

tussen
schip en ka

januari 1976

Met onze beste
wensen voor 1976

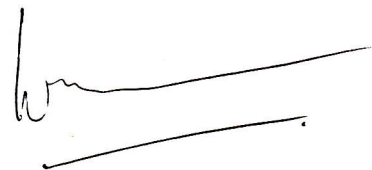


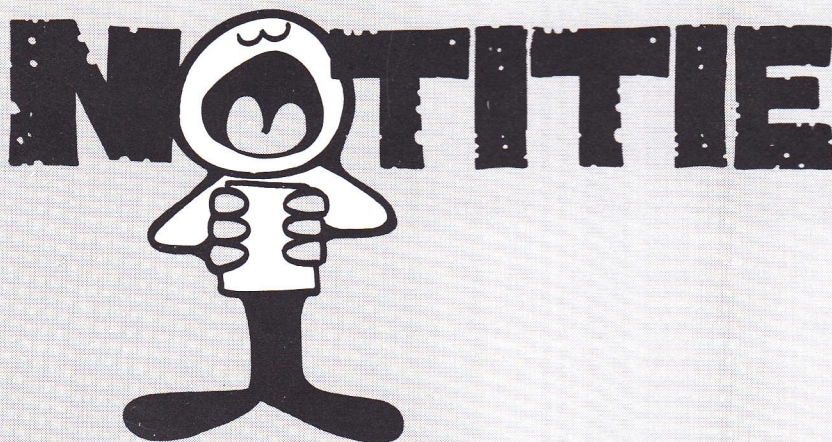
Wij varen het nieuwe jaar in

Op onze gezamenlijke reis zijn wij een merkteken gepasseerd: de jaarwisseling. Spoedig zal 1975 nu uit het gezichtsveld zijn verdwenen; wij varen onbekend gebied binnen, het nieuwe jaar. Wij kijken nog even achterom naar dat bekende, naar de dagen die achter ons liggen, maar wenden dan onze blik weer vooruit. Wij varen immers het onbekende tegemoet.

1975 was voor Shell Tankers een jaar vol veranderingen, waaronder een aantal allesbehalve gewenst. Het was het jaar waarin de grote overschotten in tankertonnage zich duidelijk manifesteerden: „slow steaming”, opleggen en slopen van verschillende van onze schepen, lange wachttijden voordat geladen of gelost kon worden, etc. De oorzaken zijn u allen bekend: verhoogde olieprijs, de ernstige economische recessie en de vele extra tankers in de vaart gekomen op basis van de verwachtingen van vóór de oliecrisis. Ten gevolge van deze buitengewone ontwikkelingen hebben wij onze v a r e n d e vloot terug moeten brengen van 54 schepen aan het begin van het jaar tot 43 schepen nu. Gelukkig hebben wij de gevolgen van deze aanzienlijke vermindering van schepen in het sociale vlak, de personeelsbezetting, tot een minimum kunnen beperken. Ten dele door een toevallige factor zoals de invoering per 1 mei van de 40-urige werkweek aan boord, maar vooral echter door de bijzondere inspanningen van onze medewerkers op de afdeling Personeel. Zij vooral hebben er voor gezorgd, dat een aantal officieren kon worden uitgeleend aan andere rederijen of overgeplaatst naar andere Groepsmaatschappijen. Ook werden op geheel vrijwillige basis enige jongere stuurlieden voor korte tijd tewerkgesteld als assistent op wacht in de machinekamer. De meeste van deze bijzondere plaatsingen zullen betrokkenen speciale ervaringen verschaffen, waarvan zij ongetwijfeld in de toekomst baat zullen hebben. Want wij leven in een tijdperk van veranderingen, op allerlei gebied. Nieuwe ontwikkelingen doen zich alom voor, hetgeen trouwens ook zijn weerslag heeft gevonden in onze kantoororganisatie, zoals die in de loop van het afgelopen jaar gestalte heeft gekregen. Ik behoef er nauwelijks op te wijzen, dat de oprichting van een Development-afdeling, speciaal belast met ontwikkeling, duidelijk verband houdt met de snelle veranderingen in technologie, nieuwe activiteiten binnen Shell Tankers B.V., zoals het beheer van de opgelegde vloot in Brunei, graanvaart en misschien later ook bemoeienissen bij het vervoer van gas, kolen en het beheren van schepen van derden. Het zijn allemaal zaken waar wij nu reeds rekening mee moeten houden. Er zijn vele ontwikkelingen gaande op ons werkteerrein die het beeld van de toekomst wel eens een andere vorm zouden kunnen geven dan wij gewend zijn.

Wat wacht ons in de meer nabije toekomst, in het zo juist begonnen jaar? In de eerste plaats moet dan genoemd worden het lichteren op de Amerikaanse kust voor het Ecol-project. Onze „Sepia” wordt er speciaal voor uitgerust. De „Zafra” en „Zaria” zullen spoedig hun taak op het Auk-veld in de Noordzee, waarvoor zij reeds lang waren voorbestemd, aanvaarden. Twee nieuwe „F”-klasse tankers zullen aan onze vloot worden toegevoegd. Wij krijgen er een nieuwe ondernemingsraad bij, voor de vloot. Wellicht verwacht u van mij echter een wat verdere blik vooruit. U zult dan wel moeten accepteren dat het beeld wat vager wordt, dat het moeilijker zal zijn om met zekerheid te zeggen wat ons wacht. Immers, enorm veel is afhankelijk van wat er staat te gebeuren in de wereld om ons heen; denkt u alleen maar eens aan de verwachtingen inzake economisch herstel en daarmee verband houdende toename in olieconsumptie. Voor ons als tankvaarders van direct belang. Het enige wat wij op dit moment hier met redelijke zekerheid kunnen voorspellen is een nog jarenlang aanhoudend overschot in V.L.C.C.-tonnage; daarentegen zal waarschijnlijk een herstel in de vraag naar vooral kleinere tankschepen zich veel spoediger manifesteren. De hoge bunkerkosten zullen van blijvende aard zijn. Dientengevolge een sterke behoefte aan zuinige schepen — meer dieselaandrijving, lagere vaarsnelheden en last but not least aanhoudende drang naar de grootst mogelijke bunkerbesparingen aan boord van onze schepen, zowel voor de hoofd-aandrijving als voor het huishoudelijk gebruik. In dit kader van wat verder vooruitzien moet ook genoemd worden ons „Project met lange adem”, waarover reeds verschillende malen is gepubliceerd en waarop wij spoedig in meer detail bij u hopen terug te komen. Het is duidelijk dat, willen we ons in de toekomst kunnen handhaven, wij voorbereid moeten zijn op nieuwe ontwikkelingen die zeker komen. Daarom zullen wij nu reeds actie moeten nemen op velerlei gebied en daarvoor is vooral ook uw inbreng, zowel van „vloot” als „wal”, van het grootste belang. Alleen gezamenlijk zullen we deze zaak kunnen klaren. De medewerking die ik het afgelopen jaar van u allen heb gekregen, sterkt mij echter in het vertrouwen, dat we er in zullen slagen de juiste wegen te vinden om onze vloot ook op langere termijn concurrerend te kunnen opereren. Wij zullen ons daartoe natuurlijk continu moeten aanpassen aan sociale en technologische veranderingen en nieuwe ideeën en gedachten niet bij voorbaat afwijzen. U kunt er daarbij van overtuigd zijn dat ik mij volkomen bewust ben van de belangrijke positie die de „mens” in ons bedrijf inneemt. En dat zal ook zo blijven, want hij speelt in het geheel der ontwikkelingen een centrale rol. Ik wens u en al degenen die u dierbaar zijn het allerbeste voor 1976 en voor hen die op zee verblijven, goede vaart en behouden thuiskomst.





Nieuws van het verkiezingsbureau

Nu we zo halverwege de voorbereidingsperiode voor de verkiezing zijn gekomen is het nuttig om de balans eens op te maken. Als de „voorlopige“ kandidaten vóór 1 februari 1976 voldoende handtekeningen van de „vrije“ kiesgerechtigde werknemers op hun lijsten verkrijgen, zullen per groep de volgende aantallen kandidaten aan de verkiezingen kunnen deelnemen:

	Groep A	Groep B	Groep C
Kandidaten gesteld door de werknemersorganisaties	4	16	7
„vrije“ kandidaten	2	11	4
Totaal	6	27	11
Aantal zetels	2	14	8

Zoals u zult kunnen vaststellen zijn er voor Groep C. niet voldoende kandidaten door de werknemersorganisaties gesteld voor bezetting van de 8 zetels, namelijk slechts 7, en voorts dient te worden bedacht, dat

Bij de voorplaat

4e stuurman Peter van Loenhout vertelt in dit nummer zijn ervaringen op een sleper tijdens zijn laatste dienstperiode. Ook in komende nummers hopen wij collega's die tijdelijk elders tewerkgesteld zijn geweest, aan het woord te laten in de rubriek „Terug van weggeweest“. In dit nummer verder o.a. een artikel over de ontwikkeling in havenradarsystemen, onder de kop „De derde generatie“.

gedurende de driejarige zittingsperiode van de OR-leden eventueel leden tussentijds het lidmaatschap zullen beëindigen; er moeten dus ook voldoende opvolgers beschikbaar zijn. Op deze gronden lijkt het dus nuttig dat er nog wat meer kandidaten voor de vlootondernemingsraad gesteld worden. Dit zouden dus in deze tweede fase van de voorbereidingsperiode diegenen kunnen zijn die zich bereid verklaard hebben „vrije“ kandidaat te zijn. Zoals u bekend behoeven zij hiertoe in het algemeen de steun van 30 kiesgerechtigde „vrije“ werknemers. Laatstbedoelde categorie kiesgerechtigden dienen hiertoe vóór 1 februari 1976 zelf de nodige activiteit te ontplooien.

Het verkiezingsbureau heeft zich ook bezig gehouden met de verkiezingsprocedure. Deze procedure wordt met Bekendmaking No. 5 gepubliceerd.

Uiteraard betrof het hier een niet eenvoudige zaak. In principe wordt door iedere kiesgerechtigde werknemer per post gestemd, zij het dat deze zaak aan boord van de schepen wordt begeleid door een daartoe op elk schip in te stellen stemcommissie.

Mochten er over deze verkiezingsprocedure en uiteraard ook over de andere zaken de vlootondernemingsraad betreffende nog vragen of opmerkingen zijn, dan kunt u bij bezoek ten kantore deze mondeling op het verkiezingsbureau naar voren brengen. Uiteraard kan men zich daartoe ook schriftelijk tot het verkiezingsbureau wenden.

De door het verkiezingsbureau ontplooiende activiteiten zullen vanzelfsprekend alleen dan tot een goed resultaat leiden als ieder zich inzet om voor ons allen een stuk medespreken en medezeggenschap in de gang van zaken bij de maatschappij te verwezenlijken.

Het verkiezingsbureau

Mededeling

Met ingang van 1 januari jl. zijn bepaalde werkzaamheden van de sectie „Shore Personnel“ overgenomen door de afdeling Personeel van Shell Nederland Verkoopmaatschappij BV. Dit betreft voornamelijk werkzaamheden op het gebied van administratie en dienstverlening.

