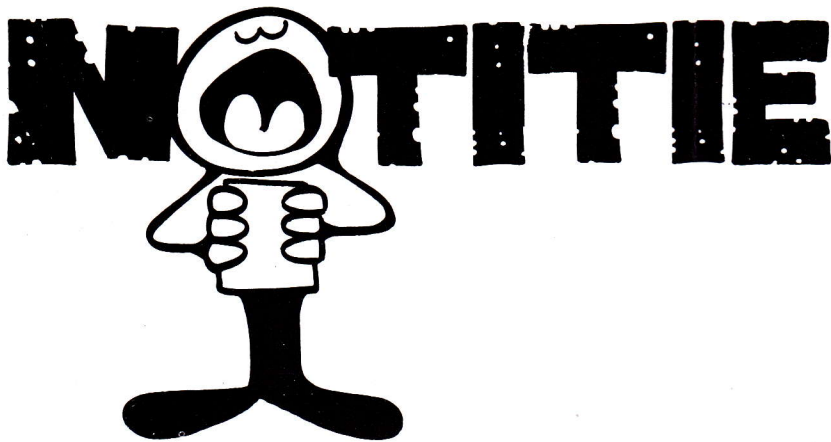


tussen

mei 1976

Schip en ka





Nieuws van het verkiezingsbureau

Als u dit leest, zijn de stemactiviteiten aan boord van onze schepen achter de rug en stromen de stapels antwoord-enveloppen, met de uitgebrachte stemmen, binnen op het verkiezingsbureau.

Ver van tevoren werden de stembescheiden naar de schepen gezonden en van vrijwel alle schepen werd de ontvangstbevestiging van de stembescheiden ontvangen. Echter, twee schepen maakten hierop een uitzondering, namelijk de „Meta” en de „Kara”. Zij ontvingen hun stembescheiden niet tijdig, hetgeen werd veroorzaakt door plotselinge orderveranderingen en daaruit voortvloeiende postvertraging. Naar de „Meta” en „Kara” moest een extra set stembescheiden worden gezonden. Op deze schepen wordt dus later gestemd, doch wij vertrouwen, dat onze activiteiten ertoe leiden, dat ook de uitgebrachte stemmen op deze schepen ons tijdig voor de telling zullen bereiken.

Omdat de „Kara” Rotterdam aanliep, hebben wij toestemming verleend, om zo nodig de kiesgerechtigden op dit schip als gewone poststemmers — dus niet via een officieel stembureau aan boord — hun stem te laten uitbrengen.

Zoals reeds vermeld, wordt het verkiezingsbureau thans overstromd met binnengekomen antwoord-enveloppen, niet alleen afkomstig van de schepen, doch ook van degenen die in Nederland verbleven. Daaruit kan nu al worden afgeleid, dat een zeer groot aantal kiesgerechtigden hun stemmen zullen uitbrengen. Velen van ons zullen dan ook met spanning naar de datum van 12 mei uitkijken, wanneer de stembussen zullen worden geopend en de stemmen geteld.

Bij het tellen der stemmen zal een procedure

worden gevolgd, die op het volgende neerkomt. Allereerst worden de antwoord-enveloppen geopend en de terugontvangen oproepen eruit gehaald. Aan de hand van de lijst van kiesgerechtigden wordt dan nagegaan of niet dubbel is gestemd en tevens kan dan achteraf worden vastgesteld, hoeveel van de kiesgerechtigden daadwerkelijk aan de stemming hebben deelgenomen. Daarna worden de aanvankelijk ongeopend terzijde gelegde „stem”-enveloppen geopend en worden de stemmen geteld.

Aangezien de vaststelling van de verkiezingsuitslag in één dag moet geschieden, zullen buiten de leden van het verkiezingsbureau nog enkele krachten moeten worden aange trokken om het vele werk in deze korte tijd tot een goed einde te brengen.

Het vaststellen van de verkiezingsuitslag geschiedt in een openbare zitting van het verkiezingsbureau en de vlootcollega's die daartoe in de gelegenheid zijn, kunnen desgewenst op 12 mei a.s. een kijkje komen nemen. Daarbij vertrouwen wij er gaarne op, dat degenen op de „publieke tribune” zoveel mogelijk stilte in acht willen nemen, opdat het tellen met de grootste accuratesse kan plaatsvinden.

Commodore

Op 1 mei jl. is Commodore J. J. Schouten van het s.s. „MACOMA” afgelost; hij zal na ommekomst van zijn verlof onze dienst met pensioen verlaten. Uiteraard komen wij hierop te zijner tijd terug.

Gedurende een reeks van jaren is het bij onze vloot gebruikelijk geweest een senior-gezagvoerder tot Commodore te benoemen. Toen destijds hiertoe werd besloten stond het idee voor ogen — naast de waardering voor betrokkene die met het toekennen van deze titel tot uitdrukking werd gebracht — aan deze functie ook concreet inhoud te geven in het vlak van representatie en bijzondere opdrachten. In de praktijk is echter gebleken dat het bijzonder moeilijk is een en ander zodanig te realiseren, dat deze functie-inhoud niet alleen in overeenstemming kan worden geacht met de rang van Commodore, maar tevens te combineren is met de positie van Gezagvoerder op een van onze grote schepen.

Het is om deze redenen dat werd besloten geen opvolger voor Commodore Schouten aan te wijzen.

Overslagbedrijf

Shell Nederland B.V. zal zeer binnenkort een belang van 20 pct. verwerven in het Overslag Bedrijf Amsterdam (OBA). Het ligt in de bedoeling dat OBA in de nabije toekomst een deel van de door Shell in N.W. Europa te importeren kolen zal overslaan. Shell streeft naar een volledig geïntegreerde kolenactiviteit met mijnbouw, transport, overslag en aflevering aan de eindverbruiker. Tegen deze achtergrond is samenwerking met een bestaand overslagbedrijf een voor de hand liggende stap.

Bij de voorplaat

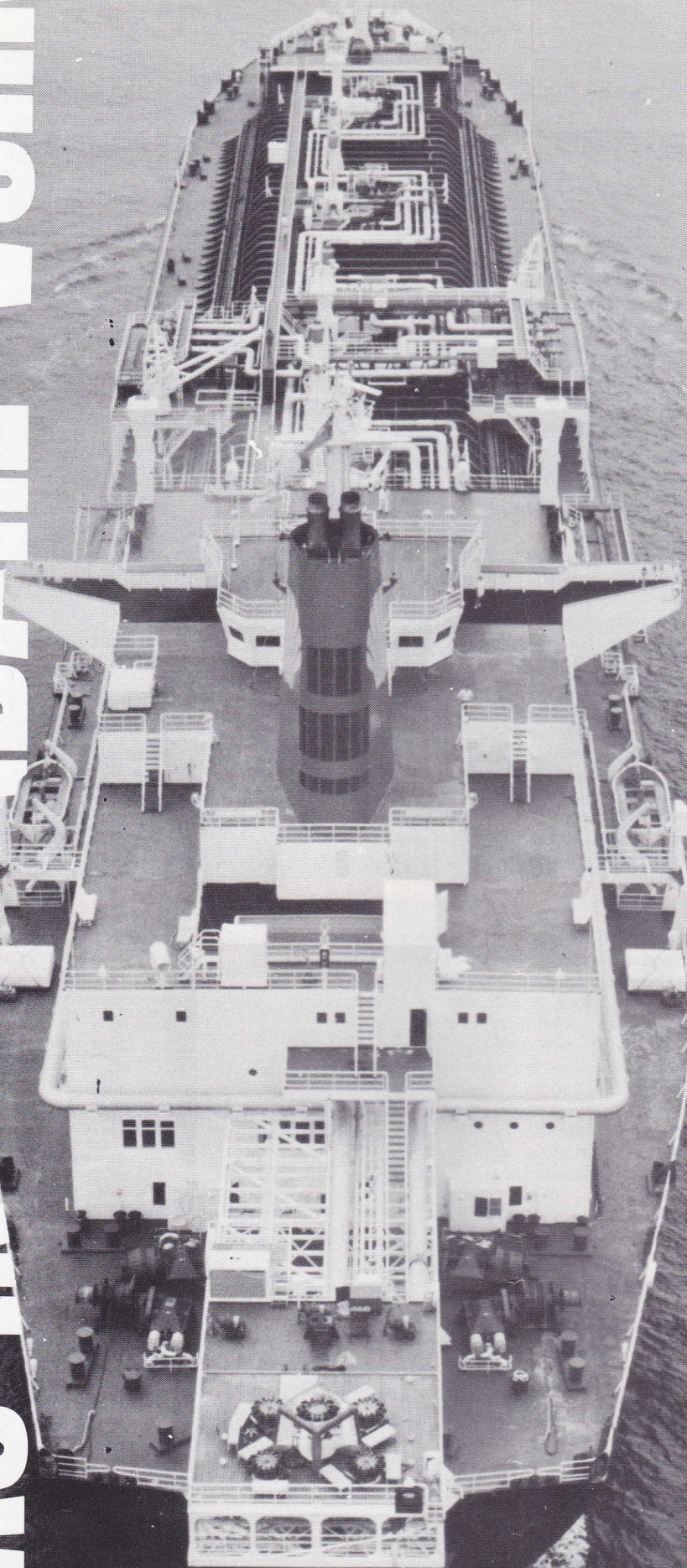
Alle sombere berichten omtrent de scheepvaart ten spijt, blijft de zee trekken. Ook voor dit jongetje, dat gedacht moet hebben: „Weer of geen weer, ik ga varen”.

Verzoeken

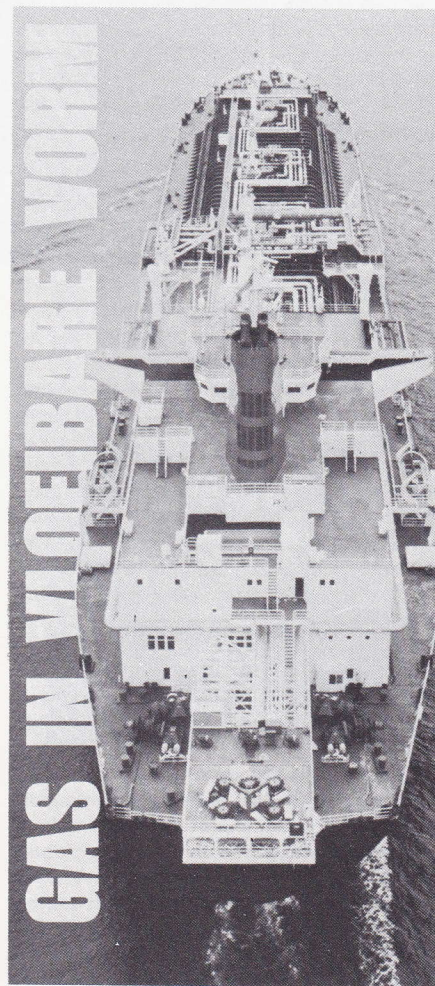
voor
scheeps-
informatie
te
bellen:

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

GAS IN VLOEIBARE VORM



Wij kennen het allemaal, gebruiken het om onze huizen te verwarmen, het eten te koken. De industrie in Nederland draait er voor een groot deel op. In 1975 verbruikten wij er gezamenlijk maar liefst 45 miljard kubieke meter van. Door zo'n 9.000 km pijpleiding wordt het overal thuis bezorgd. Maar ook elders in de wereld wil men gebruik maken van deze „schone” energie. En niet alle landen liggen geografisch zo gunstig, dat het per pijpleiding kan worden aangevoerd. Zij zijn aangewezen op transport van



Nederland is, dankzij zijn grote aardgasbron in het Noorden des lands, een boffer. En daarbij denken wij niet eens alleen aan de economische voordelen die gas ons brengt, maar ook aan het feit, dat voor aflevering bij de verbruiker, men gebruik kan maken van een pijpleidingnet. Wanneer aardgas echter over zee moet worden vervoerd of wanneer

grote hoeveelheden moeten worden opgeslagen, dient het, om het volume te beperken, vloeibaar te worden gemaakt. In vloeibare toestand is het volume namelijk slechts 1/600 van dat in gasvormige toestand. Men spreekt dan van „Liquefied Natural Gas” (LNG), hetgeen niet meer wil zeggen dan vloeibaar gemaakt aardgas.

LNG

Alhoewel de Nederlandse Gasunie tot heden het vaderlandse aardgas naar de verbruiker in Nederland en daarbuiten kan brengen in gasvormige toestand, via pijpleidingen, is deze maatschappij er na rijp beraad toe overgegaan om op de Maasvlakte een installatie te bouwen, alwaar aardgas vloeibaar kan worden gemaakt en in tanks opgeslagen. Dit met het oog op ongestoorde gasvoorziening van het Westen van ons land (in feite het grootste verbruikscentrum) tijdens piekdagen of wanneer door wat voor oorzaak dan ook, er een storing zou optreden in het transportnet.

Er zijn evenwel heel wat landen ter wereld, waar men eveneens dringend behoefte heeft aan aardgas als schone energie, maar waar geen voorraden zijn aangetroffen. Of waar de voorraden niet toereikend zijn, zoals in Canada en de Verenigde Staten. Deze landen beschikken weliswaar over voorraden en een pijpleidingnet, doch hebben behoefte aan aanvullende gasleveranties. Net zo goed als ook olie in steeds grotere hoeveelheden in de Verenigde Staten moet worden geïmporteerd (waaruit onder meer het zogenaamde „Ecol”-project is ontstaan, waarin onze „Sepia” een werkzaam aandeel als lichterschip gaat leveren), zal ook aardgas moeten worden ingevoerd, zoals bijvoorbeeld Japan dit reeds sedert 1973 doet.

