

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
J U N I 1 9 7 2



Bij de voorplaat

Koninklijke onder- scheidingsen

Met grote voldoening kunnen wij medede-
len dat ter gelegenheid van de 63e ver-
jaardag van Hare Majesteit Koningin Julia-
na een Koninklijke onderscheiding is toe-
gekend zowel aan hoofdwerktuigkundige
A. Buren als aan scheepsvoorman C. J. de
Fouw.

Hoofdwerktuigkundige A. Buren is be-
noemd tot Ridder in de Orde van Oranje
Nassau. Aangezien hij eind april dienst
deed op het s.s. „Capulonix” is deze be-
noeming hem door het Ministerie van Ver-
keer en Waterstaat telegrafisch medege-
deeld. De Directie onzer Maatschappij
zond hem tegelijkertijd een gelukstele-
gram. De bij deze Orde behorende ver-
sierselen zullen hem te zijner tijd door de
Burgemeester van Terschelling, zijn
woningplaats, worden uitgereikt.

Aan scheepsvoorman C. J. de Fouw is de
eremedaille verbonden aan de Orde van
Oranje Nassau, in zilver, verleend. De uit-
reiking van deze onderscheiding vond op
28 april jl. plaats door Burgemeester W.
Thomassen van Rotterdam; tijdens deze
plechtigheid op het stadhuis te Rotterdam
werd de op de voorpagina afgebeelde foto
gemaakt. Na de uitreiking, waarbij ook de
heer J. G. van 't Oever van de Sectie
Scheepsgezellen (DFP-2) aanwezig was,
werd de heer De Fouw op kantoor o.a.
door de heer J. W. Paans, adjunct-Direc-
teur en Hoofd van de Afdeling Personeel,
ontvangen, die hem namens de Maat-
schappij de bijbehorende draagmedaille
aanbood. Vele collega's maakten daarna
nog gebruik van de gelegenheid om de
heer De Fouw met zijn onderscheiding ge-
luk te wensen.

NEPTUNUSFEEST

a/b m.s. „Camitia”

Te laat voor het mei-nummer ontvingen wij onderstaand schrijven, met daarbij een aantal negatieven, van het m.s. „Camitia”. Alhoewel sedert het Neptunusfeest de bezetting van dit schip volkomen gewijzigd is, vertrouwen wij dat de lezers van ons blad toch nog veel genoeg zullen beleven bij het bekijken van de geplaatste foto's, ook al is ons niet bekend door wie de vele rollen van het zeeroversachtige volkje werden bekleed.

Wellington, 17.2.1972
m/v „Camitia”

Tijdens de reis van Curaçao naar Australië passeerden wij op de laatste dag van 1971 de evenaar op 38 graden westerlengte. Hier viel ons de grote eer ten deel om met Z.K.H. Neptunus, alias „Neppie”, en H.K.H. Neptunia en gevolg kennis te maken.

Na de welkomstrede en de overdracht van de brandkastsleutel door de kapitein, begon de dooplechtigheid. De dopelingen, dertien in totaal, stonden toen nog argeloos met zachte ogen te wachten op hetgeen komen zou.

Nadat de dopelingen een voor een waren voorgeleid en enkele persoonlijke eigenschappen waren aangehaald, werd er gezamenlijk met Neptunus en Neptunia een borreltje gedronken, dat wel verdacht zout smaakte. De milde blik der trouwe ogen begon nu wel iets van argwaan te vertonen. De schandpaal was het volgende punt op het feestprogramma van Neptunus, nadat eerst nog een zeebanket was genuttigd, dat bij ons niet zo erg in de smaak viel. Het ontbrak Neptunus niet aan de nodige smeermiddelen, gemaakt van bedorven spaghetti en chocoladevla. Het laten afbijten van viskoppen en het transplanteren van de ingewanden van een aantal zielige haringen was het meest geliefde spelletje van Neptunia.

De verbijstering vierde nu hoogtij. Nu kwam het afsputten, hetgeen werd waargenomen door de piraten en andere handlangers van Neptunus. De slachtoffers werden met grote brandslangen door een luchtzak gespoten, waarbij veel blauwe plekken en schrammen werden opgelopen en er was zelfs een afgezakte broek, gelukkig niet bij een van de schrijfsters.

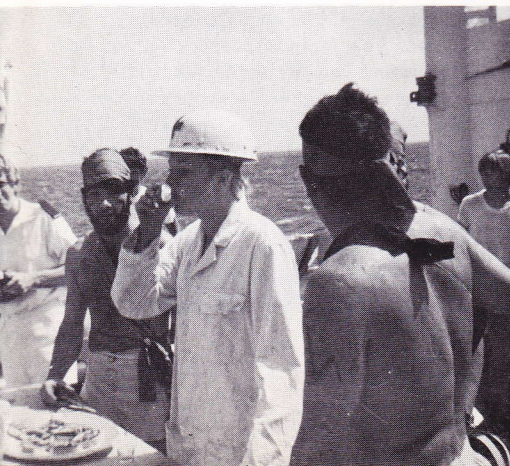
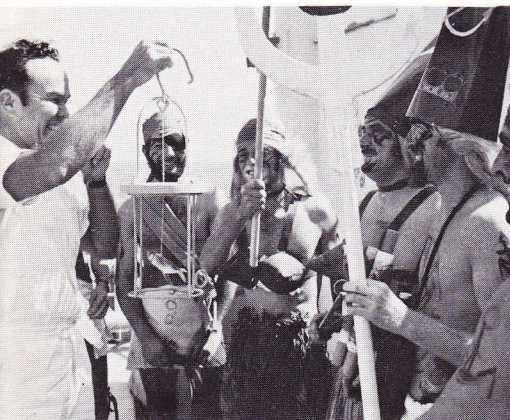
Na een woeste jacht met water op het koninklijke gezelschap werd het feest beëindigd in de bar met de nodige borreltjes en het uitreiken van de doopcificaten door Neptunus en de kapitein. Het nieuwe jaar konden wij met een gerust hart tegemoet zien, daar we immers nu tot de onderdanen van dit duistere rijk behoren.

Met hartelijke groeten,
„De Schrijfsters”



Reünie Cnooks

Op woensdag 19 april jl. vond in het Rijnhotel te Rotterdam de gebruikelijke voorjaarsreünie en -lunch plaats van de Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen van de Koninklijke/Shell. De opkomst was zeer bevredigend te noemen; onder de gasten bevond zich o.a. de erevoorzitter van de Club, de heer E. H. Larive. Namens de Directie van Shell Tankers N.V. was de heer H. den Ouden aanwezig.



Pesta Perpisahan

oleh
W. R. Tuhupuring

Berkenaan Tuan J. Broersen, KKM s.s. „Patro” akan mendjalankan tjuti di negeri Belanda dan akan turun di La Spezia, maka pada tanggal 14 Maret 1972 ABK. Indonesia telah mengadakan pesta perpisahan untuk beliau yang tjukup meriah. Pada pesta tersebut turut hadir Nachoda, semua perwira dan isteri².

Dalam kata perpisahan Serang Alinuddin dan Storekeeper H. H. Ballo mengutjapkan banjak terima kasih kepada Tn. J. Broersen, karena beliau selama 5 bulan bergaul diatas kapal, tidak sadja mendjalankan tugas sebagai Kepala Kamar Mesin, tetapi djuga sebagai Bapak dari Crew Indonesia.

Dalam kata sambutan Tn. Broersen mengatakan, bahwa beliau sangat menjesal berpisah dengan Crew Indonesia, Karena pada umumnya pelaut² Indonesia adalah baik dan soepel dalam pergaulan.

Nachoda dalam kata penutupan mengharapkan sekiranya bantuan dalam kerdjasma, djuga dapat diberikan kepada KKM yang baru.

Mengenai kesulitan bahasa dalam pesta tersebut, penulis bertindak sebagai djuru bahasa dan protokol.

Afscheidsfeest

door
W. R. Tehupuring

Daar de heer J. Broersen, hoofdwerktuigkundige van het s.s. „Patro”, met verlof naar Nederland ging en in La Spezia van boord zou gaan, hebben op 14 maart 1972 de Indonesische opvarenden zich ingespannen om voor hem een vrolijk afscheidsteest te organiseren.

Aan dit feest werd door de gezagvoerder, alle officieren en echtgenotes deelgenomen.

De scheepsvoorman Alinuddin en de storekeeper H. H. Ballo dankten in hun afscheidswaarden de heer Broersen hartelijk, daar hij gedurende de vijf maanden die hij aan boord was niet slechts zijn plicht deed als hoofd van de machinekamer, doch ook als vader van de Indonesische bemanning.

In zijn antwoord vertelde de heer Broersen dat het hem in hoge mate speet dat hij van de Indonesische bemanning afscheid moest nemen, want alle Indonesische zee-lieden waren steeds zeer prettig en soepel in de omgang.

De gezagvoerder sprak in zijn slotwoord de hoop uit dat de medewerking onder-vonden aan boord, ook aan de nieuwe hoofdwerktuigkundige gegeven zou worden.

Om verwikkelingen in de taal tijdens het feest te voorkomen, trad schrijver dezes op als tolk en ceremoniemeester.



Aldus de brief van een van de Indonesische opvarenden van het s.s. „Patro”, die hoofdwerktuigkundige J. Broersen een feestavond aanboden, alvorens hij te La Spezia zou afmonsteren voor verlof.

„Het was in een woord fantastisch”, aldus deze hoofdwerktuigkundige, die na verlof nog één dienstperiode zal volbrengen alvorens met pensioen te gaan. „Ik was tegelijk met deze crew aan boord gekomen, en had ze dus vijf maanden lang meegemaakt. Maar ik was toch verbaasd om een paar dagen vóór aankomst te La Spezia te horen dat ze mij een feestavond wilden aanbieden. Dat was me nog nooit gebeurd. Ze waren er allemaal, ook de andere officieren alsmede de drie meevarende dames. De enige afwezigen waren degenen die de wacht hadden”.

De avond werd feestend doorgebracht, waarbij de goede stemming door veelvuldig gezang werd vertolkt. Ook de drie meevarende dames, echtgenoten van werktuigkundigen Goëtjes, Schiefer en Breedveld, leverden hun bijdrage. In minder dan geen tijd was het middernachtelijk uur aangebroken. De heer Broersen kon terugzien op een afscheid dat — om zijn eigen woorden te gebruiken — voor hem onvergetelijk is geworden.





VAREN EN VISSSEN

De opvarenden van onze tankers die, varende langs de West-Afrikaanse kust, een grote vloot vissersschepen in hun radar peilen met dicht daarbij een imposant moederschip, lopen gereede kans een oud-collega voorbij te varen. Na in totaal 28½ jaar dienst bij Shell Tankers heeft kapitein P. Schaap na zijn pensionering een oude hobby weer opgevat: varen en vissen.

Als gezagvoerder op de L'Interpêche van ruim 31.000 ton en daarmee de grootste vismeelfabriek ter wereld, lopen gereede kans een oud-collega voorbij te varen. Na in totaal 28½ jaar dienst bij Shell Tankers heeft kapitein P. Schaap na zijn pensionering een oude hobby weer opgevat: varen en vissen. Als gezagvoerder op de L'Interpêche van ruim 31.000 ton en daarmee de grootste vismeelfabriek ter wereld, lopen gereede kans een oud-collega voorbij te varen. Na in totaal 28½ jaar dienst bij Shell Tankers heeft kapitein P. Schaap na zijn pensionering een oude hobby weer opgevat: varen en vissen.