De heer J. van der Linden is met ingang van 1 januari 1976 als Hoofd Shore Personnel (DFP/5) voornamelijk belast met individuele loopbaanbegeleiding, salaris-, classificatie- en beoordelingszaken van de walemployés. Hij zal zich voorts o.a. bezighouden met activiteiten op het gebied van Organisatieontwikkeling. De heer J. Blaauwkamer vervult vooralsnog speciale opdrachten binnen de Shell Tankers-organisatie.

De secties DFP/51 en DFP/52 zijn thans opgeheven. Binnenkort zal een maatschappelijk werkster voor het vloot- en walpersoneel worden aangesteld.

Salarisbetaling

In het vervolg zal elke maand in ons maandblad worden opgegeven op welke dag de salarissen van het walpersoneel zijn bijgeschreven bij de giro, bankinstellingen en de spaarbanken. Hierover zullen dus op kantoor geen mededelingen meer worden gedistribueerd. Het salaris over januari 1976 zal zijn bijgeschreven op maandag 26 januari a.s.

„Metula“

De „Metula“, die in augustus 1974 strandde in de Straat van Magelhaen, is aan de firma Eckhardt, Hamburg, verkocht voor de sloop. Alhoewel het schip nog wel gerepareerd zou kunnen worden, bleek dit bij het huidige tonnage-overschot en gezien de met de reparatie verband houdende kosten niet verantwoord.

Verzoeken

voor
scheeps-
informatie
te
bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulia	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fulgur	s.s. Kosicia	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acmaea	m.s. Dalia	s.s. Kalydon	s.s. Kryptos	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	s.s. Kara	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Katelysia	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kermia		s.s. Patro	
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Khasiella			

In 1973 zijn in de Rotterdamse haven proeven genomen met een aangepaste luchtvaart-video-extractor. In verschillende landen is men thans doende dit systeem verder te ontwikkelen, om aldus te komen tot

DE DERDE GENERATIE

In het oktober-nummer gaven wij onder de kop „Reilen en Zeilen in de Rotterdamse haven” een overzicht van hetgeen in het Rotterdamse Haven Co-ordinatie Centrum gebeurt om de schepen vlot, maar toch in de eerste plaats veilig af te handelen. Ondanks dat de Rotterdamse haven een bijzonder goede naam heeft, zou men in gebreke blijven door zonder meer met de huidige situatie genoegen te nemen. Men streeft in de eerste plaats naar centralisatie van de scheepvaart-verkeersgeleiding, waarvoor een geperfectioneerd radarsysteem noodzakelijk is.

De heer R. K. Bleekrode van de afdeling Nautische Zaken van het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft een bijzonder interessant artikel geschreven over een derde generatie havenradarsysteem, waaruit wij met zijn toestemming het volgende ontlenu.

Drie generaties

Als men het verkeer in een haven optimaal wil co-ordineren, is een bepaalde mate van centralisatie noodzakelijk. In de eerste havenradarsystemen — waarbij elke radarpost was bemand — werden de berichten telefonisch of per telex doorgegeven. Het thans in Rotterdam in gebruik zijnde walradarsysteem is een voorbeeld van deze eerste generatie.

In havens als bijvoorbeeld Hamburg en Le Havre heeft men, om de co-ordinatie te verbeteren, de radarwaarnemers in één ruimte ondergebracht. De radarbeelden komen vanaf onbemande posten via breedbandverbindingen naar dit centrale punt, waar op aparte beeldkasten het waargenomen zichtbaar wordt. Dit systeem noemt men de tweede generatie.

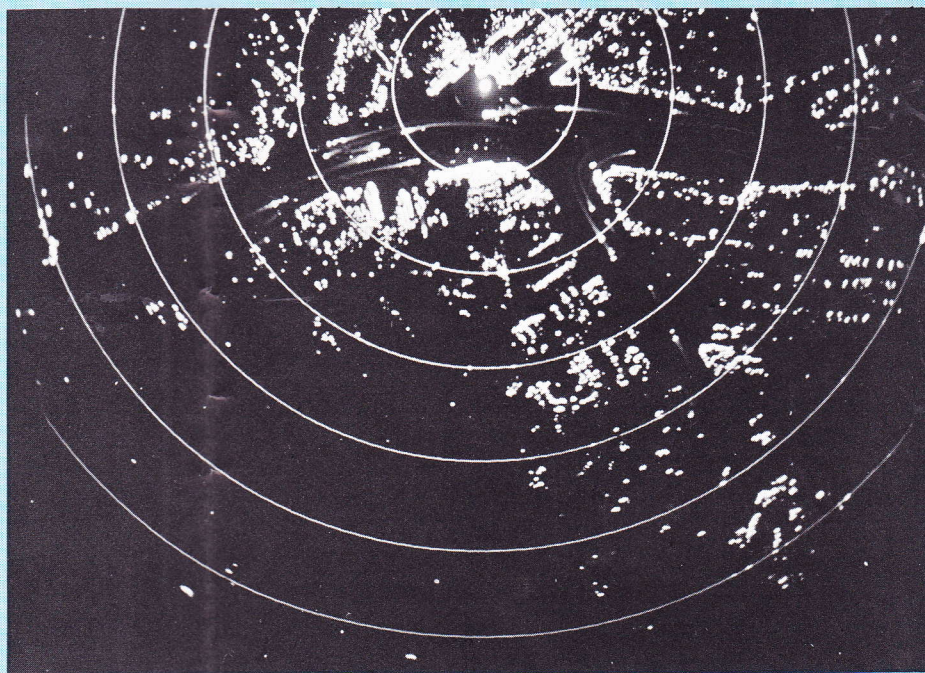
Echter, de eisen die aan de havenscheepvaartgeleiding worden gesteld, worden steeds zwaarder. Onder andere de schaalvergroting in de scheepvaart en andere soorten lading zijn daarvan de oorzaak.

Men zal dus tot een derde generatie moeten komen, een systeem waarbij de walradar de vereiste informatie omtrent alle schepen binnen het dekkingsgebied met nog grotere betrouwbaarheid geeft. De afmetingen van de schepen en hun nauwkeurige positie spelen daarbij een grote rol. Deze informatie wordt bij voorkeur in gecodeerde vorm via telefoonlijnen aan centraal opgestelde computers geleverd. Deze computers zullen de informatie dan verwerken en voorspellingen doen. Informatie omtrent de schepen en waarschuwingen zullen tot een nog vlottere doorstroming van het verkeer leiden en de kans op scheepsrampen aanzienlijk verkleinen.

Radarsysteem

Een havenradarsysteem heeft twee hoofdtaken, namelijk het verstrekken van informatie aan de scheepvaart en het regelen van het verkeer ten einde het ontstaan van gevaarlijke situaties te voorkomen. Oorspronkelijk betrof de aan het schip verstrekte informatie voornamelijk de positie van het

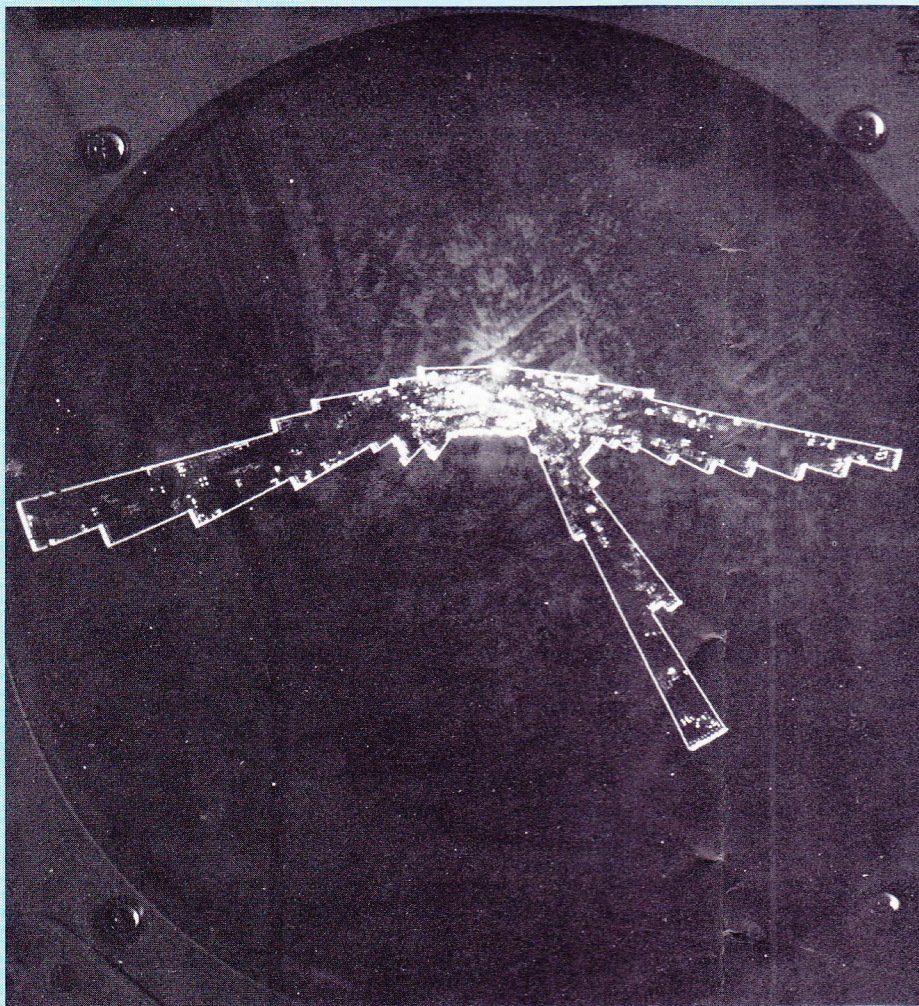
schip, met name bij verminderd zicht. Ten gevolge van de verbetering van de boorduitrusting is in de loop der jaren het accent verschoven naar informatie omtrent het overige verkeer. Daarvoor is het noodzakelijk aan de wal een optimaal overzicht van het verkeer te hebben. Juist de noodzaak hiertoe schakelt het gebruik van ande-



1A



1C



1B

re oriëntatiesystemen, zoals Decca Navigator en Loran, uit. Die zijn immers ontworpen om positie-informatie aan boord te verstrekken. Radar blijft dus het meest geëigend om aan de wal centraal een compleet overzicht te verkrijgen.

Zoals bekend, wordt bij radar de echo in de walontvanger versterkt en in een elektrisch signaal, video-signaal genaamd, afgegeven. Op het scherm verschijnt het video-signaal tweedimensionaal. Bij een havenradarsysteem kunnen de video-beelden van de radarposten alleen via kostbare breedbandverbindingen, zoals straalverbindingen en coaxiale kabelverbindingen, naar een centraal punt worden overgebracht. De positie en de omvang van de schepen, waarom het bij verkeersgeleiding voornamelijk gaat, vormen echter slechts een klein deel van de op kostbare wijze overgebrachte video-beelden. Men heeft berekend, dat slechts 1/6000 van het overgebrachte beeld de positie en omvang van het schip betreft. Zou men deze gegevens nu reeds bij de aanvang van de transportketen eruit kunnen halen, dan kan men op veel goedkopere wijze deze zo belangrijke informatie doorgeven naar een centrum. Men kan dan ook meer radarposten inrichten en aldus een grotere dekking van het havengebied verkrijgen.

