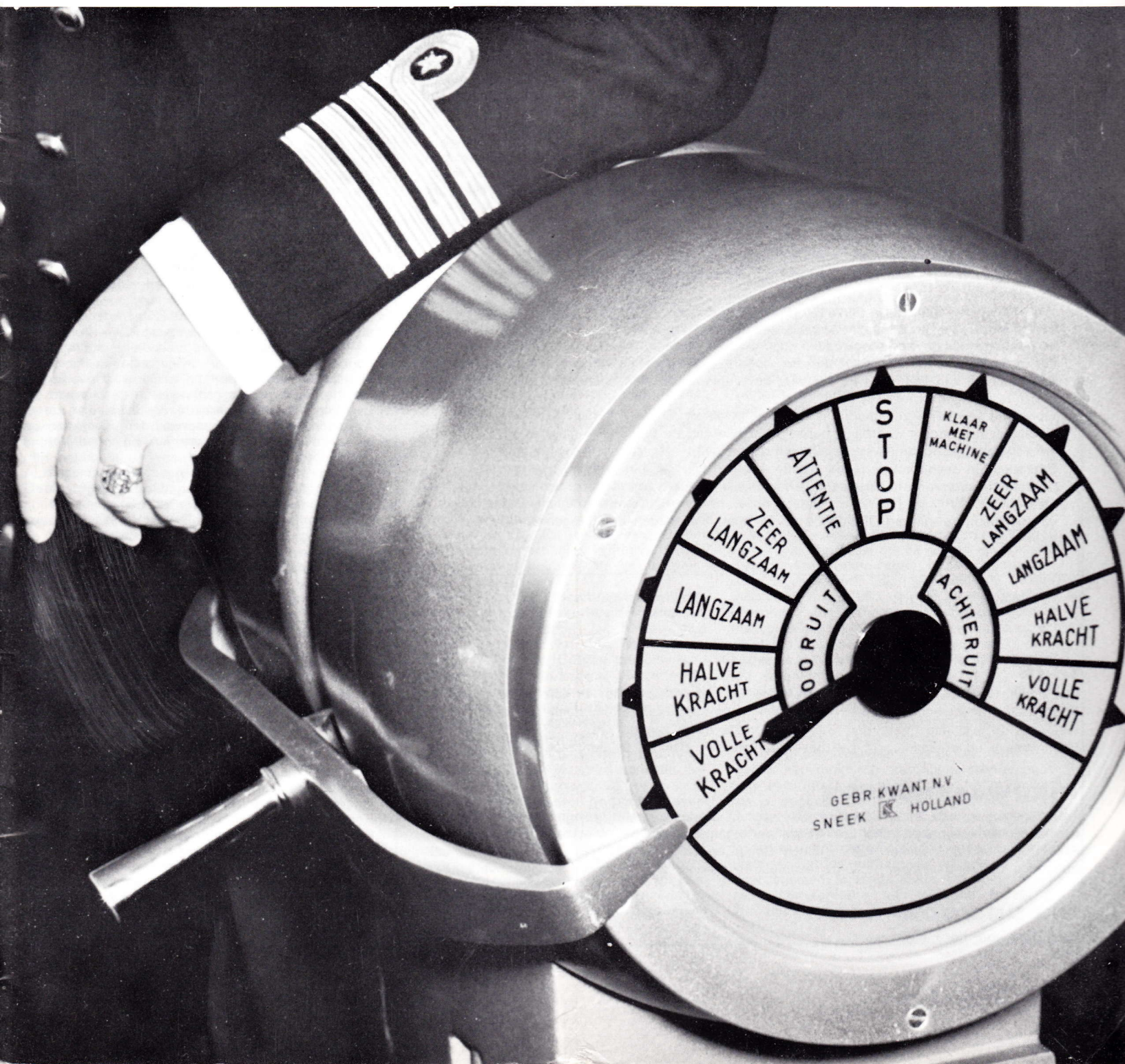


TUSSEN

# SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT-EN WALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS B.V.  
JANUARI 1973



# Mededelingen

Op 14 december 1972 is Shell Tankers N.V. omgezet in een besloten vennootschap. Dientengevolge is de naam van de Maatschappij gewijzigd in

## Shell Tankers B.V.

Deze wijziging brengt uiteraard geen verandering in de arbeidsovereenkomsten met de Maatschappij of in enige andere betrekking met haar.



De heer M. de Jong, Hoofd van de Afdeling Financiën en Administratie (DFF), zal met ingang van 1 juni 1973 de dienst van onze Maatschappij met pensioen verlaten. De heer D. van Zanen, chef van de sectie Boekhouding en Begrotingen (DFF/1), zal met ingang van 1 juni 1973 worden belast met de leiding van de Afdeling Financiën en Administratie.



Recentelijk is een onderzoek ingesteld naar de mogelijkheid om te komen tot besparing van werkzaamheden verband houdende met de personeels-gage/salaris-administratie.

Het aspect dat bijzondere aandacht verkreeg was de omstandigheid dat zowel een aantal employés van de Financiële als van de Personeelsafdeling betrokken is bij bovengenoemde werkzaamheden.

Uit het onderzoek is gebleken dat een hogere efficiency kan worden bereikt door de employés van DFF en DFP die met bovengenoemde werkzaamheden zijn belast, onder te brengen in één sectie.

Op grond van het vorenstaande is dan ook besloten op korte termijn deze integratie tot stand te brengen, waarbij is bepaald dat alle aan de personeels-gage/salaris-administratie verbonden werkzaamheden zullen gaan ressorteren onder de Afdeling Personeel. In deze nieuwe sectie van de Afdeling DFP zal het grootste deel van de activiteiten van de huidige sectie DFF/3, alsmede een aantal werkzaamheden van de secties DFP/1 en DFP/2 in geïntegreerde vorm worden ondergebracht. De leiding van de nieuw te vormen DFP-sectie zal te zijner tijd worden opgedragen aan de heer J. Beekhuizen.

## OLIE

Met ingang van het januari-nummer verschijnt het maandblad „Olie” in een gewijzigde vorm. In de „Olie”-nieuwe-stijl zal men niet alleen meer kleur aantreffen, doch ook zullen in de toekomst de artikelen, meer dan voorheen, op de mens zijn gericht. Voor opgave abonnementen (f 4,— per jaar) kan men zich tot de personeelssecties wenden.

## NIEUWJAARSREDE

Traditiegetrouw heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, ter gelegenheid van de jaarwisseling een toespraak gehouden tot de verlofgangers van de vloot en het walpersoneel. Als bijlage bij dit nummer van „Tussen Schip en Ka” gaat de tekst van deze toespraak, gehouden op 29 december jl. Extra exemplaren hiervan zijn naar alle schepen verzonden.

## BIJ DE VOORPLAAT

Symboliek voor het nieuwe jaar

Namen wij de vorige keer een van de DFM-funkties onder de loep wat betreft deelneming aan commissiewerk e.d., thans een van de funktionarissen in de Personeelsafdeling, namelijk de heer **E. van 't Slot, Chef van Sectie DFP/6 - Arbeidsvoorwaarden**. In het inleidend artikel — geplaatst in het oktober-nummer van dit blad — is al gesteld, dat de diverse organen die in de scheepvaartwereld een leidende rol spelen, globaal kunnen worden onderverdeeld in die samengesteld uit vertegenwoordigers van bedrijfsleven en overheid gezamenlijk, van alleen de overheid of alleen het bedrijfsleven, waarbij dan weer de werkgevers- en de werknemersorganisaties gezamenlijk in paritair verband of afzonderlijk kunnen optreden.

De funktie van de heer Van 't Slot bij onze Maatschappij, met name zijn bemoeienis met de arbeidsvoorwaarden voor het zeevarend personeel, brengt met zich dat hij veelvuldig contact onderhoudt zowel met de Sociale Raad van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging als met de vakbonden. Met andere woorden: met het georganiseerde bedrijfsleven bij de Nederlandse Koopvaardij in de gedaante van de werkgevers- en de werknemersorganisaties in de zeevaart.

De Sociale Raad van de K.N.R.V. heeft ter bestudering van bepaalde vraagstukken diverse werkgeverscommissies, die haar van advies kunnen dienen, in het leven geroepen. Het zelfde is geschied in paritair verband in overleg met de werknemersorganisaties in de zeevaart. Een van dergelijke paritaire commissies is de **Adviescommissie Loonvoorwaarden Koopvaardij**, kortweg de ALK, waarvan de heer Van 't Slot deel uitmaakt.

Zoals de naam al zegt brengt deze commissie voornamelijk advies uit aan de partijen bij de cao ten aanzien van de aan de commissie gegeven opdrachten.

Dit kan zijn de bestudering van een onderwerp dat tussen partijen is besproken doch nadere uitwerking behoeft, of de evaluatie van nieuwe dan wel de hertoetsing van gewijzigde funkties bij de Nederlandse Koopvaardij. Hierbij wordt er tevens op toegezien dat de benaming van nieuwe funkties geen misverstand kan doen ontstaan.

Zo kunnen tussen partijen overeengekomen en in de cao opgenomen regelingen bij toepassing in de praktijk bij een bepaalde vaart moeilijkheden opleveren. De ALK buigt zich dan op verzoek van partijen over het probleem, bekijkt alle aspecten en tracht tot een eenstemmig advies te komen.

Ook een belangrijke taak van de ALK is de nazorg van de werkclassificatie van de verschillende rangen en funkties bij de Nederlandse Koopvaardij.

Een funktie waarvoor bij de ene rederij een bepaalde benaming wordt gehanteerd, wordt bij een andere rederij op een andere wijze betiteld, terwijl in wezen de werkzaamheden hetzelfde kunnen zijn. Of niet. Maar het is de taak van de ALK dit uit te zoeken en een zodanig

# op de achter grond

advies uit te brengen, dat voor gelijke functies ook gelijke classificaties en benamingen gelden.

De ALK is een paritaire commissie, d.w.z. voor de helft komen de commissieleden voort uit werkgeverskringen, voor de andere helft uit werknemerskringen. Men kent er geen stembevoegdheid. Maar wanneer disputen zijn ontstaan over detailkwesties betrekking hebbend op bijvoorbeeld de interpretatie van een artikel van de bij de cao behorende dienstreglementen, kan zij desgevraagd advies uitbrengen. Dat in deze commissie het aantal leden van de werknemersorganisaties gelijk is aan dat van de werkgevers, impliceert niet dat men met elkaar onderhandelt. Men tracht — als individuele commissieleden — te komen tot een eenstemmig oordeel. Niet dat men het altijd eens wordt, maar in ieder geval zijn dan wel alle facetten van een bepaald onderwerp naar voren gekomen, als het ware toegelicht, waarna op ander niveau tot overeenstemming moet worden gekomen aan de hand van het door de ALK ter tafel gebrachte werkstuk.

De vertegenwoordiging van de reders in deze commissie bestaat uit een lid namens de tankvaart (de heer Van 't Slot) en een lid namens de vracht/passagiersvaart. Maar wel degelijk worden ook problemen die zich in de sleepvaart voordoen, behandeld; of in de container-, LASH- en alle overige vaarten.

En met het opnoemen van de verschillende vaarten, snijden wij eigenlijk gelijk een ander punt aan. Immers een cao die tussen partijen wordt afgesloten kan betrekking hebben op diverse rederijen. Dit impliceert dat verschillende aanhangsels aan de cao moeten worden gehecht, welke regelingen bevatten die op bepaalde rederijen of vaarten van toepassing zijn. Het is ook de taak van de ALK er op toe te zien dat deze bij de betrokken cao behorende regelingen up-to-date blijven.

Ongeveer even arbeidsintensief voor de heer Van 't Slot is zijn zitting in de **Coördinatiecommissie voor de Koopvaardij**, een commissie welke in het leven is geroepen bij de introductie van de Wet op de Arbeidsongeschiktheid en de daarmee verband houdende aanpassingen en wijzigingen van de andere sociale wetten. In deze coördinatiecommissie worden door vertegenwoordigers van de werkgevers- en de werknemersorganisaties in de koopvaardij so-

ciale zekerheidsproblemen besproken, voor zover die een algemene strekking hebben.

Immers, al snel kwamen bij het van kracht worden van de WAO met de daarmee gepaard gaande aanpassingen en wijzigingen van andere wetten aspecten naar voren, die als het ware vroegen om een duidelijke uitspraak in hoeverre en op welke wijze een en ander praktisch is toe te passen bij zeevarenden.

De commissie bereidde onder meer de nodige aanpassingen van de desbetreffende artikelen van het Wetboek van Koophandel voor, coördineerde de inventarisatie van de bij de diverse rederijen voorkomende loonelementen en adviseerde in hoeverre al dan niet hiermede rekening diende te worden gehouden bij de berekening van de daglonen in het kader van de sociale wetgeving.

Het behoort tot de taak van de commissie om de betrokken minister te adviseren inzake een eventueel nodig of wenselijk geworden aanpassing van de sociale wetgeving aan gewijzigde omstandigheden en opvattingen bij de koopvaardij.

Voorts is het de taak van de commissie te onderzoeken in hoeverre de Nederlandse sociale verzekeringsregelingen voor de zeevaart in overeenstemming zijn met de bepalingen in de internationale overeenkomsten van de International Labour Organization (I.L.O.) en dergelijke organisaties, en aan de betrokken minister advies uit te brengen over haar bevindingen c.q. met de betrokken minister overleg te plegen over eventueel te nemen maatregelen. Tevens brengt de commissie advies uit aan de betrokken minister, aan de Bedrijfsvereniging voor de Koopvaardij en aan de Vereniging Zee-Risico ten aanzien van de toepassing van regelingen voortvloeiende uit de sociale wetgeving voor zeevarenden en aan partijen bij de cao ten aanzien van wijzigingen in de wetgeving in het algemeen welke van invloed zijn op de inhoud van de cao. Dit laatste was o.a. het geval toen recent de artikelen in het Burgerlijk Wetboek betrekking hebbend op het ontslagrecht werden gewijzigd.

Ook adviseert zij het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, bijvoorbeeld inzake het lidmaatschap van dit fonds van buitenlandse zeevarenden in dienst van de Nederlandse Koopvaardij. Ook in de Coördinatiecommissie voor de Koopvaardij, die bestaat uit vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers in de koopvaardij en tevens uit adviseurs van het Gemeenschappelijk Administratie Kantoor, streeft men er steeds naar om het gezamenlijk eens te worden over een uit te brengen advies. Een onderwerp dat kort geleden door de Bedrijfsvereniging aan de commissie werd voorloen ingevolgd de Ziektewet nog wel in overwerkverdiensten bij de vaststelling van het dagloon ingevolgd de ziektewet nog wel in overeenstemming was met de realiteit. Een ander punt waarover onlangs de Bedrijfsvereniging advies aan de commissie vroeg was in hoeverre het zogenaamde „kaplaken” — een ladingpremie bij de KHV — bij de berekening

van het dagloon ingevolgd de Ziektewet en de Werkloosheidswet in aanmerking moet worden genomen.

