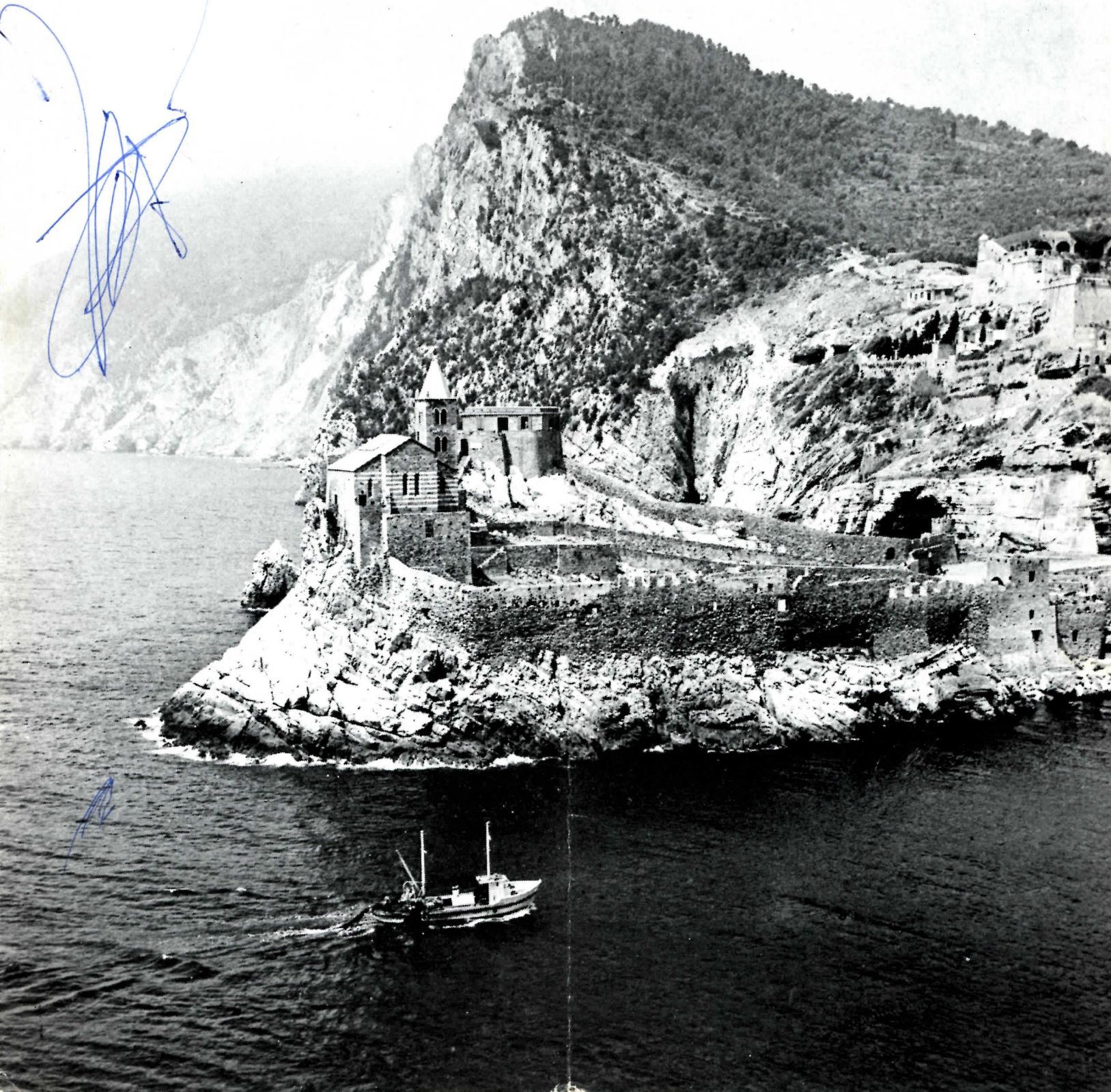


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-ENWALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
NOVEMBER 1970



WALJUBILEUM



Herhaaldelijk komen in dit tijdschrift de vloot- en waljubilarissen voor het voetlicht, die het embleem voor 25 jaar dienst door onze Directeur krijgen opgespeld.

Minder dikwijls geldt dit de uitreiking van een hangertje met het dienstembleem aan een vrouwelijke employé, doch op donderdag 1 oktober jl. viel deze eer te beurt aan mej. **E. M. Annegarn** van de sectie DFF/3 - Vlootgages en Walsalarissen.

In aanwezigheid van de heren L. F. van den Belt en M. de Jong reikte de heer D. Rodenburg dit kleinood uit, waarna de heer M. de Jong, als haar afdelingschef, de honneurs waarnam door haar deze hanger om te doen.

Met een genoeglijk samenzijn, waarbij de loopbaan van de jubilarisse nog even de revue passeerde, werd de uitreiking besloten.

WIJZIGING KAMERNUMMERS

Een aantal secties in het Shell-Gebouw heeft andere kamers betrokken, hetgeen mogelijk bleek nadat een aantal afdelingen van Shell Nederland Verkoopmaatschappij elders in Rotterdam was ondergebracht.