Zoals bekend, worden thans grote hoeveelheden gas vanuit Brunei naar Japan vervoerd met schepen van de „G”-klasse, met een inhoud van zo'n 75.000 m³ die onder beheer staan van Shell International Marine.

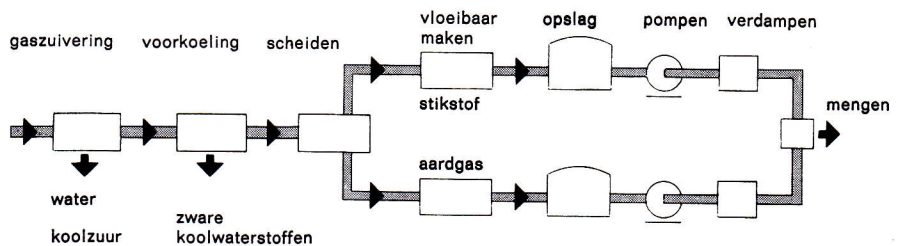
Begin

Het is pas zo'n 20 jaar geleden, dat men met experimenten begon om gas, in vloeibare vorm, per schip te vervoeren. Eigenlijk was een grote Amerikaanse slachterij in Chicago de allereerste die voor vervoer van vloeibaar gas per schip zorgde. Men wilde namelijk een goedkoop koelmiddel voor de vrieskamers. Het vloeibaar maken van aardgas geschiedt door koeling tot maar liefst -161°C. Een temperatuur die bij goede isolatie van de LNG lang wordt behouden en dus uitermate geschikt leek voor de vrieskamers. Na een aantal experimenten liet men LNG met een omgebouwde barge aanvoeren naar Chicago.

Uit deze pioniersdaad is overigens de Conch-groep ontstaan. Maar voor transport van grotere hoeveelheden moeten wij naar 1961, toen een schip van de bekende „Liberty”-klasse, de „Beauvais”, eigendom van de Franse regering, hiertoe werd omgebouwd. De door Franse oliemaatschappijen in de Sahara, bij Hassi R'mel, Algerije, aangetroffen aardgasvoorraad kon nu, na vloeibaar te zijn gemaakt, naar de Franse haven Le Havre worden vervoerd. Een van de grote problemen bij vervoer van LNG per tanker is dat de vloeistof niet in aanraking mag komen met het scheepsstaal, daar dit — als gevolg van de lage temperatuur — bros zou worden met alle gevolgen daarvan.

Bovendien moest voor deugdelijke isolatie worden gezorgd, opdat de lage temperatuur

LNG-INSTALLATIE MAASVLAKTE



Schematische voorstelling van het vloeibaar maken van aardgas.

ook tijdens transport zoveel mogelijk werd behouden.

Door vele deskundigen en met medewerking van regeringsinstanties en classificatiebureaus, zijn verschillende oplossingen gevonden. Die drang om hoe dan ook de juiste oplossingen te vinden was daarom zo groot, omdat men beseftte dat, wanneer LNG in werkelijk grote hoeveelheden kon worden vervoerd, men in de verbruikscentra zou kunnen beschikken over de enorme aardgasvoorraden die dikwijls in verafgelegen gebieden worden aangetroffen. Bovendien, ook het gas dat bij oliewinning vrijkomt zou aldus beschikbaar kunnen worden gesteld voor export. Iedere zeevarende die bijvoorbeeld nabij Koeweit is geweest, zal zich de grote fakkelbatterijen voor de geest kunnen halen, waarin tot nu toe het bij de oliewinning vrijgekomen gas wordt verbrand. Nutteloos, terwijl men elders juist behoefte aan deze energie heeft.

Gastankers

Alvorens in te gaan op enkele wijzen van constructie van gastankers, kortweg LNG-tankers, een korte terugblik op hun ontwikkeling in de laatste 20 jaar. Ook hier geldt, dat het vervoer relatief goedkoper wordt naarmate dit met grotere eenheden gebeurt. Dit is ook duidelijk waarneembaar uit een korte opsomming: de nog maar bescheiden gastanker „Aristotle” van Antarctic Gas Inc. had — in 1958 — een capaciteit van 5.100 m³. Maar in 1964 kreeg de „Jules Verne” van Gas Marine al een kubieke-meter-inhoud van 25.500. In de jaren 1969, '70 en '71 nam de laadcapaciteit van nieuwe LNG-tankers toe tot 40-, 50- en 70.000 m³. De „G”-tankers van Shell International Marine, waarvan er zeven zijn voor het vervoer van Brunei-gas naar Japan, meten al 75.000 m³. Maar er zijn voor andere rederijen reeds tankers opgeleverd met een laadvermogen van 125.000 m³.

Omdat scheepsstaal bros zou worden onder invloed van de lage temperatuur, kan een LNG-ladingtank geen onderdeel vormen van het scheepsverband. De eerste LNG-tankers hadden daarom vrijstaande, zogenaamde „zelfdragende” ladingtanks, onafhankelijk van de scheepsromp, met uitzondering dan van de fundatie. Als tankmateriaal werd aluminium gebruikt, dat goed bestand is tegen lage temperaturen. Vervormingen van de tanks ten gevolge van temperatuurwisselingen worden hierbij opgevangen door glijvoeten, net als bij stoomketelfundaties.

Later ging men over op het gebruik van dunwandige, zogenaamde membraantanks, waar

Koeling

Als wij ons beperken tot de wijze zoals dit over enkele jaren met het Groninger aardgas op de Maasvlakte gaat gebeuren, dan zien wij dat in de daar te bouwen installatie methaan en stikstof, waaruit ons vaderlands aardgas bestaat, door middel van een gefractioneerd destillatie/condensatieproces worden gescheiden. In het gasreïnigeringsgedeelte worden het kooldioxide en het water uit het aardgas verwijderd. Deze bestanddelen zouden namelijk in het koude gedeelte van de vloeibaarmakingsinstallatie vast worden. En daardoor zouden verstoppingen worden veroorzaakt.

Ook de koolwaterstoffen zwaarder dan ethaan zouden bij de noodzakelijke lage temperaturen in de installatie in vaste vorm overgaan, met alle gevolgen daarvan. Die koolwaterstoffen worden dan ook halverwege het koeltraject afgescheiden. De benodigde „koude” (frigorien) wordt op twee manieren verkregen. Door een zeer grote hoeveelheid gas (120.000 m³/u.) van 45 bar tot 9 bar (= drukeenheid) te laten expanderen door een expansieturbine, is het gas aan de lage drukzijde sterk afgekoeld. Dit gas geeft zijn koude af aan de gasstroom die vloeibaar moet worden gemaakt.

Schema

De tweede bron voor het verkrijgen van koude is een stikstofcyclus. De in deze kringloop aanwezige compressoren worden aangedreven door elektromotoren. Voor een deel krijgen die elektromotoren hun stroom van de generator, die aan de expansieturbine is gekoppeld.

Tijdens piekverbruik (waarvoor de installatie in de eerste plaats is bedoeld) worden de vloeibaar gemaakte gassen in de juiste verhouding verdampt om ze in het transportnet te kunnen injecteren. Daartoe worden ze uit de tanks gepompt en op leidingdruk gebracht. Dat verdampingsproces ontstaat doordat de vloeistoffen door pijpenbundels worden gepompt, die in waterbassins liggen. Het water in die bassins wordt door dampelbranders verhit. Door de temperatuurstijging gaan methaan en stikstof weer in gasvorm over. Het wordt daarna op een dusdanige wijze gemengd, dat een equivalent van het Groninger gas ontstaat.

Tanks

Op de Maasvlakte worden het vloeibaar gemaakte methaan en stikstof afzonderlijk opgeslagen in dubbelwandige tanks, twee van 57.000 m³ en één stikstoftank van 19.000 m³ inhoud. De binnentank is gemaakt van staal, gelegerd met 9 pct nikkel, bestand tegen zeer lage temperaturen. De buitentank, die geïsoleerd is van de binnentank, is van normaal koolstofstaal. De ruimte tussen binnen- en buitentank — de spouw is ongeveer 100 centimeter — wordt gevuld met perliet, dat zeer goede isolerende eigenschappen heeft en onbrandbaar is. Rondom de methaantanks wordt op een afstand van twee meter een betonnen muur gebouwd. Dit om te voorkomen, dat bij een eventuele lekkage de vloeibare inhoud over een groot gedeelte van het terrein uitstroomt.

Deze betonnen keerwandconstructie is in overleg met de overheidsinstanties als additionele veiligheidsmaatregel vastgesteld.

bij roestvrijstaal en invar werden toegepast. Deze dunwandige tanks (dikte 1 tot 3 mm) kunnen krimpen en uitzetten, waarbij ze rondom door een isolatiewand worden gesteund, welke zelf weer steunt tegen de scheepsconstructie. Bij dit systeem gaat minder ruimte verloren dan bij vrijstaande tanks, die veelal bolvormig zijn. Afhankelijk van de constructie kan onder bepaalde omstandigheden de dubbele wand van de tank gedeeltelijk vervallen. Er is dan een soort lekreservoir, waarbij voldoende pompcapaciteit moet zijn om per tijds-eenheid een maximale lekkage te kunnen verwerken.

LNG-tankers zijn door de toepassing van kostbare materialen, door hun constructie en de speciale uitrusting zeer dure koopvaardij-schepen in verhouding tot olietankers van vergelijkbare afmetingen.

Veiligheid

Het voornaamste aspect is natuurlijk er voor te zorgen, dat onder geen beding de scheepsconstructie direct wordt blootgesteld aan het vloeibare methaan of aan koude radiatie, uitstraling dus, door een lek in de isolatie. Een „koude lek” is overigens gemakkelijk waar te nemen (cold spotting), omdat dan op het schot een witte plek met ijsnaalden zichtbaar wordt. De onmiddellijke remedie is om met een klein straaltje water warmte in te voeren. Door regelmatig de temperatuur van het scheepsstaal nabij het „koude lek” te meten (thermokoppels) en in een grafiek vast te leggen, krijgt men een goede indruk van dit lek. Wordt de zaak ernstiger, dan boort men een gat en spuit er 2-componenten isolatieschuim in, waardoor de isolatie weer perfect wordt.

Bij Shell International Marine is men bezig de schotten met een thermokoppelsysteem uit te rusten, zodat zelfs lokale inspectie niet meer nodig is.

De ladingtanks zijn voorzien van veiligheidskleppen van voldoende doorlaat om, indien onverhoopt (bijvoorbeeld door brand) de inhoud aan grote hitte wordt blootgesteld, de verdampte vloeistof af te voeren.

Ook zijn voorzieningen nodig om bij lossen van de lading, onderdruk in de tanks te voorkomen. Hiervoor gebruikt men gasretourleidingen van de walinstallatie of inert gas-injectiesystemen. Normaliter worden de tanks nooit geheel geleegd: ongeveer 5 pct van het LNG blijft achter om ervoor te zorgen, dat de lage temperatuur in de tank ook op de terugreis gehandhaafd blijft.

De inert gas-installatie onderhoudt ook een brandvrije atmosfeer in de ruimte rondom de ladingtanks. Bovendien wordt dit gas gebruikt alvorens tanks en ladingsysteem worden ontlucht en met LNG gekoeld, zodat zich geen explosief lucht-methaan-mengsel in het systeem kan bevinden.

Thermosfles

Men zou eigenlijk een gastanker kunnen vergelijken met een thermosfles, waarin drank uit de ijskast op lage temperatuur wordt gehouden. Ondanks de isolatie dringt op den duur omgevingswarmte door tot de inhoud, waardoor een klein deel LNG verdampt naar de gasvorm. Dit gas is dan nog bijzonder koud; wil men het voor de voortstuwing gebruiken, dan moet het eerst door een verwarmingseenheid worden gevoerd.

Eenmaal op omgevingstemperatuur gebracht, wordt het naar de branders onder de ketels geleid. De tijdens de reis verdampte LNG wordt dus grotendeels als brandstof voor de voortstuwingsinstallatie gebruikt. Speciale voorzieningen zijn getroffen om dit methaan-gas als alternatief naast de normale brandstof te gebruiken.

Daar hier sprake is van een „directe” verbinding

tussen ladingdeel en machinekamer zijn uiteraard de noodzakelijke aanvullende veiligheidsvoorzieningen getroffen, ook wat betreft beveiliging van de machinekamer tegen gaslekkage. Het behoeft nauwelijks toelichting dat de vele voorzieningen nodig om vloeibaar gas veilig over grote afstanden te vervoeren, het ontwerp van een LNG-tanker bijzonder gecompliceerd maken. Gevoegd daarbij de noodzaak hoogwaardige materialen toe te passen en vaste laad- en losstations met de daarbij behorende gekoelde opslagruimten te bouwen, dan zal het duidelijk zijn dat met de ontwikkeling van een groot LNG-project vele jaren zijn gemoed. Voordat alle vergunningen van regeringsautoriteiten zijn verkregen, de installaties en tankers zijn gebouwd, zijn gemiddeld wel 6 à 7 jaar verstreken. „Spot” trading is bij vloeibaar-gas-vervoer dan ook uitgesloten. Wij mogen ook rustig aannemen, dat in de toekomst geen schepen met een inhoud van minder dan 40.000 m³ zullen worden gebouwd. Zij zijn bij gasvervoer niet rendabel meer.

Nederland

Er zullen in de toekomst steeds meer gastankers over de wereldzeeën varen. De voorraden gas zijn aanwezig en de behoefte aan deze schone energie is groot. Canada, de Verenigde Staten, Japan maar ook West-Europa zullen in toenemende mate vloeibaar gas gaan invoeren.

