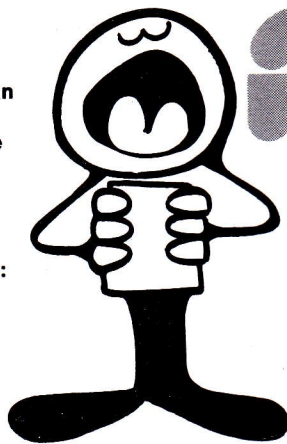


tussen **schip en ka**

mei 1977

Bij de voorplaat

Van het een komt het ander. Een bezoek aan het Hoge Noorden - om aldaar een van onze naar de NAM overgeplaatste ex-collega's te spreken - bracht ons op de voorplaat. Tevens op een verhaal over "aardgas", met name het ontstaan ervan, de soorten, de toepassingsmogelijkheden en ga zo maar door. En natuurlijk niet te vergeten het eigenlijke doel van onze reis: een artikel in de serie "Weggegaan en weggebleven", dat wij de titel gaven: de "baas" in z'n element.



Indonesische stagiaires

Zoals een ieder wel bekend, hebben gedurende de afgelopen jaren regelmatig een aantal leerlingen van de zeevaartschool in Jakarta hun vaartijd aan boord van onze schepen volbracht. Herhaakdelijk kwam in die periode van de leiding aan boord de opmerking dat de betrokken jongelui te kort de beroepsgerichte opleiding hadden gevolgd om het volle profijt van de stage aan boord te kunnen trekken. Niet zo verwonderlijk als wij bedenken dat deze jongens één jaar zeevaartschool achter de rug hadden.

Dat is in ieder geval één van de redenen dat de opzet van het onderwijs aldaar een wijziging heeft ondergaan. De schoolopleiding zal nu eerst drie jaar gaan duren en dan worden afgesloten met het stage-jaar aan boord. Een en ander houdt in dat tot 1979 geen leerlingen meer van de school komen voor het behalen van vaartijd. Maar de ervaringen op onze schepen zijn toch wel zo positief geweest dat de directeur van de Akademi Ilmu Pelayaran ons verzocht heeft tegen die tijd weer onze medewerking te verlenen bij het verkrijgen van vaartijd voor zijn leerlingen. Een verzoek waar wij uiteraard welwillend tegenover staan. Wellicht is hun kennis van het Engels dan ook zo zeer toegenomen dat er in aanzienlijk mindere mate van een taalbarrière tussen deze leerlingen en onze officieren sprake zal zijn.

Nogmaals: meevaren

In onze mededeling op pag. 2 van het april-nummer, omtrent meevaren van vrouwen en kinderen, is het voorbeeld: Manchester Shipping Canal, ongelukkig gekozen. Immers, wanneer een schip eenmaal in dit kanaal is, is het reeds ingeklaard en wordt alleen nog maar verhaald. Voor verwarring die hierdoor onder onze lezers mocht zijn ontstaan, bieden wij onze excuses aan.

Even spande het erom op 4 april jl. of de geplande vergadering van de O.R.-vloot wel doorgang kon vinden; een aantal ziektegevallen onder de gekozen leden reduceerde het aantal deelnemers tot het minimum, maar net voldoende om toch te kunnen vergaderen. Aanwezig waren de heren Brouwer (voorzitter), Alebeek, Dijkhuizen (secretaris), Van der Ende, Gooris, Groenendijk, De Jager Sr., Van Kesteren, Schiefer, Van Splunter, Waalewijn, Wayer en Witten; als adviseur was de heer Van 't Slot present, terwijl - zoals gebruikelijk - het gesprokene voor de notulen werd vastgelegd door Mej. Vijgenboom.

De *ingekomen stukken* waren alle afkomstig van de gekozen leden, hetgeen overigens wel enige verwondering wekt. Immers, men kan zich moeilijk voorstellen, dat er onder de opvarenden van de vloot geen vragen of suggesties zijn op het gebied van de ondernemingsraad.

Er wordt thans aan een verbeterde en moderne versie van de faciliteit "meevaren van echtgenoten" gewerkt, een regeling waarin éénmaal per kalenderjaar 50% van de heenen terug-passagekosten voor Maatschappij-rekening zijn, alsmede een uitbreiding van de rangen die van deze regeling gebruik kunnen maken. Bovendien zijn de "kustvaart"-restricties vervallen. Het ligt in de bedoeling aan deze faciliteit in de toekomst verdere uitbreiding te geven, doch dit zal geleidelijk gebeuren.

Besloten is dat bij *schoot-aan* een ieder voortaan zelf zijn keus kan maken, per eenheid. Wel is het daarbij noodzakelijk voortaan tijdig aan de hovo op te geven waarnaar de voorkeur van een ieder gaat.

Er wordt een begin gemaakt met de afgifte van een *voorschottenboekje aan scheepsgezellen*. Te beginnen met naar zee vertrekkende onderofficieren zal dit document worden uitgereikt. Indien het een succes blijkt, zal deze regeling verder worden uitgebreid. Wat het verschil in *bagagefaciliteiten* tussen officieren en scheepsgezellen betreft, dit is 5 kg vanwege de uniform(en) die officieren nu eenmaal behoren te dragen aan boord.

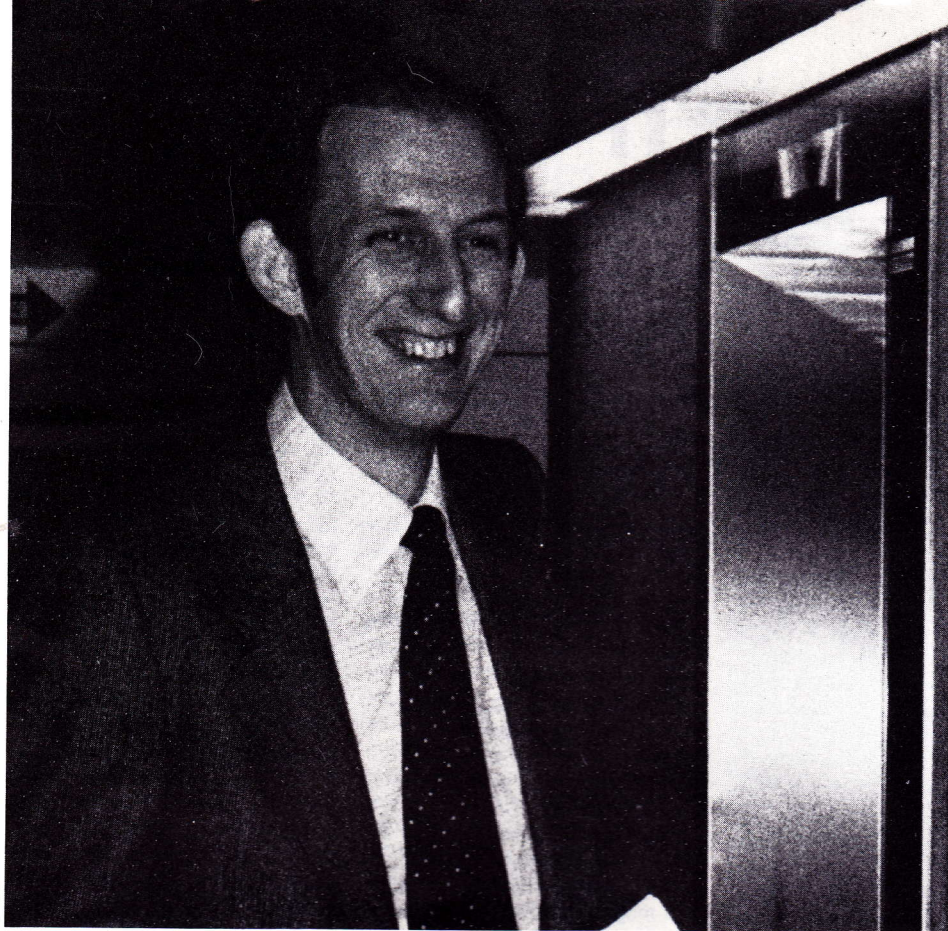
Het ligt verder in de bedoeling om goede en deugdelijke *veiligheidsschoenen* aan het vlootpersoneel te gaan verstrekken à raison van f 10 per paar. Over de wijze waarop men deze schoenen voor dit minimale bedrag kan aanschaffen, volgen nadere berichten.

Er werd verder besloten om op elke vergadering twee leden te kiezen, die daarop zitting nemen in de *Commissie Dagelijkse Aangelegenheden*, kortweg de C.D.A. Zoveel mogelijk zullen leden worden gekozen uit de groep die juist met verlof is gekomen, zodat mag worden verwacht, dat zij de tijd tussen twee vergaderingen kunnen overbruggen. Als eersten werden gekozen de heren Donken en Waalewijn. Ook voor de *Pensioencommissie* werd een nieuwe kandidaat gekozen, namelijk de heer Gooris, zodat nu met de reeds in de commissie opgenomen heren Hemmer en Witten er drie leden zijn die vraagstukken op pensioengebied kunnen behandelen. Mocht U vragen of opmerkingen omtrent pensioenen hebben, het secretariaat zendt Uw brieven gaarne aan deze leden door.

Uitvoerig werd ingegaan op de voorgestelde *wijzigingen van het voorlopig reglement* en op de *beloningsstructuur*; uitgebreide verslaggeving hieromtrent is opgenomen in het O.R.-verslag dat inmiddels reeds rechtstreeks aan alle schepen is verzonden. Een ieder die voor zichzelf een O.R.-verslag wenst, kan te allen tijde het secretariaat hierom verzoeken, waarna toezending volgt. Uiteraard kwam ook het *Projekt Lange Adem* op deze vergadering wederom ter sprake. De voorzitter bracht naar voren dat hij dit projekt als enige overlevingskans van de Nederlandse koopvaardij t.o.v. de wereldkoopvaardij zag; meer specialisatie wat de vaart betreft en totaal andere werkwijzen aan boord (zoals de P.L.A.) zijn noodzakelijk. Dit aldus de voorzitter - om onze concurrentiepositie in het koopvaardij-wereldgebeuren op langere termijn veilig te kunnen stellen. Het ligt in de bedoeling om zeven stuurlieden en zeven werktuigkundigen een "plus diploma" (S III/A) te laten halen. Deze twee ploegen zullen boven de sterkte met een mentor gaan varen op een tweetal van onze schepen die over voldoende accommodatie daarvoor beschikken. Verder is aan 16 cursussen verzocht een jaar door te studeren om hun BS/BM te halen, op kosten van de maatschappij en met een garantie voor plaatsing op onze vloot.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

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

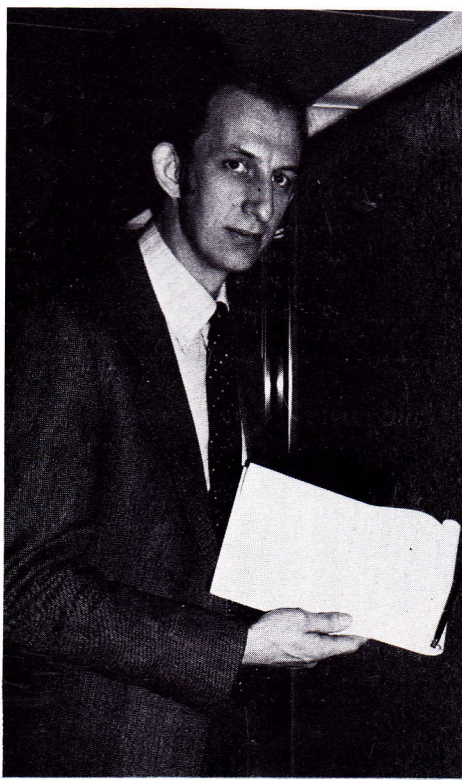


De spits afgebeten...!

Dat heeft hij zeker, A. Witten, van beroep scheepswerktuigkundige. Acht maanden lang – eerlijk gezegd, eigenlijk twee maanden meer dan oorspronkelijk de bedoeling was – heeft hij de functie van secretaris van de Ondernemingsraad van het Vlootbedrijf van Shell Tankers B.V. vervuld. Een lange naam voor een groep vertegenwoordigers van het vlootpersoneel, die ook al gauw is omgeturnd tot de "O.R.-vloot". Zoals bekend, wordt de functie van secretaris – op voordracht van de O.R. zelf – bij toerbeurt door een aantal gekozen leden vervuld. Maar Witten was de eerste, hij beet de spits af en zijn ervaringen leken interessant genoeg om ze eens aan het papier toe te vertrouwen. Niet dat dit zo gauw lukte, want als er iemand een broertje dood heeft aan "in het middelpunt staan", dan is het deze spitsafbijter wel. Echter, na enig aandringen en 'bekentenissen' treft u hieronder aan.

Deuren open

Stond de deur van kamer 09.10 figuurlijk altijd voor de O.R.-achterban open, voor de secretaris, aldus Witten, stonden alle deuren van de zesde tot en met de negende verdieping open. "Een ieder was altijd even vriendelijk, alhoewel je sommigen wel ziet denken: 'hij heeft ook rechtstreeks toegang tot zijn voorzitter, de directeur; laat ik op mijn woorden letten'. En dat leidde ertoe, dat sommigen met wie ik contact had, niet ronduit vertelden wat ze be-



doelden. Hun stelling kwam soms nogal eens erg voorzichtig. Aan de andere kant waren er velen die – voor mij nog vrij onverwacht – ongelooflijk veel medewerking gaven. Trouwens, de gehele introductie als je zo voor het eerst door een kantoor, in de geheel nieuwe, voor de meesten nog onbekende functie van secretaris, rondwaalt, was perfect. Wat dan weer grotendeels te danken is aan de hulp in het begin van DFP/6 – Personnel Relations. Weet u wat ik zo heb ervaren? Dat men op kantoor nogal opkijkt tegen de vloot-O.R. In zekere zin loop je natuurlijk ook "gelegaliseerd" rond, de wet staat achter je. Maar ik had soms wel eens de neiging te zeggen: vergeet dat nou eens, geef ook eens kritiek, recht voor z'n raap. Want kritiek heb je ook nodig; ik zal een voorbeeld geven. Je bent aan boord gewend om, als iets je niet bevalt, het zelf te gaan doen. Als hier iets niet snel lukte, dan ging ik het ook zelf zitten doen, werk dat op een correspondentie thuis hoort, of op een personeelsafdeling. Achteraf zeg ik, als ze me nu hadden verteld: 'joh, dat moet je niet doen, gewoon doordouwen, daar zijn die anderen voor, die kunnen dat sneller en beter', dan had ik mezelf een hoop werk kunnen besparen. En... heel belangrijk, m'n tijd nog meer kunnen wijden aan zaken die belangrijker zijn. Ja, kritiek, die had ik iets meer willen hebben, waarschijnlijk bleef die soms achterwege omdat ze dachten: hij is van de O.R., dus even oppassen".