Alhoewel de twee bovengenoemde commissies meer inzet vragen van DFP/6 dan de navolgende functies, mag toch niet worden verzuimd melding te maken van het werk als Bestuurslid van de **Bedrijfsvereniging voor de Koopvaardij**, de **Stichting Algemeen Ziekenfonds voor Zeevarenden** en de **Vereniging Zee-Risico 1967**.

Eerstgenoemde vereniging is belast met de uitvoering van de sociale verzekeringswetten bij de koopvaardij, zoals de Ziektewet, de WAO, de Werkloosheidswet. Dit houdt onder meer in het vaststellen van de te betalen premies, het toekennen van uitkeringen, het verstrekken van de nodige voorzieningen, e.d.

Een facet dat bij de vele activiteiten van de Bedrijfsvereniging een grote rol speelt is de bestrijding van persoonlijke ongevallen aan boord door middel van het verlevendigen van de veiligheidsgedachte onder de zeevarenden in dienst van de Nederlandse Koopvaardij ongeacht hun nationaliteit. Dit tracht men onder meer te bereiken door het verspreiden van veiligheidsaffiches, veiligheidskalenders, e.d., publicatie van ongevallenbulletins en het uitgeven van het maandblad „Techniek en Veiligheid”.

De Stichting AZVZ stelt het premiepercentage vast voor de Ziekenfondsverzekering voor zeevarenden, en ontwerpt regelingen t.a.v. aanvullende verstrekkingen, verpleegduur, enz. De Stichting onderhoudt contacten zowel met de ziekenfondsen hier te lande als met die in de zogenaamde verdragslanden.

De reders kunnen zich bij de Vereniging Zee-Risico 1967 dekken (via een omslagstelsel) tegen de aanspraken uit hoofde van het Wetboek van Koophandel van de niet ingevolgd de Ziektewet en de WAO verzekerde zeevarenden.

Ook de uitvoering van de z.g. Molestregeling, welke een suppletie op de wettelijke uitkering bij molestongevallen regelt, is aan deze vereniging toevertrouwd. Daarnaast sluit de Vereniging Zee-Risico 1967 ook de herverzekeringcontracten ten behoeve van de daarvoor in aanmerking komende reders ter dekking van de risico's, welke voortvloeien uit het varen in bepaalde gevarengedieden, zoals kort geleden het zeegebied bij Bangladesh.

Tenslotte is deze vereniging nog belast met enkele administratieve taken, zoals de controle op de arbeids- en rusttijdenregeling, het geldbeheer en de incasso van de bijdragen van de Stichting Zeemanswelzijn Nederland, enz.

Buiten het kader van het bovenstaande, is er nog een informele bijeenkomst, elke maand, van al degenen die bij de verschillende Nederlandse rederijen zijn belast met personeelszaken en arbeidsvoorwaarden. Op deze bijeenkomsten wordt onderling van gedachten gewisseld en worden punten van algemeen belang doorgenomen, teneinde aldus te komen tot een zelfde interpretatie van officiële regels en voorschriften.

# Nieuwjaars- groeten

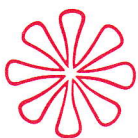


Zoals gebruikelijk, ook in dit januari-nummer een aantal opnamen van de gezinsleden van enkele onzer zeevarenden. Met de beste wensen die zij voor het thans aangevangen jaar allen op zee toezenden, plaatsten wij een gedicht van mej. A. M. J. Bakker, verloofde van een onzer stuurlieden, die deze maand een bijdrage leverde voor de rubriek „Uit en thuis”.

Boven:  
Mevr. A. C. Nobel-van Tongeren,  
echtgenote van scheepsgezel A/W  
P. Nobel, met zoon Paul (4 jaar)

Links:  
Mevr. C. E. Overdijkink-de Pous,  
echtgenote van 2e stuurman  
R. W. Overdijkink, met Geert-  
Willem (4 jaar), Anna (2 jaar)  
en Beatrijs (1/2 jaar)

Onder:  
Mevr. V. Kruit-van Diem,  
echtgenote van 1e stuurman  
J. V. Kruit, met Ellen (8 jaar) en  
Peter (6 jaar)



Boven:  
Mevr. M. C. Droogendijk-  
Breukhoven, echtgenote  
van 3e werktuigkundige  
B. P. Droogendijk, met  
Kees (3 jaar) en Johanna  
(1 jaar)

Links:  
Mevr. G. Scharloo-  
Zuidgeest, echtgenote van  
hoofd voeding  
H. Scharloo, met Antoon  
(5 jaar)

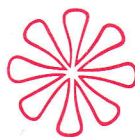
## KOMEN EN GAAN ...

ACHTER MIJ LIGGEN  
DE GELE VLAKTEN VAN HET  
STRAND  
EENS LIEPEN WE HIER  
HAND IN HAND  
GENIETEND VAN ELKAAR

VOOR MIJ LIGGEN  
DE WIJDE VLAKTEN VAN DE  
ZEE  
EENS KEKEN WE ER SAMEN  
NAAR  
TREUREND EN VERDRIETIG  
WANT EENS NEEMT HIJ JE MEE

ACHTER MIJ LIGGEN  
DE GELE VLAKTEN VAN HET  
STRAND  
MIJN VOETSPOR VOLGT MIJ  
HAND IN HAND  
HET ZIJN ER NIET MEER DAN  
TWEË

DE GOLVEN SLAAN  
EEN EENTONIG RITME VAN  
STEEDS KOMEN EN GAAN



# VEILIGHEID

In het nummer van juni jl. kondigden wij een wedstrijd aan, gewijd aan het aspect „veiligheid”.

Middels tekeningen en affiches kon men de aandacht vestigen op die veiligheidsaspecten aan boord, die best nog eens naar voren konden worden gehaald. Zoals wij toen reeds stelden: tekentalent was niet vereist voor deze wedstrijd; met andere woorden, het ging om het idee, dat men desnoods onder woorden kon brengen.

Verheugend is het vast te stellen, dat de meeste inzenders toch pen of potlood ter hand namen en althans trachtten om, wat hun voor ogen stond, in een afbeelding weer te geven. Wanneer deze als zodanig nog niet geheel voor publikatie geschikt was, is door onze tekenaar alsnog een en ander hieraan veranderd, hetgeen overigens op de uitslag van de wedstrijd van generlei invloed is geweest. Immers, de juryleden hebben zich bij het bepalen van de beste inzendingen niet laten leiden door de kwaliteit van de tekening, doch uitsluitend door hetgeen daarin wordt weergegeven, dus door het idee dat er achter school.

## Jurering

Als juryleden werden aangezocht Kapt. C. E. van 't Woudt, hoofd van de Nautische Dienst

(DFM/1), de heer E. van der Werf van de Sectie Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid (DFM/11) en de heer N. Coors van de Sectie Vlootadministratie (DFM/4), wier medewerking bijzonder op prijs is gesteld. De namen van de inzenders waren hun onbekend bij het bepalen welke van de inzendingen voor de uitgeloopte prijzen in aanmerking kwamen.

Het totaal aantal inzendingen bedroeg 13, het moderne geluksgetal. Sommige waren in diverse kleuren uitgevoerd, andere uitsluitend in zwart/wit, en een enkel idee was alleen in woorden weergegeven.

Men kan over dit aantal inzendingen lang en kort zijn. Enerzijds kan het niet overweldigend worden genoemd, maar anderzijds twijfelen wij er niet aan dat wel degelijk ook degenen „die wel van plan waren mee te doen, maar het is er niet van gekomen” toch weer aandacht aan het aspect veiligheid en de wijze waarop een onveilige situatie of handeling in beeld kon worden gebracht, hebben besteed.

Met genoegens is overigens vastgesteld, dat de ideeën die naar voren zijn gebracht, aantonen, dat er onder de employés (er waren ook twee inzendingen van de wall!) de nodigen zijn, die met enthousiasme aan deze veiligheidswedstrijd hebben meegewerkt. En dit enthousiasme heeft de jury wel voor problemen gesteld. Im-

mers, aan welke van de inzendingen de drie uitgeloopte geldprijzen toegekend?

Na gezamenlijk alle aspecten te hebben doorgenomen, kwam men, door individuele punten-telling, tot het volgende oordeel:

**De 1e prijs van f 125 ging naar een inzending van Scheepsvakman I W. Cevaal. De tekening gemaakt naar zijn suggestie is op deze pagina afgebeeld. De 2e prijs van f 100 was voor 3e stuurman J. F. Casimiri en de 3e prijs van f 75 voor een inzending van 4e stuurman W. J. de Vreeze.**

De inzending van de heer De Vreeze (3e prijs) is reeds geplaatst in ons nummer van november jl. Een affiche van 4e stuurman H. de Vos, waarvoor helaas geen prijs kon worden toegekend, heeft u gezien in het september-1972-nummer van dit blad, u weet wel, het was die met de woorden: „Moet u een tank in... denk aan de pin”! Beide heren hebben uiteraard inmiddels de f 50, uitgelooft voor elke geplaatste tekening, ontvangen.

Een groot deel van de overige tekeningen — zeker ook die van de 2e prijswinnaar, de heer Casimiri — zal alsnog in dit maandblad worden geplaatst, doch daaraan is een nieuw facet verbonden.



**PLAAT  
VAN DE  
MAAND**

Om de veiligheidsgedachte levendig te houden en ook in de toekomst elke inzender van een goed en origineel idee een kans op een prijs te geven, is het volgende besloten.

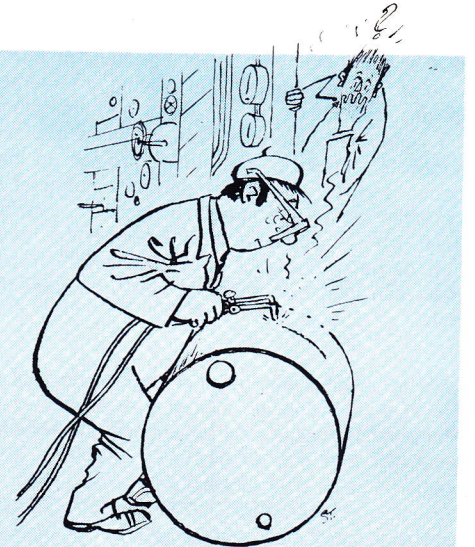
Voor elke inzending — in tekening of in woorden of middels een foto — waarvoor naar het oordeel van de Sectie DFM/11 (Nautische Ontwikkelingen en Scheepsveiligheid) in nauwe samenwerking met de Redactie een plaats in dit maandblad kan worden gereserveerd, en/of wordt gebruikt op de dozen met veiligheidslucifers, zal de inzender een premie ontvangen van f 50.

Dus ook de tekeningen uit de wedstrijd die alsnog worden gebruikt, worden beloond met dit bedrag. Maar voorts elke inzending die onder

**DE PLAAT VAN DE MAAND** wordt opgenomen, wordt met een bedrag van f 50,— gehonoreerd. Iedere vlootemployé die zich bewust is van een onveilige situatie, handeling of gebeurtenis en dit in woorden, in tekening of in een foto tot uitdrukking brengt en aan de Redactie van dit blad opzendt, krijgt — wanneer zijn bijdrage wordt geplaatst en wellicht verder in de veiligheidsactie wordt gebruikt — f 50,— uitgekeerd. Wel wordt hij geacht door zijn deelneming afstand te doen van alle rechten op zijn inzending.

## Ongevallen

De opening van een vaste rubriek **DE PLAAT VAN DE MAAND** is ingegeven door de wens het enthousiasme, dat door de inzenders is getoond, levendig te houden. En natuurlijk ook om het dalend aantal ongevallen aan boord van Shell-tankers werkelijk dalend te houden. Wist u overigens, dat het totaal aantal ongevallen veroorzaakt door „uitglijden” of „vallen” nog steeds het grootste bestanddeel vormt van alle ongevallen, namelijk tussen de 60 en 70 pct.? En wist u ook, dat de oorzaak van dat uitglijden en vallen meestal „menselijk falen” is, dus niet opletten, niet nadenken of... overmoedigheid zijn?



## DOE NIET DOM, EEN VAT IS ALS EEN BOM!

De inzending van Scheepsvakman I W. Cevaal toont een gebeurtenis, die daadwerkelijk heeft plaatsgevonden. Geheel zonder nadenken was iemand in de machinekamer een leeg kerosinevat aan het doorbranden, dat niet was schoongemaakt en... de afsluitdoppen zaten er nog op ook.

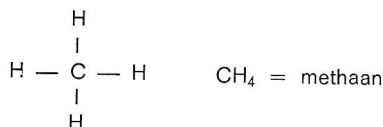
# VEILIG TANK- SCHOONMAKEN

door kapitein M. A. Busker

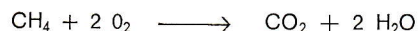
De rampen die enkele jaren geleden plaatsvonden met grote tankers zijn er de oorzaak van dat velen — ook niet direct betrokkenen — zich wederom hebben gebogen over de aspecten van de tankschoonmaakprocedure. Hierbij komt uiteraard sterk de vraag naar voren in hoeverre hieraan gevaar is verbonden en wat er is, en wordt gedaan om deze operatie zo veilig mogelijk te doen verlopen. In het navolgende artikel, dat wij in twee gedeelten zullen brengen, wordt nader ingegaan op de verschillende factoren die hierbij spelen, alsmede op de toepassing van inert gas om de veiligheidsgraad op grote tankers te verhogen.

## Het explosiemechanisme

De gasen in een ladingtank welke aardolie heeft bevat, noemt men koolwaterstofgasen, dit omdat deze gasen zijn opgebouwd uit koolstof en waterstofatomen in bepaalde bindingen. De eenvoudigste is methaan, bestaande uit 1 koolstofatoom met daaraan gebonden 4 waterstofatomen.

