

Oh, 't formulier voor de benzinebonnen!

Onder voorwaarde dat...

...hij steeds alle bonnen voorziet van zijn **HANDTEKENING** en op alle bonnen zijn **KENTEKENNUMMER** invult (dat overeen moet komen met het nummer dat aan de personeelsafdeling is opgegeven.)

...zijn maatschappij **TE ALLEN TIJDE** hem kan verzoeken zijn kentekenbewijs te tonen...

...**ZOEKRAKEN** van bonnen **NIET VOOR RISICO** van de maatschappij is...

...hij zich legitimeert d.m.v. Shell-pasje, postgiro- of bankpas. Ook mevrouw moet zich legitimeren.

...wanneer bij na-controle blijkt dat hiervan is **afgeweken**, de toezending van nieuwe bonnen kan worden **stopgezet**...

...de bonnen **geldigheidsduur** hebben en na de op **gedrukte** datum niet **meer** kunnen worden **gebruikt**...

...de bonnen **NIET** verhandelbaar zijn en slechts voor persoonlijk gebruik kunnen worden aangewend.

Snel m'n formulier naar DFP/3 sturen. Hebben ze 't spoedig en zit ik gauw in de computer en wie daarin zit krijgt bonnen.

M'n benzinebon en m'n pasje!

Alleen **COMPUTER** geprinte bonnen zijn geldig.

tussen schip en ka

juni 1977

De bonnen kunnen worden gebruikt voor:

NORMAAL
SUPER
PIESOLINE

en hebben een beperkte geldigheidsduur van **1+2** maanden.

I. W. H. BROUWER

ROTTERDAM, 17 mei 1977
SHELL-GEBOUW, HOPPLEIN 20
TELEFOON (010) 69 60 05

Medewerkers,

Na in februari 1975 het roer van onze maatschappij in handen te hebben gekregen - in een periode waarin de wereld-tankvaart met grotere problemen kampte dan ooit tevoren - hebben wij samen het slechte weer goed doorstaan. Ondanks alle sombere voortekenen zijn wij erin geslaagd om een grote vloot gaande te houden.

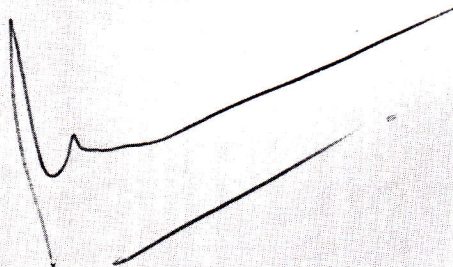
Het bewijs hoe zeer wij op de goede weg zijn is ook geleverd door de jaarcijfers over 1976, die een beter beeld geven dan wij de laatste jaren gewend waren. Het is daarom met een zekere trots op de vorig jaar geleverde prestaties - van vloot en wal - dat ik deze cijfers aan alle betrokkenen kon voorleggen. De Raad van Commissarissen hebben hun erkentelijkheid voor deze gang van zaken uitgesproken. Een boodschap die ik gaarne aan U overbreng.

Wanneer wij op deze weg weten door te gaan, waarbij in vergelijking met die van andere grote Groepsvlooten de efficiënte dagen en exploitatiekosten de toets van kritiek kunnen doorstaan, zullen wij - met de nieuwe ontwikkelingen die in gang zijn gezet - weliswaar langzaam maar toch geleidelijk uit de depressie geraken waarin wij zijn beland.

Onder deze omstandigheden was het voor mij bijzonder moeilijk om juist in de afgelopen weken een zeer belangrijke en persoonlijke beslissing te moeten nemen waarvoor ik zeer onverwacht werd gesteld. Mij bereikte namelijk het verzoek om bij een andere - niet tot de Koninklijke/Shell Groep behorende - Nederlandse maatschappij in de hoofddirectie te participeren. Na lang wikken en wegen, waarbij mijn verantwoordelijkheden ten opzichte van Shell Tankers en alle daarmee verbonden een zeer belangrijke rol hebben gespeeld, heb ik toch besloten de uitnodiging te aanvaarden.

Zo spoedig mogelijk zal ik U op de hoogte stellen van de naam van degene die mij in de positie van directeur van Shell Tankers zal opvolgen. Ik ben er daarbij van overtuigd, dat U allen hem evenzeer zult steunen in "een goede navigatie" als U het ook mij hebt gedaan. Doordrongen van de noodzaak op de thans ingeslagen weg voort te gaan, zal ik alles doen binnen mijn vermogen om zeker te stellen dat ik in dit opzicht - als ik per 1 september a.s. mijn nieuwe functie aanvaard - met een gerust hart het roer aan hem kan overgeven.

Ik hoop de komende maanden nog velen van U persoonlijk te ontmoeten.



Bij de frontpagina

Een stripverhaal waarmee aangekondigd wordt:

MET BENZINEBONNEN KUNT U EEN GULDEN PER TIENTJE BESPAREN!

Onder bepaalde voorwaarden kunt U namelijk maandelijks veertien bonnen toegestuurd krijgen. Bij elk Shell-tankstation in Nederland kan men tegen betaling van f 9,— en inlevering van één zo'n bon, voor f 10,— aan benzine (normaal/super) of diesoline kopen. Uw besparing; één gulden per tientje!

Zeevarenden die hiervoor in aanmerking komen, ontvangen een dezer dagen een aanmeldingsformulier thuis met op de achterzijde duidelijk aangegeven hoe een en ander in z'n werk gaat. De „voorwaarden” gelden voorlopig voor één jaar, waarna over voortzetting een nader besluit zal worden genomen.

Zoals uit de tekst bij het stripverhaal blijkt, is de administratie en verzending van de bonnen volledig geautomatiseerd. Het is dus zaak dat men als deelnemer zo snel mogelijk in de „computer zit”. Voor degenen die aan de wal werken, was dit een vrij eenvoudige zaak. Met alle andere door Shell Nederland aangewezen categorieën werknemers in Nederland voor wie deze „voorwaarden,” gelden, kregen zij automatisch — in mei — het aanmeldingsformulier thuisgestuurd. Voor hen gold, dat zij dit vóór 6 juni moesten invullen, ondertekenen en opzenden teneinde eind juni de eerste bonnen te ontvangen. Zeevarenden zijn echter niet opgenomen in hetzelfde computer-bestand waarvan voor de verzending gebruik werd gemaakt, zodat aan in aanmerking komende zeevarenden pas in de eerste helft van deze maand — in mei — een aanmeldingsformulier verstuurd kan worden. Voor zeevarenden geldt géén speciale datum waarop dit formulier moet zijn terugontvangen. Het is natuurlijk wel zaak om — ten einde spoedig bonnen via de PTT toegestuurd te krijgen — het formulier zo snel mogelijk in te vullen en op te zenden naar *Shell Tankers B.V., DFP/3, Postbus 874, Rotterdam*. Om vertraging zoveel mogelijk te voorkomen, is bepaald, dat ook de echtgenote van de in actieve dienst zijnde zeevarende het formulier mag invullen en ondertekenen zowel voor zichzelf als voor en namens haar echtgenoot, mits zij een motorvoertuig berijdt, dat haar en/of haar echtgenoot toebehoort. Het (de) kenteken(s) dient zij op het aanmeldingsformulier in te vullen. Ongehuwden zullen — indien zij niet in Nederland aan de wal zijn — het formulier pas kunnen opzenden als zij zijn afgelost. De bonnen hebben een geldigheidsduur van ruim drie maanden. De hoeveelheid brandstof die gekocht kan worden is

gebaseerd op een door de gemiddelde Nederlander per jaar gereden aantal kilometers. Rijdt men minder en/of heeft men een auto met laag brandstofverbruik, dan gebruikt men minder bonnen en verstrikt de geldigheidsduur van de niet gebruikte bonnen; men dient deze zelf te vernietigen. Op de bonnen die men inlevert na het tanken moet èn het kenteknummer van de auto èn de handtekening van de werknemer of diens echtgenote worden geplaatst. Indien men een tweede auto heeft kunnen beide kenteknummers op het aanmeldingsformulier vermeld worden en voor beide auto's kan men van de bonnen gebruik maken. Indien dit op het aanmeldingsformulier is aangegeven, zijn employé en echtgenote namelijk beide deelnemer in de zin van deze „voorwaarden”.

Alhoewel wij vertrouwen duidelijk te hebben uiteengezet hoe te handelen om voor 18 bonnen per maand in aanmerking te komen en hoe deze te gebruiken, kunnen eventueel nog nadere telefonische informatie worden ingewonnen (tel. 010-696127).

In aanmerking komen voor aankoop van motorbrandstof onder deze „voorwaarden”: alle bij S.T.B.V. in betaling zijnde zeevarenden van 18 jaar en ouder die in Nederland wonen, met uitzondering van:

- adviseurs, praktikanen, bursalen en stagiaires
- werknemers in militaire dienst (eerste oefening)
- de gepensioneerde ex-werknemers.

Voor ongehuwden, weduwnaars en duurzaam gescheiden levende werknemers die uit hoofde van actieve dienst aan boord of in het buitenland verblijven, geldt, dat zij tijdens hun verlof wel bonnen toegestuurd kunnen krijgen; de situatie waarin zij zich op de laatste dag van de vorige maand bevinden, is bepalend voor de maandelijkse toezending van bonnen aan hen.

De stafpositie

Altijd een onderwerp dat ieders belangstelling heeft, vooral omdat het tijdig aflossen voor verlof hier nauw verband mee houdt; maar ook de promotie-mogelijkheden zijn daar sterk aan gekoppeld.

Door omstandigheden die ieder inmiddels wel bekend zijn, zaten wij wat betreft een aantal rangen al enige tijd wat ruimer in de jas. Voldoende reden om alle mogelijkheden te benutten om daarin geïnteresseerde officieren naar Groepsmaatschappijen over te plaatsen, en soortgelijke activiteiten te ontplooiën om het beschikbare aantal officieren in overeenstemming te brengen met wat benodigd was. Wat overigens incidenteel niet steeds tot een optimale situatie in alle rangen leidde.

Het aanstellen in hogere rang moest daarom reeds

Mededeling

Onze directeur, de heer W. H. Brouwer, zal op 31 augustus a.s. de dienst van onze maatschappij verlaten om per 1 september 1977 lid te worden van de hoofddirectie van Van Ommeren.

Hoge onderscheiding voor President-Directeur Wagner

Namens H.M. Koningin Elizabeth van Engeland heeft de Britse Ambassadeur Sir John Barnes aan Mr. G. A. Wagner de versierselen van „Honorary Knight Commander of the Order of the British Empire” uitgereikt.

Sir John noemde het een eer dit als laatste officiële daad voor zijn vertrek uit Nederland te mogen doen.

De plechtigheid vond plaats op 4 mei j.l. in de residentie van de Ambassadeur in Den Haag in een klein gezelschap, waaronder Mevrouw Wagner en enkele familieleden en collega-Groepsdirecteuren.

In zijn dankwoord zei de heer Wagner onder meer dat hij naar zijn gevoel deze eervolle onderscheiding voor een belangrijk deel te danken heeft aan de Shell-organisatie, waarvoor hij het grote voorrecht heeft gehad 31 jaar te mogen werken.



geruime tijd in sterk verminderde mate plaats vinden.

Met des te meer genoegen konden wij onlangs besluiten om met ingang van 1 mei j.l. 54 aanstellingen te verlenen. Wat terecht gezien mag worden als een indicatie dat de vooruitzichten weer iets gunstiger zijn geworden. De beide V-schepen — die op de nominatie stonden om van de vlootsterkte te worden afgevoerd — blijven minstens nog een aantal jaren in de vaart, en de bij Brunei opgelegde schepen komen gedurende de tweede helft van dit jaar weer in actieve dienst. We willen nog geen „hei” roepen, omdat we nog niet over de brug zijn, maar dat het plaatje van zijn donkerste tinten ontdaan is, mag toch wel worden gesteld.

Verzoeken

voor
scheeps-
informatie
te
bellen:

(010) 130954

(010) 130955

(010) 130956

(010) 130957

(010) 130958

(010) 130959

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Arceon
s.s. Arca
s.s. Atys
s.s. Capiluna

s.s. Capisteria
m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Dapema
m.s. Diloma

m.s. Dione
m.s. Dosina
m.s. Felania
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
s.s. Katelysia

s.s. Kelletia
s.s. Kermia
s.s. Khasiella
s.s. Kopionella
s.s. Kylix
s.s. Lovellia
s.s. Macoma

s.s. Meta
s.s. Mitra
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba
s.s. Patro

s.s. Sepia
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Vlieland
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Stilstaan en omzien

Tja, van onze komst stonden ze even te kijken, de verlofgangers die van de „Fulgur” en „Fossarina” waren afgekomen, meer bekend zo langzamerhand als de twee proefschepen in het PLA-projekt. Zoals een ieder van ons tijdens zijn verlof niet alleen geniet van z'n vrije tijd, maar wel degelijk ook een hoop klusjes afwerkt die zich hebben opgestapeld, zo troffen we ook de meeste verlofgangers van deze twee schepen aan. Wij vroegen hen even stil te staan en om te zien op hun periode aan boord. Wat waren hun impressies omtrent het PLA-projekt, wat waren hun ervaringen, hun teleurstellingen, meevallers, noem het zoals je wilt. Want beter dan welk officieel rapport ook, beter dan alle verslaggeving per Telex-Over-Radio-bericht of op andere wijze, zijn het de ervaringen van de opvarenden zelf die tellen. Daarbij kozen wij „kriskras” uit de lijst van verlofgangers, in het vertrouwen aldus een doorsnee-opinie te krijgen. Wij beloofden positieve en negatieve reacties zonder meer te publiceren.



Scheepsgezel De Krey was net z'n foto-apparatuur aan het schoonmaken en controleren, toen wij binnenstoven met de vraag: „En wat vond u nou van het werk en de sfeer aan boord?”

„Het lijkt wel een overval, maar van mij mag u best weten, dat het me prima is bevallen. Veel meer werk in de machinekamer dan voorheen en echt minder „sopwerk”, als ik het zo mag noemen. Wat voor werk in de machinekamer? Nou, kleppen overhalen, bij voorbeeld. Of ik dat kon? Jazeker, ik heb een LTS-opleiding machinebankwerken gehad en ook nog een jaar bij Smit in Rotterdam gewerkt, dus helemaal vreemd stond ik er beslist niet tegenover. Ik was er wel het een en ander van vergeten, maar het werd me aan boord weer bijgebracht. Ik mag echt wel zeggen, dat ik m'n werk veel zelfstandiger mocht doen dan voorheen en dat vind ik een stap voorwaarts”.

De vraag of hij de scheepsvoorman, toch altijd een centraal figuur bij het werk van de scheepsgezel, nu miste op zo'n PLA-schip, beantwoordt hij ontkennend. „Volgens mij hadden ze die reorganisatie al veel eerder moeten doen. Natuurlijk, de eerste dagen dat je aan boord bent, loop je een beetje te zoeken wat nou precies je werk is en hoe je het allemaal moet doen. Maar aan boord van de „Fulgur” ervoer ik echt, dat men elkaar – ongeacht de rang – hielp. Bij de hoofdwerktuigkundige kon je

ook altijd terecht met je vragen en als die belangrijk genoeg waren, werden ze prompt op de agenda gezet voor de vergadering in de „conference room”. Elke middag kwamen we even bij elkaar, soms met de „meester”, soms met de „second”, en dan namen we het werk door. Eens in de week kwamen alle opvarenden bij elkaar en ieder van ons kon dan z'n problemen en z'n ideeën spuien. Er waren er natuurlijk die hun mond niet open deden, zowel officieren als scheepsgezellen, maar dat is stom. Nee, mij viel het erg mee, z'n PLA-schip, en ik hoop echt, dat de volgende boot die ik krijg weer dezelfde is of eventueel een ander PLA-schip. Weet u wat mij nou ook zo opviel? De hoofdwerktuigkundige, die je anders nooit ziet in de M.K., was voortdurend overal waar te nemen. Trouwens, in die nieuwe organisatie is hij samen met de 1e stuurman toch veel meer betrokken bij het werk. Samen zorgen zij ervoor, dat in de „conference room” vermeld is wat er moet gebeuren. Alle scheepsgezellen verdelen het werk onderling en je moet zelf zorgen, dat het in orde komt. Mijn taak was o.a. ook gereedschappen. Toch was het werktempo niet hoger dan op andere schepen, ook al had je er een taak bij. Het liep allemaal lekker soepel, ook bij meren en ontmeren. Wel merk je het goed, als er een gedeeltelijk nieuwe ploeg aan boord is. Het is net of de samenwerking die je had, even zoek is, maar dat is een kwestie van tijd. Of ik zelf ook de onderhoudskaarten op het planning-

bord bijwerkte? Dat was nog wel eens moeilijk hoor. Maar je schreef dan op een briefje wat je gefixt had, welke onderdelen verbruikt en dan werd de kaart voor je bijgehouden. Maar dat komt ook doordat alles in het Engels is. En dan die vaktermen waarover je je nek nogal eens breekt.” De Krey vindt, dat hij de machinekamer nu beter heeft leren kennen dan ooit tevoren en dat is hem heel wat waard. Ook het gezamenlijk gebruik van de messroom viel mee, al bleek al gauw in de praktijk, dat de scheepsgezellen wat eerder kwamen en op die manier niet tegelijk met alle anderen aten. „Maar – zo voegt hij eraan toe – je kunt ook niet ineens over die scheiding van jaren heen stappen. Het begin is er, de officieren staan veel minder op hun strepen dan anders en ook van onze kant deed een ieder z'n best om de proef te doen slagen”.