Scheiding

Het video-signaal bevat de echo's van schepen plus een veelheid van storende effecten. Voor het scheiden van de zinvolle informatie en de storingen zijn er twee mogelijkheden:

— het verschil tussen de scheepsecho's en de storingen wordt vóór het moment van ontvangst vergroot.

— door filtering van de radarvideo worden de scheepsecho's van storingen ontdaan.

Bij de eerste methode maakt men gebruik van een zogenaamde transponder aan boord van de schepen. Dit is een antwoordbaken, dat op radaruitzending reageert. Een transponder bevat voor dit doel een ontvanger, die na ontvangst van een radarpuls onmiddellijk een eveneens in de transponder opgenomen zender in werking stelt. Deze zendt een puls (antwoord) uit, wat leidt tot een versterking van de scheepsecho die de radar aan de wal ontvangt. Wanneer nu de transponder de pulsen op een nieuwe frequentie uitzendt of de pulsen op een andere wijze kenmerkt, kunnen deze in de walradar relatief eenvoudig van normale echo's worden gescheiden.

Zo kan men dus storingen goed onderdrukken. Dit systeem is bij de huidige stand van de techniek betrekkelijk eenvoudig te realiseren. Men kan zelfs nog een stap verder gaan. Elke transponder kan bijvoorbeeld informatie aan het antwoord toevoegen door middel van een code, zoals de naam van het schip, de koers en vaart.

Bij de luchtvaart worden transpondersystemen reeds geruime tijd toegepast. Echter, voor de scheepvaart zijn er nog een aantal praktijkproblemen.

Met name zou men zekerheid moeten hebben dat in het door de radar bestreken gebied alle schepen een goed werkende transponder aan boord hebben. Schepen zonder een dergelijke uitrusting of met een slecht functionerende, zouden door de walradar niet meer worden opgemerkt, een situatie die helaas de toepasbaarheid van dit systeem beperkt.

LANDCLUTTER

Radarecho's van de oever en van bebouwing aan de wal zouden bij automatische verwerking storend kunnen zijn. Echter, dankzij het feit dat de radarinstallatie aan de wal is opgesteld, kunnen deze storingen op eenvoudige wijze met een elektronische schakelaar worden onderdrukt. Deze schakelaar staat alleen open gedurende de tijd dat echo's van objecten op het water verwacht kunnen worden. De rechtstreekse reflectie van gebouwen en dergelijke wordt niet doorgelaten.

Van het gebied dat in figuur 1C in kaart is gebracht ziet men in figuur 1A een conventionele radarafbeelding. Figuur 1B toont een opname gemaakt tijdens de video-extractie proeven, die in 1973 in de Rotterdamse haven zijn genomen.

Hierbij was een elektronische schakelaar zo geprogrammeerd dat alleen echo's afkomstig van een deel van het hoofdvaarwater en een deel van de Waalhaven voor verdere bewerking werden aangeboden.

Video-extractie

De genoemde moeilijkheden treden niet op wanneer de waargenomen objecten geen actieve medewerking behoeven te verlenen. En daarmee komen wij op de tweede mogelijkheid, namelijk de radarvideo filteren en daardoor scheepsecho's van storingen ontdoen. Dit noemt men: video-extractie.

Dit systeem wordt met veel succes bij de luchtvaart toegepast. Echter, bij het waarnemen van schepen zijn er nog een aantal problemen, die het gevolg zijn van de afmetingen van de vaartuigen en de aard van de overheersende storingen.

Bij het onderkennen van de aanwezigheid van vliegtuigen en het bepalen van hun positie vanaf de grond ondervindt men hoofdzakelijk hinder van „land clutter” en „regen clutter”. In een haven zijn het vooral „land clutter” en „zee clutter” die storend werken. In beide gevallen zijn er methodes voor het onderdrukken van de „land clutter”, maar het bestrijden van „zee clutter” is verre van eenvoudig. De gunstige ervaring met video-extractie bij de luchtvaart betekent derhalve nog niet, dat deze techniek zonder meer ook in havens kan worden toegepast. Echter, de proefnemingen die door het Rotterdamse havenbedrijf in 1973 werden verricht waren bemoedigend, al bevestigen ze wel, dat men niet zal kunnen volstaan met het aanpassen van de techniek die bij de luchtvaart wordt toegepast. Dit is inmiddels ook door diverse fabrikanten van radarsystemen onderkend. Zij werken thans aan de ontwikkeling van video-extractie speciaal voor gebruik in havens.

Derde generatiesystemen zullen in elk geval worden gekenmerkt door overdracht van alleen de nuttige informatie via goedkope verbindingen, door computerverwerking van de informatie en door presentatie daarvan in een optimale vorm.

De mogelijkheden van het video-extractiesysteem zullen, na verdere ontwikkeling, opzienbarend zijn. Zij wettigen de inspanning die vereist is om te komen tot het, via radar, observeren van de schepen en het vaststellen van hun nauwkeurige positie in het havengebied.

Ondanks het opleggen van een aantal schepen is de werkgelegenheid voor onze opvarenden behouden. Onder andere de invoering van de 40-urige werkweek is hieraan debet, maar ook de mogelijkheid die zich bood om een aantal van onze officieren tijdelijk bij andere rederijen te plaatsen. De eerste „uitgeleende“ officieren komen nu terug van een dergelijke tijdelijke tewerkstelling; hun ervaringen zullen wij in de komende nummers brengen onder de kop

TERUG VAN

Wij stellen u voor: 4e stuurman Peter van Loenhout, oud 23 jaar. Na zijn opleiding aan de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen als leerling-stuurman bij ons in dienst en als zodanig gevaren op de „Abida“, „Diadema“ en „Kermia“. Vervolgens een dienstperiode als 4e stuurman op de „Meta“. Daarna kon hij ook als hij er wat voor voelde, als 4e stuurman/dienstdoend 5e werktuigkundige op een Shell-tanker monsteren of als stuurman een dienstperiode op een sleepboot doorbrengen. Hij koos het laatste, niet alleen omdat hij het eerste alternatief niet helemaal zag zitten, maar vooral omdat hij best eens wilde zien hoe het varen op een sleepboot was. Welnu, meegevallen is het hem niet helemaal. Niet dat het werken op een sleper hem tegenviel, integendeel. Maar omdat het schip waarop hij werd geplaatst, de „Friesland“, door zijn beperkte lengte hem meer zeeziekte bezorgde dan hij ooit voor mogelijk had gehouden. „Niet als je met een sleepvaart, maar wel als je met volle kracht, windkracht 9, tegen de zee op gaat, op een „job“ af.“ Hij was overigens niet de enige aan boord die er dan moeite mee had; ook enkele vaste varensgezellen bij Wijsmuller hadden het dan even te kwaad. Maar bij hen bleef het bij „even“. Peter worstelde er langer mee.

Ervaring

„Toch een ervaring die je waarschijnlijk maar één keer in je leven meemaakt“. Waarmee hij nu niet doelt op zijn zeeziekte, maar op het werken en leven aan boord van een 40 meter lange zeesleper. „Wat mij bijzonder opviel, was de goede mentaliteit op de „Friesland“. Vele van de officieren, ook de senior-, zijn begonnen als jongen in de sleepvaart. En welke de rangen zij daarna ook hebben bereikt, het blijft net één grote familie. Men gaat bijzonder prettig met elkaar om, zonder dat daarbij autoriteit verloren gaat. Natuurlijk draagt ook de accommodatie daartoe bij: alle hutten bijzonder vlak bij elkaar. Dat heeft voordelen — b.v. nooit isolement — maar ook wel eens nadelen. Echte privacy, gelegenheid

om je eens een moment terug te trekken, is er niet bij. Ik had het daar wel even te kwaad mee toen ik bericht kreeg dat mijn oom, hoofdwerktuigkundige Hanssen, was overleden. Ik kwam dikwijls bij hem over de vloer. Maar goed, dat is natuurlijk een uitzondering, zo'n geval. Overigens was het aantal opvarenden op de „Friesland“ maar klein. Achttien man totaal. En dan te bedenken, dat op deze reis nog een extra leerling-stuurman (MAVO-opleiding, nu 1 jaar praktijk om ervaring op te doen) en een aspirant-stuurman (diploma kustsleepvaart, nu een contract aan boord, later terug als 2e stuurman) meevoeren. Bij een dergelijke bezetting loopt ook de gezagvoerder (34 jaar oud!) mee in de wachten, namelijk die van 8 tot 12 uur. De 1e stuurman nam de 4-8 wacht voor zijn rekening en de 2e stuurman die van 12-4 uur.“

Op de bewuste reis was er geen 2e stuurman van Bureau Wijsmuller beschikbaar; Peter kon dus, vanwege zijn papieren, worden ingezet als 2e stuurman.

„Je werkt er bijzonder zelfstandig. De kaarten bijhouden is een taak die normaal door de 2e stuurman wordt gedaan, dus die kreeg ik nu ook. Het was natuurlijk even inwerken, maar je hebt het gauw genoeg door. Ook van de administratie kreeg ik een deel. Over het algemeen krijg je er nog meer verantwoording te dragen dan bij ons. Als je door het Nauw van Calais vaart, is het op een tanker toch wel gebruikelijk dat mét de stuurman van de wacht ook de gezagvoerder op de brug is, tevens een roerganger en de uitkijk. Op de „Friesland“ vroeg de kapitein of ik het kon klaren. Er is dan natuurlijk wel een uitkijk, maar voor de rest een hele ervaring om het alleen te doen. Natuurlijk is er dit verschil, dat de sleper ongelooflijk wendbaar is. Het schip stuurt als een auto; beetje bakboordroer en daar ga je al.“

Ja, het werk beviel Peter goed. Er werd ook veel overwerk gemaakt, al geldt daarbij een ander systeem, namelijk overwerk uitgedrukt in sleepmijlen.



WEGGEWEEST

Voor zover hij begreep wordt zijn overwerk uitbetaald óf op basis van tijd (hij hield wel zijn staten bij) of op basis van sleepmijlen, afhankelijk van welke een hoger bedrag oplevert. Waarbij dan nog komt de premie voor twee jobs, of eigenlijk 2½. Dat zat zo.