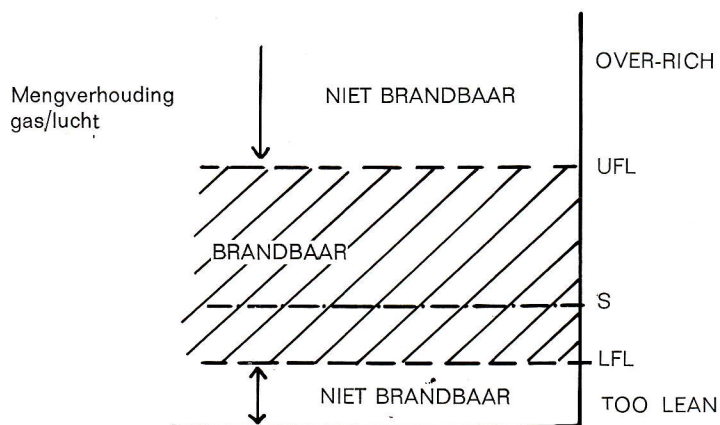


De overige aanwezige koolwaterstofgasen, zoals ethaan, propaan en butaan, zijn opgebouwd uit meerdere koolstof- en waterstofatomen en dus ook zwaarder. Koolwaterstoffen kunnen zich binden met zuurstof uit de lucht; dit verschijnsel heet oxydatie. In formule:



Bij deze zuurstofbinding ontstaat koolzuurgas en water. In principe is dit niet verontrustend; de bijverschijnselen zijn echter grote warmteontwikkeling en volumevergroting. Beide zijn dermate hevig, dat we in een open ruimte van brand spreken. In een gesloten ruimte kan het volume niet toenemen, met gevolg drukverhoging in een mate welke de gesloten ruimte, in ons geval een ladingtank, laat exploderen.

De scheikunde leert dat een optimale explosie slechts plaatsvindt als koolwaterstofgas en zuurstof in precies op elkaar afgestemde hoeveelheden aanwezig zijn. Een dergelijk mengsel heet stoechiometrisch. Is er meer lucht (dus meer zuurstof) dan verloopt de reactie niet optimaal; bij een bepaalde luchtvermaat kan geen reactie meer optreden. Een dergelijk mengsel heet „too lean”. Hetzelfde geldt bij een overmaat aan gas; een dergelijk niet brandbaar mengsel noemt men „over rich”.



S = stoechiometrische mengverhouding, geeft optimale explosie

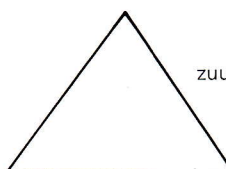
De grensverhoudingen worden aangeduid als:

LFL = Lower flammable limit.

UFL = Upper flammable limit.

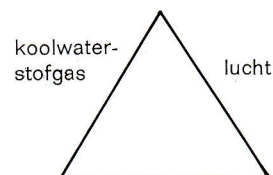
Een brand of explosie kan alleen plaatsvinden als de atmosfeer in de tank zich bevindt in het brandbare gebied en als er een ontstekingsbron aanwezig is. De bekende branddriehoek is wederom toepasbaar, nl.

Brandbaar materiaal



ontstekingsbron

of in ons geval



ontstekingsbron

## Ontstekingsbron

Allereerst kan een onderscheid worden gemaakt tussen mogelijke ontstekingsbronnen buiten en binnen de tank. Als ontstekingsbron **buiten de tank** kunnen worden genoemd:

- brandende sigaret
- vonken uit de schoorsteen
- blikseminslag
- vonken van schuur- of bijkmachine
- vonken ontstaan door wrijving van twee metalen, bijv. hakken of slaan en vooral indien lichte metalen zoals aluminium of magnesium over een roestig stalen oppervlak wrijven.

In het algemeen kan worden gesteld, dat een goede veiligheidsprocedure en goede discipline aan boord afdoende bescherming geven tegen deze uitwendige ontstekingsbronnen.

Bepaalde ontstekingsbronnen **binnen de tank** zijn minder eenvoudig uit te schakelen. In grote lijnen kunnen in de tank vonken ontstaan door:

- vallende voorwerpen
- statische oplading door wrijvingscontact
- vorming van een ruimte-lading.

Wat betreft vallende voorwerpen stonden in het verleden tankanodes van het corrosie-beschermingssysteem hoog op de prioriteitenlijst. Ten einde gevaar te minimaliseren werden alleen zinkanodes toegestaan, welke in geval van mechanisch contact een veel minder energierijke vonk afstaan dan bijv. aluminium of magnesium (hoewel deze materialen beter zijn als corrosiebestrijders). Verder mogen geen anodes meer onder het hoofddek worden opgehangen, zodat de kans op vallen bij een breuk sterk is verminderd.

Stoom welke met grote snelheid de tank wordt ingeblazen, kan een stoomwolk met een gevaarlijk hoge statische oplading scheppen. Alhoewel stoominvoer met lage snelheid niet als kritiek wordt beschouwd, is het gebruik van stoom bij schoonmaken door de Maatschappij verboden.

Tankwasmachines dienen goed geaard te zijn ten einde elke statische oplading aan het spuitstuk door wrijving tussen metaal en de met gro-

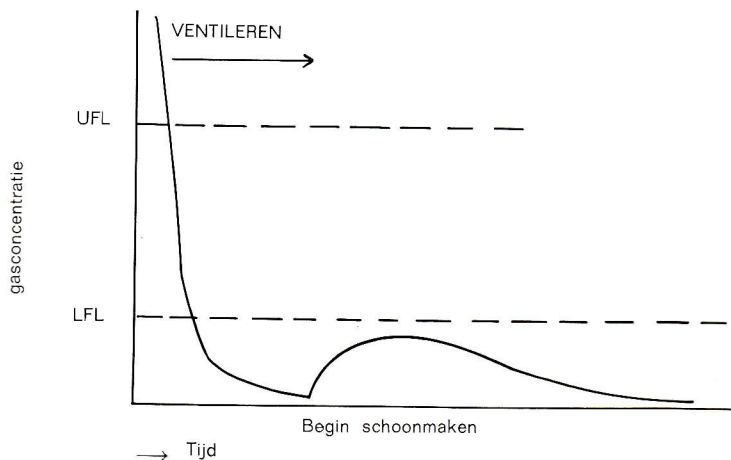
te snelheid uitredende waterstraal, af te voeren. Ten einde deze aarding bij draagbare machines voldoende effectief te doen zijn, worden op Shell-tankers tankwasslangen van bijzondere constructie gebruikt. Door allerlei ingewikkelde natuurkundige processen wordt in de tank door de desintegrerende waterstralen uit de wasmachines, een elektrisch geladen mist gevormd. De lading van deze mist kan gevaarlijk hoog zijn. Elk niet geaard voorwerp hetwelk door deze mist wordt gevoerd, kan voldoende hoog worden opgeladen om bij nadering van het scheepijzer een vonk af te geven met voldoende energie om een ontbrandbaar gasmengsel te ontsteken. Bijzonder gevaarlijk in dezen zijn spitsvormige voorwerpen, zoals bijv. een peilstok.

Recente onderzoeken hebben aangetoond dat ook een deel van een waterstraal — zoals ontstaat indien een straal uit een tankwasmachine wordt afgekappt, indien bijv. langs een deel van de tankconstructie wordt gespoten — een gevaarlijk hoge lading kan krijgen, indien deze „waterstaf” door de geladen mist vliegt.

### De tankatmosfeer

Ten einde volledige veiligheid te garanderen, werden nieuwbouwschepen voorzien van een vast ingebouwd ventilatiesysteem. Alvorens met tankschoonmaken te beginnen moest de betreffende tank gasvrij worden gemaakt. Daar door de wasoperatie uit het in de tank aanwezige residu wederom gas wordt gevormd, dient ook tijdens de wasoperatie de ventilatie bij te blijven.

Proefmetingen toonden aan dat door deze procedure een enorme bijdrage aan de veiligheid van het tankwassen was geleverd en het gunstige resultaat had algemene invoering van deze methode tot gevolg. Alle bestaande schepen werden uitgerust met verplaatsbare ventilatoren ten einde tanks gasvrij te kunnen maken alvorens met schoonmaken te beginnen.



De hierbovengenoemde techniek is in de afgelopen jaren door vele tankerreders nagevolgd; daar gewassen wordt in een tankatmosfeer waarin te weinig zuurstof aanwezig is om brand of explosie te creëren, noemt men deze methode van tankwassen de „Too lean method”.

Bepaalde crude soorten geven meer gassen af dan andere. Het kan dan voorkomen dat de gasconcentratie boven de UFL (upper flammable limit) ligt. Wordt in een dergelijke tankatmosfeer gewassen, dan is deze operatie ook veilig, daar het gas/luchtmengsel te rijk aan gas is om tot ontbranding te kunnen komen. Deze wijze van tankwassen noemt men de „over-rich method”.

Grote voorzichtigheid blijft echter geboden, daar vele crude soorten een tankatmosfeer geven welke in het explosieve gebied ligt.

De derde methode om veilig tanks te wassen is het vervangen van de luchtzuurstof in de tank door een gas, hetwelk niet in staat is een verbrandingsproces te onderhouden. Een dergelijk gas noemt men „inert”. Op het ogenblik staat deze methode bijzonder in de belangstelling. Bij de Koninklijke/Shell worden alle VLCC's van een installatie voorzien om de tankatmosfeer „inert” te maken.

Internationaal worden voorbereidingen getroffen om dergelijke voorzieningen verplicht te stellen. De vraag kan worden gesteld, waarom deze plotselinge ommezwaaai van een „too lean” methode naar een inert systeem? Gesteld mag worden dat de „too lean” methode, operationeel

geperfectioneerd door gebruik te maken van vastopgestelde ventilatoren, vele jaren veilig schoonmaken heeft mogelijk gemaakt. De opkomst van de zeer grote schepen heeft echter problemen gesteld waarbij achteraf gezien de bewezen goede procedures niet geheel afdoende bleken.

Naast een schaalvergroting werden de tanks relatief nog veel groter, daar nieuwe scheepsbouwkundige inzichten en methodes het aantal tanks per schip met meer dan 60 pct. deden verminderen. Om toch voldoende sterkte in het schip te krijgen zijn enorme verbanddelen nodig, welke tankbodem en tanktop het aanzicht geven van een reusachtige honingraat, welke bijzonder moeilijk is te ventileren. Daarbij kunnen dus zogenaamde „gaspockets” in de tank aanwezig zijn.

Met andere woorden: de enorme tankafmetingen hebben een specifiek schoonmaakprobleem gecreëerd. Daarbij kwam dat de bestaande apparatuur van onvoldoende capaciteit bleek om de tank naar behoren olievrij te maken. Dit probleem werd ondervangen door speciale, vast opgestelde machines te gebruiken, welke een bijzonder krachtige waterstraal de tank in spuiten. Het voordeel van deze machines is een goed schoonmaakresultaat, het niet onaanzienlijke nadeel is een krachtige generatie van statische elektriciteit in de tank, in de vorm van een „charged mist”. Onder invloed van de tankafmeting is deze oplading vaak groter dan in een kleinere ruimte.

De combinatie van deze factoren, nl. de mogelijkheid van de aanwezigheid van explosieve mengsels ondanks ventilatie en de altijd aanwezige kans op een elektrische ontlading, was voor de Koninklijke/Shell Groep voldoende aanleiding om over te gaan tot inbouw van inert gas installaties.

Aangetekend kan nog worden dat inert gas niet alleen het tankschoonmaken veilig doet verlopen maar ook de veiligheid aanzienlijk verhoogt indien het schip bij een aanvaring of stranding wordt betrokken.

### Inert gas

Per definitie is dit een gas hetwelk onder heersende omstandigheden (druk en temperatuur) geen chemische reactie met de omgeving aangaat.

Het „inerting” principe wordt reeds vele jaren toegepast. Het merendeel van kleine en grote brandblusmiddelen berust op het afsluiten van de zuurstoftoevoer, door tussen brand en buitenlucht een inert gas-laag aan te brengen.

De bekende gloeilampenfabriek in het zuiden des lands brengt inert gas aan in de bekende gloeilamp.

Een VLCC met een totale tankinhoud van zo'n 240.000 m<sup>3</sup> scheidt echter een aanvullend probleem, nl. dat van hoeveelheid. Een blik op de batterij CO<sub>2</sub> flessen, nodig om een relatief kleine ruimte als een pompkamer te inerten in geval van brand, toont de onmogelijkheid om de benodigde gashoeveelheid in flessen op te slaan.

Gelukkig is men reeds in de twintiger jaren tegen dit probleem aangekomen, met als resultaat het toestel van Harker, op vele kolenstokende vrachtschepen gebruikt om bij geval van een brand in de ruimten enigszins van roet ontdane rook te kunnen blazen.

Hoewel alternatieven beschikbaar zijn (b.v. „inert gas generators” waarin gasolie wordt verbrand of „cryogene processen”, waarbij lucht wordt vloeibaar gemaakt waaruit dan de zuurstof weer wordt afgedampt) is de meest praktische en economische leverancier van inert gas in grote hoeveelheden: de scheepsketel.

### Kwaliteit schoorsteengas

De samenstelling van het schoorsteengas hangt geheel af van de kwaliteit van het verbrandingsproces in de ketel. Is de verbranding onvolledig, dan worden grote hoeveelheden roet en koolmonoxyde geproduceerd. De uit de stookolie verkregen warmte is dan niet optimaal. Wordt een overmaat lucht toegevoerd, dan bevindt zich in de rookgassen nog een grote hoeveelheid niet verbrande zuurstof.

