSCEPAC

De complete Resuscepac in draagtas weegt slechts 9 kg

De Resuscepac in uitgevouwen toestand, waarbij de ritssluitingen van de drie foedraal zijn geopend



middel van een snelsluiting de cilinder met de automaat, die zich in het middelste foedraal bevindt. Hierin is bovendien nog ruimte voor het masker, compleet met beademingsventiel en gepantserde, flexibele slang tussen automaat en ventiel.

In het onderste foedraal is de tweede zuurstofcilinder geborgen, van dezelfde appendages voorzien als de bovenste en eveneens met de automaat verbonden door een gepantserde, buigzame slang. Aan de bovenkant van het harnas bevinden zich de bevestigingsbanden voor het masker. Aan de onderkant van het harnas is een band aanwezig, die rond het lichaam van het slachtoffer moet worden bevestigd en het harnas op zijn plaats houdt. De zijbanden van het harnas zijn van reflecterend materiaal, dat tevens voorkomt dat het harnas ondersteboven wordt aangelegd.

De zuurstofflessen hebben elk een gebruiksduur van 15 minuten. De automaat die de zuurstof uit de cilinders via het beademingsventiel op het masker onder

overdruk toedient, is op de fabriek afgesteld en is een gesloten unit.

Men kan en mag hieraan zelf niets verstellen. De automaat is verder nog voorzien van een kleppenstelsel, dat er voor zorg draagt dat eerst de inhoud van de onderste fles wordt gebruikt, waarna automatisch op de bovenste fles wordt overgeschakeld. De totale gebruiksduur zonder cilinderwisseling is dus 30 minuten. Ook is nog de mogelijkheid aanwezig om in geval de onderste cilinder verbruikt is en dus de bovenste in gebruik, de eerstgenoemde zonder dat de beademing stopt te verwisselen voor een volle en zodoende de totale gebruiksduur te verhogen tot 45 minuten. Op het beademingsventiel is een fluitsignaal gemonteerd, dat waarschuwt als de luchtwegen van het slachtoffer geblokkeerd worden of zijn (braaksel, gebit e.d.).

Bovendien is er op het ventiel een veiligheid aangebracht, die overinflatie van de longen van het slachtoffer voorkomt. Het geheel wordt — in opgerolde toestand — in een draagtas van olie afstotend materiaal geborgen en weegt 9 kg.

## Het aanleggen

Het aanleggen op het slachtoffer is uitermate eenvoudig en kan zonder bezwaar door niet medisch geschoold personeel worden uitgevoerd.

De bovenste cilinder wordt, zoals op het harnas is aangegeven, onder de nek van het slachtoffer gelegd nadat deze — zo

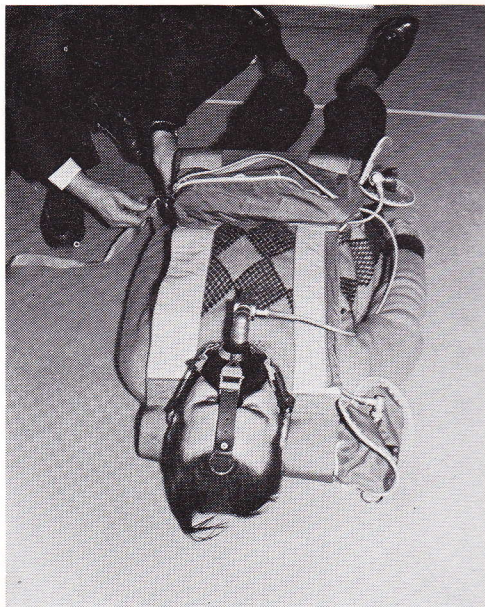
mogelijk — plat op zijn rug is gelegd. Op deze wijze wordt de juiste houding van het hoofd verkregen, hetgeen noodzakelijk is. De automaat en de onderste cilinder komen nu op de maagstreek van het slachtoffer te liggen. De fluorescerende zijbanden zijn dan zichtbaar op de borst.

Nadat de ritssluitingen zijn geopend en de cilinders middels een snelsluiting in de flexibele leidingen met de automaat zijn verbonden, worden de beide cilinderafsluiters open gedraaid. Men hoort nu onmiddellijk de automaat werken. Er moet op worden gelet dat de mond van het slachtoffer vrij is van ongerechtigheden. Het masker wordt nu over mond en neus geplaatst en er dient voor een goede aansluiting op het gelaat te worden gezorgd. Terwijl men het masker aangedrukt houdt worden de hoofdbanden aangehaakt en aangetrokken. Tenslotte wordt de onderste band rond het lichaam en de armen gedaan en vastgezet.

Het slachtoffer kan nu op of in een brancard worden gelegd en het beademingsapparaat doet zijn werk verder automatisch.

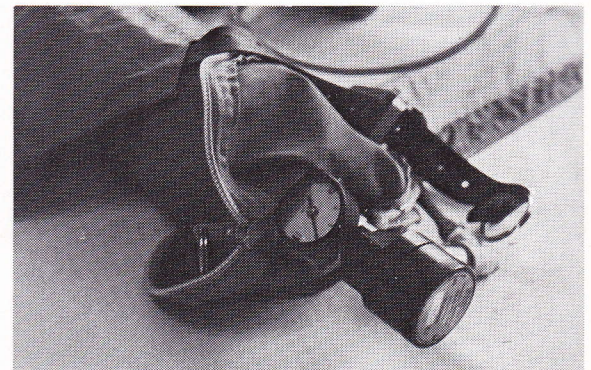
In een volgend artikel hopen wij iets te vertellen over een speciaal ontworpen brancard, als mede over nieuw ontwikkelde hijsapparatuur om het slachtoffer zo snel en veilig mogelijk uit een ladingtank of andere besloten ruimte te kunnen evacueren.