Jobs

Al voer de „Friesland” (nieuwe motoren, 40 ton bollard pull, snelheid 15½ mijl) aanvankelijk vanuit Rotterdam naar Walvisbaai om er een bak op te halen, onderweg kwamen de orderwijzigingen. Monrovia was de eerste. Aldaar werd de bak gedeponereerd en werd eerst met twee kleinere bakken naar Lagos gevaren. Toen weer terug naar Monrovia, de bak opgehaald, waarna het bericht kwam: op naar Madeira. Ook daar de bak weer achtergelaten en volle kracht naar een Brits vaartuig, dat met een uitgebrande machinekamer hulpeloos rondreef. Dit werd naar Santa Cruz de Tenerife gesleept, afgeleverd, waarop weer terug naar Madeira. Maar de bak had het inmiddels gedeeltelijk begeven en moest een tijdelijke reparatie ondergaan. Met andere woorden: twee weken

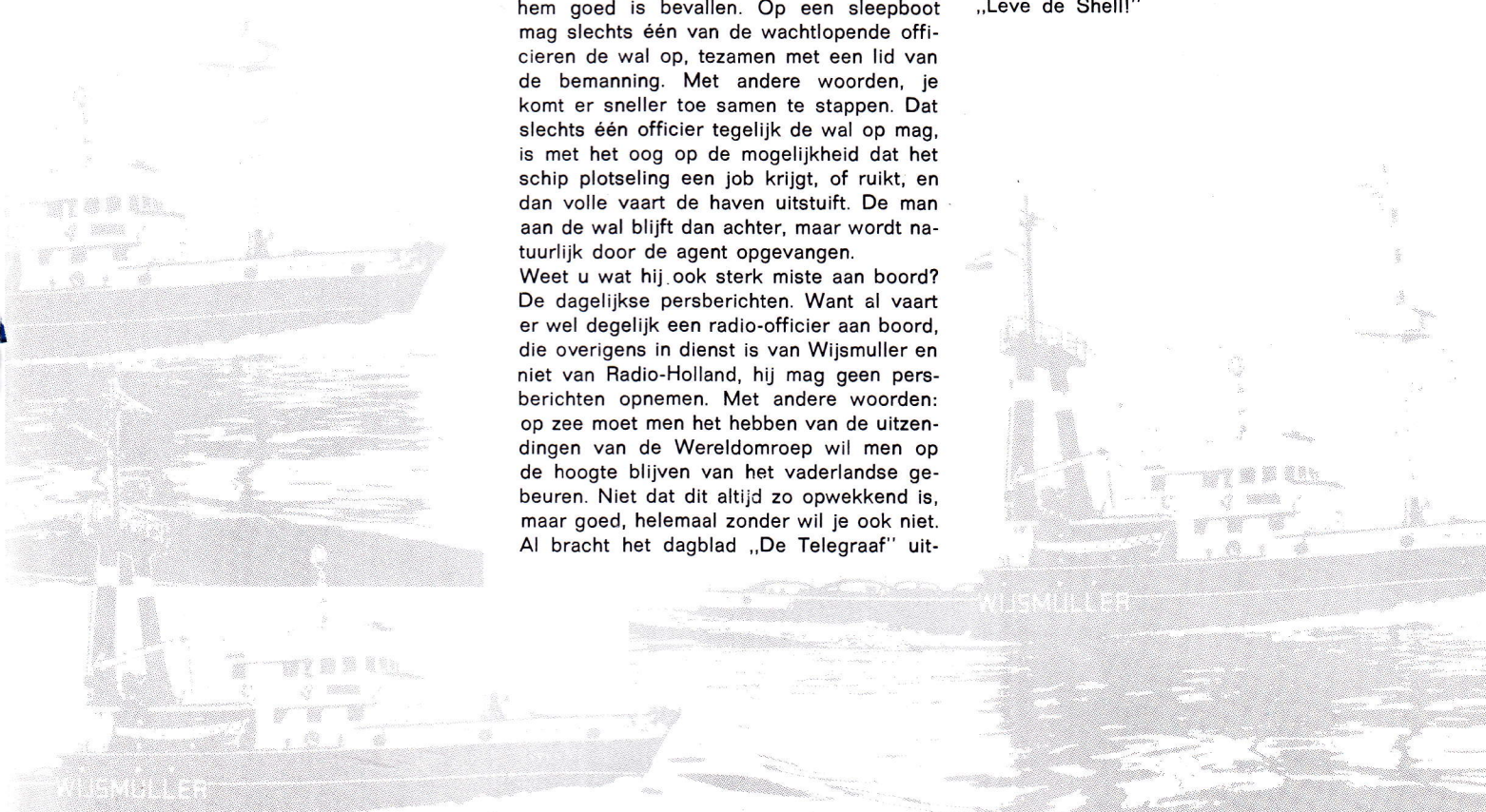
op station. Weer kwamen nieuwe orders: even een Griekse tanker met machinekammerschade naar Lissabon brengen. Daarna weer richting Madeira, maar onderweg kwam de opdracht om een vrachtboot op één oor, door verschoven deklading, te gaan helpen. Een ander was ze echter voor, ondanks dat Wijsmuller al een Lloyd's Open Form aan de wal had getekend. Overigens werden de meeste contracten toch wel aan de wal geregeld. Weer door naar Madeira, de bak opgepikt en afgeleverd in Rotterdam. En daarmee zat er 3½ maand sleepvaart op voor Van Loenhout. Kort voor een vrijgezel, want in tegenstelling tot de gehuwden in deze sleepvaart, die gemiddeld vier maanden uit zijn, hebben de vrijgezellen meestentijds zo'n zes maanden achtereenvolgende dienst. Als de dienstperiode niet uitloopt.

Voor Peter is het een periode geweest die hij beslist niet betreurt: integendeel, veel ervaring opgedaan, weer eens andere havens gezien, prettige collega's gehad, alleen die verdraaide zeeziekte, vooral in de najaarsmaanden als het volle kracht ging. Zo tijdens een gesprek blijkt wel, dat het passagieren tijdens de twee weken in Madeira hem goed is bevallen. Op een sleepboot mag slechts één van de wachtlopende officieren de wal op, tezamen met een lid van de bemanning. Met andere woorden, je komt er sneller toe samen te stappen. Dat slechts één officier tegelijk de wal op mag, is met het oog op de mogelijkheid dat het schip plotseling een job krijgt, of ruikt, en dan volle vaart de haven uitstuift. De man aan de wal blijft dan achter, maar wordt natuurlijk door de agent opgevangen.

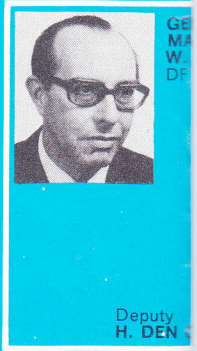
Weet u wat hij ook sterk miste aan boord? De dagelijkse persberichten. Want al vaart er wel degelijk een radio-officier aan boord, die overigens in dienst is van Wijsmuller en niet van Radio-Holland, hij mag geen persberichten opnemen. Met andere woorden: op zee moet men het hebben van de uitzendingen van de Wereldomroep wil men op de hoogte blijven van het vaderlandse gebeuren. Niet dat dit altijd zo opwekkend is, maar goed, helemaal zonder wil je ook niet. Al bracht het dagblad „De Telegraaf” uit-

komst in Madeira. En maar één dag oud! De telegrafist die aan boord dienstdeed, liep z'n wachten zo van acht uur 's morgens tot ongeveer half een, ging na het eten op één oor en dan weer uitluisteren van half vijf tot middernacht. Tijdens de afwezigheid van de radio-officier was het de taak van de wachtdoende stuurman om op te letten voor eventuele berichten, die voor de sleepdienst van belang zijn. Was er iets bijzonders, dan moest de telegrafist worden gewaarschuwd. Overigens wordt ook dan veelal contact opgenomen met Wijsmuller in IJmuiden.

Al met al, een interessante ervaring geweest, aldus Peter van Loenhout, die weer eens een heel andere kijk geeft op de sleepvaart. „Als ik nu weer terug ben aan boord van een van onze tankers, weet ik tenminste hoe het op zo'n sleep toegaat. Want we komen ze wel eens tegen onderweg. Pas nu ook begrijp ik de moeilijkheden van de zeeslepers als ze moeten uitwijken, met zo'n soms nukkig gevaarte achter zich. Nee, ik had de „Friesland” niet willen missen, ondanks mijn zeeziekte. Overigens aanleiding voor mijn Wijsmuller-collega's om, als ik het te kwaad had, te roepen: „Leve de Shell!”



SHORE ORGANIZATION SHELL TANKERS BV



**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
D. VAN ZANEN **
DFF




TECHNICAL
H. DEN OUDEN *
DFT



**MANAGEMENT
FLEET I**
D. JONGENEEL
DFM/1




**Accounting
and Budgets**
E. J. Montfoort
DFF/1



**Repairs
Planning**
L. H. Roodhorst
DFT/1



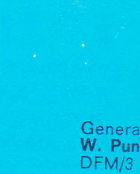
**Methods and
Procedures,
Computer
Applications**
C. van Steensel
DFF/2




**Repairs
Supervision**
J. van Duuren
DFT/2



General AF
W. Punt
DFM/3




Calculations
N. Coors
DFF/3



Catering
J. T. J. H. v.
DFM/4



**Translations
Corresp. and
Documentation**
F. M. v. d. Kolk
DFF/4



Fleet I


Abida	Katelsia
Acmaea	Kermia
Arca	Kryptos
Capiluna	Lovellia
Cinulia	Macoma
Dallia	Mitra
Daphne	Ondina
Dione	Philippia
Fulgur	Viana
Kara	Vlieland
	Zafra

**Opgelegde
schepen**
Philidora
Philine

Materials
H. Sierat
DFF/5



Special Studies
R. R. M. C. Hoyng
DFF/6



* Asst. Managing Director
and General Attorney
** General Attorney

GENERAL
MANAGEMENT
L. BROUWER



UDEN *

MEDICAL
K. ENGELMA
DF/1



MANAGEMENT
FLEET II
M. A. BUSKER
DFM/2



DEVELOPMENT
C. E. VAN 'T WOUDT
DFD



PERSONNEL
E. VAN 'T SLOT
DFP



Technical
G. Veldt
DFD/1



Staff
C. H. van Leeuwen
DFP/1



Industrial
Engineering
K. J. Wiessner
DFD/2



Crew
F. K. Neuerburg
DFP/2



Nautical
M. A. Riteco
DFD/3



Wages and
Administration
Fleet Personnel
J. Beekhuizen
DFP/3



Safety
M. A. Riteco
DFD/4



Personnel
Information
W. N. Wouters
DFP/4



Electrical
H. Snel
DFD/5



Shore
Personnel
J. v. d. Linden
DFP/5



Personnel
Relations
E. Otten
DFP/6



Fleet II
Acila
Acteon
Atys
Capisteria
Crania
Diadema
Diloma
Dosina
Felania
Kaiydon