Door toepassing van automatisch geregelde stookinstallaties is echter een optimale samenstelling van de rookgassen gegarandeerd. Analyse van de rookgassen geeft de volgende samenstelling:

Zuurstof niet meer dan . . . . .	4,2 pct.
CO <sub>2</sub> niet minder dan . . . . .	13,5 pct.
SO <sub>2</sub> niet meer dan . . . . .	0,3 pct.
H <sub>2</sub> O niet meer dan . . . . .	5,0 pct.
N <sub>2</sub> . . . . .	77,0 pct.
Vaste stoffen . . . . .	250 mg/m <sup>3</sup>

(slot volgt)

# WALORGANISATIE SHELL TANKERS B.V.

PER 1 JANUARI 1973

DIRECTEUR  
D. RODEN  
DF

VLOOTBEHEER  
H. DEN OUDER  
DFM

**FINANCIËN EN ADMINISTRATIE**  
M. DE JONG\*\*  
DFF




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



Boekhouding en begrotingen  
DFF/1  
D. van Zanen



Nautische dienst  
DFM/1  
C. E. van 't Woudt




Technische dienst  
DFM/2  
A. Baljet



Materialendienst  
DFM/3  
A. van Bokkum



Methodes en procedures, computer-toepassingen  
DFF/2  
C. van Steensel



Nautische ontwikkelingen en scheepsveiligheid  
DFM/11  
M. A. Busker



Technische ontwikkelingen  
DFM/21  
G. Veldt



Vlootgages en walsalarissen  
DFF/3  
J. Beekhuizen



Dekdienst  
DFM/12  
D. Jongeneel



Werktuigkundige dienst Vloot A  
DFM/22  
J. van Duuren



Vertalingen, correspondentie en documentatie  
DFF/4  
M. M. de Zwaan



Civiele dienst  
DFM/13  
J. T. J. H. van Gestel



Werktuigkundige dienst Vloot B  
DFM/23  
K. J. Wiessner



Elektrotechniek  
DFM/24  
H. Snel







EXTERNE  
TECHNISCHE  
BETREKKINGEN  
L. KERSTENS  
DF/2



PERSONEEL  
J. W. PAANS\*  
DFP



Vloot-  
administratie  
DFM/4  
A. F. H. Kragten



Dem.man.  
fleet liaison  
DFM/5  
G. W. van  
Teijlingen Bakker




Scheepsofficieren  
DFP/1  
G. H. van  
Leeuwen



Scheepsgezellen  
DFP/2  
F. K. Neuerburg



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

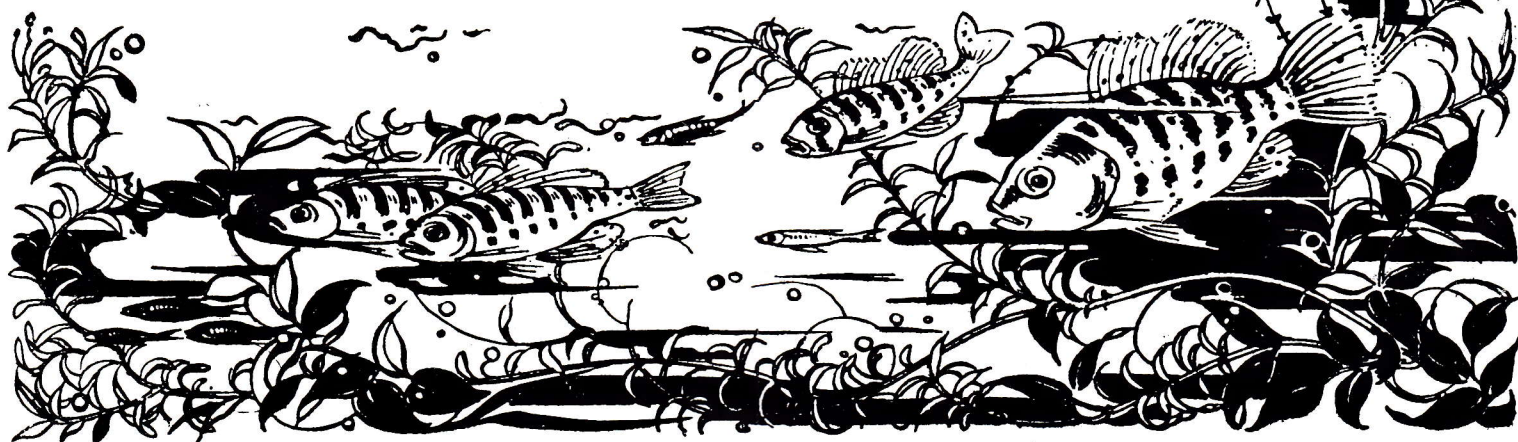


Arbeids-  
voorwaarden  
DFP/6  
E. van 't Slot



\* Adjunct-Directeur  
\*\* Algemeen procuratiehouder

# AQUARIA AAN BOORD



Een aquarium treft men aan in menige hut aan boord van onze schepen. Degenen die nog niet zo lang in de vaart ter zee zijn, krijgen al spoedig aanwijzingen hoe ook zij een dergelijke bak kunnen houden, doch de praktijk wijst uit dat, zowel bij de jongeren als bij degenen die reeds langer dit levend en sierlijk volkje in hun verblijf hebben, zich moeilijkheden kunnen voordoen, zoals water dat snel verontreinigd is, plotselinge ziekten onder de waterbewoners, enz.

Wij zijn daarom eens gaan praten met enkele collega's die veel succes met hun aquaria hebben ge oogst, waarna wij hun ervaringen nog hebben laten toetsen door een expert. Het onderstaande mag dan ook gezien worden als een handleiding voor het houden van eenvoudige, doch fraaie aquaria aan boord. Voor degenen die zich in deze liefhebberij nog verder willen verdiepen, zij verwezen naar vakliteratuur.

## Inrichten van de bak

Wanneer men een bak gaat aanschaffen of zelf vervaardigen, dient men in aanmerking te nemen dat — rekening houdende met de beperkingen die nu eenmaal inherent zijn aan opstelling in een hut aan boord — deze niet te groot moet zijn. Een geschikte maat is 60 x 25 x 40 cm, waarin men — mede afhankelijk van de grootte van de vissoorten die men wil — nog zo'n 10 tot 15 vissen kan houden.

Het geraamte en de bodem, die geheel van metaal zijn, moeten goed tegen corrosie zijn behandeld, zowel in- als uitwendig, want wanneer de bak eenmaal gaat roesten zal spoedig lekkage optreden. Corrosiegevaar is ook de reden dat het houden van zoutwatervissen ten sterkste moet worden ontraden. Let er bij aankoop ook goed op dat de wanden van glas — normaal vensterglas van enkele millimeters dik — zijn en bij voorkeur niet van perspex, waarop bij schoonmaken spoedig krassen kunnen ontstaan.

Voor het inrichten van ons aquarium zijn turfplaten nodig, alsmede fijn zand, zoals in de winkel verkrijgbaar of desnoods op het strand kan

worden gevonden. Doch of het zand nu wordt gekocht of zelf geschept, vóórdat dit in de bak wordt gedaan, herhaaldelijk wassen of uitkoken. Nu eerst leidingwater in de bak en de turfplaten op de door u gedachte plaats, waar de planten dan gelegenheid hebben zich te hechten. Het zand vervolgens erin en de planten plaatsen. Mocht later blijken dat de ene plant vlugger groeit dan de andere, dan kan men zonder nadeel tot verplanten overgaan. Goede planten voor het aquarium zijn Vallesneria en Ambularia. Cryptocorine is minder geschikt, daar deze plant nogal aan verslijming onderhevig kan zijn.

Behalve planten, die eigenlijk onmisbaar zijn voor een fraai ingericht aquarium, kunnen ook enkele gekleurde stenen of stukken koraal in de bak worden gedaan. Turfplaten, zand en planten aanbrengen vóórdat de vissen in de bak worden gedaan, de wortels van de planten gespreid in het zand. Daar het water en de planten eerst een biologisch evenwicht moeten hebben bereikt dient men nu enkele dagen geduld te oefenen en pas later de vissen in het aquarium te doen.

Zowel voor planten als voor vissen geldt dat hoe duurder in aanschaf, hoe moeilijker het zal zijn ze in leven te houden. Zeldzame planten en vissen zijn uiterst kwetsbaar, zodat het niet verstandig is om (aan boord) tegelijk te hoog te grijpen.

## Bewoners

Met voor ogen de eis dat het voornamelijk zoetwatervissen dienen te zijn, alsmede dat niemand zeldzame, dus kostbare en tevens kwetsbare vissen aan boord zal houden, is het verstandig gemakkelijk houdbare vissen te kiezen, waarbij in het bijzonder in aanmerking komen:

guppen (miljoenenvis)

black mollies

zwaarddraggers (in verschillende kleuren verkrijgbaar)

platys (in verschillende kleuren verkrijgbaar)

Deze vissen zijn alle levendbarend en bij juiste verzorging kan het een genoeg zijn de geleidelijke uitbreiding van de bevolking gade te slaan. Daar echter de echtparen geneigd zijn hun eigen broedsel te consumeren, raden wij aan voldoende beplanting te handhaven, zodat het broedsel zich daarin voor enige weken kan schuilhouden en er zo-

doende voor een aantal jonge visjes een redelijke overlevingskans is. Echter, in een bak van de hiervoren geadviseerde afmetingen niet meer dan ongeveer 15 vissen, daar overbevolking leidt tot situaties die de vissen niet ten goede komen. Ook de maanvis, die in tegenstelling tot de vorengenoemde soorten eitjes legt welke zich op de bladeren van de planten vastzetten, is een aantrekkelijke vissoort voor onze bak, maar wordt ongeveer 15 cm groot; hiervan moet men ten hoogste 2 exemplaren houden in een kleine bak. Als deze vissen na enkele jaren groter zijn geworden, dan of omruilen bij handelaar of grotere bak aanschaffen. Bij maanvis moet men geen guppen in de bak houden, want de maanvis voedt zich onder andere met guppen. Het is natuurlijk wel een methode om zich van overbevolking te ontdoen, doch men dient dit tevoren goed te bedenken.

Goed houdbare soorten, doch minder dan de hiervoren genoemde, zijn die van de daniofamilie (druk en beweeglijk), zoals het zebravisje; daarop volgend de tetrafamilie, zoals de zilvertetra, neontetra en de vuurneon.

### Voeding

Neemt men maanvis, liefst een echtpaar, dan zal deze soort het op prijs stellen nu en dan fijngesneden, gewassen en geweekte slablaadjes als bijvoeding te krijgen. Als hoofdvoeding aan boord geldt voor elke vissoort het „potjesvoer”, zoals in elke dierenwinkel verkrijgbaar. Onder geen voorwaarde stukjes brood of vlees in het water doen, ook al wordt ogenschijnlijk hiervan gegeten. Het is niet best voor de vissen en nog minder voor het water, dat spoedig zal verontreinigen.

### Slingeren

Een extra probleem dat zich voordoet bij het houden van vissen aan boord van een schip, is het slingeren of stampen, waardoor water over de bakrand dreigt te slaan, met voor de bewoners soms onaangename gevolgen. Een beproefde methode hiertegen is het vervaardigen van een raamwerk van latjes, plus minus 5 cm hoog, dat 2 cm in het water steekt. Doordat het oppervlak nu in kleine compartimenten is verdeeld, zal het overslaan van water in sterke mate worden tegengegaan. Natuurlijk kan dit raamwerk ook van metaal worden gemaakt, doch dan goed behandelen tegen corrosie. Nu het woord corrosie weer gevallen is: een zoutwateraquarium moet ten sterkste worden ontraden, daar hierbij bijzonder grote problemen zullen optreden. De hierin te houden vis is duur — f 30/40 per stuk — terwijl men zeewater dient te hebben van precies dezelfde samenstelling en reinheid als waarin de vis in natura zwemt.

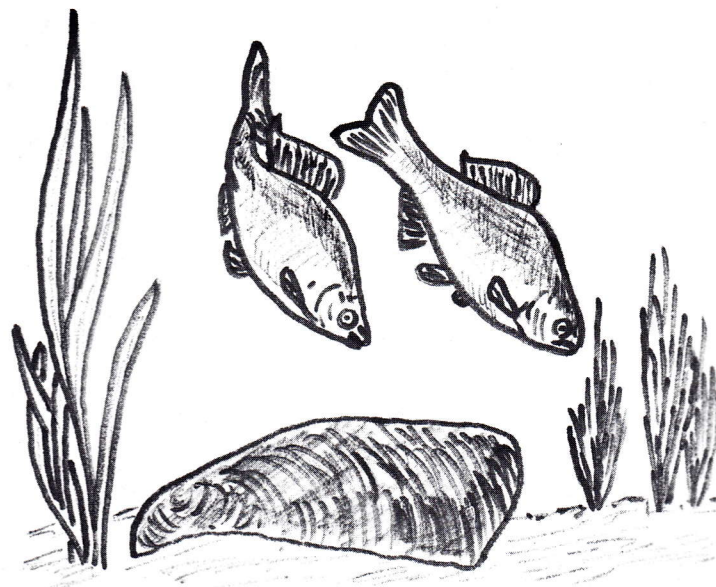
### Lichtbak

Een lichtbak dient niet alleen om de toeschouwer beter in staat te stellen de vissen te zien. Primair heeft een lichtbak tot taak — mede omdat door de patrijspoort niet altijd voldoende licht komt — de plantengroei te bevorderen, waardoor zuurstof aan het water wordt afgegeven en de stikstof en koolzuur, geproduceerd door de vissen, weer wordt opgenomen.

Ook de lichtbak kan men zelf vervaardigen, van hout of van metaal. Vier zijkanten, met daarboven glas of een afdekplaat van hout of metaal. Hierin een buislampje of TL-buis van 15 of 25 Watt monteren, of twee waarvan één groen. Overdag wordt ter bevordering van de plantengroei dan het witte licht aangedaan, 's avonds wordt omgeschakeld op groen licht, hetgeen een bijzonder fleurig aspect aan de bak met inhoud verleent. Natuurlijk wordt door deze lampen warmte afgegeven, hetgeen ons brengt tot het volgende onderwerp.

### Verwarming

Dit is in de tropen niet nodig, doch zodra het schip in koudere zones komt, dient men voor verwarming te zorgen. Immers, de ideale temperatuur voor de genoemde vissoorten is 22-26° C. Men zal daarom spoedig moeten overgaan tot de aanschaffing van een verwarmingsbuis, in combinatie met een thermostaat, totale kosten ongeveer f 12. Een extra thermometer stelt de aquariumhouder in staat te controleren of de thermostaat de temperatuur wel houdt tussen de 22 en 26 graden. Daalt de temperatuur wat verder onder 22° C, dan zal reeds spoedig ziekte onder de bewoners optreden, zoals luchtembolie (niet besmettelijk), merkbaar aan het feit dat de vis naar de bodem zakt en zich dus niet meer in het water kan staande houden. Hiertegen is dan niets meer te doen.



Doch ziekten zoals witte stip en schimmel kan men afdoende bestrijden met hiervoor verkrijgbare preparaten. Merkt men bij observatie dat er een vis ziek is, dan deze vis onmiddellijk eruit halen en overboord zetten; verder onmiddellijk preparaten toevoegen aan het water om beperking van de besmetting te verkrijgen. Reeds bij aankoop goed opletten of de vis gaaf is en zich normaal gedraagt.

Controleer regelmatig de temperatuur van het water met behulp van de thermometer, die met een zuignap op de ruit zit gehecht, en observeer de vissen. Op deze wijze zult u voor veel teleurstellingen bespaard blijven.

### Onderhoud

Ieder aquarium vraagt onderhoud, doch dit dient men over te hebben voor een aantrekkelijke bak in de hut, met gezonde bewoners erin. Regelmatig de bak op corrosie controleren, de bodem schoonzuigen met behulp van een pipje (liefst plastic, dus geen koper of aanverwante legering) met slangetje (hevelwerking). Hierdoor gaat natuurlijk een zekere hoeveelheid water verloren, dus de bak regelmatig aanvullen met schoon leidingwater van de juiste temperatuur. Het geheel verversen van het water dient men te vermijden, en is bij een bak van de genoemde afmetingen ook niet nodig.