Om ieder misverstand omtrent de functie van scheepsvoorman te voorkomen, de opmerkingen die hierover zijn gemaakt tijdens de interviews, slaan uitsluitend op de situatie aan boord van de PLA-schepen. Op schepen met een normale bemanningssamenstelling is de scheepsvoorman vanzelfsprekend nog steeds noodzakelijk en vervult hij een zeer nuttige taak.

schoon en het bleef handwerk”. Wat die bijeenkomsten betreft, in de „conference room”, ook daar ziet De Bruijn vele positieve aspecten aan zitten: „Wel moet je het strak in de hand houden, anders wordt het „wippen op je stoel” en dat hoeft niet voor mij. En natuurlijk is de hele PLA sterk afhankelijk van de leiding, met name van de kapitein, die meer een ship's manager wordt. Als die er niet achter staat, vergeet het dan maar. De hoofdwerktuigkundige is zeker ook veel directer bij al het werk betrokken. Juist omdat hij voortdurend op het „marktplein” te vinden is, raadpleegt een ieder hem. Als hij, de kapitein of de 1e stuurman zich zouden afsluiten, valt het hele systeem in elkaar.” De Bruijn's ervaringen zijn verder heel positief, zeker wat zijn naaste werkomgeving – de machinekamer – betreft. „Maar – zo voegt hij eraan toe – ook op sommige conventionele schepen hadden we meestal zoveel samenwerking onder de werktuigkundigen, dat je al van PLA kon spreken voordat het uitgevonden was”. Hij geeft daarbij toe, dat dit nog niet algemeen geldt en dat zeker het ingevoerde systeem ertoe kan leiden, dat die samenwerking nog beter wordt, maar dan tussen alle rangen en diensten. „Toch zullen ze de gedachte als het ware moeten verkopen. Op zo'n bijeenkomst als in Den Haag, ja, daar raak je bijna allemaal enthousiast. Maar als er dan een hele tijd niets meer over wordt gepubliceerd, als er geen „gangmakers” komen, dan wordt het moeilijker. Je kon het al merken nadat in Lagos een aantal nieuwelingen aan boord was gekomen. Het gaat even stroever.”

Wat de sociale gelijkheid betreft, zag hij het heus wel zitten. „Het ging erg goed, al is bij sommigen toch de tendens aanwezig van „waarom kan het niet op m'n eigen manier?”.

Het planbord was volgens hem een vondst. „Dat werkt goed, het staat op een centraal punt waar meestal de hoofdwerktuigkundige te vinden was. Daar werd het werk verdeeld, een overzicht opgesteld van hetgeen moest gebeuren. Weet u wat ook erg opviel? Dat bij deze werkverdeling – dus op een PLA-schip – de afwezigheid van een scheepsvoorman niet wordt gevoeld. Sterker, het is net of de scheepsgezellen er een eer in stellen om het nu zelf te klaren. Bovendien corrigeren ze elkaar en was het voor ons ook prettig om te merken, dat ze genoeg in hun werk hadden. Daarbij kwam wel naar voren, dat er toch meer scholing nodig is voor een aantal van hen. Je kunt aan boord wel helpen, maar een ondergrond blijft hard nodig. Er was verder veel voldoening aan boord over het feit, dat je bij bestellingen alles meer in eigen hand houdt, de prijzen ziet en je dan pas bewust wordt, wat er voor besparingen te behalen zijn door met meer overleg de bestellijst op te kunnen stellen dan vroeger”.

Tijdens de interviews werd nogal eens gevraagd of met de PLA-schepen die thans in de vaart zijn en de selectie die is toegepast bij het bemannen van deze schepen, niet de eerste stap is gedaan naar een „derde” vloot. In dit verband zij nadrukkelijk vermeld, dat dit geenszins de bedoeling is. De „Fulgur” en „Fossarina”, alsmede eventuele volgende PLA-schepen, zullen zoveel mogelijk worden verdeeld over de „A” en „B”-vloot en dus geen aparte vloot in de organisatie gaan vormen. Ook is herhaaldelijk de vraag gesteld of in de werkwijzen op kantoor geen wijziging noodzakelijk is om „synchroon” met de PLA te blijven. In dit verband zij vermeld, dat in april jl. reeds twee dagen de collega's van DFP/1, 2 en 3 (resp. „staff”, „crew” en „wages and admin. fleet personnel”) de mogelijkheden hebben doorgenomen om te komen tot samensmelting van deze drie secties.



3e Werktuigkundige De Bruijn is ijverig aan het spitten en sjouwen in zijn tuin, die niet alleen gedeeltelijk opgehoogd moet worden, maar waar hij tevens het tegelpad aan het veranderen is.

Hij raakte al vroeg geïnteresseerd in de gewijzigde werkprocedure aan boord. „Ja, dat was al eind 1975, aan boord van de „Felania”. We hadden daar wat exemplaren van het tijdschrift Intermediar, waarin een beschrijving stond van de proeven die in Noorwegen waren gehouden. En daar hadden we al heel wat gesprekken over aan boord, niet wetende, dat de Lochem-conferenties zoals jullie dat op kantoor betitelen, ook bij ons de grote stoot zouden geven.”

Hij was ook een van de velen die in Den Haag, bij het Shell Opleidingscentrum, nadere informatie over het projekt te horen kreeg. Gaf zich ook prompt op voor deelname, „want – zo zegt hij – ik zag er wel brood in”.

Dat zijn dienstperiode op de „Fulgur” hem beval-

len is, blijkt wel uit een van de eerste daden die hij verrichtte na met verlof te zijn gekomen. Hij belde namelijk naar kantoor, met het dringende verzoek toch vooral weer geplaatst te worden op de „Fulgur”. „Waarom? Gewoon, omdat de hele basis volgens mij goed is. Ik erken zelfs, dat het economisch belangrijk is en uiteindelijk gaat het toch ook om de kniekers. Voor ons aan boord is het ook prettiger, je bent je veel bewuster waarom je het allemaal doet. Ik kan me daarbij wel voorstellen, dat er collega's zijn die zeggen: laten we het langzamer doen en daarbij denk ik vooral aan de sociale kant. Niet dwingen, de vrijheid moet er zijn en het komt heus wel, als je maar wat geduld opbrengt. Overigens, dat het ongeschoolde werk helemaal verdwijnt, dat geloof ik niet. Je houdt altijd een portie vuil, onaangenaam werk over. Neem nou alleen die purifiers. Ze kunnen dan van die schalen aan boord zetten, maar dat was ronduit gezegd een sof; de purifiers waren beslist niet



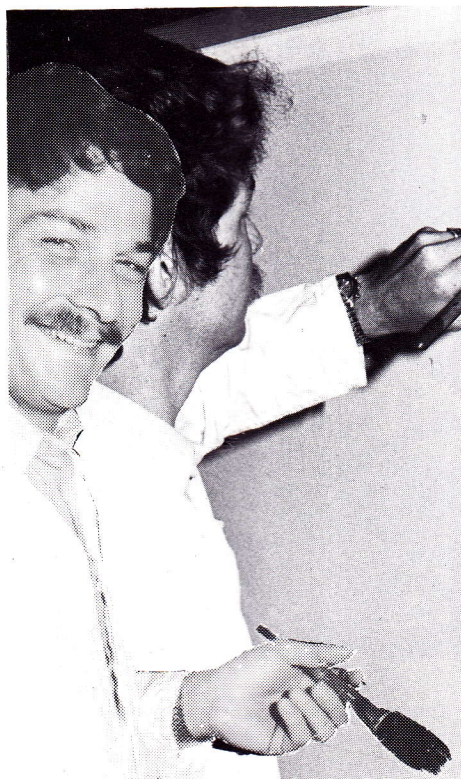
Dat scheepskok Kitzen meer kan dan alleen maar eten koken, bleek wel uit de perfecte wijze waarop hij in de huiskamer het behang erop had gezet. De plafonds in de andere vertrekken krijgen nu een „wit“-beurt, maar hij wilde die kwast best even neerleggen om ook zijn ervaringen te vertellen.

„Tja, da's ook een vraag, hoe was het aan boord? Nou, de stemming was prima, zeker tot Lagos waar we een gedeeltelijke aflossing kregen. Toen was het weer even moeilijk. Maar wat wil je? Jarenlang strenge scheiding tussen de rangen. En als je dan niet van het begin af aan aan boord bent geweest, dan is het heus moeilijk, dan kan ik me best voorstellen. Voor mij als kok was de verandering wat het werk betreft overigens niet groot. De Hovo heeft wel meer verantwoordelijkheid gekregen en dat is maar goed ook. Maar verder maakt het voor de civiele dienst niet zoveel uit. Natuurlijk hadden de bedienden het wel anders. Anders krijgen de scheepsgezellen vrijdagsmiddags een paar uur vrij om de hutten en gangen in orde te maken, maar dat werd nu door een bediende gedaan. Daardoor kon ieder van de scheepsgezellen z'n eigen taak afmaken en dat lijkt me heel wat beter. Al begrijp ik niet wat ze nu weer vertellen over een bediende of een kok die eraf moet. Wat ik ook niet begrijp en wat ik best kwijt wil, is dat ze tussentijds een bediende aan boord stuurden, die van niets wist, want het was z'n eerste reis. Hij komt ineens op een PLA-schip, dus die jongen stond helemaal vreemd te kijken. Bovendien had hij z'n koksdiploma in z'n zak, maar kon hij nu bedden gaan wisselen. Dat snap ik nou niet, hè, dat ze van kantoor zoiets niet beter weten te regelen. Want we weten allemaal, dat er geselecteerd is voor deze schepen, hoe kunnen ze dan zoiets doen?

Redactie: Navraag leert, dat de bewuste bediende zo snel mogelijk na zijn aanname wilde gaan varen, ondanks dat er geen vakature in de kombuis beschikbaar was. Hem is van tevoren verteld, dat hij zijn koksdiploma aan boord van zijn eerste schip nog niet waar zou kunnen maken, maar dat hij bedienende-werkzaamheden zou moeten gaan verrichten, waarmede hij akkoord ging. Met zijn kok/kelner-diploma leek hij een geschikte kandidaat voor een PLA-schip. Dat een ieder volledig ervaren aan boord komt, blijft een onmogelijkheid, want dan zou men nooit meer een bediende aan boord kunnen opleiden.

Scheepskok Kitzen blijkt overigens zelf ook te zijn ingevallen voor een ander, die oorspronkelijk was aangewezen. Zelf wist hij niets van PLA, behoudens dan wat hij in dit blad gelezen had. Maar hij vond het niet zo erg, want wat de civiele dienst betreft, die viel volgens hem dus nogal buiten de

nieuwe werkverdeling. Behalve dan de vergaderingen, die hij erg nuttig vond. „Als je iets niet beviel, kon je het zeggen. En als het maar enigszins mogelijk was, werd de zaak rechtgezet en opgelost. Dat vond ik wel goed, echt. Op die vergaderingen werd men het ook onderling eens over



3e stuurman Donks is van degenen die wij bezochten al het langst met verlof. De karweien die hij thuis voornemens was zijn praktisch alle verricht; nog wat bijtippen op de muur in de keuken en dan zal zijn oproep om weer te gaan varen, wel in de bus liggen.

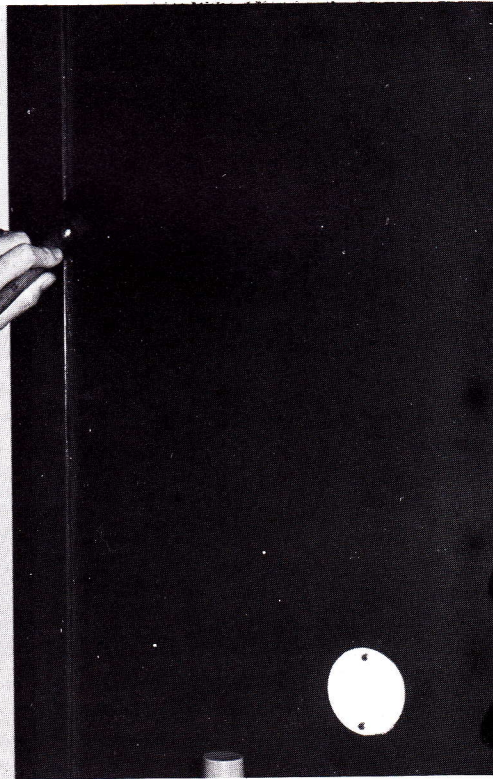
Voor hem ligt de ervaring op de „Fulgur“ dus al wat langer achter hem. Toch is hij blij te weten weer op dit schip te zullen worden geplaatst.

„Op die voorlichtingsdag die wij eerst kregen in Rotterdam, zag ik het eerlijk gezegd al helemaal zitten. Met name het uiteindelijke doel. Ik realiseerde me wel dat de aanvangsperiode, die ik dus zelf ook meegemaakt heb, moeilijk zou zijn. En dat is ook wel bewaarheid. Men liep aanvankelijk zo

de regels waaraan je je moest houden bij de gemeenschappelijke mess. Eigenlijk is het allemaal niets nieuws, aan de wal heb je al die dingen al jarenlang, alleen aan boord niet, daar liepen we gewoon achter.”

Toch heeft ook hij gemerkt, dat het nog allemaal wat schuchter gaat. Hij vertelt hoe, toen een van de twee televisietoestellen defekt was, men gemeenschappelijk de laatste uit Holland ontvangen programma's zat te bekijken. Maar nauwelijks was het toestel gerepareerd, of weer gingen ze apart zitten, de officieren en scheepsgezellen. Hij voegt eraan toe, dat het idee dat de beide ruimtes voor een ieder nu vrij toegankelijk zijn, al een grote stap in de goede richting is. „Al zal het nog wel een paar jaar duren voordat een ieder helemaal gewend is aan het idee. Of ik weer naar een PLA-schip wil? Ik heb er geen bezwaar tegen, maar ook niet tegen een conventioneel schip. Juist omdat het voor de civiele dienst, met name de keuken, niet veel uitmaakt!”

De ervaringen aan boord van de „Fulgur“ en „Fossarina“ zijn inderdaad zodanig, dat besloten is op voorstel van een aantal Hovo's om – als proef – met een man minder in de civiele dienst te gaan varen.



hard van stapel, dat men later bij voorbeeld het idee van slechts één gemeenschappelijke bar weer heeft verlaten. De ruimte was er trouwens te klein voor. Wel zie ik het als voordeel, dat beide bars toegankelijk zijn voor iedereen. En daar wordt ook gebruik van gemaakt. U moet ook niet vergeten: het moet groeien.”