In 1975 voorzag in de Verenigde Staten gas reeds voor 37 pct in de energiebehoefte. In Nederland was dit 55 pct. Maar ons land verkeerde in een bevoorrechte positie, alhoewel hieraan onmiddellijk moet worden toegevoegd, dat door het gestegen verbruik en de grote hoeveelheden die worden geëxporteerd dit niet blijvend kan zijn. In 1994 zal aan de export van gas uit ons land een einde zijn gekomen, tenzij belangrijke nieuwe velden worden ontdekt. De bestaande contracten zijn dan afgebouwd, terwijl er geen nieuwe worden gesloten. Het dan nog aanwezige gas zal uitsluitend voor binnenlands verbruik zijn bestemd. Maar ook daarmee wordt het dan mondjesmaat. De elektrische centrales en grootverbruikers zullen geleidelijk moeten overschakelen op andere dan gas-energie. Gas zal in ons land dan bij voorkeur worden bestemd voor zogenaamde hoogwaardige industriële toepassing.

Ook de Nederlandse Regering voorziet thans, dat in de toekomst in steeds toenemende mate gas zal moeten worden geïmporteerd, hetgeen niet alleen prijsverhogend zal werken, doch tevens zekere risico's met zich zal brengen. Zo zal import uit Algerije, Nigerië en het Midden Oosten sterk politieke risico's met zich brengen, zoals wij ook hebben ervaren met onze olie-importen in de afgelopen jaren. De vraag doet zich daarbij voor, hoe deze importen zullen geschieden. De Nederlandse Regering heeft in dit opzicht twijfels omtrent de wenselijkheid gas te lossen in de buurt van dichtbevolkt gebied of industrie-centra. In hoeverre Europort, met zijn unieke ligging voor import van LNG, de aangewezen plaats is wordt thans in een speciale studiegroep nagegaan. Een alternatief zou een zogenaamd LNG-eiland zijn in zee. Ten opzichte van een industrie-eiland, waarover in de pers vrij veel geschreven is, heeft een LNG-eiland het grote voordeel, dat praktisch geen mankracht ter plaatse nodig is. Ook zou door een dergelijk eiland ieder risico voor het milieu uitgesloten zijn. Ook hierover buigt zich thans een studiegroep, die nog dit jaar rapport aan de regering zal uitbrengen.



Terug komen niet alleen die officieren van onze maatschappij die tijdelijk bij een andere rederij hebben gevaren, maar ook 4e stuurlieden die een contract als assistent respectievelijk waarnemend 5e werktuigkundige op onze tankers achter de rug hebben. Collega's dus die zo'n 4 à 5 maanden in een voor hen geheel vreemde omgeving werkten.

„Als ik weer voor de keuze stond: stuurman of werktuigkundige, werd het weer stuurman”, aldus Jacques van Dijk, die ruim 4 maanden in de machinekamer van de „Katelysia” dienst deed als waarnemend 5e. „Niet dat ik de tijd in de machinekamer doorgebracht betreurt, oh nee. Ik heb er ontzaglijk veel geleerd, ook begrip gekregen voor datgene waarover ik collega's van de werktuigkundige dienst vroeger aan boord wel eens hoorde mopperen. Als je een haven binnenloopt, loop je je daar beneden wezenloos, maar je ziet niks. Nu weet ik voortaan, dat een berichtje naar beneden hoe ver het er-

mee is, echt wel op z'n plaats, sterker zelfs nodig is.”

Jacques van Dijk z'n vrouw vond het aanvankelijk maar vreemd, dat haar man nu plotse-ling de machinekamer in ging. Trouwens, onze stuurman moest er zelf ook wel even aan wennen. „Als je een werktuigkundige boven ziet komen, is hij soms vuil en bezweet. En dan dacht je wel eens: nou, jongens, da's niks voor mij, zo'n job. Maar alles went, ook de hitte daar beneden. En het vuil worden hangt van het type werk af dat je hebt gedaan en van jezelf ook een beetje.”

Maar goed, Van Dijk betreurt dus niet z'n keuze van stuurman. Laten wij nu ons oor ook eens te luisteren leggen bij een groep 4e stuurlieden die, na een dienstperiode in de machinekamer, zich op verzoek op kantoor meldden en een gesprek hadden met de PLA-werkgroep. Want alhoewel het besluit stuurlieden te verzoeken tijdelijk als waarnemend 5e werktuigkundige te gaan varen diende om plooiën tussen de verschillende rangen glad te strijken en dus niets uitstaande had met het „Project met Lange Adem,” zijn de heren van dit team natuurlijk bijzonder geïnteresseerd in de wederwaardigheden van zo'n stel jonge officieren, die eens een kijkje hebben kunnen nemen in een voor hen toch wel vreemde en onwennige omgeving.

Aankomst

Laten wij vooropstellen, dat de algemene klacht wel was, dat men aan boord niet geheel goed was voorbereid op de komst van deze stuurlieden. Het bericht van kantoor aan schip dat een 4e stuurman voor een dienstperiode als assistent/waarnemend 5e werktuigkundige kwam varen, is kennelijk niet altijd letterlijk genomen. Of niet naar beneden doorgegeven! Men beschouwde het bericht in sommige gevallen zelfs als een vergissing van kantoor! Te laat ontvangen van de brief kan echter ook een oorzaak zijn geweest.

Ook waren opmerkingen van collega-stuurlieden in de trant van: „Daar heb je zo'n figuur die erin getrapt is” of „da's een verrader” niet altijd even prettig voor degenen die zich bereid hadden verklaard mee te werken. Van werktuigkundige zijde werd in een enkel geval opgemerkt: „We krijgen nu een pottenkijker in ons midden” of „Wat kan hij nou, z'n handen staan toch verkeerd.” Als dit als grap bedoeld is, is het acceptabel, doch in sommige gevallen was ook de houding aanvankelijk wel eens minder prettig. Natuurlijk had zo'n

stuurman het zelf in het begin ook moeilijk. Er was er een bij die eerlijk vertelde, dat hij, na eenmaal „ja” te hebben gezegd, het een week later verschrikkelijk benauwd kreeg, bij de gedachte alleen al. „Ik heb daar toch helemaal geen opleiding voor?”, zo schoot het voortdurend door hem heen.

Na een paar weken

De eerste weken werd zoveel mogelijk meegelopen met de 2e man op wacht. Er werd al gauw uitleg gegeven over het hoe en waarom. In een dood enkel geval werd nog getracht de stuurman als loopjongen te gebruiken, doch betrokkene bleek m'ns genoeg om zich in dit opzicht krachtig te weren. Trouwens, het bleef tot slechts één geval beperkt, net zo goed als de poging om de stuuruitsluitend te gebruiken om „sleutels te laten aangeven”, zoals hij het zelf uitdrukt. Na een paar weken werd in alle gevallen de verhouding onderling beter, tot prima toe. „Dat komt voornamelijk, omdat je bij het werk in de machinekamer veel meer samenwerkt. Alleen lopen doe je nooit, er is altijd de chef van de wacht. Na een maandje word je waarnemend 5e en krijg je al meer verantwoording. Dan blijft het ook niet bij bouten hakken, maar krijg je steeds meer vaardigheid.”

Na een paar maanden

„Weet u, wat me na een paar maanden opviel? Ik zat met de werktuigkundigen soms af te geven op de stuurlieden! En als u nu vraagt waarom, dan zijn het juist die dingen waar je zelf als stuurman ook nooit aan hebt gedacht. Neem nu alleen al het binnenlopen van een haven. Binnen een minuut krijg je over de telegraaf wel 16 commando's. Terwijl je de ene nog aan het uitvoeren bent, komt de volgende er al overheen. We hebben er maar twee in die minuut werkelijk kunnen afmaken. En dat zijn juist die dingen waar je, als stuurman boven, ook niet altijd bij nadent. Maar voor hetzelfde geld had m'n collega boven gelijk, toen hij bij een „black out” maar bleef vragen wat er aan de hand was. Ze horen het natuurlijk te weten, maar ze hebben er geen idee van hoe wezenloos je je daar beneden loopt om de zaak snel in orde te krijgen.”

Typische voorbeelden hoe men de werkomstandigheden beter kan leren kennen door eens dienst te doen in een andere omgeving. Er waren ook dek-officieren die opmerkten ook wel eens een dergelijke periode te hebben willen meemaken. Net zo goed als sommige werktuigkundigen zich afvroegen, of zij ook eens een kansje konden krijgen in het stuurhuis.

Na een paar maanden bleek het werk ook veel afwisselender te zijn geworden. Afsluiters overhalen en zelfstandig weer plaatsen. Eenvoudig laswerk, bijvoorbeeld om een stelling te bouwen. Een enkele mocht zelfs al, na de nodige instructie, aan de draaibank werken. En natuurlijk de rondjes maken op de wachten. Veel hing ook af van de goede wil, het technische gevoel van betrokkenen. Maar zeker ook van de medewerking die zij van de werktuigkundige dienst ondervonden. En daarover waren ze, de aanvangsmoeilijkheden daargelaten, best tevreden.

„Weet u wat ik nou zo'n voordeel vond?”, aldus weer een andere stuurman alias werktuigkundige. „Je had er altijd koffie en kon tijdens de wacht ook eens zitten. En dat met z'n tweeën! Dus meer contact tijdens het werk.” Weer een ander had aanvankelijk wel behoefte aan een paar patrijspoorten in de machinekamer. Geen wonder, als je gewend

TERUG VAN WEGGEWEEST



bent altijd de ruimte om je heen te zien en dan plotseling tijdens de wacht altijd bij kunstlicht moet werken.

Toch zijn de reacties nog verschillend. Zo was er een stuurman die beslist geen spijt had van deze ene dienstperiode, maar voorlopig niet meer in aanmerking wilde komen. En als tegenpool de stuurman die juist informatie inwon in hoeverre het nog mogelijk zou zijn om opnieuw de studie op de zeevaartschool te beginnen, maar nu voor werktuigkundige.

Gemis

Wat als een algemeen gemis werd ervaren was het gebrek aan theoretische kennis, die eigenlijk nodig zou zijn als je wilde begrijpen, maar dan ook werkelijk door en door, waarom ze het zus en zo hadden moeten doen en niet anders. „Al hadden ze maar wat boeken aan boord gezet, dan had je het tegelijk nog eens kunnen nakijken. Of een korte cursus erna, met wat achtergrondinformatie.” Hierbij

komt wel de vraag naar voren of in de technische bibliotheek aan boord dan niet de juiste boeken te vinden waren geweest.

Men was het er verder over eens dat eigenlijk in de opleiding tot stuurman al iets meer moet worden gedaan aan het bijbrengen van praktische kennis omtrent de voortstuwing en alles wat daarmee te maken heeft. Net zo goed als de stuurlieden ervan overtuigd waren, dat ook werktuigkundigen, wanneer ze eens op de brug zouden kunnen dienstdoen, geïnteresseerd zouden zijn in de achtergrond van koers bepalen, manoeuvreren en dergelijke.

Op de vraag van de PLA-werkgroep of men er bezwaar in zou zien om in de toekomst een rang te hebben die een combinatie van beide zou zijn, waren de antwoorden gevarieerd. Maar in principe stonden de vier stuurlieden er positief tegenover, alhoewel daar wel aan werd toegevoegd, dat specialisatie naar een van beide richtingen een vereiste zou blijven.

Stuurmeesters

De introductie van deze tijdelijke maatregel heeft overigens nogal wat verwarring veroorzaakt. Niet alleen bij degenen die kennelijk de berichtgeving hieromtrent niet tot zich hadden laten doordringen of niet tijdig ontvingen, maar ook bij bijvoorbeeld Indonesische scheepsgezellen. Twee ervan hadden haast ruzie, omdat de een ervan overtuigd was dat de nieuweling beneden werkte, en de ander zijn epauletten had waargenomen. Diezelfde epauletten waren overigens een dankbaar onderwerp om er iets mee te doen. Zo had een meevarende echtgenote speciaal voor een der stuurlieden epauletten vervaardigd, met een streepje met vraagtekens. Er was ook een stuurman die de oplossing zocht in links en rechts een epaulet van respectievelijk dek- en werktuigkundige dienst. Maar hoe het ook zij, het zal voorlopig nog niet worden tot wat collega's bij vertrek zeiden: „Kom je de volgende keer als sparks terug, stuurmeester?”

„Wij zijn hier niet om eens even een blauwdruk voor de toekomst van onze vloot te maken”, aldus hoofdwerktuigkundige Wielart. „Nee, het gaat erom dat ieder op de vloot zijn steentje kan bijdragen bij het ontwikkelen van ideeën. Of een reeds neergelegd steentje kan weghalen, als ze praktische bezwaren zien tegen een voorgestelde ontwikkeling”.

Alhoewel beide heren bij ons gesprek pas enkele weken met de resultaten van de drie Lochem-conferenties aan het stoeien waren, waren zij gaarne bereid om ons hun eerste indrukken te vertellen. „Verwacht u niet, dat wij nu reeds de conclusies van Lochem van alle kanten hebben bekeken. Wij moeten er ons ook eerst goed in verdiepen. Want het heeft geen zin overhaast bepaalde maatregelen te gaan voorstellen”.

Project met lange adem

Niet voor niets is aan het project „de lange adem” toegevoegd. Het zal een geleidelijke ontwikkeling worden, zó die nodig mocht zijn. En het is juist de taak van de werkgroep, waarin thans de heren Wielart en Schölvinck zitting hebben, om het project verder uit te diepen, van alle kanten te bekijken, te ontwikkelen, en er nieuwe ideeën aan toe te voegen.

Geenszins uitgesloten is, dat deze werkgroep nog wordt uitgebreid met een of twee jongeren. Het is wel de bedoeling dat nog voor het eind van dit jaar een lijst van aanbevelingen wordt opgesteld voor de Directie, aan wie dan de beslissing is in hoeverre een en ander, bij wijze van proef, moet worden doorgevoerd op een of meer schepen.