Voor zover dit voor officieren en scheepsgezellen van belang kan zijn, hieronder een opgave van enkele recente wijzigingen. Nu wat meer ruimte is vrijgekomen, heeft men gebruik gemaakt van de mogelijkheid om weer een spreekkamer in te richten voor die zeevarenden die even ongestoord willen praten met een collega van de sectie DFP/1 of 2. Deze kamer is op dezelfde etage als de betrokken secties zelf, zodat in voorkomende gevallen geen lange wandeling nodig is.

Voor de Nautische Dienst bleek wat meer spreiding mogelijk, doch dit is geen wijziging die bezoekende officieren zal verwaren.

Wel goede nota verdient het volgende: De sectie Personeelsvoorlichting — DFP/4 is weer ondergebracht in het Shell-Gebouw en wel op de 1e etage, kamer no. 1.49. Aangezien ook Demise-managed Fleet Liaison — DFM/5 van het gebouw in de Zomerhofstraat is overgebracht naar kamer no. 3.13 in het Shell-Gebouw, kon de sectie DFM/13 — Civiele Dienst in zijn geheel de vrijgekomen kamers in de Zomerhofstraat 76, 3e etage, betrekken. De heer Van Gestel, chef van deze sectie, is nu ondergebracht in kamer Z.3.13, waarbij Z staat voor Zomerhofstraat, met daarnaast de overigen van zijn sectie, namelijk in kamer Z.3.12.

Van de daardoor in het Shell-Gebouw vrijgekomen kamers is gebruik gemaakt om zowel de Sectie Elektrotechniek (DFM/24) als de Sectie Technische Ontwikkelingen (DFM/21) onder te brengen in respectievelijk kamers 3.09 en 3.11. Ook konden daardoor op de 2e etage de Secties Materialendienst en Vlootadministratie (DFM/3 en DFM/4) enkele kamers opschuiven.

BIJ DE FRONTPAGINA:

PORTO VENERE bij La Spezia (Enit foto).

Over de toeristische mogelijkheden voor opvarenden van onze schepen die de haven van La Spezia aanlopen, meer in het artikel „O bella Spezia mia”, waarin ook de weg wordt gewezen voor uitstapjes die niet te veel tijd vergen. (pagina's 4 en 5).

MEDEDELING

De heer B. E. Blakely, „Managing Director” van Shell Tankers (U.K.) Ltd, zal op 1 januari 1971 de heer J. H. Kirby opvolgen als „Marine Co-ordinator” van de Shell en als „Managing Director” van Shell International Marine Ltd.

De heer Kirby zal „Chairman” blijven van Shell Tankers (U.K.) Ltd en een „Director” van Shell International Marine Ltd tot zijn pensionering uit Groepsdienst, die op 31 maart 1972 kan worden verwacht.

De heer Blakely is ook benoemd tot „Deputy Chairman” van Shell Tankers (U.K.) Ltd vanaf 1 januari a.s.

De heer A. F. Whiteley, die op het ogenblik „Fleet Manager” is en een „Director” van Shell Tankers (U.K.) Ltd, is aangewezen om de heer Blakely op te volgen als „Managing Director” van die maatschappij, met ingang van 1 januari a.s.

VERBINDING MET EUROPOORT

In het september-nummer maakten wij reeds melding van een onderzoek dat plaatsvond om na te gaan of het nuttig zou zijn, ten behoeve van de opvarenden van die schepen die in Europoort afmeren en ten gerieve van bezoekende familieleden, een bootverbinding tot stand te brengen tussen Hoek van Holland en Europoort.

Vastgesteld is dat een autorit van Europoort naar Rotterdam niet meer tijd vergt dan de tocht per boot van Europoort naar Hoek van Holland, waarbij komt dat de verbindingsmogelijkheden vanuit Hoek van Holland vergeleken met die vanaf Rotterdam meer beperkt zijn. Daarom is besloten niet tot instelling van een bootverbinding over te gaan.

Nogmaals zij echter de aandacht gevestigd op de door de Maatschappij geboden gelegenheid om, zodra een schip in Europoort is afgemeerd, gebruik te maken van de kleinbusverbinding tussen het schip en het Shell-Gebouw, via het Centraal Station te Rotterdam. Deze dienst wordt uitgevoerd volgens een door de gezagvoerder van het betrokken schip te bepalen frequentie, met een maximum van zesmaal heen en terug per dag. Te dien einde zal direct na aankomst een vertegenwoordiger van een taxibedrijf zich bij de kapitein melden om een afspraak te maken omtrent de frequentie, die in de praktijk zelden meer dan 4 à 5 ritten vice versa behoeft te zijn.

Voor zover plaatsruimte beschikbaar is, kunnen ook familieleden die niet over eigen vervoer beschikken, van deze verbinding gebruik maken. Voor telefonische informatie omtrent vertrektijden vanaf het Shell-Gebouw: telefoon 145144, toestel 2152.

bar

is het wat de klok slaat

Maar het mag er zijn wat de doe-het-zelvers aan boord van onze schepen presteren wanneer zij hun zinnen eenmaal op een bar hebben gezet.