Tijdens een ontmoeting kregen wij het een en ander te horen over dit massale bedrijf, hetgeen wij voor onze lezers optekenden.

„Ja, ik had geen geduld om als kapitein ter ruste thuis te gaan zitten. Ben eerst 2½ jaar als gezagvoerder bij de Norneess gaan varen, op een bulkcarrier voor olie- en graanvervoer, toen nog een jaartje terug bij Shell Tankers als invallend gezagvoerder, maar nu zit ik in de visserij.”

Kapitein Schaap is niet veel veranderd sedert hij bij ons afzwaaide, nog steeds ondernemend, energiek en vol belangstelling voor de zeevaart. Geen wonder dat hij solliciteerde naar de functie van aflos-gezagvoerder op de L'Interpêche, de vroegere Suiderkruis, eens een walvisvaarder. Als zodanig heeft het eigenlijk nooit dienst gedaan. De Noorse rederij die het liet bouwen en het eerst als de Kosmos V in de vaart bracht, deed het in 1967 weer van de hand, waarna het uitgebreid werd verbouwd en geschikt gemaakt voor zijn huidige taak.

„Ik kwam aan boord, tamelijk vermoeid na een lange uitvliegreis, zodat de kapitein die ik moest aflösen mij adviseerde eerst maar eens onder de wol te kruipen en wat uit te rusten. Toen ik wakker werd, was de vogel al gevlogen, per helikopter naar de wal en met verlof voor een week of zes. Daar stond ik, gezagvoerder die de navigatie natuurlijk wel aan kon, maar dan ook niets wist van de vangst, de verwerking, de reparaties die aan de vloot moeten worden verricht, de bevoorrading, de verzending van het gefabriceerde vismeel.

U kunt zich wel voorstellen dat ik me nou niet bepaald senang voelde, maar het is gelukt. Ondanks felle concurrentie van diverse oud-gezag-

voerders die al lang in de oceaانvisserij hadden gezeten, kreeg ik later nog mijn definitieve aanstelling ook.”

Continu-bedrijf

Het is een continu-bedrijf op zo'n fabrieksschip. Dag en nacht wordt de vis aangevoerd door de vloot van houten en stalen vissersschepen, die in tonnage variëren van 200 tot 400 ton. De verwerkingscapaciteit van de fabriek, waarin twee ploegen werken van 60 man elk, is niet minder dan 3.000 ton per dag. Alle gevangen vis wordt verwerkt tot vismeel, en de olie eruit gehaald. De opslagcapaciteit van het enigszins vreemd aandoende vaartuig is 10.000 ton vismeel en 5.000 ton olie. Toch moeten voortdurend een tweetal carriers tussen het schip en enkele Westeuropese havens heen en weer pendelen om de voorraad af te voeren, want de vangsten zijn meestal bijzonder groot. In het hoogseizoen — september, oktober en november — moet nog een extra carrier worden ingezet om de L'Interpêche in staat te stellen, zijn produkten weer snel kwijt te raken. Het overladen geschiedt bijzonder snel, mede mogelijk door de pelletvorm waarin het vismeel wordt gefabriceerd. De gevangen vis wordt daartoe eerst van schubben ontdaan in roterende cilinders, vervolgens gekookt, geperst en gedroogd, zodat het vismeel onverpakt in de ruimen kan worden gestort. Voor het overladen wordt gebruik gemaakt van een vacuüminstallatie, waardoor de pellets door transportslurven in de ruimen van de carrier worden geblazen.

Natuurlijk is, juist door het continu-bedrijf en het grote aantal opvarenden, de Civiele Dienst zeer uitgebreid. Totaal 38 man zijn hierin werkzaam, die om de paar uur voor een maaltijd zorgen, dag en nacht door.

Vangst

Meestentijds opereert het schip op 12 tot 28 mijl uit de kust van de Spaanse Sahara en Mauretanië, met als middelpunt Cape Blanco. De grootte van de vangst is afhankelijk van vele factoren, zoals de stand van de maan, het jaargetijde en de temperatuur van het water. Maar is er een school vis in de buurt, dan wordt deze onherroepelijk gevonden. Niet alleen het moederschip, doch elk vissersvaartuig, waarop zo'n 9 man varen, is uitgerust met de meest moderne apparatuur om deze op te sporen. Speciale uitvoering van het echolood, de sonar, radar en richtingzeker is standaard op elk schip.

Alle rapporten omtrent gelokaliseerde scholen vis komen binnen op de commandobrug van de L'Interpêche, waar men zelf ook naar blokken vis in de omgeving speurt. Samen met de „factory-manager” en de „fishing master” bespreekt kapitein Schaap welke actie moet worden genomen.

De snelheid waarmee het blok zich verplaatst wordt hierbij betrokken, uiteraard ook de grootte ervan en zo wordt gezamenlijk beslist of de vloot deze zal gaan onderscheppen of dat het fabrieksschip meegaat om snellere overlading mogelijk te maken.

Het kan gebeuren dat de blokken vis een dusdanige omvang hebben (tot zo'n 100.000 ton!), dat de gehele vloot dagen en nachten achtereen bezig is de vangst binnen te halen, terwijl op echolood en sonar het blok niet zichtbaar vermindert. Als bijzonder onaangenaam wordt het op de vissersvloot dan ervaren als een diepliggend schip te dicht in de buurt passeert; niet alleen kunnen hierdoor netten verloren gaan, maar ook het blok met vis kan worden verstoord, zich splitsen in meerdere kleine, waarna het dagen kan duren alvorens de vis zich weer heeft gegroepeerd.

En zo gaat de jacht op de vis door, continu, met slechts drie onderbrekingen per jaar, als de L'Interpêche Tenerife of Las Palmas binnenloopt om de bemanning te kunnen aflossen. Het schip zelf ondergaat dan een schoonmaakbeurt en dat is dan ook hard nodig, want juist omdat het in dit planktonrijke water ook veel ten anker ligt, is de aangroei bijzonder sterk, soms wel 5 tot 6 duim. De snelheid van het vaartuig vermindert daardoor wel met 2 mijl per uur.

Zelfstandig

Maar voor de rest is het schip en de daarbij behorende vloot geheel zelfstandig. Er zijn talloze technici aan boord, die zelf eventuele mankementen aan wat voor apparatuur dan ook, herstellen. Vier duikers varen mee o.a. voor onderwaterschade aan de vissersvaartuigen. Soms liggen er drie tot vier boten langs, die hetzij lossen hetzij een reparatie- of onderhoudsbeurt ondergaan.

De carriers die het vismeel afvoeren brengen verse proviand, onderdelen en wat al niet meer aan boord. Er is een modern ingericht hospitaal met acht bedden; vanzelfsprekend ook een dokter en verplegend personeel. Met zijn moderne uitrusting verleent de L'Interpêche niet alleen hulp aan de eigen vloot en de opvarenden daarvan, doch ook medische hulp aan anderen als daarom wordt gevraagd.

Zo riep niet lang geleden de Britse Shell-tanker „Meta” van 210.000 ton de hulp in van dit fabrieksschip. Een der opvarenden had een zeer ernstige verwonding aan zijn hand opgelopen. Deviatie was er voor de „Meta” niet bij, want de oproep om hulp was nauwelijks binnen en rendez-vous bepaald, of een van de vissersvaartuigen werd ingeschakeld om de gewonde van de „Meta” over te gaan nemen. Na met een mand, waarin desnoods 7 personen plaats kunnen nemen, uit het vissersbootje aan boord van de L'Interpêche te zijn gehesen — een methode die bijzonder doeltreffend blijkt voor het overnemen van personen — werd zijn hand deskundig gezet, gespalkt en verbonden en na enkele dagen werd hij met de helikopter die op het moederschip zijn thuishaven heeft, uitgevlogen naar La Gueira, vanwaar hij per vliegtuig — via Las Palmas — naar huis werd gezonden.

Navigatie

Natuurlijk is kapitein P. Schaap primair belast met de navigatie van het fabrieksschip. Weliswaar wordt voor iedere belangrijke beslissing omtrent verplaatsing van de vloot of van het moederschip gezamenlijk met de manager van de fabriek en de visserij overleg gepleegd, doch is het schip onderweg, dan is het onze oud-gezagvoerder die de scepter zwaait.

„Natuurlijk is onze dekdienst geheel anders ingedeeld dan op een tanker het geval is; er is een 1e stuurman aan boord, die zelf jaren heeft gevaren als „captain-manager” op de „Sir James Clark Ross”, een bij velen wel bekende walvisvaarder. Deze stuurman vervangt mij ook als ik met verlof ben. Doch daarnaast zijn er alleen een 2e en een 3e stuurman, die zes uur op zes uur af lopen. Zij nemen ook alle telefonische rapporten van de vloot in ontvangst; wij hebben namelijk de beschikking over privé-VHF-channels waarmee wij alle boten, en ook de helikopter kunnen bereiken. Deze beide stuurlieden bepalen dan de volgorde waarin de bo-

Gewoonlijk wordt gevestigd op makreel, sardinella, iba, ansjovis en tong. Als ontspanning wordt ook tonijn gevangen, voor eigen consumptie.



ten langs kunnen meren. De 1e stuurman bemoeit zich uitsluitend met de vangst, met het meren en ontmeren, alsmede met het onderhoud van de visboten. Een en ander impliceert dus dat, zodra wij het anker lichten, ik zelf op de brug sta, met een van de wachtdoende stuurlieden. Het is navigeren in druk vaarwater, met de vele kleine schepen er omheen. En dan natuurlijk de schepen die dwars door de visgronden varen, met alle verlies voor ons. In het algemeen wordt echter tegenwoordig wel een halve mijl afstand aangehouden, ofschoon het voor ons beter zou zijn als de passerende schepen buiten de 100 vadem-lijn van Cape Blanco zouden blijven.”

Hard

Het leven aan boord van een dergelijke eenheid blijkt veel harder te zijn dan aan boord van een tanker. Uitsluitend de echtgenoten van de hoofden van dienst mogen meevaren. Sterke drank is ten strengste verboden, alleen bier en frisdranken worden geschonken; een beslissing die mede genomen is vanwege de continu-dienst.

Vanzelfsprekend is de geur, die door het vismeel wordt verspreid, verre van aangenaam. De opvarenden wennen er zelf wel aan, doch die lucht dringt in alle kledingstukken door, zodat men wel degelijk andere kleding tijdens het verlof moet dragen. Uniformen zijn niet gebruikelijk; door het dagelijks contact met de vissers zelf — die een mentaliteit hebben geheel verschillend van de koopvaardij — zou hierdoor beslist wrijving ontstaan.

Het is verder een mengelmoe van nationaliteiten: er zijn onder andere Canadezen, Noren, Zuidafrikanen, Italianen, Spanjaarden en Portugezen, hetgeen er overigens wel toe leidt, dat de voertaal uitsluitend Engels is. De verlofverlening vindt plaats als het schip driemaal per jaar enige weken binnen ligt. Het komt neer op 3 à 4 maanden werken, 1 maand verlof. Tussentijds wordt niet veel afgelost; als het wel het geval is, vindt dit per eigen helikopter plaats, die ook wordt ingezet om de vis op te sporen en de vloot naar de gevonden scholen vis te leiden.