Hij was dus al aan boord voordat de proef begon, zwaaide trouwens half maart al weer af. Met andere woorden: hij heeft echt ervaren hoe het begin was. „Als ik het kort mag samenvatten, zou ik zeggen: die verdeling van het werk in subgroepen alsmede het sociale aspect, dat zijn toch wel de twee zaken waarom het draait. De werktuigkundigen hadden het eigenlijk wat gemakkelijker, bij hen wordt al

veel samengewerkt en gespecialiseerd. Bij de stuurlieden daarentegen bleven we aanvankelijk ons eigen werk doen. Met andere woorden: zeker in het begin zat het nog niet helemaal goed met de werkverdeling, maar geleidelijk aan werd dat beter. Mijn specifieke taak werden de Whessoes en het instrumentenbord voor de ladingbehandeling. Dat hield ook in het onderhoud van de hydrauliek-motoren. En daarbij kwam wel degelijk de noodzaak tot nauwere samenwerking tussen beide diensten naar voren. Maar je behoefde maar te kijken of een van de werktuigkundigen hielp je, als je het de eerste keer ging doen. En dat was machtig, die hulp die je elkaar wederzijds geeft. De tweede keer word je bij het onderhoud al veel zelfstandiger. Uiteindelijk heb je de theorie gehad, alleen de praktische ervaring ontbreekt. Zeker bij elektronika. Maar ik geloof, dat je op de „F“-schepen eigenlijk een specialist daarvoor moet hebben, met een degelijke kennis van elektronika. Want over het algemeen merkte je toch wel, dat het daaraan schort.”

Uit zijn relaas komt overigens duidelijk naar voren, dat ook de andere speciale taken die waren opgedragen aan de stuurlieden vroegen om nauwe samenwerking tussen de verschillende diensten. En die was er ook. Al geeft hij daarbij toe, dat het voor de werktuigkundigen wel moeilijker is om ook in de navigatie thuis te raken. Maar belangstelling was er, dat is zeker. Niet alle, maar toch enkele van zijn collega's van de werktuigkundige dienst kwamen regelmatig op de brug om ook eens „een zonnetje te schieten”, zij lieten zich het instrumentarium uitleggen, de koers bepalen. „Natuurlijk waren er nog de geïjkte geintjes tussen beide diensten, maar er was bijzonder veel en prettige samenwerking, meer dan ik ooit in die dertien jaar op zee heb ervaren.”

Een goede ervaring vond hij ook, dat bij voorbeeld voor de Whessoes hij zelf de bestelling voor reservedelen moest uitmaken. Het beruchte formulier 63 komt ter sprake, waarbij aan boord nu ook de prijzen bekend waren voor de onderdelen. „En dan kijk je toch wel even verbaasd op als je ziet hoe voor sommige delen een prijs wordt gevraagd, waarbij je denkt: is het nou wel echt nodig. Trouwens, we vonden zelf, dat de standaard-lijst niet altijd de juiste onderdelen vermeldde en die hebben we eigenhandig veranderd. Later, toen de nieuwe standaard-reservelijst aan boord kwam, bleek, dat we wel degelijk de goede veranderingen hadden aangebracht. Met andere woorden: juist omdat je op de feiten – en de prijzen – wordt gedrukt, kom je tot een heel andere bestelling”. Sterk acht stuurman Donks het slagen van de

proef afhankelijk van de mensen die op een PLA-schip worden geplaatst. Selectie is zijns inziens echt wel nodig, niet alleen om het schip goed en economisch te kunnen blijven runnen, maar ook om het sociale gedeelte een succes te laten worden. „Verjaardagen en de zondagse maaltijd – met een lopend buffet – waren zonder meer een succes. Niemand zal er ook over vallen als je met al je collega's omgaat. In dit verband valt me op, dat tijdens de vorige dienstperiode ik nog een uitbrander kreeg omdat twee scheepsgezellen in m'n hut zaten. En die waren er alleen maar omdat ik er één van goed kende en hij m'n foto-apparaatuur wou overnemen!”.

Het meren en ontmeren ging uitstekend. Ook al hield je – uit veiligheidsoverwegingen – als stuurman primair het toezicht, je handen uit de mouwen steken als de noodzaak zich voordoet, is een logische stap. Hij geeft toe dat het ongekwalificeerde

werk, het bikken en verven, wel wat achterop raakt. „Vroeger zou zoiets me veel hebben gedaan, maar nu niet meer. Als alles goed en veilig werkt aan boord, dan moet je niet op het uiterlijk letten. Ongetwijfeld is hiervoor een oplossing te vinden door betere verftechnieken te gebruiken en dergelijk werk meer in het dok te laten doen”.

Gebleken is inderdaad dat de stuurlieden meer dan voorheen met technisch werk te maken krijgen. Minder goed kan worden gerealiseerd, dat ook de werktuigkundigen nauwer worden betrokken bij het werk in de dekdiens. Een stap om hierin verbetering te brengen vormt zeker hetgeen is besloten omtrent het behalen van „plus“-diploma's, waarover meer in dit nummer.



Scheepsgezel Clarijs, die tijdens zijn verlof heel wat akkefietjes opknapt, waaronder nieuwe leidingen in de keuken, wilde het na de voorlichtingsdag in Den Haag, ook best eens proberen op een PLA-schip.

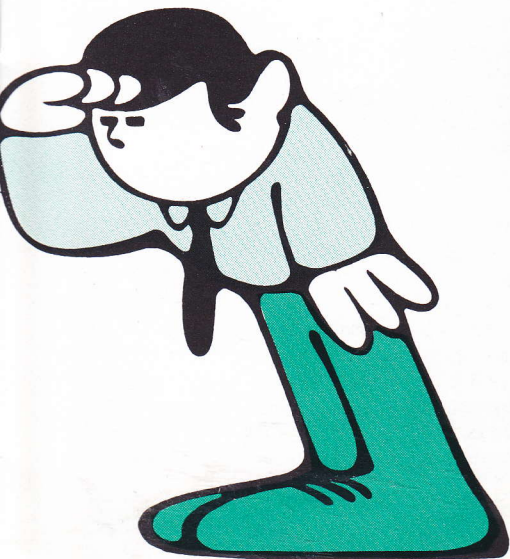
„Natuurlijk, de eerste maand met de nieuwe werking ging nog niet alles naar wens. Het was even omschakelen, voor allemaal. Een groot voordeel vond ik die bijeenkomsten op vrijdagmiddag. Je kon er alles spuien wat je dwars zat, het werk voor de volgende week werd doorgenomen en verdeeld en onderling maakten we zelf uit wie wat deed. De een is nu eenmaal beter in dit soort werk, de ander weer in dat. Alleen, in het begin moesten we ook zaterdag gewoon werken, en dat zagen we niet zitten. Maar ook dat konden we uitpraten en na een maand werd het afgeschaft. Kon ook gemakkelijk, de bediende maakte vrijdags, in de middag, de hutten en gangen schoon en zo konden we langer werken”.

Clarijs vond ook, dat je veel zelfstandiger je werk deed. Trouwens, ook als je zelf ziet dat iets moet gebeuren, pak je het gauwer aan of, als het een flink karwei is, geef je het door en dan wordt geregeld wanneer en door wie het wordt gefixt. Hij hield ook zelf de kaarten bij. Zijn speciale taak was het touwwerk en het bijhouden van de stores. Wat

overigens niet wil zeggen, dat hij geen werk in de machinekamer kreeg. Lassen, draaien, het werd je allemaal bijgebracht. Niet gelijk de eerste dagen maar nadat een ieder z'n draai gevonden had, hoefde je maar te kijken en men kwam je helpen. Er is aan boord nog sprake van geweest om tijdens de vrije uren lessen te volgen, maar hij geeft toe, dat de animo daarvoor niet groot was. Trouwens, altijd in de machinekamer zou voor hem niets zijn, zo voegt hij eraan toe. Hij ziet ook de noodzaak voor een cursus aan de wal niet zo erg zitten, maar – zo merkt hij zelf op – daarover waren de meningen aan boord nogal verdeeld.

„Ik heb nu 13 jaar gevaren, maar nog nooit meegemaakt, dat je zo zeer met elkaar optrekt als op de „Fossarina”. Ook bij meren en ontmeren pak je allemaal aan. Als het nodig is, helpen de officieren ook; zelfs is het gebeurd, dat werktuigkundigen mee de hand uit de mouw staken. „En met meer mensen dan nu loop je elkaar toch maar in de weg. Ook die bijeenkomsten vond ik erg goed. Je hebt zo veel meer contact met iedereen. Wanneer sprak je vroeger nou een officier? Op de „Fossarina” wel, je besprak samen het werk, rapporteerde je problemen en er werd een oplossing voor gevonden”.

Clarijs weifelt even: „Er zijn natuurlijk dingen die ik



niet zie zitten. Zoals het verminderen van het onderhoudswerk. Het kan wel hoor, maar je gaat het natuurlijk wel goed zien aan het schilderwerk. En met die purifiers bleef het ellende, want apparaten waarmee je ze kon schoonmaken hadden we nog niet aan boord. En dat is geen leuke klus, al heb ik wel gebofft. Of ik de scheepsvoorman mis? Nee hoor. Ook was de totale hoeveelheid werk niet meer, alleen was het interessanter en werkte je zelfstandiger."

Dat de bar en messroom voor een ieder wederzijds toegankelijk waren, is volgens Clarijs een positief punt. Al heeft hij er niet veel gebruik van gemaakt, omdat hij nu eenmaal van lezen houdt en meestentijds op z'n gemak in zijn hut bleef zitten. „Dat verschil tussen officieren en scheepsgezellen ebt heus wel weg, maar het gaat volgens mij niet een-twee-drie. Met klaverjassen en tafeltennis hadden we spannende competities, alles door elkaar en we hebben er veel plezier bij gehad. Daarna dronken we dan samen een pilsje en dat ging gemakkelijk. Wat me niet beviel is dat – ook al

zeiden ze dat wij ook onze vrouw mochten meevaren – van kantoor geen bericht daarover kwam. Dat vond ik een teleurstelling.

Navraag op kantoor leerde, dat wel degelijk scheepsgezellen op een PLA-schip hun vrouw mogen meevaren, mits de leiding aan boord daar akkoord mee gaat. De faciliteiten en voorwaarden zijn dan dezelfde als voor scheepsvaklieden en scheepskoks, zoals vermeld in het scheepsreglement Deel I. Zodra men dus aan boord toestemming heeft verkregen om zijn echtgenote mee te varen, is een telex-bericht naar kantoor voldoende om de zaak op gang te brengen. Deze procedure was voor de aanvang van de proefperiode reeds met de leiding aan boord geregeld, zodat in dit opzicht geen verwijt aan de walorganisatie kan worden gedaan.

invoering van een magnetron-oven." Antwoord op de vraag in hoeverre verdere scholing voor de scheepsgezellen noodzakelijk zou kunnen zijn, vindt hij moeilijk. „Hun inzet en belangstelling voor het nieuwe werk zijn zo groot, dat ik geneigd zou zijn te zeggen, dat is niet nodig. Maar anderzijds, als je op een schip zit waar veel las- en draaiwerk nodig is, ja, dan heb je echt wel behoefte aan extra geschoolde collega's."

Aan boord van de „Fossarina" bleek eveneens heel sterk, hoe centraal de rol van de hoofdwerktuigkundige is geworden. „In zekere zin komt dit wat hard aan voor de 2e werktuigkundige en ook voor de 1e stuurman dreigt dit enigszins. Ik geloof daarom wel, dat het goed is als nu en dan iemand aan boord komt ter begeleiding van het project. Heel frappant bij voorbeeld was, dat op een zeker moment er op de „Fossarina" een soort stilstand kwam en zelfs een beetje spanning tussen bepaalde rangen. Het bericht, dat Roggema kwam meevaren, bracht een gevoel van opluchting, kortom, het project heeft zo nu en dan een stimulans nodig."

Als schip met onbemande machinekamer was volgens Castelijns de „Fossarina" bijzonder geschikt voor het PLA-project, net zo goed als de overige F-klassers. Maar toch werd tijdens de gesprekken aan boord verder gedacht: men vroeg zich voortdurend af in hoeverre dit of dat nieuwe idee ook uitvoerbaar zou zijn op de andere schepen waar de m.k. wel bemand was. „Naarmate het systeem groeit, er vastgelegde richtlijnen komen, zal het ook heus wel mogelijk zijn het project uit te breiden. Nu teer je natuurlijk nog erg op de inzet en bekwaamheid van de geselecteerde opvarenden".

De relatie tussen schip en kantoor kwam ook hier ter sprake: „Je hebt aan boord nog steeds de neiging erg voorzichtig te zijn met rapporteren of vragen aan kantoor. Dit moet er natuurlijk uit. Die terughoudendheid hoeft ook niet als je ziet hoe de „crew"-afdeling vlot reageerde op ons voorstel omtrent aflossing van scheepsgezellen. Wat de PLA-werkgroep betreft, alle lof voor de voortvarendheid waarmee zij insprongen als we bij andere afdelingen lang moesten wachten op een reactie. Ook heb ik respect voor de ouderen onder de opvarenden. Voor ons jongeren is het een logische zaak om inspraak te krijgen, maar ik kan me voorstellen dat voor sommige oudere officieren dit niet zo gemakkelijk te pruimen is. Des te meer bewondering, dat ze toch bereid waren mee te doen."

Castelijns brengt wel naar voren, dat meer steun – hetzij van het kantoor in Rotterdam, hetzij van Radio-Holland – nodig is voor de „sparks". „Die wilde zo graag meedoen met het PLA-systeem, had de tijd er voor, maar geen richtlijnen, wat hem in een erg moeilijk parket bracht. Wat ook erg belangrijk is – en daarvoor heb ik me onmiddellijk voor de S-III opleiding opgegeven – dat is dat het in de toekomst ook mogelijk moet worden voor stuurlieden om eens een week-end vrijaf te hebben. Door hun voortdurende wachtlopen, acht uur per dag, zeven dagen in de week, is het voor hen haast onmogelijk meer bij het technische werk te worden betrokken. Als wij – als werktuigkundigen – nu ook de wacht eens kunnen meelopen na het behalen van S-III, dan weten wij niet alleen meer van navigatie dan nu, maar kan de gehele indeling aan boord ook eens worden gewijzigd als de omstandigheden erom vragen. Want het gebrek aan voldoende wederzijdse kennis van elkaars zaken, dus tussen stuurlieden en werktuigkundigen, dat bleef je toch constateren aan boord, ondanks alle belangstelling die we voor elkaars diensten hadden."



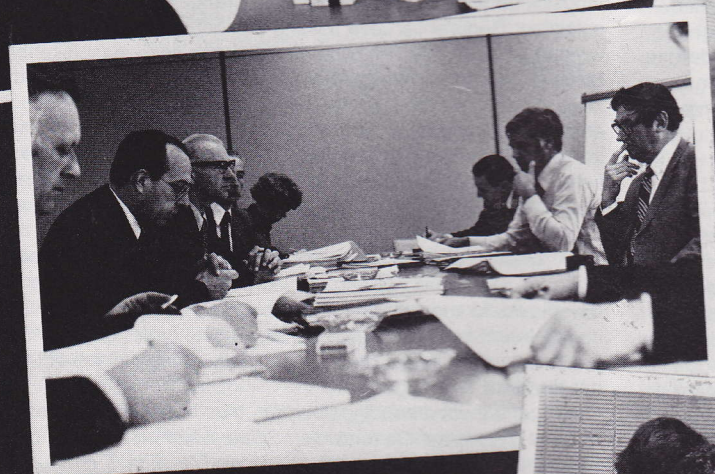
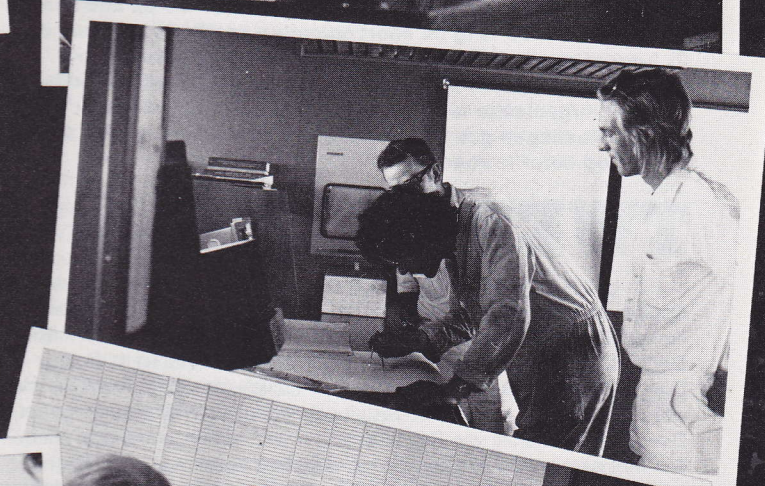
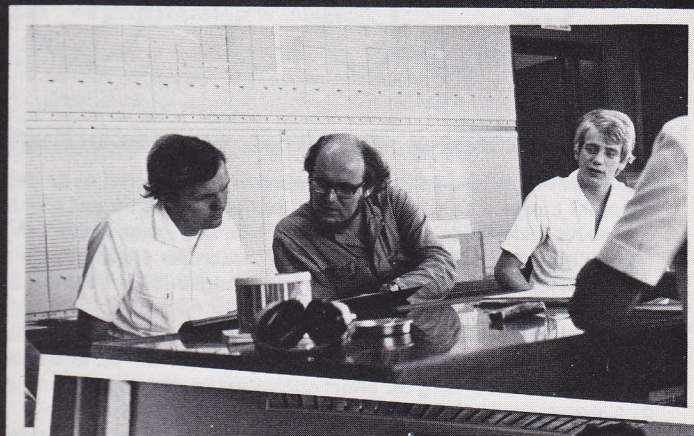
4e werktuigkundige Castelijns is niet aan het witten, verven, behangen of spitten. Hij is ten tijde van ons gesprek een week lang op de hogere zeevaartschool te Rotterdam, alwaar hij zich met 6 collega's voorbereidt op de opleiding voor het diploma S-III. Net terug uit de klas, treffen we hem – met pilske – aan in het hotel.