(E. van der Werf)



Tenslotte wordt de band bij de onderste cilinder rond het lichaam en de armen genomen en vastgegespt

Een close-up van de cilinderappendages, t.w. de inhoudsmeter, reduceer en flesafsluiter



# WAL- en VLOOTJUBILEA - „100 jaar Shell-Service”



de heer  
M. de Jong

kapitein  
H. den Ouden

de heer  
F. de With

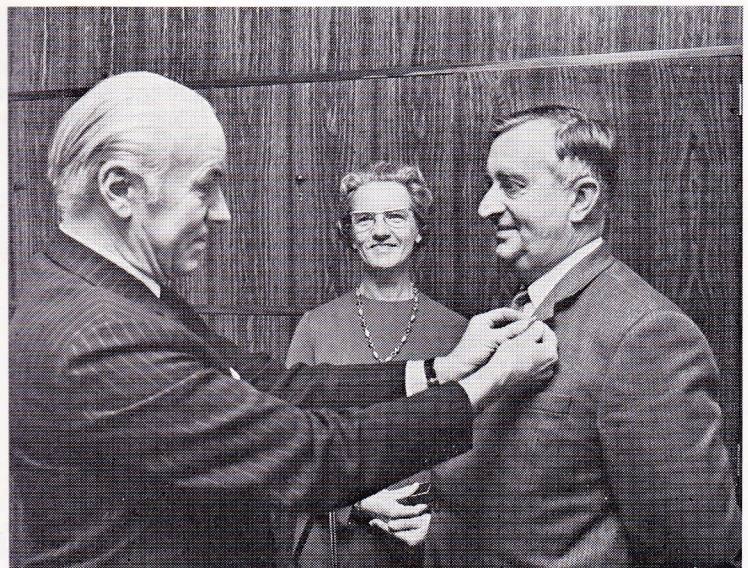
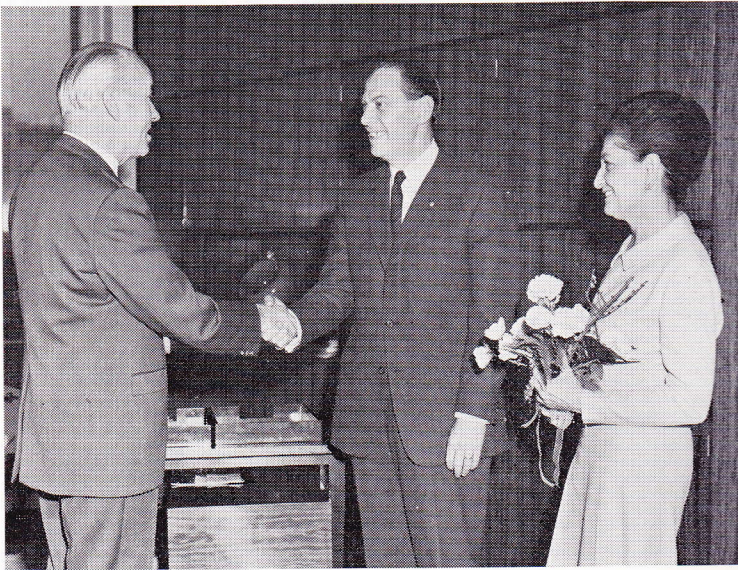
kapitein  
P. C. D. Sandee

Deze maand wordt in deze rubriek 100 jaar Shell Service in beeld gebracht.

Wat de walemployés betreft, begin december waren er niet minder dan drie die hun 25-jarig dienstjubileum vierden. Zowel de heer M. de Jong, Chef DFF — Financiën en Administratie, als Kapt. H. den Ouden, Chef DFM/1 — Nautische Dienst, trad op 1 december 1945 in dienst van de Maatschappij, terwijl de heer F. de With van de Sectie DFM/3 — Materialendienst, op 3 december 1945 zijn werkzaamheden aanving.

De heren Den Ouden en De Jong werden op respectievelijk 3 en 4 december door de heer D. Rodenburg, Directeur, ontvangen, waarbij zij — in aanwezigheid van hun echtgenote — het gouden dienstembleem opgespeld kregen. Hierbij waren ook de beide adjunct-Directeuren, de heren G. den Bakker en L. F. van den Belt, aanwezig.

Eveneens op 3 december, in aanwezigheid van de heer Den Bakker, werd de heer De With door onze Directeur ontvangen, die de jubilaris ook nog een gelukstelegram van oud-collega's bij de Nederlandse Aardolie Maatschappij kon overhandigen. De juiste jubileumdatum van de vlootjubilaris, kapitein P. C. D. Sandee, viel reeds op zaterdag 10 oktober 1970. Hoewel hij de daarop volgende morgen met zijn schip, het m.s. „Camitia”, de Waterweg binnenliep, was hij maandagochtend in alle vroegte reeds vertrokken. De uitnodiging aan hem en zijn echtgenote voor een bezoek aan de Directie werd daarom tot na zijn terugkomst in Nederland bewaard. Op 11 december jl. werd dit gerealiseerd en reikte de heer Rodenburg het gouden dienstembleem uit, waarbij ook zijn mede-directieleden, de heren G. den Bakker en L. F. van den Belt, tegenwoordig waren.



# schoon schip



## Bezoek

De „Neverita” had op 17 november jl., toen het schip in Europoort binnen lag, een grote schare jeugdige bezoekers te verwerken. Het waren 53 jongens van het opleidingschip „De Nederlander” uit Rotterdam, die onder leiding van twee eigen bootslieden een bezoek brachten aan een tanker. Na een uitvoerige rondleiding, waarbij een bezoek aan brug en machinekamer niet werd vergeten, verzamelden ze zich op de voorplecht, waar een aantal van hen op de foto werd vastgelegd.