Afhankelijk van de stand van de bak ten opzichte van de lichtval zal algbegroeiing optreden. Alg is echter een goede zuurstofproducent, dus hiertegen is geen bezwaar, tenzij de aangroei te sterk wordt. Te veel alg doodt planten en vermindert het zicht door de ruit. Alg verwijderen met watten; met een scheermesje gaat het ook maar pas op voor krassen.

De planten moeten minstens tien uur per dag voldoende licht krijgen om te kunnen groeien. De voeding van de vissen dient eenmaal per dag te geschieden, liefst op hetzelfde tijdstip.

Wanneer een schip een behandeling tegen kakkerlakken krijgt, beslist de aquaria verwijderen, want het betekent een wisse dood voor onze vissen.

Sommige aquariumhouders hebben in hun bak ook nog een pompje gemonteerd voor doorluchting en schoonhouden van het water. Bij voldoende licht en regelmatig vuil van de bodem hevelen, is een pompje niet strikt noodzakelijk, tenzij men corydoras (de zgn. baggers) wil houden, zoals die in het groot in het Meer van Maracaibo voorkomen. Deze zijn weliswaar een fraaie aanwinst voor het aquarium en brengen wat leven in de brouwerij door in de bodem te wroeten, doch doen daarbij zoveel vuil opwarrelen, dat een pompje een noodzaak wordt. Het filter, door een slang verbonden met het pompje, zuivert dan het water; maar niet vergeten de nylonwatten hierin nu en dan schoon te maken of te vervangen, anders heeft het natuurlijk geen zin. De inhoud van een filter, van onder naar boven, bestaat uit: grof grint, Noritkool en watten; de kosten van pompje inclusief filter zijn plm. f 10. Het houden van een aquarium kan een genoegzaam zijn; met bovenstaande, weliswaar summier, gegevens kan iedere zeevarende die daarvoor belangstelling heeft, zijn aquarium tot een pronkstuk maken, en houden.





## UIT EN THUIS

Gedicht van Mej. A. M. J. Bakker

### VERTREK

WEET JE  
 HET WAS ALSOF IK STIERF  
 IK ZIE JE OGEN NOG VOOR ME  
 VOOR DE LAATSTE KEER  
 NAMEN WE AFSCHIED  
 NOG EEN LAATSTE HANDDRUK  
 „HOUD JE TAAL!“  
 TOEN WAS HET GEBEURD  
 MAAR NIET VOOR ALTIJD  
 HET IS ZO MOEILIJK  
 ONDER WOORDEN TE BRENGEN  
 WAT ER OMGAAT  
 IN JE ZIEL  
 ALS IK HET ER DAN BIJ LAAT  
 JE ENKEL AAN TE KIJKEN  
 DAN HOOP IK  
 DAT JE WEET  
 WAT IK BEDOEL

Naar aanleiding van uw nieuwe rubriek „Uit en Thuis“, in het oktobernummer van „Schip en Ka“, wil ik graag proberen een „opstel“ te maken. Ik heb begrepen, dat de inzendingen niet alleen weggelegd zijn voor echtgenoten van zeevarenden, maar ook voor toekomstige. Daarom maar eerst de uitleg, dat ik verloofd ben met een 2e stuurman, 21 jaar oud ben en een héél origineel beroep heb, nl. verpleegster! Mede hierdoor werd mijn aandacht op uw artikel gevestigd.

Uw idee voor deze nieuwe rubriek vind ik overigens uitstekend, want er is inderdaad een beetje gebrek aan informatie op „vrouwelijk“ terrein. Misschien is mijn inzending niet van belang voor diegenen die al echtgenoten zijn, maar meer voor de toekomstigen.

Om maar bij het begin te beginnen: je leert elkaar kennen, en in ons geval was dat tijdens een studieverlof. Hierdoor hadden we enige maanden de tijd vóór een nieuw kontrakt zou beginnen. U weet hoe het gaat; zolang hij thuis was waren we verliefd en gelukkig, en het drong niet tot ons door wat er te wachten stond, tot het moment van afscheid daar was. En als hij dan eenmaal weg is, ga je bij jezelf na, of je er wel goed aan doet om een verbintenis aan te gaan met zo'n „zeeman“. Je hoort de vele verhalen aan, wijze raadgevingen van ouders en vriendinnen, en dan ga je als vanzelf twijfelen aan alles wat vóór zijn vertrek bestond.

We schreven elkaar veel, en op die manier hoorde ik al heel wat van het voor mij nog zo onbekende boordleven.

Dan komt de tijd, dat het nieuwe verlof aanbreekt. Ik kan u niet beschrijven wat een spanningen dat gaf. Want, hoe zou het zijn na vijf

maanden? Hoe zou onze verhouding zijn? Zou hij misschien veranderd zijn?

Maar toen de tijd daar was, die keer in Pernis, waren alle twijfels vergeten, en dan weet je, dat je wachten niet vergeefs is geweest.

Dat wachten duurt soms lang, ook voor de man op zee, als bijvoorbeeld die lang verwachte post maar niet komen wil. Maar datzelfde blijkt dan iedere keer weer de moeite waard te zijn.

Hier, van huis uit, doe je je best om in elke haven post te laten bezorgen, want iedereen weet, dat een haven zonder post voor iedere zeevarende een rechtstreekse „afgang“ is.

Het is nu nog erg moeilijk om het beroep „zeeman“ te begrijpen. Ik geloof dat dat pas echt mogelijk is, als je eens als echtgenote hebt meegevaren. Maar is het ook niet belangrijk om te weten, dat je ondanks die grote afstanden, toch zo dicht bij elkaar bent? Door wederzijds vertrouwen en wederzijdse liefde elkaar de steun en moed te geven, die zo nodig is? Beste redactie, het zijn misschien maar weinig woorden die ik schrijf, maar het omvat datgene, wat ik beleef als toekomstige echtgenote van een zeevarende.

Bij deze brief sluit ik enkele gedichten in, die ik schreef tijdens afwezigheid van mijn verloofde. Misschien kunt u ze gebruiken voor uw rubriek. Verder kan ik alleen nog zeggen, dat u mijn naam gerust mag vermelden, als u dit plaatst.

Ik hoop dat „Uit en Thuis“ een succes mag worden.  
 Mej. A. M. J. Bakker

Naschrift van de Redactie: Het gedicht „Vertrek“ is hierbij geplaatst, doch het tweede gedicht „Komen en Gaan“ treft u aan op pagina 4 met Nieuwjaarsgroeten.

### KERAMAIAAN PERPISAHAN BESAR JANG DIADAKAN OLEH AWAK KAPAL „KELLETTIA“ UNTUK MENGHORMATI NACHODA

Héran sekali isteri saja dan saja, melihat — dengan sama sekali tidak sadar — bahwa ruang makan kapal hampir kosong seketika kami masuk ruang tsbl. Biar pun sudah téngok kanan-kiri, maka tidak ada perkakas rumah dan tidak ada seorangpun disana, hanja serang-kapal Bartjokmardjanie, jang sedang tertawa sadja. Apakah sebabnja? Peristiwa jang sangat menghérankan ini terjadi pada hari Minggu, tanggal 15 bulan Oktober j.b.l., jaitu pada akhir pelajaran saja. Nah, dengan pendek kata, kami berdua dipersilahkan Sdr. Bartjokmardjanie mengikutinja kegeladak belakang. Sambil kami berdjalan kesana, Sdr. Bartjokmardjanie tidak dapat menjembunjikan kegembiraannja, melihat kehéranan pada muka kamil. Pada waktu itu, kami merasa bahwa ada sesuatu hal jang istimewa jang menunggu kami ditempat tsb., tetapi belum kami tahu keadaan jang sebenarnja. Digeladak belakang para opsir kapal dan awak kapal telah hadir dan, loh! . . . perkakas ruang makan dan kursi2 jang rupanja hilang, sudah terkumpul disana djuga, sama dengan alat2 penerangan listerik, alat2 perhiasan bendéra d.l.l.

Diantara bahan2 perpéstaan itu, adalah suatu hal jang menarik mata, jaitu meja2 pandjang jang dihiasi santapan2 teristiméwa, merupakan makan Indonesia. Dalam bahasa Belanda makanan ini terkenal sebagai „Uitgebreide Rijsttafel“. Lalu kami berdua diiring dengan upatjara lengkap oleh Sdr. Bartjokmardjanie ketempat duduk kami. Waktu masing2

sudah duduk ditempatnja, Sdr. Bartjokmardjanie membuka pidatnja dengan memakai Bahasa Asalnja jang bagus sekali susunan kalimatnja. Menurut tjertieranja, pelajaran jang pertama ini dibawah pimpinan Belanda, diterima baik oleh awak kapal „Kelletia“ sekalian. Perlu diketahui bahwa mereka merupakan rombongan bangsa Indonesia jang termasuk golongan g.p. (pekerjaan serba guna), jang pertama kali ikut bekerdja dikapal Belanda, jang dimiliki perusahaan „SHELL“. Harus disebutkan disini, bahwa perasaan puas dari pihak bangsa Indonesia dikapal dibalas dengan sepenuhnya oleh pimpinan Belanda kapal „Kelletia“. Pada akhir pidato Sdr. Bartjokmardjanie, kami menerima sebagai kenang-kenangan, sebuah peniti Garuda.

Sesudah itu, santapan dapat dimulai. Marilah, saja tjertiterakan sedikit. Mengenai „rijsttafel“ tsb. tidak terperi kwalitétnja dan rasanja. Wah!, pertjajalah saja sangat menjesal karena, biarpun saja berpangkat nachoda kapal, namun saja tidak dapat makan lebih daripada seorang tjalon-kelas!! Tidak usah saja sebut tentang isteri saja jang takut makan banjak karena mau tinggal langsing!

Berkat beberapa alat kesenian musik, diantaranya njanjian dan kerontjong, keramaian dikapal makin lama makin gembira djadinja. Tiap2 awak kapal ikut bebmjanji dan menari, karena pésta, bukan!

Pada akhir malam gembira tsb., kami diberikan sebuah tanda mata jang amat bagus, merupakan papan peringatan jang dihiasi dengan kata2 perpisahan jang sangat saja hormat.

Achirulalam, pertjajalah bahwa berkat harta persembahan matjam ini, tak mudah saja lupakan pelajaran dengan kapal „Kelletia“!

Hormat kami,  
 P. Hoek (nachoda),  
 dan isteri.

## Bemanning „Kelletia“ bereidde kapitein groots afscheidsfeest

Het is een merkwaaardige gewaarwording als je — geheel onwetend — met je vrouw de eetsalon binnentreedt en je vindt deze nagenoeg leeg. Geen meubilair en geen mensen, met uitzondering van bootsman Bartjokmardjanie, die breeduit staat te lachen.

Deze vreemde gebeurtenis had plaats op zondag 15 oktober, tegen het einde van mijn reis. Of we hem maar wilden volgen naar het achterdek, vroeg de bootsman, zich verkneuterend van plezier om onze verbaasde gezichten. Toen begonnen we te voelen dat ons iets bijzonders te wachten stond, maar hoe bijzonder het wel zou worden, daar hadden we op dat moment nog geen idee van.

Op het achterdek was iedereen en alles aanwezig, van de officieren en bemanning tot de vermiste stoelen, feestverlichting en vlaggedecoratie. De blikvanger was echter de prachtige, uitgebreide rijsttafel. Uitgestald op lange tafels. Plechtig begeleidde de bootsman ons naar onze stoelen. Toen iedereen zijn plaats had ingenomen sprak hij ons in het Maleis bloemrijk toe. Hij vertelde dat de bemanning (de eerste Indonesische g.p. bemanning op een Nederlands Shell-schip) erg tevreden was over deze eerste reis met de blandas. Ik kan hierbij aantekenen dat die tevredenheid wederzijds



### Shell autovakantiereizen

De nieuwe — 82 pagina's dikke — reisgids voor Shell autovakantiereizen 1973 is uit. Een nieuwe kleurige gids met nog meer aantrekkelijke mogelijkheden, die door Shell Verkoop in samenwerking met International Toer Centrum aan de Nederlandse automobilist worden aangeboden. De gids kan op het Shell-station in ontvangst worden genomen tegen inlevering van een — ook aldaar verkrijgbare — bon. Het invullen van de bon is gewenst omdat men graag een goed inzicht wil krijgen in de verspreiding van de 300.000 exemplaren tellende opslag van de gids (aan elk onzer schepen is ook een exemplaar verzonden).

In verband met de toenemende omvang van het autovakantiereizenproject is er sinds 1971 nog een partner, namelijk de ANWB, die dezelfde catalogus — maar met eigen omslag — uitgeeft. Wij zijn daarbij in goed gezelschap en dit

samengaan betekent ondermeer, dat de accommodaties die worden aangeboden, zijn onderworpen aan een internationale hotelcontrole, die door de ANWB in het leven is geroepen. In de loop der jaren is in het pakket aanbiedingen enige wijziging gekomen. Ook de kwalitatief betere en dus duurdere accommodatie is thans in de catalogus opgenomen. En wederom... aantrekkelijke kortingen in voor- of nazizoen!



### Seinen

We twifelen wel eens met een bericht of mededeling, of het nu via een circulaire, het „Nieuws" of de „Kurkenzak" aan de vloot moet worden doorgegeven. Maar om werkelijk de algemene aandacht te trekken, is een „Schoon Scheepje" zoals wij het in de Redactie zijn gaan noemen, misschien nog het beste.

Eigenlijk is het bericht bestemd voor onze stuurmansleerlingen. De BS-ers kunnen op grond van de door hen bijgehouden boeken hun 3e rang krijgen, maar moeten dan wel bij de Examencommissie een test ondergaan op het gebied van seinen. En nu hebben wij van de plaatsvervangend voorzitter van die Commissie gehoord, dat het met dat seinen droef gesteld is — wat overigens niet specifiek voor Shell Tankers-leerlingen geldt. Hoewel het seinboek „40 tekens per minuut" voorschrijft, zijn de heren in

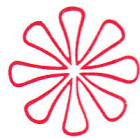
was. Aan het eind van de toespraak werd ons een Garudaspeldje uitgereikt.

Hierna kon het eetfeest beginnen. Hierover kun je lang uitweiden, of je kunt het kort maken. De rijsttafel was perfect bereid en het was weer eens jammer dat je als kapitein niet meer het eetvermogen hebt van een lichtmatroos. Om over het door „lijnen" gekrompen maagje van de kapiteinsvrouw maar te zwijgen.

Zowel de Nederlandse als Indonesische bemanning verhoogde de feestvreugde met liederen bij gitaarmuziek, die door het hele scheepskoor werden meegezongen. En een feest zou geen feest zijn, als er ook niet nog gedanst werd.