Teleurstellingen

Ook die kreeg hij te verwerken. Door collega's op kantoor, die kennelijk de O.R. niet zien zitten, om het maar eens populair te zeggen. "Die je wel vriendelijk groeten als je ze in de gang ziet, of als je bij ze binnenkomt. Maar die je ook ziet denken van: waar bemoeit die vent zich mee? Ik heb dit werk altijd gedaan, en nu moet ik met hem ook nog rekening gaan houden. Dat is jammer, want het gaat er helemaal niet om dat ik hun autoriteit of hun werk wilde aantasten. Maar gewoon, dat wij – met de wet achter ons – meenden ons ermee te kunnen bemoeien in de goede zin van het woord. Niet afbreken maar opbouwen. Maar – zo voegt hij er aan toe – dat is natuurlijk ook iets dat moet groeien".

"Hoe de reactie van de achterban is geweest?". Witten kiest zijn woorden nu nog bedachtzamer dan anders. "Ja, daarin ben ik toch wel teleurgesteld. Als je collega's vraagt: 'En, praten jullie nu wel eens aan boord over de ondernemingsraad?', dan bevestigen ze dat wel, maar het blijkt dan nog al eens in negatieve zin te zijn geweest. Anderen die je vraagt reageren met: 'welnee, de wet schrijft het nu eenmaal voor, er hangen zoveel appels aan de boom en de O.R. is er één van'. Dan vraag je je af: wat doe ik hier eigenlijk? Ik ben werktuigkundige en loop hier rond met alles te regelen en me in zaken als pensioenfondsgeregulement en andere te verdiepen, terwijl het kennelijk geen mens interesseert!"

Toch – en dat willen wij hier met nadruk stellen – is de 1e secretaris niet verbitterd. Hij heeft z'n teleurstellingen gehad, maar kijkt ook met vreugde terug op die gevallen waarin hij de volle 100% medewerking kreeg, begrip vond voor bepaalde standpunten. "Het was voor mij ook een interessante en zeer leerzame periode, wat wilt u? Ik heb me in zaken verdiept, waar ik vroeger ook min of meer achteloos aan voorbijging. Als je bedenkt, dat ik voorheen echt wel tegen het schrijven van een rapport opzag, dan begrijpt u wel, dat de eerste verslagen niet al te vlot op papier stonden. Dat heb ik nu geleerd, ik heb daarbij ook fijne collega's leren kennen. Ik heb geleerd tolerant te zijn, begrip op te brengen voor het standpunt van een ander. Maar nu ga ik binnenkort weer varen, m'n beroep uitoefenen. En daarbij wil ik zo gauw mogelijk weer terug in de anonimiteit, snel af van dat O.R.-podium waarop je kantoor-collega's je toch gauw zetten. Binnenkort is het niet meer: dat is die man van de O.R., maar het is de 'second'".

De „baas” in z'n element

Als je pas een paar jaar hoofdwerktuigkundige bent geweest, het varen altijd goed is bevallen en je toch in je element voelt in een walbaan, dan moet die job wel iets bijzonders zijn. Ex-hoofdwerktuigkundige S. Straub, 42 jaar oud, heeft zo'n baan. Hij heeft het zelfs zo naar z'n zin, dat – afgezien van een paar typische scheepsuitdrukkingen bij het spreken – je aan hem niet meer kunt merken, dat hij 22 jaar op zee doorbracht. Als veiligheidsinspecteur bij de NAM in Assen, is hij praktisch eigen baas, kan al zijn tijdens studie en in de machinekamer verkregen kennis gebruiken en zou echt niet meer terug willen naar zee. Hij voelt zich volkomen in zijn element.

Het valt niet mee om hem aan de lijn te krijgen; de V.I., zoals een veiligheidsinspecteur bij de NAM wordt betiteld, is zelden op kantoor. Op een maandagmorgen lukt het, dat is de dag waarop hij zich doorgaans in z'n hoofdkwartier meldt, de post doorneemt, een programma voor de hele week opstelt en weer weg is. De afspraak voor een gesprek valt voor de volgende maandag, waarop we hem in z'n bureau aantreffen. „Met boord”, zoals hij zelf lachend opmerkt. Normaliter is een net pak, met boord en das, minder geschikt voor zijn dagelijkse werk. Tenzij hij les geeft of vergaderingen bijwoont. Voor de rest tref je hem aan op boringen, gasproductieputten, stoominjectie-installaties, olie-opslag- en overlaadstations, ja, waar niet? „Op alle terreinen van de NAM bezuiden Assen, tot in de Achterhoek, ben ik te vinden. Nederland is in drie rayons verdeeld wat betreft de veiligheidsinspectie. Er is een inspecteur voor Den Helder en de Noordzee tezamen, een tweede voor alle terreinen benoorden Assen en voor mij dus alles bezuiden deze stad.” Assen is ook de plaats waar hij woont; de verhuizing van Gouda naar het Noorden volgde al spoedig na zijn tewerkstelling. „Ja, ook m'n vrouw en twee kinderen hebben het reuze naar hun zin hier. Aanvankelijk zei m'n zoon: m'n God, gaan we naar Assen? Daar is het nog dichtgeplakt met krantenpapier. Maar daarvan is hij

wel teruggekomen. Natuurlijk, een jongen op de middelbare school heeft het na zo'n overplaatsing even moeilijk, maar wat wil je? Maar nu zou geen van ons meer naar het Westen terugwillen”.

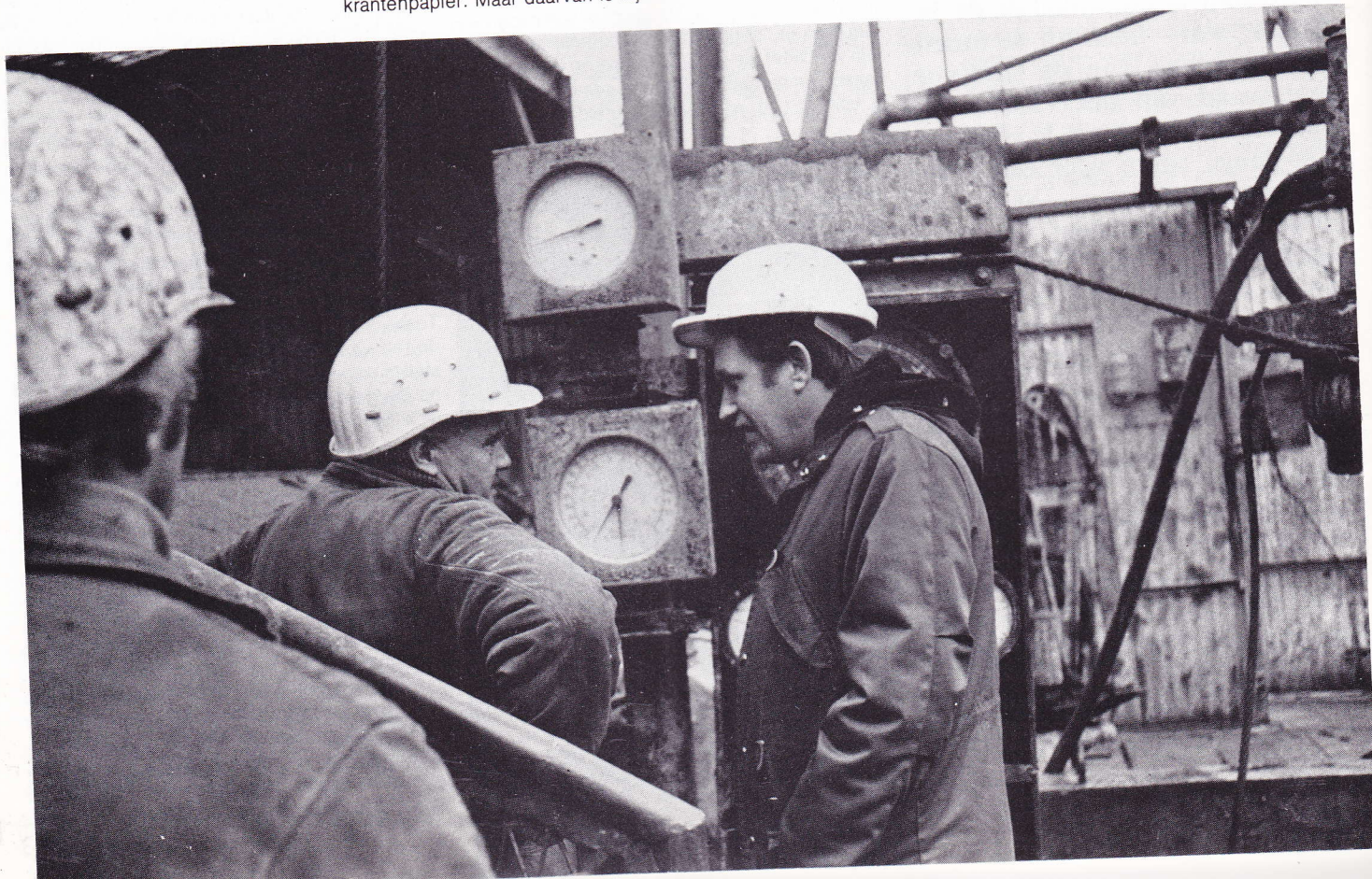
WEGBEGAAAN... EN WEGBELEVEN

Het begin

„Het is nu ruim 1½ jaar geleden, dat ik met verlof kwam en het verzoek kreeg eens op kantoor langs te komen om over een walbaan te praten. Door een samenloop van omstandigheden kon ik eigenlijk kiezen. Ik kreeg een job aangeboden in Den Haag, met mogelijke uitzending naar het buitenland, ik kon bij een groot project op het lab in Amsterdam komen. Op Pernis zochten ze ook een hoofdwerktuigkundige, maar ook bij de NAM in Assen. Ik ben overal gaan praten, uiteindelijk had ik altijd prettig gevaren, zodat ik er weinig voor voelde om me ergens achter een bureau te laten prikken. Ik moet zeggen, dat in al die aangeboden functies een zekere bekoring zat, maar achteraf ben ik toch blij deze te hebben gekozen. Waarom juist deze? Om twee redenen: ik dacht bij de NAM een

grote mate van – ja, hoe zal ik het zeggen – menselijkheid te vinden en bovendien leek me deze baan mij de meeste vrijheid te bieden. Niet een baas boven je, die je de hele dag op je vingers zit te kijken. Anderzijds had ik aan boord de hoogste rang voor mij bereikt, had nog 14 jaar tegoed op zee en zag daarom een verandering nog wel zitten”.

De heer Straub heeft dat van die baan bij de NAM kennelijk goed aangevoeld, want zijn vermoeden is volkomen bewaarheid. „Je kunt hier altijd 'topside' aan de bel trekken, als veiligheidsinspecteur is geen deur voor je gesloten. Ik weet niet hoe het op kantoor in Rotterdam is, maar op een schip heb je toch altijd die hiërarchie. Hier niet en dat is heus niet alleen omdat men zo veiligheidsbewust is. Overigens, ik voelde me vroeger ook al in veiligheid geïnteresseerd, maar ben er wel achter gekomen, dat er zoveel aspecten zijn die daarmee te maken hebben, dat je



wel drie jaar als V.I. bezig moet zijn voordat je alles werkelijk in je vingertoppen hebt".

Opleiding

Als nieuwkomer bij het Nederlands aardolie-gebeuren kreeg hij overigens een groot aantal cursussen te verwerken, zoals cursussen in leiding geven, les-geven, probleem-analyse, ongevalsonderzoek en -bestrijding, middle management, enz. Zijn introductie in de praktijk bestond uit een dag 'handjes schudden', zoals hij het noemt, daarna korte tijd met een collega mee, maar al gauw zei z'n chef, „hoor eens, je hebt je "C" in je zak, je rooit het zelf ook wel". Dat verder wieden op eigen vleugels is niet alleen figuurlijk, maar ook letterlijk, want zijn rayon is groot. De diversificatie op het gebied van veiligheid is nog groter. Oren en ogen open, je verstand gebruiken en bij alles doordenken: in hoeverre werkt men veilig, wat moet er veranderen, hoe fiks ik dat het snelst. Daar komt in wezen zijn werk op neer. Het impliceert vele, vele gesprekken. „Ja, ik ben een echte prater geworden", veel reizen – zo'n 32.000 km per jaar – al z'n technische kennis inschakelen en, vóór alles, erop toezien, dat alle veiligheidsinstructies strikt worden nageleefd. „Ik moet daarbij dit boek hanteren". De heer Straub toont een zwart boek, qua formaat min of meer identiek met ons Scheepsreglement. Het bevat alle voorschriften van het Staatstoezicht



op de Mijnen. „Ja, daar had ik in het begin even een kluiw aan". Voor de rest is hij vrij te handelen naar eigen inzicht. Zijn agenda blijkt boordevol, geen wonder, dat we hem moeilijk aan de lijn kregen. Even de komende week samen met hem doornemen. Op deze maandag moet hij nog naar Emmen, alwaar een boring plaatsvindt. Dinsdag blijkt er in Gilzen-Rijen een demonstratie te worden gehouden, waar hij de Bedrijfs-Zelf-Bescherming uit Assen mee naar toeneemt. Brandblussen staat op het programma, waarbij hij gelijk een oriëntatiebezoek brengt aan de Saval-fabrieken. Want zijn werk

betekent ook zich op de hoogte houden van de nieuwste ontwikkelingen in brandbestrijdingsmateriaal. Hij adviseert immers bij aankopen. De woensdag staat geprogrammeerd voor het Schoonebeek-veld. Zijn vorig bezoek aldaar bracht enkele zaken aan het licht, waarover hij heeft nagedacht en die hij veranderd wil zien. De daarop volgende dag, dat wordt dan de donderdag, betekent een rit naar Sleen. Er wordt dan getest, de produktie wordt gemeten, de samenstelling van het gas onderzocht. Iets waar hij met zijn neus bovenop zit, want hier speelt veiligheid een bijzonder grote rol. Net zo goed als de bijeenkomst die daarna plaatsvindt voor hem belangrijk is, want dan worden alle ongevallen doorgenomen: wat is de lering die wij met z'n allen eruit kunnen trekken, wat wordt onze werkwijze in de toekomst? De week wordt op de vrijdag afgerond met een vergadering van de



produktiedienst. Gewoon een gesprek van alle chefs van dienst in Schoonebeek, waar zij verslag uitbrengen van hun werk en de ondervonden moeilijkheden. Straub springt erin zodra de veiligheid weer om de hoek komt kijken. Hij kan meepraten over alle technische aspecten bij het werk en wordt dan ook niet beschouwd als „die man van de veiligheid", maar als een van degenen die van wanten weet. Hij had overigens nooit gedacht dat zijn C1 en C2 nog zo te pas zouden komen.