Hij is de enige van de 7 „studenten" die al daadwerkelijk op de „Fossarina" heeft gevaren met het nieuwe systeem. „En weet u wat mij nou zo opvalt? Dat er nog zo velen zijn die de hele PLA met argwaan bekijken. En mijns inziens volkomen onnodig. Het moet toch duidelijk zijn, dat met het huidige aantal mensen aan boord van de schepen, het voor de Nederlandse koopvaardij geen haalbare kaart meer is. En als je dan toch het werksysteem verandert, laten we dan proberen om er voor ons zelf ook uit te halen wat er in zit: verbetering van het soort werk en een ander klimaat aan boord".

Hij verduidelijkt dit door te vertellen hoe men er aan boord van de „Fossarina" in slaagde om het werkniveau op te voeren. Alarmen testen bij voorbeeld, vroeger op de zaterdag een taak van de

officieren, wordt nu in de week door de bemanning gedaan. Zij hebben weer andere, minder prettige taken laten vervallen, het eeuwige gebik en gevef bij voorbeeld. „Voor alle rangen geldt een grotere verantwoordelijkheid en meer zelfstandigheid. En door de kleinere groep waarmee je werkt en de nauwere samenwerking wordt de onderlinge band veel sterker. Zelfs tijdens de gesprekken aan de bar kan je al merken, dat de interessesfeer, het eigen gezichtsveld wordt verbreed. En laten ze me nou niet vertellen, dat scheepsgezellen niet zouden weten hoe ze zich tussen officieren moeten gedragen, dat is een sprookje dat de wereld uit moet".

Het feit dat beide bars open zijn en vrij toegankelijk voor een ieder, de invoering van een gemeenschappelijke mess – ook al eet de bemanning wat eerder vanwege betere werkverdeling voor de civiele dienst – dit alles zijn zaken die hij volledig ziet zitten, ja, zich zelfs lenen voor verdere uitbouw. „Erg gewaardeerd werd ook door de bemanning, dat ook hun hutten door de bedienden werden schoongehouden. In de keuken daarentegen viel nog werk te vereenvoudigen, bij voorbeeld door



FOTOBEELDEN

genomen (door Dr. J. Roggema)
zowel aan boord van de „Fossarina“
als op werkvergaderingen van de stuurgroep
en werkgroep van de PLA

„PLUS“ OPLEIDING

Belangstelling overtreft verwachtingen

Zoals reeds herhaaldelijk aangevoerd in de artikelen over het „Projekt Lange Adem“, is een van de doelstellingen dat aan boord – behalve geleidelijke specialisatie – ook een grote mate van flexibiliteit komt. Dit is alleen mogelijk wanneer stuurlieden evenzeer de basis-kennis van een werktuigkundige bezitten als andersom.

Ook de Lochem-conferenties wezen reeds in de richting van een gecombineerde basis-opleiding voor een ieder die op zee een carrière zoekt. Zo lang dit soort opleiding er niet is, zal – om de PLA-proef een reële kans te geven – Shell Tankers zelf de voorwaarden moeten scheppen om tot een – wat men noemt – „matrix“-organisatie te komen. Pas dan wordt het mogelijk om „piek“belastingen goed op te vangen en de taakverdeling aan boord nog beter te regelen.

TWEE MILJOEN

Hoe zeer het de maatschappij ernst is om de vernieuwing op de vloot die thans bij wijze van proef op de „Fulgur“ en „Fossarina“ is doorgevoerd, een goede kans te geven, moge blijken uit het bedrag van twee miljoen gulden dat is uitgetrokken om veertien van onze officieren in de gelegenheid te stellen een zogenaamde „plus“-opleiding te volgen. Heel wat besprekingen zijn aan dit besluit voorafgegaan. Niet alleen met het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en de Examencommissie, maar ook met directeurs van zeevaartscholen had de werkgroep PLA een intensief contact. De werknemersorganisaties dienden erin te worden gekend en – het allerbelangrijkste – een aantal van onze officieren diende te worden benaderd en gepolst in hoeverre zij belangstelling hadden voor een „plus“-opleiding, d.w.z. de kans om als werktuigkundige het S-III diploma te behalen en als stuurman het diploma „A“.

Grote belangstelling

Alhoewel men ervan overtuigd was, dat onder onze jongere officieren er een aantal belangstelling zou tonen voor deze „plus“-opleiding, was men verrast over het grote aantal positieve reacties. Allereerst werd een peiling gehouden onder de met verlof zijnde werktuigkundigen tot en met de jongere 3e werktuigkundigen. Van deze ongeveer 70 officieren reageerden er prompt 35, die – in twee groepen – op kantoor nadere toelichting kregen omtrent de voorwaarden die voor de „plus“-opleiding zouden gelden. Voorop stond, dat de gegadigden geen financieel nadeel mochten ondervinden van hun bereidheid wederom een studie aan te vangen. Voor hen blijft echter gelden, dat zij achterop raken met de

vaartijd in hun oorspronkelijke richting. Desondanks waren allen bereid mee te doen; overigens een aantal dat veel groter was dan de voorzichtige stap die de maatschappij overwoog in de richting van de „plus“-opleiding.

Uit deze groep dienden 7 werktuigkundigen te worden geselecteerd, waarbij o.a. de volgende punten in aanmerking werden genomen: minimaal diploma BM, leeftijd, rang, conduites, medische rapporten (o.a. ogenpapieren), beschikbaarheid en dergelijke.

Bij de stuurlieden zijn de verlofgangers die reeds een dienstperiode in de machinekamer doorbrachten, het eerst benaderd. Deze deelnemers dienden verder allen de BS-opleiding gevolgd te hebben en ook voor hen golden uiteraard eerdergenoemde criteria.

Ongetwijfeld zijn nog vele andere officieren bereid om een studie als bedoeld aan te vangen. Daar totaal slechts 14 officieren in de gelegenheid konden worden gesteld de „plus“-opleiding te volgen, moesten sommigen helaas worden teleurgesteld.

Opleiding voor S-III diploma

De 7 werktuigkundigen die zijn aangewezen voor opleiding voor het S-III diploma (hun namen zijn vermeld bij de hierbij geplaatste foto) zijn thans, tezamen met 2e stuurman W. L. Westhoff (die reeds in het bezit is van zijn 1e rang) als mentor, geplaatst op de „Ondina“. Na een week voorbereiding op de Gemeentelijke Hogere Zeevaartschool te Rotterdam, zullen zij totaal 6 maanden boven de sterkte aan boord blijven dienstdoen, met als doel hun – naast praktijkervaring aan dek – zoveel mogelijk de theoretische kennis bij te brengen vereist voor de S-III opleiding. Gedurende deze training aan boord zal ook een aanvang worden gemaakt met het bijhouden van een aangepast takenboek. Het is duidelijk dat mentor Westhoff hierin een voor hem geheel nieuwe taak krijgt te vervullen die – gezien het grote belang hiervan – een verre van eenvoudige opgave zal zijn.

Met ingang van medio januari 1978 zal de studie worden afgerond met een ongeveer 3 maanden durende opleiding op de Rotterdamse zeevaartschool, waarna zij in mei 1978 aan het examen deelnemen. Aansluitend volgt nog een 2-weekse cursus Radarwaarnemer. Zij zijn dan in het bezit van de zogenaamde „verklaring“ en zullen vervolgens nog 6 maanden aan boord van een of meerdere van onze schepen worden tewerkgesteld voor verdere praktijkervaring aan dek en voor het completeren van het aangepaste takenboek, onder begeleiding en toezicht van een boord-mentor. Na goedkeuring van het takenboek wordt het **diploma** S-III uitgereikt.

Bij de gehele voorbereiding voor de „plus“-opleiding is overleg geweest met het Directoraat-Generaal van Scheepvaart en met de examencommissie. De medewerking van die zijde is groot, omdat het belang van de vernieuwing in de scheepvaart, met name in de

Van links naar rechts de werktuigkundigen Goudzwaard, Petrusma, van Alebeek, Stam, Wink, mentor Westhoff (2e stm.), Meijer en Castelijns



opleidingsmogelijkheden, door alle betrokkenen wordt ingezien. Wij trachten dan ook met medewerking van alle betrokken instanties op proefondervindelijke wijze aan te tonen, dat het binnen redelijke grenzen wat betreft studieduur en praktijkstage mogelijk is om – via de basisopleiding – de bevoegdheid te verkrijgen om zowel op de brug als in de machinekamer als wachtdoend officier op te treden. Voor de examens zijn een aantal vrijstellingen verkregen, terwijl ook voor het takenboek bepaalde onderdelen zijn geschrapt. Werktuigkundigen studeren voor S-III hebben vrijstelling voor Nederlands, Engels, natuurkunde, werktuigkunde, wettelijke bepalingen (droge wetten), scheepswerktuigkunde, E.H.B.O. en gedeeltelijk voor wiskunde. De stuurlieden studeren voor „A” hebben vrijstelling voor Engels en E.H.B.O.

Opleiding voor diploma „A”

De 7 geselecteerde stuurlieden, wier namen eveneens zijn vermeld bij de op deze pagina's geplaatste foto, zijn in mei – tezamen met hun mentor 2e werktuigkundige L. W. Jorissen (in het bezit van diploma „C”) op de „De Ruyterschool” in Vlissingen voorbereid op hun studie. Zij zijn inmiddels geplaatst op de „Viana”, boven de sterkte, met als doel hun – naast praktijkervaring in de machinekamer – zoveel mogelijk de theoretische kennis voor de „A”-opleiding bij te brengen. Ook zij vangen tijdens hun dienstperiode reeds aan met het bijhouden van een aangepast takenboek. Gedurende deze periode rust op de schouders van mentor Jorissen eveneens een zware taak.

Met ingang van medio januari 1978 wordt de studie afgerond met een ongeveer 5 maanden durende opleiding op de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen. De langere schoolperiode ten opzichte van de S-III kandidaten wordt mede veroorzaakt doordat aandacht zal worden besteed aan „praktisch werken”. Zij zullen dan in juni 1978 aan het examen kunnen deelnemen. Zijn ook zij in het bezit van de zogenaamde „verklaring”, dan zullen zij nog 6 maanden aan boord van een of meerdere van onze schepen worden tewerkgesteld voor verdere praktijktraining in de machinekamer en het completeren van het aangepaste takenboek, onder begeleiding en toezicht van een boordmentor. Na de vereiste goedkeuring van het takenboek wordt het diploma „A” uitgereikt.

De „Ondina” en „Viana” zijn gekozen, omdat juist op deze schepen de accommodatie noodzakelijk om 8 man extra aan boord te hebben, beschikbaar was. Daar de „Viana” in augustus zal gaan dokken, werd er de voorkeur aan gegeven hierop de 7 stuurlieden te plaatsen. De Civiele Dienst is vanwege deze opgevoerde bezetting versterkt met een bediende. Alle hierboven bedoelde officieren worden gemonsterd als leerling.

De spontaniteit waarmee een aantal van onze officieren zich bereid verklaarde de „plus”-opleiding te volgen, stemt tot grote voldoening. Evenzeer de medewerking die van de autoriteiten wordt ondervonden, alsmede van de beide zeevaartscholen die ons met raad en daad zullen bijstaan, eveneens indien het nodig mocht zijn gedurende de opleidingsperiode aan boord. Op deze wijze zal het mogelijk zijn om in de zomer van 1979 te beschikken over totaal 14 stuurlieden en werktuigkundigen, die een grondige kennis hebben in beide richtingen.

Van links naar rechts de stuurlieden Schmidt, Teertstra, Koek, Assendorp, Vermeulen, Zwiens en Slieker (de mentor, 2e wtk. Jorissen, was op de bijeenkomst niet aanwezig)

Ook bursalen gaan „plus”-opleiding volgen

Wil het Projekt Lange Adem een redelijke kans van slagen hebben dan zal men aan de basis zelf – dus op de zeevaartscholen – moeten komen tot een gecombineerde basis-opleiding. Met nadruk wordt gesteld, dat de maatschappij er niet naar streeft om iedere officier op te leiden tot zowel het niveau diploma 1e rang als diploma „C”. Wel acht zij het van belang dat op langere termijn de toekomstige officier minimaal het niveau, zeg, S-III/„A” heeft bereikt.

Om die reden is nagegaan in hoeverre leerlingen die de BM- en BS-opleiding volgen, de kans kan worden geboden ook een „plus”-diploma te behalen. Een en ander is mede geïnspireerd door het huidige overcompleet aan aspirant-officieren in het bezit van een BM/BS-diploma. Het bleek slechts mogelijk om alleen degenen die dit jaar het diploma BS of BM „nieuwe stijl” behaalden, in 1 jaar op te leiden voor respectievelijk BM en BS „nieuwe stijl”.

Juist vanwege de „nieuwe stijl” kwamen uitsluitend leerlingen van de Hogere Zeevaartscholen te Vlissingen en Utrecht (uitsluitend BM) hiervoor in aanmerking. Daarbij is in de eerste plaats gezocht onder de Shell Tankers-bursalen. Iedere bursaal die positief reageerde op het verzoek om er nog een extra jaar studie aan te wijden en die ook medisch geschikt was, is aangewezen. Tezamen met nog enkele andere leerlingen van de BM- en BS-opleiding „nieuwe stijl” zullen zij, na de zomervakantie, naar de Hogere Zeevaartschool in Vlissingen gaan, alwaar een speciale klas zal worden samengesteld.

Alle geselecteerde leerlingen ontvangen een Shell-Tankers-beurs voor 1 jaar. Na afloop van hun studie worden zij als leerling geplaatst, waarbij zij aan boord een gecombineerd takenboek moeten bijhouden. Normaliter zou voor twee takenboeken tweemaal een vol jaar moeten worden gevaren. Aan het Directoraat-Generaal van Scheepvaart is toestemming gevraagd om – met het gecombineerde takenboek – te mogen volstaan met 1½ jaar.

Leerlingen worden normaliter na één jaar aangesteld als 4e stuurman, respectievelijk 5e werktuigkundige. Om te voorkomen, dat deze leerlingen er financieel nadeel van ondervinden, dat zij te zijner tijd 1½ jaar als leerling moeten varen, is hun onder meer toegezegd dat zij in ieder geval na voltooiing van hun studie worden geplaatst en dat zij na 1 jaar varen gage zullen ontvangen als 4e stuurman of 5e werktuigkundige. In juli 1978 zullen zij – hopelijk allen met de diploma's BS en BM – de schooldeur achter zich dichtslaan, zodat zij, rekening houdend met 1½ jaar varen alvorens het diploma S-III en „A” te kunnen ontvangen, medio 1980 aangesteld kunnen worden als 4e stuurman/5e werktuigkundige. Vermeldenswaard hier is, dat reeds in 1968 een voorstel tot een dergelijke opleiding door de Directeur van de „De Ruyterschool” bij de betrokken autoriteiten is ingediend. Een bewijs temeer, dat de wenselijkheid van een dergelijke opleiding reeds lang leeft.