Aan het eind van de avond werd ons een prachtig geschilderde afscheidsgroet aangeboden. Een afscheidsgroet, die eraan zal meewerken dat ik niet gauw mijn reis met de „Kelle-tia" zal vergeten.

kapt. P. C. Hoek  
en echtgenote



## Vlootzakagenda

Ook de nieuwe zakagenda voor 1973, bestemd voor het gehele vlootpersoneel, is uit. Aan alle schepen zijn reeds medio november de benodigde aantallen — voor alle opvarenden — gezonden. Verlofgangers die nog niet in het bezit zijn van de agenda, kunnen een exemplaar verkrijgen op kamer 3.32.

# schoon schip

Den Haag al content als een snelheid van 25 tekens/minuut wordt bereikt, maar zelfs aan deze eis kan door 60 pct. van de kandidaten niet worden voldaan. Wat weer in hoofdzaak veroorzaakt wordt door de VHF, welke uiteraard een bijzonder gemakkelijk communicatiemiddel is, met name op de korte afstand.

Maar als het seinen daardoor in de verdrinking raakt, kan dat in bepaalde gevallen bijzonder onplezierige gevolgen hebben. Vandaar het dringend verzoek aan onze aspirant-stuurlieden en hun mentoren: besteed de nodige aandacht aan het seinen gedurende het leerlingjaar!



### Jaarnaal

Wederom is als kerst- en nieuwjaarsattentie, bestemd voor de relaties van Shell Nederland Verkoopmaatschappij en van Shell Nederland Chemie Maatschappij, een jaarnaalboekje verschenen, ditmaal getiteld „Shell Jaarnaal van Nederlands Scheepvaart".

Op 14 december jl. werd het eerste exemplaar van dit jaarnaal door mr. J. R. H. van Schaik, President-Directeur van Shell Nederland BV, aangeboden aan de voorzitter van de „Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum" te Amsterdam, waaraan dit boekje is opgedragen.

Zoals gebruikelijk, is ook dit boekje (het twaalfde in de reeks van Shell-journalen) beschikbaar voor

het personeel. Begin december zijn naar elk onzer schepen twee exemplaren verzonden, terwijl medio december naar alle huisadressen van officieren, Nederlandse scheepsgezellen in onze dienst, alsmede gepensioneerden, een exemplaar is verzonden.



### Lengte dienstperiode

Hoewel er destijds over dit onderwerp uitgebreid geschreven is, blijkt er op één punt nog geregeld misverstand te bestaan.

Wij schreven „Als u bij het vaststellen van uw vakantie rekening houdt met een dienstperiode van 4 à 5 maanden..." Regelmatig merken wij dat onze officieren bij hun vakantie-afspraken of b.v. het vaststellen van hun huwelijksdatum er van uitgaan binnen 5 maanden afgelost te worden.

Wij bedoelden echter te zeggen: „Als men uitgaat van een dienstperiode van maximaal 5 maanden, dan kan ieder toch minstens een periode van ongeveer 3 weken vaststellen, waarin hij thuis is. Namelijk te beginnen 5 maanden na aanvang van de dienstperiode tot een tijdstip dat drie weken later ligt." En als in die drie weken de vakantie, het huwelijk enzovoort „gepland" wordt, dan zullen wij alle medewerking verlenen opdat de plannen ook kunnen worden gerealiseerd.

Dit dus ter verduidelijking van ons standpunt en ter voorkoming van verder misverstand.



### Gratis meerijden

Het komt nogal eens voor, dat onze officieren een lift aangeboden krijgen van onze buitenlandse scheepsagenten en later tot hun verbazing de kosten daarvan in hun afrekening tegenkomen.

Uit de praktijk blijkt, dat dienstverlening door scheepsagenten zelden gratis geschiedt. Zelfs indien dit wordt beloofd, komt er achteraf vaak toch een rekening. Daar alle kosten door de opvarenden van onze schepen in de privé-sfeer gemaakt, zonder meer moeten worden doorbelast, is het verstandig met het voorgaande rekening te houden.

# Vlootpersonalia

periode van 16 november 1972

t/m 15 december 1972

## Gehuwd:

- 20.10: W. J. F. de Deugd, sch.kok, met mej. A. Sewell;  
16.11: G. A. M. van Holsteijn, sch.kok, met mej. M. H. v. d. Ende;  
16.11: G. W. Slotboom, ll.wtk., met mej. T. Jongbloed;  
21.11: J. Gijsbertsen, 5e wtk., met mej. C. Methorst;  
24.11: C. P. den Heyer, 5e wtk. met mej. J. van Leeuwen;  
24.11: E. v. Kampen, aank. sch.gezel a/w, met mej. A. Rudolph;  
30.11: J. H. N. Pabbruwee, 3e stm., met mej. C. F. H. Hofman;  
1.12: J. W. Hendriks, 3e stm., met mej. M. T. S. M. Ghuijs;  
8.12: J. J. de Groot, 5e wtk., met mej. G. W. van Rees;  
13.12: W. A. van Essen, ll.stm., met mej. M. Piersma;  
14.12: H. J. Lenstra, 3e stm., met mej. A. Koperdraat;  
14.12: M. W. M. van der Burgh, 3e stm., met mej. M. Verwey;  
15.12: T. van de Ruit, 5e wtk., met mej. M. J. J. den Dekker;  
15.12: J. H. L. Baris, 5e wtk., met mej. A. Zorgman.

## Geboren:

- 6.11: Francisca Hendrika, dochter van H. L. de Koning, 2e wtk., en mevr. G. W. de Koning-Roelofs;  
9.11: Robert Daniël, zoon van I. J. Albrechts, 3e wtk., en mevr. J. M. Albrechts-Muyskens;  
1.12: Karin, dochter van H. van Hall, 5e wtk., en mevr. M. I. van Hall-Everts.

## Aflossingen:

- gezagv.: J. W. M. Vollebregt, P. de Regt, A. W. C. van Schendel, P. J. Kalkman, G. Arkema, G. Heising, J. Priest, J. W. Rutten, S. Harders, W. de Beer, J. H. Korsen, B. de Boer, J. P. Jongbloed, A. G. van Gent, M. E. Wolper, P. J. F. de Beus, F. Menninga, D. Franssen;  
1e stl.: A. H. van Haften, W. Drost, H. G. Willemsen, R. van Kranen, C. R. Groen, B. Ritman, G. C. Peters, R. A. Kattenburg Schüler, A. J. Both;  
2e stl.: A. Vlaar, M. van den Belt, J. C. A. C. M. Smits, J. J. H. Vessies, J. Priester, F. B. Schröder, B. de Vreeze, A. G. Kroon, J. van der Klooster, J. G. Wientjes, G. van der Oord, W. A. Mostert, J. Knip, M. Groot-huis;  
3e stl.: C. van de Vrie, H. R. R. van de Riet, P. A. Janssen, J. H. Schurink, F. B. Visser, J. B. van Opbergen, R. de Bordes, H. J. Lenstra, R. van der Voort;  
4e stl.: P. H. Teunissen, G. J. Gerritsen, W. J. de Vreeze, C. Doolaard; radio-off.: P. A. Jongman, P. W. Veygen, M. Platschorre, D. Bins, C. J. M. Grol, P. A. van Room, J. M. J. M. van der Vorst, G. A. Remijnse, J. J. A. van der Zee, A. K. Deurloo, J. Melleger, M. K. Bierlee;  
hfd.wtk.: G. Braak, C. Pietersen, J. D. Donken, L. F. Veldhuis, G. W. van Essen, C. Heeres, C. W. Stolk, C. de Witte, R. N. Groen, O. K. Nicolai, B. Veldhuis, W. A. van Rooyen, J. Broersen;  
2e wtk.: G. J. Leussink, A. Bax, B. Oudkerk, J. Smid, J. P. Kalkman, J. A. Maassen, P. G. Eekman, F. L. Alexandre, W. Vroling, J. H. S. van der Pas;  
3e wtk.: B. J. F. Meulenbeld, K. M. van Harpen, R. H. de Haan, K. Verf, B. R. A. Jansen, J. P. G. A. Plantinga, J. G. van Werd, H. J. Lammertink, J. A. Starreveld, T. P. M. Westhuis, P. F. van Dijk, H. Wesselman;  
4e wtk.: W. J. H. M. Toussaint, L. Puper, R. van der Does, R. M. van Ham, J. M. J. Hamers, G. A. Dieterich, J. Hofkamp, J. D. Berends;  
5e wtk.: A. R. de Wilde, P. Lautenbach, L. P. Koole, G. A. de Wolf, H. F. de Leeuw, M. Kik, J. J. de Groot, J. S. M. Jocker, F. M. van der Straten, J. van der Werk, A. H. M. ter Linden, P. Holtring, H. J. Geurts, D. L. Elsman, S. van der Meulen, J. H. L. Baris, M. W. M. van der Burgh, J. C. Stek, R. W. H. Bos, A. B. Blomberg, A. W. M. M. Meij, P. van Noort, J. A. de Bakker, H. C. Nagelkerken, J. H. Jansen, P. Bakx, W. J. L. de Gee, A. M. Vink, M. J. Viergever, J. D. Berends, B. Slagmolen, J. Moerbeek, J. J. M. G. Tervoort, A. H. L. Ludekuse, M. P. de Haan, W. P. van Dam, C. G. Thijssen, W. Willems, P. H. van Beusekom, J. Verhagen, C. Castelijns, P. H. Rebel, J. van den Berg;  
ll.wtk.: F. P. van der Star, J. C. Butler, C. G. Volmer, B. S. J. Spierenburg;  
sch.voorman: P. Sloover, C. F. M. Hartman;  
sch.vakman I: G. A. Muts;  
sch.vakman II: R. W. v. Rooyen, G. Jonkman, A. F. G. Suykerbuyk, Ph. Logmans;  
sch.gezel a/w: F. J. W. Salari, J. Bovenkerk, J. Buurman, A. A. v. Klei, E. J. H. Wilmlink, G. v. d. Bent, D. Worseling, C. G. Domentie, F. W. J. Buys, M. J. Heiligers, G. A. Bleikslot, A. v. Sloten, D. Rovers, J. Jansen, E. K. Smit;

- aank. sch.gezel a/w: R. F. Huysers, R. v. d. Horst, P. Plat, H. F. Winia, J. ten Kate, P. Borst;  
hoofd voeding: J. Roosenburg, A. G. Freeth, J. Poot, T. C. A. Geelen, C. F. v. d. Ende, R. Hoogendoorn, H. A. Groenendijk, A. Onderstal;  
sch.kok: J. S. W. Martens, J. A. Franken;  
aank. kok: G. Riem;  
bediende: D. J. Bakker, C. W. P. Frederiksz, C. M. Vervloet, F. Salomé, C. Westbroek, W. Wesselink;  
bediende a/d: J. J. P. Vaessen, A. de Vries, A. C. G. M. v. d. Akker;  
jongen a/w: J. H. Geelen, W. Kuipers.  
**Tewerkstellingen en overplaatsingen:**  
**m.s. Abida:** gezagv. J. C. de Groot, 2e stm. R. J. J. F. Zeegers, 3e stm. A. G. J. de Wit, 4e stm. A. G. den Dekker, hfd.wtk. S. A. Verhage, 3e wtk. H. A. M. Heyens, 5e wtk. J. A. Goudzwaard, 5e wtk. J. J. P. Kuyper Boone, ll.wtk. T. P. Zutt, ll.wtk. F. Vos, radio-off. C. H. van Herp;  
**m.s. Acila:** 2e stm. C. M. Honig, 4e stm. B. Crum, wnd. 2e wtk. J. Homminga, 5e wtk. L. M. de Wit, sch.gezel a/w B. R. Pronk, H. M. Wiersma, R. W. A. Geurts;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 3e wtk. R. F. Schippers, 5e wtk. L. J. Stam;  
**m.s. Acteon:** gezagv. F. A. de Kaart, 2e stm. M. Waalewijn, hfd.wtk. J. E. Weidema, ll.wtk. H. M. Smit, sch.gezel a/w N. J. Hager;  
**s.s. Arca:** hoofd voeding F. B. Weyers;  
**s.s. Atys:** 2e stm. R. J. Westerbrink, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 5e wtk. A. Belder, radio-off. D. J. Hage;  
**m.s. Camitia:** gezagv. W. Welbie, wnd. 2e stm. A. J. Verheul, hfd.wtk. R. D. Kuil, ll.wtk. P. van Dijk;  
**s.s. Capisteria:** hoofd voeding H. Scharloo;  
**s.s. Capulonix:** wnd. 3e stm. P. G. van der Laag, hoofd voeding W. J. F. de Deugd, sch.kok H. J. Jaakke;  
**m.s. Cinulia:** gezagv. J. L. Muyskens, 1e stm. C. Haas, 2e stm. M. A. D. Hartlief, 5e wtk. P. L. H. Schmitz, 5e wtk. W. van den Dobbelssteen;  
**m.s. Crania:** capataz E. Santos Avilleira, man. esp. J. Lago Alonso, 2° man. G. Gago Costas, mar.int. D. Bouza Alonso, M. Costa Alonso, L. A. Dacosta Agra, A. Fernandez Garcia, P. Gonzalez Perez, R. Martinez Andrade, J. Martinez Perez, J. M. Pineiro Alonso, J. Pousada Perez, 2° mar.int. M. Bouzada Pazos, G. Suarez Tajos, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. may. do. E. Gonzalez Gonzalez, cam. J. Amoedo Otero, C. Magdaleno Gonzalez, cam. trip. A. Gonzalez Alvarez, a.d. coc. M. Santos Rodriguez;  
**m.s. Dallia:** 1e stm. H. A. Kuling, 2e stm. F. F. Ates, ll.stm. A. Breevaart, hfd.wtk. J. van der Stel, 2e wtk. J. Ommering, 4e wtk. C. J. L. Jordan, 5e wtk. J. F. van Est, ll.wtk. H. A. J. Kiljan, sch.voorman A. de Kuyper, sch.vakman I J. P. Bijlsma, sch.vakman II L. P. L. W. Dekkers, sch.gezel a/w A. J. v. d. Kuip, M. W. Toet, R. E. Riedewald, J. Karskens, aank. sch.gezel a/w E. L. Boldewijn, bediende H. F. Boekhoudt;  
**m.s. Daphne:** gezagv. J. van der Velden, hfd.wtk. H. Bax, 3e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. S. J. F. 't Hooft, 5e wtk. R. J. de Vries, radio-off. A. Narold;  
**m.s. Diadema:** ll.stm. R. J. Moeke, wnd. 4e wtk. J. Hoorn, ll.wtk. R. J. van Kuijk;  
**m.s. Diloma:** 2e wtk. K. L. J. Aertssen, wnd. 3e wtk. J. V. W. M. Daniëls, 4e wtk. W. Loenderloot, sch.gezel a/w G. Struik, E. E. Heerenveen, J. N. H. Steeman, hoofd voeding B. F. P. J. Sebrechts;  
**m.s. Dosina:** gezagv. K. Prins, 1e stm. H. van Slegtenhorst;  
**s.s. Kabylia:** wnd. 3e stm. J. Verdoorn;  
**s.s. Kalydon:** 3e stm. J. Boonstra, 4e stm. H. J. Koolstra, 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen;  
**s.s. Kara:** gezagv. H. H. Hacken, wnd. 2e wtk. M. de Wit, 5e wtk. A. Verschoor;  
**s.s. Katsylsia:** gezagv. K. Poort van Ingen, 2e stm. G. A. M. Dorren;  
**s.s. Kenia:** ll.stm. E. M. M. van den Bosch, hfd.wtk. O. A. van der Want, 5e wtk. H. Koster, ll.wtk. A. Korf;  
**s.s. Kermia:** gezagv. L. van der Valk, wnd. 3e stm. J. Ricken, 2e wtk. S. J. Punt;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm. J. P. Hendriks, 4e wtk. A. E. de Bruijn, 5e wtk. K. Koeten, 5e wtk. J. A. Swiers, 5e wtk. W. P. N. Kramer, hoofd bediende M. Plugge;  
**s.s. Kopianella:** 1e stm. C. A. Koppendraaier, 2e stm. C. L. Heijboer, 3e stm. H. den Ouden, wnd. 3e wtk. W. A. Smallegange, 4e wtk. P. Dekkers, 5e wtk. P. H. Veldhoen;  
**s.s. Koratia:** 1e stm. A. C. Weide, hfd.wtk. A. de Boer, 3e wtk. W. H. Hennink;  
**s.s. Korovina:** gezagv. H. A. Schelvis, 4e wtk. J. M. Hogenstein, 5e wtk. J. H. A. Schulten, ll.wtk. P. P. Rolff;  
**s.s. Kosicia:** gezagv. F. Klaassen, 2e stm. M. Stammes, 3e stm. G. W. Geesink, hfd.wtk. J. van Bon, wnd. 4e wtk. A. Storm, radio-off. K. Keizer;  
**s.s. Krebsia:** 1e stm. M. Hus, wnd. 2e stm. P. G. van der Horst, wnd. 3e stm. C. W. Kuyper, 4e stm. C. K. Vermeulen, 5e wtk. R. F. Bakker, radio-off. H. C. Walraven Borst, hoofd voeding E. T. P. v. Boles;  
**s.s. Kryptos:** 2e stm. A. J. de Kraker, 2e wtk. H. Japin;  
**s.s. Kylix:** gezagv. P. B. Hibma, 5e wtk. G. W. Slotboom, radio-off. S. C. Kootstra;