„Ik ben nu 59 — zo besluit Kapitein Schaap — maar hoop het nog lang vol te houden, ik houd niet van thuiszitten. En al heb ik nu geen gelegenheid om zelf nog vis te vangen, zoals ik vroeger wel eens gewoon was, ik meen toch mijn hobby gevonden te hebben: Varen en Vissen.”



GEMETEN GELUID

In het april-1971-nummer van „Tussen Schip en Ka” gaven wij onder de kop „Decibel” een uiteenzetting, welke gevaren het gehoororgaan bedreigen wanneer dit aan overmatig geluid wordt blootgesteld.

Wij hebben toen mededeling gedaan dat ook aan boord van onze schepen begonnen was met het doen van metingen ten einde een indruk te krijgen van de bronnen die voor het menselijk gehoororgaan teveel lawaai produceren. Voor dit onderzoek, waarvoor onze Medische Dienst het initiatief had genomen en dat thans voor de Koninklijke/Shell Groep wordt gecoördineerd door Shell International Marine Ltd. te Londen, werd de hulp ingeroepen van

deskundigen van de Salford University in Engeland, die zich gespecialiseerd hebben in onderzoeken op dit gebied. Het zal een ieder duidelijk zijn, dat een dergelijk onderzoek geruime tijd in beslag neemt.

Ten einde echter toch snel een indruk te kunnen krijgen van eventueel aanwezige schadelijke geluidsbronnen aan boord van onze schepen, werd besloten, in het kader van voornoemd onderzoek, de varende veiligheidsinstructeurs metingen te laten verrichten. Deze metingen zijn thans in volle gang. In onderstaand artikel wordt, na nogmaals een uiteenzetting in het kort waaruit lawaai — en met name schadelijk lawaai — bestaat, ingegaan op de wijze van meten aan boord.



Geluid

Men kan „geluid” van twee verschillende gezichtspunten benaderen. In de eerste plaats kan men geluid beschouwen als overdracht van energie door middel van een vast, vloeibaar of gasvormig medium, waardoor trillingen ontstaan die drukvariëaties geven of die de moleculen van het medium van plaats doen veranderen. In de tweede plaats kan geluid worden beschouwd als de hoorbare waarneming van zulke trillingen, die onder normale omstandigheden ons oor via de lucht bereiken.

Frequentie

Eén karakteristiek van een zuivere toon is zijn frequentie, d.w.z. het aantal drukvariëaties dat per seconde in het overbrengende medium ontstaat en dat wordt weergegeven in Hertz (Hz) of perioden per seconde. Een lage muzieknoot heeft een lage frequentie, een hoge noot een hoge.

Amplitude

De tweede karakteristiek van een zuivere toon is zijn amplitude; dit is de grootte van de drukvariëaties in het medium. De amplitude staat in directe relatie tot de intensiteit van het geluid. Dit wordt uitgedrukt in decibels (dB). Het gezoem van een bij is van lage amplitude, maar een scheepsfluittoon van een hoge.

Lawaai

Lawaai kan men kortweg omschrijven als geluid dat over het algemeen als onaangenaam wordt ervaren. Lawaai kan van bijzonder lage, maar ook van zeer hoge frequentie zijn; in intensiteit kan het variëren van die van bijvoorbeeld normale conversatie in een bibliotheek, tot het gegier van een straalmotor op een vliegveld.

Het is de interrelatie tussen frequentie, intensiteit en tijdsduur die maatgevend is om vast te stellen in hoeverre lawaai nadelig kan zijn voor het gehoororgaan. Getalsmatig wordt dit dan uitgedrukt in NR-waarde (NR - Noise Rating). Op den duur voor het gehoororgaan schadelijk geluid begint bij NR 85. Bij NR 105 kan zelfs korte blootstelling al gehoorschade geven.

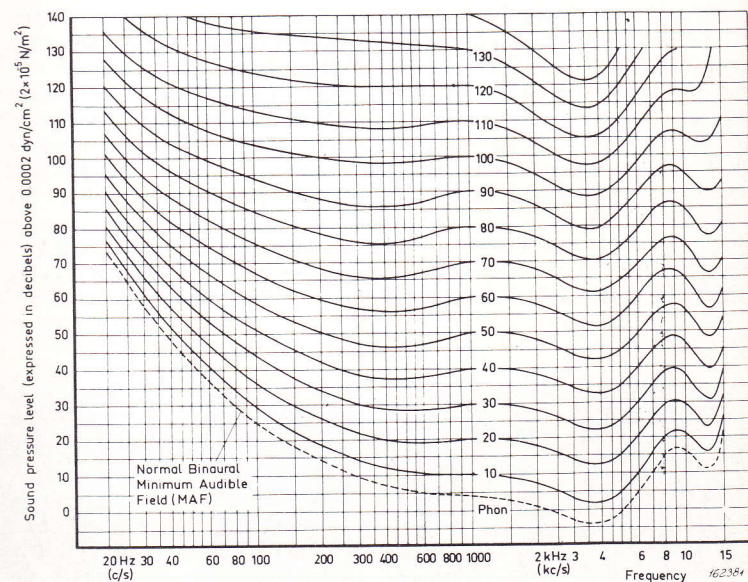
Metten

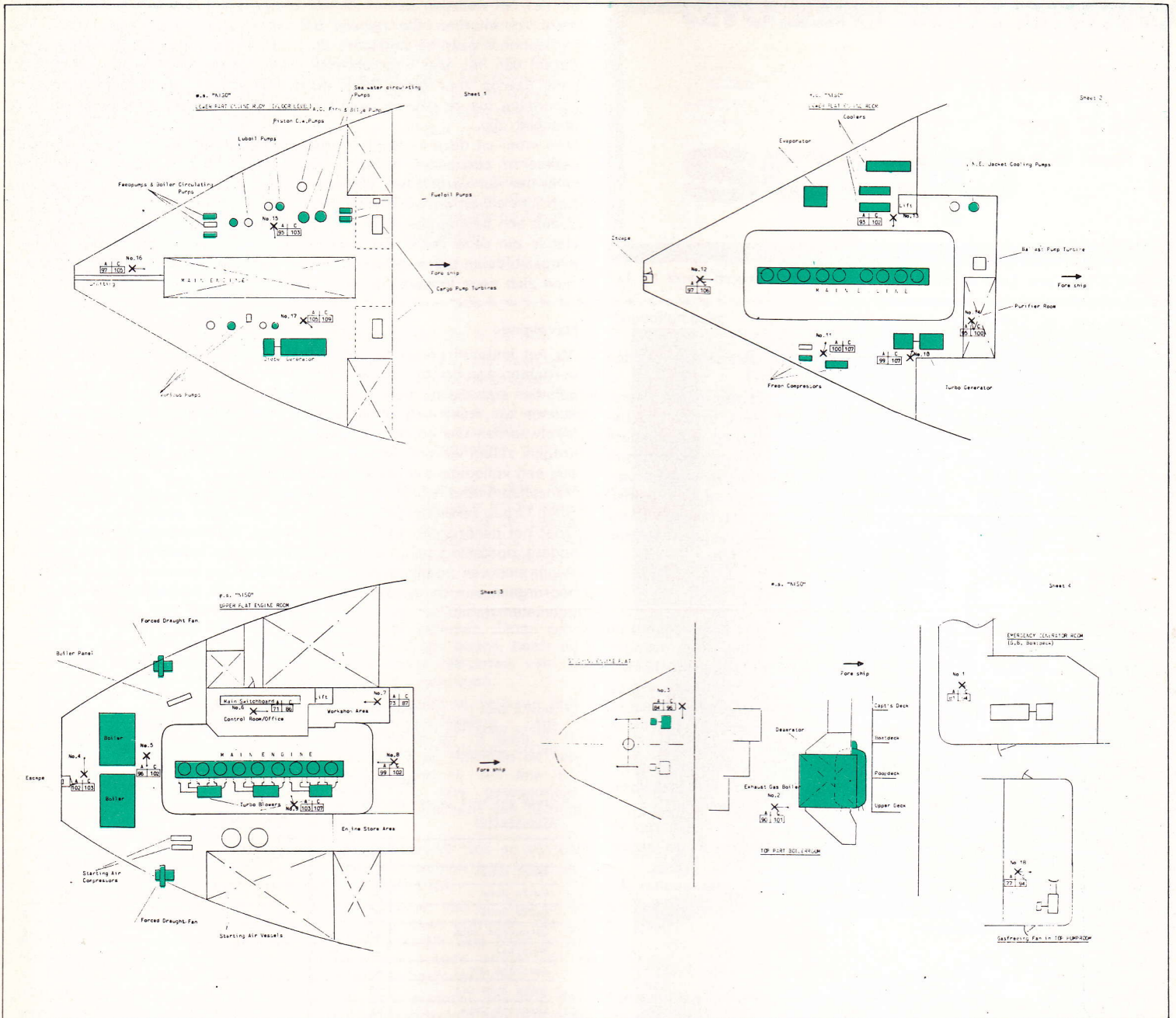
Het gehoororgaan mag dan een zeer gevoelig „instrument” zijn om geluidsgolven waar te nemen, op geluidsdruk zal het alleen reageren wanneer de frequentie ligt tussen plm. 20 en 8000 Hz. Zowel onder als boven deze grenzen valt de waarneming snel weg.

De door het menselijk gehoor waargenomen „luidheid” van zuivere tonen van verschillende frequenties staat niet in een lineaire verhouding tot de intensiteit (dus „sterkte”) van deze tonen.

In onderstaande grafiek zijn de curven gegeven van de intensiteit van geluid uitgedrukt in dB, zoals dat bij verschillende frequenties door de mens als **even luid** wordt waargenomen.

De stippellijn geeft de gehoordrempel aan en is de curve welke over het gehele frequentiegebied (dus voor alle toonhoogten) het minimum geluidsdruk-niveau aangeeft van nog juist hoorbaar geluid bij gezonde jonge mensen.





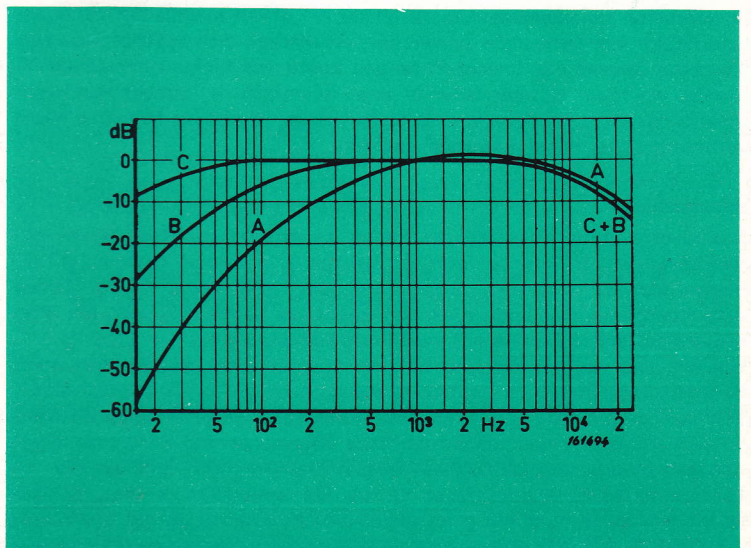
De intensiteit of sterkte van geluid, nauwkeuriger uitgedrukt: het geluidsdruk-niveau kan worden gemeten met instrumenten, die in staat zijn de mechanische energie van de in de geluidsgolf trillende luchtdeeltjes om te zetten in elektrische energie, die op een schaal direct in decibels is af te lezen. Daar hoge frequenties schadelijker blijken te zijn voor het gehoor dan lage, wordt hiermee in de meetinstrumenten direct rekening gehouden. Men bouwt zgn. netwerken in, waarin de lage tonen sterk (stand A), minder sterk (stand B) of in het geheel niet (stand C) extra worden verzwakt. Bij metingen dient te worden vermeld welk netwerk men heeft gebruikt. De gevonden waarden worden aldus uitgedrukt in dB (A) en dB (C). Voor ons doel wordt de stand B niet gebruikt. Nevenstaande grafiek geeft een beeld van de geluidsfiltering der verschillende netwerken.