Voor het eerst in de geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart wordt thans gestalte gegeven aan een werkelijke „basis”-opleiding, waarbij de leerlingen later – na praktijkervaring aan boord – hun definitieve keuze kunnen bepalen.



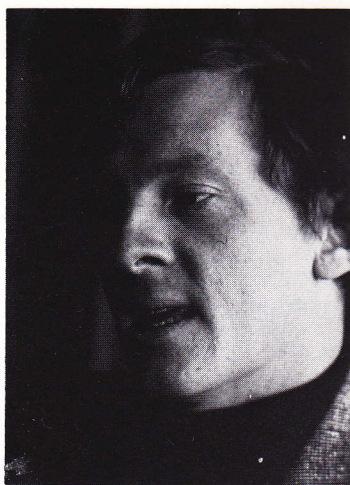
Aan wal en toch aan boord



Hij zit als het ware tussen „Marine” en „Oil movements” in. Het is een walbaan, maar in zijn job heeft hij veel van doen met schepen. En nog wel met tankers. Dus juist met het soort schepen waarop hij zelf negen jaar, met plezier – dat

mogen we van hem er gerust bij zeggen – gevaren heeft. Koen Biesiot, laatstelijk in onze dienst als 2e stuurman, bekijkt de zaak nu dus van de andere kant. In zijn functie van loadingmaster is hij als walman voortdurend in contact met ladende en lossende schepen in de Rotterdamse Shell-havens.





WEGGEBAAAN... EN WEGGEBLEVEN

Het treft als we hem opzoeken in de kantoorkamer op het raffinaderijterrein. In Pernis is het rustig. Liggen er normaliter wel zo'n 5 à 6 schepen langs zij de steigers in Pernis en Europoort, vandaag zijn het er maar drie. Op een groot bord dat tegenover zijn bureau aan de muur hangt staan ze vermeld: de „Nacella” in Europoort en de „Sofie” en „Alchimist Stade” in de havens van Pernis. Zodra de afdeling „Marine” (dat is de walkapitein met zijn collega's, overigens ook gedeeltelijk ex Shell Tankers-mensen, namelijk gezagvoerder Rutten, met de 1e stuurlieden v. d. Mast en Olieman) het schip hebben afgehandeld bij binnenkomst komt de strook, met daarop vermeld de gegevens van het schip en de in te nemen, of te lossen lading, op het bord vóór het bureau van Koen Biesiot. Hij behandelt dan de laad/losoperaties, dit in overleg met de wachtchefs op zijn kamer. Daarvan zijn er altijd twee; ieder van hen gaat over een van de twee petroleumhavens. Zij zorgen voor alle verpompingen tussen, enerzijds, de tanks op hun terreinen en, anderzijds, de schepen, spoorwagens, tankauto's, enz. Koen Biesiot bemoeit zich alleen met de schepen, grote en kleine, van V.L.C.C.'s tot lichters toe. „Met die lichters heb ik niet zoveel van doen, die zijn zo eenvoudig”. Zijn het grotere schepen, boven de 5.000 ton, dan komt onmiddellijk formulier 19 om de hoek kijken. Ik stap aan boord als ze eenmaal langzij liggen en neem met de 1e stuurman, op sommige schepen met de gezagvoerder, de hele operatie tevoren door. Meestal, zeker bij onze schepen (hij blijft toch een „Shell Tankers”-man, dat blijkt wel uit het woordje „onze”), is het goed voorbereid, maar in een

enkel geval heb je wel eens een schip, waarop je met wat takt en overleg gezamenlijk nog moet komen tot een laad- of losplan. Je kunt mijn taak het best omschrijven als een job waarin ik er voor moet zorgen, dat de gehele operatie zo veilig en economisch mogelijk plaatsvindt”. Het is niet voor niets dat hij zijn bureauimte deelt met de twee wachtchefs. Zij bepalen hoeveel pompen van walzijde kunnen worden bijgezet, welke leidingen moeten worden gebruikt, enz. Met de gegevens die hij aan boord heeft gekregen, wordt dan de juiste volgorde, snelheid e.d. vastgesteld. Natuurlijk blijft hij als loadingmaster er een wakend oog op houden, dat de scheepstanks goed worden schoongemaakt, voordat nieuwe lading wordt ingenomen. Het is weliswaar de verantwoording van de scheepsleiding, doch menigmaal wordt aan hem advies gevraagd, die hij ook gaarne geeft. Want juist door die samenwerking wordt voorkomen dat een lading „off specification” zou raken. Die vermelding van form. 19 brengt ons toch tot de vraag of dit nu nog wel eens aanleiding is tot disputen „Nee hoor, er zijn natuurlijk wel eens verschillen in tijden, maar je moet realistisch blijven”. Een verschil van mening wordt over het algemeen echt wel goed doorgepraat en opgelost. Wantrouwen van scheepszijde – dat gelukkig hier niet veel voorkomt – is overbodig.

Waarom naar de wal?

Koen Biesiot was een jongen van de vrije markt, zoals hij het zelf uitdrukt. Maar zijn leerlingentijd ving hij al aan bij Shell Tankers. Het varen beviel hem best, al hoefde het van hem nu ook weer niet tot zijn pensionering toe. Minder best beviel het zijn echtgenote, die hem voortdurend voor een aantal maanden het zeegat zag uitgaan. Een situatie die toch wel in menig gezin van een zeevarende voorkomt. Het is dan kiezen of delen. Deze tweede stuurman koos voor een walbaan, maar wel bij voorkeur binnen de Groep. Hij schreef in 1975 een brief aan de personeelsafdeling, waarin hij om overplaatsing verzocht, met daarbij de mededeling, dat hij tijdens verlof de zaak nog wilde toelichten. „Er zijn zo van die dingen die je gewoon wel kan vertellen, maar die je niet op papier zet. Nou, daar had men op kantoor alle begrip voor. Ik kreeg gelijk een baan aangeboden bij het Shell-laboratorium in Delft. Helaas – zo voegt hij eraan toe – was mijn vooropleiding niet toereikend. Ik strandde op het punt van wiskunde, namelijk op integraal en differentiaal rekenen, want dat had ik op de Zeevaartschool nou net niet gehad. Anders was ik nu steeds voor langere tijd naar het buitenland uitgezonden, waarbij ik voortdurend

mijn vrouw en zoons – hij heeft er twee, een van drie en een van ruim vijf jaar oud – kon meenemen”. Jammer voor hem, maar tijdens dat verlof kwam er geen tweede aanbieding, zodat hij weer aan zijn volgende dienstperiode begon. Maar het verlof daarop – wij schrijven nu mei 1976 – kwam er weer een aanbieding: loadingmaster in Pernis.

1e Rang

„Juist toen was ik aan de beurt voor studieverlof. Ik had de vaartijd ervoor, had al stage gelopen in een ziekenhuis en stond dus weer voor een keus: of studeren en verder varen, of die baan accepteren. Ik heb voor het laatste gekozen, maar besloot wel om dan in eigen tijd en voor eigen rekening alsnog m'n eerste rang te halen. Of dat meevalt met die baan erbij? Nou – en hij kijkt wat bedenkelijk – dat is me lelijk tegengevallen. Maar dat komt ook omdat, zeker het eerste halfjaar, je je helemaal moet inwerken in je nieuwe job. Er blijft dan niet veel tijd over. Maar nu ik het wat langer doe, dit werk, ben ik flink tegen de studie aangegaan, want ik wil beslist m'n eerste rang nog halen. Niet dat ik van plan ben weer te gaan varen, maar gewoon omdat het me voldoening zal geven mijn studie te hebben afgerond, terwijl ik wat het niet-nautische gedeelte betreft wel degelijk nog profijt kan hebben van hetgeen ik nu leer”.

Acclimatiseren

Ook in Pernis blijkt een aldaar geplaatste ex-zeevarende goed te worden opgevangen. Je loopt eerst mee met een collega, krijgt een aantal cursussen te verwerken, vooral wat betreft de vele oliesoorten die worden behandeld en dan is het op eigen benen staan. Het wennen aan de ploegendienst viel nogal mee. Er zijn drie soorten dienst voor een loadingmaster: de ochtenddienst (06.30–14.30 uur), de middagdienst (14.30–22.30 uur) en de nachtdienst (22.30–06.30 uur). „Je begint altijd met het werk van je collega-loadingmaster over te nemen. Samen met mij beginnen

dan ook de wachtchefs, die dezelfde dienst lopen, alsmede de sectie-wachtchef, die eveneens drie diensten heeft. Je krijgt vanwege de verschillende diensten een continu-toeslag van 30% op je salaris. Dat betekent voor mij, dat ik er – vergeleken met de gage plus overwerk – beslist niet op achteruit ben gegaan, integendeel, zelfs nog iets vooruit. Die op zichzelf nogal vreemde werktijden komen me wel goed uit. Ik woon namelijk in Terheyden, bij Breda. Het bleek niet noodzakelijk, dat ik dicht bij m'n werk woonde, dus ik blijf rustig zitten waar ik zit. Zou ik tijdens de spitsuren met de auto die 50 kilometer moeten afleggen, dan deed ik er uren over. Maar nu is het voor mij buiten de spits om en doe ik er maar drie kwartier over. Heb bovendien een gasinstallatie in m'n auto laten afleggen, dan deed ik er kosten ook nog worden gedrukt. Daarenboven krijg ik een jaar lang zowel reiskosten als pensioenkosten vergoed. Daarna natuurlijk alleen vaste reiskostenvergoeding.” Nee, Biesiot heeft geen klagen, zoals hij het zelf uitdrukt. Het enige probleem waar hij even mee heeft moeten worstelen, is geweest, dat hij na een half jaar als het ware een crisis moest doormaken, zowel thuis als op het werk. „De eerste tijd had je – ondanks je dagelijkse werk – het gevoel een groot, lang verlof te hebben. Maar je vrouw is gewend zelfstandig te zijn als je eenmaal weer op zee zat. En dat ga je na een tijdje thuis toch merken. U moet dat niet te zwaar opvatten, maar het werd voor ons allebei echt wennen. Maar, van beide zijden wat water bij de wijn doen en het gaat prima. Als je er maar eerlijk met elkaar over praat. Hier op de zaak had ik na zo'n 5 à 6 maanden echter ook een soort inzinking. In het begin is alles nieuw voor je. Maar na een tijd denk je: hé, dat kunnen ze toch anders doen? Maar m'n collega's hadden natuurlijk al veel langer met het bijtje gehakt, kenden alle aspecten van het bedrijf en dan zit je met je nieuwe ideeën een beetje verloren. Maar ook dat gaat over.” Koen Biesiot heeft het nu reuze naar z'n zin, prettige collega's, boeiend werk, veel op schepen. Z'n tanden in de eerste-rang-studie en de toekomst ziet er voor hem even rooskleurig uit als wanneer hij was blijven varen. Want wel degelijk zijn er ook voor een loadingmaster nog kansen op promotie. En die kunnen zelfs in verschillende richtingen zijn, juist omdat hij in Pernis als het ware tussen „Marine” en „Oil movements” zit.

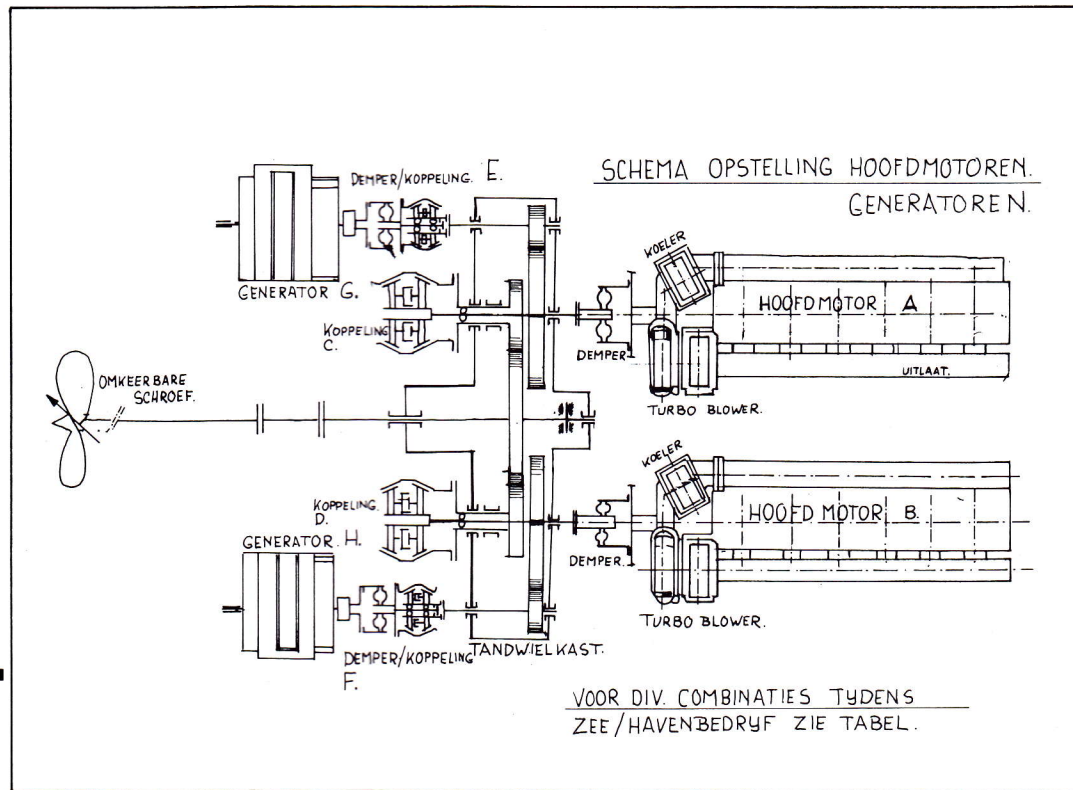


Koppelings- problemen

Zoals reeds in „Nieuws van Shell Tankers” gerapporteerd aan de vloot, zijn problemen ontstaan met de schroef- en asgeneratorkoppelingen (clutches) van de „Felania” en „Fulgur”. Inmiddels ontvingen wij fotoopnamen, die een beeld geven van de schade die is ontstaan. Bij de toelichting hieronder op de uitvoering en werking van deze koppelingen leek het ons nuttig nogmaals het „algemeen plan” af te drukken, dat wij reeds publiceerden in de juni-1973-uitgave van dit blad. De koppelingen brengen de verbinding tot stand tussen beide hoofdmotoren (via de tandwielenkast) en de schroefas, respectievelijk de beide asgeneratoren. Ze worden vanuit de centrale regelkamer elektrisch/pneumatisch gestuurd; de schroefkoppelingen kunnen eveneens vanaf de brug worden bediend, terwijl ook lokale bediening mogelijk is. In principe zijn de koppelingen constructief uitgevoerd als – vereenvoudigd – aangegeven op genoemd „algemeen plan” en bestaan dus uit twee delen, t.w. de wrijvingskoppeling zelf en de flexibele hardrubber koppelingselementen, welke de radiale en axiale asverplaatsingen respectievelijk de ashoekverdraaiing opnemen.

Op de foto gemerkt A zien we het wrijvingskoppelinggedeelte **zonder** de buitentrommels van een der schroefkoppelingen van het m.s. „Felania” (d.w.z. het drijvende deel). De voeringsecties zijn van speciaal materiaal, bestaande uit asbest, caoutchouc en kunststof-bindmiddel. De buitentrommels zijn van sferoidaal

gietijzer, dat een goede warmtegeleidbaarheid heeft en ontwikkelde warmte tijdens het koppelen vrij snel aan de omgeving zal afstaan. Van deze voeringsectie zien we een vergroting (B), waaruit duidelijk blijkt, dat vernieuwing noodzakelijk was. Bij deze koppelingen bleken eveneens de buitentrommels (gedreven deel) aan sterke slijtage onderhevig te zijn geweest; naast cirkelvormige groeven, tevens kraken, en in het geval van het m.s. „Fulgur” scheurvorming loodrecht op de cirkelomtrek. (zie foto C). Slipverschijnsel werd geconstateerd op de „Felania”, niet op de „Fulgur”. Toch werd op beide schepen in één van beide schroefkoppelingen olie gevonden, afkomstig uit de A. G. Weser tandwielenkast (via een niet goed werkend seal). Beide koppelingen vertoonden desondanks dezelfde gebreken. De asgeneratorkoppelingen van beide schepen moesten zowel van nieuwe voeringsecties als buitentrommels worden voorzien, een al met al tijdrovende zaak. Alle „F”-klasse schepen zijn van een en ander in kennis gesteld en voorlopige maatregelen zijn getroffen. Een begin is gemaakt met een verder fundamenteel onderzoek tezamen met S.I.P.C. en S.T.U.K., welke laatste maatschappij eveneens identieke problemen op de m.s. „Felipes” en „Flammulina” rapporteerde.