Afwisseling

Zouden we de agenda voor de daarop volgende week doornemen, dan kan een aantal lessen op het programma staan, want ook die geeft hij. Deze ex-hoofdwerktuigkundige is een op-en-top veiligheidsman geworden. Met de twee andere V.I.'s (lang geleden werkten ook zij bij ons), zijn chef en nog twee collega's die, zoals dat heet, voor de materiaalvoorziening zijn, vormen ze een hecht team. „Natuurlijk helpen we elkaar bij calamiteiten. Neem nu de beruchte



eruptie in Schoonebeek, put 457. Ik zat net met de andere V.I.'s in Den Haag voor een vergadering, kreeg een telefoontje en snelde erheen. Ook de anderen springen in zo'n geval bij, want het betekent natuurlijk wel een aantal topdagen. Daarbij blijkt steeds weer de enorme band van de NAM-mers onderling. Er zijn geen sociale verschillen, het is één grote familie." Dat merk je ook als je met Straub meegaat, naar de boring 's middags. Hij kent bijzonder veel van zijn collega's, een zwaai hier, een kwinkslag daar, maar z'n ogen dwalen toch speurend rond. Hij loopt het boorplatform op, praat even met de boommeester, kijkt naar de motoren, de opstelling van de pompen. Zijn alle hoge-drukslangen degelijk vast? Weg weer, naar een gasproduktieveld. Even nazien – we zijn nu toch in de buurt – of alle uitrusting op z'n plaats is. „Normaliter kom ik zo eens in de maand op elk veld, vele van deze velden zijn onbemand, maar er is zo'n accurate bewaking via het alarmeringssysteem, dat men bij de kleinste gebeurtenis onmiddellijk op de hoogte is". Via de semafoon die Straub in zijn auto heeft, kan hij onmiddellijk worden opgeroepen, waar hij zich ook bevindt. Onder normale omstandigheden is hij 's avonds op tijd thuis maar het kan voorkomen, dat het gezin Straub hem plotseling één, drie of zes uur later ziet verschijnen. Geen probleem, daar staat tegenover een enorme souplesse van het bedrijf, dat weliswaar geduchte arbeid vraagt, maar de V.I.'s ook vrijlaat in de

indeling van hun werk.

„Na m'n „C"-studie dacht ik: nooit meer een examen doen. Maar daar ben ik zelf van teruggekomen. Ik vind het werk zo boeiend, dat ik me verder wil bekwamen. Ik zit nu als lid van de Nederlandse Vereniging van Veiligheidstechnici in een werkgroep, waarbij wij onder andere de proces-industrie doornemen. Daar blijkt nogal veel scheikunde bij te pas te komen, dus dat ben ik nu aan het ophalen.



Misschien dat ik nog eens de cursus Hogere Veiligheidskunde ga volgen. Al moet ik er wel aan toevoegen, dat het alleen maar zin heeft als aanvulling op mijn technische ervaring. Want dat is toch wat ik in deze baan het meest nodig heb. Voor de mensen op het terrein is dat ook prettiger, te merken, dat je met hen mee kan praten over afsluiters, pompen, motoren, en ga zo maar door. Ja, je mag echt wel zeggen, dat ik me helemaal in m'n element voel bij de NAM. Al had ik nooit gedacht nog zoveel contacten in mijn leven te krijgen, met politie, brandweer, deskundigen van het ministerie. Kom, laten we nog even langs die installatie daar rijden, dan kan ik je laten zien hoe je – door er met je neus bovenop te staan – op ideeën komt waar je achter de tekentafel nooit aan zou denken." De „meester" praat volop als we weer naar Assen terugrijden. De woorden „veiligheid" en „NAM" komen steeds terug. Is hij dan die lange periode op zee helemaal vergeten? „Nee, dat niet, maar dit geeft me zo'n voldoening dat ik er niet veel meer aan denk. De salariering? Bruto een achteruitgang, maar netto maar een heel klein pasje terug. Gemakkelijk overheen te komen", voegt hij er nog aan toe. Binnenkort wordt zijn standplaats Schoonebeek in plaats van Assen. Hij wil er liever niet voor verhuizen. „Je bent er zo en m'n vrouw en kinderen hebben het nu ook naar hun zin, dus waarom veranderen?". Toch weet je het nooit, die verandering van baan is hem ook bijzonder goed bevallen, maar de toekomst zal het leren.

Nu het warme jaargetijde met rasse schreden nadert en eerdaags een groot deel van de bevolking de buitenlucht intrekt om zich in parken en campings te recreëren, zal er ook (naar we aannemen net als vorig jaar) weer menig zweetdruppeltje onder de warme zomerzon vallen. Daar is uiteraard niets op tegen, integendeel zelfs, want wat is er gezonder dan enige flinke lichamelijke inspanning in de buitenlucht. Helaas komt het jaarlijks voor dat mensen de nare gevolgen ondervinden van een overdaad aan activiteiten, hetzij in ruimten waar des zomers „braadoven” temperaturen heersen, hetzij buiten onder verzengende zonnestralen. Maar al te vaak is gebrek aan vocht en zout in het lichaam hier de oorzaak van. Vocht en zoutgebrek kan namelijk bijzonder onaangename gevolgen hebben en mag beslist niet worden onderschat. Temeer daar wat in lichtere mate geldt voor de zomerse dagrecreant, in verhevigde mate geldt voor zeevarenden, die regelmatig onder de „koperen ploert” vertoeven en in zeer warme ruimten, zoals machinekamer of ketelruim, letterlijk in het zweet des aanschijs hun dagelijkse arbeid verrichten.

Uitdroging

Een aantal lezers zal ondertussen de schouders hebben opgehaald en zich zorgeloos willen koesteren in het besef, dat je daar toch niet zo'n heisa over hoeft te maken: „Je drinkt eens wat meer en je kan er weer tegen!” Natuurlijk, het staat buiten kijf, dat drinken de enig juiste en meest doeltreffende remedie is om totale uitdroging te voorkomen. Maar, hoe vreemd het ook mag lijken, dit gebeurt vaak niet op verantwoorde wijze. We bedoelen eigenlijk, dat er óf toch nog te weinig wordt gedronken óf te weinig gespreid over de arbeidsdag.

Alvorens wat dieper op deze constatering in te gaan zullen wij eerst – al was het maar om te overtuigen dat vochtgebrek niet alleen lastig maar ook zeer gevaarlijk kan zijn – de kenmerkende eigenschappen hiervan op een rijtje zetten. Als het vocht bij langdurig en sterk zweten onvoldoende of geheel niet wordt aangevuld, ontstaan achtereenvolgens de volgende verschijnselen:

1. sterk verminderde urine-productie
2. dorst en verminderde eetlust
3. toenemende vermoeidheid, zwakte, duizeligheid, gewichtsverlies
4. sufheid, traagheid in denken, oordeel- en kritiekstoornis
5. prikkelingen in de ledematen
6. rusteloosheid, hysterie, delirium, coma, dood.

Vochtgebrek

Zoals uit deze opsomming blijkt is de geringere urine-productie in het begin al een aanduiding van vochtgebrek. Dorst is de tweede natuurlijke waarschuwing van het lichaam dat er iets niet in orde is. Als „dorst” ons naar een koel drankje doet grijpen, kunnen wij al spreken van een licht vochtgebrek. Hierbij is ongeveer 2% van het lichaamsgewicht verloren gegaan. In de regel hoeft men hier niet ongerust op te reageren, omdat een licht vochtgebrek veelal tijdens maaltijden en perioden van rust voldoende wordt aangevuld. Het geeft ook geen duidelijke klachten, het lichaam bezit immers een grote vochtreserve. Maar, stel eens voor, dat – voordat men gelegenheid heeft gehad tijdens

een rustperiode wat te drinken – plotseling een sterke inspanning wordt vereist. Van drinken komt niets, men gaat wederom aan de slag en verliest door transpireren al snel een aantal extra liters vocht. Het lichte vochtgebrek wordt nu een matig vochtgebrek (vochtverlies \pm 6% van het lichaamsgewicht) met kans op vermoeidheid, sufheid en duizeligheid, verschijnselen die weleens worden samengevat onder de aanduiding „warmte-uitputting”. Dit voorbeeld is beslist geen ondenkbare gang van zaken; tijdens de lunchpauze kan zich een technische storing voordoen, die „alle hens”, nog ongelaafd, naar een der warmste plekjes in ketelruim of pompkamer kan roepen. En eenmaal aan het werk overwint men ook het dorstgevoel wel. Een goed voorbeeld dunkt ons, hoe het van kwaad tot erger kan gaan en tevens een pleidooi om regelmatig iets te drinken in plaats van op de eerstvolgende pauze te wachten en zich dan vol te tappen. Regelmatig iets drinken heeft trouwens nog een voordeel, maar daarover straks meer. Een heel kwalijke zaak wordt het als het vochtgebrek niet wordt aangevuld tijdens rustperiodes, omdat de dranken niet binnen handbereik zijn. Het komt inderdaad voor dat men liever blijft rusten dan zich met enige inspanning van het nodige vocht voorzien. Een gevaarlijke gang van zaken, waarbij wij dan ook een waarschuwende vinger willen heffen.

Stranding

Hierboven hebben wij bijna uitsluitend gesproken over een vrijwillige vorm van vochtgebrek, dat wil zeggen: men laat na de hoeveelheid uitgezweet vocht voldoende aan te vullen. Er bestaat ook nog een gedwongen, een onvrijwillig vochtgebrek. Denk maar eens aan de ongelukkige die strandt in de woestijn, door motorpech of anderszins. Een onderwerp dat reeds vele cartoonisten stof tot wrange mopjes opleverde. Soms zijn deze regelrecht aan de werkelijkheid ontsproten. Zoals twee gestrande automobilisten, die te voet verder gingen en in een zandstorm van uitputting en vochtgebrek omkwamen en dat terwijl de radiator van hun auto vol water zat, de auto altijd beschutting



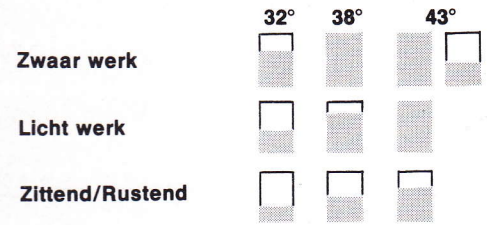
geeft en de auto het eerste doelwit is van redders en zoekploegen. Wij zeiden het al: oordeel- en kritiekstoornis. Over het algemeen is de kans dat tijdens een schipbreuk vochtgebrek onder de schipbreukelingen desastreuze gevolgen zal aannemen niet groot doch nooit uitgesloten. Er valt echter verder weinig aan te doen, behalve dan wat uit ons voorbeeld blijkt: het hoofd koel houden. Dit heeft in het verleden levensreddend gewerkt. Men ving vissen en hield zich in leven door het vocht hieruit tot zich te nemen of maakte op ingenieuze wijze een „verdampertje“ ten einde zeewater drinkbaar te maken. Andere vormen van onvrijwillig vochtgebrek zijn de maagdarmsstoornissen. Ziekteverschijnselen die veel vocht aan het lichaam onttrekken. Bestond er reeds een (door eigen schuld tot stand gekomen) licht vochtgebrek, dan kan zo'n plotseling optredende maagdarmsstoornis, afhankelijk van de soort en de hevigheid, leiden

tot een matig en zelfs hevig vochtverlies (er is dan meer dan 7% van het lichaamsgewicht aan vocht verloren gegaan).

Nierstenen

Onder normale omstandigheden verliest men dagelijks ongeveer 1 liter vocht. Bij zwaar werk in een warme omgeving kan dit door sterk zweten oplopen tot maar liefst 1 liter per uur. Zonder vochttoevoer wordt dit snelle verlies na 3 à 4 uur ondragelijk. Gemiddeld verliest een persoon die 8 uur onder zeer warme condities werkt (bijvoorbeeld in de machinekamer of woestijn) 10 à 12 liter vocht per dag. De overlevingstijd bij absoluut watergebrek, zoals in het geval van onze ongelukkige woestijnreizigers, hangt af van de temperatuur van de omgeving en de hoeveelheid energie die de persoon verbruikt (rusten, lichte of zware arbeid). In gematigde streken kan dit 7 tot 10 dagen zijn, in de woestijn slechts 12 uren.

Vochtverlies (zweten) in liters per uur bij verschillende temperaturen en activiteiten:



Voordat dorstgevoel, als een natuurlijk alarm, waarschuwt tegen gebrek aan lichaamsvocht, is blijkens ons lijstje de urine-productie reeds sterk verminderd. Deze vermindering heeft een tragere en meer geconcentreerde urinestroom tot gevolg. Hierdoor wordt de kans op uitkristalliseren vergroot, waardoor er de mogelijkheid is dat zich urinestenen of nierstenen vormen. Regelmatig licht vochtgebrek – en dat is het tweede gevaar dat er in schuilt – kan dus leiden tot nierstenen. Dit voltrekt zich bijna ongemerkt en zonder voorafgaande waarschuwingen.