Meetapparatuur

Er zijn twee soorten apparatuur die voor geluidsmetingen in de industrie het meest in aanmerking komen, nl.

1. De geluidsniveaumeter voor snelle meting van het totale geluidsniveau
2. De geluidsanalysator met octaafbandfilters voor meer gedetailleerde meting.

Onze veiligheidsinstructeurs verrichten tijdens hun reizen aan boord van



GEMETEN GELUID

onze schepen metingen met de geluidsniveaumeter van het fabrikaat Brüel & Kjaer, een Deense firma die zich gespecialiseerd heeft op het gebied van akoestische meetapparaten.

Het team van de Salford Universiteit gebruikt de meer gecompliceerde geluidsanalysator.

Bepalen wij ons thans tot de metingen die door onze instructeurs worden verricht.

De geluidsniveaumeter dient vóór en na gebruik te worden gecalibreerd. De uitrusting der instructeurs is voorzien van een ijkset, zodat met behulp van deze volledige uitrusting uiterst nauwkeurig en op vergelijkbare basis kan worden vastgesteld wat de waarden zijn van geluiden afkomstig van de talloze bronnen in elk type schip. De metingen worden verricht in alle delen van de machinekamer, in de accommodatie en dienst-ruimten alsmede op die plaatsen waar geluiden van verschillende bronnen kunnen doordringen en een schadelijke situatie zouden kunnen scheppen.

Praktijk

Ten behoeve van een uniforme en overzichtelijke rapportage zijn formulieren ontworpen waarop door de instructeurs de resultaten der metingen worden genoteerd. Voor de voortstuwingsruimten zijn daartoe schema's beschikbaar, die een overzicht geven van de geluidsbronnen aanwezig op de verschillende platformen. De tijdens de meting aanwezige geluidsbronnen (werkende werktuigen) worden op deze schema's ingekleurd. Daar de metingen momentopnamen zijn, worden ook bijzonderheden over beladingstoestand van het schip, kracht en richting van zee en wind genoteerd en doorgegeven. Aldus komt een compleet overzicht beschikbaar van de voorkomende geluiden en de heersende omstandigheden.

De hiernaast afgedrukte lijst en de schema's op pag. 7, waarop de meetpunten met een X zijn aangegeven, geven een beeld van de rapportage.

De volledige rapporten worden doorgezonden aan Shell International Marine Ltd. te Londen, die zorg draagt dat de deskundigen van de Salford University deze kunnen evalueren.

Salford University

Deskundigen van deze universiteit voeren o.a. mede op het s.s. „Katelysia” en het m.s. „Acila”, waarbij tijdens uitgebreide geluids- en trillingsmetingen onze veiligheidsinstructeurs vertrouwd werden gemaakt met de te gebruiken geluidsniveaumeters en de wijze van meten. De vertegenwoordigers van genoemde universiteit verwierven zich tijdens deze eerste reizen tevens een inzicht in de aan boord van tankers bestaande situaties, waardoor zij later beter in staat zullen zijn de oorzaak van eventuele schadelijke geluiden vast te stellen en na te gaan in hoeverre hierin verbetering zou kunnen worden gebracht.

Bescherming

In hoeverre tonen de eerste resultaten nu aan dat het gebruik van gehoorbescherming — in de vorm van kappen of watten — gewenst is? Alhoewel aan het onderstaande geen definitieve conclusies mogen worden verbonden, daar het onderzoek nog geenszins voltooid is, lijkt het interessant na te gaan welke NR-waarden gevonden zijn.

Gesteld mag worden dat over het algemeen, zelfs in de machinekamer, de grens van NR 105 op de meeste meetpunten niet wordt overschreden, al blijken de omstandigheden per schip belangrijk te verschillen. Zo werd op één „K”-tanker vastgesteld dat deze NR-waarde wel werd overschreden aan stuurboordzijde, op het laagste platform; ook nabij de HD- en LD-turbine lag de waarde boven de 105. Op een tanker van de „A”-klasse bleken op de meetreis geen geluidsbronnen aanwezig die overschrijding van de NR 105 grens veroorzaakten. Wel wezen de waarnemingen

uit dat NR-waarden boven de 85 veelvuldig in vrijwel alle machinekamers voorkwamen. Op zichzelf behoeft hierdoor nog geen schade aan het gehoororgaan te ontstaan, doch indien men gedurende langere tijd (jaren) aan het daar voorkomende lawaai zou worden blootgesteld is de kans daarop zeer groot. Men dient dan ook in ieder geval gehoorbescherming toe te passen, waartoe de verstrekte Billingham-watten zeer geschikt zijn.

Men moet uit deze — in dit stadium slechts summiere gegevens — geen verkeerde conclusies trekken. De waarden kunnen per reis, per dag, zelfs per uur verschillen, afhankelijk van de omstandigheden. En dit betreft niet alleen de weersomstandigheden, ook de snelheid van het schip speelt een belangrijke rol, de werktuigen die bij staan, enz.

Het is om deze reden dat men er verstandig aan doet om de beschermingsmiddelen tegen geluidshinder te gebruiken in al die gevallen waarin men zich voor langere tijd in de machinekamer begeeft.

Navolging

Na het initiatief genomen door Shell Tankers NV om metingen te gaan verrichten aan boord van de schepen en aldus na te gaan in hoeverre er geluiden zijn die op den duur schadelijk voor het gehoororgaan zouden kunnen zijn, heeft ook Shell Tankers (UK) Ltd. hiertoe besloten. Ook de meetwaarden die op de Shell-schepen van de Britse vloot worden verkregen, zullen worden verder geleid naar de Salford University, zodat aldus een volledige analyse kan plaatsvinden.

Vanzelfsprekend wordt bij de nieuwbouwschepen van de Koninklijke/Shell Groep rekening gehouden met de verkregen gegevens.

Door het aanbrengen van controlekamers, door verbeterde isolatie, door andere opstelling van werktuigen, afwijkende indeling van de ruimten, tracht men een positieve bijdrage te leveren ter bescherming van het gehoororgaan van de opvarenden, hetgeen alleen mogelijk is op basis van „gemeten geluid”.

NOISE LEVEL MEASUREMENTS. (B & K Sound Level meter 2206)

* SHIP'S NAME : ~~XXXX/XXXXX~~ / m.s. ... "NISO".....
SHIP'S CONDITION : as per attached plan Ballast
SHIP'S CONDITION : at sea - R.P.M. - Wind direction/force : SSE 3B
116.1 Sea 3

~~XXXXXX~~

* Cross out what is not applicable.

	ACCUMODATION		ENGINE ROOM	Remarks	Weighting	
	A	C			A	C
Wheel House	62	96	* 1		81	94
Chart Room	62	95	2		90	101
Radio Room	63	80	3		84	96
Gyroscope Room	66	80	4		102	103
Hospital	53	76	5		96	102
Messroom Off.	61	80	6		71	86
Smoke Room Off	58	80	7		73	87
Messroom Crew	68	85	8		99	102
Recr. Room Crew	67	87	9		103	107
Owner's... Cabin	55	84	10		99	107
Ch. Eng... Cabin	52	79	11		100	107
R. Off... Cabin	58	82	12		97	106
5th. Eng... Cabin S.B.Aft	58	84	13		93	102
2nd. Eng... Cabin	57	77	14		95	100
Ship's Office	59	74	15		95	103
2nd Pumpman (24-3)	60	82	16		97	105
Sailor p. all (26-4)	58	77	17		105	109
Other LOCATIONS:						
Sailor sb.all (32-2)	63	83	18		77	94
Height above measuring level invariably 5 feet.						
*Mark measuring points with corresponding numbers on diagrams. Place arrow for direction indication of instrument and note also height of instrument above level. If relevant mark machinery nearby measuring points which are running at time of measurement in diverging color.						

Date: 23-09-'71

Signatures:

Master:

Chief Engineer:

Safety Instructor:



In de winkel

In de Shell-winkel zijn thans „Vapona Spray” spuitbussen verkrijgbaar à raison van f 2,—. Zoals ook op de in fris blauwwitte kleurencombinatie uitgevoerde bus staat vermeld: tegen vliegen, muggen en motten.



Job in 72

Onder dit motto is van 12 tot en met 14 mei jl. in een van de Hout-rusthallen te Den Haag een beurs gehouden, waar jongelui die deze zomer hun einddiploma van het voortgezet onderwijs behalen, een inzicht konden krijgen omtrent de beroepen die er voor hen open staan.

Samen met de Centrale Kantoren van de Koninklijke/Shell te Den Haag, wier deelneming gericht was op het aantrekken van jongedames, nam onze Maatschappij deel aan deze beurs, met het oogmerk jongelui te wijzen op de mogelijkheid een studiebeurs voor opleiding tot koopvaardij-officier bij Shell Tankers N.V. te verkrijgen.

Alhoewel pas na selectie van de gegadigden kan worden gezegd hoeveel studiebeurzen kunnen worden uitgereikt naar aanleiding van onze deelneming aan deze beroepenbeurs, heeft de „acte de présence” die Shell Tankers gaf er zeker toe bijgedragen, ook meer bekendheid te geven aan een „toekomst op zee”.



C.D.M.

Ter gelegenheid van de ingebruikneming van het grootste dok op het Westelijk Halfrond, dat van de Curaçaose Droogdok Maatschappij, is o.a. de heer H. van Waasdijk, Directeur van deze Maatschappij, benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

Zoals velen zich zullen herinneren, bekleedde de heer Van Waasdijk — alvorens over te gaan in dienst van de C.D.M. — verschillende functies in onze walorganisatie.



schoon schip

Afscheid van Mr. L. M. Soo

Na o.a. 13 jaar als assistent voor Chinese bemanningszaken, zowel voor de Nederlandse als Engelse vloot, werkzaam te zijn geweest, is Mr. Soo van 1 mei 1972 af van een welverdiend pensioen gaan genieten.

Zoals bekend, was Mr. Soo geplaatst bij de crew sectie van Shell Tankers (U.K.) Ltd te Londen en trad onder meer op als contactpersoon tussen het kantoor, de scheepsleiding en de Chinese opvarenden, zulks ook ten behoeve van onze met Chinese opvarenden bemande schepen. Door zijn vele bezoeken aan boord, heeft hij ook onder onze officieren veel goede bekenden gekregen.