## Journala

Op 15 december jl. werd in het Zoölogisch Museum van de Universiteit Amsterdam, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden, het eerste exemplaar van het „Shell Journala van Hollands Water” gepresenteerd, opgedragen aan de

Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Vogels.

Bij die gelegenheid werd door de heer J. Moolenaar, directeur Shell Nederland Chemie (Verkoop), namens het Koninklijke/Shell Laboratorium, Amsterdam, een donatie overhandigd aan de voorzitter van de Amsterdamse diergaarde Artis, ten behoeve van de actie „Artis moet blijven”.

De oplage van het boekje, een relatiegeschenk van Shell Nederland Verkoop en Shell Nederland Chemie (Verkoop), geschreven door dr. J. M. Fuchs, was niet minder dan 120.000 exemplaren; alle medewerkers van de Groep hebben inmiddels ook deze attentie toegezonden gekregen.

## GEWIJZIGDE KANTOORUREN

M.i.v. 1 januari zijn de kantooruren van Shell Tankers N.V. als volgt gewijzigd:  
8.30—12.30 uur  
13.00—17.00 uur.

Na een periode van 3 maanden zal worden nagegaan of deze gewijzigde kantooruren in de praktijk voldoen.

## Medevarende echtgenoten

In het april-1970-nummer van „Tussen Schip en Ka” werd nog eens uit de doeken gedaan welke immunisaties er nodig zijn wanneer de dames hun echtgenoot aan boord willen vergezellen. Onder andere werd vermeld, dat — indien nog niet eerder tyfus-injecties werden ontvangen dan wel wanneer vorige injecties niet meer geldig zijn — er tussen de eerste en tweede tyfus-injectie twee à zes weken, echter bij voorkeur vier weken, moeten zijn verlopen.

Sindsdien is het geregeld voorgekomen dat dames op kantoor kwamen om alles voor hun vertrek gereed te maken en er dan niet voldoende tijd meer was om met de vereiste tussenuur de nodige immunisaties te geven. Vaak werkte de Medische Dienst in die gevallen mee door de eerste injecties uit te voeren en een verzoek voor de gezagvoerder mee te geven om in een daartoe geschikte haven en tijdens de daarvoor aangewezen periode de tweede tyfus-injectie te laten toedienen.

**Thans is gebleken dat dit weer andere problemen in het leven kan roepen. Derhalve hebben wij moeten besluiten geen toestemming voor medevaren meer te geven indien niet alle benodigde immunisaties tijdig zijn verkregen.**



## MISS-en

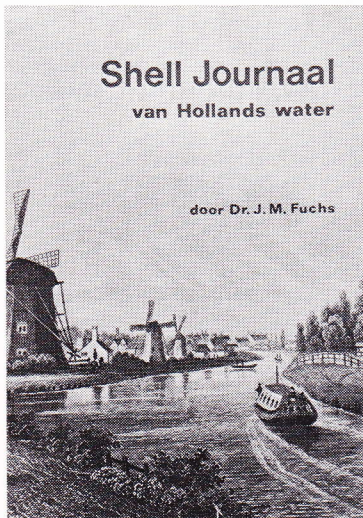
Wij lezen in de kranten over de miss-World-verkiezing en talloze landelijke wedstrijden om „de schoonste in het land”. Wie echter dacht dat op dit gebied bij Shell Tankers N.V. geen wedstrijden worden gehouden, vergist zich danig. In september 1970 werd op de „Diadema”, naar aanleiding van een door een der familieleden gezonden groepsfoto van het radio-

groetenprogramma „Thuis, aan boord”, een wedstrijd uitgeschreven door de scheepsgezellen om de „miss” van dit schip te kiezen. Na veel wikken en wegen bleek het meisje van aankomend scheepsgezel a/w P. Piersma de gelukkige te zijn. Prompt werd, in afwezigheid van de jongedame, haar foto op feestelijke wijze op een „podium” bestaande uit scheepsattributen gezet, waarna een collecte werd gehouden om de jongedame in de prijzenregen te doen vallen. Met het telegram ontving de nietsvermoedende deelnemster rozen, een collier en een boekenbon.

Even verrast als Miss Diadema moet zijn geweest, was om 10.20 uur op de 1e december jl. de sedert kort bij Shell Tankers N.V. in dienst zijnde Jannie Binnekamp. Met een prachtige bos bloemen ontving deze jeugdige collega, werkzaam op de Sectie Scheepsgezellen, het volgende telegram:

„Naar aanleiding van foto in oktober-nummer van Schip en Ka, bent u na een woeste strijd gekozen door de bemanning tot Miss Diloma. Hartelijk gefeliciteerd.”

Miss Diloma, nog een beetje onwennig onder zoveel belangstelling, poseerde graag om „haar” kiezers op deze wijze haar dank voor deze eer te betuigen.



## MEEVAREN ECHTGENOTEN

## EUROPESE

## SCHEEPSGEZELLEN

Besloten is uitbreiding te geven aan de bestaande beperkte faciliteit voor Europese onderofficieren om hun echtgenote te laten medevaren.

### Kustreizen

Europese Hoofden Voeding en Scheepsvoorlieden was reeds toegestaan op kustreizen hun echtgenote mede te nemen. Deze zelfde faciliteit geldt thans ook voor de overige Europese onderofficieren, t.w. Scheepsvakman I en II, Wachtassistent en Scheepskok mits zij tien jaar bij onze Maatschappij in dienst zijn.

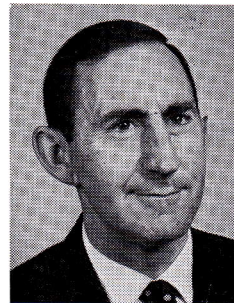
### Oceaanreizen

Europese Hoofden Voeding en Scheepsvoorlieden die tien dienstjaren bij Shell Tankers N.V. hebben gecompleteerd, kunnen nu éénmaal per kalenderjaar verzoeken, te worden toegestaan zich op een oceaanreis door hun echtgenote te laten vergezellen.