Evenzeer is het de bedoeling, dat wij, als redactie, regelmatig gebruik maken van de „open deur”, eens nagaan met welke ideeën hier wordt gestoeid, er ook over publiceren. Niet omdat het idee dan geheel is uitgebreed, maar om de reacties van de vloot weer door die „open deur” bij de werkgroep te kunnen binnenbrengen.

Een produkt van ons allen

„Dat is een heel belangrijk punt”, aldus de

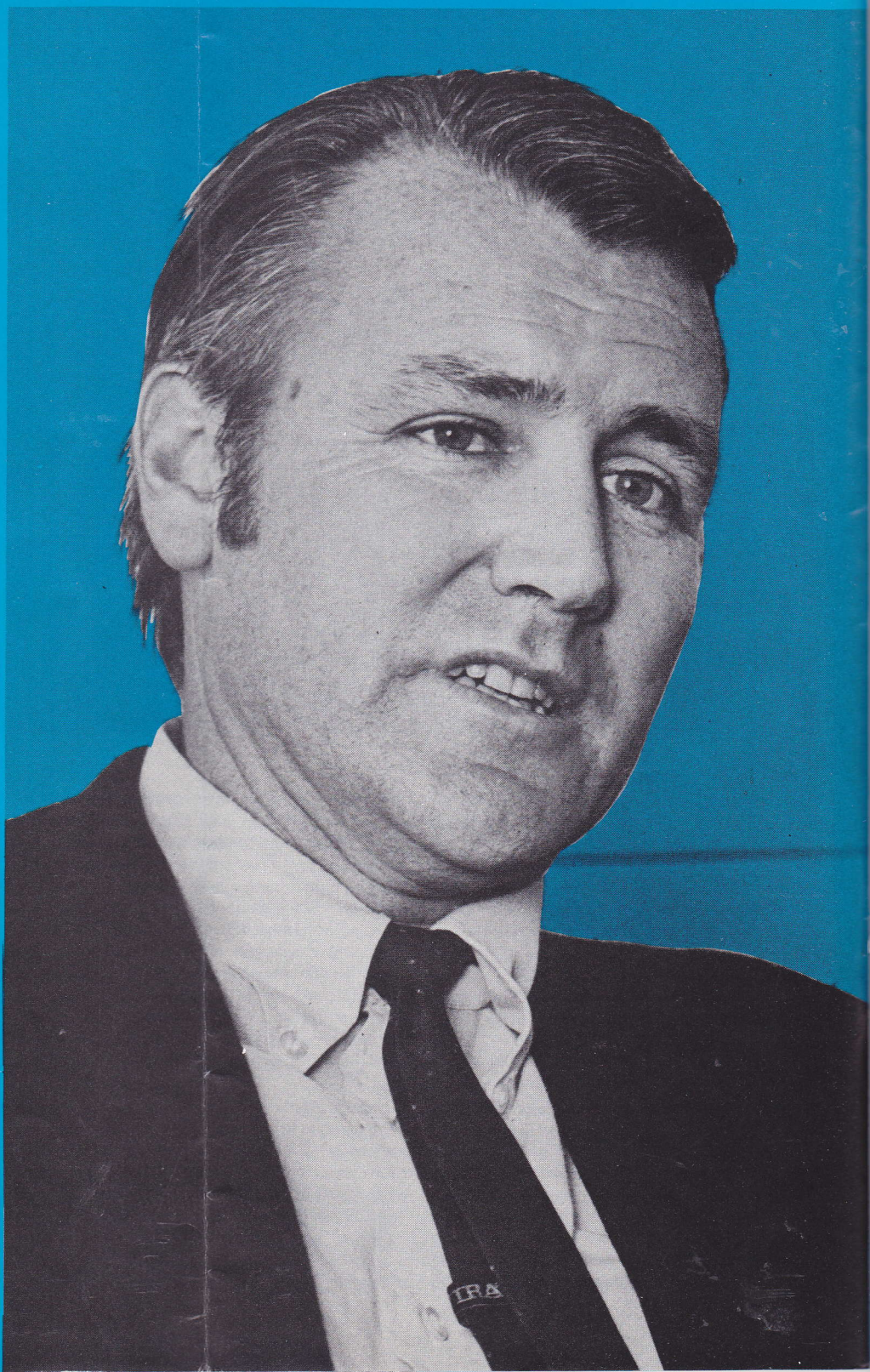
neer Wielart, „want het gaat niet alleen om onze mening, maar die van alle collega's”.

„Toen ik de oproep voor een van de Lochem-conferenties in mijn bus vond, met de daarbij behorende papieren, waaronder een overzicht over wat in Noorwegen plaatsvindt, dacht ik: Da's wel interessant, maar ik moet nog zien wat er van terecht komt. Uiteindelijk hebben de meesten op de vloot zo wel hun ideeën over hoe het nu toe gaat. Je vraagt je immers wel eens af: moet dat nou zo? Kan dat nu echt niet anders? Maar na zo'n oproep sta je toch nog met dat vraagteken voor je: Gaan we nu spijkers met koppen slaan of wordt het oeverloos gepraat?”

Eerste stuurman Schölvinck beleefde zijn eerste kennismaking met het PLA-project weer op geheel andere wijze. „Ik was niet in Lochem geweest, maar las erover in Tussen Schip en Ka. En ik moet bekennen, dat mijn reactie meer was van: Wat gaan we nou doen? Aan boord werd er al gauw over ge-

sproken, zeker toen een van de opvarenden er zelf ook heen was geweest. Hij kwam erg positief terug. En wat mij en m'n collega's al snel opviel was, dat juist datgene waarover hij zo positief sprak, net die punten waren waarover je het onderling zo dikwijls hebt. Er waren dus veel raakvlakken met wat er op de vloot leeft.”

Ook Wielart beaamt dit; ondanks dat de Lochem-gangers uit zo verschillende lagen kwamen, van zowel vloot als wal, waren allen getroffen door het verschijnsel dat de ideeën zo gezamenlijk werden aangedragen en er ook zoveel weerklank bij de verschillende groepen was. „Het gekke is, je blijft erover nadenken, je praat erover met collega's en komt al gauw tot de conclusie, dat er velen zo over denken. Met andere woorden: het is toch een gezamenlijk iets wat daar is uitgebreed. Ik geloof ook dat, als een ieder van vloot en wal er was geweest, we toch tot dezelfde conclusies zouden zijn gekomen”.



OPEN DEUR

Ideëenvervaarders

Misschien toch niet zo gek, dat juist deze twee collega's bij elkaar zijn gezet, om met de anderen van de vloot en van de wal tot een serie aanbevelingen te komen. Over de belangstelling van walcollega's hebben beide heren niet te klagen. Er zijn er die nog bepaalde ideeën hadden waarover vroeger negatief is beslist. Maar de tijden veranderen: iets wat vroeger niet haalbaar was, blijkt nu economisch wel verantwoord te zijn. Ook maken ze dankbaar gebruik van de expertise op de vaksecties.

„Er zijn zelfs al ideeën aangedragen”, aldus Wielart, „waarvan je zegt: waarom zijn we er niet eerder op gekomen”.

Pogingen onzerzijds om die ideeën dan maar tegelijk in dit verslag te plaatsen, waren echter wat al te optimistisch. „Wij willen er eerst nog eens over nadenken, er met anderen, juist met collega's van de vloot, over praten. Vandaar ook die noodzaak om in uw artikel te wijzen op die „open deur”. Laten we rustig kritisch blijven. En ik beloof u, dat zodra we iets verder zijn, wij wel degelijk de naar voren gekomen suggesties bekend zullen maken. Niet onder het aureool dat dit het einde is, maar om reacties van de vloot los te krijgen. Het PLA-project is niet van ons, maar van ons allen, van vloot en wal. Wij zijn meer ideeënvervaarders”.

De tijd is er rijp voor

Je vraagt je zo pratende af, hoe het nu komt, dat — terwijl er vele jaren lang niet veel veranderd is, aan een schip en de gemeenschap erop — nu plotseling zoveel ideeën uit de „boezem” van de vloot naar voren zijn gekomen. Het is natuurlijk ook de tijd waarin we leven, iets dat beide heren

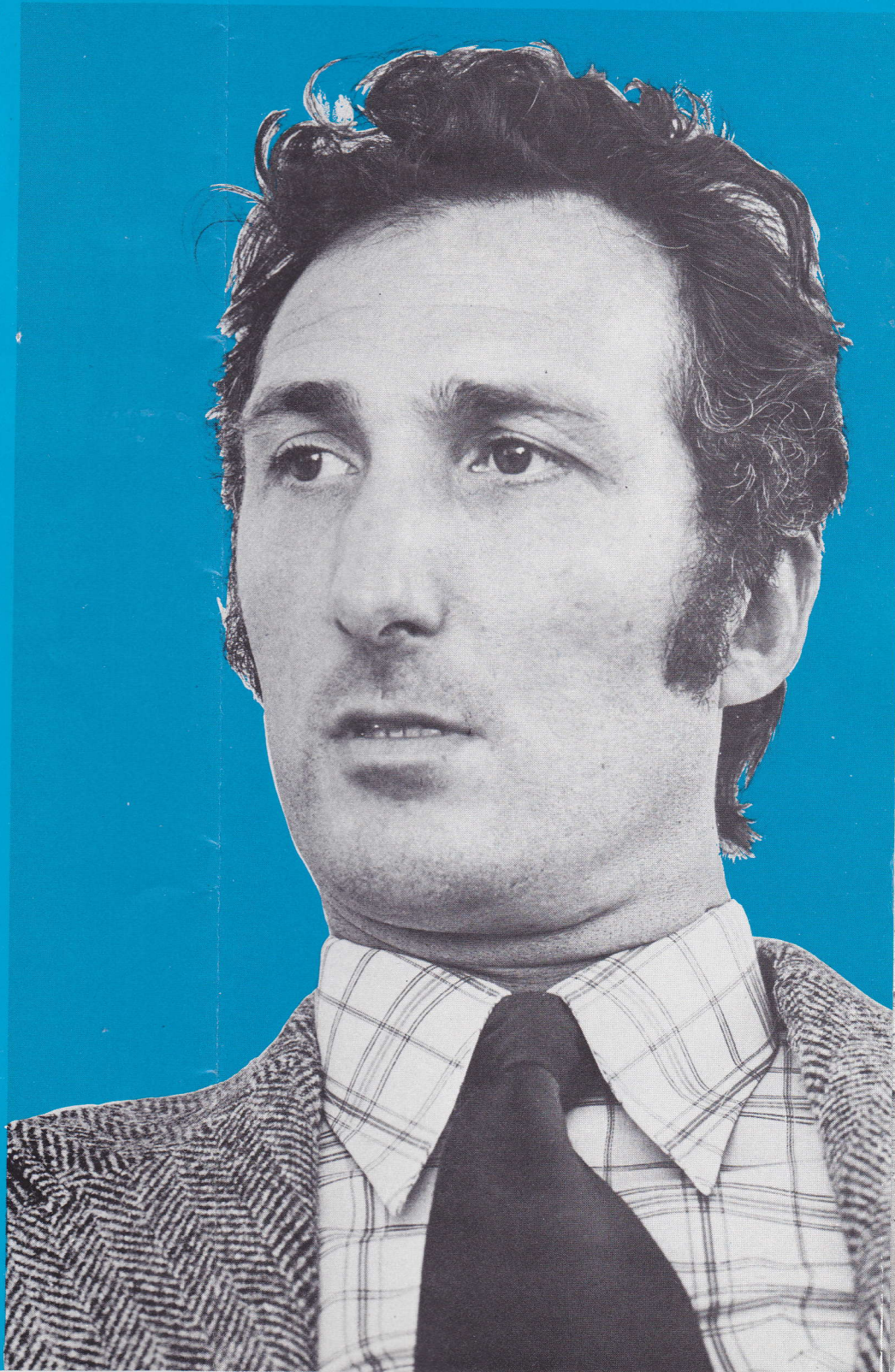
met nadruk naar voren brengen. „Toch zullen bepaalde facetten van hetgeen in dit project wordt ontwikkeld, misschien wat pijn doen bij sommigen. We zijn allemaal in een zekere traditie opgegroeid. Maar daarbij moeten we niet vergeten, dat de klachten die we zelf al als leerling hadden, voor een groot deel zijn blijven hangen. Neem nu alleen al de opmerking die je herhaaldelijk aan boord hoort van de ouderen, als ze merken dat sommige 4e stuurlieden nu een keertje gaan varen als 5e werktuigkundige. Die reageren met „Had ik dat maar gehad toen ik jonger was, dan had ik meer begrepen van de machinekamer”. En toch wijst dat weer in de richting van een meer gemeenschappelijke basisopleiding waarvan in de reeds gepubliceerde artikelen over het PLA-project reeds meerdere malen sprake is geweest. Ik zeg niet, dat het zover komt, maar het is een facet ervan”. Een ander voorbeeld willen de heren toch nog wel kwijt. Juist op het gebied van

schoonmaken zijn er enkele ideeën die op het eerste gezicht bijzonder aantrekkelijk lijken. „Wij moeten er nog verder over nadenken, erover praten met bezoekende collega's die wij dan binnen noden, maar de eerste indruk van die ideeën is echt bijzonder goed. En schoonmaken is toch een karwei, waarbij het steeds moeilijker wordt mensen te vinden om het te doen”.

Lochem heeft een ruw model voor de toekomst opgeleverd, maar we staan nu voor de veel moeilijker opdracht dit naar de praktijk te vertalen. We hebben daarbij rekening te houden met wettelijke voorschriften, onderwijs, bonden, enz.