Toen Mr Soo in verband met een bemanningswisseling van een STUK-schip op 18 april jl. Rotterdam bezocht, maakten de vele bekenden die hij op ons kantoor heeft, van deze gelegenheid gebruik om afscheid van hem te nemen.

Wij wensen Mr Soo en zijn echtgenote nog samen een lange en gelukkige tijd toe.

Als opvolger van Mr Soo zal Mr C. H. Ling gaan optreden, die op de foto naast Mr Soo staat en inmiddels ook reeds enige van onze schepen heeft bezocht.

Mr Soo verzocht ons nog de volgende boodschap aan officieren en Chinese opvarenden te willen opnemen:



Dear friends,

In all my service with Shell over 25 years, no matter where I have been, I have always received help and co-operation from all my friends, and I will never forget the kindness shown to me. Without this help I would not have survived all these years.

May I take the opportunity of thanking all of you and wish you and your families all happiness for the future.

Should you ever be in the vicinity, my wife and I would be very pleased to welcome you to our home.

Yours truly, L. M. Soo

For address, see London telephone directory.

TIEN JAAR



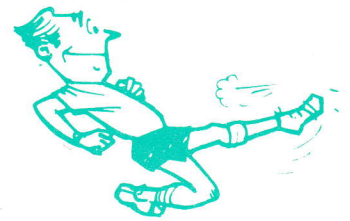
Begin 1962 begon de Ontspanningsvereniging Shell Tankers met haar activiteiten. Tien jaar lang spande het bestuur zich in om de leden, waaronder zowel collega's van de vloot als van de wal, gelegenheid tot ontspanning te geven, waarbij men elkaar ook eens van andere zijde leert kennen dan tijdens het werk. Bij een terugblik op 10 jaar verenigingsleven mag toch wel worden gezegd — ook al waren er een enkele keer avonden waarop het bezoekerstal onder de maat bleef — dat, zeker de laatste jaren, aan belangstelling geen gebrek is.



Feestavond

Een lustrum vraagt om een viering en het bestuur meende dat hiervoor een grootse feestavond wel op zijn plaats was. Gekoppeld met een „nasi-goreng-speciaal“-maaltijd, die inmiddels tot grote populariteit is uitgegroeid, bleek dit een bijzonder goede gedachte: het aantal aanmeldingen was dusdanig, dat introducés nauwelijks de kans kregen. Op zaterdag, 15 april jl. telde de grote en vrolijk versierde lunchkamer van het Shell-gebouw dan ook een maximum aantal feestgangers. Na de borrel, die vanaf 18.30 uur werd geschonken, en de maaltijd, waarvoor het personeel van de lunchkamer alle lof verdient, werd er danig gevierd, waarbij zowel jongeren als ouderen, zowel vloot- als walleden, hun beste beentje voor zetten.

„The Evergreens“ uit Zevenhuizen, die reeds tijdens de „borrel en maaltijd“ voor luidruchtige achtergrondmuziek hadden gezorgd, wisten door hun enthousiasme de danslustigen tot voorbij het middernachtelijk uur op de vloer te houden. Weliswaar zouden geluidsmetingen in deze zaal bijzondere gegevens hebben opgeleverd, doch de stemming zat er in, zoals ook uit de geplaatste foto's moge blijken.



Sportavond

Stemming van een geheel andere soort troffen wij aan op de jaarlijkse sportavond, die op woensdag 3 mei in de sporthal van het Shell-sportpark „De Vijfsluizen“ te Vlaardingen werd gehouden. De strijd ging wederom voor de damesteams (zaalhandbal) om de „ladies wissel-cup“, bij de heren (zaalvoetbal) om de „Rodenburg wisselkan“.

Er traden totaal niet minder dan 8 teams in het veld, waaronder als nieuwkomers: de vloot. Bij de dames was de situatie als voorheen: ploegen van Shell Nederland, Shell Verkoop en Shell Tankers. Waren vorig jaar de dames van de lunchkamer met gepaste trots in het bezit gekomen van de „cup“, dit jaar ging deze trofee terug naar Verkoop. Jammer, maar voor het damesteam van Shell Tankers valt nog steeds geen eer te behalen, en dat terwijl zij zo hun best deden. Lag dit wellicht aan de geringe opkomst van collega's die voor aanmoediging hadden moeten zorgen? Hoe dan ook, onder de arbitrale leiding van mej. H. Rouss werden het sportieve wedstrijden.

Sportiviteit vierde ook hoogtij bij de strijd tussen de diverse herenteams van Shell Nederland, Shell Tankers-vloot, DFF, DFM en DFP, onder scheidsrechterlijke leiding van de heer J. Bouman.

Het was met gemengde gevoelens en met de belofte „volgende keer pakken wij 'm terug“, dat DFM vorig jaar de „kan“ aan de DFF-ers moest afstaan. Maar die voorstelling ging deze keer niet op, want door het grote aantal deelnemers kon in dit jubileumjaar een volledig vloot-team worden samengesteld. Zij hadden zelfs supporters meegebracht en „zouden het de jongens van de wal wel even laten zien“. Nu was dat nog niet eenvoudig; vooral het DFM-team leverde geduchte tegenstand. Zelfs in de finale bleef de stand nog gelijk: 1—1. Maar het betere doelgemiddelde over

OVST

alle gespeelde wedstrijden betekende toch dat — sportief tandengeknars aan de wal — de „kan” naar de vloot is verhuisd. „Maar jullie zullen het volgende keer, bij de komende wedstrijd op het grote veld, wederom waar moeten maken,” aldus de heer Den Ouden, adjunct-Directeur van onze Maatschappij, die zowel de „cup” als de „kan” met een woord van lof voor hun prestaties aan de winnende dames- en herenteams uitreikte.



Interlokale klaverjas-ontmoeting

Ondanks alle feestgedruis dient hier ook nog melding te worden gemaakt van de interlokale klaverjas-ontmoeting, waaraan voor het eerst in de 10-jarige geschiedenis van de O.V.S.T. met een team werd deelgenomen.

Op zaterdag 22 april jl. zaten niet minder dan 216 deelnemers, die tezamen 6 teams van de diverse Shell-maatschappijen vormden — in de grote hal van „De Vijfsluizen” te Vlaardingen. De strijd om de zilveren wisselbeker was verwoed, maar de trofee bleef in handen van het Pernis-team. Shell Tankers, wier team was aangevuld met enkele spelers van andere Groepsmaatschappijen, eindigde op de vijfde plaats. Maar het was ook pas voor de eerste keer dat de jubilerende vereniging deelnam.

Ondanks dat er van vele goede spelmomenten viel te genieten, was het aantal toeschouwers wat teleurstellend. Aan het eind van de wedstrijden reikte de heer H. den Ouden, adjunct-Directeur van Shell Tankers N.V., de „cup” en „kan” uit aan de winnende teams. De eindstrijd tussen het vlootteam en dat van de Afdeling DFM was bijzonder spannend; de gelukwens aan de aanvoerder van het vlootzestel, de heer F. B. Schröder, was dan ook welverdiend. Merkwaardige bijzonderheid: alle heren van het vlootteam waren stuurlieden, namelijk de heren De Bordes, Van Haafden, Den Ouden, Schröder, Verheul en Waalewijn.





Enkele jaren geleden werden regelmatig bijeenkomsten gehouden voor het personeel, waarbij o.a. verschillende sectiechefs van de walorganisatie een overzicht gaven van de in hun sectie te verrichten werkzaamheden, met het hoe en waarom; aan het einde van de lezing bestond dan gelegenheid tot het stellen van vragen. Alhoewel dit zeker nut heeft afgeworpen, valt niet te ontkennen, dat de lezing als zodanig veelal het grootste gedeelte van de uitgetrokken tijd in beslag nam, zodat het stellen van vragen nogal eens moest worden beperkt.

Thans is besloten, zulks op verzoek van de Ondernemingsraad-walorganisatie, deze bijeenkomsten van personeelsleden te hervatten, doch in gewijzigde vorm. Slechts een of meer aspecten van de in een bepaalde afdeling/sectie te verrichten werkzaamheden worden gedurende maximaal 10 minuten belicht, waarna er gelegenheid is tot het stellen van vragen, die — naar men hoopt — zullen leiden tot een uitwisseling van gedachten. Men kan dus thans eerder spreken van gespreksgroepen dan van lezingen.

Op woensdag 10 mei jl. hield als eerste in de rij van gespreksleiders de heer J. Blaauwkamer van de Sectie DFP/5-Walpersoneel en Organisatie om 16.15 uur een korte inleiding voor een twaalfstal wal-employés; hierbij kwamen met name de onder DFP/5 ressorterende verantwoordelijkheden ter sprake voor wat betreft maatschappelijk werk en organisatie. Alhoewel het bijzonder moeilijk moet zijn als gespreksleider om, bij het geven van enig inzicht in zijn verantwoordelijkheid voor bepaalde taken, zich te beperken tot de korte spanne tijds die hiervoor is uitgetrokken, strekt het de eerste van de rij sprekers tot eer, dat precies na tien minuten gelegenheid tot vragen stellen werd geboden.

Met deze geheel nieuwe benadering wisten de aanwezigen, na een enigszins

schuchter begin, echter spoedig raad en het moet gezegd worden, dat de voor de discussie uitgetrokken tijd — namelijk drie kwartier — wel ruimschoots werd overschreden. Eerst tegen 19.00 uur besloot de gespreksgroep de discussie.

Maatschappelijk werk

Een van de eerste vragen gold in hoeverre maatschappelijk werk door een niet-gediplomeerde kracht resultaten oplevert. De facetten waarbij de maatschappelijk werkster in onze organisatie wordt betrokken — en die voornamelijk betrekking hebben op (familie)leden van het vlootpersoneel — zijn beperkter in aantal dan bij de meeste andere walbedrijven. In de praktijk blijkt de huidige structuur, waarbij de maatschappelijk werkster is ondergebracht in de Sectie DFP/5, goed te voldoen. Zij verricht haar werkzaamheden als zodanig in nauw overleg met de secties Scheepsofficieren, Scheepsgezellen, Geneeskundige Dienst en met haar directe chef, de heer Blaauwkamer. Zij bewaart echter absolute geheimhouding, zoals bij maatschappelijk werk gebruikelijk; uitsluitend na overleg met de betrokkene rapporteert zij aan de heer Blaauwkamer zelf en waar nodig aan de Directie. Zij staat in wezen ten dienste van degenen die haar hulp inroepen, bezoekt bij voorbeeld familieleden die door overlijden kostwinner of anderszins advies nodig hebben, zorgt in noodgevallen voor huishoudelijke hulp, kortom zij verricht haar werkzaamheden ten dienste van de employés en hun gezinnen en niet ten dienste van de Maatschappij.

Huisvesting als zodanig valt eigenlijk niet onder de maatschappelijk werkster, alhoewel de Sectie DFP/5 hier wel bemiddeling verleent zowel voor vloot- als walpersoneel. Natuurlijk werden over deze bemiddeling van de Maatschappij ook vragen gesteld. Bij het zoeken naar woonruimte in de huursector kan DFP/5 nog steeds hulp verlenen, daar zij bekend is bij huisvestingsbureaus, aanbiedingen krijgt of in

een enkel geval zelfs — zonder dat er op dat moment van personeelszijde vraag naar is — een of meer in aanbouw zijnde huizen tracht te reserveren voor personeelsleden.