Wat betreft de passage- en overige kosten van de medevarende echtgenoten van Europese onderofficieren zullen dezelfde bepalingen van kracht zijn zoals deze gelden ten aanzien van derde en vierde stuurlieden alsmede vierde en vijfde werktuigkundigen.

Verzoeken zich door zijn echtgenote te doen vergezellen dienen tijdig bij de gezagvoerder van het betrokken schip te worden ingediend, die ze pas voorzien van zijn goedkeuring aan de Maatschappij zal doorzenden nadat hij zich ervan heeft vergewist, dat de aan boord beschikbare accommodatie en faciliteiten zich hiervoor lenen en het totaal aantal meevarende echtgenoten binnen redelijke grenzen blijft.

## Onze vlootjubilaren



H. E. Glansbeek  
gezagv.  
1946 - 2.1 - 1971  
**25 JAAR**



W. van den Born  
2e stm.  
1961 - 14.1 - 1971  
**10 JAAR**

**IN DIENST**

## VLOOTPERSONALIA

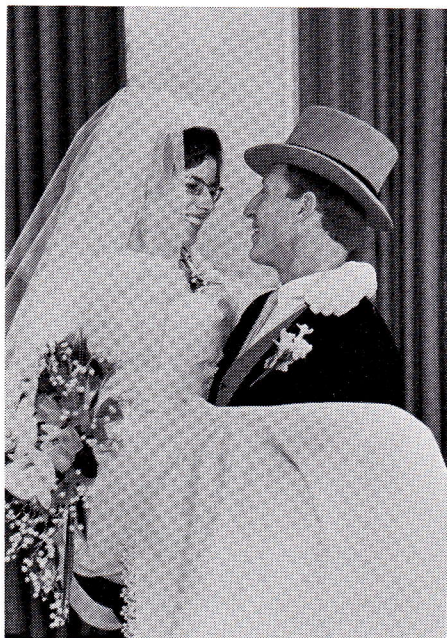
(gedurende de periode van 16.11 t/m 15.12.1970)

### GEHUWD:

- 29.10: W. de Beer Jr., II.wtk., met mej. A. G. Treffer;  
5.11: J. H. Dor, 3e wtk., met mej. W. M. Mellegers;  
17.11: R. F. Schippers, 5e wtk., met mej. M. Verhagen;  
27.11: D. J. Mittelmeijer, 3e stm., met mej. W. C. M. Wijsman;  
27.11: G. J. van der Ham, 2e stm., met mej. C. Goedmoed;  
4.12: A. A. Konijnendijk, 5e wtk., met mej. A. C. M. Bolwidt;  
10.12: J. W. Maas, 5e wtk., met mej. A. Hoogerheiden;  
11.12: J. Douma, 5e wtk., met mej. R. J. van der Leij;  
11.12: G. van der Oord, 3e stm., met mej. J. Schouw;  
11.12: W. J. C. den Boer, 3e stm., met mej. W. Kornet;  
15.12: B. M. Stubbe, 4e stm., met mej. C. van der Ploeg;  
18.12: A. W. F. van Eck, scheepsgezel a/w, met mej. R. C. van Diest.

### GEBOREN:

- 25.10: Dirk, zoon van W. J. Netelembos, 4e stm., en mevr. A. M. Netelembos-Desvernois;  
18.11: Johannes, zoon van J. Werkhoven, 3e stm., en mevr. A. J. Werkhoven-Broen;  
22.11: Esthella Diana, dochter van bediende G. Braster en mevrouw P. J. Braster-Koek;  
2.12: Brigitte Danielle, dochter van J. Kruijssse, 3e wtk., en mevr. M. E. C. Kruijssse-Fierinck.



## HUWELIJK VAN DE MAAND

Met het plaatsen van deze minder gebruikelijke, doch wel zeer originele huwelijksfoto, gaan deze maand onze speciale gelukwensen naar radio-officier A. de Jager, die op 20 november jl. te Velsen in het huwelijk trad met mej. T. Lub.

### OVERLEDEN:

- 3.12: Susanne Christina, dochter van J. H. Nijhuis, 3e wtk., en mevr. C. M. T. Nijhuis-Theuerkauff.

### AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

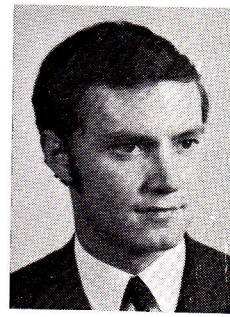
- gezagv.: J. M. Hillen, S. Harders, F. Menninga, F. A. de Kaart, J. L. Muyskens, G. Arkema, J. L. F. Vermeulen sr., H. A. Schelvis, J. van der Velden, D. Rijk;  
1e stl.: L. A. Groendijk, A. P. J. Ham, H. van Slegtenhorst, H. A. de Visser, C. Haas, M. A. Messelaar, J. Baard, J. Bosman, M. Hus;  
2e stl.: G. Gerritse, J. M. Huijgens, H. Bijvank, S. B. M. Breukel, R. J. de Wit, W. C. Padmos, C. A. Koppendraaier, P. Puijpe, L. A. Veer, A. T. van Es;  
3e stl.: R. J. den Os, A. J. Verheul, R. A. de Boer, R. Drenth, F. G. Franken, W. J. C. de Boer, J. Knip, J. H. Schurink, A. B. Tuyl, F. J. Kronenberg, R. A. Ratelband;  
4e stl.: A. P. Margadent, W. Holwerda, H. Dokter, J. P. W. M. van Oorsouw; F. Hogenbirk, G. A. H. A. Molenaar;  
II.stm.: S. J. P. Lyczak;  
hfd.wtk.: R. W. H. Buitenrust Hettema, C. L. H. Stocking Korzen, R. G. Pieters, J. van Bon, H. Bax, J. H. M. Hanssen, A. Modderman, J. de Bruyn, N. W. Groen, F. van Dalen, W. A. van Rooyen;  
2e wtk.: G. J. van der Ham, L. W. Jorissen, W. M. J. de Kwant, P. Stachelhausen, J. C. J. Walraven, C. J. den Hollander, H. Kuiper, C. P. de Waard, F. L. Alexandre, O. de Roos, P. J. Engelsma, S. J. Punt, S. Neeleman;  
3e wtk.: J. Kruijssse, M. F. Koens, T. J. M. H. Bakker, P. H. Bakker, J. H. Dor, H. A. M. Heyens, J. B. Krijnen, J. Kossen, B. de Rooy, M. de Boer, R. G. Hoeboer, F. van der Holst, D. Smit, K. Koch;  
4e wtk.: M. Schmidt, H. R. Muijson, P. H. Dassen, F. Overveld, B. P. Droogendijk, E. S. Petrusma, K. M. van Harpen, A. J. Elmendorp, D. van Dongen, L. P. A. Hermans, B. J. F. Meulenbeld;  
5e wtk.: H. M. Kleevens, J. P. van de Water, S. van der Meulen, J. E. Buitendijk, J. W. Maas, L. A. ten Harkel, R. J. Rodolf, J. H. Verhaaf, Y. Vreugdenhil, K. Koeten, J. P. P. van Alebeek, C. Oopelaar, H. Hof, J. Hoorn, B. K. Frans, N. de Wilde, A. M. Vink, A. J. Zon, C. Brassier, R. A. Niessen, H. de Rhoter, J. L. F. Vermeulen jr., D. C. de Jong, A. E. de Bruyn, F. Jocker, F. C. Sant, I. Lobs, T. H. van Leeuwen, J. D. van der Pas, J. Penning, W. J. H. M. Toussaint, P. A. van Schuppen, D. L. Elsman, F. O. Schlüter, H. van de Water, F. A. Wiemans, J. Moerbeek;  
II.wtk.: H. H. Heinrich;  
scheepsvoorlieden: J. R. Elsinga, I. Dijk, B. T. Hoogervorst;  
scheepsvakman I: F. J. Trijzelaar;  
scheepsvaklieden II: J. W. van Muyen, M. Huyskens;  
scheepsgezellen a/w: H. P. M. Oosterveer, J. Steenhoek, K. J. Hol, F. A. W. van de Dungen, G. Jonkman, A. Pronk, J. Beekmans, W. Kesteloo, J. H. T. M. Vissers, J. G. Koek, A. Loor, J. A. van Haarlem, M. Martinez, J. W. Maters, J. B. Buijs, C. T. J. Spee, H. A. Roefs, A. Olthof, H. N. Dekker, B. J. Weissink, W. Pronk, D. van Minnen, A. A. van Klei, G. L. Brown, E. J. Ravestein;  
aankomend scheepsgezellen a/w: R. V. Kirkove, R. E. Riedewald, W. T. Lemmers, C. W. F. Heemskerck;  
hoofden voeding: H. A. Groendijk, E. T. P. van Boles, J. Disse;  
scheepskok: T. A. F. Janssen;  
aankomend kok: F. Tüllman;  
bedienden: G. Braster, A. Gort, J. L. Langstraat, E. J. Eradus, B. H. Nelissen, J. L. F. Romen, P. A. Swikker, J. P. Faas, H. Wezenaar, E. Dobler;

bedienden a/d: H. E. van der Kieft, P. M. Tromp, J. M. Pronk, M. J. L. Smetsers.

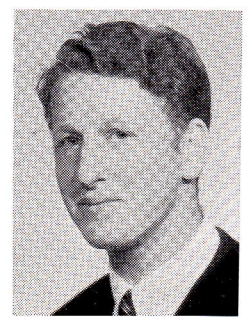
**TWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:**