Wij zijn benieuwd wat er verder door de PLA-werkgroep wordt uitgeoefend, doch zullen er zeker op terugkomen zodra de suggesties nader zijn bekeken en rijp om aan ons aller oordeel te worden onderworpen. De deur wordt in ieder geval open gehouden!

Twee collega's van de vloot, hoofdwerktuigkundige Wielart en 1e stuurman Schölvincq, hebben sedert enkele weken hun intrek genomen in het Shell-Gebouw. Dat hun een kamer in de hal op de 2e etage is toegewezen, heeft een vooropgezette bedoeling. Hier immers melden zich dagelijks talloze officieren en scheepsgezellen, zodat de kans dat zij gebruik maken van de „open deur” naar Wielart en Schölvincq, groot is.



Een gedetailleerd overzicht van de ongevallen aan boord van Shell-tankers in de loop van 1975 toont aan dat de meeste ongevallen voorkomen

- bij meren en ontmeren;
- bij het werk in de kom-buis;
- bij het verplaatsen van voor-raden.

Maar ook dat trappen, ladders en deuren een bijdrage leveren aan het veroorzaakte leed en ongemak. Dat werken met gereedschappen aan machines, ketels en pompen soms aanleiding is voor ongevallen.

Pas op met
stekker!

In de rubriek „Huiswerk“
de Woonkrant van jongst-
zaterdag is in het
het be-

DE WORTEL VAN AL HET KWAAD

Dodelijke val

ROTTERDAM, dinsdag
De 20-jarige lasser J. F. Th.
Scheepers uit Aarle Rixtel is
gisteren tijdens werkzaamhe-
den in Rotterdam om het leven
gekomen. Op het werkterrein
van het in aanbouw zijnde
drinkwaterleidingbedrijf aan de
Schaardijk viel hij van een in-
stallatie van tien meter hoogte.
(A)

Man omgekomen onder zijn auto

Van een onzer verslaggevers

OSS, donderdag

De 56-jarige B. van de Gaast
uit Oss werd gisteren doodge-
drukt onder zijn auto, toen hij
met de voet de krik wegstootte
waarmee de wagen was opge-
kruikt. Het slachtoffer was in
zijn garage bezig de olie van de
wagen te verversen.

Dat een onjuiste houding bij tillen van
voorwerpen kwalijke gevolgen kan hebben
en dat het administratieve werk (hoe
vreemd dit ook moge lijken) alsmede de
ontspanning zowel binnen als buiten een
niet geringe oorzaak zijn van de — laten
wij het maar ronduit zeggen — onnodig
hoge ongevallen-score!

Zeeman verdronken

Van onze Rotterdamse redactie

ROTTERDAM, woensdag

De 27-jarige zeeman J. Cae-
mano Siaba uit Spanje is na
een val van een acht meter bo-
ven het water hangende houten
stelling, waarop hij zat om de
naam van zijn schip over te
schilderen, in het water terecht-
gekomen en verdronken.

Dodelijke val

Van een onzer verslaggevers

MAASBRACHT, vrijdag

De 30-jarige Antonio Lisay
uit Sittard is gisteren veronge-
lukkt toen hij tijdens werkzaam-
heden aan de PLEM-centrale
in Maasbracht in een 18 meter
diepe koker viel, die dienst
deed als rookgaskanaal.

Ons artikel „Loopt u nog steeds 1 op 9?” in ons vorige nummer heeft — gelukkig — reeds aanleiding gegeven tot reacties. „Gelukkig,” omdat dit bewijst dat men het artikel heeft gelezen en de inhoud tot zich heeft laten doordringen. En dat is eigenlijk de eerste boodschap van een dergelijk artikel, dat men dus gaat nadenken over veiligheid. Niet alleen voor zover het betreft veilig varen, veilig laden en lossen, maar ook veilig werken in machinekamer, kombuis en aan dek; bovendien veilig zich ontspannen. De eerste mondelinge reactie die ons ter ore kwam, was: „Daar op kantoor heeft men gemakkelijk praten, op een schip is het toch heel anders”. In de februari-uitgave van het blad „Techniek en veiligheid” stond een hoofdartikel, getiteld „Kantoren stiefkinderen van de veiligheid”. U ziet het, met te beweren, dat men op kantoor in een veilige omgeving werkt, waar ongevallen niet of nauwelijks zullen voorkomen, gaat men dus al van een verkeerde veronderstelling uit. Laten wij eens een paar klapstukken uit dat artikel halen en ze u voorschotelen. Want de gevaren die kantoormensen bedreigen, zijn toch voor een deel dezelfde die ook de zeevarende bedreigen, hoe paradoxaal dat ook moge klinken. Trouwens, heel wat ongevallen aan boord komen voor tijdens de administratieve taak!

Op een kantoor — en zeker ook op een schip — zijn talloze situaties die uitnodigen tot een val- of struikelpartij. Vallen en struikelen vormen de meest voorkomende ongevalstypen. Vallen kun je in een kantoor op de meest uiteenlopende manieren. Niet alleen over elektrische snoeren, maar ook over openstaande laden, op de grond geplaatste kantoorbepoezingsmiddelen, zoals kaartenbakken en prullebakken. En je kunt van allerlei dingen af vallen: een tafel, stoel, ladenkast. Kortom, van al datgene dat je gebruikt als ladder, terwijl het niet daarvoor is bedoeld. Begrijpt u nu wat wij bedoelen als wij zeggen, dat de onveilige situaties op een kantoor vergelijkbaar zijn met sommige situaties aan boord? Wat dacht u van vallen over elektrische snoeren (en pijpen, stukken metaal, slordig neergelegd gereedschap, restantje olie en ga zo maar door).

Een ander type ongeval dat nogal eens op een kantoor voorkomt en beslist ook mogelijk is aan boord, is de smak die zo hard kan aankomen als met dat doet, waar iedereen als peuter tegen gewaarschuwd is. Men wipt, al zittende in z'n stoel, achterover. Een zo veel voorkomend ongeval, dat zelfs ergonomen zich ermee zijn gaan bemoeien. En die adviseerden stoelen te gebruiken, waarin je wel veilig achterover kunt wippen. Ten slotte is het gemakkelijker stoelen te verbeteren dan mensen, dus moesten de stoelen sterker en veiliger worden gemaakt. Nu is een stoel prima om op te zitten en niet om op te wippen, dus daar kunnen wij zelf ook veel aan doen. Maar de conclusie dat het van groot belang is de stoel, dus de onveilige situatie, te verbeteren, wijst toch weer in de richting van: doe wat aan die onveilige situatie. Tien collega's stappen over de snoeren, de elfde tuimelt. Tien collega's lopen om het neergelegde gereedschap, bukken voor die balk, de elfde ziet het niet in z'n haast en valt of stoot zich een buil of erger!

Het is al weer een aantal jaren geleden, maar het is echt op het Shell-kantoor in Rotterdam voorgekomen, dat een collega zo'n haast had (en het was nog voor z'n werk ook!), dat hij vergat de glazen klapdeur in de gang open te doen en pardoes door het glas stapte. Een bloedende hoofdwond en ge-

scheurde kleren waren het gevolg. Eigenlijk was het nog maar het begin, want twee maanden later kreeg hij hoofdpijn in hevige mate. De dokter constateerde een verwaarloosde hersenschudding, die hem wel voor zes weken in het ziekenhuis deed belanden. Met Kerstmis! Gezellig voor z'n familieleden!

Kleine oorzaken, grote gevolgen

Dat brengt ons toch weer op een uitspraak, die wij in ons vorige artikel reeds gebruikten. En die wij nu eens zouden willen toepassen op gereedschap aan boord. Op eenvoudig gereedschap, waar velen elke dag mee omgaan. En dat herhaalde, veel voorkomende gebruik is, zoals wij ook reeds duidelijk trachtten te maken, er juist de oorzaak van dat wij er te gemakkelijk over gaan denken. Of helemaal niet meer over denken.

Wanneer gereedschap verkeerd wordt gebruikt of ondeugdelijk is, kan het niet alleen een gevaar voor de gebruiker opleveren, doch ook vaak voor anderen. Of hebt u nog nooit een collega meegemaakt die een schroevendraaier als hefboom gebruikt?

Of de steel van een pijptang zien verlenen? Of iemand die een moersleutel als hamer gebruikt of een steekbeitel als hakbeitel? Nee? Dan bent u een bijzonder mens of erg onoplettend. Want wel degelijk lopen er onder ons dergelijke gereedschapmoordenaars. En nu gaat het niet eens om het gereedschap zelf, maar om de grote gevolgen die uit deze kleine oorzaken kunnen ontstaan.

Neem nu bijvoorbeeld een beitel, met een ronde kop en een zware braam. Als u erop slaat met een hamer, dan breekt bij het afketsen gegarandeerd een stuk van de braam, met een grote kans, dat die in uw hand terecht komt. Schroevendraaiers zijn een hoofdstuk apart. Een ambtenaar van de arbeidsinspectie heeft eens de moeite genomen om gedurende ongeveer een jaar speciale aandacht aan schroevendraaiers te besteden. Zijn rapport luidde, dat maar heel weinig exemplaren goed geslepen waren. Een schroevendraaier moet in de grond van de sleuf van de schroef passen en moet van onderen even breder zijn dan van boven. Althans, wil ie

niet uitschieten. En juist daardoor zijn een aantal ongevallen, waaronder zeer ernstige, voorgekomen. Let nu eens op de hamers in de werkplaats. Zitten alle koppen goed vast? En de vijlen die daar liggen? Zitten de heften goed vast? Onlangs moest iemand een gebogen oppervlak van een werkstuk schoonvrijen. Hij gebruikte hiervoor een vijl met een niet op de arend passende helft, die dus los zat. Met het terughalen van de vijl over het werkstuk hield hij het heft in handen, de achterkant van de vijl schoot in de hoogte en de arend sloeg in zijn oog.

Zo kunnen wij nog bladen vullen met „kleine oorzaken, grote gevolgen”. Moeten wij ook nog vertellen hoe de man op de foto hieronder aan zijn gezwachtelde arm kwam? Waardoor hij „die mooie zomer” aan z'n neus zag voorbijgaan? De oorzaken kunnen vele zijn. Struikelen bijvoorbeeld, of een verwaarloosd wondje opgelopen bij het gebruik van verkeerd gereedschap of onjuist gebruik van goed gereedschap. Verkeerd schoeisel, waardoor hij een smak op het dek maakte bij het meren!

Laten wij toch doordenken bij wat wij doen, het is zo'n kleine moeite en wij besparen ons zelf en onze gezinsleden veel leed en ongemak. Niet doordenken is de wortel van al het kwaad.

Bent u veiligheidsbewust?

Neemt u in veiligheidsproblemen zelf initiatieven? Kent u de voor uw werkomstandigheden geldende veiligheidsvoorschriften? Gebruikt u uw gereedschap altijd op een veilige manier? Stapt u bij hangend transport steeds op tijd uit de gevarenzone? Maakt u uw collega's attent op een onveilige manier van werken? Geeft u nieuwelingen in uw omgeving adviezen hoe veilig te werken? Ruimt u zelf wel eens obstakels op waarover gestruikeld kan worden? Of, indien dit niet mogelijk is, markeert u dan deze obstakels? Is de staat van uw gereedschap zo, dat u veilig kunt werken?

Indien u alle vragen met „ja” kunt beantwoorden: proficiat! Zo neen, dan bent u een van de oorzaken, dat wij nog steeds 1 op 9 lopen.

VEILIGE STAPPEN

Door de Bedrijfsvereniging voor de Koopvaardij is een bijzonder goed leesbaar boekje uitgegeven, getiteld „De eerste veilige stappen aan boord”. In de Nederlandse uitgave is tevens een Engelse tekst opgenomen, terwijl in de Spaanse uitgave Portugese tekst is toegevoegd. In het kader van verdere verhoging van de veiligheid is een aantal exemplaren van deze boekjes naar elk van onze schepen gezonden. Bovendien zijn bij de balie van de personeelssecties nog extra exemplaren beschikbaar voor een ieder die de veiligheid hoog houdt en zelf ook over een exemplaar wil beschikken. De hierin gegeven tips zijn alleszins de moeite van het lezen waard.



IJSVREUGD

Er lag weer ijs op de sloten en plassen. En alles wat schaatsen kon was aan het rijden, zoals in het oude lied over de baanveger. Allerwegen kwamen verzoeken om gezellig mee te gaan schaatsen, die je quasi nonchalant afwimpelde omdat je als grote kerel niet met die dingen overweg kon. Nu waren jaren tropen en vele winters op zee daar debet aan, maar in die andere ogen was je toch maar een stumper. Dan toch maar eens proberen en kijken of één winter gebrekkige ervaring niet een tweede Ard Schenk van je kon maken. Wel op een achteraf gelegen slootje natuurlijk en op een door-de-weekse dag, zodat er niet te veel toeschouwers zouden zijn, of liever, helemaal niemand.

Bij het ijs aangekomen bleek deze laatste hoop ijdel te zijn want het krioele daar

van het klele grut. Teruggaan? Nee, dat kon je je trouwste en liefste supportster niet aandoen, want ook zij wilde samen met jou wel eens genieten van de ijspret. De schaatsen dus maar ondergebonden en voorzichtig het ijs op. Gelukkig, zeebenen hielden je staande. En blijven staan gaf niet de kans om te vallen. Maar daar gleed zij al weg, lachend achterom kijkend en roepend of je daar soms vastgevroren stond. Nu, enigszins wel. Ho, daar ging het ene been vanzelf vooruit. Vlug het andere, oef, dat was op het nippertje. Even blijven staan dan maar weer.