Enige tijd geleden, toen het s.s. „Krebsia” in Pernis lag afgemeerd, kwamen wij al een ijverig sjouwende scheepsvoorman N. van der Steen tegen, die samen met jongen A/W P. J. Wolters een partijtje hout naar binnendroeg. Nauwelijks was het schip het zeegat uit of in hun vrije tijd en met medewerking van de andere scheepsgezellen, werd met veel geduld een knusse bar in elkaar gezet die er wezen mag. Ook de barkrukken zijn produkten van huisvlijt, waaraan de werktuigkundigen de nodige „lassen” bijdroegen.

Thans bereikten ons — van aankomend scheepsgezel A/W J. E. Wahrlich — enkele foto's die aantonen dat ook aan boord van de „Viana” op dit gebied de nodige activiteit is ontplooid, met als resultaat een verblijf waar het goed toeven is, hetgeen ook wel bleek na de officiële opening begin juli jl. toen nevenstaande foto's werden genomen.

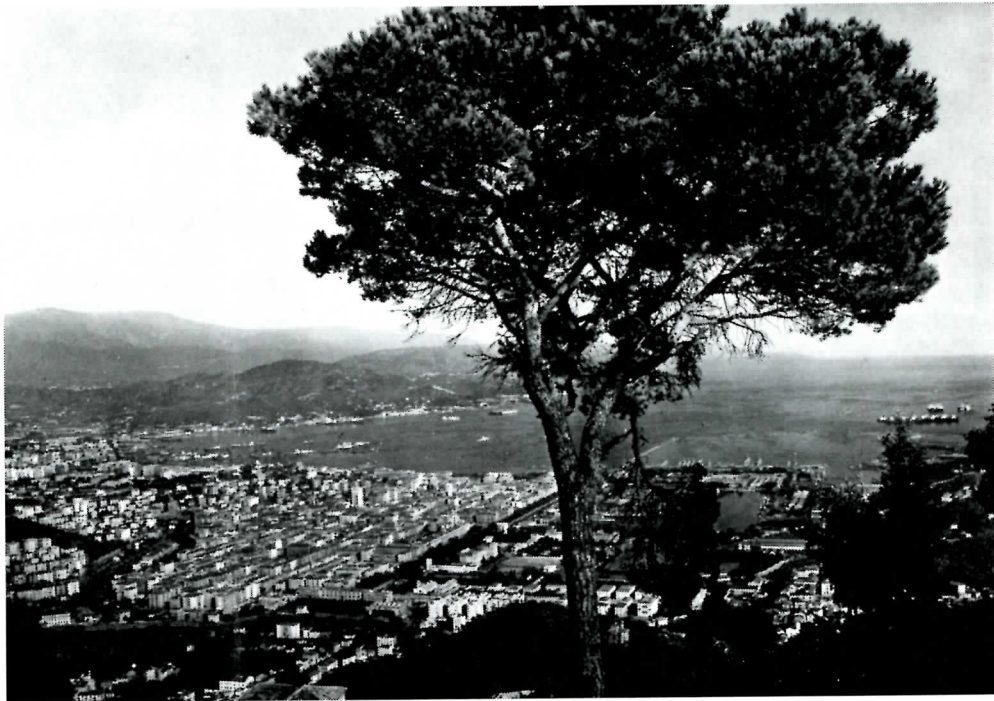
Inmiddels wordt in het kader van de modernisering die bij dokking van schepen wordt doorgevoerd, van Maatschappijwege een bar aangebracht voor zover die nog niet aanwezig is. Zo is op de „Kosicia” thans een bar gebouwd in de rooksalon officieren, terwijl ook op de „Kermia” een bar in de rooksalon is aangebracht, maar tevens in de accommodatieruimte voor de bemanning.

Binnenkort hopen wij ook hiervan enkele foto's te publiceren.

Van boven naar beneden: Bar aan boord s.s. „Krebsia”. - Bij de officiële opening van de bar aan boord van het s.s. „Viana” waren tevens aanwezig Hwtk. L. C. Spoon en, gedeeltelijk zichtbaar, Kapt. C. Wolse. - Een aantal van de „bar”bouwers, v.l.n.r.: aankomend scheepsgezel A/W C. G. Domenie, scheepsgezel A/W H. C. W. Miseré, scheepsvakman I R. Böck, aankomend scheepsgezel A/W J. G. de Graaf en scheepsgezel A/W L. van der Sluis.



*Perla tu sei del mare,
sosta di giorni lieti,
città sei dell'amore
nel "Golfo dei Poeti"!
Sono le tue colline
incanto di bellezza,
coi fiori e i tuoi giardini
desti la giovinezza!*



O bella Spezia mia!

Wat La Spezia zelf betreft, kon bovenstaand loflied wel eens tegevallen wanneer u, na aankomst in de haven, een wandeling gaat maken: rechte straten, druk verkeer, maar voor de rest een typische havenstad, alhoewel gelegen aan een mooie baai. Maar in de Italiaanse tekst wordt ook gesproken over de „Golf der Poëten”. En dit nu is volkomen waar, want La Spezia ligt aan een golf, beschut en met een zacht klimaat, die door de eeuwen heen bijzonder in trek is geweest bij een groot aantal dichters en schrijvers. Zo waren het onder andere Dante, Shelley en Lawrence die hier inspiratie opdeden voor hun gedichten en verhalen.