- m.s. Abida:** hfd.wtk. J. van der Meyde, wnd. 4e wtk., A. Vis, 5e wtk. A. H. M. ter Linden;
- m.s. Acila:** 3e stm. F. B. Visser, 4e stm. E. J. Frölich, wnd. 4e wtk. F. R. Lagerveld;
- m.s. Acmaea:** 1e stm. B. R. Teuben, radio-officier A. G. Plaisier;
- m.s. Acteon:** 1e stm. D. J. v. d. Mast;
- s.s. Arca:** wnd. 2e wtk. J. C. A. Stevens, scheepsgezellen a/w R. J. W. Bleysswijk, G. Struik, F. Jacob, aankomend scheepsgezel a/w J. Zijp, hoofd voeding G. van Driel, bedienden J. R. L. van Toornburg, W. M. Beekman, bediende a/d J. J. Hamelink;
- s.s. Atys:** gezagv. R. E. van der Miesen, 4e stm. M. J. van Loozen, wnd. hfd. wtk. E. Jousma, 5e wtk. W. Bekooy; radio-officier A. J. Eggink;
- m.s. Camitia:** gezagv. A. G. van Gent, wnd. 3e wtk. H. Nijhof, wnd. 4e wtk. R. F. Schippers, 5e wtk. G. A. Dieterich, radio-officier L. Korneef;
- s.s. Capiluna:** 1e stm. M. de Graaf, 3e stm. R. J. Ruts, hfd.wtk. G. W. van Essen, 5e wtk. N. A. Willems;
- s.s. Capisteria:** wnd. 2e stm. W. J. A. de Winter, 3e wtk. F. Pater, 5e wtk. J. L. B. de Bruin, 5e wtk. N. van Gent;
- s.s. Capulonix:** gezagv. P. van Hassel, 2e wtk. F. Bakker;
- m.s. Cinulia:** 4e stm. E. J. B. Seele, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 4e wtk. A. P. Grootenboer, radio-officier D. J. van Egmond, capataz de buque A. Lopez Fernandez, 2° maniobristas I. Parada Garrido, J. M. Perez Mera, marineros integrados M. Alvarez Fernandez, D. Bouza Alonso, J. Cordeiro Santos, P. Gonzales Perez, M. Otero Garcia, I. Parcero Caamaño, V. Pineiro Costa, J. Rajo Fernandez, J. Vicente Alcalde, 2° marineros integrados, J. M. Lage Muinos, J. Soage Vieitez, cocinero del buque S. Martinez Gomez, camareros J. Alonso Nogueira, F. Dieguez Garcia, R. R. Freire Ferreira, camarero de la tripulation R. Lorenzo Mejuto, hoofd voeding C. F. van der Ende;
- m.s. Crania:** gezagv. T. W. Pals, 3e stm. H. Swenne, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 3e wtk. R. G. M. Kauffeld, wnd. 4e wtk. J. W. van Hoof, 5e wtk. T. van de Ruit;
- m.s. Dalia:** wnd. 2e stm. J. W. Ykel, hfd.wtk. J. Tekelenburg, wnd. 4e wtk. R. Bos, radio-officier J. Mellegers, scheepsvoorman H. H. van Oostrum, scheepsgezellen a/w C. Solleveld, L. A. Douma, bediende E. M. Embregts;
- m.s. Daphne:** Gezagv. A. Post, 3e stm. K. P. Biesiot, hfd.wtk. J. J. Binkhorst, wnd. 4e wtk. J. W. van Velze, radio-officier P. L. Linders, hoofd voeding F. B. Wayers;
- m.s. Diadema:** hfd.wtk. H. W. van Diepen, 3e wtk. H. J. Lammertink, 5e wtk. P. Bakx;
- m.s. Diloma:** 2e wtk. H. E. Nijzink, 5e wtk. E. J. Swemmer, scheepsgezellen a/w C. J. F. van de Berg, B. H. Fischer, J. J. van Triet, G. C. Kooning, aankomend scheepsgezel a/w H. A. Pinas, bedienden P. G. A. Pagie, C. W. Visser, bediende a/d J. M. H. A. Teuwisse;
- m.s. Dione:** hfd.wtk. J. van der Stel, 5e wtk. P. H. van Beusekom, scheepsvoorman C. F. M. Hartman, scheepsvakman I C. Doornink, scheepsvakman II H. Wesselink, scheepsgezellen a/w A. E. M. Huygens, E. E. Heerenveen, J. Stamkot, W. A. C. van Zonderen, R. Valkeener, aankomend scheepsgezel a/w J. M. Pierneef, hoofd voeding C. E. Bestebroer, aankomend kok L. van Boxtel, bedienden G. W. Scheltens, A. R. Tanasale, H. de Ruig;
- m.s. Dosina:** 1e stm. H. W. Vermaas, 3e stm. P. Steynis, 4e stm. H. R. van de Riet;
- s.s. Kabylia:** 1e stm. J. E. Dekker, wnd. 3e stm. G. J. H. Kranenburg, 5e wtk. A. N. T. Tushuizen, 5e wtk. D. W. Smit, radio-officier P. A. Jongman;
- s.s. Kalydon:** 1e stm. W. O. Kooi, wnd. 3e wtk. A. Kerremans, 5e wtk. B. Groeneboom;
- s.s. Kara:** 4e stm. R. P. le Coultre, radio-officier H. Burger, scheepsgezel a/w A. B. de Groot, aankomend scheepsgezel a/w F. Jol, P. H. A. Pang, bediende W. Faas, bediende a/d J. P. Kriek;

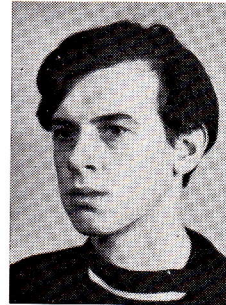
**IN  
DIENST  
GETREDEN  
VLOOT-  
PERSONEEL**