„Mijnheer, kunt u niet schaatsen?” Drie turven hoog stond ze daar op haar kunst-schaatsen. Bezorgd bekeek ze je gestumper. Je mompelde maar iets onduidelijks terug. „Kijk, dat moet u zo doen!” En roets, daar gleed ze weg. 't Vriendinnetje kwam ook nog even kijken. Ondertussen was je weer drie stapjes verder gekomen, wankelend als zwaar onder de olie. „Hé, kampioen, je bent ook niet veel verder gekomen!” Blond en lachend was ze terug komen schaatsen. „Ga maar, ik kom wel. Het gaat trouwens goed, nog geen een keer gevallen.” Kunst na drie slaagjes en een meter vooruitgang. Nu even flink zijn. Weer het ene been vooruit en nu vlug het andere. Er had zich een kleine schare

verzameld. „Ziet u wel, het gaat best”. Dat deed je goed, die kreten. Overmoedig geworden ging je verder. Glij, glij, sprei, boem! Da's een smakkerd, vlug, vlug, weer overeind, al die lachende smoeltjes. Dat ging moeilijk maar het lukte al waren de capriolen meer voor het circus. Meer schuifelend dan glijdend worstelde je een stukje verder.

Ha, hier was het wat rustiger, en de kleine schare had gelukkig andere interesse. Kijk nu ging het al een stuk beter, even afremmen, want dit gaat allemaal te snel. Te laat, daar dreunde het dikke deel van je rug weer tegen het ijs aan. Zacht gelach, maar je vergeeft het haar omdat zij het is. „Het gaat best hoor, je leert het wel”. Dat ging zeker al wat beter, maar oef, dat was op het nippertje. Gelukkig nog fier rechtop. Ploeterend maar verder.

Opeens was dat kleine handje daar. „Kun je niet schaatsen? Ik ook niet zo goed. Maar dan leren we het samen wel”. Glimlachend kijk je neer op het kleine koppie van dat kleine vreemde wicht, dat met haar zes jaren dat grote lichaam in bescherming neemt. Het ging de rest van de middag wel iets beter. Alleen de dreunen en de smakken op het ijs die je nog maakte, had ze niet zo hardop moeten tellen.

Pijé



Met pensioen

Kapitein M. Zuilhof trad op 25 juni 1946 in dienst bij onze maatschappij en ging op 15 juli te Rotterdam als 4e Stuurman aan boord van het m.s. „Ceronia”.

Tot de zomer van 1954 deed hij overwegend in Oosterse wateren dienst, onder andere op de „Chama”, „Coryda”, „Adinda”, „Saroena”, „Omala”, „Tibia” en enkele small craft-schepen. Tijdens deze periode behaalde hij op 3 november 1948 zijn 2e rang en op 27 september 1951 het diploma „S I”. Na een periode op de „Corilla” en de „Omala” deed hij van 11 augustus 1954 t/m 11 juni 1955 dienst op de CSM-vloot. Na ruim 2 jaar diepzeevloot op de „Coryda” en de „Perna”, volgde weer een dienstperiode in de West.

Na te hebben dienstgedaan op de „Krebsia”, „Sepia”, „Ondina” en „Acteon” werd hij op 30 maart 1964 waarnemend Gezagvoerder op het s.s. „Koratia”, de aanstelling als zodanig volgde op 1 mei 1964.

Hierna voerde hij het commando over niet minder dan 17 schepen, waaronder een zestal „D”-schepen en de „Meta”.

Op 12 april jl. droeg hij aan boord van de „Fulgur” te Curaçao het commando over aan zijn opvolger.

Kapitein D. Fransen ging op 12 augustus 1948 een arbeidsovereenkomst aan met onze maatschappij. Op 23 augustus vertrok hij per trein naar Rouaan, alwaar hij de volgende dag als 4e Stuurman aan boord van het toenmalige m.s. „Macoma” ging. Hierna deed hij tot en met 23 juli 1953 voorname-lijk dienst in de Oost, o.a. op de „Ovula”, „Nassau”, „Macuba”, „Aletta”, „Mitra” en „Adinda”. Op 5 april 1951 behaalde hij het diploma „S II”.

Na het behalen van zijn 1e rang op 17 februari 1954 deed hij dienst op de „Chama” en de „Krebsia”, gevolgd door een dienstperiode op de CSM-vloot. Hierna verplaatste zijn werkterrein zich geruime tijd naar de Oost, en deed hij onder andere dienst op de „Betiri”, „Felipes” en „Cistula”.

Vervolgens kwamen aan de beurt een viertal „K”-schepen, de „Vasum” en de „Niso”.

Op 11 augustus 1967 werd hij waarnemend Gezagvoerder op het m.s. „Cinulia”, op 29 februari 1968 volgde zijn aanstelling als zodanig.

Na over een tiental schepen het commando te hebben gevoerd, droeg hij dit op 29 januari jl. aan boord van de „Kelletia” te Geeleng over aan zijn opvolger.

Nu beide heren met ingang van 1 mei 1976 onze dienst met pensioen hebben verlaten, spreken wij de wens uit dat zij er vele jaren in goede gezondheid van mogen genieten.



NOGMAALS: PASFOTO'S

Schreven wij in het vorige nummer, dat de pasfoto's waarover wij beschikken, niet altijd even recent zijn, thans ziet het er naar uit dat daar binnenkort een goede oplossing voor komt. Als wij namelijk in juni a.s. het nieuwe Shell-Gebouw betrekken, zal tevens een strengere controle op bezoekers worden ingesteld. Niet alleen het walpersoneel, maar ook officieren en onderofficieren zullen om die reden een legitimatiebewijs uitgereikt krijgen, waarop een pasfoto. Scheepsgezellen die niet zo dikwijls ten kantore behoeven te komen, zullen kunnen volstaan met zich te melden bij de portier in de hal.

Allen die een legitimatiebewijs behoeven, worden nu reeds tijdens bezoek aan kantoor langs de reproductie-afdeling gestuurd, waar 8 pasfoto's worden gemaakt. Eén wordt gebruikt om aan het legitimatiebewijs te hechten, dat dan tegelijkertijd kan worden meegenomen. De overige 7 pasfoto's blijven op kantoor ter beschikking voor visa-aanvragen, Liberiaanse diploma's, Tussen Schip en Ka, e.d. Dit wil overigens niet zeggen, dat degenen die geen speciaal bewijsje krijgen, voor hun pasfoto's alsnog naar fotobedrijf Jutte in de Aert van Nesstraat dienen te gaan. Ook voor hen geldt, dat pasfoto's voortaan door de reproductie-afdeling worden gemaakt.

SPEEDBOOT

Het vervoer per open speedboot van Labuan in Sabah naar de „Marinula“, die in de Brunei-baai ten anker ligt, is voor nieuwkomers soms een verrassing. In zoverre, dat hun kledij niet geheel is aangepast aan deze manier van reizen. Vandaar het dringend advies van de gezagvoerder van de „Marinula“ om ervoor te zorgen om na de reis Singapore - Labuan voor het van boord gaan van de speedboot een korte broek en T-shirt bij de hand te hebben

GOUD

Een nieuwe activiteit in Nederland bij de De Ruyter herdenking is de introductie van de gouden „De Ruyter“-munt, die de Koninklijke Begeer B.V. te Voor- schoten voor eigen rekening en risico heeft geslagen. De Ruyter beschouwend als symbool van de Nederlandse zeescheepvaart lijkt deze gouden De Ruyter-munt een geslaagd geschenk van zeevarenden aan hun echtgenote, verloofde of andere verwanten. Dit aandenken is een schitterende gouden munt van 6,5 gram 21,6 karaat goud, met een doorsnede van 22,5 mm. De prijs is f 250,— (incl. BTW en ver-



zendkosten). Bij eventuele wijziging van de goudkoers wordt de prijs aangepast. Om de munt te kunnen dragen, kan een 14 karaat gouden glatte munt-rand worden bijgeleverd.

De munt toont aan de ene kant de beeldenaar van De Ruyter, gemaakt naar de originele gravure van A. Blotelingh, met het randschrift „Michiel Adriaensz De Ruyter“. Aan de andere kant staat een afbeelding van zijn admiraalsschip „De Zeven Provinciën“, alsmede het wapen van De Ruyter en het randschrift „en dat wij malkanderen met lief moge aanschouwen“. Dit zijn De Ruyter's eigen woorden, die hij op 23 maart 1676 schreef aan zijn vrouw Annetje van Gelder. Dit randschrift is welbewust gekozen. Het is een eerbewijs aan De Ruyter als mens en — over alle tijden heen — een bemoediging aan allen die de zeevarenden thuis verwachten. Deze gouden De Ruyter-munt kan telefonisch of schriftelijk worden besteld bij de Koninklijke Begeer B.V., Leidseweg 219, Voor- schoten, telefoon 01717 - 4500, toestel 30.

JUBILEUM OP ZEE

Het 30-jarig dienstjubiläum van kapitein K. Drent was voor de opvarenden van de „Mytilus“ aanleiding om er een bijzondere dag van te maken. Tweede stuurman K. P. Biesiot meldt: De echte jubileumdatum was „Vrijdag de 13e“ februari 1976. Een slechte datum om een jubileum te vieren voor bijgelovige mensen. Gelukkig hoefden wij hier niet lang over wakker te liggen, want op deze dag meerden wij na enkele snelle manoeuvres van onze jubilaris, om 01.00 uur in de morgen af aan de

HOOG BEZOEK

De „Marinula“ had op 2 maart jl. hoog bezoek aan boord. Generaal majoor Zain Mahmud Hashim, de legerbevelhebber van Serawak en Sabah, had de wens geuit om bij zijn inspectiereis aan Labuan ook een bezoek aan de „Marinula“ te brengen.

Om 11.30 uur landde het voor ons, tankermensen, wel wat bijzondere gezelschap van hoge leger-, marine- en luchtmacht-officieren, per helikopter op het hoofddek van de „Marinula“, die voor deze bijzondere gebeurtenis feestelijk was gepavoiseerd. Onze brandblusploegen, getooid in hun astronautische maanpakken, stonden gereed, om in geval van nood op te kunnen treden, doch dit was gelukkig helemaal niet nodig. Nadat het illustere gezelschap aan boord welkom was geheten, volgde een genoeglijk uurtje in de hut van de gezagvoerder, waarbij men kennis kon maken met o.a. de

oerhollandse borrelhap, de „bitterbal“. De generaal toonde een levendige belangstelling voor het werk op de opgelegde schepen en was prettig verrast te horen, dat hierbij ook zoveel mogelijk lokale krachten en diensten worden ingeschakeld. Op zijn beurt vertelde hij ons over de vele bijzondere gewoontes van de Dajakkers, waar hij heel goed van op de hoogte was. Na een uitstekende lunch was het helaas weer tijd en nadat de diverse commandanten, ter herinnering aan hun bezoek aan de „Marinula“, een Shell-standaard en Shell-tankeraansteker was aangeboden, vertrok het gezelschap weer per helikopter, ons achterlatend met de trieste aanblik van zoveel mooie en grote opgelegde tankers. 's Avonds volgde nog een receptie te Labuan, waarvoor ook de gezagvoerder en de hoofd-werktuigkundige van de „Marinula“ waren uitgenodigd.



S.B.M. te Bonny. Er was die dag dus geen tijd om een behoorlijk feestje te vieren.

Zondag 15 februari waren wij op weg van Bonny naar Fos/Lavera en om 01.00 uur 's nachts was de bar reeds versierd door de aan boord zijnde dames. Om 10 uur op deze zondagmorgen verzamelde iedereen zich in de bar om gezamenlijk koffie te drinken met roomsoezen. De jubilaris werd door de 1e stuurman van boven gehaald en stond even met de ogen te knippen bij het zien van de versierde rooksalon (bar) en de aanwezigheid van bijna alle officieren. 5e Werktuigkundige Boutsma had voor deze gelegenheid een gedicht geschreven, waarin hij de levensloop van de jubilaris beschreef, die wij met de nodige tactische vragen bij stukjes en beetjes te weten waren gekomen. Hierna werd, uit naam van officieren en bemanning van de „Mytilus“, door de vrouw van onze hoofd voeding Van Driel

een gouden Parker-set met ingegraveerde jubileumdatum en de naam van het schip overhandigd. De jubileumdatum was reeds lang bekend, doordat de kapitein dit eens uit z'n mond had laten vallen; met behulp van de ranglijst was snel opgezocht welke datum het precies was. In Curaçao was op maandagmorgen dan ook op het laatste nippertje nog de Parker-set gekocht. Wij hadden de hele zondag binnengeleggen met gesloten winkels en vertrokken maandagmiddag om 14.00 uur.

De jubilaris was er bijzonder blij mee en dankte de aanwezigen voor dit geschenk en de manier waarop hem hulde gebracht werd. Hierna stelde de kapitein voor om de viering voort te zetten aan de bar, zodat iedereen het gezellige gesprek voortzette op en rondom de barkrukken. Om half 2 's middags werden wij door de chef uitgenodigd aan tafel te gaan, waarna een feestdiner volgde, dat iedereen zich best liet smaken.

Vlootpersonalia

in de periode van 16 maart t./m. 15 april 1976

Gehuwd:

24.3: P. Fokker, sch.gez. a/w, met mw. E. Pereira;
26.3: A. Nonnekens, 5e wtk., met mw. K. Nijssse.

Geboren:

20.3: Annemiek Jennifer, dochter van J. A. Willems, 3e wtk., en mw. H. A. Willems-Bolier;
23.3: Cornelia Geertruida Saskia, dochter van E. J. van den Brink, 5e wtk. en mw. F. G. van den Brink-Franken;
26.3: Annelies Thérèse, dochter van F. T. J. van Manen, 2e stm., en mw. R. A. van Manen-van der Laan;
28.3: Imco, zoon van J. J. Ceelen, 4e wtk., en mw. M. L. A. Ceelen-Meijering;
5.4: Anne, dochter van A. W. van Sluys, 5e wtk., en mw. M. J. van Sluys-Fokke;
5.4: Elise, dochter van F. B. Visser, 2e stm., er. mw. J. M. Visser-Slaman;
15.4: Maurice, zoon van S. B. M. Breukel, 1e stm., en mw. F. M. Breukel-Handstede.