Met pensioen

Na een arbeidsovereenkomst met onze Maatschappij gesloten te hebben, waaronder als datum 1 januari 1947 kwam te staan, vertrok de heer C. Heeres kort daarna met de Harwich-boot naar Engeland om op 17 januari daaraanvolgend als assistent-werktuigkundige te Cardiff aan boord van de „Aletta” te stappen. Voornamelijk op dit schip en de „Adinda” bracht hij zijn eerste dienstperiode door, welke ruim twee jaar duurde en zich hoofdzakelijk in Oosterse wateren afspeelde. Evenals zijn volgende dienstperiode trouwens, tijdens welke hij ook met de small-craft kennismaakte en bijna 10 maanden als engineer-in-charge op de „Moesi” dienst deed.

In 1956/57 deed hij ruim een jaar dienst als 3e en waarnemend 2e werktuigkundige op de „Manuela” te Curaçao, dus vaart in Caraïbische wateren, wat in 1959/60 nog eens herhaald werd. Toen waren naast de „Frasca” en „Berta” ook de sleepboten „Neptu-



nus” en „Passaat” voor hem zijn werkterrein. En daarna naar zijn eerste „K”-schip, de „Kylix”, van welk type er in de loop der jaren voor hem nog wel een paar gevolgd zijn.

Op 1 augustus 1962 werd hij als hoofdwerktuigkundige aangesteld en in die rang werd voor het eerst op de „Koratia” het beheer over de werktuigkundige dienst aan boord aan hem toevertrouwd. Daarna was dit o.a. nog het geval op de „Vivipara”, „Vitrea”, „Atys”, „Viana”, „Acmaea”, „Zaria” en „Onoba”, om er een paar te noemen.

In de loop der jaren werd hij aan boord nogal eens voor gewoonlijk vrij korte perioden door zijn echtgenote vergezeld en op 15 november jl. werd hij ook samen met haar te Singapore van zijn laatste schip, de „Abida”, afgevoerd. Kort daarna werd hem ziekteverlof toegelaten, maar gelukkig bleek een en ander niet van ernstige aard en werd hij begin april weer geheel hersteld verklaard.

Nu hij per 1 juni jl. de dienst der Maatschappij met pensioen heeft verlaten, wensen wij hem nog vele jaren in goede gezondheid toe.



Op „ambtelijke wijze” uitgeluid

Dat deed men op vrijdag 13 mei jl. met de heer C. W. de Boer van DFF/1 – Accounting and Budgets. Het was op deze datum 28½ jaar geleden dat de nu scheidende solliciteerde bij wat toentertijd de „Rederij van de Bataafsche” werd genoemd, een afdeling met een bescheiden bezetting ondergebracht in twee villa's aan de Nieuwe Parklaan in Scheveningen. De heer Van Zanen, hoofd DFF „Accounting and Budgets”, maakte er in zijn toespraak melding van dat de heer De Boer weliswaar had gesolliciteerd als „boekhouder”, doch 23 jaar geduld had moeten opbrengen alvorens op een echte boekhoudafdeling te worden geplaatst. „Je kwam in een tijd dat de gage-afrekeningen nog met de hand gebeurden, de communicatie puur horizontaal was en een ieder een ieder kende”.

Mogelijk dat in die tijd al de kiem is gelegd voor de belangstelling voor de medemens die de heer De Boer altijd heeft gehad en die ertoe heeft geleid, dat de woorden die tot hem werden gericht draaiden om het „collega en vriend” zijn. Want afgezien van de werkzaamheden die hij in de ruim 28 voorbije jaren heeft verricht, was de heer De Boer alomtewees gewaardeerd als een medewerker met

een groot sociaal gevoel, met belangstelling voor zijn naasten. De waardering daarvoor was overigens ook tot uitdrukking gekomen in de grote spontaniteit die er was bij de gebruikelijke collecte voor een afscheidscadeau. Het resultaat was dat er niet één, doch drie geschenken waren, namelijk een fraaie reiskoffer, een pennenset en een scheepsbel, met inscriptie, die tegelijk werd gebruikt om de nu gepensioneerde uit te luiden.

Om zijn eigen woorden aan te halen, de heer De Boer nam afscheid met gemengde gevoelens. Aan de ene zijde verheugd, dat hij vijf jaar eerder dan de officiële pensioeringsdatum meer tijd kon gaan wijden aan het bezoeken van zieken en gehandicapte kinderen, anderzijds met een zekere weemoed omdat nu al degenen die hij had leren waarderen voor hun vriendschap uit zijn gezichtsveld verdwenen. „U kunt er daarbij van verzekerd zijn, dat de cadeaus die ik zo juist heb mogen ontvangen voor mij een blijvende herinnering zijn aan de collegialiteit en de vriendschap die ik hier op kantoor altijd heb mogen ondervinden. Mijn beste wensen aan U allen, goede gezondheid, voorspoed en succes”.

Eigen woning en vermindering van loonbelasting

In ons december-nummer werd voor zeevarenden de aandacht gevestigd op de mogelijkheid bij de Inspectie der Belastingen waaronder de woonplaats ressorteert, vermindering van loonbelasting te verzoeken wegens negatieve opbrengst van de eigen woning.

Velen hebben hiervan reeds gebruik gemaakt en ons de door de Inspecteur der Belastingen afgegeven Beschikking tot vermindering van Loonbelasting toegezonden.

Helaas hebben wij moeten constateren dat bij een groot aantal van deze Beschikkingen er geen rekening mede is gehouden dat de aanvrager zeevarende is en de vermindering van loonbelasting uitsluitend kan plaats vinden door verlaging van het inhoudingspercentage volgens de Loonbelastingtabel Zeevarenden. Dit heeft tot gevolg dat wij ons tot de betreffende belastingdienst en/of zeevarende of diens echtgenote moeten wenden teneinde een nieuwe Beschikking te verkrijgen op grond waarvan wel minder loonbelasting kan worden ingehouden.

Een en ander vraagt extra werk en vertraagt het tijdstip waarop de vermindering van loonbelasting kan ingaan. Teneinde zulks in den vervolge zo veel mogelijk te voorkomen adviseren wij in het verzoek om vermindering van loonbelasting steeds duidelijk te vermelden dat men zeevarende is en dat de loonbelastingtabel voor zeevarenden op het loon wordt toegepast.

Mocht desondanks een Beschikking worden ontvangen waarin de vermindering van loonbelasting op een andere wijze wordt geregeld dan uitsluitend door verlaging van het door de werkgever toe te passen loonbelastingpercentage, dan kan ter voorkoming van tijdverlies beter direct zelf de Belastinginspectie erop worden gewezen dat een andere voor zeevarenden geldende Beschikking dient te worden afgegeven.

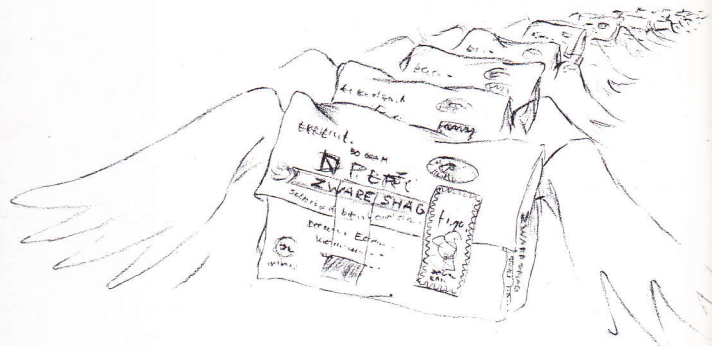
Hopelijk kan bovenstaande informatie er toe bijdragen dat voortaan extra werkzaamheden ten kantore en teleurstelling bij de betrokkene over het latere tijdstip waarop de belastingvermindering voor hem ingaat, worden voorkomen.

OVST-NIEUWS

Ruim 50 klaverjassers hadden op 6 mei jl. de „klaverjasstrijd” met elkaar aangebonden. Aangezien deze klaverjasavond in het teken van de naberevende vakanties stond, werd er gestreden om campingstoelen, een barbecue, een reiswekkertje, e.d. Er kan wederom op een geslaagde avond worden teruggezien.

Op zondag 8 mei jl. konden de bowling-liefhebbers op de vier door de OVST gereserveerde banen naar hartelust „ballengooien”. Het aantal inschrijvingen was deze keer tot 47 beperkt gebleven doordat velen hun moeder op deze dag eens extra wilden verwennen. Dit deed echter niets af aan de gezellige sfeer die er altijd is tijdens zo'n bowlingavond. Bij de deelnameprijzen was ditmaal inbegrepen een kopje koffie of thee, een consumptie en portie sateh of een slaatje, dat een ieder zich maar wat goed liet smaken. Bij het gooien hadden de ervaren spelers en de harde werpers regelmatig strike of spare, maar ook werden er weer vele putten in de banen bijgemaakt.

Door 4 dames en 4 heren, die na 15 beurten met het hoogste puntenaantal eindigden, moest er een finale gespeeld worden. Deze 8 finalisten werden met enthousiasme bijgestaan en hun verrichtingen werden nauw gevolgd. Mevrouw Hoogendoorn eindigde bij de dames als eerste en won daarmee een barbecue. Voor de heren was de eerste prijs een zakrekenmachine, welke gewonnen werd door de heer Westhoff. Het is een gezellige avond geworden met deze betreffende kleine groep, maar we hopen toch de volgende keer op een groter aantal deelnemers te kunnen rekenen.



ROLF '77

Vliegende shag

Dat de voorraad zware shag aan boord van de opgelegde „Marinula” niet onuitputtelijk is, bleek uit een telexbericht dat op 28 april jl. op het kantoor in Rotterdam werd ontvangen. Daarin werd verzocht om toezending van 200 pakjes zware shag „per luchtpost”, waaruit blijkt dat de „trek in shag” wel erg groot moest zijn. Tevens werd verzocht om opgave van de prijs per pakje, rekening houdend met de verzendkosten.

Het antwoord vanuit Rotterdam liet niet lang op zich wachten: ongeveer 3 mei zouden 200 pakjes per luchtvracht naar Labuan worden opgestuurd. De prijs viel ook mee; die was uitgerekend op f 1,05 per 50 gram shag.

Deze snelle reactie werd aan boord van de Marinula zeer gewaardeerd, wat bleek uit een „getop”-telex, waarin tevens werd gevraagd nog 200 pakjes vloeierbij doen. En nu maar hopen dat deze „vliegende shag” zo snel mogelijk op de juiste bestemming beland is.

Heerlijk bakkie koffie

De prijs van de koffie mag dan als een meteor omhoog zijn gegaan, er is meer voor nodig om ons, Nederlanders, van de koffie af te houden. Dat ervaar je ook op kantoor iedere dag en op de schepen zal het wel navenant zijn. Ook zeevarenden die een bezoek aan kantoor brengen en in de vroege morgenuren arriveren, kijken reikhalzend uit naar de komst van de koffiewagen even na negenen. Er zijn er echter bij, die zich iets later op kantoor moeten melden en de koffie aldus niet mislopen. Sneu, dat wel, zeker als je al een hele reis achter de rug hebt omdat de varende collega's nu eenmaal over heel Nederland verspreid hun domicilie hebben gekozen. Maar daar is wat aan te doen, dames en heren bezoekers. Op de tweede etage van het Shell-gebouw staat een automaat opgesteld, waarin je slechts een dubbeltje hoeft te deponeren en U kunt kiezen: koffie, met of zonder suiker en melk. Trouwens, ook allerhand frisdranken kunt U aldaar trekken, dus dorst lijden hoeft niemand.

Er zijn bezoekers die het allemaal maar verwarrend vinden, zo'n tweede etage, waar de indeling geheel afwijkt van die gebruikelijk op de „werk”-etages. Welnu, volgt U ons even: lift nemen naar de 2e, dan niet de lunch-kamer in, maar de open gang uitlopen, waarna U in een grote hal komt. Nog vóór de glazen pui hangt een bord: „toiletten”. Het is met enige schroom, dat wij dit woord hier moeten schrijven als U over bent naar de koffie, maar juist bij de ingang daarvan ziet u een pijl met: „Personeelsgarderobe, automaten”. En vlak daarnaast hangen ze, de frisdrank- en koffie-producenten.

Hoge hakken, nauwe rokken

Enige tijd geleden verscheen er in dit maandblad een stukje, waarin meevarende echtgenotes werd geadviseerd bij het aan en van boord gaan toch vooral de juiste kleding te dragen. Van de firma Grayswift uit Dubai moesten wij echter opnieuw vernemen, dat deze raad door enkele dames niet wordt opgevolgd. En dan te bedenken, dat het advies toch ook in het belang is van de „klauterende” echtgenote zelf. Want klauteren is het soms bij Dubai. En daarbij moet je toch beslist geen hooggehakte schoenen of nauwe rokken dragen.



Enquête

Over smaak valt niet te twisten, dat is maar al te waar. Wat moet het daarom moeilijk zijn voor Radio Holland Marine Television, die elke week de Nederlandse „actuele” TV-programma's samenstelt, om de juiste keus te maken. Om het de opvarenden van onze met video uitgeruste schepen zoveel mogelijk naar de zin te maken, hebben zij een enquêteformulier samengesteld, dat binnenkort naar de betrokken schepen zal worden gezonden. Hiermee hopen zij een indruk te krijgen van de voorkeur die de kijkers zoal voor bepaalde TV-programma's hebben. Maar ook wij zijn geïnteresseerd in de voorkeur van de opvarenden. Daarom een beroep op alle opvarenden van de met video uitgeruste schepen om zo serieus mogelijk het formulier in te vullen en op te sturen naar ons kantoor aan het Hofplein, waarna de formulieren doorgestuurd zullen worden aan RHMT. Overigens zij nog vermeld dat eventuele op- en aanmerkingen over de video-apparatuur of monitors zelf altijd rechtstreeks kunnen worden gezonden aan Radio Holland Marine Television, Jan Rebelstraat 20, Amsterdam en niet aan andere Radio-Holland-vestigingen in Nederland.

Vuurtje

„Hebt u een vuurtje voor me?” is een voor velen niet zo vreemd in het gehoor liggende vraag. Wel eigenaardig is het als de vraag via de radio gesteld wordt door een van de mensen van een Shell-productieplatform. Dit overkwam het Engelse marinevaartuig HMS „Falmouth”, dat patrouilleerde op de Noordzee. Nadat ze hadden vernomen dat de vlam van de gasafvoerpijp van het platform was uitgegaan, waren ze meteen bereid te helpen. Een der opvarenden van de „Falmouth” nam een „Very”-pistool en schoot daarmee een patroon af. Het resultaat op 50 meter hoogte was gunstig: De vlam brandde weer.

Pyama

Moet je zo'n kledingstuk nou wel of niet meenemen als je uitvliegt naar je volgende schip? Een vraag waarmee sommigen altijd worstelen. Ervaring heeft geleerd, dat je het wél moet doen. Al was het alleen maar omdat je, juist in het onverhoopte geval in het buitenland ziek te worden, zo'n ding broodnodig kunt hebben.