Golf der Poëten

Natuurlijk heeft de golf niet altijd deze, overigens geheel verdiende bijnaam gehad. In de Middeleeuwen heette ze Portus Veneris. Daarvoor hadden de Romeinen met vooruitziende blik al een straatweg aangelegd, die Luni verbond met het huidige Porto Venere. En aan de vondsten te oordelen die men langs deze straatweg heeft gedaan, was er toen al levendig verkeer, vondsten die overigens in La Spezia te zien zijn in het archeologisch museum. Maar ook nu nog ligt La Spezia, wat verbinding betreft, bijzonder gunstig: aan een grote autoweg, met aansluiting op het verkeersnet door Italië en de andere Europese landen; verder aan de spoorlijn van Turijn naar Genua en Rome.

Maar als een Shell-tanker afmeert aan de steiger van de aldaar gevestigde raffinaderij van Shell Italiana, gaat het niet zo zeer om de mogelijkheden om per trein naar een andere grote stad te trekken.

Men wil, wanneer de dienst aan boord het toelaat, zich wel eens een paar uur aan de wal verpozen. Maar ook dan behoeft La Spezia niet teleur te stellen, want wanneer het niet om het winkelen gaat, is er alsnog de mogelijkheid om er figuurlijk eens even uit te vliegen, aangezien vanuit deze stad autobussen naar alle richtingen vertrekken, terwijl vanuit de haven geregelde bootdiensten worden onderhouden naar verschillende aan deze „Golf der Poëten” gelegen, schilderachtige plaatsjes, die het bezoek alleszins waard zijn. Niet dat men in La Spezia nu echt geen interessante plekjes zal kunnen ontdekken. Er is wel degelijk een oude wijk, met gebouwen in de oude Genuese stijl, met wonin-

gen — ze gelijken meer paleizen — van de vroegere vooraanstaande families. Deze wijk is gelegen tussen de abdijkerk Santa Maria Assunta en de Piazza Sant'Agostino.

Maar om zich geheel in een andere sfeer te kunnen verplaatsen dan gewoonlijk wordt gevonden in een grotere havenstad, moet men iets verder trekken, b.v. naar Lerici of het plaatsje Porto Venere.

Lerici

Gelegen aan de oostkust van de golf en daardoor bevoorrecht met een bijzonder zacht klimaat in de winter, ligt Lerici. Tijdens de zomermaanden kan men op het strand luieren en genieten van het typisch Italiaanse strandleven. In het koudere jaargetijde — en dat is heel wat zachter dan men in Holland onder de winter verstaat — kan men de benen eens strekken en de bezienswaardigheden een blik gunnen.

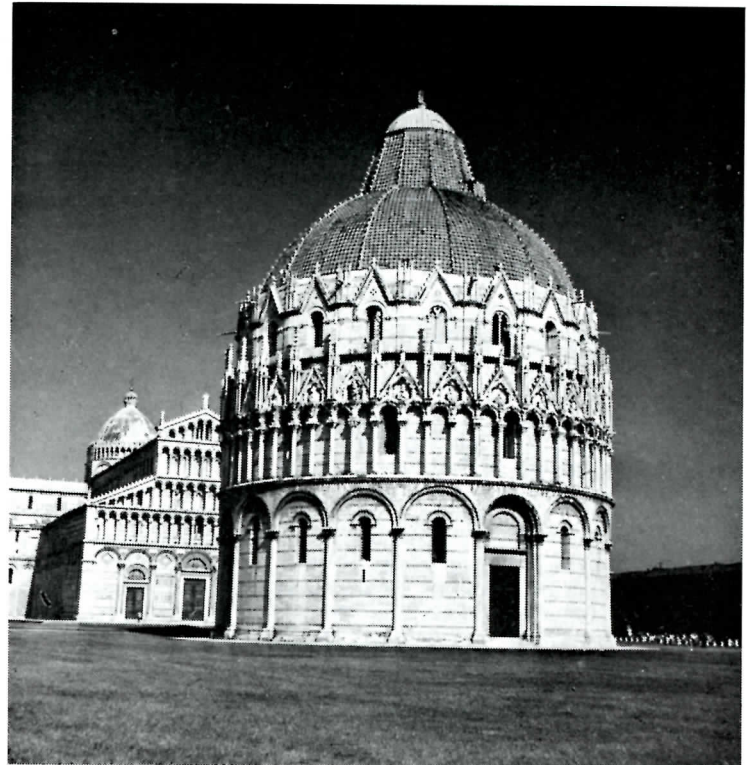
Lerici was oorspronkelijk maar heel klein, maar heeft, juist vanwege zijn ligging en klimaat, een grote aantrekkingskracht uitgeoefend op vakantiegangers, zodat het nu — getooid met villa's en grote tuinen — een steeds groter oppervlak beslaat. Maar het heeft daardoor niets van zijn charme verloren, integendeel, men kan er zich urenlang wanen met vakantie te zijn, juist omdat het voornamelijk vakantiegangers zijn die deze plaats bevolken.