Preventie

Aan de hand van de hierboven gegeven richtlijnen kan men min of meer voor zichzelf bepalen hoeveel vocht er moet worden aangevuld. Overigens is dit sterk afhankelijk van het soort werk en de temperatuur van de omgeving. Het zal duidelijk zijn dat men niet precies kan bepalen, wanneer men een licht, matig of hevig vochtgebrek heeft, daar zijn nu eenmaal geen exacte normen voor aan te leggen. Het is daarom beter met korte tussenpozen iets te drinken, bijvoorbeeld elk half uur, dan zich slechts een enkele maal per dag op de ijswaterkraan te storten om zich barstens vol te drinken.

Als men met korte tussenpozen iets drinkt krijgen de nieren een continue doorspoeling waardoor nierstenen worden voorkomen. Overigens verdient ook het gebruik van ijswater enige voorzichtigheid. Het temperatuurverschil tussen het lichaam en water kan wel eens dusdanig groot zijn, dat de maag hier last van krijgt (krampen). Belangrijk is het ook dat tijdens rustperiodes gekoelde dranken onder handbereik zijn en zonder al te veel moeite verkregen kunnen worden. Gemak dient de mens. Behalve zuiver vocht wordt met zweten ook nog veel zout uitgescheiden. Eigenlijk zijn deze aan elkaar verbonden; vochtgebrek gaat gepaard met zoutgebrek. Het is dus ook zaak dat het tekort aan zouten in het lichaam voldoende wordt aangevuld. Voor de niet al te flauw ingestelde eters kan dit betekenen wat meer zout in het eten te doen. Degenen voor wie het eten dan onpruikbaar wordt, kunnen volstaan met het innemen van zouttabletten. Als regel komt men met 1½ zouttablet per liter gedronken water aardig uit de voeten. Zit men aan het maximum van 10 liter water per dag extra, dan neemt men 15 zouttabletten, uiteraard niet allemaal ineens, maar over de dag verdeeld.

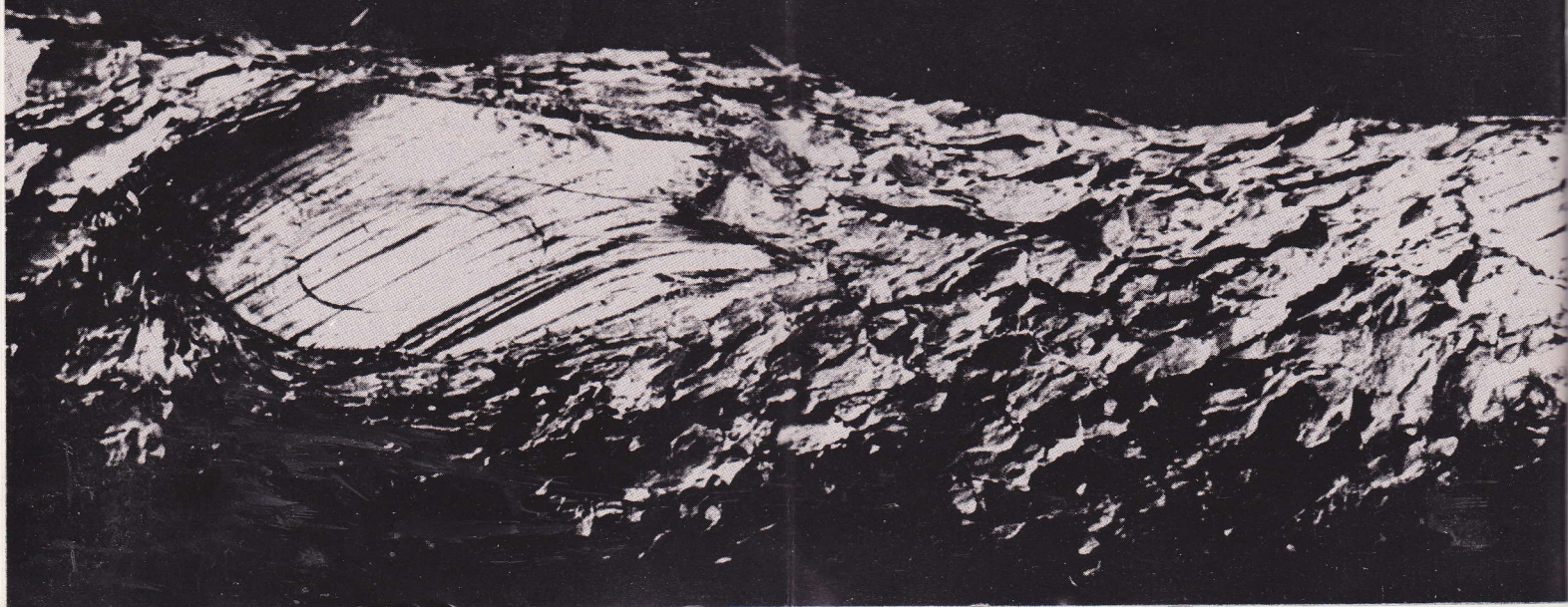
Wij willen ten slotte nog een waarschuwing plaatsen aan het adres van al die noeste werkers, die opzettelijk minder drinken omdat dan het vocht minder overvloedig van hun gezicht stroomt. Toegegeven, het is niet altijd gemakkelijk werken als het zweet bij bakken in de ogen loopt, maar een doek om het af en toe weg te vegen is nog altijd beter dan opzettelijk gekweekt vochtgebrek. Dit maakt hen voorbestemd tot warmte-uitputting en niersteen-koliek.



We raken er langzamerhand van overtuigd, dat onze energievoorraden niet onuitputtelijk zijn. Momenteel wordt er zelfs geadverteerd om deze overtuiging wat aan te wakkeren. Posters met teksten als: „Verstandig met aardgas; kamer leeg, verwarming laag” of „Verstandig met aardgas; houdt de warmte binnen”, zullen beslist iedere treinreiziger wel eens zijn opgevallen. Aardgas komt weer – na de ontdekking van de Groningse „bel”, zo’n 18 jaar geleden – volop

in de belangstelling te staan. In het mei-nummer van „Tussen Schip en Ka” brachten wij vorig jaar al een artikel over het vervoer van gas. Reden genoeg dus om nu eens met wat meer achtergrond-informatie te komen, of beter gezegd „onder(de)grond” informatie, als we spreken over . . .

Aardgas



De geologen, wetenschappers die zich verdiepen in het verschijnsel aardkorst, hebben voor ons een gasdichte definitie opgesteld: Aardgas is de verzamelaanname van alle in de aarde voorkomende gasvormige koolwaterstoffen. Koolwaterstoffen zijn verbindingen van een of meerdere atomen koolstof en waterstof. Aardgas is daarom nauw verwant aan aardolie. Je zou kunnen zeggen aardolie en aardgas zijn broertje en zusje.

Bamboebuizen

Het is beslist geen wet van Meden en Perzen, dat je bij zo'n verhaal altijd met de geschiedenis moet beginnen, maar het is leuk om te weten dat de Sumeriërs, ver voor onze jaartelling, op hun manier reeds gebruik maakten van aardgas. Ze hoefden er overigens niet voor te boren, want in het gebied waar zij woonden stegen de gasdampen op sijnplaatsten uit de aarde omhoog. De magiërs in dat oude Sumerië lazen uit die aardgasdampen de toekomst. Het valt echter te betwijfelen of ze met deze methode hebben kunnen voorspellen dat anno 1976, hetzelfde soort dampen ruim 9% van de wereldenergiebehoefte zou dekken.

Het waren de Chinezen die het naar boven sijpelende gas wat praktischer aanpakten. Omstreeks 200 jaar na het begin van onze jaartelling staken zij de vlam in de opstijgende aardgasdampen en gebruikten de warmte bij de zoutwinning; om het vocht uit de pekkel te laten verdampen. Zelfs mogen zij genoemd worden als de „uitvinders” van de eerste gasleiding. Door middel van bamboebuizen werd dit gas over enige afstand, van de winplaats naar de verdamperijen, getransporteerd. Soortgelijke verhalen doen ook de ronde over de Japanners, die vier eeuwen later hetzelfde systeem bij hun zoutwinning toepasten. Zij gaven het gas de betekenisvolle naam van „vies ruikende lucht”. Lange tijd echter bleef het aardgas in de ogen van de mensheid behalve vies ruiken ook tamelijk nutteloos. Je kon het alleen maar verbranden.

Nadat meneer Drake in 1859 op aardolie was gestuit en de „rush” op het zwarte goud goed op gang was gekomen, gingen vele miljoenen kubieke meters aardgas, dat men bij de olie aantrof, verloren omdat men dacht dat het onbruikbaar was. Slechts één firma zag er toen brood in. De Fredonia Gaslight and Waterworks Company legde een pijpleidingnet aan door de straten van het plaatsje Fredonia, in de staat New York, waarop alle huizen werden aangesloten. Aldus was de eerste aardgasleverantie thuis, uit de buis, een feit. Nieuwe perspectieven voor aardgas ontstonden, naarmate de ontwikkeling van de techniek met rasse schreden de twintigste eeuw instapte.

Bewegende aarde

Om er achter te komen hoe aardgas ontstond en hoe het opgesloten in de aardkorst terecht kwam

moeten we wel een geschiedkundige stap terugdoen. Een stap van 300 miljoen jaar. De planeet aarde was toen omstreeks 4100 miljoen jaar oud en verkeerde ondanks die eerbiedwaardige leeftijd eigenlijk nog in een ontwikkelingsstadium. In die oertijd – en we zullen ons hier tot het Carboon beperken, een tijdperk dat ongeveer 65 miljoen jaar omvat – was de atmosfeer om de aarde gematigd en vochtig. Een uitstekend klimaat voor moerassige oerwouden, uitgestrekt en van een heel ander soort dan wij tegenwoordig aan flora kennen. De bomen en planten die afstierven vormden op de moerassige grond verrottende lagen plantenslib, waarbij gas vrijkwam. Tot zover niets bijzonders, want dit gebeurt heden ten dage en voor ons waarneembaar ook in moerassige gebieden waar moerasgas wordt gevormd.

Wat echter slechts in beperkte mate door ons valt waar te nemen, is de beweging van de aardkorst. Een beweging die zich laat vergelijken met een woeste zee, waar golven tegen elkaar opbotsen, maar dan uitgespreid over vele, vele miljoenen jaren. Bergketens en oceanen verplaatsten zich, er werden nieuwe continenten gevormd en andere verdwenen in zee. Van deze massale aardverschuivingen in het verleden hebben de geologen vele sporen teruggevonden. Een voorbeeld: Eens mondde de Rijn uit in zee ter hoogte van de Duitse hoofdstad Bonn, maar er is ook een tijd geweest dat de Theems een zijriviertje van de Rijn was en deze laatste ergens waar nu Engeland ligt, in zee uitstroomde. Op de Noordzeebodem is deze Rijnbedding van weleer teruggevonden.

In die bewegende aardkorst raakten de moerasgronden met plantenslib bedolven onder verschuivende aardlagen. Er kwamen nieuwe lagen overheen, zand en grind aangevoerd door zeeën

en winden, totdat het slib onbereikbaar lag weggestopt in de aardkorst.

Ondertussen was door de grote druk van de erboven liggende aardlagen het slib samengeperst tot turf en nog dieper tot bruinkool en steenkool. Een gedeelte van het oorspronkelijke moerasgas bleef opgesloten in de steenkoollagen en toen men naar steenkool ging delven, kwam men dit gas tegen; het mijngas.

Tot voor kort, voordat de distributie van ons huidige aardgas algemeen werd, werd het gas voor huishoudelijk gebruik en voor de industrie geleverd door de gasfabrieken. Zij haalden dit stadsgas uit steenkool, de zogenaamde gasvlamkolen, die vaak zo'n 25% van hun volume aan gas bevatten. Maar we waren gebleven in de aardkorst, waar het oorspronkelijke moerasgas dat niet in de steenkoollagen achterbleef, een zwervend bestaan ging leiden. Door het kleine soortelijk gewicht steeg dit gas door poreuze gesteentes omhoog om te blijven steken tegen de ondoordringbare (veelal zout)lagen. Maar soms bereikte het via sijnplaatsten het aardoppervlak, zoals bij onze Sumeriërs. Het Carboon, zoals het wordt genoemd naar het tijdperk waarin het ontstond, vond in Nederland naar alle waarschijnlijkheid zijn oorsprong in de Limburgse steenkoollagen en is tengevolge van de verhuizing in poreuze gesteentes blijven steken tegen zoutlagen, drie kilometer onder de Groningse bodem.

Nat en droog

De Belgische scheikundige Van Helmont experimenteerde in de 17e eeuw met gas en ontdekte hoe verschillend van samenstelling dat kon zijn. Vaak zo verschillend, dat hij het Griekse woord chaos gebruikte, het verbasterde tot „gas” om deze stof een naam te geven.



Zo kan ook de samenstelling van het aardgas, dat op diverse plaatsen over de wereld wordt gewonnen, van plaats tot plaats verschillen. Ons Groningse gas bestaat bijvoorbeeld voor 81,5% uit methaan. En verder nog uit 14,35% stikstof, 2,85% ethaan, 0,37% propaan en 0,89% CO₂. In Arizona (V.S.) komt echter een aardgas voor dat voor 89% uit stikstof bestaat en helemaal geen methaan bevat. Het nabij het Franse plaatsje Lacq gewonnen gas bevat, behalve 69,8% methaan, nogal veel zwavel. Een ongelukkige omstandigheid omdat zwavel de pijpleidingen aantast hetgeen leidt tot extra investeringen om dit gas te winnen.