Khasiella
Kopionella
Koscica
Kylix
Meta
Mytilus
Niso
Onoba
Patro
Vitrea
Zaria

Opgelegde
schepen
Capulonix
Lepton
Marinula
Marisa
Sepia

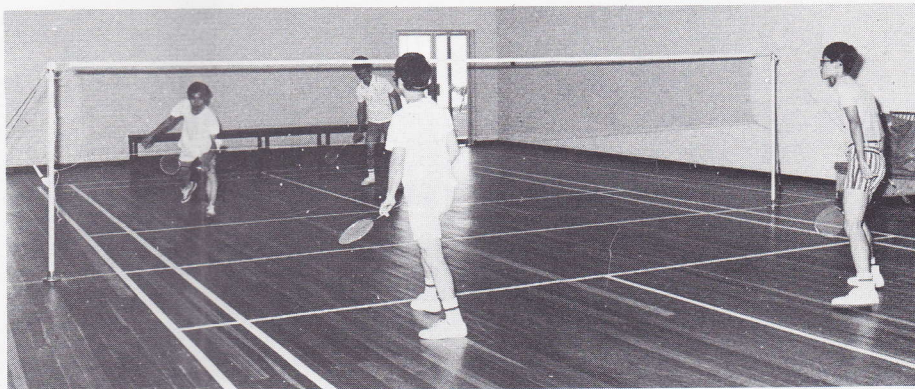
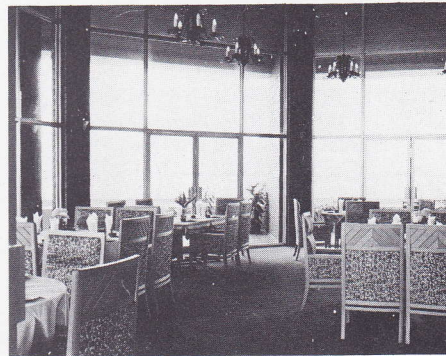
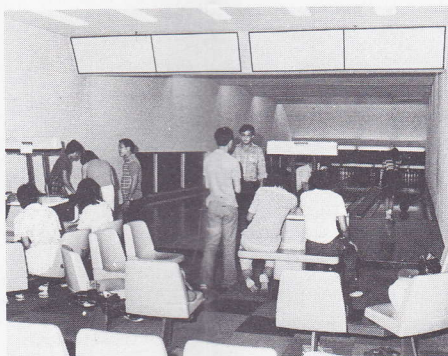
Gestel



Bukom Club

In het oktober-nummer maakten wij bekend dat in Bullenbaai op Curaçao een „Merchant Marine Club” is geopend die er wezen mag. Een recreatiecentrum waarin door onze maatschappij financieel wordt bijgedragen, waardoor al onze zeevarenden er van het gebodene gebruik kunnen maken. Ook bij Singapore, namelijk op Pulau Bukom, is thans een geheel nieuwe Shell Club geopend, alwaar het — zoals uit de foto's waarneembaar — alleszins plezierig toeven moet zijn. Het gebouw is op 25 oktober jl. officieel geopend en telt reeds vele geregelde bezoekers. Ook hier kunnen onze zeevarenden eens lekker een balletje stoten, zwemmen, tafeltennissen, ja wat al niet meer. Er is een bowling alley, tennisbanen staan ter beschikking, een squash court biedt mogelijkheden, terwijl men ter afwisseling ook eens een sauna-bad kan nemen. Natuurlijk behoeft men ook de inwendige mens niet te vergeten, met name in het aldaar gevestigde Chinese restaurant.

Ook met dit unieke centrum is dus een regeling getroffen waardoor onze zeevarenden er welkom zijn. Om het met de woorden van de secretaris te zeggen: „Men ziet zelfs uit naar de komst van meer leden van ons vlootpersoneel!”



Met pensioen

Op 28 november jl. hebben we afscheid genomen van de heer D. P. de Ridder, een van de superintendents van Shell Tankers, en waarschijnlijk bij de meesten op de vloot welbekend.

Nadat de heer De Ridder, die vergezeld was van zijn vrouw, twee dochters en een schoonzoon, door onze adj.-directeur Den Ouden op zijn kamer was ontvangen, kwam het gezelschap met de lift naar de 9e etage van het Shell-Gebouw. Daar, in de directie-lunchkamer, hadden alle vrienden en collega's zich reeds verzameld om hem de hand te drukken. En dat deden ze ook onmiddellijk, en wel zo spontaan, dat er van de gebruikelijke (stijve) procedure — afscheidnemende aan de ene kant van de zaal en collega's aan de andere — niets terecht kwam. Hij werd meteen omringd door zijn collega's. Na een klein kwartiertje nam de heer Den Ouden het woord, waarbij hij in het kort de carrière van de heer De Ridder belichtte. Hierna kon het afscheidscadeau, waaraan velen hadden bijgedragen, worden overhandigd. Maar de heer Den Ouden stond met lege handen en het enige dat hij — zeer luid — zei was: „NU”. De deuren van de zaal zwaaiden open en met een enorme vaart racete Rinus, onze directielner, binnen op een vouwfiets. Slechts met vereende krachten konden man en voermiddel vlak voor de familie tot stilstand



worden gebracht. De hilariteit was groot, de vreugde van de heer De Ridder kennelijk ook, ondanks het feit dat hij er niet onderuit kwam een ererondje te rijden. Een hele opgaaf in zo'n kleine ruimte. Maar de stemming zat er in en de drankjes en hapjes die werden geserveerd konden deze alleen maar verhogen. Wij hopen dat de heer De Ridder een goede herinnering aan zijn afscheid zal bewaren en wensen hem en zijn familie nog vele voorspoedige jaren toe.

worden gebracht. De hilariteit was groot, de vreugde van de heer De Ridder kennelijk ook, ondanks het feit dat hij er niet onderuit kwam een ererondje te rijden. Een hele opgaaf in zo'n kleine ruimte. Maar de stemming zat er in en de drankjes en hapjes die werden geserveerd konden deze alleen maar verhogen. Wij hopen dat de heer De Ridder een goede herinnering aan zijn afscheid zal bewaren en wensen hem en zijn familie nog vele voorspoedige jaren toe.

Hoofdwerktuigkundige J. van der Stel kwam na zijn opleiding aan de toen nog in Dordrecht bestaande school op 25 juli 1950 in dienst van onze maatschappij en begon als 5e werktuigkundige op de „Lucita”, gevolgd door de „Marpessa” en de „Etrema”, alle schepen die toen in de Westerse wateren dienstdeden. Maar sindsdien heeft hij ook geruime tijd in de Oost gevaren en vervolgens gedurende vele jaren alle uithoeken ter wereld aangedaan met een grote variëteit van schepen: „Acmaea”, „Cinulia”, „World Heath” (waarop hij met ingang van 1 november 1964 tot hoofdwerktuigkundige werd bevorderd), „Vivipara”, „Dione”, „On-dina”, „Arca”, „Philine”, „Capulonix”, „Katelysia” en „Daphne”, om er een aantal te noemen.

Door de jaren hebben de velen die hem van nabij hebben meegemaakt hem leren waarderen om zijn vakbekwaamheid, die hem niet zelden in de gelegenheid stelde technische problemen voor zijn mensen bij wijze van spreken vanuit zijn bureaustoel op te lossen.

Daarbij gevoegd zijn flair om met ieder de juiste toon te treffen en zelden of nooit zijn geduld te verliezen, stempelden hem tot een man waarmee het goed varen was.

Kapitein F. Menninga tekende zijn eerste arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij weliswaar op 21 oktober 1947, maar het zou tot 3 december van dat jaar duren eer hij, als 4e stuurman, te Singapore op de „Mirza” aan boord stapte.

De Oost was enige jaren zijn werkterrein

en de small craft in de wateren van Nieuw Guinea zijn hem uit die periode welbekend. Ook in de vijftiger jaren heeft hij geruime tijd tussen de eilanden van de Gordel van Smaragd doorgebracht, maar ook de Caraïbische wateren werden toen onder andere door hem bevaren.

Na vervolgens als 1e stuurman op velerlei schepen met vrijwel alle wereldzeeën te hebben kennismakaakt werd op 9 januari 1967 te Rotterdam het commando over de „Krebsia” aan hem toevertrouwd. En in deze laatste rang heeft hij sindsdien alle klassen schepen onder zijn bevelen gehad. Zijn groot verantwoordelijkheidsgevoel en plichtsbefes waren door de jaren onveranderd de kenmerken van zijn gehele persoonlijkheid. Aan het welslagen van het lightning-project met de „Niso” heeft hij veel bijgedragen en mede op basis van die ervaring werd hij recentelijk aangewezen voor het commando over de „Zafra” tijdens de eerste meerproeven aan de ELSBM in het Auk-veld op de Noordzee.

Nu beide heren met ingang van 1 januari 1976 pensioen is toegekend wensen we hun, mede namens vele vrienden en collega's aan de wal en aan boord, nog vele jaren van goede gezondheid.



Schoon_schip

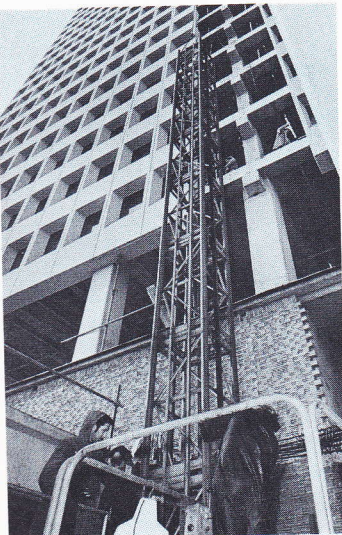
Shell-journaal

Kaatsen is wel bekend als sport maar wat gedacht bij kolven? Of bij bollen (nee, niet ballen), klootschieten, ganstrekken of kat-knuppelen? Allemaal oude vormen van sport of spel, die met vele andere beschreven worden in het „Shell-journaal van Oude Sporten”, samengesteld door Dr. J. M. Fuchs en W. J. Simons. De

vertrouwde journalen van S.N.V. en S.N.C. prijken zo langzamerhand in heel wat boekenkasten van collega's, want alhoewel het jaarlijks Shell-journaal bestemd is voor relaties wordt het vanzelfsprekend ook aan iedere employé ter beschikking gesteld. De eerste van de 150.000 exemplaren werden op 16 de-

ember door mr. J. P. van Reeven, President-Directeur van Shell-Nederland, tijdens een bijeenkomst in het Nationaal Sport Centrum Papendal te Arnhem, overhandigd aan Jonkheer Mr. A. Feith, Voorzitter van de Nederlandse Sport Federatie, en aan de heer J. W. Ruth, Voorzitter van de Nederlandse Invaliden Sportbond.