De kerk San Rocco, de burcht en het kasteel herinneren ons er aan dat reeds vroeg hier een nederzetting was.

Het kasteel biedt de bezoeker een merkwaardige aanblik, omdat de bouwers met behulp van afwisselend zwarte en witte steen, de aandacht nog meer op het gebouw hebben gevestigd dan het door zijn ligging al kreeg. Langs de waterkant ligt, in het oudere stadsdeel, nog een aantal huizen dicht opeengedrongen, getooid in pastelkleuren. Daarvoor, dobberend in het oude haventje, talloze jachten, vissers en roeiboortjes.

Als zeevarende zal men echter, wanneer men wat uurtjes vrij heeft kunnen maken om de wal op te gaan, zich minder aangebroken voelen tot het haventje, maar meer belangstelling hebben voor schilderachtige wijken, met gezellige terrasjes en daarvoor kunnen wij ook naar de andere kant van de baai gaan.

De Battistero e Duomo in Pisa, gebouwd in de 11e en 12e eeuw (Enit foto)



Porto Venere

Dit plaatsje kan eveneens zowel per stoomboot, met een launch als per bus worden bereikt vanuit La Spezia zelf. Oorspronkelijk was het een Romeinse basis op de grote heirweg naar Frankrijk en Spanje, vervolgens werd het een citadel van de Byzantijnen, om daarna een bolwerk te worden van de Genuezen. Het door laatstgenoemden gebouwde stadsdeel is nauwelijks uit zijn jasje gegroeid, zodat men hier nog menig plekje vindt waar men zich in het verleden kan wanen.

De plaats is op een heuvel gelegen en de huizenrijen dalen af tot vlakbij het water, met ertussen schilderachtige straatjes waar een auto nauwelijks uw weg zal kruisen.

Het plein van St. Petrus is nog door een hoge muur omringd, met aan de zeezijde een prachtige kerk van gelijke naam. Ook de kerk van San Lorenzo, die nog uit de 12e eeuw dateert, is alleszins een bezoek waard.

Op de steilste rots is het kasteel opgetrokken, vanwaar men een prachtig uitzicht heeft. Maar het is toch het oude stadje zelf dat de bezoeker het meest zal boeien, met zijn heerlijk rommelige huisjes, terrasjes en de rust die daarvan uitstraalt.

Verder

Voor degenen die hun vleugels toch nog verder willen uitslaan als de ligtijd dit mogelijk maakt, verdient het aanbeveling een auto te huren. De agent kan u helpen aan het adres van de Hertz-rent-a-car in het centrum van de stad; het huren van een auto is beslist geen onoverkomelijk kostbare zaak en wanneer de kosten verdeeld worden tussen een paar collega's zelfs goedkoop. Een rijbewijs is natuurlijk wél noodzakelijk.

Mogelijkheden voor uitstapjes net iets verder dan de bovengenoemde plaatsen, zijn er te over. Om een greep te doen: Pisa, grappig en charmant stadje met zijn overbekende, de zwaartekracht trotserende toren; verder vooral aanbevelenswaardig en desnoods gemakkelijk in één rit te verenigen, Florence of, zoals de Italiaan zegt, Firenze. In zijn totaliteit een nog bestaand en gaaf stuk middeleeuwen, dat zijns gelijke in heel Europa niet heeft. Ook de rit door de Apennijnen, met de vele bergkloven en rauwe natuur, is mooi en eens wat anders na het bekijken van zo veel water.

„O bella Spezia mia” zal achteraf wel degelijk waar blijken te zijn, als wij maar bedenken dat het niet zo zeer op de plaats zelf maar op de Golf van La Spezia slaat en op de goede wegen die erheen leiden.

Een kijkje op het strand in Lerici (Enit foto)



Geregelde busdiensten naar Lerici en Porto Venere vanaf het busstation op het Domenico Chiodo plein.

Lerici: van 06.45 tot 20.00 uur. Prijs: Lit. 130, ritduur: 20 minuten.

Porto Venere: van 5.40 tot 22.05 uur. Prijs: Lit. 190, ritduur: 35 minuten.

VRAGEN OVER HET PENSIOEN

Vraag: Wat vindt u de belangrijkste wijziging die nu in het reglement is aangebracht.

Antwoord: Naar mijn mening zijn de verhoging van het weduwenpensioen en de uitbreiding van de mogelijkheid tot toekenning van pensioen aan afhankelijke personen wel het belangrijkste, daar dit voor alle fondsleden, dus zowel voor hen die nog in dienst zijn als voor hen die reeds gepensioneerd zijn, betekent dat bij hun overlijden hun nabestaanden beter verzorgd zullen achterblijven. Daarnaast zou ik vooral de invoering van het invaliditeitspensioen willen noemen.

Vraag: Het is mij opgevallen dat het invaliditeitspensioen altijd op 40 pensioenjaren is gebaseerd. Kunt u hier iets meer over zeggen?