Aflossingen:

gezagv.: P. Buisman, B. C. Visser, G. Heising, J. M. Hillen, D. P. Klip, H. N. A. Snel, P. J. F. de Beus, A. Tijmsa, A. de Ligt, S. Noordenbos, M. Zuilhof, J. L. Muyskens;
1e stl.: H. Steenstra, J. B. Krul, M. Klein sr., D. J. van der Mast, J. C. Aartsen, C. Verbrugh, J. S. de Jong, T. W. Scharrenburg, R. van Kranen, J. de Jager jr., D. J. van Dijk, A. J. de Ronde, F. A. Visser;
2e stl.: J. Wassenaar, W. J. Netelenbos, J. M. E. Kortweg, W. F. van der Lei, A. L. M. van Dun, H. J. Schaaf, J. van Rooyen, W. C. Moll, J. P. J. M. Cobelens, J. Kerkhof, M. de Bruyne, P. Steynis, D. Schonenberg, R. P. Regout, A. G. Kroon, J. J. B. Roest;
3e stl.: P. J. J. M. Verspeek, L. H. Stevens, F. C. Pabbruwee, K. T. Wiegert, R. P. le Coultre, W. Holwerda, R. F. M. Driessen, R. T. R. Hortulanus, D. Venema, E. W. van den Brink, W. T. A. B. Verstraeten;
4e stl.: B. P. de Lange, P. J. F. Steenbergen, G. J. van de Lagemaat, A. Zwieters, R. A. S. Vermeulen, J. W. Steynis, C. W. Reitsma;
radio-off.: A. J. Pronk, J. Gerritsen, T. Marcusse, D. J. Hage, M. Eiffers, P. J. Balkstra, W. A. van Wijngaarden, A. Spruit, J. J. A. Versteeg;
hfd.wtk.: J. G. Bron, C. H. de Koning, C. J. Vermeulen, P. J. de Lange, H. Blaauw, E. Jousma, G. W. van Essen, T. H. J. Feldberg, H. de Jong, R. W. H. Buitenrust Hettema, W. Balvers, C. P. de Waard, E. Rouw, A. J. Baerveldt, O. K. Nicolai, H. Bax;
2e wtk.: J. L. de Bondt, F. J. van der Vorm,

O. de Roos, J. Ommering, J. Hensbroek, J. H. E. Nijhuis, J. F. Vernooij, E. Dallinga;
3e wtk.: K. Verf, P. F. van Dijk, J. Qualm, J. G. Kuit, R. G. M. Kauffeld, J. Labeur, J. A. Kamberg, A. M. P. B. Fluitsma, W. H. Hennink, R. F. M. ten Hoonte, P. A. van Schuppen, R. A. de Lijster, C. Parrel, R. A. M. Gaffert;
4e wtk.: J. Verhagen, R. Denker, H. C. Nagelkerken, A. W. Ros, A. Verwijs, N. H. Bijl, J. A. Boerema, C. W. H. van den Heuvel, J. F. van Est, J. Driessen, W. Bekooy, E. K. G. Schiefer, W. P. N. Kramer, G. Batenburg;
5e wtk.: H. Deurloo, A. W. van Sluys, J. L. M. Peeters, J. H. van Leuven, J. H. van der Sluys, W. J. Stam, J. F. Bijlsma, R. Dorrenboom, J. Meeldijk, G. A. Mellonius, D. J. Bastiaans, T. den Dekker, C. B. van 't Maalpad, L. J. Keus;
II.wtk.: E. J. Tieleman, J. J. van der Vlist;
sch.voorman: M. H. Grootveld, T. H. van Vlijmen;
sch.vakman I: C. H. Roozendaal, J. M. Kools, L. A. T. Blankemeyer, R. Stuifzand, G. Otter, J. Brobbel;
sch.vakman II: A. A. O. Schenk, L. N. Bouwmeester, M. Temmerman, J. Punt, G. Struik, F. J. E. Wachelder, L. L. Monk, J. de Gans;
sch.gez. a/w: E. M. Meyer, P. J. Mirrer, P. Luyten, T. van de Langenberg, J. H. T. M. Vissers, J. de Groot, F. H. A. van Kommer, A. G. D. van Gent, M. J. Heiligers, C. L. M. Leliard, S. R. Langendoen, F. J. Linders, L. A. Douma, J. A. Clarijs, E. J. H. Wilmlink, D. IJsselstijn, F. A. W. Huppertz;
aank. sch.gez. a/w: H. de Jong, A. de Krey, L. T. A. C. Roodakker, F. J. H. Kempen, M. van Efferen, W. J. Louwerse, L. A. W. van de Wouw, M. A. Rijken, L. C. Koymans, S. J. van der Heide, D. C. P. Dietz, P. Hoogenraad, C. A. Haas, B. v. Tilborgh;
hoofd voeding: J. H. Konert, J. Brusse, F. B. Wayers, A. G. Freeth, G. S. Sinnema, A. A. Turkenburg, A. Onderstal;
sch.kok: R. J. Hageman, C. van der Wildt, W. van der Korf;
aank. kok: N. G. Wehrmann, J. G. Volleberg;
hoofd bediende: C. Westbroek, D. Seip;
bediende: G. C. Pfenning, M. Jonkman, A. R. Tanasale, H. Wezenaar, C. M. Vervloet;
bediende (a/d): J. Tappij-Gielen, A. D. Beckschebe, P. E. Schuller, F. Salome, G. J. van Rijn;
Tewerkstellingen en overplaatsingen:
m.s. Acila: 1e stm. C. L. Heyboer, wnd. 4e wtk. P. H. Veldhoen, 5e wtk. C. Vreugdenhil;
m.s. Acmaea: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 1e stm. J. W. Nieuwerf, 2e wtk. H. Brand;

m.s. Acteon: 1e stm. A. J. Bloem, 3e stm. B. van Gulpen, 4e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, radio-off. S. C. Nachtegaal;
s.s. Arca: gezagv. J. S. Schregardus, 2e stm. R. J. Ruts, 3e stm. R. J. S. M. Timmerman, II.stm. J. P. Fölsche, II.stm. R. R. Hoep, wnd. 3e wtk. B. K. Frans, sch.kok H. van Elewoud;
s.s. Atys: gezagv. J. C. de Groot, 3e wtk. O. Wink;
s.s. Capiluna: 1e stm. R. van Westendorp, 3e stm. J. Ricken, 2e wtk. J. C. Ganzinga, wnd. 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, wnd. 4e wtk. W. Overeem, sch.vakman I W. Gerritsen, sch.gez. a/w P. F. Jonkman, R. de Bruyn, E. M. Krakowczijk, E. A. Stelke, J. Karskens, J. N. H. Steeman;
s.s. Capisteria: hfd.wtk. K. L. Schuring;
m.s. Cinulia: 4e wtk. R. Neelemaat;
m.s. Crania: 1e stm. J. A. van Kesteren, 3e wtk. J. A. Deelen;
m.s. Dallia: hfd.wtk. J. D. Donken, bediende H. de Ruig, J. A. Schuiten;
m.s. Daphne: wnd. 2e stm. G. Besier, hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk. J. M. van de Wal, sch.vakman II J. P. de Landes, sch.gez. a/w M. van der Bas, F. D. P. Croes, C. T. M. Santbergen, aank. sch.gez. a/w L. P. M. Hendrikkx, bediende (a/d) R. E. van Wijck;
m.s. Diadema: gezagv. M. G. C. Geerarts, sch.vakman I G. v. Kuilenburg, sch.vakman II J. de Kruijff, sch.gez. a/w J. Bonte, E. B. de Niet, J. J. de Bruin, jongen a/w F. M. E. v. d. Berg;
m.s. Diloma: gezagv. F. Minkels, 3e stm. H. R. R. van de Riet, 3e wtk. H. de Rhoter, 5e wtk. P. A. G. van der Meer, 5e wtk. J. W. Jongkind, 5e wtk. R. Linsen, II.wtk. A. de Vries, aank. sch.gez. a/w A. J. van Dormolen;
m.s. Dione: gezagv. P. C. Hoek, hfd.wtk. H. W. van Diepen, radio-off. J. A. Stevens, sch.vakman II J. C. van Zaltbommel, sch.gez. a/w A. ten Brinke, J. Booy, D. Hogeveen, R. T. Schüller, aank. sch.gez. a/w W. M. H. Hollanders, hoofd bediende G. Braster, bediende B. J. van Gelderen, bediende (a/d) J. A. H. T. van Dijk;
m.s. Dosina: hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. C. N. A. Vreke, sch.vakman II M. A. J. Veen, E. L. Boldewijn, sch.gez. a/w A. Bravenboer, G. H. de Visser, F. F. Beekhuis, aank. sch.gez. a/w R. B. A. Spronck, J. Hendrikkx;

Vlootcirculaires

In de periode 16 maart tot en met 15 april 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1151	16.3.76	12-maandelijkse survey van opblaasbare reddingsvloten
1152	17.3.76	Sociale verzekeringswetten, Bedrijfspensioenfondsen voor de Koopvaardij, Voeding, Minimum maandloon koopvaardij en ziektekostenbijdrage
1153	22.3.76	Port performance — kosten per dag
1154	23.3.76	Posttariefwijziging binnenland (PCOR)
1155	31.3.76	Koersen (PCOR)
1156	1.4.76	Gebruik metrieke eenheden (PCOR)
1157	5.4.76	Checklijsten voor onderhoudsadministratie dekdienst - form. 72
1158	9.4.76	Pay-off sheets Chinese ratings

m.s. Felania: aank. sch.gezel a/w P. P. Flecken, aank. kok D. Heemeyer, bediende A. Vrolijk, bediende (a/d) A. Cumming;

m.s. Fulgur: gezagv. J. W. Bakker, 2e stm. J. Korving, sch.gezel a/w H. S. Elia, J. B. Kastelij, F. Kromjongh, aank. sch.gezel a/w P. J. M. Coenen, hoofd voeding W. W. Huygen, sch.kok T. T. Bouma, hoofd bediende O. H. Noorman;

s.s. Kara: gezagv. M. Hus, 1e stm. A. Vlaar, wnd. 2e stm. A. P. Margadant, 3e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst;

s.s. Katelysia: 1e stm. G. A. M. Dorren, 2e stm. B. W. Bakker, 2e wtk. D. Westdorp;

s.s. Kelletia: 1e stm. R. P. Jager, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 5e wtk. F. P. E. Verlinden, 5e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, 5e wtk. J. J. van Emmerik, radio-off. H. T. Wigmans, wnd. hoofd voeding H. Otter;

s.s. Kermia: gezagv. P. Snel, 1e stm. M. A. Messelaar, 4e stm. J. Schol, hfd.wtk. A. de Boer, II.wtk. P. J. M. Heyns, II.wtk. J. W. G. van der Hoeven, ass.wtk. J. H. Wiebosch, radio-off. G. A. Remijnse;

s.s. Khasiella: gezagv. B. de Boer, 1e stm. R. Hendriks, 2e stm. J. van Rooyen, hfd.wtk. J. B. J. Jonker;

s.s. Kopionella: 1e stm. A. T. van Es, 2e stm. R. J. J. F. Zeegers, II.stm. W. van der Meulen, 5e wtk. R. W. H. Bos;

s.s. Kosicia: 3e stm. N. J. C. M. van der Palen, 4e stm. A. H. Zuidema, wnd. 3e wtk. J. J. van Vondel;

s.s. Kryptos: 2e stm. A. G. J. de Wit;

s.s. Kylix: 1e stm. J. Priester, 2e stm. M. Buth, 3e stm. A. G. den Dekker, 4e stm. J. B. Winkelhuis, 3e wtk. A. P. van der Schagt, 4e wtk. J. Water;

s.s. Lovellia: 4e stm. D. A. L. Hitz, II.stm. A. Schol, 2e wtk. A. Houwaard, wnd. 4e wtk. G. W. Slotboom, II.wtk. P. J. Farla, II.wtk. A. M. V. Beulen, 2o man. A. Nogueira Nuñez, D. Vidal Miguez;

s.s. Macoma: wnd. 3e stm. M. L. A. Wouters, 3e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. J. L. B. de Bruin, 5e wtk. K. G. Visser, sch.voorman C. F. M. Hartman, sch.vakman I P. van der Toorn, sch.gezel a/w E. K. Smit, A. J. Hordijk, J. J. Donleben, E. P. Kesauly, hoofd voeding B. M. de Roode, kok F. A. de Lange, bediende A. B. Romen, E. M. Embregts, bediende (a/d) P. Koks;

s.s. Marinula: 4e stm. J. A. M. van der Holst, hfd.wtk. S. Neeleman, 3e wtk. K. M. van Harpen, 4e wtk. C. J. Jongkind, 5e wtk. R. L. J. Collette, 5e wtk. M. J. M. Borghouts, sch.voorman R. P. L. Verhoeve, sch.vakman I F. W. van Rooyen;

s.s. Mitra: 2e stm. A. van Leeuwen, wnd. 2e wtk. J. B. H. de Gopper, radio-off. J. A. Griffioen, wnd. sch.vakman II J. C. Huiberts;

s.s. Mytilus: 2e wtk. T. Scholte;

m.s. Niso: hfd.wtk. L. J. van Onselen, 2o mar.int. J. Arcos Gonzalez, hoofd voeding A. P. Maat, cam. (trip) M. Paz Curra;