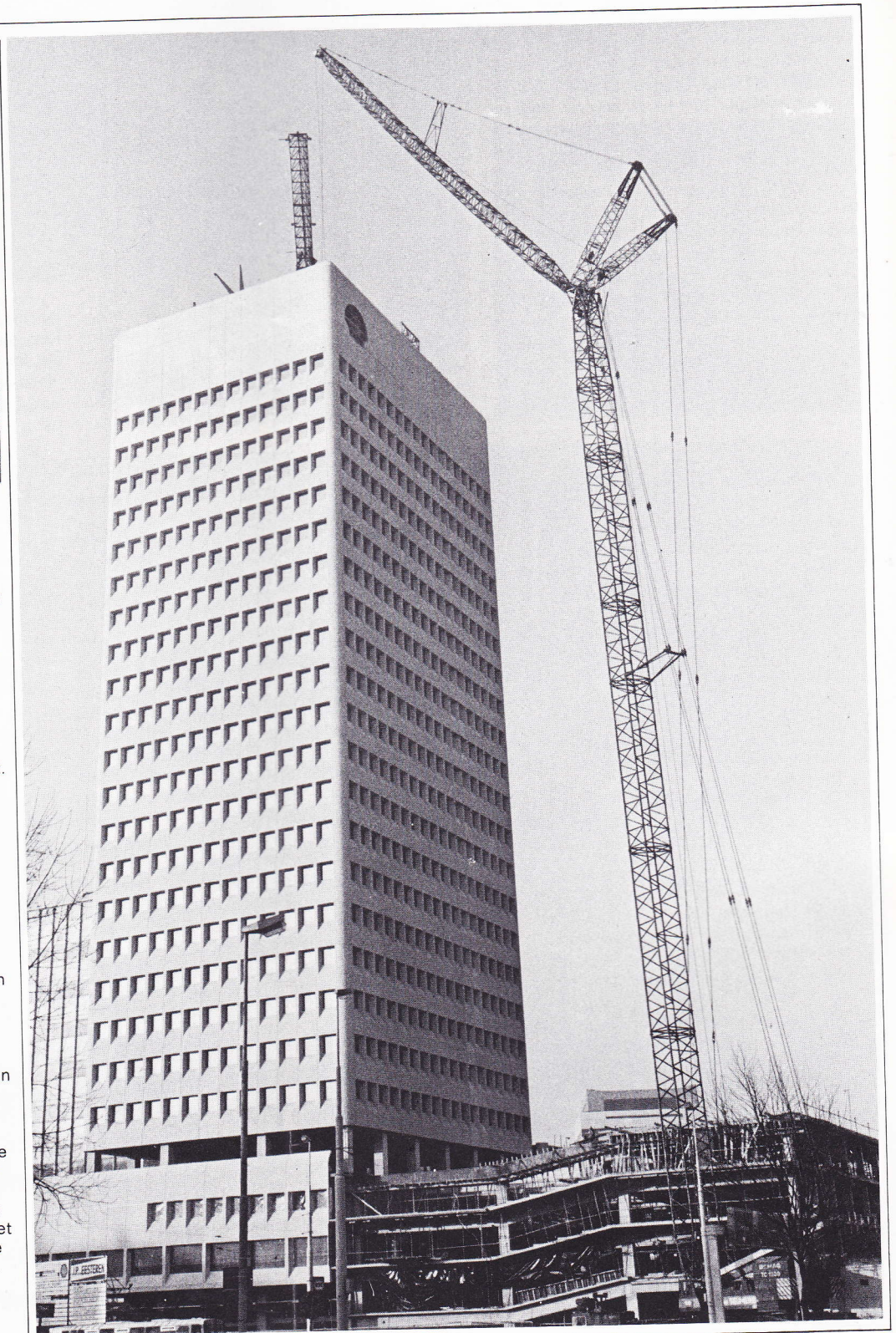
Dat juist sport dit jaar als onderwerp van het Shell-journaal is gekozen is met het oog op de Olympische Spelen die in 1976 weer zullen worden gehouden. Echter niet de alom bekende sporten komen in het journaal aan de orde, maar alleen sporten die niet of nauwelijks bekend of plaatsgebonden zijn; en spelen die een typisch Nederlands ka-



Bouw-Allerlei

In en rond het nieuwe Hofplein-kantoor worden de handen stevig uit de mouwen gestoken. In het kantoor worden nu etagegewijs de vaste vloerbedekking gelegd en de Bruynzeel-wanden geplaatst. Op de 25e etage is men bezig met het monteren van de telefooncentrale, waarvoor intussen alle onderdelen zijn aangevoerd.

Een bijzonderheid van deze centrale is dat zij een zogenaamde „doorkiesfaciliteit" heeft. Dat wil zeggen dat men van buiten rechtstreeks kan doorkiezen zonder tussenkomst van een telefoniste. Overigens, het nieuwe nummer wordt 010-696911. Het aantal interne aansluitmogelijkheden zal worden gebracht van 600 op 800. De centrale heeft verder de mogelijkheid tot verkort kiezen. Door het indrukken van 4 toetsen kan aldus een beperkt aantal binnen- en buitenlandse relaties worden gebeld. Inmiddels is de bouwlift verwijderd en ook de bouwkraan van de top gehaald met behulp van een gigantische rijdende kraan met een hoogte van 138 meter. De lengte van het vaste gedeelte is 72 meter en die van de giek 66 meter. De grote kraan kan een last dragen van in totaal 250 ton en het Hofpleinklusje, waarbij het om in totaal 70 ton ging, leverde dan ook geen moeilijkheden op. Wel moesten wat afzettingsmaatregelen naast het kantoor worden getroffen.



rakter hebben. Om het belang van de sportbeoefening door lichamelijke gehandicapten te onderstrepen, is het Shell-journaal dit jaar opgedragen aan de Nederlandse Invaliden Sportbond. Aan alle schepen zijn inmiddels twee exemplaren van het Shell-journaal gezonden. Ook aan de huisadressen van alle gepensioneerden is een exemplaar verzonden. Zeevarenden die, na kennisneming aan boord van deze pocket met kleurrijke omslag, zelf ook een exemplaar in hun persoonlijk bezit willen hebben, kunnen hierom vragen als zij zich de komende tijd melden aan de balies van de personeelssecties, alwaar een stapeltje gereed ligt. Ook toezending per post is mogelijk, na schriftelijke aanvraag — bij voorkeur per briefkaart — bij de sectie DFP/4.

Verbaasd

Dat zullen ze ongetwijfeld geweest zijn aan boord van de „Viana” bij ontvangst van een telegram, waarin o.a. „kerstdoos luchtmacht Las Palmas”. Je zou het „operatie kerstdoos” kunnen noemen, als je even op dat luchtmacht doorborduurt. Militaire helikopters die gezamenlijk de bescheiden kerstdoos aan boord zetten, opdat de kerstviering zoals gebruikelijk kan plaatsvinden. Voor de zekerheid is nog maar een corrigerend telegrammetje gestuurd, met „luchtvracht”.

Prijs

„Wacht te Kooi” nodigt elk jaar zijn lezers uit om een kerstkaart te ontwerpen en op te sturen. Een uitnodiging waaraan vele zeevarenden gehoor geven, ook collega's van ons. Een van hen, 3e stuurman J. P. Molenaar, kwam dit jaar in aanmerking voor de derde prijs, waarmee hij een boekenbon in de wacht sleepte.



Nederlander

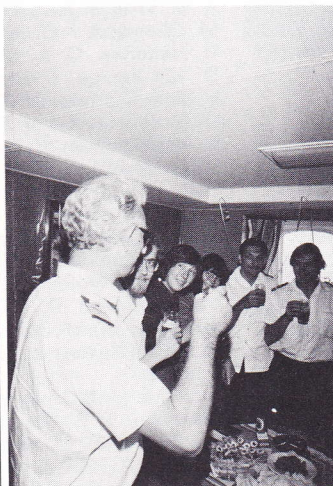
Op 28 november jl. werd de heer A. Booy, chef-kok van het opleidingsschip „De Nederlander”, eens even flink in het zonnetje gezet. Aanleiding daartoe was zijn 25-jarig dienstjubiläum.

Zonder ervan te weten hadden de leerlingen en oud-leerlingen een bijeenkomst georganiseerd in het „Trefpunt” te Rotterdam, alwaar zeer velen zich hadden verzameld. Er waren zelfs oud-cursisten van zo'n 20 jaar geleden.

Als aandeken aan deze dag kreeg hij een gouden horloge aangeboden. „Maar ook zonder dat”, om zijn woorden aan te halen, „was deze dag voor mijn vrouw en mij een hoogtepunt in ons leven; een onvergetelijke”.

JUBILEUM OP ZEE

Van de heer C. J. Tanis ontvingen wij het volgende verslag van „Een Jubileumviering op Zee.” 8 november was een speciale dag aan boord van het m.s. „Acila”, varende van Antofagasta naar Callao. Gezagvoerder B. de Boer herdacht het feit, dat hij 25 jaar geleden in dienst trad bij de toenmalige CSM. Aangezien was opgevallen dat de menestaat op deze dag een culinair hoogtepunt in het vooruitzicht stelde, kwa-



men wij een week voor deze datum achter deze mijlpaal. Koortsachtig werd beraadslaagd en in Antofagasta getracht een passend jubileumgeschenk te kopen, doch de keus in deze haven bleek uiterst beperkt. Hierna gingen de hobbyisten, kunstenaars en draaibankgoochelaars aan de slag. Ook mevrouw De Boer werd niet vergeten. Er werd een felicitatie met plant verzonden. Uit haar reactie bleek dit zeer te zijn gewaardeerd. Op de bewuste dag, 's morgens, werd de jubilaris door de stuurman onder valse voorwendselen uit zijn hut gelokt, waarna de meevarende echtge-

noten zijn hut versierden. Na het pikheet was iedereen aanwezig en werden de felicitaties, de telegrammen met gelukwensen en de cadeaus aangeboden. Door de werktuigkundigen was een miniatuur koperen startkanon en een naambord plus huisnummer van groot formaat vervaardigd. Het zal nu beslist niet moeilijk zijn om de thuishaven van de jubilaris in Woudsend, Friesland, te vinden. Door de stuurlieden werden twee wandversieringen aangeboden. De een is een uit garen gespannen zeilboot op een zwarte achtergrond; duidelijk blijkt dat ook mannen deze kunst kunnen beheersen en het tijdperk van de evrouwicipatie is begonnen. De tweede is een abstracte tekening, welke het verloop van de carrière van kapitein De Boer tot uitdrukking brengt.

Ook werd door een der stuurlieden een korte doch krachtige speech gehouden. Sparks bracht in dichtvorm het verband naar voren tussen de vierkante fles en het Friese geboorteland van de jubilaris. Ook de Chinezen hadden aan de reuk- en smaakorganen gedacht en gaven twee flessen cognac en „special Chow”, een diner waaraan werkelijk alle zorg was besteed. Kapitein De Boer sprak hierbij, zichtbaar getroffen, zijn dank uit voor de inhoud die aan zijn 25-jarig dienstverband was gegeven.

OVST-NIEUWS

Op 12 december werd voor de vierde maal in de geschiedenis van de O.V.S.T. een bowling-avond gehouden. Wederom werd het maximum aantal deelnemers bereikt; de vloot was daarbij goed vertegenwoordigd, speciaal in de finale! Zowel bij de dames als heren waren namelijk vier van de zes finalisten van of via de vloot. De pocket-camera's en flessen drank, die als prijzen beschikbaar waren gesteld, gingen naar Ellie Wortelboer, Anja van Rossen, Roy Hamar de la Brethonière en Nic Wortelboer. In de loop van de avond hadden de deelnemers zich de hun aangeboden portie saté en het drankje goed laten smaken. Al met al kunnen we terugkijken op een geslaagde avond.