Antwoord: Jawel, wij hebben ons bij de vaststelling van die 40 pensioenjaren als basis, laten leiden door de gedachte dat ingeval van volledige invaliditeit, voor het betrokken fonds lid geen inkomensprobleem mag ontstaan. Om u dit duidelijk te maken, zou ik op deze problematiek iets dieper willen ingaan. Hoewel, vooral sedert de invoering van de Pensioen- en Spaarfondsenwet, kan worden aangenomen dat iemand die op latere leeftijd bij de Groep in dienst treedt, uitgestelde pensioenrechten zal hebben uit een vorige dienstbetrekking, zijn in de meeste pensioenregelingen geen voorzieningen getroffen om dit uitgestelde pensioen bij invaliditeit eerder te doen ingaan dan op de pensioengerechtigde leeftijd. Hier dreigt dus een lacune, die wij met die basis van 40 pensioenjaren hebben ondervangen. In dit verband is het logisch, dat een eventueel direct ingaand pensioen uit een vorige dienstbetrekking op het invaliditeitspensioen in mindering wordt gebracht.

Op het invaliditeitspensioen zullen vanzelfsprekend ook de volledige wettelijke uitkeringen wegens arbeidsongeschiktheid in mindering worden gebracht. Voor de in Nederland werkzame fondsleden is hierbij vooral de Wet op de Arbeidsongeschiktheidsverzekering (W.A.O.) van belang. Onder deze wet bedraagt — onverschillig hoe lang men in het arbeidsproces is ingeschakeld — bij een invaliditeit van 65—80% de uitkering 65% van het verzekerde loon en bij een invaliditeit van 80% of meer 80%. Zoals in de circulaire vermeld, worden deze uitkeringen thans maximaal berekend over ± f 25.000,— per jaar. Het in de circulaire vermelde bedrag van f 24.168,60 is namelijk kort geleden op ca. f 25.000 gebracht. Door ons invaliditeitspensioen is thans voor het meerdere inkomen ook een zeer goede regeling getroffen.

Ieder lid van het Pensioenfonds en iedere gepensioneerde is onlangs in kennis gesteld van de wijzigingen die zijn aangebracht in het Reglement van het Pensioenfonds der „Koninklijke/Shell”.

Ook naar elk onzer schepen is nog een aantal exemplaren verzonden van bedoelde mededeling, opdat de officieren — met uitzondering van de leerlingen, die niet in het Pensioenfonds zijn opgenomen — reeds aan boord kennis kunnen nemen van de inhoud, ook al is aan elk huisadres een exemplaar verstuurd.

Aangezien deze materie voor de niet-ingewijde nogal ingewikkeld is, heeft een gesprek plaatsgehad met de heren Dr. R. van Seenus, directeur van het Pensioenfonds, en W. Vos, onderdirecteur Pensioenen van het Fonds. De gestelde vragen werden gebruikt als uitgangspunt om verschillende wijzigingen toe te lichten. Ongetwijfeld zal deze uiteenzetting de sluiert wat oplichten die er voor velen onder ons nog over het Pensioenfondsreglement ligt.

Vraag: Wat gebeurt er nu als een fonds lid minder dan 65% arbeidsongeschikt is?

Antwoord: In deze gevallen van gedeeltelijke invaliditeit zal de Maatschappij trachten de desbetreffende werknemer hetzij in zijn huidige functie te handhaven hetzij hem — na eventuele omscholing — in een hem passende andere functie te plaatsen. Het zal natuurlijk kunnen voorkomen dat dit onmogelijk is en dat de betrokkene dan toch de dienst zal moeten verlaten. Deze gevallen lenen zich echter niet voor een nauwkeurig vastgestelde oplossing in een pensioenreglement; de Maatschappij kan dan echter altijd geval voor geval nagaan welke oplossing dient te worden getroffen.

Vraag: U noemde hiervoor de Pensioen- en Spaarfondsenwet. Wat houdt deze wet in?

Antwoord: Deze wet heeft ten doel verleende pensioenaanspraken veilig te stellen. Zo zal een werkgever die pensioentoezeggingen doet, deze moeten onderbrengen in een los van de onderneming staand pensioenfonds of verzekeringsovereenkomsten moeten afsluiten met een verzekeringsmaatschappij. In dit verband bepaalt de wet bijvoorbeeld dat een pensioenfonds niet meer dan 10% van zijn bezittingen plus de door de werkgever aan het fonds verschuldigde stortingen over een jaar in de eigen onderneming mag hebben belegd.

Verder bepaalt de wet dat na een deelname aan de pensioenregeling van meer dan vijf jaar een uitgesteld pensioen moet worden toegekend en dat dit uitgestelde pensioen slechts mag worden vervangen door een uitkering ineens ingeval de deelname wordt beëindigd wegens huwelijks van een vrouwelijk fonds lid dan wel door emigratie van een fonds lid. De wet verplicht dus niet tot het doen van pensioentoezeggingen maar geeft — merendeels formele — bepalingen die in acht moeten worden genomen, indien dergelijke toezeggingen zijn gedaan.