Kantoorbezoek

Dagelijks bezoeken een aantal leden van het vlootpersoneel ons kantoor en bij die gelegenheid wordt hier doorgaans ook de lunch gebruikt. Het ritueel is bij ieder welbekend: gewapend met een blad langs de self-service counter en de cassière, waar met de op DFP/1 of /2 verkregen lunchbon wordt afgerekend, en vervolgens een plaatsje zoeken aan een van de vele tafeltjes. Alleen voor gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen kan in de zogenaamde „gastenhoek” ruimte worden gereserveerd, waar dan door het lunchkamer-personeel aan tafel wordt bediend. Nu is het sedert de verhuizing vorig jaar naar het nieuwe gebouw voor het walpersoneel zó geregeld, dat vrijwel iedereen van het zelfbedieningssysteem gebruik moet maken, en dat de „gastenhoek” alleen bestemd is voor personeelsleden die met gasten van buiten het bedrijf de lunch gebruiken. In dit licht bezien zal het niemand verwonderen dat wij hebben moeten besluiten ook voor het vlootpersoneel één lijn te gaan trekken. Dat wil zeggen: bij kantoorbezoek is ieder welkom voor de lunch, maar dan zal het zelfbedieningssysteem van toepassing zijn. Waarbij trouwens volledigheidshalve kan worden aangetekend dat dit voor de samenstelling van de lunch geen enkel verschil uitmaakt.

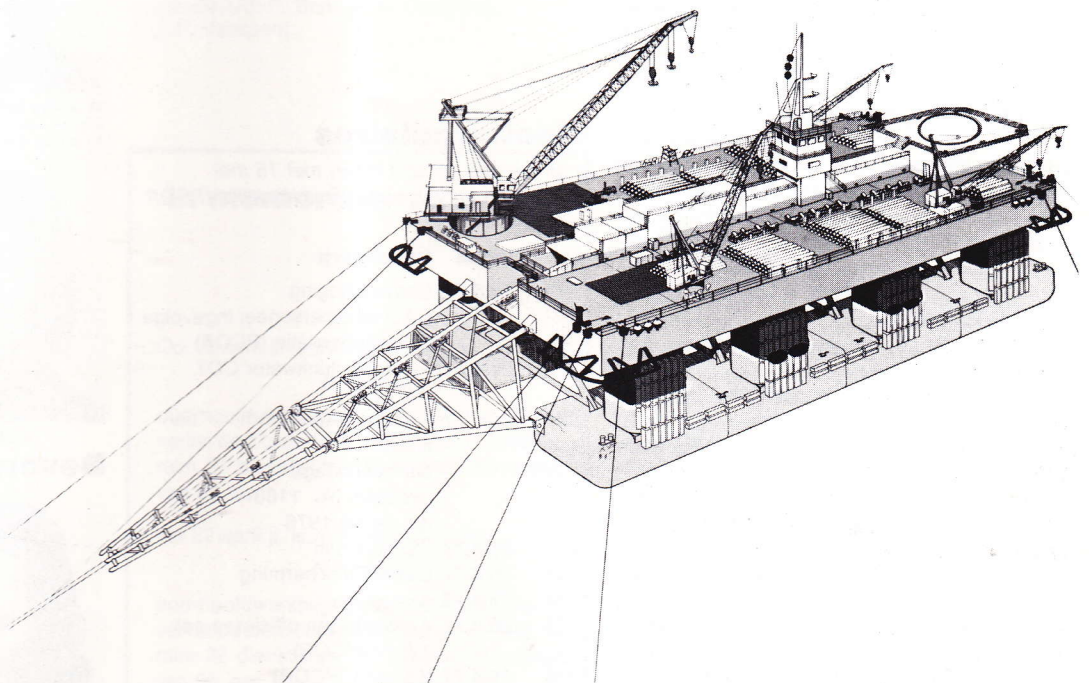
Dank, dank . . .

In den „vreemde” in een ziekenhuis liggen is nooit prettig. Zeker als je geen bezoek ontvangt. Scheepsgezel F. Buijs, die in New Orleans in een ziekenhuis moest worden opgenomen, trof het gelukkig beter. Hij kreeg wel bezoek, zelfs een fruitmand. Nu wederom in Nederland teruggekeerd, vroeg hij ons zijn erkentelijkheid te willen overbrengen aan de opvarenden van de „Dallia”, die hem wel degelijk opzochten. Ook de fruitmand die hij ontving stak hem een hart onder de riem. Hij zal nog enige tijd met ziekteverlof moeten blijven, maar wenst vanuit de Nederlandse kontreien zijn collega Willem Abels, eveneens in het ziekenhuis in New Orleans opgenomen, het allerbeste toe. Waar wij natuurlijk gaarne onze goede wensen aan toevoegen.

Enorme pijpenlegger

In februari is de Semac I in bedrijf gekomen. Een pijpenlegger die speciaal is ontworpen om, als het moet, in diepten van 500 meter de nodige leidingen over de zeebodem te leggen. Het schip – want dat blijft het, ook al heeft het de wat vreemde afmetingen van 145 meter lang, 60 meter breed bij een diepte van ruim 30 meter – is het gezamenlijk eigendom van Shell, Esso en Zapata Corporation. Momenteel is de Semac I bezig met het leggen van de 280 mijl lange gasleiding van het Brentveld ter hoogte van de Shetland

eilanden naar St. Fergus op het Schotse vasteland. Hiervan was 20 mijl gedurende de zomer van 1976 gelegd; de Semac maakt de klus af en hoopt daarmee volgend jaar zomer gereed te zijn. Omdat de Semac I gedeeltelijk onder water kan worden gebracht, kan het pijpenleggen zelfs voortgang vinden bij golfhoogten van zo'n 5 meter; weliswaar is de snelheid dan lager dan normaal, maar het schip ligt des te stabielier. Juist omdat bij dergelijke golfhoogten de bevoorrading met het nodige materiaal moeilijk kan plaatsvinden, is ruimte geschapen om voor zo'n 7000 ton aan pijp mee te voeren. De accommodatie – air-conditioned natuurlijk – is geschikt voor 286 man. Bij slecht weer kunnen de werkzaamheden in een enorme overdekte, goed geventileerde ruimte worden voortgezet. Maar dan ook alle werkzaamheden die bij het leggen van een leiding op zo'n grote diepte nodig zijn, zoals het laswerk, het controleren met x-stralen, het bekleden van de leiding enz. En om te voorkomen, dat de opvarenden alsnog aan het ruige Noordzee-klimaat worden blootgesteld als zij van hun accommodatie naar de werkplaats stappen, is het zelfs mogelijk gemaakt binnendoor te gaan. Behalve als pijpenlegger, kan de Semac I bovendien nog als „kraanbak” dienen, dankzij de draibare kraan die is opgesteld, met een hijsvermogen van 350 ton maximaal.



Ds G. Kerssies, koopvaardijpredikant in Curaçao, voer onlangs mee met de „Onoba”. Een reis vol „impressies”, waarvan hij de navolgende aan het papier toevertrouwd en als titel meegaf

Rondje Cuba

Het is half zes in de morgen. Het donker van de nacht trekt langzaam weg. Op de brug van de „Onoba” worden de contouren zichtbaar van het stuurwiel, het radarapparaat en andere navigatieinstrumenten. Als een donkere schaduw is op een van de brugvleugels de wachtsman te zien. In het Oosten kleurt de hemel rood.

We zijn weer op terugreis, van St. James (Mississippi) naar Curaçao. Op de heenreis voeren we langs de westkust van Cuba, nu nemen we de Oostkust. Rondje Cuba dus.

De wacht die ik meeloop, is om 04.00 uur begonnen. De eerste stuurman staat nu op de brug. In het nachtelijk donker hebben we gesproken over allerlei dingen. Veel over thuis: vrouw, kinderen, wat je gaat doen in je verlof.

Nu terwijl de zon opkomt gaat het gesprek over het aanbreken van de dag op zee. Ook voor een stuurman die al jaren vaart telkens weer een belevens. De zon is nu boven de kim. Snel wordt ze gepeild op het peilkompas, dat op de brugvleugel staat. In het journaal wordt aan de hand van deze peiling de kompasfout aangetekend. We varen ten Noorden van Cuba. Al geruime tijd zijn aan stuurboord de lichtjes zichtbaar van een haventje. In de verte flitst een vuurtorenlicht; al voor de zon goed en wel op is wordt het gedooft. Even later is in het nieuwe daglicht het witte torentje zichtbaar. Een klein streepje op de grijze kust.

Volgens de gegevens op de zeekaart toch nog 38 meter hoog, maar we zitten er dan ook nog ruim 12 mijl vandaan en dat is meer dan 20 km. Op zee kun je ver zien.

Het schip begint te ontwaken. De machinekamer zet stoom aan dek bij; knallen van uitzettend ijzer klinken over het dek. De wachtsman is de scheepsgezellen gaan porren. We hebben een nieuwe (Indonesische) bemanning, opgestapt in St. James en nog maar enkele dagen in functie. Om tien minuten voor zes komt de scheepsvorman zich melden en ontvangt instructie voor het werk. Om zes uur moeten hij en zijn mannen aan dek beginnen. Even later verschijnt, nog wat slaperig, de vierde stuurman. Samen met de voorman mag hij vandaag een lek dichten in een van de voorste tanks.

De bediende komt met koffie boven; een gouden

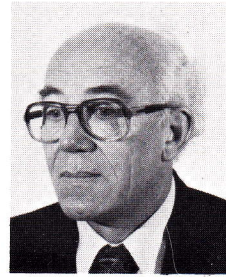
moment zo halverwege de wacht. Beneden aan dek is het een en al bedrijvigheid nu. Er wordt gebikt en geschuurd; met planken gesjouwd om in de ballasttank een steiger te bouwen. In zijn kamerjas komt de kapitein op de brug om te zien waar we zijn. Het schip is wakker, de dag is begonnen. Aan stuurboord glijdt Cuba voorbij. We zijn bij kaap Maisi, het meest Oostelijke puntje. Het landschap lijkt op Curaçao; de heuvels zijn hoger, maar door de kijker zie ik duidelijk dezelfde terrasvorming en grotten, die Curaçao ook heeft aan de Noordkust. Het land van Fidel Castro ligt er vredig bij. „Ik zou er best eens willen kijken” zegt de kapitein. Ik eigenlijk ook wel. Een ver doorgevoerde socialistische samenleving oefent aantrekkingskracht uit. Je wilt met eigen ogen de verhalen erover wel eens verifiëren. Vanmiddag zullen we in de buurt van Haiti zijn. Ik denk bij mezelf dat we dan ook wel weer hetzelfde zullen zeggen. Een land rijst op uit de zee; de contouren zijn nagenoeg hetzelfde, of het nu Cuba is, Jamaica, Curaçao of Haiti. Op afstand is alles vredig en alleen een geoefend oog leert de verschillen kennen. Het zijn immers de mensen die de grote verschillen doen ontstaan, die voor al die landen de staatsvormen bedenken, het welzijn zoeken, naar welvaart streven. Het zijn immers de mensen die zich buigen onder de slavernij van de diktatuur of onder het juk van de democratie. En ieder meent het gelijk aan zijn zijde te hebben.

Er hangen regenwolken boven Cuba. Tegen de donkere achtergrond van een bui verschijnt het begin van een regenboog. Tekenen van de hoop. Ik moet denken aan de belofte, die de Here God verbonden heeft aan het verschijnen van de regenboog. „Als de boog in de wolken is, dan zal Ik hem zien (zegt de Here God, Genesis 9:16) zodat ik mijn eeuwig verbond gedenk tussen God en alle levende wezens van alle vlees, dat op de aarde is.” Regenboog boven Cuba. Hoop voor *alle levende wezens* op aarde, mensen en dieren; op Cuba, Haiti, Curaçao. We geloven in een barmhartige God!

De „Onoba” vaart met een snelheid van 15 mijl per uur de Caraïbische zee binnen, een kaarsrecht spoor achter zich latend in het diep blauwe water.

Gerard Kerssies.

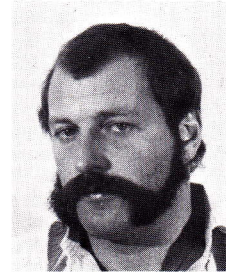
Onze vlootjubilaren:



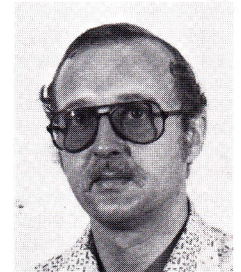
J. C. de Groot
gezagv.
30 jaar op 2.6.77



A. Tjisma
gezagv.
30 jaar op 27.6.77



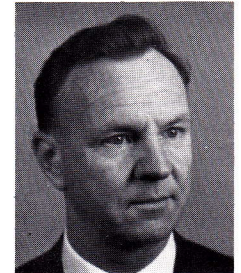
P. H. Jacobs
2e stm.
10 jaar op 15.6.77



K. M. van Harpen
3e wik.
10 jaar op 19.6.77



A. W. van Sluys
5e wtk.
10 jaar op 28.6.77



J. Brobbel
sch. vakman 1
25 jaar op 10.6.77



M. J. Rey Raffles
jefe del servicio de fonda
10 jaar op 8.5.77

Vlootcirculaires

*In de periode 15 april tot en met 15 mei
verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR
berichten.*

No.	Datum	Onderwerp
1269	15.4.77	Gageverhoging CAO-vlootpersoneel ingevolge prijscompensatie (PCOR)
1270	20.4.77	Aankoop drinkwater COT (PCOR)
1271	22.4.77	Kaartverbeteren d.m.v. "tra- cings" correctiebijlage circulaire No. 1186 dd. 14 juli 1976
1272	26.4.77	„Schoot-aan"
1273	26.4.77	Gehoorscherming
1274	27.4.77	Assurantie
1275	28.4.77	Aanstellingen officieren per 1.5.77 (PCOR)
1276	29.4.77	Koersen (PCOR)
1277	2.5.77	Nato shipping plot 1977 (PCOR)
1278	3.5.77	Vervolg op circ. 1269 (PCOR)
1279	5.5.77	Opberging verklaring USCG
1280	6.5.77	Scheepsreglement/Sanering circulairebundel.
1281	12.5.77	PLA-informatiemap

Bevorderd:



D. Hogeveen
sch. voorman
per 6.4.77

Vlootpersonalia

periode van 16 april t/m 15 mei 1977

Gehuwd:

22.4: C. L. Flipse, 5e wtk., met mw. I. Verbeeke;
22.4: K. van Zijderveld, 5e wtk., met mw.
R. Klaassen;
6.5: M. Ponsen, 3e stm., met mw.
A. van Huijstee.

Geboren:

14.4: Anna Maria, dochter van F. de Vries, 1e
stm., en mw. M. L. de Vries-Plas;
29.4: Kim Linda, dochter van B. R. Verhoog, 2e
wtk., en mw. M. L. Verhoog-Leliveld;
1.5: Rogier Laurens, zoon van R. Bos, 3e wtk.,
en mw. B. G. Bos-Olde Scholtenhuis;
11.5: Anke, dochter van A. H. van Haften, 1e
stm., en mw. J. J. van Haften-van Arnhem;
11.5: Ronald, zoon van J. G. van der Poel, 4e
wtk., en mw. J. van der Poel-Lindeboom.
12.5: Marrigje Megcheline Wilhelmina,
dochter van M. W. M. van der Burgh, 3e wtk.,
en mw. M. van der Burgh-Verwey;
12.5: Manon, dochter van K. M. van Harpen,
3e wtk., en mw. H. van Harpen-Rappange.