R. P. le Coultre  
4e stm.  
per 16.11



R. F. van Loon  
5e wtk.  
per 30.11



A. Oost  
11.wtk.  
per 16.11



J. D. T. Rijsemus  
scheepsvakman II  
per 7.12

- s.s. Katelisia:** 3e wtk. A. B. P. Dill, radio-officier J. M. J. M. van der Vorst;
- s.s. Kellietia:** 1e stm. R. Jousma, 3e wtk. M. J. Parent;
- s.s. Kenia:** wnd. 2e stm. G. van Riet, 5e wtk. G. van Ochten;
- s.s. Kermia:** 1e stm. P. Hoogesteger, wnd. 2e wtk. J. M. M. Siemerink, 3e wtk. P. H. M. Maessen, radio-officier H. W. Snip;
- s.s. Khasiella:** 1e stm. N. Venendaal, wnd. 2e stm. J. Werkhoven, 4e stm. W. van Spijker, 4e wtk. C. Parrel, 5e wtk. G. W. Goethals, 5e wtk. R. F. van Loon, radio-officier M. Poen, scheepsgezel a/w E. J. H. Wilmk, bediende G. M. van der Heiden, bediende a/d H. J. Kokje;
- s.s. Kopionella:** 3e stm. B. J. H. Wortelboer, 5e wtk. D. J. Blom;
- s.s. Koratia:** 3e stm. P. Vijfhuizen, 2e wtk. S. Straub, 3e wtk. M. K. Jansen, 11.wtk. D. Motshagen;
- s.s. Koria:** 4e stm. M. M. Scheele, wnd. 2e wtk. J. W. van Putten, 11.wtk. J. J. M. G. Tervoort, radio-officier J. J. Sorgdrager;
- s.s. Korovina:** 1e stm. J. de Jong, 4e stm. J. M. Huisman, 2e wtk. W. D. Hoogland, wnd. 3e wtk. R. Smits, 4e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. J. Hofkamp, aankomend scheepsgezel a/w M. F. J. Loos, bediende a/d C. Woudstra;
- s.s. Kosicia:** 4e wtk. R. F. M. ten Hoonte;
- s.s. Kosmatella:** wnd. 2e stm. R. Hendriks, 4e stm. C. P. Weerheim, 5e wtk. W. Eijdenberg, 5e wtk. J. H. F. Bron, radio-officier J. Valk, capataz de buque M. Santome-Santome, maniobrista especializado R. Crespo Rivas, 2° maniobristas C. Gulin Garcia, A. Lago Alvarez, marineros integrados J. Alvarez Conde, L. G. Barcena Lareo, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez Pintos, F. Toucedo Pintos, J. Vidal Pereira, S. Villanueva Aquino, J. L. Seoane Fervenza, F. Zabala Calvino, 2° marineros integrados A. Chamorro Troncoso, J. M. Pena Castro, E. Veleiro Campos, Cocinero del buque F. Barbosa de Jesus, camareros A. Perez Rodriguez, E. Gonzalez Gonzalez, J. M. Alonso Alvarez, camarero de la tripulation J. Rodriguez Rodriguez, Ayundante cocina A. Amoedo Castellano;
- s.s. Krebsia:** Hfd.wtk. A. de Coninck, wnd. 2e wtk. R. Ouwehand, 3e wtk. F. C. Koens, wnd. 4e wtk. F. G. Museler, 5e wtk. P. O. J. van der Horst;
- s.s. Kryptos:** Hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 5e wtk. J. A. Boerema;
- s.s. Kylix:** Gezagv. D. de Boer;
- s.s. Lovellia:** 1e stm. N. A. Jager, 3e stm. A. J. W. Rommes, 2e wtk. G. J. B. Hartman, wnd. 3e wtk. J. A. Maassen, radio-officier L. Toutenhoofd;
- s.s. Metula:** 2e stm. G. J. Olieman, 4e stm. P. J. J. M. Verspeek, 2e wtk. W. A. M. Bouma, 3e wtk. H. A. Meissner, wnd. 4e wtk. J. Boon, 5e wtk. G. Bijvank, 11.wtk. A. Oost;
- m.s. Neverita:** 1e stm. P. R. van Kranen, scheepsgezellen a/w A. van de Water, T. Waldekker, aankomend scheepsgezel a/w G. H. Wessel;
- m.s. Niso:** 2e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. J. M. E. Korteweg, wnd. 4e

**MEDEDELING**

Rotterdam, 15 december 1970

Het is gebleken, dat er dringende behoefte bestaat om de behandeling van problemen en aangelegenheden op het gebied van organisatie in ons bedrijf te centraliseren. Besloten is de heer J. Blaauwkamer, Chef Sectie DFP/5, per 1 januari 1971 hiermede te belasten. De benaming van deze Sectie wordt met ingang van dezelfde datum: „Walpersoneel en Organisatie”.

w.g. D. RODENBURG

wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. P. L. H. Schmitz, 5e wtk. M. Klumper;  
**s.s. Ondina:** Gezagv. J. Hagen, wnd. 2e stm. J. van der Klooster, 4e stm. F. van der Meyden;  
**s.s. Patro:** Gezagv. G. F. de Boer, 1e stm. H. H. Hacken, 2e stm. R. Westerbeek, 4e stm. R. Zitter, 4e wtk. D. de Bruyne;  
**s.s. Philidora:** Gezagv. K. Prins, wnd. 2e wtk. C. A. Douwes, 3e wtk. H. Blankvoort;  
**s.s. Philine:** 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, wnd. hfd.wtk. G. Vis van Heemst, 2e wtk. A. K. van 't Blik, 3e wtk. G. Pos;  
**s.s. Philippia:** 5e wtk. J. B. van der Veer, radio-officier J. van der Eijk;  
**s.s. Sepia:** 1e stm. R. J. Wyrdeeman, wnd. 3e wtk. C. Swartjes, A. N.

Zeldenrust;  
**s.s. Vasum:** wnd. 3e stm. H. W. van Baalen;  
**s.s. Viana:** 3e stm. J. B. van Opbergen;  
**s.s. Vitrea:** 1e stm. H. N. A. Snel, wnd. 2e wtk. J. Smid, 4e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. C. W. H. van den Heuvel;  
**s.s. Zaria:** Gezagv. E. J. Stapper, wnd. 2e stm. P. J. Muntjewerf, 3e stm. B. Koppe, wnd. 4e wtk. P. Peereboom, 5e wtk. J. van der Werk, 5e wtk. R. R. Witteveen, radio-officier R. van den Berg.

#### UIT DIENST GETREDEN:

3e stl.: M. A. Diehl, W. F. de Haan, B. van Katwijk;  
 4e stm.: H. Treffers;  
 2e wtk.: T. E. Leeuwangh;  
 3e wtk.: H. A. Scherpenhuijzen;  
 4e wtk.: B. Tienstra;  
 5e wtk.: R. Konijnenberg;  
 scheepsvaklieden II: W. Klink, A. D. Baard, C. W. M. Jansen.

#### TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING "ASIATIC PETROLEUM CORPORATION NEW YORK":

1e stm.: R. J. Wijrdeman.

#### TIJDELIJK TEWERKGESTELD B.I.P.M. TE DEN HAAG:

1e stm.: C. P. Schoenmakers.