- s.s. Lovellia:** gezagv. A. Post, II.stm. J. Jongeneel, 3e wtk. S. P. van Galen, radio-off. W. N. Lansbergen, sch.voorman Ph. de Vries, sch.vakman I L. A. T. Blankemeyer, sch.vakman II J. J. v. Triet, sch.gezel a/w S. W. de Boer, sch.gezel a/w J. de Graaf, J. Blom, J. Tuinebreyer, H. J. F. Stoffers, G. v. Osselen, G. Kruger, J. J. Donleben, B. Benjamins, aank. sch.gezel a/w R. Kortman, L. H. M. Konings, hoofd voeding C. L. J. Guilliamse, sch.kok C. v. d. Wildt, hoofd bediende J. L. F. Romen, bediende H. Audier, H. Moes, bediende a/d J. G. Hetteema;
- s.s. Macoma:** 2e stm. F. G. Franken, wnd. 3e wtk. J. Qualm, 5e wtk. W. S. de Graaf, 5e wtk. W. I. van der Burght, 5e wtk. C. Brasser, radio-off. R. A. van der Made, sch.gezel a/w W. A. M. v. Amelsfort, C. C. Groenfelt, sch.kok G. S. Sinnema, bediende A. Jansen, F. Deen, D. F. Wendersteyt;
- s.s. Metula:** 4e stm. E. van der Zwaal, 3e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. J. P. Versluijs;
- m.s. Niso:** gezagv. K. Drent, 2e stm. G. W. J. Jacobs, hfd. wtk. J. H. Veen, 5e wtk. J. R. Spoelstra, 5e wtk. H. A. M. Jamin;
- s.s. Ondina:** hfd. wtk. R. G. Pieters;
- s.s. Onoba:** gezagv. D. P. Klip, 5e wtk. A. D. Salomons, radio-off. D. J. Vos;
- s.s. Patro:** 1e stm. M. A. Messelaar, 4e wtk. J. A. Deelen, capataz F. Ruiz Veiga, man.esp. R. Crespo Rivas, 2° man. J. M. Perez Mera, mar.int. R. Carneiro Valverde, F. Costa Cruz, A. Dopazo Soto, P. Lorenzo Alonso, A. Loureiro Gonzalez, U. Riobo Riobo, F. Rodriguez Vilar, J. Soage Vieitez, D. Vidal Miguez, 2° mar.int. J. Coejo Pinon, J. M. Pena Castro, coc. J. C. Collazo Perez, cam. A. Dieguez Garcia, R. R. Freire Ferreira, A. Otero Garcia, cam.trip. S. Vilar Iglesias;
- s.s. Philidora:** gezagv. J. M. Hillen, 5e wtk. W. Hol;
- s.s. Philine:** 5e wtk. P. H. Sibbes, 5e wtk. R. van Egmond;
- s.s. Philippia:** 3e stm. H. Dokter, 2e wtk. W. Wartena;
- s.s. Sepia:** hfd. wtk. A. Modderman, 4e wtk. D. A. Gunst, 5e wtk. M. C. Versloot;

## Onze vlood-jubilarissen



J. H. M. Hanssen  
hfd.wtk.  
1948-2.1-1973



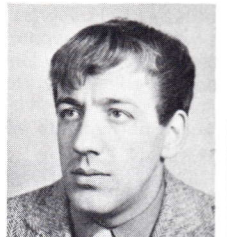
D. A. C. Vermeulen  
gezagv.  
1948-6.1-1973



W. C. van Megen  
hfd.wtk.  
1948-10.1-1973



A. de Ligt  
gezagv.  
1948-30.1-1973



J. Zijp  
2e wtk.  
1963-29.1-1973

## LOON- OPGAVEN 1972 VLOOT- PERSENEEL

De voor de aangifte inkomstenbelasting 1972 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 IB 1972.

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.

## Aangesteld

hoofdwerktuigkundige  
**A. de Boer**  
aangesteld per 29.9.1972  
en sedert 3.12.72  
dienstdoend op het  
s.s. Koratia



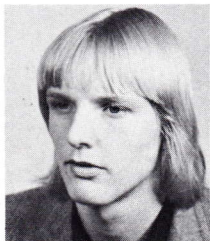
hoofdwerktuigkundige  
**N. J. Doorn**  
aangesteld per  
25.10.1972

In de periode van 16.11 t/m 15.12.72 verschenen de volgende

## Vlootcirculaires :

No.	datum	Onderwerp
795	30.11.72	Takenboek leerling-werktuigkundigen
796	30.11.72	1) Handleiding onderhoudsverantwoordelijkheden dekdiensdienst en werktuigkundige dienst 2) Gewijzigd Ship's Reporting Systems Manual
797	7.12.72	Gageaanpassing C.A.O.-vlootpersoneel per 1 november 1972

## Bevorderd tot onder- officier



H. J. Jaakke  
sch.kok  
per 5.12.72

## Verhoging kinderbijslagbedragen

Met betrekking tot de kinderbijslag voor het eerste kind heeft de Regering bepaald dat deze zal worden bevroren, m.a.w. niet meer zal worden aangepast aan de loonontwikkeling in Nederland. De kinderbijslag voor het eerste kind blijft derhalve gehandhaafd op f 164,58 per kwartaal. De overige kinderbijslagbedragen worden per 1 januari 1973 wederom aan de loonontwikkeling aangepast en wel (per kwartaal) als volgt:

	Nieuw bedrag	Oud bedrag
2e en 3e kind	f 195,78	f 184,86
4e en 5e kind	f 261,30	f 247,26
6e en 7e kind	f 289,38	f 273,—
8e en elk daaropvolgend kind	f 319,80	f 302,64

Deze verhoogde bedragen zullen voor wat betreft het vlootpersoneel voor het eerst in april 1973 worden uitbetaald.

s.s. **Vasum**: 2e wtk. F. J. van der Vorm;  
 s.s. **Viana**: gezagv. D. Rijk, 1e stm. S. Termeer, 3e stm. R. A. Reddering,  
 2e wtk. O. de Roos, 3e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. C. J. M. van Meer,  
 radio-off. G. K. A. Vormer, hoofd voeding L. Deynen;  
 ss. **Vitrea**: 3e wtk. P. H. Bakker, 4e wtk. H. Waitz, 5e wtk. J. J. van  
 Vondel, radio-off. C. J. Haverkate;  
 s.s. **Vivipara**: 2e stm. J. Werkhoven, hfd.wtk. F. van Dalen, 5e wtk. G. A.  
 Mellonius;  
 s.s. **Zafra**: hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 2e wtk. C. W. H. van Holt-  
 huisjen, radio-off. B. Visser;  
 s.s. **Zaria**: gezagv. A. Tijsma, 4e stm. J. J. Engelbrecht, radio-off. H.  
 Altena.

**Uit dienst getreden:**

3e stm.: J. P. Fockema Andreae, J. P. W. M. van Oorsouw;  
 II.stm.: A. L. H. Florie;  
 5e wtk.: R. J. Ouwens;  
 sch.vakman I: H. J. Gelderman;  
 hoofd voeding: J. v. Bokhoven.

**Over in permanente waldienst:**

hfd.wtk: N. J. Doorn;

**Over in tijdelijke dienst van N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij:**

5e wtk.: R. D. Peterson;

**Over in tijdelijke dienst van Shell B.P. Nigeria:**

1e stm.: P. R. van Kranen.

**Uit militaire dienst:**

4e stm.: J. Verdoorn.

**Aangesteld als:**

gezagv.: P. de Regt;  
 4e stm.: H. J. Koolstra, A. G. den Dekker, J. J. Engelbrecht;  
 hfd.wtk.: C. H. J. van Dijk;  
 5e wtk.: S. J. F. 't Hooft, J. P. Versluys, J. A. Goudzwaard, W. Hol,  
 H. A. M. Jamin, G. W. Slotboom, L. J. Keus, C. J. M. van Meer, G. A.  
 Mellonius, A. Verschoor, P. H. Sibbes, J. H. A. Schulten;  
 hoofd voeding: sch.kok W. J. F. de Deugd.

**Behaalde diploma's:**

1e stuurman G.H.V.: M. Stammes;  
 2e stuurman G.H.V.: A. J. Verheul;  
 2e stuurman G.H.V.-th: R. G. de Haan, M. Buth, P. Vijfhuizen, B. Koppe,  
 B. J. H. Wortelboer, G. van Riet;  
 3e stuurman G.H.V.: A. G. den Dekker, J. J. Engelbrecht;  
 „C-th.”: F. G. Krijgsman;  
 „B”: M. de Wit;  
 „B-th.”: J. J. J. Ludekuse;  
 „A/B-th.”: L. J. Stam, M. C. Versloot;  
 „A”: P. L. H. Schmitz, J. J. P. Kuyper Boone, C. W. van der Vos;  
 „ASS”: S. J. F. 't Hooft, J. P. Versluys, J. A. Goudzwaard, W. Hol,  
 H. A. M. Jamin, G. W. Slotboom, L. J. Keus, C. J. M. van Meer, G. A.  
 Mellonius, J. H. A. Schulten;  
 „MVD”: A. Verschoor, P. H. Sibbes.



**Bruidspaar van de maand**

Waarom is niet bekend, maar het komt tegenwoordig niet veel meer voor, een echt Shell-huwelijk. Toch is het deze keer het geval met het bruidspaar van de maand.

Mej. L. C. M. Spiering van de sectie DFF/4c — Correspondentie en Communicatie, trad op 1 december jl. te Den Haag in het huwelijk met de heer R. J. F. van Stuijvenberg, werkzaam in de Sectie DFM/4 — Vlootadministratie. Geen wonder dat bij dit huwelijk heel wat collega's van de walorganisatie acte de présence gaven op de te Wassenaar gehouden receptie voor het jonge paar. Zij konden daar tevens kennis maken met de wederzijdse ouders en ontmoetten in de vader van de bruidegom eveneens een collega, werkzaam op het Centrale Kantoor van de Shell in Den Haag. Diens echtgenote, ja, u raadt het al, was vóór haar huwelijk eveneens in dienst van het Shell-concern, zodat destijds toch wel een begin van een lange keten is gesmeed.

Ondanks al deze Shell-verwikkelingen willen wij niet verzuimen „ons” bruidspaar van de maand onze hartelijke gelukwensen aan te bieden.

**tussen schip en ka**

twaaftde jaargang no. 5 — januari 1973

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

**Redactiecommissie:**

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen, E. van 't Slot,  
 W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2065

**Administratie:**

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

**Mutaties walpersoneel**

periode 16.11.72 t/m 15.12.72

**In dienst:**

28.11: N. J. Doorn - sectie DFM/23 (ex vloot)

**Uit dienst:**

1.12: Mevr. E. M. C. Bruggers-Martinot - sectie DFP/1

**Gehuwd:**

1.12: Mej. L. C. M. Spiering - sectie DFF/4 met de heer  
 R. J. F. van Stuijvenberg - sectie DFM/4



Dames en Heren,

U allen, van de vloot, van het kantoor, alsmede vertegenwoordigers van onze gepensioneerden, heet ik gaarne welkom op deze middag.

Traditiegetrouw wordt deze bijeenkomst - op een van de laatste dagen van het jaar - gebruikt om, in vogelvlucht, onze gezamenlijke inspanning en de resultaten van het afgelopen jaar te bekijken en onze verwachtingen uit te spreken voor het jaar dat voor ons ligt.

Meer en meer is de ontwikkeling gaande, dat wij allen, zoals wij hier zitten en staan, in grotere mate, persoonlijk en individueel, betrokken worden bij de onderneming waarin wij werken. Het kan dat deze betrokkenheid bij de wet wordt geregeld (O.R.), dan wel dat deze betrokkenheid spontaan is door intensieve belangstelling voor de werkgemeenschap waarin men leeft. T.V., radio en pers geven U hiervan dagelijks voorbeelden, positieve en negatieve.