Bij aankoop van een woning ligt de situatie weer geheel anders. Wanneer met garantie van de Maatschappij door de betrokken instelling een hypotheek wordt verstrekt, wordt bekeken tot welke hoogte de lening gezien het inkomen verantwoord is, waarbij ook nog de te verwachten carrière met daaraan verbonden emolumenten een rol kan spelen.

Een der aanwezigen stelde daarop de vraag waarom elke Shell-maatschappij bij huisvesting zelfstandig optreedt. Is coördinatie met andere Shell-maatschappijen hierbij niet gewenst? Inderdaad was het vroeger de Afdeling Huisvesting op het Centrale Kantoor die hetzij zorgde voor, hetzij bemiddelde bij huisvesting van employés, waaronder die van Shell Tankers NV. In de loop der jaren is deze situatie verlaten, omdat dit vanuit onze organisatie in Rotterdam beter kon geschieden. Bemiddeling bij huisvesting kan overigens als een aflopende zaak worden beschouwd. Echter, nog steeds wordt de Maatschappij ingeschakeld, en de behoefte aan nauwere coördinatie doet zich inderdaad soms hierbij gevoelen. Gesteld mag worden dat door nauw contact met andere Shell-organisaties coördinatie ook nog steeds plaatsvindt, alhoewel niet zo strak als voorheen.

In antwoord op de vraag in hoeverre voor walemployés de afstand woonplaats-Rotterdam bij bemiddeling een rol speelt, werd gesteld, dat primair de wens van aanvrager geldt. Echter, indien voor een walemployé gezien zijn werkzaamheden de keuze van woonplaats wat vreemd aan doet, wordt contact opgenomen met zijn chef in hoeverre deze bezwaren heeft.

Mocht deze inderdaad niet akkoord gaan, dan nog wordt nagegaan in hoeverre de wens van de woninggeagidie toch kan worden gerespecteerd.

Personeelsbeleid

Zoals reeds in het openingswoord was gezegd, wāren vragen over elk met „Walpersoneel en organisatie” verbonden aspect volkomen vrij. Geen wonder dat ook over personeelsbeleid vragen werden gesteld, met name over overplaatsingen binnen de maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep. Hoe wordt nu eigenlijk contact onderhouden met de andere in Nederland gevestigde maatschappijen en is er kans op overplaatsing naar elders, zeker wanneer dit promotie zou kunnen betekenen?

De personeelschefs van de verschillende maatschappijen komen regelmatig bij elkaar, vacatures worden bovendien per telex overal bekend gemaakt en zelfs op mededelingenborden gehangen, voor iedereen ter inzage. „Ja, maar dat geldt voor de lagere functies, hoe zit dat nu met het middenkader, en zelfs voor de hogere functies”, aldus een van de vragenstellers. In de eerste plaats wordt over derge-

lijke vacatures wel degelijk contact onderhouden tussen de verschillende maatschappijen en, alhoewel officiële publicatie niet plaats vindt, wordt in de personeelsafdeling nagegaan of voor de betrokken functie op ons kantoor gegadigden zijn. Vroeger — en dat was nog na de oorlog — was het voor de chef van een gegadigde mogelijk om reeds, voordat betrokkene was benaderd, een veto uit te spreken; thans niet meer. Er wordt in de meeste gevallen eerst officieel gepolst hoe een employé — indien hij gezien zijn capaciteiten daarvoor in aanmerking komt — erover zou denken. Is zijn reactie positief, dan vindt de officiële procedure plaats, waarbij niet zonder meer door een der boven hem of haar gestelden de voordracht teniet kan worden gedaan. Nog eens werd benadrukt hoezeer het gewenst is dat employés die voor overplaatsing voelen, dit in de beoordelingsstaat laten vermelden; uiteindelijk is de nieuwe beoordelingsprocedure in dit opzicht een stap voorwaarts vergeleken met voorheen. Eveneens kan men desgewenst een „open gesprek” hebben met chef Sectie DFP/5.

Ter verduidelijking werden nog enige voorbeelden aangehaald omtrent overplaatsingen die recent hebben plaatsgevonden, waaruit een ieder kon concluderen, dat de thans gevolgde wijze van vervulling van vacatures zeker ook employés van Shell Tankers ten goede kan komen.

Organisatie

Een zeer levendige discussie ontstond over de verantwoordelijkheid van gespreksleider Blaauwkamer voor de organisatie bij Shell Tankers. Aan welke constructie dient de voorkeur te worden gegeven: een aparte organisatieman binnen de organisatie, zoals vroeger? Tijdelijk een buitenstaander van een organisatiebureau aantrekken? Of een situatie zoals thans, waarbij de Chef Walpersoneel hiervoor verantwoordelijkheid draagt en rechtstreeks rapporteert aan de Directeur. De voor- en nadelen van de drie mogelijkheden werden uitgebreid doorgenomen. Als bijzonder voordeel voor de huidige situatie werd erkend, dat — gezien zijn functie — de verschillende werkzaamheden, alsmede de mensen zelf, aan de Chef Walpersoneel en Organisatie bekend zijn. Onder andere als gevolg van het Hay-MSL-onderzoek door deze Sectie verricht, zijn de inzichten omtrent de werkzaamheden volkomen uitgediept, zodat een goed overzicht beschikbaar is gekomen over wat, door wie en waarom het wordt gedaan. Nog vele andere facetten hieraan verbonden passeerden de revue. Andere opzet bij het dokken van schepen e.d. kunnen mede aanleiding zijn tot een andere werkbelasting, of werkverdeling, op kantoor. En voor ogen staat een organisatie waarbij elk der employés, elk op zijn eigen niveau, een gelijke last draagt; hierbij kan een ieder ook wel degelijk inspraak hebben, of zelf met voorstellen komen. Een punt dat aller aandacht had en waarmee de discussie, na een woord van dank, werd afgesloten.



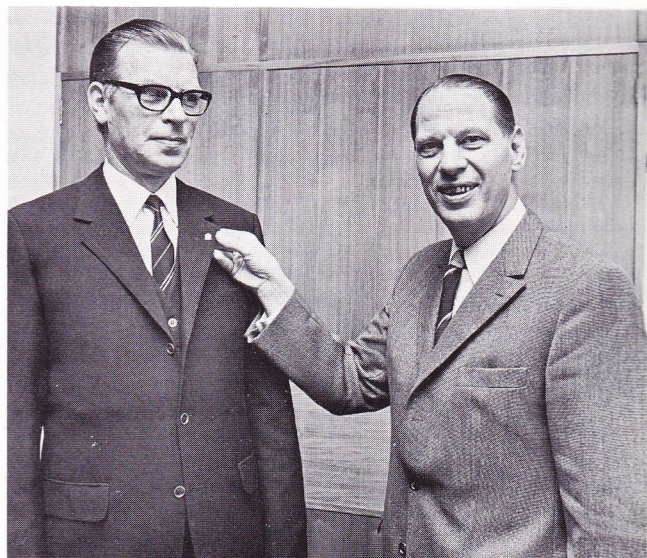
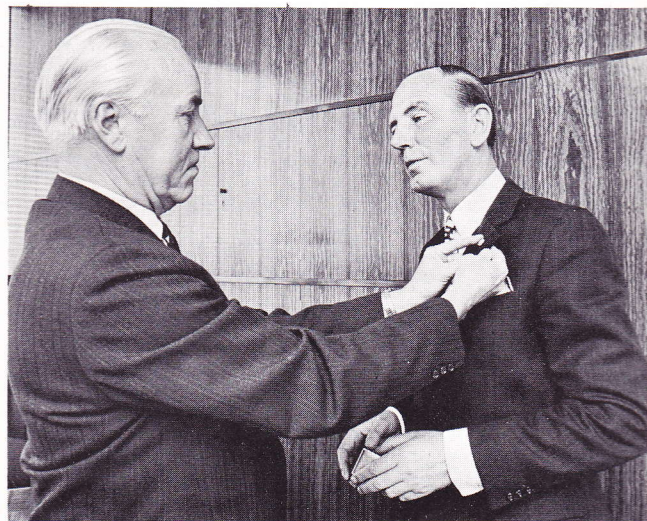
Vloot

Kapitein W. Haeck completeerde op 4 februari jl. — tijdens dienst op zee — een dienstverband van 25 jaar. Na op 23 maart 1972 te Mina-al-Ahmadi voor verlof van de „Diloma” te zijn afgelost, kon voor Kapt. Haeck en zijn echtgenote een afspraak worden gemaakt voor een bezoek aan de Directie. Op donderdag 20 april jl. werd door de heer D. Rodenburg, Directeur, het gouden dienstembleem aan hem uitgereikt.

Wal

Op 8 mei jl. reikte onze Directeur, de heer D. Rodenburg, het gouden embleem voor 25 jaar dienst uit aan de heer J. W. Paans, adjunct-Directeur en Hoofd Afdeling Personeel. Weliswaar was de officiële jubileumdatum 1 mei, doch wegens verblijf buitenslands van de jubilaris, kon de uitreiking niet eerder plaatsvinden. Ook op 1 mei herdacht de heer G. Pronk van de Sectie Vlootgages en Walsalarissen (DFF-3) zijn 25-jarig dienstverband met de Koninklijke/Shell. De heer M. de Jong, Hoofd Afdeling Financiën, was evenwel eerst na terugkeer van een reis naar het buitenland in de gelegenheid het gouden embleem uit te reiken aan de jubilaris, hetgeen op 10 mei jl. geschiedde.

Jubilea



Vlootpersonalia

(periode 16 april 1972 t/m 15 mei 1972)

Gehuwd:

- 19.4.72: R. J. S. M. Timmerman, 4e stm., met mej. E. ten Hove;
21.4.72: J. C. van Baasbank, 3e wtk., met mej. A. Idzes;
2.5.72: A. J. Hessing, sch.gezel a/w, met mej. L. Brand;
8.5.72: L. Puper, 4e wtk., met mej. H. Jonkman;
12.5.72: P. Kooyman, 4e wtk., met mej. H. Bakker.

Geboren:

- 2.3.72: Loic, zoon van W. J. Netelenbos, 3e stm., en mevr. A. M. Netelenbos-Desvernois;
13.4.72: Corinna Marga, dochter van S. Harders, gezagv., en mevr. M. Y. Harders-Douma;
24.4.72: Nancy Angelique, dochter van R. L. Rader, 5e wtk., en mevr. M. J. Rader-Loff;
3.5.72: Erik-Jan, zoon van J. J. B. Roest, 2e stm., en mevr. E. Roest-Schulte;
5.5.72: Linda Regina, dochter van J. J. J. Ludekuse, 3e wtk., en mevr. C. J. R. Ludekuse-van Royen;
10.5.72: Michael Johannes, zoon van F. O. Schlüter, 5e wtk., en mevr. J. C. T. Schlüter-Heerkens.