We zijn ondertussen al een aantal namen voor ons



aardgas tegengekomen; moerasgas, mijngas en Carboongas, namen die meer zeggen over de ontstaanswijze dan een werkelijk onderscheid aanduiden. Daartoe zijn meer de begrippen natgas en drooggas in zwang. Gas uit aardlagen dat geen olie bevat, bestaat grotendeels uit de lagere koolwaterstoffen (d.w.z. koolwaterstoffen met een laag aantal atomen per molecuul – bijv. methaan en ethaan). Bij atmosferische druk en normale temperaturen zijn deze stoffen gasvormig, zonder een spoorje aan damp en daarom spreekt men van drooggas. Dit in tegenstelling tot natgas dat over het algemeen met aardolie wordt mee geproduceerd en waarin de hogere koolwaterstoffen overheersen, zoals hexaan en pentaan. Feitelijk zijn dit vloeistoffen, maar net zoals de buitenlucht een bepaald gehalte aan waterdamp bezit, bevat het van aardolie gewonnen aardgas een zeker percentage aan hexaan en pentaandamp. Dit vochtige bestanddeel van het natgas, condensaat dus, levert flinke hoeveelheden gasbenzine.

En vloeibaar gas dan? Dat is toch ook nat? Een logische redenering zou je zeggen, maar natgas heeft totaal niets met gas in vloeibare vorm te

Moeder natuur heeft het echter wat verdeeld, want krijgen we butaan en propaan door de druk met enkele atmosferen te verhogen betrekkelijk eenvoudig vloeibaar, met de lagere koolwaterstoffen lukt ons dat niet. Hoe eenvoudiger de structuur van de gasmolecuul, hoe meer kunstgrepen we uit moeten halen om het gas vloeibaar te krijgen. Met methaan spant het wel de kroon, want hoe hoog we de druk ook maken, hier op aarde zullen we het niet vloeibaar krijgen. We zijn dus gedwongen dit gas te gaan koelen, bevriezen eigenlijk, tot 160 graden Celsius onder het nulpunt, hetgeen meer gecompliceerd is dan drukken op te voeren en kostbare installaties vergt. We spreken dan van LNG (Liquefied Natural Gas), vloeibaar gemaakt aardgas, en alhoewel we letterlijk hieronder alle soorten aardgas kunnen schikken, is LNG in het spraakgebruik min of meer het synoniem geworden van vloeibaar methaan.

De andere gassen in vloeibare vorm zijn ondergebracht in het begrip LPG. Oorspronkelijk waren dit de gassen die vrij kwamen bij de raffinage van aardolie en daarna vloeibaar werden gemaakt, hoofdzakelijk propaan en butaan. Maar omdat deze gassen ook worden aangetroffen in het droge aardgas past men tegenwoordig het begrip LPG (liquefied petroleum gas), vloeibaar gemaakt petroleum gas, toe op vloeibaar butaan, propaan en enkele aanverwante gassen ongeacht hun herkomst.

Overigens wordt LPG in Nederland nog in andere betekenis gebezigd, namelijk voor benzinegas, dat steeds meer terrein wint als autobrandstof.

De laatste veel voorkomende afkorting, NGL, staat

voor „natural gas liquids” (niet te verwarren met LNG) en is een overkoepelende naam voor vloeibare gassen die aan aardgas zijn onttrokken. Dit kunnen zowel de condensaten als ethaan en LPG zijn.

Industrie

Bijna ongemerkt hebben we een sprong van 300 miljoen jaar gemaakt. Van de geboorte van het aardgas naar het heden, waarin het aardgas op vele gebieden toepassing vindt. We denken daarbij niet in de eerste plaats aan het huishouden, maar aan het gas als grondstof voor verschillende chemische producten: methylalcohol, synthetische benzine, chloroform, tetra, acetyleen, formalhyde, ammoniak (grondstof voor kunstmest en kunstvezels), zwartsel (als vulstof van rubber bij de fabricage van autobanden). En op de tweede plaats als energiebron voor de industrie. In Nederland dekte in 1973 het aardgas zelfs 80% van de energiebehoefte van de industrie. De Nederlandse Aardolie Maatschappij is nog steeds op zoek naar aardgas en heeft onlangs een optimistisch geluid laten horen. Men verwacht in de komende jaren ieder jaar een aantal kleinere gasvelden van enkele miljarden kubieke meters grootte te ontdekken. Desondanks kunnen we het ons niet permitteren verspillend met aardgas om te gaan. Hoe zuiniger we nu zijn, hoe meer profijt men ook in de toekomst van die „vies ruikende lucht” kan hebben. Daarom: Verstandig met aardgas.



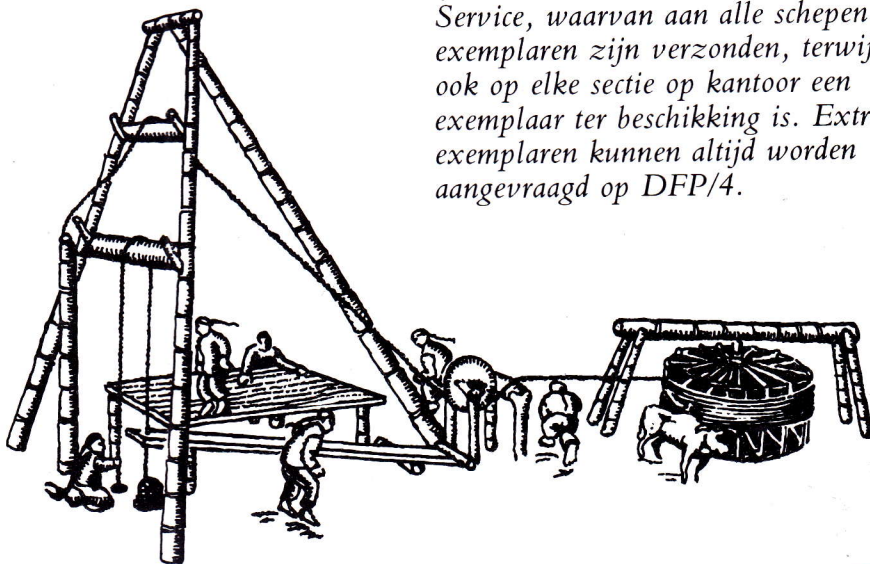
maken. In tegendeel zelfs, want LNG is de vloeibare vorm van drooggas. De wens om gas vloeibaar te maken is gegroeid naarmate er meer toepassingen voor aardgas ontstonden. Er bleek een behoefte te ontstaan om gas in voorraden op te slaan of over afstanden te vervoeren die buiten de rendabele toepassingen van een pijpleidingsstelsel vielen. Vloeibaar maken werd noodzaak want in deze vorm is het volume tot ongeveer 1/600e van het oorspronkelijke teruggebracht. Nu kan men en dat is zomaar een voorbeeld, de dagproductie van zo'n 350 miljoen m³ aardgas van het Groningse veld afvoeren in 7 à 8 „gascarriers” van het type Gadinia (75.000 m³) en als het gas niet vloeibaar was zou men daar al gauw 4500 schepen voor nodig hebben. Dat werd een gedrang van jewelste op zee.

Koude

Om gas vloeibaar te maken kan men in principe twee dingen doen; de druk verhogen of de temperatuur verlagen. De eerste methode wordt al sinds jaar en dag toegepast bij butaan en propaan. Wie kent niet de overbekende butagasfles, waarin het gas onder druk vloeibaar gehouden wordt. Of de wegwerpaansteker, waarin je het vloeistof-niveau duidelijk zien kan.

Op het ogenblik voorziet olie in ongeveer 44% van het totale wereld-energieverbruik en aardgas in ca. 18%. Het gebruik van aardgas is tot nog toe tot een klein aantal landen beperkt gebleven, hoofdzakelijk doordat gas lang niet zo gemakkelijk internationaal kan worden vervoerd en verhandeld.

Daarom is, naast het zoeken naar nieuwe reserves in de nabijheid van verbruikslanden, een van de belangrijkste taken van de gasindustrie het uitwerken van nieuwe projecten voor het „lange-afstandsvervoer” van aardgas. Over dit onderwerp kunt U het nodige lezen in de recente aflevering in de Shell Briefing Service, waarvan aan alle schepen exemplaren zijn verzonden, terwijl ook op elke sectie op kantoor een exemplaar ter beschikking is. Extra exemplaren kunnen altijd worden aangevraagd op DFP/4.



Extra voordeel voor Shell-personeel en gepensioneerden

Wist u dat u met isolatie van uw huis een besparing kunt bereiken van ongeveer dertig procent op uw brandstofrekening? En dát zet zoden aan de dijk vandaag de dag.

Bovendien levert u daarmee een wezenlijke bijdrage tot energiebesparing, terwijl het klimaat in uw huis behaaglijker wordt.

Onder de naam Shell Termo Komfort is een aantal Shell-handelaren in het land actief op onder andere het gebied van woningisolatie en hierbij denken wij dan aan: muur- en dakisolatie alsmede aan dubbel glas. Deze Shell Termo Komfort-dealers stellen alle Shell-medewerkers in Nederland alsmede alle gepensioneerden in de gelegenheid hun huis te laten isoleren tegen een aantrekkelijke reductie-regeling.

Deze kortingsregeling geldt voor het aanbrengen van muur- en dakisolatie en het leveren alsmede plaatsen van dubbelglas. Het kortings-percentage op muur- en dakisolatie bedraagt tien procent (10%) op uw offerteprijs en voor dubbelglas is dat vijf procent (5%), eveneens van uw offerteprijs.

Deze EXTRA-VOORDEEL ACTIE voor eigen personeel geldt vanaf heden tot 1 juli 1977! Vóór deze datum dient u dus uw opdracht te geven tot het geheel of gedeeltelijk isoleren van uw woonhuis, indien u tenminste gebruik wenst te maken van deze attractieve kortingsregeling.

De Shell Termo Komfort-dealers adviseren u snel te reageren ter voorkoming van lange wacht- en levertijden. Naast de korting die zij verlenen kunt u ook altijd nog aanspraak maken op de geldende overheids-subsidieregeling voor woningisolatie.

Vanzelfsprekend geldt ook voor u de tien jaar Shell Termo Komfort-garantie.

Alle informatie over het isoleren van uw woning en over de andere activiteiten van de Shell Termo Komfort-dealers, waaronder het onderhoud van uw centrale verwarming en de klimaatregeling in uw huis door plaatsing van een (semi) automatische klokthermostaat en/of thermostatische radiatorcransen, kunt u verkrijgen via mw. Rachel Kornaat, die bereikbaar is onder telefoonnummer 010-696626. U kunt ook onderstaande bon invullen en zenden naar Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., afdeling MRA, antwoordnummer 175, (geen postzegel) ROTTERDAM



OVST-NIEUWS

Bingo!! was de veel gehoorde kreet op vrijdagavond 25 maart jl. 104 deelnemers hadden zich voor dit evenement aangemeld. Er waren vele mooie prijzen te winnen. Wat dacht u van een automatisch herenhorloge, elektrische wekker, pocket camera, barbecue en een tosti-rooster om er maar eens een paar te noemen. De hoofdprijs was een driedaagse reis voor 2 personen naar Londen!! Deze prijs werd gewonnen door Mary Boshoff van de sectie DFP/4.

In de pauze werd bovendien een tombola gehouden, waarbij o.a. een koffiezetapparaat en een elektronische calculator te winnen viel. Naast al deze prijzen kreeg men bovendien een gratis slaatje aangeboden. Kortom, een bijzonder geslaagde avond, die zeker navolging verdient.

Tijdens de algemene ledenvergadering op 29 maart jl. is onze secretaresse Anke Trouwborst na 3 jaar trouwe dienst opgevolgd door de nieuw gekozen kandidaat Mary Boshoff. Namens alle leden en bestuursleden zeggen wij Anke hartelijk dank voor de bewezen diensten. Tevens is tijdens deze vergadering Henriëtte Tolenaar als bestuurslid gekozen.

Ruim 800 eieren verdeeld tijdens de „altijd-prijs-Paasklaverjas” op dinsdag 5 april jl. Naast deze eieren konden de beste klaverjassers bovendien nog 20 andere mooie prijzen winnen. Jammer voor de bridgers onder ons. De „altijd-prijs-Paasflagdrive”, die gehouden zou worden op 6 april jl., moest worden afgelast wegens gebrek aan belangstelling. Slechts 12 bridgers hadden zich voor dit evenement aangemeld. Volgende keer beter!!

Als toekomstige evenementen kunnen wij nog noemen:

- een klaverjasavond op vrijdag 6 mei a.s.
- een bowlingavond op zondag 8 mei a.s. in de „Bowling Rotterdam”
- een „fiets-in” gepland in mei
- een zaalvoetbalavond begin juni
- zeevissen, gepland in juni

Binnenkort zullen wij u over deze activiteiten nader berichten.



Naam:

Adres:

Woonplaats:

Telefoon:

Werkzaam bijof gepensionoord

wenst informatie over:

- muur- en dakisolatie
- dubbel glas
- onderhoud c.v.
- klimaatregeling in huis



Met verstand

Je mag toch aannemen dat, als je thuis de T.V. of de recorder aanzet, je met enig verstand te werk gaat bij het bedienen van toetsen of knoppen. Al was het alleen maar om zowel voor je huisgenoten als voor jezelf de progamma's niet te bederven. Jammer dat niet een ieder aan boord van de met video-recorders uitgeruste schepen dit principe huldigt. Daarom hieronder enkele aanwijzingen:

- de weergavekoppen mogen onder geen voorwaarde met wat dan ook worden aangeraakt
- is schoonmaken van de weergavekoppen, de synchronisatiekop of de bandgeleiders noodzakelijk dan mag dit alleen geschieden met een speciale Aerosol-spray (RH hoopt in de toekomst alle schepen die video aan boord hebben van deze spray te voorzien; zolang dit niet aan boord is, service-monteur inschakelen!)
- na gebruik de videoplayer altijd afdekken; stof is namelijk aartsvijand nummer één van dit instrument
- de „systeem selector” welke zich bevindt aan de achterzijde van het apparaat nooit veranderen; deze is namelijk bij montage afgesteld op het PAL-systeem
- de „memory-switch” die zich aan de linkerkant van het apparaat bevindt, moet altijd in de „Off”-stand staan
- de band mag alleen middels de knop „STOP” worden uitgeschakeld, waarna met het uitschakelen van de netspanning moet worden gewacht tot de lamp „stand-by” is uitgegaan. Ook de cassette mag pas uit het apparaat worden genomen als de „stand-by” lamp uit is. Doet men dit niet dan worden, bij het opnieuw starten van het apparaat, kreukels in de band veroorzaakt, waardoor deze waardeloos wordt. Diezelfde kreukels ontstaan wanneer men de haspeltjes van de cassettes met de hand draait. Vraag bij twijfel aan de radio-officier hoe te handelen; hij heeft een complete gebruiksaanwijzing.