Deze betrokkenheid vraagt meer openheid van de onderneming, openheid over het gevoerde beleid. Bij ons is dit niet zo zeer het personeelsbeleid, omdat dit bij Shell in Nederland vrij uniform en centraal is geregeld, maar bij voorbeeld wel het investeringsbeleid. Dit onderwerp is actueel. Niet alleen actueel, maar ook opportuun. De gezamenlijke Nederlandse reders hebben namelijk de Overheid verzocht om fiscale maatregelen, opdat zij met het buitenland kunnen concurreren. Immers, andere landen hebben op het juiste ogenblik fiscale faciliteiten ingesteld waardoor het economisch zeer aantrekkelijk werd schepen onder die vlaggen te brengen. Het is niet voor niets dat de "Sepia" sinds de oplevering in 1961 het laatste schip was dat in onze vloot onder Nederlandse vlag kwam. Laten wij hopen, dat dit voorstel, dat begin 1973 in de kamer zal worden behandeld, gunstig zal worden ontvangen. Wij hopen dan ook in de volgende ronde van grote LNG-carriers (gasschepen) te kunnen delen; want dat is een nieuwe "trade", een nieuwe "know how" - het is de toekomst. Als volgende vlootuitbreiding staat voor ons nu op papier: 5 V.L.C.C.'s en 4 produktentankers tussen 1974 en 1976. Deze schepen zijn nog uit het oude nieuwbouwprogramma, zullen niet onder Nederlandse vlag varen, maar wel onder ons beheer komen. Wel, dit was een interlude.

Wat heeft 1972 ons gebracht? Indien ik het eerst algemeen mag houden, dan bracht dit jaar ons een strenge instructie voor kostenbewaking. Meer populair gezegd: "de koude wind". Ieder van ons, zoals wij hier zitten, is dat aangezegd. Het is dan ook hoogst bevredigend te hebben kunnen constateren dat wij onze taakstelling hebben gehaald. Het heeft wel eens moeite gekost, maar het doel dat wij ons hadden gesteld is bereikt.

Ook in het afgelopen jaar hebben vele leden van ons walpersoneel de Nederlandse scheepvaart in nationale en internationale instanties vertegenwoordigd, bijvoorbeeld de K.N.R.V., I.C.S., I.M.C.O.

De naam van onze Maatschappij verscheen in de pers omdat twee schepen van ons, de "Koratia" in de Japanse wateren en de "Kylix" in de Thamesmond, een aanvaring hadden met een ander schip, waarbij aanmerkelijke materiële schade aan de eigen schepen werd opgelopen. Beide andere schepen zonken na de aanvaring, waarbij in het laatste geval een mensenleven verloren ging.

Een mensenleven werd gered, van een jong meisje, in de Zuid Chinese Zee, toen de "Kelletia" onder commando van Kapt. Hoek, deze schipbreukelinge oppikte van een omgeslagen prauw, nadat zij enige dagen in het water had gelegen.

Op 14 december van dit jaar is onze onderneming omgezet van een N.V. (Naamloze Vennootschap) in een B.V. (Besloten Vennootschap).

### Personeel

Ons totale personeelsbestand bedraagt per heden 2.692 werknemers, waarvan 2.527 vloot en 165 wal.

Bij het officierencorps was er het afgelopen jaar sprake van een surplus in diverse rangen, o.a. ontstaan door een vertraging in de vlootuitbreiding en het zeer lage verloop van  $6\frac{1}{2}\%$ . Het surplus kon worden gebruikt voor een verkorting van de dienstperiode en voor studieverlof. Als resultaat is het bestand aan diploma's toegenomen. Ook volgend jaar verwachten wij meer tijd voor studieverlof beschikbaar te kunnen stellen, waardoor over enkele jaren weer over ruim voldoende SII en "B"-diploma's kan worden beschikt. Wijzigingen in de zeevaartdiplomawetgeving zullen er toe leiden dat wij over enkele jaren de bovenrol voor studie voor "A" zullen kunnen verminderen. De gemiddelde dienstperiode bedroeg  $\pm 5$  maanden.

Een intensieve wervingscampagne voor aspirant-officieren werd gevoerd, met als resultaat dat 144 jongelui voor onze rekening op de Zeevaartscholen werden geplaatst en 23 officieren van de "vrije markt" werden aangenomen.

Ook wat de Europese scheepsgezellen betreft kon gedurende 1972 een voldoende aantal vakbekwame medewerkers worden aangetrokken. Bij de Nederlandse scheepsgezellen is de gemiddelde leeftijd nog vrij laag - ruim 60% is jonger dan 30 jaar; deze categorie voelt zich, traditioneel, over het algemeen nog maar weinig aan onze Maatschappij gebonden. Het verloop is dan ook hoog, ruim 50%. Ook hier bedroeg de gemiddelde dienstperiode ongeveer 5 maanden.

De recrutering van Aziatische scheepsgezellen verliep in 1972 naar wens.

Wat de Indonesische gezellen betreft, zijn de opgedane ervaringen gunstig. Met veel waardering wil ik hierbij noemen de inspanning van onze officieren, die voor een goede begeleiding van deze categorie personeel aan boord hebben zorggedragen.

Het overleg tussen de werkgevers- en werknemersorganisaties in de koopvaardij en de Overheid betreffende het sociaal en economisch beleid in deze bedrijfstak, werd intensief voortgezet. Vele onderwerpen hadden de aandacht, waarvan ik noem het zeevaartonderwijs, faciliteiten voor de vakbonden, en de uitvoering van de Wet op de Ondernemingsraden.

Deze wet op de Ondernemingsraden was voorheen niet van toepassing op de zeevarenden, doch per 1 april 1973 zal dit wel het geval zijn. Over de praktische uitvoering hiervan vindt overleg plaats tussen de reders en de vakorganisaties. Ook het contact met de S.E.R. en andere instanties hierover heeft veel tijd gevergd. In ieder geval, in 1973 zal elke scheepvaartonderneming - dus wij ook - een officiële ondernemingsraad voor het vlootpersoneel moeten hebben geïnstalleerd.

Deze trage ontwikkeling is ook van invloed geweest op de positie van de huidige ondernemingsraad voor het walpersoneel. Op de leden van deze raad moest een beroep worden gedaan om met een langere zittingsperiode dan normaal, akkoord te gaan. Er is veel waardering voor de positieve inspanning van de leden van deze walondernemingsraad, die nu al zo vele jaren bijdragen tot de goede communicatie binnen onze onderneming.

De op de vloot ingestelde werkoverlegorganen, welke als voorloper fungeren voor een vlootondernemingsraad, hebben zich redelijk ontwikkeld en medegewerkt aan de communicatie, zowel op de schepen zelf als tussen de schepen en het kantoor.

### Vlootbeheer

In het afgelopen jaar zijn de "Kossmatella" en "Korenia" naar het buitenland verkocht omdat zij aan het einde van hun economisch leven waren gekomen. De

vlootsterkte is daardoor teruggebracht tot 50 schepen met een totaal-draagvermogen van bijna 2,2 miljoen ton. In de komende anderhalf jaar zullen de "Zaria" en "Zafra" - na het aanbrengen van constructiewijzigingen - worden ingezet voor de afvoer van olie uit het in de Noordzee gelegen Aukfield Project.

In 1973 zal worden beslist of op de "Niso" met een 0-mans wachtbezetting in de machinekamer kan worden gevaren, evenals dit destijds op de "Neverita" mogelijk was. Op een beperkt aantal turbineschepen is wellicht 1-mans wachtbezetting in de MK mogelijk, doch de studie naar de mogelijkheden daartoe is nog niet afgesloten.

In totaal hebben in het afgelopen jaar 27 schepen gedokt, waarvan 13 in Nederland, 7 in het gebied rondom de Middellandse Zee en 7 in het Verre Oosten. Hiermede was een totaalbedrag van rond 32 miljoen gulden gemeoid.

Het voor de totale vloot gemiddelde aantal efficiënte bedrijfsdagen voor 1972 lag rond de 347,7; dit was in 1971 348,2. Veel reisreparaties moesten worden uitgevoerd, waarbij met name langdurige schadereparaties aan "Koratia", "Kylix" en "Philine" ons danig parten hebben gespeeld. Het zware dokbeurtprogramma dat ons in het komende jaar te wachten staat - niet minder dan 32 uit te voeren dokkingen - laat zeker geen ruimte over voor een spectaculaire verbetering waar het de efficiënte bedrijfsdagen betreft.

Overigens moet de ontwikkeling van het reparatiekostenpeil in Europa zeer verontrustend worden genoemd. In luttele jaren tijds is het arbeidsloon tot een ongekennde hoogte gestegen, terwijl daarbij van een produktiviteits-toename geen sprake is; eerder het tegendeel. Daar komt bij dat in Nederland nieuwe, en kostenverhogende voorschriften voor de scheepvaart dreigen, die afwijken van de internationale en daardoor de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij verder in gevaar brengen.

Om aan boord de continuïteit te garanderen en de uniformiteit van toegepaste methoden te stimuleren, werd een "Leidraad voor de Navigatie" samengesteld. Operationele handboeken, zoals reeds in gebruik voor de "Macoma", werden samengesteld voor de "Metula" en voor drie "D"-schepen. In het komende jaar zullen verder handboeken voor de verschillende schepen worden samengesteld. In 1973 zullen de "Macoma" en "Metula" tijdens de dokbeurt worden voorzien van een inert gas-installatie.

De vlootexploitatiekosten van onze Maatschappij zijn in 1972 met ongeveer 5% gestegen ten opzichte van 1971, voornamelijk als gevolg van de inflatie.

### Cursussen

Het blijft noodzakelijk, dat de kennis van het personeel gelijke tred houdt met de technische ontwikkeling in de meest uitgebreide zin. Door officieren van de vloot en bepaalde leden van ons walpersoneel werden verschillende cursussen gevolgd. Dit waren o.a. cursussen in radarnavigatie, meet- en regeltechniek en veiligheidsmiddelen. De oriëntatie-bijeenkomsten voor gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen werden - zij het met mindere frequentie - gecontinueerd. Daarbij heeft ook de uitwisseling van gegevens met ons topkader de volle aandacht.

Door een achttal gezagvoerders en stuurlieden werd een trainingsweek op de manoeuvreersimulator te Delft gevolgd om na te gaan in hoeverre deze cursus voor onze Maatschappij praktische waarde heeft. Er is nu besloten op ruimere schaal van deze trainingsmogelijkheid gebruik te maken. Ook werd een aanvang gemaakt met training in radarnavigatie, aangepast aan de mogelijkheden met de nieuwe simulatoren. Praktijkcursussen voor inert gas-systemen en tanks schoonmaken van V.L.C.C.'s vonden eveneens plaats.

Een praktijkcursus voor 1e stuurlieden betreffende o.a. ladingbehandeling en -systemen zal worden gestart. Wij hopen hiermede het toenemende aantal claims over ladingcontaminatie te beperken.

Ook de brandbluscursussen voor officieren en bemanningsleden, gehouden op Pernis, werden voortgezet. In Spanje werd voor het eerst een aantal van onze Spaanse scheepsgezellen geplaatst op de opleiding voor het officiële Spaanse zeevaartdiploma "marinero-mecánico". In Djakarta is dit jaar begonnen met een introductie-cursus van twee dagen voor scheepsgezellen, waarbij onder meer veel aandacht wordt besteed aan het veiligheidsaspect.

#### Veiligheid en milieu

Een onderwerp waarop wij steeds weer terugkomen, zowel in publikaties als tijdens introductie- en vlootstafcursussen, is de veiligheid. Op onze vloot hebben zich in 1972 geen fatale of zeer ernstige ongevallen voorgedaan. Dankzij onze meevarende veiligheidsinstructeurs, die buiten hun instructieprogramma ook geluidsmetingen verrichten, is verder inzicht verkregen in de mate van hinderlijk lawaai aan boord van schepen. Kritische lokaties zijn vooral te vinden in de machinekamer, waar het gebruik van gehoorbescherming dan ook is vereist.

Ter verhoging van de veiligheid in de pompkamer aan boord van oudere schepen, is besloten de generator voor de produktie van high expansion foam, zoals dit op de "Kara" is beproefd, thans ook te plaatsen op een aantal andere schepen, dit ter vervanging van het stoom-brandblussysteem in deze ruimten.

Ter verhoging van de veiligheid van de navigatie werden oudere radarinstallaties op de "C"-klasse schepen vervangen door moderne Raytheon apparatuur. Nauwlettend worden de verdere ontwikkelingen van automatische en semi-automatische plotsystemen gevolgd.

Een "Vlootveiligheids-coördinatie-panel" werd ingesteld in project-groepvorm, om zoals de naam al zegt, alle aspecten van veiligheid in ons varend bedrijf te coördineren en evalueren. Dit panel vergadert maandelijks.

Nauw verweven met veiligheid, is de bescherming van het milieu. Naast daadwerkelijke, voortdurende verbeteringen om de in de zee geloosde hoeveelheden olie tot het absolute minimum terug te brengen, hebben wij op de "Dione" een meet- en alarmeringssysteem beproefd, dat in werking treedt zodra oliedeeltjes in een bepaalde concentratie overboord worden gepompt.

Vertegenwoordigers van onze Maatschappij hebben het gehele jaar meegewerkt in een overheidswerkgroep ter voorbereiding van de in 1973 door de I.M.C.O. te houden Conferentie over "Marine Pollution". Het aantal gevallen waarin door onze schepen "oil pollution" werd veroorzaakt nam met bijna de helft af; namelijk over vergelijkbare perioden in 1971 en 1972, van 23 tot 13. Hoe belangrijk dit is, moge blijken uit het feit dat zelfs minimale hoeveelheden als 2 en 3 liter olie, officiële acties tot gevolg hebben.

Op financieel/administratief gebied heeft de invoering van het nieuwe gage-project op de computer, de werkzaamheden verbonden aan de berekening van de gages aanmerkelijk gerationaliseerd.

De budgettering van de vlootpersoneelskosten werd voor het eerst via de computer samengesteld. Werkbesparing en meer onmiddellijk inzicht in de opbouw en samenstelling van deze kosten waren hiervan het gevolg.

Met de integratie van de personeels-gage-administratie werd tegen het einde van het jaar een begin gemaakt. Hopelijk zal deze integratie omstreeks het midden van 1973 zijn gecompleteerd.

Ik wil niet besluiten alvorens mijn dank aan U allen, ook uit te strekken tot het lunchkamerpersoneel. Zij staan nu weer gereed om ons allen van een glas met inhoud te voorzien, dat ik zou willen heffen op het jaar 1973.

Ik wens U, en allen die U dierbaar zijn, in het komende jaar het allerbeste.