Aflossingen:

- gezagv.: G. Arkema, L. Brink, W. T. Spier, E. J. Stapper, J. Verhoeven, N. H. van der Heiden, A. de Ligt, C. Vessies, A. W. C. van Schendel, J. Priest, J. W. M. Vollebregt, D. Fransen, P. J. F. de Beus;
1e stl.: H. G. Willemsen, J. S. de Jong, G. M. Schipper, W. Drost, E. Q. Abbas, C. R. Groen, N. Venendaal, A. J. Both, L. J. Hirs, R. A. Kattenburg Schüller;
2e stl.: J. Priester, A. G. Kroon, J. A. Koenraad, G. J. Olieman, R. Lawerman, J. Knip, W. A. Mostert, J. W. IJkel;
3e stl.: J. P. J. M. Cobelens, T. T. Rison, F. B. Visser, J. A. M. Sneek, J. Kerkhof, J. B. van Opbergen, M. A. F. Wanders, J. W. Hendriks, F. Makkee, D. J. Mittelmeijer, R. A. Sweetnam, M. M. Scheele, P. J. J. M. Verspeek, G. Besier, L. A. H. Vader;
4e stl.: A. A. F. van der Markt, G. J. Gerritsen, C. W. Kuyper, S. J. P. Lyczak, W. J. de Vreeze, A. Dijkhuizen, J. Koek;
hfd.wtk.: D. Gooris, L. F. Veldhuis, J. Heijmans, R. Romijn, H. W. Bosman, C. Pietersen, K. L. Schuring, C. Heeres;
2e wtk.: P. G. Eekman, R. A. Risseeuw, J. Kruyssen, S. Straub, H. G. de Boer, J. Smid, R. J. Doorneveld, A. G. M. Witten, H. de Hoog;
3e wtk.: L. Timmer, T. P. M. Westhuis, J. G. van Werd, C. Swartjes, K. Verf, B. R. A. Jansen, A. Vis, D. Westdorp, R. H. de Haan;
4e wtk.: J. P. G. A. Plantinga, T. Mellegers, J. Penning, J. M. J. Hamers, W. J. H. M. Toussaint, H. J. Geurts, P. F. van Dijk, J. T. van Lith, W. J. van der Veer, W. K. de Voogd, J. A. Kamberg;
5e wtk.: D. Zwierenberg, L. Puper, P. Mulder, L. P. Koole, J. van der Werk, P. H. Rebel, A. H. L. Ludekuse, H. Smeding, A. J. Wiersma, M. P. de Haan, J. Schipper, W. T. H. van Leeuwen, P. H. Veldhoen, J. Verhagen, A. B. Blomberg, J. Douma, D. Motshagen, R. W. H. Bos;
sch.voorman: P. H. A. v. d. Putten, N. J. H. J. Griek, P. Sloover;
sch.vakman I: J. Brobbel, F. J. Trijzelaar, J. v. Weyen;
sch.vakman II: J. R. Dreischor, W. Kesteloo, L. H. Niezing, P. Logmans, B. J. P. v. Dorp, H. P. M. Oosterveer;
sch.gezel a/w: D. Worseling, R. W. T. Beljaars, J. H. T. M. Vissers, E. C. v. Eijk, J. Bovenkerk, J. E. Schrijn, F. G. M. v. Kleef, M. Martinez, W. A. A. v. Hattem, H. Hendriks, G. C. Kooning, W. Pronk, F. W. J. Buys, J. Boer, C. G. Domenie, G. J. F. Kolenbrander, J. Zijp, E. P. Kesauly, G. v. Hest, G. Z. Spaans, W. de Vries, J. P. Schuurbijs, T. Spoelstra, C. M. G. J. v. d. Bos, M. Kumentas, P. Raams, B. C. M. Jongbloets, R. R. Meys, R. Schoneveld, M. ten Kate;
aank. sch.gezel a/w: V. H. Hupkens, B. A. Amstelveen, J. A. H. de Bruijn, J. J. Felius, T. F. Groenewege, L. L. Collard, R. T. Thiemann, R. F. Huysers, P. C. v. Dolder, E. M. Krakowczyk, J. N. R. v. Dongen, J. ten Kate, P. Borst, J. Solleveld;
hoofd voeding: T. C. A. Geelen, J. Poot, A. P. Maat, C. F. v. d. Ende, A. Onderstal, K. H. Nanninga, J. Disse, L. Deynen;
sch.kok: W. v. d. Korf, J. A. Franken;
aank. kok: F. A. Faber, G. Riem;
bediende: G. A. M. Jacobs, J. A. Schuiten, J. R. L. v. Toornburg, H. J. Denies, H. F. Boekhoudt, B. R. v. d. Jagt, D. J. Bakker, G. A. Mathijssen, C. M. Vervloet, E. de Jong, J. Reede;
bediende a/d: J. J. P. Vaessen, G. Carree, J. A. M. Melskens, H. C. A. Kasbergen, E. J. A. Peters;
jongen a/w: H. Krotwaar, H. A. M. Hamers, G. M. Schuiten.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** sch.voorman N. v. d. Steen, sch.vakman I J. M. H. Siepers, sch.vakman II J. P. de Landes, sch.gezel a/w J. Blom, J. P. M. Kanters, B. E. Lobato, M. A. J. Veen, L. A. Douma, aank. sch.gezel a/w D. A. Emanuels, D. J. Scheffers v. Soelen, hoofd voeding W. C. Kapper, bediende F. P. Lommerse, J. G. L. M. Dijkers, bediende a/d R. ten Kate, jongen a/w S. R. Veenema;
m.s. Acila: 1e stm. L. A. Veer, wnd. 2e stm. A. van Leeuwen, 3e stm. F. T. J. van Manen, 4e wtk. J. E. Buitendijk, II.wtk. L. B. Veerman; sch.vakman II W. D. Smeets, bediende E. J. Eradus;
m.s. Acmaea: wnd. 2e stm. H. J. Schaaf, 3e stm. H. de Roo, 4e stm. W. T. van den Berg, hfd.wtk. H. Bax, 3e wtk. A. B. P. Dill, II.wtk. P. H. Sibbes, sch.vakman I L. v. d. Velden, F. M. v. Bellegem, sch.gezel a/w L. v. Ierland, J. N. H. Steeman, J. J. W. Etienne, H. Gerritsen, J. J. Donleben, B. Benjamins, aank. sch.gezel a/w P. Piersma, M. L. Ten Bloemendal, hoofd voeding E. T. P. v. Boles, bediende A. M. M. Wintjens, F. G. Olde-Wolberse, J. L. F. Romen, bediende a/d J. W. Barnhoorn;
m.s. Acteon: gezagv. F. Minkels, 4e stm. R. J. S. M. Timmerman, hfd.wtk. G. Braak, wnd. 3e wtk. E. Post, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. P. Versluis, sch.gezel a/w A. Bravenboer, A. E. Remeëus, J. G. Koek, J. Zandwijken, aank. sch.gezel a/w H. de Jong, P. E. Oosterhof, sch.kok G. S. Sinnema, bediende O. H. Noorman, A. J. J. Ceelen;
s.s. Arca: hfd.wtk. A. Modderman, wnd. 3e wtk. J. D. Compriet, 5e wtk. L. M. de Wit;
s.s. Atys: 1e stm. J. Baard, 3e stm. F. Koster, 5e wtk. H. Oldeboom, 5e wtk. J. J. van Vondel;
m.s. Camitia: 5e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. W. S. de Graaf;
s.s. Capiluna: 3e stm. I. W. A. van Thienen, hfd.wtk. J. M. Nobels, 4e wtk. C. P. Plug, 5e wtk. M. F. Stoltink, radio-officier G. K. A. Vormer;
s.s. Capisteria: 5e wtk. J. R. Spoelstra;
s.s. Capulonix: 1e stm. A. C. Weide, II.stm. L. H. Stevens, 3e wtk. J. H. S. Brijde, radio-officier J. Gerritsen;
m.s. Crania: gezagv. J. M. Hillen;
m.s. Dallia: 2e wtk. S. J. Punt, 4e wtk. F. G. Museler;
m.s. Diadema: gezagv. K. Drent, 2e wtk. F. W. Gakes, 4e wtk. J. T. Clements, bediende a/d G. Mieloo;
m.s. Diloma: 1e stm. H. N. A. Snel, 4e wtk. J. Vijfvinkel, 5e wtk. A. J. Ruikes, 5e wtk. D. Knook, 5e wtk. H. Koster, radio-officier F. K. van Westen, sch.vakman II M. Temmerman, A. W. Jansen, sch.gezel a/w J. N. Katzenbauer, H. de Vries, H. Dijkstra, aank. sch.gezel a/w S. S. Bouwland, aank. kok G. J. C. de Deugd, bediende H. de Ruig, H. Kranendonk;
m.s. Dosina: gezagv. A. Boddé, 2e stm. W. Beekman, II.stm. J. J. Engelbrecht, hfd.wtk. W. Balvers, 5e wtk. H. Hof, II.wtk. H. A. M. Jamin;

In de periode van 16.4.72 t/m 15.5.72 verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No. Datum Onderwerp

- | | | |
|-----|---------|--|
| 744 | 5.5.72 | Films |
| 745 | 9.5.72 | Aanvraag- en Bevoorradingssysteem Scheeps-goederen |
| 746 | 10.5.72 | „Home Telephone Directory” Shell Tankers N.V. |
| 747 | 12.5.72 | Passages en kosten |

IN MEMORIAM J. B. VAN HEUTSZ

Oud-gezagvoerder J. B. van Heutsz verliet op 1 augustus 1961 onze Maatschappij met pensioen na een dienstverband van ruim 28 jaar. Hiervan was hij 11 jaar bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij werkzaam. Hij overleed op 3 mei jl. en bereikte de leeftijd van 60 jaar.