s.s. Ondina: gezagv. J. Priest, wnd. 3e stm. G. J. Koek, II.stm. B. de Boer, hfd.wtk. J. van Bon, 3e wtk. H. J. Geurts, radio-off. D. Kegel, wnd. hoofd voeding W. G. Meuleman;

s.s. Onoba: hfd.wtk. A. J. Baerveldt, hfd.wtk. F. van Dalen, wnd. 2e wtk. J. E. A. Westerbeek, 5e wtk. J. Meeldijk;

s.s. Patro: capataz P. Raimundez Collazo, man esp. M. Rios Meijide, 2o man. J. Hermida Millan, mar. int. M. Alonso Perez, J. A. Amorin Lucio, M. Carballo Suppo, J. M. Fernandez Pena, C. Gulin Garcia, J. Lopez Martinez, J. M. Oliveira Santos, F. Perez Taboada, 2o mar. int. C. Bouzas Novas, J. C. Rodal Garcia, coc. C. Lopez Casqueiro, cam. may. do. P. Lamosa Taboas, cam. A. Barros Miguez, B. A. Otero Requejo, cam. (trip.) C. M. Rodriguez Valverde;

s.s. Philippia: 2e stm. M. A. F. Wanders, wnd. 4e wtk. J. H. Jansen, 4e wtk. J. C. van Beinum, radio-off. E. J. Compriet,

capataz 1. Parada Garrido, man. esp. J. Castro Romero, E. M. Perez Agra, G. Gago Costas, H. Collazo Gonzalez, 2o man. M. Lagares Chanterro, mar. int. A. Olonso Alvarez, F. Casete Lestayo, S. Dominguez Castro, A. Garcia Dominguez, E. Gestido Martinez, J. Vidal Pereira, 2o mar. int. V. E. Perez Pintos, J. J. Seoane Ferverza, jefe de f. J. S. Duran Barros, coc. G. Castro Gomez, cam. may. do. J. A. Dasilva Villaronga, cam. J. Ferro Alvarez, A. Rodriguez Soto, cam. (trip.) A. Barbara Perez;

s.s. Viana: 1e stm. J. Mieras, 2e stm. F. Makkee, wnd. 3e stm. R. J. E. van Haarst, II.stm. J. S. Bakker, II.stm. Z. M. J. van Vliet, hfd.wtk. R. N. Groen, 5e wtk. F. C. M. Waals;

s.s. Vitrea: 2e stm. C. van de Vrie, hfd.wtk. G. J. Visscher, 4e wtk. F. W. Mooiweer, radio-off. H. L. de Graaf;

s.s. Vlieland: wnd. 2e stm. E. J. Frölich, hfd.wtk. J. M. Nobels;

s.s. Zafra: gezagv. P. Cammel, 3e stm. C. J. van Essen, hfd.wtk. W. van Kemp, 3e wtk. J. J. Schuddemat, 4e wtk. J. J. Feenstra;

s.s. Zaria: 5e wtk. L. A. T. Kersten, 5e wtk. C. van Kampen, 5e wtk. F. J. Scheepers.

Indienst getreden vlootpersoneel:

4e stm.: L. H. G. J. H. Glansbeek.

Uitdienst getreden vlootpersoneel:

2e stm.: M. Bal, L. Bart;
4e stm.: P. H. A. M. Kasius, T. Krook;
II.stm.: W. M. Ritter;
3e wtk.: J. Almekinders, R. R. Brouwer, H. Smeding;
4e wtk.: J. Moerbeek, C. R. van Santen, J. Sprey;
hoofd voeding: J. Roosenburg;
hoofd voeding: W. J. F. de Deugd.

Tijdelijk tewerkgesteld

„Brunei Shell Petroleum Co. Ltd.”:

2e stm.: E. J. J. Eelman.

Tijdelijk tewerkgesteld

„Chevron Tankers B.V.”:

2e stm.: J. A. M. Sneek;
3e stm.: J. Koek;
4e stm.: A. M. Borgart, J. P. van der Horst, J. Jongeneel, M. Ponsen.

Tijdelijk tewerkgesteld

„Smit International Marine Services”:

1c stm.: W. S. van der Ham.

Tijdelijk tewerkgesteld

„Shell Tankers B.V. afd. DFD/3/4”:

1e stm.: J. Drog.

Tijdelijk tewerkgesteld „H.A.L. Beheer B.V.”:

5c wtk.: L. Blokpoel, W. L. Verhage.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„Chevron Tankers B.V.”:

4a stm.: F. H. C. Bakker.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„H.A.L. Beheer B.V.”:

2e wtk.: C. J. den Hollander.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

„Stoomvaart Maatschappij 'Oostzee' N.V.”:

1e stm.: R. J. de Wit.

Aangesteld als:

5e wtk.: W. P. van Dam, C. J. Spanjer, K. G. Visser, R. Linsen, L. A. T. Kersten.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: A. van Leeuwen, R. de Bordes, H. van Popta;
1e stm. G.H.V.-th.: H. J. de Vries, R. C. de Haan;
2e stm. G.H.V.: A. P. Margadant, R. J. S. M. Timmerman, A. L. M. Nagelkerke, J. Koek;
2e stm. G.H.V.-th.: P. A. D. Bouwman; „C-th.”: H. Japin, C. Hemmer; „B””: H. J. Geurts, J. A. Deelen; „B-th.”: F. van den Boogaard, T. J. van Lammeren;
„A/B-th.”: G. W. Slotboom, C. J. Spanjer;
„A””: F. P. E. Verlinden;
„MVD””: J. W. Golstein.

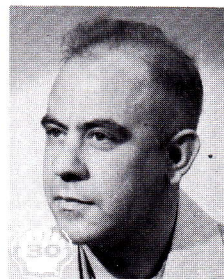
Onze vlootjubilarissen



D. P. Klip
gezagv.
1946-14.05-1976



G. P. Paulussen
gezagv.
1946-20.05-1976



J. P. Hasenack
hfd.wtk.
1946-25.05-1976

In dienst getreden vlootpersoneel



J. G. van Zaltbommel
sch.vakman II

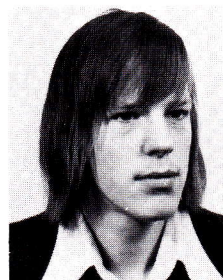


H. van Elewoud
scheepskok

Bevorderd tot



G. P. M. Kraanen
sch.kok
per 17-3-76



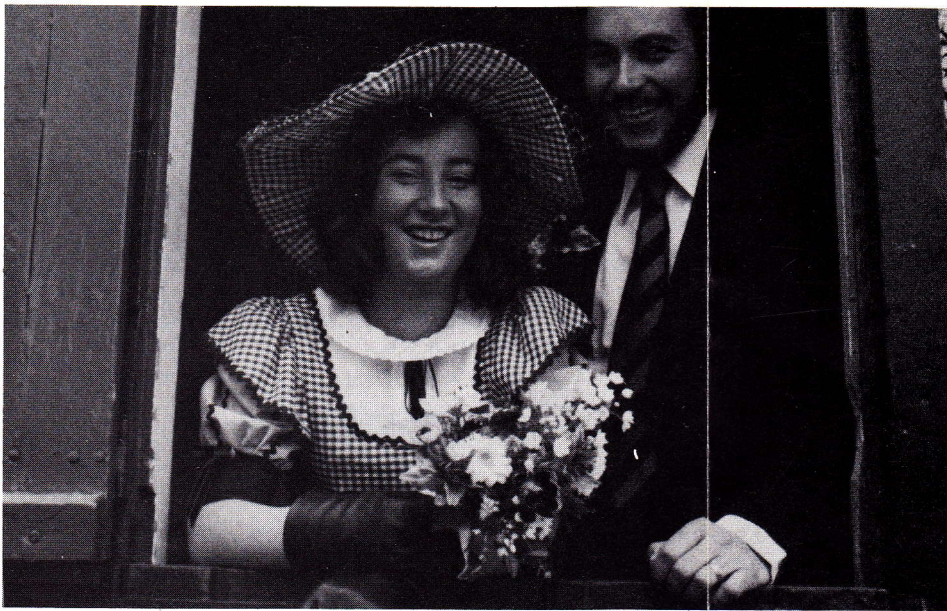
R. A. de Lange
sch.kok
per 28-3-76

In memoriam

Op 11 april jl. is overleden de heer

K. de Graaf

op de leeftijd van 59 jaar. De heer De Graaf verliet de dienst der maatschappij, met uitgesteld pensioen, in 1955, na bijna 10 dienstjaren. Hij was tot 1972 werkzaam als directeur van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging.



Bruidspaar van de maand

Deze maand een bruidspaar uit Goes, alwaar 4e werktuigkundige A. Nonnekes op 26 maart jl. in het huwelijk trad met Mej. K. Nijse.

BENZINEPRIJS

Het verschil tussen de benzineprijs in Nederland en West-Duitsland is door de prijsverhoging in ons land van 1 april jl. nog toegenomen.

In de berichten hierover zijn prijsverschillen genoemd van 15 à 20 cent per liter, echter vaak zonder dat werd vermeld welke prijzen worden vergeleken. Voorts werd in veel berekeningen de waarde van de mark en de gulden gemakshalve gelijk gesteld, terwijl men voor 1 Duitse mark f 1,06 moet betalen.

Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V. heeft een onderzoek ingesteld naar de verschillen tussen **vergelijkbare** prijzen in Nederland en West-Duitsland. Daarbij is het van belang te weten dat men in West-Duitsland geen systeem kent van door de overheid vastgestelde maximum-pompprijzen. De prijzen komen tot stand via vraag en aanbod. In sommige gebieden van West-Duitsland, ondermeer op enkele plaatsen langs de Nederlandse grens, zijn vele zogenaamde „cash and carry“-bedrijven (Kaufhöfer) gevestigd, waar, met minimale investeringen, benzine als lok-artikel wordt verkocht.

Deze concurrentie heeft vanzelfsprekend invloed op de prijzen die de grote oliemaatschappijen berekenen op de benzinstations in de omgeving. Verder is in West-Duitsland zowel de accijns als de BTW lager dan in Nederland en zijn de marges van de pomphouder eveneens lager. In het onderzoek van Shell Verkoop is gebleken dat Shell Superbenzine die in Nederland 109,6 cent per liter kost, door Shell in Duitsland wordt verkocht voor 94,9 Pfennig, wat neerkomt op 100,6 cent.

Van de 9 cent verschil gaat ruim 7 cent naar de fiscus, omdat in Nederland de BTW iets meer dan 5 cent per liter hoger is en de accijns nog eens ruim 2 cent per liter. Verder verdient de Duitse pomphouder bijna 1,5 cent per liter minder dan zijn Nederlandse collega. Soortgelijke prijsvergelijkingen voor Shell Zelftankstations komen uit op een prijsverschil van eveneens 9 cent, ook als gevolg van de verschillen in belasting en marge voor de pomphouder. De vergelijking van de ge-

middelde prijs van witte benzine in Nederland en de gemiddelde Duitse „cash and carry“ prijs, laat een verschil van 8,5 cent zien, waarvan ruim 7 cent verklaard wordt door belastingverschillen.

Prijsvergelijking Superbenzine op een bediend Shell-station per 1 april '76 (in centen)

	Nederland	Duitsland
Pompprijs	109.60	100.59 (94.9 Pfennig)
Maatschappijmarge + produktkosten	37.38	37.18
Dealermarge	8.25	6.80
BTW	15.12	9.97
Accijns	48.85	46.64

Vaarplichtbeloning

Zeevarenden die in de oorlog hun vaarplicht hebben vervuld, ontvangen vanaf hun zestigste verjaardag een vaarplichtbeloning. Deze bedraagt f 150,— per jaar voor de voormalige zeevarenden en f 90,— per jaar voor de weduwe.

Onlangs besloot de ministerraad middelen ter beschikking te stellen om de vaarplichtbeloning desgewenst te vervangen door een uitkering ineens (afkoopsom). Deze uitkering ineens bedraagt voor een gewezen vaarplichtige, die op 1 februari 1976 in leven en nog geen 60 jaar is, ruim f 4.000,—. A.s. de gewezen vaarplichtige een aanspraak op pensioen tegenover het bedrijfspensioenfonds heeft is het ook mogelijk de afkoopsom te gebruiken voor een verhoging van dit pensioen. Die verhoging bedraagt f 300,— per jaar.

Zij die de vaarplichtbeloning reeds ontvangen, worden door het fonds ingelicht. Dat is evenwel niet mogelijk voor hen die nog geen 60 jaar zijn omdat het fonds niet over hun adressen beschikt. Het is daarom voor deze personen van belang dat zij zich zo spoedig mogelijk melden bij het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, Bos en Lommerplantsoen 1 te Amsterdam.

OVST-NIEUWS

Woensdag 14 april werd de Paas-kloverjas-avond gehouden. Wat wij bij het vaststellen van de datum voor deze avond nog niet wisten, was dat op dezelfde avond de halve finale voor de Europa-Cup I tussen PSV en St. Etienne op de televisie zou worden uitgezonden. Hierdoor waren er slechts 46 kaart-enthousiasten aanwezig. Zoals gebruikelijk was het toch een gezellige avond met eierprijzen voor iedereen en extra prijzen (waaronder een fles champagne) voor de beste kaarters.

Voor de maand mei staat de tweede OVST fietstocht op het programma en voor 11 juni een bowling-avond in het Centrum in de Jerichostraat. Nadere mededelingen volgen.

tussen schip en ka

vijftiende jaargang no. 10 — mei 1976

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

Redactiecommissie

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

Redactie

W. N. Wouters
010 - 145.144 - 2065

Administratie

Toestel 2065

Kopij

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