Chaos

Ook muziekinstallaties blijken te moeten lijden onder het ondoordacht behandelen van deze apparatuur door sommige opvarenden. Zo zagen wij een bericht van de radio-officier van het s.s. „Onoba” dat de muziekinstallatie van genoemd schip, in een complete chaos werd aangetroffen. Links en rechts waren draden doorsneden of stukgetrokken. De ontvanger zag er nog redelijk uit al waren er twee buizen verdwenen. Maar de bandrecorder was volledig gesloopt; alle belangrijke onderdelen hiervan waren verdwenen of vernield. De controleluidspreker van het bedieningspaneel was ook verdwenen. Er was nauwelijks nog begonnen aan. Van de totaal negen luidsprekers in de eetsalon van de bemanning, de

recreatieruimte van de bemanning en die van de onder-officieren waren er acht verdwenen.

Dankzij het werk van de radio-officier werd de installatie – voor zover deze nog te repareren was – weer op het scheepsnet aangesloten. De ontvanger en versterker werden geïnstalleerd, waarna de apparatuur goed bleek te werken. Een gebruiksaanwijzing werd bij de installatie opgehangen in de hoop, dat een ieder de richtlijnen ter harte neemt.

Jaarverslag Koninklijke

Op vrijdag 15 april j.l. is het Jaarverslag over 1976 van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij verschenen. Alhoewel zowel op kantoor een aantal exemplaren is verdeeld alsmede enige exemplaren naar elk van onze schepen is verzonden, kunnen wij ons voorstellen dat er collega's zijn die over een exemplaar voor zichzelf willen beschikken. Dat kan, even een berichtje naar de sectie DFP/4 - telefoon 69.61.27 - en Uw eigen exemplaar komt er aan. Overigens, de voornaamste gegevens hieruit zijn reeds samengevat in een folder, getiteld: „Stand van zaken in het bedrijf”, die in groten getale over de vloot en op kantoor is verdeeld, tezamen met het vouwblad „Shell in Nederland in 1976”.

Vaartijd

Onlangs werd het Directoraat-Generaal van Scheepvaart door ons benaderd met het verzoek de dienstperioden door onze officieren doorgebracht op de Marinula mede te laten tellen als vaartijd voor de diploma's S II en B. Thans hebben wij bericht ontvangen dat aan dit verzoek gevolg is gegeven. Voor beide diploma's geldt echter dat dit tot maximaal 4 maanden het geval zal zijn.

Dank

Nu eens niet van een recent aangeboden cadeau, evenmin van een gezin dat recentelijk uitbreiding onderging maar van een reder. De directie van de rederij die thans onze „Marisa” beheert (het schip vaart nu onder de naam „Aegean Captain”) bracht dank uit aan al degenen die eraan hadden meegewerkt om het schip – in z'n huidige staat – aan hen over te dragen. Ook de reders van de „Tarumi” – een der tot voor kort in Brunei-baai, onder onze supervisie, opgelegde schepen – spraken hun dank uit, in het bijzonder voor de voortreffelijke toestand waarin de machinekamer verkeerde.



Bescheiden

Wij van Shell Tankers zijn een bescheiden volkje; we staan niet zo gauw te trappelen om op de buis of op de film te komen. Maar soms ontkomen we er niet aan. Met name niet wanneer om onze medewerking wordt verzocht. Zo had Jan van Hillo, samensteller van het NCRV-programma „De tijd stond even stil”, voor een uitzending over de ramp met de „Torrey Canyon” adviezen nodig over de schadevergoedingsregeling die door de grote oliemaatschappijen is uitgewerkt. Vandaar dat trouwe kijkers van dit programma op maandag 4 april j.l. de heer M. A. Busker – een van onze twee fleetmanagers – op de buis zagen verschijnen, waarbij hij een uiteenzetting gaf over Tovalop en Cristal. Ook zijn collega fleetmanager, de heer D. Jongeneel, ontkwam niet aan publiciteit. Nu in het Shell-gebouw zo'n grote concentratie van Shell-personeel is, in dienst bij drie verschillende Shell-maatschappijen, werd het gewenst geacht een fimpje samen te stellen voor bezoekers om te tonen wat er zo allemaal omgaat in zo'n organisatie. Een film over een kantoor is echter al gauw „stationair”. Mensen aan bureaus, aan balies, achter schrijfmachines, telex-apparaten en ga zo maar door. Juist bij onze maatschappij dacht de regisseur een link te kunnen leggen met iets meer dynamisch, namelijk een M-klasse tanker in volle zee. Opnamen daarvan op filmband waren beschikbaar, zodat met behulp van een telegram zoals dat in de praktijk voorkomt, de besluitvorming op kantoor werd vastgelegd. De heren Jongeneel en Van Schagen verleenden daarbij – op verzoek – hun medewerking, al zullen zij zich tevoren nauwelijks hebben gerealiseerd, dat voor pakweg 40 seconden in beeld, zo'n 1½ uur moet worden uitgetrokken voor repetitie, opname, close-ups en ga zo maar door. Maar het bleken goede

acteurs evenals enkele collega's van DFP/1-Staff, die aansluitend nog in beeld werden gebracht.

Brielle Maritiem '77

Het is wel frappant, dat maar weinig mensen zich bewust zijn van de enorme betekenis van de zee voor de Nederlandse samenleving. Men zou eigenlijk eens moeten tellen hoeveel mensen er in totaal werken bij rederijen, scheepswerven, baggerbedrijven, havenbedrijven, cargadoors, expediteurs, loodsdiensten, reddingsdiensten, wetenschappelijke instellingen en onderwijs op zeevaartgebied. Het resultaat van zo'n telling zou wel eens kunnen openbaren, dat de zee – direct of indirect – werkverschaffer is voor honderdduizenden Nederlanders. Zover zijn ze niet gegaan in Brielle. Maar de organisatoren van Brielle Maritiem '77 - van College van B.&W. tot en met krantenbedrijven, bankinstellingen en het Nederlands Maritiem Instituut om maar een greep te doen - hebben verder niets nagelaten om de Briellenaren en al degenen die in de maand april door de festiviteiten werden aangetrokken, eens te wijzen op de vele aspecten die met de zee zijn verbonden. Natuurlijk was ook Shell Tankers daarbij betrokken, zodat in menige winkelatalage ook foto's van onze tankers prijken, evengoed als op de grote tentoonstelling die werd gehouden, onze maatschappij met scheepsmodellen, films en het nodige voorlichtingsmateriaal vertegenwoordigd was. Ook de mobiele Shell-tentoonstelling over „Energie uit de zeebodem” was ter beschikking gesteld. Trouwens, zelfs in klanken was de Shell present, want bij de opening die op 2 april werd verricht door Z.K.H. de Prins der Nederlanden en H.K.H. Prinses Margriet, was de Koninklijke/Shell Harmonie uit Den Haag present. In het centrum van d'oude vestingstad van Maarten Tromp en Witte de Wit vertolkte deze harmonie, in fraaie

Schoon Schip

uniformen gestoken, de vreugde van de inwoners over de - hoe bestaat het - juist op deze dag fel schijnende oranjezon.

De gehele maand door zijn verder excursies naar vele omliggende bedrijven georganiseerd voor de duizenden bezoekers die de manifestatie trok. Er zijn demonstraties geweest met scheepsmodellen, kikvorsmannen, reddingboten, zeilboten; wedstrijden werden gehouden voor de jeugd. Er was een vlootshow, een maritieme antiekmarkt en vele andere evenementen, met natuurlijk als kernpunt een maritiem centrum. Aldaar kon een ieder niet alleen met zijn vragen terecht, maar in woord en beeld waarnemen, dat maritiem Nederland er waarachtig nog wel is. De Middelbare School voor Scheepswerktuigkundigen, bakermat van heel wat van onze varende collega's, speelde met o.a. een watersporttentoonstelling een belangrijke rol.

Toppers

Net als in de popwereld, zijn er bij Shell-films toppers. Over 1976 bleek de film „Strijd zonder einde” de meest populaire; ze werd maar liefst 8953 maal vertoond en trok een totaal-aantal bezoekers van 392.166. Op de tweede plaats eindigde „Alles over olie”, terwijl de film „Levend water” - die in 1975 aan de top van de lijst eindigde - nu op de derde plaats belandde. Tellen we het bezoekersaantal in ons land van de twintig meest vertoonde Shell-films bij elkaar, dan komen we in 1976 op het respectabele totaal van 2.882.487 kijkers.

Weggegaan. . .

Als je in een blad een nieuwe serie begint, weet je nooit tevoren met zekerheid of ze wel aanslaat. Maar de serie „Weggegaan en weggebleven” trekt meer belangstelling dan we zelf durfden hopen. We merken het niet alleen aan de reacties, of aan het feit, dat sommige artikelen door andere Shell-personeelsbladen worden overgenomen, maar ook aan de tips die binnenkomen, zo van: „Je moet die eens nemen voor een artikel.” Daar gaan we niet gauw op in. Uiteindelijk is het vrij eenvoudig om aan de hand van een lijst te werken, waarin vermeld staat wie er zo de laatste twee jaar zijn overgeplaatst naar andere Shell-maatschappijen.

Maar er zijn ook ex-collega's die een baan bij een niet-Shell-maatschappij hebben gevonden, kort of lang geleden. En als het dan een baan is die minder algemeen voorkomt, ach, dan zijn ze toch wel het vermelden waard.

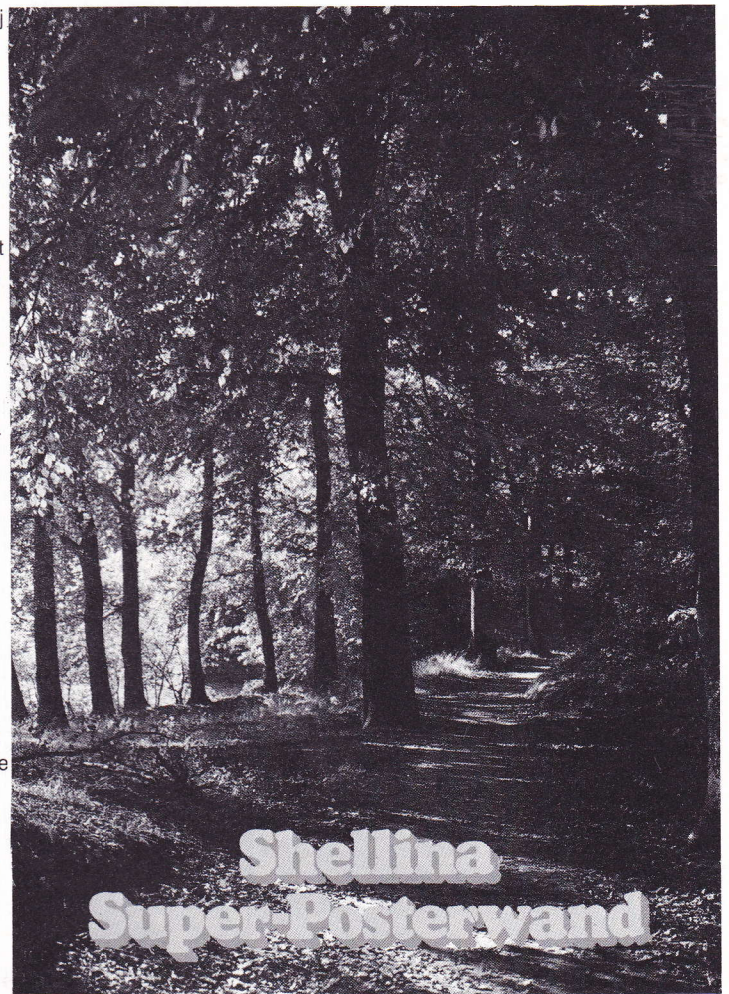
Zo kregen we de tip, dat er in Schiedam een bowling-zaal is geopend, waar 2e stuurman Paul de Ruiter, die eind vorig jaar ontslag nam, de scepter zwaait. Een telefoontje naar hem bracht aan het licht, dat dit eigenlijk kwam omdat z'n schoonvader zijn garagebedrijf toch moest verbouwen, waardoor er een geheel nieuwe zaal beschikbaar kwam. Onze ex-stuurman heeft die gelegenheid aangegrepen om de inrichting dan maar tegelijk aan te passen aan de naam voor de bowling, namelijk de „Walvis”. „Vergrote” patrijspoorten laten het daglicht door, platen van oude zeilschepen en nieuwe koopvaarders sieren de wand, zeekaarten, zeillichten doen denken aan de zee. Trouwens, zijn oude beroep laat hem toch niet los, want al heeft hij nu - voorlopig - een stekkie gevonden, hij heeft nog een ander potje op het vuur staan. Als de zaak eenmaal goed draait (en de voortekenen wijzen er op, dat het een schot in de roos was), stapt hij over naar het loodswezen, waarvoor hij al het nodige contact heeft gelegd. Een heel ander beroep blijkt ex-werktuigkundige Klaas de Jong uit te oefenen. Hij voer bij ons van 1960 tot 1968, was daarna werkzaam bij een groot bedrijf in meet- en regelapparatuur, maar is nu directeur geworden van het circuit van Drenthe. U weet wel, waar de jaarlijkse TT-races worden gehouden. We halen deze wetenschap uit een artikel, dat in een van de Noordelijke dagbladen verscheen en waarin hij vertelt, dat hij in zijn vorige baan even weinig thuis was als in de tijd dat hij nog voer. Overigens, hij geeft daarin ook toe niet veel verstand van motorraces te hebben, al heeft hij zelf gedurende korte tijd nog motor gereden. Maar dit alles hoeft natuurlijk geen bezwaar te zijn om directeur van een circuit te worden. De directeur van de N.S. kan waarschijnlijk ook geen dienstregeling in elkaar stampen, net zo min als de directeur van een schoenfabriek een oude schoen kan lappen.