- s.s. Kabylia:** 2e wtk. G. J. van Eijk, 5e wtk. W. P. H. H. M. Coppen, 5e wtk. A. W. van Sluys;
- s.s. Kalydon:** 3e stm. J. H. G. Herbergs, hfd.wtk. F. van Dalen, 3e wtk. J. P. van der Gaag, 4e wtk. J. Slagter, II.wtk. L. J. Keus, radio-officier H. C. Walraven Borst, capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. R. Crespo Rivas, 2° man. S. Dominguez Castro, mar.int. C. Acosta Blanco, V. Comesaña Fernandez, E. Costas Covelo, M. Fajo Misa, J. M. Grandal Grandal, S. Portela Dominguez, M. L. Rodriguez Vieitez, S. Villanueva Aquino, 2° mar.int. J. Garcia Lemos, R. Toucedo Miguez, coc. A. Gonzalez Montes, cam. E. Gonzalez Gonzalez, A. Dieguez Garcia, J. d.l. Fuente Gregorio, cam.trip. S. Vilar Iglesias, hoofd voeding L. H. H. L. Leihuysen;
- s.s. Kara:** 1e stm. G. C. H. Dijkstra, wnd. 3e stm. P. G. van der Laag, 3e wtk. J. W. van der Plas, II.wtk. J. H. A. Schulten, II.wtk. J. A. Elbert, sch.vakman I J. P. Bijlsma, sch.vakman II L. P. L. W. Dekkers, sch.gezel a/w P. Dulfer, L. Neeleman, J. H. L. Nahapiet, C. C. Groenfelt, H. T. Goverts, H. S. Elia, J. Karskens, aank. sch.gezel a/w J. J. Bregman, sch.kok G. H. Valk, bediende J. A. Small, A. R. Tanasale, D. F. Wendersteyt, bediende a/d J. G. Hetteema, koksmaat J. v. d. Horst;
- s.s. Katelysia:** wnd. 3e stm. M. de Bruyne, II.wtk. A. Harkink;
- s.s. Kelletia:** 2e stm. E. A. Bik;
- s.s. Kenia:** 1e stm. G. C. van Malland, 2e stm. F. G. Franken, radio-officier J. de Groot;
- s.s. Kermia:** 3e stm. J. P. W. M. van Oorsouw, 4e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, 5e wtk. R. L. Rader;
- s.s. Khasiella:** gezagv. K. Prins, hfd.wtk. R. G. Pieters, hoofd voeding J. H. v. Elteren;
- s.s. Kopionella:** wnd. gezagv. H. J. Allaart, hfd.wtk. J. H. Veen, radio-officier H. Altena;
- s.s. Koratia:** 1e stm. M. Hus, 3e stm. H. Dokter, 3e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. R. F. Bakker, radio-officier D. J. Hage;
- s.s. Korenia:** 4e stm. E. van der Zwaal, 5e wtk. C. de Zwart;
- s.s. Korovina:** 2e wtk. J. Hensbroek, bediende a/d H. J. Krüger;
- s.s. Kosicia:** 1e stm. M. A. Messelaar, 5e wtk. H. H. A. Ahrendt;
- s.s. Krebsia:** gezagv. H. H. Hacken, radio-officier R. Koster;
- s.s. Kryptos:** gezagv. K. Poort van Ingen, 2e stm. T. H. Tromp, 3e stm. J. Boonstra, 4e stm. G. T. Gerding, 4e wtk. D. A. Gunst;
- s.s. Kylix:** 4e wtk. H. Waitz;
- s.s. Lovellia:** 2e wtk. W. Wartena, hoofd voeding H. A. Groenendijk;
- s.s. Macoma:** 1e stm. H. van Slegtenhorst, 3e stm. M. van der Heiden, 4e stm. D. J. Bruin, II.stm N. J. C. M. v. d. Palen, hfd.wtk. W. C. van Megen, 2e wtk. H. Japin, 4e wtk. A. P. van der Schagt, 5e wtk. J. Hoorn, sch.voorman Ph. de Vries, sch.vakman II J. v. Scherrenburg, sch.gezel a/w K. W. I. Halbach, N. J. Hager, F. H. A. Pang, W. M. Toet, hoofd voeding R. B. Vos, bediende H. Audier, bediende a/d P. Koks, koksmaat R. A. v. d. Blom;
- s.s. Metula:** gezagv. G. P. Paulussen, 2e stm. J. W. Nieuwerf, 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, 2e wtk. J. Ommering, 3e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. R. J. Ouwens, II.wtk. C. F. Meerding, radio-officier A. Narold;
- m.s. Niso:** 1e stm. R. Verhoef, 3e stm. R. A. Ratelband, wnd. 3e wtk. R. C. Starckenburg, 5e wtk. G. A. van Niel, II.wtk. J. P. Versluys, radio-officier C. Wijnmaalen;
- s.s. Ondina:** 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 3e wtk. H. R. Muysson;
- s.s. Onoba:** gezagv. F. Klaassen, II.stm. W. A. van Essen, II.wtk. A. J. Overheul;
- s.s. Patro:** 2e wtk. H. L. de Koning, 5e wtk. R. J. A. Reisig, radio-officier H. P. M. van Toren, hoofd voeding A. Brugmans;
- s.s. Philidora:** wnd. 3e stm. J. D. van der Linde, 2e wtk. J. I. Brangert, 3e wtk. J. M. van de Wal, wnd. 4e wtk. R. Zwaal, II.wtk. F. P. E. Verlinden, radio-officier A. G. Plaisier;
- s.s. Philine:** gezagv. J. van der Velden, 2e stm. T. W. Scharrenburg, radio-officier A. J. Pronk;
- s.s. Philippia:** 3e stm. P. Steynis, 5e wtk. P. J. Doest;
- s.s. Sepia:** gezagv. G. F. de Boer, 3e stm. F. Hogenbirk, II.stm. M. B. Kwakkelstein;
- s.s. Vasum:** 3e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. J. A. Swiers;
- s.s. Viana:** 4e wtk. A. E. de Bruyn, 5e wtk. F. Snel, sch.vakman I R. Böck, sch.vakman II A. E. G. de Rooy, sch.gezel a/w F. Oostdijk, J. Booy, G. Baak, A. F. Figaroa, P. de Vries, J. H. Meyering, aank. sch.gezel a/w W. L. Rijsewijk, R. v. d. Horst, hoofd voeding J. J. A. Huyben, sch.kok W. W. Huygen, bediende J. Breyer, H. F. v. Lier;
- s.s. Vivipara:** gezagv. H. Barth, 2e stm. W. J. C. den Boer, 5e wtk. H. W. P. Schaaper;
- s.s. Zafra:** 3e stm. K. P. Biesiot, 5e wtk. J. B. van der Veer, 5e wtk. C. L. M. Mazairac.

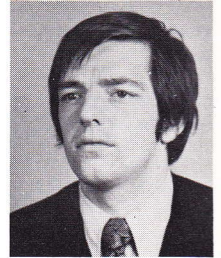
Uit dienst getreden:

3e wtk.: A. J. Breeuwsma, K. Koch, P. H. M. Maessen;
5e wtk.: S. E. Grimm, W. Lastdrager, E. S. Zwart;
sch.vakman I: A. W. de Rooy;
sch.vakman II: H. de Bruin, P. A. Kloppers, L. J. v. Rosmalen.

Pensionering per 1 juli 1972:

gezagvoerder: H. J. Roncken.

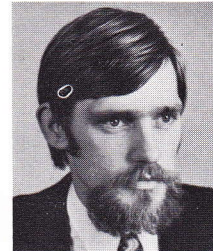
In dienst getreden vloot- personeel



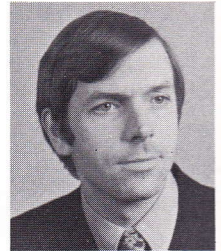
W. T. van den Berg
4e stm.
per 19.4.1972



G. T. Gerding
4e stm.
per 26.4.1972



J. J. Vooy
4e stm.
per 12.5.1972



C. K. Vermeulen
4e stm.
per 15.5.1972

Onze vloot- jubilarissen



J. C. de Groot
gezagvoerder
1947 - 2.6 - 1972

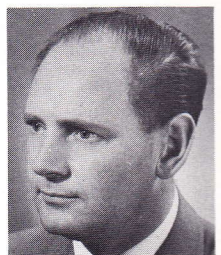


A. Tysma
gezagvoerder
1947 - 27.6 - 1972

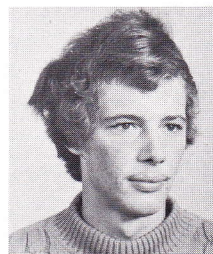
Aangesteld als Gezag- voerder



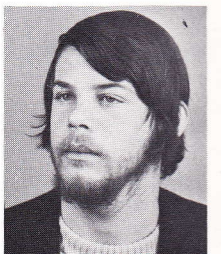
H. H. Hacken
aangesteld per
29 februari 1972 en op
1 mei 1972 belast met
het commando over het
s.s. „Krebsia“



Bevorderd tot onder- officier



G. S. Sinnema
scheepskok
per 23.4.72



A. W. Jansen
scheepsvakman II
per 12.5.72

Over in tijdelijke dienst van The Shell Company of Qatar Ltd. te Doha:
1e stm.: J. A. M. Elias.

Over in permanente waldienst:
hfd.wtk.: H. J. Kievit.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „Shell International Petroleum
Company Ltd” te Londen
1e stm.: R. Verhoef.

Wederom in dienst getreden:
2e wtk.: H. L. de Koning.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: F. F. Ates;
2e stuurman G.H.V.: D. C. Tazelaar, A. van Leeuwen, P. G. van der
Horst;
2e stuurman G.H.V.-th.: S. Bos;
„C”: J. van der Schee;
„C-th”: G. J. B. Hartman, J. I. Brangert;
„B”: J. W. van der Plas;
„A/B-th”: L. M. Dijkhuizen, H. Koster;
„A”: M. F. Stoltink, J. J. van Vondel, P. Versluis, F. H. de Jong, J. A.
Swiers;
„MVD”: W. S. de Graaf.

Aangesteld als:

1e stm.: G. C. H. Dijkstra, S. Termeer, A. J. Both, J. S. de Jong;
2e stm.: R. W. Overdijkink, P. J. Muntjewerf, B. de Vreeze, J. Wasse-
naar, W. F. van der Lei, J. van der Klooster, H. J. Schaaf, D. C.
Tazelaar, J. W. IJkel, F. L. A. Bloot, M. A. D. Hartlief;
3e stm.: J. J. J. van Beek, G. Besier, E. J. B. Seele, J. P. W. M. van
Oorsouw, F. van der Meijden, L. A. H. Vader, A. P. Margadant, G.
Terpstra, C. P. Weerheim, C. J. de Boer;
2e wtk.: A. Houwaard Jr., J. H. E. Nijhuis, F. J. van der Vorm, M. J.
Parent;
3e wtk.: G. J. Vingerhoed, J. E. A. Westerbeek, F. D. Dieleman;
4e wtk.: J. Haasjes, T. J. van Lammeren, J. M. Hogenstein, P. Dekkers.
N. J. Gras, J. P. P. van Alebeek, F. van den Boogaard, W. Loender-
sloot, L. Puper, C. F. Wiessner, J. W. Maas, J. J. F. Govers, M. C. H.
Waldijk;
5e wtk.: W. S. de Graaf.



Bruidspaar van de maand

Onze gelukwensen voor 3e werktuigkundige J. C. van Baasbank en zijn echtgenote, mevr. A. van Baasbank-Idzes, die op vrijdag 21 april jl. te Voorburg in het huwelijk traden. De lachende gezichten van dit bruidspaar logenstraffen echt wel de tekst die op de foto staat.

Afkoopregeling Rentekaart

Per 1 juli 1972 zal weer een nieuwe groep personen voor uitbetaling van vroeger door of voor hen geplakte rentezegels in aanmerking komen. Deze groep omvat degenen die geboren zijn in de jaren 1915, 1916, 1917, 1918, 1932 en 1933, met dien verstande dat de afkoopregeling alleen wordt toegepast indien de ouderdomsrente bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd minder dan f 60,— per jaar zal zijn. Dit is het geval indien het totaal-bedrag van de geplakte rentezegels minder is dan f 286,—. Indien niet bekend is hoeveel de geplakte zegelwaarde bedraagt kan bij de Raad van Arbeid, in de plaats waar men eind 1964 werkzaam was, hierover navraag worden gedaan.

Belt u dus niet ons kantoor te Rotterdam om inlichtingen; de rentekaarten zijn destijds naar de Raad van Arbeid te Rotterdam gezonden, zodat gegevens hieromtrent niet meer aanwezig zijn bij Shell Tankers N.V.
Aanvraagformulieren voor de afkoopsom kunt U verkrijgen bij de Raad van Arbeid en bij de postkantoren.

Mutaties walpersoneel

(in de periode 16-4-'72 t.m. 15-5-'72)
In dienst
1-5: H. J. Kievit - DFM-22 (ex vloot).
Uit dienst
1-5: Mej. M. J. Miog - DFF-4

Onze wal-jubilaris



D. Jongeneel
chef DFM/12
1947 - 6.5 - 1972



tussen schip en ka

elfde jaargang no. 10 - juni 1972

Redactiecommissie:

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

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:
Mej. J. F. Schilt

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