Aflossingen:

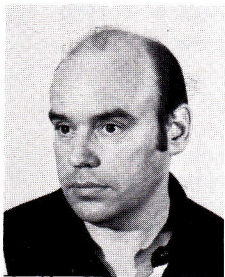
gezagv.: P. G. C. M. Passieux, J. H. A. Budding,
A. J. Schumm, P. Snel, J. S. Schregardus,
H. A. Schelvis, J. W. Bakker, J. M. Hillen,
W. O. Kooi;
1e stl.: C. J. Clarisse, R. van Westendorp,
A. H. van Haften, P. E. van der Veld,
C. A. Koppendraaier, L. A. Veer, A. Vlaar,
R. W. Overdijkink, R. Hendriks, O. A. van Druten,
G. J. Knol, P. F. L. Schölvink;
2e stl.: P. J. J. M. Verspeek, D. C. Tazelaar,
A. A. F. van der Markt, H. van Popta, J. Boonstra,
R. F. Mesker, R. A. J. van Vugt, A. Terpstra,
A. Dijkhuizen, J. F. Casimiri;
3e stl.: A. P. Grootenboer, H. R. R. van de Riet,
M. Ponsen, J. C. Hilberding, J. L. Assendorp,
E. M. M. van den Bosch, A. Zwieters,
W. J. Noortman, P. C. Mink, R. J. Moeke,
R. J. E. van Haarst, E. Hietbrink, J. Ricken,
C. J. van Essen;
4e stl.: J. W. J. Rodenhuis, J. Schol, C. F. T. Smit,
J. Ghijssels;
radio-off.: R. de Zaayer, J. Dijkema, F. Meyer,
J. A. Griffioen, A. K. Deurloo, P. J. de Man,

J. P. Cnossen, H. Tempelaar, P. van Wijk,
hfd.wtk.: J. R. Almsa, F. L. Alexandre,
L. J. van Onselen, J. P. Hasenack, G. W. van Essen
W. J. van der Hoek, E. Jousma, H. de Jong,
C. L. Fehrmann, W. A. van Rooyen;
2e wtk.: B. Oudkerk, J. M. van de Wal,
A. van Rijswijk, G. J. A. de Ruiten, J. A. Maassen,
A. de Jong, P. Stachelhausen, J. A. Willems,
F. Bakker, G. J. van Eyk, H. Japin, E. Dallinga,
W. Muis, J. Visser jr.;
3e wtk.: R. F. Hamar de la Brethonière,
C. N. A. Vreke, N. P. Dekker, F. van den Boogaard,
M. W. M. van der Burgh, R. A. de Lijster, J. G. Kuit,
R. A. M. Haffert, H. de Rhoter, J. Kruize,
E. P. R. van Zelst, T. J. van Lammeren;
4e wtk.: W. Overeem, G. van Berghem, L. Buizert,
H. Oldeboom, W. J. L. de Gee, M. van Bethlehem,
F. P. E. Verlinden, W. P. N. Kramer, F. S. Koolen,
J. L. B. de Bruin, J. H. van Leuven, J. H. Jansen,
C. J. Tanis;
5e wtk.: J. M. G. M. van Kooten, P. R. Schol,
L. Busé, M. Klein, J. M. M. Selders,
C. J. J. van den Kerkhof, J. W. Jongkind,
F. J. Scheepers, A. Visser, A. K. Vennink,
F. P. van der Star, B. van den Ban, R. Koudstaal,
L. J. Blokland, G. A. Mellonijs, G. R. Spijkerman,
J. Hakkers, C. W. Bouman, T. den Dekker,
R. Dorrenboom, J. C. Boogaarts, C. M. Abrahams;
sch. voorman: B. R. Pronk, R. P. L. Verhoeve,
C. Luykenaar;
sch. vakman 1: P. A. van der Hoek, J. J. Snijders;
sch. vakman 2: J. Punt, W. Meyer,
W. A. M. Hendriks, J. B. M. Burgers;
sch. gezet a/w: C. A. M. de Vree,
C. J. F. van den Berg, P. J. Koorn, C. N. M. Prins,
M. Kumentas;
aank. sch. gezet a/w: J. G. W. van Empel,
J. Hendriks, B. L. Quist;
hoofd voeding: H. Otter, A. W. Jacobs,
P. C. Bergmans, J. van der Horst,
L. J. W. Broenink;
sch. kok: H. Seegers, J. A. M. Kik, T. L. Straatman;
hoofd bediende: R. Bakker;
bediende: J. Breyer, H. Wezenaar, C. J. de Graaf,
M. F. Velsink;
bediende a/d: P. Benner, A. Cumming,
J. J. P. Vaessen;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 2e stm. J. P. J. M. Cobelens, wnd. 4e
wtk. T. W. P. B. Vermolen;
m.s. Acila: wnd. 3e stm. J. J. Smit, 3e wtk.
A. B. G. Biesheuvel, 4e wtk. W. H. Lentink,
5e wtk. J. W. Schippers, A. Vastenhoudt;
m.s. Acmaea: wnd. 1e stm. F. B. Schröder,
radio-off. B. Immerzeel, 2e wtk. G. de Goede,
asaw G. de Snoo;
m.s. Acteon: 2e stm. M. C. Kalkman, hfd.wtk.
J. E. Weidema, 5e wtk. E. M. Bosch;
s.s. Arca: 1e stm. W. Kalkman, 3e stm.
L. H. Stevens, wnd. 3e wtk. A. J. Zon, 11.wtk.
R. S. van Dijk, sch. vakman 1 A. van der Windt,
hoofd voeding W. F. H. van der Moezel;
s.s. Atys: gezagv. A. C. Weide, wnd. 2e stm.
R. A. Jongejan, 2e wtk. A. K. van 't Blik;
s.s. Capiluna: wnd. 1e stm. P. J. Muntjewerf,
2e wtk. J. Klemann, 3e wtk. C. A. van Esveld,
4e wtk. A. Harkink, saw G. A. de Visser,
sch. kok R. A. de Lange, bediende a/d
A. M. C. P. van den Barselaar;
s.s. Capisteria: wnd. 1e stm. J. J. B. Roest;
m.s. Cinulia: 1e stm. G. Gerritse, 2e stm.
J. van Rooyen, 3e stm. J. F. Breys, radio-off.
P. P. Verburg, hfd.wtk. A. Bax, 3e wtk.
A. A. Konijnendijk, 4e wtk. H. Sterrenburg, 5e wtk.
A. J. Leget, sch. vakman 2 E. A. Videler;
m.s. Crania: 3e stm. S. I. van der Zee, 4e stm.
W. A. Engelen, 5e wtk. A. Hoosbeek;
m.s. Dalia: radio-off. H. W. Hogeweg, 5e wtk.
A. van der Ster, saw J. H. L. Nahapiet, asaw
R. B. A. Spronck;
m.s. Daphne: gezagv. A. W. C. van Schendel,
hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, hoofd bediende
H. Domselaar;
m.s. Diadema: 2e stm. R. C. Pabruwee, asaw
J. S. K. Brouns;
m.s. Diloma: 2e stm. R. J. Ruts, wnd. 3e stm.
K. P. Cupido, 3e wtk. M. J. C. Broeders, 5e wtk.
J. Bijloo, sch. voorman P. Sloover, sch. kok
G. H. H. Lammers, asaw P. H. van Dam, bediende
A. Scheffer, C. P. J. M. van der Struyk;
m.s. Dione: 4e stm. A. Schol;
m.s. Dosina: 1e stm. C. R. Groen, 3e wtk.
J. E. Buitendijk, sch. voorman C. F. M. Hartman,
sch. vakman 2 J. P. de Landes, saw
G. Ammeraal, asaw J. D. T. P. Jongen, bediende
a/d A. B. Romen;
m.s. Felania: hfd.wtk. W. Groenendijk, saw
G. Sijmons, hoofd voeding C. F. van der Ende,
bediende a/d H. W. Smits
m.s. Fossarina: 1e stm. J. Broekmeyer, hfd.wtk.
N. C. van der Vecht, 2e wtk. A. G. M. Witten, 3e
wtk. A. M. Vink, saw E. K. Smit, asaw A. Fredriks;
m.s. Fossarus: gezagv. D. A. C. Vermeulen,
hoofd voeding L. H. H. L. Leithuyser;
m.s. Fulgur: hfd.wtk. J. B. J. Jonker, 2e wtk.
F. C. Koens, 4e wtk. R. J. Flokstra, 5e wtk.
M. J. de Kroon, saw H. R. Rikken, asaw
W. E. Holman;
s.s. Kellelia: wnd. 3e stm. H. Rijpkema, 2e wtk.
T. Scholte, 5e wtk. W. Hermans, sch. vakman 1
R. W. B. M. van Huet;
s.s. Kermia: 4e stm. M. Treffers, 2e wtk.
I. J. Albrechts, 3e wtk. J. C. van Baasbank, 4e
wtk. P. J. W. Hoogendoorn;
s.s. Khasiella: wnd. 1e stm. W. van der Meulen,
3e wtk. P. G. Venema, 4e wtk. N. W. Kuilman,
sch. vakman 1 F. Oostdijk;
s.s. Kopianella: wnd. 2e stm. M. Parlevliet, 4e
stm. E. E. de Rijcke, 2e wtk. G. J. Leussink, 5e
wtk. J. Wijnmalen, sch. vakman 2 A. O. Koetje;
s.s. Kylix: wnd. 3e stm. R. M. van der Aa,
radio-off. R. A. J. Niels, 2e wtk. R. J. Doorneveld,
5e wtk. J. van Egdom, sch. vakman 2
J. C. van den Berg;
s.s. Lovellia: gezagv. M. E. Wolper, wnd. 3e stm.
D. F. A. Maljers, 4e stm. C. A. M. Rovers, hfd. wtk.
J. B. Biondina, man esp. A. Acuna Germade,
C. Rey Charlin, 2° man J. A. Amorin Lucio;
s.s. Macoma: hoofd voeding T. H. de Vos, aank.
kok T. B. Postma, bediende K. H. Bruin;
s.s. Marinula: 4e stm. P. W. F. Bos, radio-off.
J. Hissink, 5e wtk. F. E. Busenius, C. J. J. Verhart,
F. Vos, P. Alkema, sch. vakman 1 F. W. Bosson,
hoofd voeding W. C. Kapper;
s.s. Mytilus: 4e stm. J. de Groot, wnd. 3e wtk.
C. Brasser, 5e wtk. W. A. den Baas, capataz
C. Boo Davila, man. esp. J. Alvarez Martinez, 2°
man. E. Moldes Nogueira, mar. int. L.G.

In dienst getreden vlootpersoneel:



R. Hennequin
sch. vakman 1



J. C. van den Berg
sch. vakman 2



B. H. W. M. IJkelstam
sch. vakman 2

In memoriam

Op 16 april jl. is overleden de heer

D. Prins

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Prins
verliet de dienst der Maatschappij in 1945, na
ruim 21 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd
van 89 jaar.

Op 22 april jl. is overleden de heer

H. Visser

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Visser
verliet de dienst der maatschappij in 1960, na
ruim 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd
van 66 jaar.



Bruidspaar van de maand

Vijfde werktuigkundige K. van Zijderveld houdt van paardrijden. Dat is voor hem een liefhebberij waar hij al vroeg aan begon. Hield die ook vol, ondanks dat hij een varend beroep had gekozen. En dat hij een volhouder was met paardrijden, is maar goed ook, anders had hij nooit zijn bruid, Mej. C. E. Klaassen, leren kennen. Want ook zij . . . ja, U raadt het al, is liefhebster van paardrijden. En zo gebeurde het dat op 22 april – in koetsjes – het bruidspaar van de maand naar het gemeentehuis in De Steeg trok, alwaar een ere-escorte van paardrijders hen wachtte. Trouwens, ze bestegen zelf ook op de trouwdag het edele dier aan wie zij zoveel tijd besteden. En zo zie je maar weer waar een liefhebberij toe kan leiden.



Barcena Lareo, A. Chamorro Troncoso, A. Garcia Dominguez, R. Insa Santamaria, J. Lopez Martinez, R. Magdalena Potti, J. M. Oliveira Santos, J. A. Sanroman Conde, J. Villa Alvarez, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. C. Lopez Casqueiro, cam. may. do. A. Lorenzo Figueiras, cam. A. Dieguez Garcia, cam. (trip.) M. Paz Curra;
s.s. Niso: 2e wtk. C. Hemmer;
s.s. Ondina: 2e stm. H. J. Lenstra, radio-off. G. H. P. Ribbens, 3e wtk. G. A. Dieterich, 5e wtk. M. P. Roon, P. Hack;
s.s. Onoba: hfd.wtk. S. Neeleman, 2e wtk. E. Aanen;
s.s. Patro: gezagv. P. Hoogesteger, wnd. 2e stm. H. H. van Dijk, hoofd voeding A. P. Maat, cam. (trip.) S. Villar Iglesias;
s.s. Sepia: 2e stm. R. van der Voort, radio-off. P. L. Linders, hfd.wtk. J. de Bruyn, 4e wtk. H. W. P. Schaaper, 5e wtk. K. G. Visser, P. E. Statema, W. Mink;
s.s. Viana: wnd. 3e stm. J. Kuiken, 5e wtk. H. W. J. Schoonbergen, F. Timmermans;
s.s. Vitrea: gezagv. K. Poort van Ingen, radio-off. S. J. Klop, hfd.wtk. A. Modderman, 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. G. J. Brink, J. J. P. Schilder;
s.s. Vlieland: gezagv. N. A. Jager, wnd. 2e stm. C. Doolaard, 3e stm. B. van Gulpen;
s.s. Zafra: gezagv. H. A. Kuling, 2e wtk. G. G. Wolsink, 5e wtk. R. de Vries;
s.s. Zaria: wnd. 4e wtk. D. J. Bastiaans.

Uit dienst getreden:

3e stm.: P. P. Busking, G. J. Gerritsen;
 4e stm.: G. A. van Dijk;
 2e wtk.: A. Verwey;
 3e wtk.: A. J. de Waal;
 4e wtk.: C. J. Bier, A. B. Blomberg;
 5e wtk.: M. P. M. Boonen;
 11. wtk.: J. Poot, J. H. Wiebosch;
 sch. vakman 2: W. M. van der Poel;
 hoofd voeding: H. van Elewoud;
 sch. kok: M. A. W. M. de Beer.

Naar militaire dienst:

3e stm.: J. T. G. E. Kramer;
 4e stm.: H. V. de Jong, B. Fritzsche,
 P. J. M. van Ingen.

Tijdelijke tewerkstelling:

5e wtk.: W. M. de Vries – Chevron Tankers B.V.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

3e stm. B. den Heyer – Chevron Tankers B.V.

Aangesteld als:

1e stm.: W. Beekman, G. van der Oord, J. Werkhoven, C. P. van Hoek, R. Agema, M. van den Belt, J. Zwart;
 2e stm.: J. M. Huisman, R. A. J. van Vugt, M. J. van Loozen, P. J. J. M. Verspeek, P. A. Janssen, P. G. van der Laag, R. P. Regout, A. A. F. van der Markt, R. C. Pabbruwee;
 3e stm.: H. A. Kamsteeg, P. C. Mink, W. J. van Heesen, J. P. van der Horst, J. Kistemaker, P. H. Visser, J. L. Assendorp, D. van der Heul, M. Hofman, W. J. Noortman, J. C. Hilberding, M. Ponsen, J. W. J. Rodenhuis;
 4e stm.: P. W. F. Bos, A. E. R. van de Griend, A. Schol, W. A. Engelen;
 2e wtk.: J. H. M. A. van Jaarsveld, J. A. Willems;
 3e wtk.: D. Roodnat, P. A. van Splunter, M. Kik, F. H. de Jong, A. B. G. Biesheuvel, A. M. Vink, B. K. Frans, C. J. J. de Vos;
 4e wtk.: W. J. Stam, P. J. W. Hoogendoorn, H. W. P. Schaaper, A. Oost, J. Gijsbertsen, N. W. Kuilman, J. H. van Leuven, A. Harkink, L. Buizert, A. Verschoor, C. L. Flipse, J. A. Elbert, W. Kool, J. H. A. Schulten;
 5e wtk.: R. J. Tielman, A. Vastenhoud, R. de Vries, E. M. Bosch.

Behaalde diploma's:

1e stm. GHV: M. Buth, B. Koppe, J. P. J. M. Cobelens;
 1e stm. GHV-th.: W. J. Netelenbos, J. M. E. Korteweg;
 2e stm. GHV: L. H. Stevens;
 2e stm. GHV-th.: J. J. Engelbrecht;
 3e stm. GHV: J. C. Runnenburg;
 „C”: T. Bakker, J. H. S. van der Pas;
 „B”: M. J. Viergever, A. M. Vink;
 „B-th.”: P. L. H. Schmitz, J. Verlinde;
 „A/B-th.”: A. Vastenhoud, E. M. Bosch;
 „A”: J. Blaak;
 „MVD”: R. J. Tielman;
 sch. kok: T. B. Postma.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-4-1977 t/m 15-5-1977

Uit dienst

M.i.v. 1-5 Mw. M. Vink-de Jager – DFF/4
 M.i.v. 1-5 Mw. E. M. van der Wal-Thijssen – DFF/4

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 10
 juni 1977

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

W. N. Wouters
 010 - 696126

Administratie

010 - 696127

Kopij

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