Vraag: Ik zou u graag twee vragen willen stellen over de nieuwe regeling voor uitgesteld pensioen. In de eerste plaats: is het stellen van de ingangsdatum op 65 jaar (vrouwelijke leden 60) niet in strijd met de tendens de pensioengerechtigde leeftijd lager te gaan stellen dan 65?

Antwoord: Hoewel die tendens er is, zie ik nog niet dat die in de naaste toekomst zal worden verwezenlijkt. Ik dacht dat er andere problemen zijn, die meer vooraan op het ranglijstje staan. Het hele pensioenprobleem staat op het ogenblik in Nederland in het middelpunt van de be-

langstelling. In de circulaire is reeds genoemd het optrekken van de A.O.W./A.W.W. naar het wettelijk voorgeschreven netto minimum loon. Daarnaast kan nog worden genoemd het eventueel invoeren van een pensioenplicht omdat er nog lang niet voor alle werknemers naast de A.O.W. een pensioenregeling is. Verder het oplossen van het pensioenprobleem dat voortvloeit uit de grotere arbeidsmobiliteit en de kwestie van waardevastheid van de ingegane pensioenen.

De oplossing van al deze problemen zal zeer grote kosten met zich meebrengen. In verband hiermede is de kwestie van het verlagen van de in Nederland algemeen geldende pensioenleeftijd van 65 voorlopig laag op de prioriteitenlijst geplaatst.

Om u een indruk van de kosten te geven: globaal gezien zullen de pensioenkosten van een onderneming die de pensioenleeftijd van 65 tot 60 verlaagt, met ±50% toenemen.

Ik moet uw vraag dan ook ontkennend beantwoorden.

Natuurlijk is het mogelijk dat in de toekomst de pensioenleeftijd in Nederland beneden de 65 jaar zal komen te liggen. Zodra dit het geval is, zullen onze uitgestelde pensioenen ook eerder moeten ingaan.

Vraag: Mijn tweede vraag gaat over de nieuwe formule voor uitgesteld pensioen. Die is, dacht ik, veel eenvoudiger dan de uit twee bestanddelen bestaande formule voor normaal pensioen. Waarom is deze eenvoudige formule niet voor alle berekeningen ingevoerd?

Antwoord: Ik ben blij dat u deze vraag stelt, want dit geeft mij de gelegenheid het grote belang van het 25%-bestanddeel in onze pensioenformule toe te lichten.

Dit element is namelijk in onze pensioenformule opgenomen om aan hen die op grond van hun opleiding of elders verkregen ervaring eerst op wat oudere leeftijd bij de Groep in dienst treden toch een goed pensioen te kunnen toekennen.

Een vergelijking van de uitkomsten van de formule voor normaal en voor uitgesteld pensioen bij kortere diensttijden geeft het volgende beeld:

	in procenten tot f 21.000,—	pensioen-grondslag boven f 21.000,—
20 pensioenjaren		
formule normaal pensioen	50 %	45 % + f 1.050
formule uitgesteld pensioen	37½ %	32½ % + f 1.050

	in procenten tot f 21.000,—	pensioen- grondslag boven f 21.000,—
25 pensioenjaren		
formule normaal pensioen	56¼%	50 % + f 1.312,50
formule uitgesteld pensioen	46⅞%	40⅝% + f 1.312,50

Uit deze voorbeelden blijkt wel dat het handhaven van het 25% bestanddeel in de pensioenformule voor hen die tot de pensioengerechtigde leeftijd in Groepsdienst blijven van groot belang is.

Vraag: U gebruikte zoëven de uitdrukking waardevast. Kunt u dit begrip nader omschrijven en ook het verschil tussen welvaartsvast en waardevast uiteenzetten?

Antwoord: Deze begrippen worden inderdaad veelal door elkaar gehaald en ook bij publikaties in de pers wordt dikwijls de ene term gebruikt, terwijl de andere bedoeld wordt.

Onder een waardevast pensioen wordt verstaan een pensioen dat zijn koopkracht behoudt.

Dit wordt bereikt door het pensioen aan te passen aan de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud. „Prijzenvast” zou dan ook een duidelijkere begripsomschrijving zijn.

Onder een welvaartsvast pensioen wordt een pensioen verstaan dat wordt aangepast aan de salarisontwikkeling van de actieven. „Loonvast” zou hier duidelijker zijn.

Aangezien onze pensioenen volledig gebaseerd zijn op de pensioengrondslag zoals die op de datum van uitdiensttreding is, is ons pensioen tot die datum dus welvaartsvast.

Gelukkig heeft de Maatschappij de ontwikkeling van de kosten van levensonderhoud nauwlettend in het oog gehouden en heeft door het periodiek toekennen van duurtetoelagen ervoor zorg gedragen dat de pensioenen aan de kosten van levensonderhoud werden aangepast. Met deze duurtetoelagen zijn zeer grote bedragen gemoeid. Zo was per 1 januari 1970 naast een totaalbedrag aan pensioenen van f 58,1 miljoen per jaar een bedrag van f 22,2 miljoen per jaar aan duurtetoelagen ten laste van de Maatschappij in betaling.

Zoals u uit de circulaire zult hebben gezien, is de mogelijkheid voor toekenning van duurtetoelagen thans in het reglement opgenomen. Ik moet er echter wel op wijzen, dat dit niet als een verplichting of als een definitieve toezegging mag worden uitgelegd.