Vlootpersonalia

In de periode van 16 november t/m 15 december 1975

Gehuwd:

18.11: J. H. Konert, hoofd voeding, met mw. F. C. Basjes;
20.11: J. Wijnmalen, II.wtk., met mw. T. Timmer;
20.11: A. B. M. Peeters, 4e wtk., met mw. Y. J. M. Davids;
28.11: G. J. Brink, II.wtk., met mw. C. P. Tromp;
9.12: R. Hagen, 2e stm., met mw. C. H. C. Tulp;
9.12: M. P. M. Boonen, 5e wtk., met mw. M. J. C. Geraedts;
10.12: A. Storm, 4e wtk., met mw. A. Molenaar;
10.12: J. P. van der Gaag, 3e wtk., met mw. T. C. Kooyman;
12.12: D. F. A. Maljers, 4e stm., met mw. R. A. J. Postma.

Geboren:

20.11: Franciscus Johannes, zoon van J. F. Verwooy, 2e wtk., en mw. W. J. H. Verwooy-Mutsers;
27.11: Marianne, dochter van L. Vlastra, 2e wtk., en mw. F. M. Vlastra-Mooijman;
30.11: Evert-Jan, zoon van J. Boon, 3e wtk., en mw. M. E. C. Boon-Erdkamp;
3.12: Niels, zoon van J. C. van Baasbank, 3e wtk., en mw. A. van Baasbank-Idzes;
6.12: Anne Gerben, zoon van G. Terpstra, 3e stm., en mw. G. Terpstra-Stenekes;
7.12: Brigitte, dochter van P. H. Rebel, 5e wtk., en mw. S. J. Rebel-Verhagen;
10.12: Ellen-Angenetje, dochter van W. H. Snip, radio-off., en mw. A. C. Snip-de Vries.

Aflossingen:

gezagv.: J. M. Hillen, M. Hus, J. W. M. Vollebregt, J. S. Schregardus, B. R. Teuben, J. de Jong, G. Arkema, P. G. C. M. Passieux, D. Rijk, F. Minkels, P. Janssen;
1e stl.: C. L. Heyboer, M. A. D. Hartlief, P. R. Brunet de Rochebrune, C. M. Honig, A. J. Bloem, J. Werkhoven, G. M. Schipper, R. Knol, W. Bosma, C. R. Groen, G. Gerritse, J. Baard;
2e stl.: J. F. Casimiri, M. van den Belt, M. C. Kalkman, L. A. H. Vader, P. G. van der Horst, R. A. Reddering, E. J. Frölich, C. D. Kromhout;
3e stl.: D. Dankkaart, E. van der Zwaal, N. J. C. M. van der Palen, K. Cramer, A. J. Kappers, J. Teertstra, A. P. Margadant, C. K. Vermeulen, P. A. Vermolen, C. J. van Essen, H. R. R. van de Riet;
4e stl.: P. P. Busking, R. Kuipers, B. Fritzsche, A. J. M. van der Loo, M. L. A. Wouters, J. T. G. E. Kramer, C. G. Schipper, P. H. Visser, J. P. van der Horst, H. G. D. Cramer;
II.stm.: R. van Dijk;
radio-off.: G. H. P. Ribbens, B. C. Koesting, J. Hissink, J. Dijkema, A. I. de Hulster, B. van de Weele, T. W. van der Wolf, F. Borsboom, P. L. Linders, H. Geertsema, G. H. van Splunter;
hfd.wtk.: G. J. B. Hartman, A. Modderman, J. L. 't Mannelje, C. Heeres, N. W. Groen,

O. K. Nicolai, K. L. Schuring, C. Pietersen, J. M. Nobels;
2e wtk.: H. Tesink, F. W. Gakes, F. A. J. Boot, J. Klemann, F. G. Krijgsman;
3e wtk.: A. Vis, A. A. Konijnendijk, W. B. Grund, M. J. C. Broeders, A. P. Grootenboer;
4e wtk.: A. W. M. M. Mey, T. van de Ruit, H. M. Smit, B. Slagmolen, C. Brassier, A. B. G. Biesheuvel, J. J. Feenstra, R. Neelemaat;
5e wtk.: J. Starckenburg, J. J. van Herk, R. Romijn, D. E. F. Bernardus, W. S. de Graaf, H. W. P. Schaaper, A. T. M. Hoffs, B. E. Broekhuysen, P. Reid, C. J. Tanis, J. Meeldijk, F. Vos, P. Mulder, W. H. A. van Weert, J. de Wit, N. C. van den Heuvel, W. H. Heyveld, C. L. M. Mazairac, G. A. van Niel, J. H. A. Schulten, K. Vis;
4e stm. d.d.
5e wtk.: H. J. P. M. Heetkamp;
ass. wtk.: M. J. Bakker;
II.wtk.: B. L. C. Maas, N. H. C. Foekema, W. M. de Vries, K. G. Visser, C. W. Bouman, C. J. Spanjer;
sch.voorman: P. Sloover;
sch.vakman I: J. Heeren, J. M. H. Siepers;
sch.vakman II: R. R. Meys, A. A. O. Schenk, J. W. Scheffers;
sch.gezel a/w: R. A. Steward, A. M. Wondergem, D. Rovers, P. F. Jonkman, M. Oliemans, J. G. Koek, J. den Hoed, H. Hendriks, C. A. M. de Vree, D. van Eenige, J. Brouwer, P. Dulfer, H. J. F. Stoffers, N. Delicaat;
aank. sch.gezel a/w: R. van der Horst, R. van Someren, E. Kater, J. H. Ophof;
hoofd voeding: H. A. Groenendijk, E. H. Hoeboer, Th. de Vos, L. J. W. Broenink;
sch.kok: W. G. Meuleman;
hoofd bediende: G. J. Vrielenk, R. Bakker, F. G. Olde-Wolbers, L. J. Wulder, J. L. F. Romen, D. J. Bakker;
bediende: W. M. B. Beekman, J. Wilhelm, P. J. M. Fruytier, J. A. Small, J. Breyer, R. Jacobs;
bediende (a/d): L. de Kramer, J. T. Heymann;
koksmaat: T. B. Postma, D. Heemeyer;
jongen a/w: R. M. Houtkooper, R. N. Jorisse, R. Mos, W. H. Reimerink, C. H. Hoogendijk, J. A. M. van Beurden.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. **Abida**: 3e stm. G. J. Gerritsen, hfd.wtk. C. G. Pusch, radio-off. A. van Huissteden;
m.s. **Acila**: wnd. 4e wtk. G. Batenburg, 5e wtk. L. J. Keus;
m.s. **Acmaea**: hfd.wtk. G. J. Visscher, 5e wtk. C. G. A. Hoenders;
m.s. **Acteon**: 1e stm. H. Steenstra, 4e stm. G. J. van de Lagemaat;
s.s. **Arca**: gezagv. B. C. Visser, 3e stm. R. P. le Coultre, 5e wtk. P. H. Diemers, radio-off. J. Hofstee, hoofd voeding J. H. Konert;
s.s. **Atys**: gezagv. G. Heising, 5e wtk. J. C. Butler;
s.s. **Capiluna**: 1e stm. M. Klein sr., 2e stm. B. Koppe, 3e stm. W. Holwerda, wnd. sch.vakman I E. K. Smit, aank. sch.gezel a/w A. G. van Vlijmen, hoofd bediende

F. van der Heyden;
s.s. **Capisteria**: 1e stm. H. Verbaas;
m.s. **Cinulia**: 4e stm. R. A. S. Vermeulen, II.wtk. J. J. van der Vlist;
m.s. **Crania**: 4e stm. J. Schol, 3e wtk. C. Parrel, 5e wtk. H. J. de Bordes;
m.s. **Dallia**: 2e wtk. M. de Wit, sch.vakman II R. Croese, sch.gezel a/w P. de Vries;
m.s. **Daphne**: gezagv. P. Buisman, 2e stm. H. J. Schaaf, 2e wtk. F. J. van der Vorm, sch.vakman II R. W. B. M. van Huet, wnd. sch.vakman II L. N. Bouwmeester, hoofd voeding C. P. Hoogesteger, hoofd bediende, M. te Hennepe, bediende A. Scheffer;
m.s. **Diadema**: 3e stm. M. J. van Loozen, hoofd bediende E. J. Eradus, bediende J. Boelee, L. J. Schalk;
m.s. **Dione**: gezagv. P. J. F. de Beus, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, sch.voorman H. C. den Daas, sch.vakman II N. Temmerman, sch.gezel a/w F. H. A. van Kommer, A. G. D. van Gent, aank. sch.gezel a/w F. J. H. van Kempen, M. van Efferen, W. J. Louwerse;
m.s. **Dosina**: hfd.wtk. H. de Jong, sch.gezel a/w D. A. Emanuels, M. van der Zwaag, M. J. Heiligers, C. L. M. Leliard, aank. sch.gezel a/w M. A. Rijken, L. C. Koymans, L. V. Helstone, bediende B. J. van Gelderen;
m.s. **Felania**: wnd. 4e wtk. G. A. van Niel, sch.voorman H. L. Klop, aank. sch.gezel a/w S. J. van der Heide, hoofd voeding F. Tüllmann, sch.kok R. J. Hageman, hoofd bediende D. Ploegers, bediende A. R. Tanasale, bediende (a/d) F. Salome;
m.s. **Fulgur**: radio-off. G. G. Bruininge, aank. sch.gezel a/w R. W. Pieters, hoofd bediende D. Seip;
s.s. **Kalydon**: wnd. 1e stm. G. van der Oord, 3e stm. R. P. Regout, 4e stm. K. P. Cupido;
s.s. **Kara**: 1e stm. W. S. van der Ham, wnd. 3e stm. E. W. van den Brink, radio-off. W. A. van Wijngaarden;
s.s. **Katylisia**: 1e stm. J. C. Aartsen, 2e stm. J. Wassenaar, 3e stm. R. van der Voort;
s.s. **Kelletia**: 4e stm. B. den Heyer, 5e wtk. C. B. van 't Maalpad, 5e wtk. D. J. Bastiaans, II.wtk. T. O. M. Helmer, radio-off. J. J. A. Versteeg;
s.s. **Kermia**: gezagv. A. de Ligt, 2e stm. J. A. M. Sneek, 4e stm. J. W. Steynis, hfd.wtk. H. Blaauw, II.wtk. P. J. Farla;
s.s. **Khasiella**: 1e stm. G. Verbrugh, 3e stm. J. Ricken, II.stm. J. S. Bakker, II.stm. Z. M. J. van Vliet, 5e wtk. T. J. van het Kaar, II.wtk. D. Struyk, II.wtk. W. Mourits;

In memoriam

Op 6 december jl. is overleden de heer

F. F. Sundquest

oud-gezagvoerder. Hij bereikte de leeftijd van 67 jaar. De heer Sundquest verliet de dienst der maatschappij op 1 maart 1958, na ruim 24 dienstjaren.