Voorgoed weg

De Kon. Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen vond, dat het de bezoekers aan onze medische dienst welbekende reddingbootje aan vernieuwing toe was. Toen men echter de jaarlijkse opbrengst ging vergelijken met de kosten van een eventueel nieuw aan te schaffen reddingbootje, kon slechts één conclusie getrokken worden: het zou een aantal jaren duren voordat de kosten voor een nieuw bootje ($\pm f 100,-$) gedekt zouden zijn. De gemiddelde jaarlijkse opbrengst is namelijk slechts $f 10,-$ in schrille tegenstelling met andere rederijen, waar een bootje honderden gulden per jaar oplevert. Gelukkig wordt aan boord van onze schepen nog wel eens een inzameling gehouden, zodat het schaamrood ons nog niet tot de kaken hoeft te stijgen. Maar het bootje is weg . . . voorgoed.

Slordig

Een van de kantoorcollega's werd vorige maand gebeld, door een wildvreemde maar wel opgewonden dame, met de boodschap alsdat ze z'n reisdocumenten op straat had gevonden, in Gorinchem. En nog wel voor een reis, die twee dagen later naar Singapore - via Brussel - moest plaatsvinden. Nou wist de man niet eens, dat hij twee dagen later naar den vreemde zou gaan, maar in de veronderstelling, dat het dan wel voor een collega met gelijklopende naam zou zijn, werd een ander opgehaald, met dank aan de vindster voor haar eerlijkheid en de moeite om er over te bellen. Inderdaad, het was voor een collega met dezelfde achternaam, alleen betrof het een reis, die al een jaar geleden plaatsvond. Tevens was het alleen de gele omslag. Waarbij je je wel afvraagt waarom de „reiziger” zo slordig was om zoiets een jaar later op straat te gooien.



Shellina
Super-Posterwand

Super-posterwand

Posterwanden zijn in: ze sieren de wanden van kamers en verleevdigen op die wijze het interieur. Shell helpt ook op dit gebied, want vanaf 9 mei a.s. is bij alle Shellina-pompen een super-posterwand verkrijgbaar van meer dan normale afmetingen, namelijk 2,6 meter hoog en 2 meter

breed. De prijs? Slechts $f 9,75$, zolang de voorraad strekt. Snel Shellina tanken en het bosgezicht meenemen. Uiteraard is op de poster niet de tekst gedrukt die U op bijstaande foto ziet; een foto waarin wij helaas niet de fraaie kleuren kunnen weergeven die de wand van Uw kamer kunnen versieren.

NIEUWE DIRECTEUR CIRCUIT VAN DRENTH:

„Enige raakvlak met de motor is ooit een bezoek aan TT geweest”



* Klaas de Jong: „Jaren geleden wel eens naar de TT geweest”.

„Ik heb vroeger een korte tijd motor gereden en jaren geleden ben ik samen met een kennis eens naar de TT in Assen geweest.

Dat is - behalve uiteraard mijn technische achtergrond - het enige raakvlak met de motorsport. Maar dat lijkt me ook niet zo belangrijk: de functie die ik ga bekleeden is toch meer een organisatorische en commerciële dan een sportieve”.

Klaas de Jong (35), de nieuwe directeur van de Stichting Circuit van Drenthe, is een gemakkelijke prater. Hoewel hij per 1 april prater is begint hij zijn werkzaamheden op het TT-bureau in Assen pas maandag. Hij woont nog in Terheijden, een dorp bij Breda.

Kunt u iets over uw levensloop vertellen?

De Jong: „Ik ben in Leeuwarden geboren en heb daar ook vrijwel mijn gehele leven gewoond. Na de middelbare school heb ik de hogere zeevaart- en scheepswerktuigkunde gaan varen bij de Koninklijke Shell Gezwoven van Drenthe”.

over de spreekwoordelijke wereldzegen tot ik in 1968 ontdek- te dat ik mijn twee dochtertjes niet meer kende. Daarna een baan aan de wal gezocht, hetgeen lukte bij een groot bedrijf van meet- en regelapparatuur. Tot 1970 in Drachten gewoond”.

U bent dus noorderling?

De Jong: „Nou en of. Ik zelf in hart en nieren; mijn vrouw heeft het echter in het zuiden best naar haar zin.”

Waarom hebt u gesolliciteerd naar de functie van directeur van de Stichting Circuit van Drenthe?

De Jong, even aarzelend: „Eigenlijk om dezelfde reden waarom ik destijds van zee ben gegaan. Ook hier was ik niet op mijn plaats. Het was ik nooit thuis. Sterfs reizen naar het buitenland en eerlijk gezegd was ik daar beu van. Ik heb er niets op tegen hard te werken, maar ik wil af en toe wel eens thuis zijn.”

Of het leit dat ik niet veel ver-
-de motorraces heb deze

De TT en alles wat daar mee samen hangt is een enorm gebeuren, dat echter op een stuk ervaring stoelt, waar je „betroerd” van wordt. Nu, met steun van Egbert Braakman kom ik er echt wel door”, aldus Klaas de Jong.

Vlootpersonalia

periode van 16 maart t/m 15 april 1977

Gehuwd:

18.3: A. Oost, 5e wtk.;
18.3: A. Vastenhoud, II.wtk., met mw. J. van Os;
24.3: H. H. P. F. Janssen, 5e wtk., met mw. M. Janssen;
28.3: P. Koks, bediende a/d;
31.3: J. M. M. van Rossum, 3e stm., met mw. M. Schaik;
12.4: R. W. van Rooyen, sch. vakman 1, met mw. E. S. Sparreboom;
15.4: R. R. van der Maas, 4e stm., met mw. M. de Wijs.

Geboren:

16.3: Paul Andrew, zoon van J. W. van Putten, 2e wtk., en mw. S. A. van Putten-Campbell;
17.3: Richard Cornelis Theodorus, zoon van T. van de Ruit, 4e wtk., en mw. M. J. J. van de Ruit-den Dekker;
19.3: Jordy Ernest, zoon van E. A. Rumeser, 5e wtk., en mw. G. J. Rumeser-Schout;
22.3: Erica, dochter van C. B. Slieker, 2e stm., en mw. M. M. C. Slieker-Bakker.

Aflossingen:

gezagv.: H. K. Paauw, P. Hoogesteger, J. de Jong, M. G. C. Geerarts, J. C. de Groot, P. J. P. Siebesma, P. Janssen, J. van der Zouwen, J. P. Jongbloed, C. Vriend;
1e stl.: F. de Vries, A. J. Bloem, M. A. Messelaar, A. T. van Es, M. van den Belt, T. W. Scharrenburg, A. J. Both, J. Mieras, A. Vlaar, G. Burma;
2e stl.: A. J. Verheul, H. den Ouden, F. T. J. van Manen, M. M. Scheele, J. Koek, J. I. Boon, F. L. A. Bloot, A. J. W. Rommes, M. A. F. Wanders, R. Dijkstra, F. Makkee, H. van Popta, A. G. J. de Wit;
3e stl.: P. H. Visser, H. G. D. Cramer, G. J. Koek, J. A. M. van der Holst, J. Kistemaker, B. Crum, P. A. Janssen, D. van der Heul, D. J. Bruin;
4e stl.: E. E. de Rijcke, L. M. P. Out, F. B. Koek, A. H. Zuidema, J. B. Winkelhuis, C. J. Wijngaarden, J. W. Steynis, P. J. F. Steenbergen, R. A. S. Vermeulen;
radio-off.: P. W. Veygen, J. J. van den Berg, C. D. de Jong, C. M. Smits, W. J. J. Oort, H. Vacano, W. Boutens, J. A. Stevens, H. R. Vissers, J. D. Dieker;
hfd.wtk.: C. C. Bartels, A. J. Baerveldt, J. B. J. Jonker, J. Tekelenburg, F. van Dalen, J. D. Donken, J. van der Schee, K. L. Schuring, C. Pietersen, J. H. Veen, C. de Witte, O. K. Nicolai;
2e wtk.: H. Tesink, W. J. Meuldijk, F. A. M. Vergroesen, H. Brand, G. G. Wolsink, L. P. A. de Winter, K. J. Faasse, L. W. Jorissen, F. D. Dieleman;
3e wtk.: P. J. van den Ende, W. B. Grund, W. J. van der Veer, C. J. J. de Vos, D. Roodnat, J. Haasjes, A. E. de Bruyn, R. M. van Ham, A. P. Grootenboer, R. Bos, H. R. Muysson, C. J. Jongkind, W. van den Dobbelsesteen, K. M. van Harpen, W. I. van der Burght, H. J. Lammertink, J. J. F. Govers, C. Oppelaar;
4e wtk.: J. Gijsbertsen, J. A. de Bakker, G. A. van Niel, C. L. Flipse, W. T. van Leeuwen, P. H. Veldhoen, F. R. R. Smith, W. Overeem, C. Castelijns, A. B. Blomberg, A. Nonnekes;
5e wtk.: C. Boutsma, C. van Kampen, R. Linsen, N. C. van den Heuvel, C. P. J. de Hond, P. A. G. van der Meer, P. F. M. Kösters, J. J. Timmermans, A. P. Mans, T. van Luttkhuizen, K. Vis, E. B. Grootenboer, H. C. van Gelder,

C. Vreugdenhil, H. Struyk, D. J. M. Wortelboer, M. F. de Boer, B. J. Huizing;
ass.wtk.: R. G. Boonstra;
sch. voorman: P. H. A. van Putten, G. J. van Delft, J. Pronk;
sch. vakman 1: G. J. C. Dudinck, R. W. van Rooyen, L. van der Velden, J. M. Kools, L. A. T. Blankemeyer, L. de Kok, F. J. Trijselaar, J. C. Huiberts, H. P. de Leeuw;
sch. vakman 2: J. W. Wolters, M. Temmerman, F. D. P. Croes;
sch. gezet a/w: H. J. Groeneveld, L. A. W. van de Wouw, F. G. M. van Kleef, L. N. Bouwmeester, D. A. Emanuels, J. A. Klarholz, T. J. Moonen, R. van Buuren, H. R. Rikken, J. P. W. Dallmeyer, J. N. H. Steeman, J. C. Daatselaar, H. de Jong, P. F. Jonkman, W. J. Louwerse, E. M. Krakowczyk, A. de Krey, S. J. van der Heide, H. J. F. Stoffers, J. H. Wienants, J. J. Donleben, J. Poot, P. J. Mirrer;
aank. sch. gezet a/w: J. A. T. M. van Dijk, G. Juhasz, L. T. A. C. Roodakker, A. Zijlstra, T. T. van de Velde;
hoofdvoeding: E. Kost, F. B. Wayers, H. Scharloo, W. Haanen, R. J. Hageman, G. van Driel, J. Roosenburg;
sch. kok: F. W. A. van Deursen, M. W. B. Kitzen;
hoofd bediende: F. P. Lommerse, E. J. Eradus, C. Westbroek, A. J. J. Ceelen;
bediende: J. Boelee, A. R. Tanasale, L. J. Schalk, G. J. Pfenning, C. M. Vervloet;
bediende (a/d): A. A. van den Berg, G. J. van Rijn, L. de Kramer;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: wnd. gezagv. R. van Kranen, J. de Jager sr., 3e stm. A. G. den Dekker, 4e stm. W. J. Santman, hfd.wtk. J. de Jong, 3e wtk. J. P. van de Water, 5e wtk. A. Steenstra, II.wtk. R. J. Verspoor;
m.s. Acila: 4e stm. R. R. Reinhardt, radio-off. J. Kramer;
m.s. Actmaea: wnd. 3e wtk. P. A. van Splunter;
m.s. Actmae: 1e stm. J. de Jager jr., sch. vakman 1 M. A. J. Veen, J. E. Houtman;
s.s. Arca: 2e stm. C. P. C. van Goethem, 4e stm. W. H. Nibbelink, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk. W. J. Adema;
s.s. Atys: wnd. 3e stm. J. van der Tuin, 5e wtk. I. j. keus, II.wtk. A. C. van der Ham, hoofdvoeding C. G. M. van der Schuppen;
s.s. Capiluna: hfd.wtk. C. G. Pusck, 5e wtk. E. A. Rumeser, sch. vakman 2 F. J. E. Walchelder, saw J. A. Kimpton, D. Bergen, J. van de Meer, G. N. Hartman, asaw R. W. Pieters, bediende P. J. Gijse, A. D. Pattiha;
s.s. Capisteria: gezagv. W. Welbie, radio-off. C. J. M. Mullaart, hfd. wtk. J. F. Spiering, 2e wtk. J. P. Kalkman, 3e wtk. E. L. F. Nijhuis, 4e wtk. R. F. van Loon, hoofdvoeding J. J. Dalmayer;
m.s. Cinulia: gezagv. P. Buisman, 4e stm. J. H. Oort, 2e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. G. T. Verwoert;
m.s. Crania: wnd. gezagv. R. Jousma, radio-off. M. K. Bierlee, 5e wtk. P. L. M. Akkermans, sch. vakman 1 Q. A. P. de Wit;
m.s. Dallia: 2e stm. F. J. Kronenberg, hfd. wtk. B. Veldhuis, sch. vakman 1 R. Vijlbrief, saw L. A. Douma, F. W. J. Buys, hoofdvoeding H. J. van Alphen, bediende L. de Vos, koksmaat J. G. S. Straver;
m.s. Daphne: 1e stm. R. J. de Wit, wnd. 2e stm. T. Kik, 4e wtk. J. J. Feenstra, 5e wtk. J. H. van der Sluys, C. B. van het Maalpad,

In memoriam

Op 3 april jl. is overleden de heer

W. J. Steinbuch

oud-gezagvoerder. De heer Steinbuch verliet de dienst der Maatschappij in 1944, na ruim 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 80 jaar.