#### AANGESTELD ALS:

4e stm.: J. M. Huisman, W. van Spijker, H. R. R. van de Riet, C. P. Weerheim, P. J. J. M. Verspeek, M. J. van Loozen, R. Zitter, E. J. Frolich;  
 5e wtk.: P. O. J. van der Horst, P. Bakx, G. W. Goethals, T. van de Ruit, J. B. van der Veer, J. H. F. Bron, A. H. M. ter Linden, B. Slagmolen, H. J. Nieuwenhuis, W. Eijdenberg, B. Groeneboom, P. H. van Beusekom, W. Bekooy, D. W. Smit, G. Bijvank, N. A. Willems, J. A. Boerema, J. L. B. de Bruijn, N. van Gent, W. T. van Leeuwaarden, A. W. Ros, C. de Zwart, D. A. Kruk.

#### BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stl. J. Broekmeijer, G. C. Peters;  
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. R. Hendriks, J. Werkhoven, C. P. van Hoek;  
 2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. C. M. Honig;  
 3e stuurman G.H.V.: 4e stl. J. M. Huisman, W. van Spijker, H. R. R. van de Riet, C. P. Weerheim, P. J. J. M. Verspeek, M. J. van Loozen, R. Zitter, E. J. Frolich;  
 „C”: 2e wtk. E. Jousma, H. J. Kievit, J. R. Almsa;  
 „C-th.”: 2e wtk. S. Straub;  
 „B”: 3e wtk. J. Smid, L. P. A. de Winter;  
 „A”: 5e wtk. J. W. van Hoof, P. J. van den Ende, G. A. Dieterich, W. A. Smallegange;  
 „ASS”: 5e wtk. P. O. J. van der Horst, T. van de Ruit, A. H. M. ter Linden, H. J. Nieuwenhuis, B. Groeneboom, P. H. van Beusekom, D. W. Smit, G. Bijvank, N. A. Willems, J. A. Boerema, A. W. Ros, C. de Zwart, D. A. Kruk;  
 „MVD”: 5e wtk. P. Bakx, G. W. Goethals, J. B. van der Veer, J. H. F. Bron, B. Slagmolen, W. Eijdenberg, W. Bekooy, J. L. B. de Bruijn, N. van Gent, W. T. van Leeuwaarden.

## MUTATIES WALPERSONEEL

(gedurende de periode van 16.11 t/m 15.12.1970)

#### UIT DIENST:

14.12 B. I. Mabelis - sectie DFF/3 (naar Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V., 's-Gravenhage).

#### OVERGEPLAATST:

23.11 Mej. S. de Koning van DFF/4 naar DFP/1.

W.W.

### MEDEDELING

Door de Directie is besloten de faciliteit van T.V.-toestellen aan boord, aanvankelijk beperkt tot tien schepen om de resultaten af te wachten, thans uit te breiden tot alle schepen. Vanzelfsprekend zal plaatsing geleidelijk geschieden, eventueel tijdens periodieke dokking of mogelijk bij bezoek aan Pernis/Europoort.

## BOEKBESPREKING

In de De-Boer-Maritiemserie zijn weer twee nieuwe paper-backs verschenen, à f 5,— per stuk, waarmede de uitgever C. de Boer Jr., Bussum, de lezers van verhalen over de zee in staat stelt hun geest te verrijken en zich tevens te ontspannen.

Het eerste is „Schip op, Schip af” door Jan Noordegraaf, die ons in zijn bundel verhalen meeneemt naar verschillende havens, verschillende schepen, en zijn gedachten laat dwalen bij de gebeurtenissen die daar plaats vinden. Degenen die Jan Noordegraaf reeds als auteur hebben leren kennen, zal het reeds genoegzaam bekend zijn dat deze schrijver met een paar pennestreken de juiste sfeer weet te treffen en van zijn veelzijdigheid op dit gebied geeft hij ook in dit boekwerk blijk; neemt hij ons de ene keer filosoferend mee naar het eiland Rozenburg, zoals het was en zoals het is, met het verlies aan schoonheid in de natuur maar ook met de grootsheid die er nu heerst, een andermaal weet hij bepaalde gebeurtenissen zo luchtig en vol humor aan de lezer voor te schotelen, dat men wel geamuseerd door moet lezen.

Een tweede uitgave in deze maritieme reeks is „Verraderlijke Gronden” door Frank Mulville, in een vertaling van Thomas W. Ferguson.

Weinig zal de argeloze lezer aan het begin van dit boek vermoeden dat de zeilbelevissen van Mulville, een bekende zeiler, in het gebied rond de Waddeneilanden hem dermate zullen grijpen dat het moeite kost dit boek terzijde te leggen alvorens ook de laatste bladzijde te hebben omgeslagen.

De moeilijkheden waarmede de opvarenden van de als jacht ingerichte oude viskotter te kampen hebben op hun onvrijwillige tocht langs de Noorder gronden maken vooral daarom zo'n onvergetelijke indruk, omdat ze zo nuchter, zo onopgesmukt worden verteld. Ondanks de spanning die wordt opgeroepen bij het lezen van de strijd die de schrijver moest leveren met de verraderlijke zee nadat de andere opvarenden onder hachelijke omstandigheden het schip hadden verlaten, zou een niet-zeiler ertoe worden gebracht ook deze sport te gaan beoefenen, mede door de suggestieve wijze waarop het leven aan boord van dit gezinsjacht wordt beschreven.

## tussen schip en ka

tiende jaargang no. 5 - januari 1971

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

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

#### Redactiecommissie:

I. J. A. van Dommelen  
 J. van Duuren  
 G. H. van Leeuwen  
 E. van 't Slot  
 W. N. Wouters, voorzitter

#### Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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