Onze vlotjubilarissen



H. E. Glansbeek
gezagv.
1946-2.1-1976



A. Acuna Germade
maniobrista
especializado
op 12-12-1975



K. Elshout
3e wtk.
1966-25.1-1976

s.s. Kopionella: 4e stm. H. A. van der Want, 3e wtk. P. Dekker, radio-off. W. F. Kieskamp;
s.s. Kosicia: 3e stm. P. J. J. M. Verspeek, 4e stm. B. P. de Lange, hfd.wtk. J. Tekelenburg, 5e wtk. H. M. Zwanenburg, radio-off. J. Buitendijk;
s.s. Kryptos: wnd. 1e stm. J. G. Wientjes, wnd. 4e wtk. C. J. Bier, radio-off. J. M. J. C. Nederpelt;
s.s. Kylix: gezagv. H. H. J. Dykhuizen, 2e stm. A. L. M. van Dun, wnd. 3e stm. D. Venema, 4e stm. P. J. F. Steenberg, wnd. 4e wtk. W. Bekooy;
s.s. Lovellia: 4e stm. A. Zwijs, hfd.wtk. L. Buitenkant;
s.s. Macoma: 3e wtk. P. A. van Schuppen, sch.gezel a/w J. A. Clarijs, E. J. H. Wilink, D. IJsselstijn, bediende H. Wezenaar, C. M. Vervloet, bediende (a/d) G. J. van Rijn;
s.s. Marinula: 4e stm. G. W. Reitsma, hfd.wtk. C. H. de Koning, wnd. 4e wtk. E. K. G. Schiefer, 5e wtk. G. A. Mellonius, 5e wtk. H. Deurloo, 5e wtk. M. F. de Boer, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch.vakman II J. de Gans, aank. kok M. W. B. Kitzen;
s.s. Meta: 4e stm. J. A. M. van der Holst, 3e wtk. K. Elshout;
s.s. Metula: wnd. 4e wtk. J. F. van Est;
s.s. Mitra: gezagv. A. Post, 2e stm. A. G. Kroon, 3e stm. W. A. van Essen, 2e wtk. E. Dallinga, 3e wtk. A. J. A. de Groot, radio-off. A. Spruit, sch.vakman I G. Otter, sch.vakman II W. Abels;
s.s. Mytilus: gezagv. K. Drent, 2e stm. K. P. Biesiot, 2e wtk. J. Ommering;
m.s. Niso: 2e stm. P. A. B. de Ruiter, 2e stm. C. P. van Hoek, radio-off. J. H. ten Pas;
s.s. Ondina: gezagv. A. Tijsma, 1e stm. G. J. Knol, wnd. 3e stm. R. T. R. Hortulanus, hfd.wtk. C. P. de Waard, 5e wtk. A. Oost, radio-off. P. J. Balkstra;
s.s. Onoba: wnd. 2e stm. M. de Bruyne, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, radio-off. P. van Wijk;
s.s. Patro: wnd. 2e stm. F. Hogenbirk;
s.s. Philippia: wnd. 4e wtk. J. Driessen, capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. J. Garcia Riobo, 2^o man F. Diaz Prado, mar. int. C. Acosta Blanco, J. Coejo Pinon, D. Fernandez Pintos, J. R. Gomez Lomba, A. Perez Fernandez, J. Valladar Costa, J. L. Aragunde de la Torre, A. Sotelo Barroso, jefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. A. Gonzalez Montes, cam. may. do. P. J. Rodriguez Solino, cam. J. Santome Canedo, J. Somoza Vazquez, cam. (trip.) J. E. Pineiro Martinez;
s.s. Viana: gezagv. N. A. Jager, wnd. 4e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. R. Dorrenboom, radio-off. H. J. van Homoet;
s.s. Vitrea: 2e wtk. J. B. van Haaster;
s.s. Vlieland: 4e stm. J. J. Helvensteijn, 2e wtk. T. J. M. H. Bakker;
s.s. Zafra: 4e stm. J. J. Smit;
s.s. Zaria: 5e wtk. J. F. Bijlsma.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

4e stm.: M. Lokker;
II.stm.: T. W. Kramer;

4e wtk.: R. J. de Vries;
5e wtk.: M. A. E. M. Krom, J. D. ten Napel, R. Schokker, E. C. M. Verhamme, C. G. Volmer;
II.wtk.: P. H. M. Schless, N. E. Kingma;
sch.voorman: B. T. Hoogervorst;
sch.vakman II: P. E. Oosterhof;
sch.kok: J. M. M. Koks.

Gepensioneerd:

gezagv. F. Menninga;
hfd.wtk.: J. van der Stel.

Tijdelijk tewerkgesteld:

1e stm. W. C. Padmos - Curaçao Oil Terminal;
1e stm.: R. J. de Wit - Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N.V.;
4e stm.: M. B. H. van den Brandeler - Chevron Tankers B.V.;
4e stm.: M. Hofman - Chevron Tankers B.V.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

4e stm.: P. J. H. van Loenhout - Bureau Wijsmuller B.V.

Overgeplaatst:

hfd.wtk.: S. Straub - N.A.M.;
3e wtk.: H. Blankvoort - N.A.M.

Naar militaire dienst:

4e stm.: R. J. M. van Keken,
J. C. D. Thiermann, D. van der Vegte.

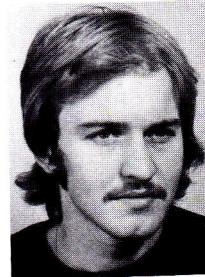
Aangesteld als:

4e stm.: J. Schol, B. den Heyer, A. Zwijs, J. J. M. Helvensteijn, P. J. F. Steenberg, G. J. van de Lagemaat, R. A. S. Vermeulen, J. A. M. van der Holst, B. P. de Lange, J. W. Steynis, K. P. Cupido, P. J. M. van Ingen, J. J. Smit, H. A. van der Want, G. W. Reitsma;
5e wtk.: J. F. Bijlsma, M. F. de Boer.

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: G. Zoetendal, F. B. Schröder, R. de Bordes, R. Dijkstra;
2e Stuurman G.H.V.-th.: T. Kik, R. van der Voort, H. H. van Dijk, A. L. M. Nagelkerke, R. J. S. M. Timmerman;
3e Stuurman G.H.V.: C. H. M. Buckens, J. A. M. van der Holst, J. W. Steynis;
„C-th.”: C. W. H. van Holthuysen, A. G. M. Witten;
„B”.: P. Dekker, A. J. A. de Groot, J. H. M. A. van Jaarsveld, J. P. P. van Alebeek;
„B-th.”: M. W. M. van der Burgh;
„A/B-th.”: C. J. J. Verhart, T. J. van Loo, B. L. C. Maas, H. C. van Gelder, P. C. Rijmsus, J. de Klerck, S. H. Schoustra, F. Timmermans, J. Terpstra, W. A. den Baas, C. Boutsma, P. J. van de Velde, A. J. Leget, J. van Egdome, W. M. de Vries, D. J. M. Wortelboer.

In dienst getreden vlootpersoneel



R. W. B. M. Huet
sch.vakman II
per 24-11-75

Vlootcirculaires

In de periode van 16 november tot en met 15 december verschenen de volgende vloot-circulaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1113	20.11.75	A. Wasbehandeling B. Handleiding Onderhouds-administratie C. Gereedheidsrapport Huurapparatuur Radio-Holland B.V. D. „Home Telephone Directory” Shell Tankers B.V.
1114	21.11.75	Cholera infected area in Singapore (PCOR)
1115	27.11.75	Sagging (PCOR)
1116	1.12.75	Koersen (PCOR)
1117	9.12.75	Wachtstelsel Radio-officieren per 1.1.76 (PCOR)
1118	9.12.75	Wachtstelsel Radio-officieren per 1.1.76
1119	9.12.75	Tankcleaning Manual
1120	11.12.75	Stille Wacht/Correctie-serie No. 13 Scheepsreglement deel III
1121	11.12.75	Schaderapporten Nos. 120, 121 en 122
1122	12.12.75	Luchtposttarieven per 12.1.76 (PCOR)



Bruidspaar van de maand

Deze keer een collega van de wal die, als stralende bruid, eens even in het middelpunt van de belangstelling wordt gezet. Stineke de Koning van de Staf-sectie, velen onzer lezers welbekend, trad op 14 november jl. in het huwelijks-scheepje, met aan het roer haar bruidegom, Jan Kleibergen. Ook al heeft ze daarbij een naamswisseling ondergaan, het betekent voorlopig niet dat zij haar taak van „service verlenen” aan de bezoekers op de Staf-sectie zal beëindigen. Onze hartelijke gelukwensen én een behouden vaart, ook al is het geen zeevarende die zij heeft uitverkoren.



De zchrijfmachine

Nu ik alz zchrijver bij de Shell dagelijks te maken heb met zchrijfmachinez, wil ik u daarover eens wat meer vertellen. De zchrijfmachine iz een prachtig inztrument. Men kan het in onze maatzchappij niet meer mizzen. Onlangz heb ik duz ook zo'n apparaat aangezchaft. Ik kon het voor een prikje kopen in de personeelzverkoop. Vijf gulden iz echt niet veel voor zo'n mooi mechaniek. Welizwaar doet een lettertje het niet, namelijk de Z van Zimon en daarom gebruik ik de Z van Zenuwen, dat maakt bijna geen verzchil en iz nog bezt te lezen, Alz er maar niet meer gaat haperen, dan iz het nog niet zo elg. Veldlaaid, daal heb je het al. De I van lotzooi is uitgevallen. Nu iz dat niet zo elg, want daal gebluik ik de I maal vool. Ja, het iz welkelijk een plachtig inztlument om te bezitten. Het gaat veel vluggel dan zghlijven — vellek, dat iz niet zo leuk. Daal doet de G van Golneliz het ook al niet meel. Ik moet het inztlument togh maal eens nakijken, want zo gaat tet... Wel veldulleme, daal gaat de T van Tendlik. Tij zit muulvazt. Ik begim (alweel eem) togt te gelovem dat deze magtime miet zo bezt iz. Il moetz tet de tandelaal maal eens vlagem. Il begimt te gelofem dat il bedlogem bem, want tet begimt mu togt wel te elg te woldem. Tet iz felzgtlillelul want tu doet tet buma miet meel. Tet iz eigemlul eem felzgtlillelul lot imztlument, il ga tet im de zloot gooiem. Tu doet tet miet wemzelul meel, zomde fam die fuf guldem, il loop zo ietz mooit meel.

Mutaties walpersoneel

periode van 11 november t.m.
10 december 1975

Uit dienst:

1.12: Mej. C. A. Pot - DFF/4 (naar S.N.V.);
1.12: Mej. R. A. Kornaat - DFP/1 (naar S.N.V.);
1.12: D. P. de Ridder - DFT/2 (pensioen).

Huwelijk:

14.11: Mej. S. de Koning - DFP/1 - met de heer J. Kleibergen.

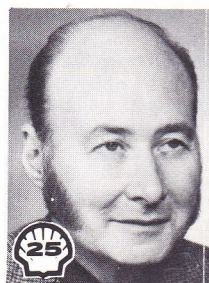
Waljubilarissen



H. den Ouden
DFT
1945-1.12-1975



F. de With
DFF/5
1945-3.12-1975



N. Coors
DFF/3
1950-27.11-1975

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 5 — jan. 1976

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.

Redactie

A. de Coninck
D. Jongeneel
G. H. van Leeuwen

Eindredactie

W. N. Wouters
010 - 145.144 - 2501

Administratie

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065

Kopij

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