Op 9 april jl. is overleden de heer

J. J. Hester

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Hester verliet de dienst der Maatschappij in 1960, na ruim 33 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 15 april jl. is overleden de heer

C. Valkenburg

oud-gezagvoerder. De heer Valkenburg verliet de dienst der Maatschappij in 1951, na bijna 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 75 jaar.

sch. voorman A. de Kuyper, saw J. C. Daatselaar, P. N. E. Hermans, W. J. van Strijland, H. van der Weijden, asaw R. G. Bosker, hoofd voeding H. C. Lindeboom, sch. kok C. J. L. van der Linde, bediende J. A. Schuiten; **m.s. Diadema:** 3e stm. P. N. van Duyn, hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, 3e wtk. B. van Os, 4e wtk. A. N. Zeldenrust, ass.wtk. J. A. Drenth, sch. vakman 2 J. P. Kilkens, saw A. J. van Dormolen, T. Kulk, P. de Wit, asaw J. C. M. Peeters, bediende (a/d) R. G. M. Moonen, jongen a/w P. J. Jilleba;

m.s. Diloma: wnd. 1e stm. D. Schonenberg, radio-off. R. Roquas, 5e wtk. F. R. E. Szrama, sch. vakman 1 J. M. H. Siepers, saw A. J. Hordijk, hoofd bediende H. Moes, koksmaat R. Kamperman;

m.s. Dione: 1e stm. J. Priester, 2e stm. G. van Riet, hfd. wtk. F. in 't Veld, 5e wtk. H. J. M. Frenken, L. A. T. Kersten, saw J. Brederveld, D. Hogeveen, J. W. P. Grommen, asaw L. N. P. J. Reijntjes, R. M. Houtkooper, hoofd voeding C. P. Hoogesteger, bediende P. Aldenkamp, A. D. Beckschebe, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens;

m.s. Dosina: hfd. wtk. A. de Boer;

m.s. Felania: 1e stm. J. C. Aartsen, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, 3e stm. R. Zitter, radio-off. H. J. van Homoet, 3e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 4e wtk. R. Denker, sch. vakman 1 L. J. C. van Kuyen, asaw W. H. Reimerink, hoofd bediende G. J. Vrielenk, jongen a/w P. H. A. J. van Coenen;

m.s. Fossarina: 4e wtk. J. R. Spoelstra;

m.s. Fossarus: 1e stm. J. A. van Kesteren, wnd. 2e stm. P. G. van der Laag, 3e stm. H. Reiling, radio-off. D. J. Vos, hfd. wtk. D. Gooris, 3e wtk. A. J. A. de Groot, 4e wtk. P. C. M. Drost, capataz M. Nieto Dacosta, man esp E. D. Francisco Quiroga, mar int J. Cordeiro Santos, V. Crespo Fontenla, J. M. Fernandez Pena, J. Martinez Perez, R. Martinez Perez, F. Perez Taboada, M. Carballo Suppo, F. Zabala Calvino, M. Alonso Perez, 2° mar int E. Guimerans Perez, E. Peon Cajide, coc J. C. Collazo Perez,

cam may do P. Lamosa Taboas, cam

R. R. Freire Ferreira, C. Magdaleno Gonzalez;

m.s. Fulgur: 4e stm. E. J. G. Kraszewski, 3e wtk. A. Storm, saw G. van der Bent, D. van Eenige, N. Meyer, S. R. Langendoen, H. F. J. Fijlstra, asaw J. A. M. van Beurden, sch. kok J. van der Horst, bediende (a/d) R. Geensen;

s.s. Katelysia: gezagv. R. Verhoef, wnd. 1e stm. F. G. Franken, wnd. 4e wtk. W. L. Verhage, 5e wtk. J. J. van Herk;

s.s. Kermia: 1e stm. J. P. Hendriks, 2e stm. J. A. Koenraads, 3e stm. R. F. M. Driessen;

s.s. Khasiella: wnd. 3e stm. C. J. Lugtig, radio-off. T. Notenboom, wnd. 2e wtk. J. H. M. A. Jaarsveld, 5e wtk. J. Schipper, B. L. C. Maas, hoofd voeding J. M. Maaskant;

s.s. Kopionella: wnd. 3e wtk. P. C. de Wit, sch. vakman 1 J. Heeren;

s.s. Kylix: 4e stm. B. J. A. A. van Iersel, 3e wtk. R. C. Starckenburg;

s.s. Lovellia: 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, 3e wtk. J. W. van Velze;

s.s. Macoma: 2e stm. H. Sieders, 4e wtk. D. J. Blom, sch. voorman I. Dijker, hoofd bediende H. J. Denies;

s.s. Marinula: 1e stm. C. P. Schoenmakers, 4e stm. H. A. van der Want, A. E. R. van de Griend, 3e wtk. H. E. Daniëls, 4e wtk. E. J. van den Brink, 5e wtk. H. M. Zwanenburg;

s.s. Meta: 1e stm. R. A. Kattenburg Schüler, 2e stm. W. Koeze;

s.s. Mitra: sch. voorman J. C. van Willigen; **m.s. Niso:** gezagv. H. Unger, 2e stm.

P. H. Jacobs, hfd. wtk. J. van Essen, 3e wtk. W. K. de Voogd, 5e wtk. N. H. C. Foekema, Man esp F. Otero Lago, 2° man esp J. A. Villar Alonso, mar int J. Arcos Gonzalez, A. Boulosa Dacosta, M. Carneiro Marquez, J. Pousada Perez, J. Rodriguez Goberna, J. M. Misa Gonzalez, M. Fajo Misa, coc M. Martinez Amoedo, cam may do J. Villaverde Boullon, cam J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez, cam (trip) C. Perez Counago;

s.s. Ondina: hfd. wtk. H. Blaauw, 2e wtk.

J. J. Timmers, 5e wtk. G. A. Mellonius;

s.s. Onoba: wnd. 1e stm. H. Slot, 3e wtk. K. Elshout;

s.s. Patro: 4e stm. E. de Jong jr., radio-off., A. Boutkan, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, capataz E. Santos Avilleira, man esp

J. L. Moreira Formoso, 2° man esp J. Hermida Millan, mar int M. Cabral Molanes, C. Chapela Barreiro, F. Collarte Vazquez,

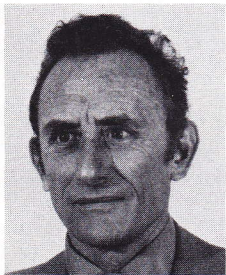
A. Cordeiro Santos, D. Fandino Rodriguez,

G. Gago Salgueiro, A. Ginartes Bugarin,

J. Gomez Albor, F. A. Moreira Vinas, 2° mar int

J. C. Rodal Garcia, coc A. Estevez Solino,

Onze vlootjubilaren



M. E. Wolper
gezagv.
30 jaar op 29.5.77



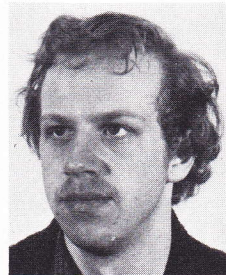
C. P. C. van Goethem
2e stm.
10 jaar op 1.5.77



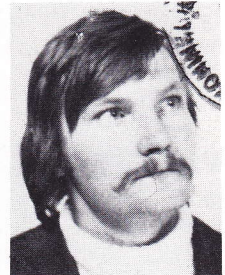
R. P. L. Verhoeve
sch. voorman
10 jaar op 3.5.77



J. H. L. Nahapiet
sch. gezet a/w
10 jaar op 5.5.77



P. F. M. van Hoof
sch. vakman 2



A. O. Koetje
sch. vakman 2



J. Karskens
sch. gezet a/w
10 jaar op 8.5.77



F. W. A. van Deursen
sch. kok
10 jaar op 22.5.77



J. L. F. Romen
hoofd bediende
10 jaar op 20.3.77

Rectificatie

In het april-nummer plaatsten wij onder deze rubriek een foto van de heer Romen, met als vermelding A. B. Romen, bediende, 10 jaar op 20.3.77. Dit was helaas op basis van een onjuiste opgave. Het had de thans afgebeelde heer Romen moeten zijn, een broer van de abusievelijk geplaatste niet-jubilaris, die nog een aantal jaren voor de boeg heeft alvorens zijn 10-jarig jubileum te vieren.

cam may do F. Dieguez Garcia, cam
 J. Barros Barros, S. Soto Carballo;
s.s. Sepia: wnd. 2e stm. J. M. B. van Kessel,
 2e stm. R. Hagen, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 3e wtk.
 N. J. Gras, 5e wtk. T. J. van het Kaar
 hoofd voeding A. A. Turkenburg;
s.s. Vitrea: wnd. 1e stm. R. J. J. F. Zeegers,
 3e wtk. L. F. Kruyt, 4e wtk. P. Mulder, II.wtk.
 P. Hesselink, sch. vakman 2
 P. F. M. van Hoof, hoofd voeding A. G. Freeth;
s.s. Vlieland: wnd. 3e stm. M. Ponsen, hfd. wtk.
 C. W. Stolk, 5e wtk. J. W. Golstein,
 A. J. M. Janssen, II.wtk. J. A. C. Gerretse;
s.s. Zafra: 2e stm. W. J. H. van Dipten, 4e stm.
 R. van der Bos, radio-off. N. J. Pols, wnd. 3e wtk.
 P. Versluis, 5e wtk. J. L. M. Peeters;
s.s. Zaria: 4e stm. E. Witteveen, wnd. 3e wtk.
 H. L. Hendrison.

Uit dienst getreden:

2e stm.: F. Hogenbirk;
 II.stm.: T. N. G. Borst;
 4e wtk.: G. Batenburg;
 5e wtk.: R. W. H. Bos;
 II.wtk.: V. C. Laarman;
 sch. voorman: L. van Wieren;
 hoofd voeding: F. Tüllmann.

Tijdelijke tewerkstelling:

4e stm.: G. A. van Dijk – Shell Nederland
 Raffinaderij B.V. te Pernis;
 3e wtk.: C. Parrel – Stoomvaart Maatschappij
 "Oostzee" N.V.;
 5e wtk.: F. C. M. Waals – N.V. Stoomvaartmij.
 Zeeland.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: M. Waalewijn – Chevron Tankers B.V.;
 5e wtk.: W. L. Verhage – H.A.L.-Beheer B.V.

Overgeplaatst:

2e stm.: A. G. Kroon – Shell Nederland
 Chemie B.V. te Klundert.

Aangesteld als:

4e stm.: J. P. van Rensen, R. R. Reinhardt,
 B. J. A. A. van Iersel, W. H. Nibbelink,
 W. J. Santman, R. van der Bos;
 5e wtk.: J. W. G. van der Hoeven, B. J. ter Maat,
 P. J. M. Heyns, G. T. Verwoert;
 sch. kok: J. van der Horst.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. van Ruiven, W. L. Westhoff,
 R. J. Ruts;
 2e stm. G.H.V.: A. G. den Dekker,
 A. H. den Breems;
 2e stm. G.H.V.-th.: B. G. ten Cate;
 3e stm. G.H.V.: R. van der Bos;
 "C": C. Hemmer;
 "C-th.": F. W. Gakes;
 "B": J. J. Feenstra, A. Storm, J. W. van Velze,
 B. van Os, L. F. Kruyt, A. B. G. Biesheuvel;
 "A/B-th.": R. de Vries, J. Bijloo.

Vlootcirculaires

In de periode 16 maart tot en met 15 april
 verschenen de volgende vlootcirculai-
 res/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1259	21.3.77	CAO-onderhandelingen 1977 Europees vlootpersoneel (PCOR)
1260	24.3.77	Schaderapport 138
1261	25.3.77	Schaderapport 139
1262	31.3.77	Koersen (PCOR)
1263	1.4.77	Zomertijd en verantwoording extra uren (PCOR)
1264	4.4.77	Uurverdiensten (PCOR)
1265	12.4.77	CAO-wijzigingen 1977 Eur. Vlootpersoneel
1266	7.4.77	Port performance, kosten per dag (PCOR)
1267	13.4.77	Effective mooring
1268	12.4.77	Correctie op circ. 1257 (PCOR)



Bruidspaar van de maand

Je zou bij deze bruidsfoto als
 bijschrift kunnen schrijven: „Portret
 van een Limburgs paar”. Want zowel
 5e werktuigkundige H. H. P. F.
 Janssen als zijn liefvallige bruid komt
 uit Roermond, in welke plaats zij op
 de 24e maart elkaar trouw beloofden
 ten stadhuize. Mevrouw M. Janssen
 – die van beroep tandarts-assistente
 is bij de schooltandverzorgingsdienst
 aldaar – zal overigens weinig moeite
 hebben om aan haar nieuwe naam te
 wennen. Want ook zijzelf is ene
 geboren Janssen, wat bij de veelheid
 van Janssen-s in Nederland nou ook
 weer niet zo vreemd is. Inmiddels
 heeft zij al het nodige van het beroep
 van een „zeevarende” gehoord van
 de bruidegom en gezien uit de films
 die hij tijdens reizen aan boord
 maakt. En het ziet er wel naar uit dat,
 als het schip waarop deze
 werktuigkundige wordt tewerkgesteld,
 tijdens de schoolvakantie in Europese
 wateren is, de bruid een korte reis
 zal gaan meemaken. En dan maar
 hopen voor haar, dat het weer even
 goed zal zijn als op de voor hen
 beiden gedenkwaardige 24e maart,
 waarop een stralende zon even
 afwisseling bracht in een serie koude,
 natte voorjaarsdagen.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-3-1977 t/m 15-4-1977

Uit dienst

m.i.v. 1.4 R. L. N. Olieroock – DFP/4
 m.i.v. 1.4 Mw. C. J. Verhoef – DFP/3 (naar SNV)

Interne mutaties

m.i.v. 21.3 Mw. M. G. P. Boshoff van DFP/1 naar
 DFP/4

Gehuwd

18.2 Mw. E. M. Thijssen (DFP/4) met de heer
 R. J. R. van der Wal

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 9
 mei 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