Vraag: Is het probleem van het weduwnpensioen bij echtscheiding nu volledig opgelost?

Antwoord: Alvorens uw vraag te beantwoorden, zou ik eerst iets over het „probleem” willen zeggen. Aangezien splitsing van het recht op weduwnpensioen onder ons reglement niet mogelijk was, kwam het nog al eens voor dat een vrouw alleen tot volledige echtscheiding bereid was indien door middel van het afsluiten van een risicoverzekering bij een verzekeringsmaatschappij voor haar een recht op weduwnpensioen werd zeker gesteld. Daar de premie voor een dergelijke verzekering meestal zeer hoog is en de man deze last veelal financieel niet kon opbrengen, kon dikwijls een volledige echtscheiding niet tot stand komen. (Bij scheiding van tafel en bed blijft het recht op weduwnpensioen voor de gescheiden echtgenote gehandhaafd.) Nu de splitsing van het recht op weduwnpensioen reglementair mogelijk is ge-

maakt, zal, indien de vrouw met het haar toe te wijzen gedeelte genoeg neemt, de echtscheiding wel tot stand kunnen komen.

Indien de man daarna echter weer in het huwelijk treedt, zal hij er rekening mede dienen te houden dat bij zijn overlijden zijn echtgenote een kleiner pensioen zal krijgen dan normaal het geval is, daar het pensioen voor de eerste echtgenote — het zogenaamde bijzonder weduwnpensioen — in mindering komt op het weduwnpensioen. Het probleem is dus niet volledig opgelost daar het nu de vraag is of er geen aanvullende verzekering voor de nieuwe echtgenote zal moeten worden afgesloten. Toch acht ik de aangebrachte reglementswijziging van belang omdat het m.i. zeer onbevredigend was dat het recht op een gedeelte van het weduwnpensioen zonder meer door een bepaling in ons reglement aan de gescheiden vrouw werd ontnomen.

Vraag: Als ik het goed heb begrepen wordt onder het hoofd „Tijdelijk pensioen” in de circulaire al weer een volgende reglementswijziging aangekondigd.

Antwoord: Inderdaad. Wanneer de optrekking van de A.O.W./A.W.W. tot het wettelijk voorgeschreven netto minimum loon zal worden gerealiseerd, zal onze pensioenregeling hieraan moeten worden aangepast. De A.O.W./A.W.W.-premie zal hierdoor aanzienlijk gaan stijgen, terwijl de uitkomst van onze pensioenformule vermeerderd met 20% van het A.O.W.-pensioen bij 40 pensioenjaren daardoor op een verhoudingsgewijs te hoog niveau zal komen. De Stichting van de Arbeid heeft de kwestie van de optrekking van de A.O.W./A.W.W. thans in studie en verwacht wordt dat nog dit jaar een rapport door de Stichting zal worden uitgebracht.

Vraag: Verwacht u op korte termijn nog meer wijzigingen in het reglement?

Antwoord: Ook deze vraag moet ik, ik zou haast zeggen tot mijn spijt, bevestigend beantwoorden.

De Sociaal-Economische Raad heeft namelijk in het begin van dit jaar een advies aan de Minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid uitgebracht over aan te brengen wijzigingen in de Pensioen- en Spaarfondsenwet. Indien, zoals te verwachten is, de Minister dit advies zal volgen, zal ons reglement in ieder geval op een tweetal punten moeten worden gewijzigd. In de eerste plaats zal dan reeds na een deelname aan het fonds van meer dan een jaar, thans meer dan vijf jaar, een uitgesteld pensioen moeten worden toegekend. In de tweede plaats zal het vervangen van een uitgesteld pensioen door een uitkering ineens voor vrouwelijke fondsleden die wegens huwelijk de dienst verlaten, niet meer zijn toegestaan.

Onze ondervinding is dat vrijwel alle meisjes die na een diensttijd van minstens vijf jaar en vijftien dagen de dienst wegens huwelijk verlaten, hun uitgesteld pensioen afkopen. Ik zou het betreuren indien dit door de wet onmogelijk wordt gemaakt.

Vraag: De vragen die ik u tot nu gesteld heb, betroffen punten die een verbetering van onze pensioenregeling inhouden. Was het nu echt noodzakelijk om hiertegenover de ledenstortingen met 2% te verhogen?

Antwoord: Daaraan viel inderdaad niet te ontkomen en het was ook hoogst redelijk. Gezien

onze in alle opzichten toch al zeer goede pensioenregeling en het reeds zeer grote bedrag dat de Maatschappij daaraan bijdraagt, niet alleen absoluut maar ook in verhouding tot de ledenstortingen, heeft de Groepsdirectie namelijk beslist dat bij een verdere verbetering van de pensioenregeling de hieruit voortvloeiende meerdere kosten voor een belangrijk gedeelte zullen moeten worden gecompenseerd door een verhoging van de ledenstortingen. Wanneer de stortingen die enerzijds de fondsleden en anderzijds de Maatschappij in 1969 hebben gedaan voor de totale oudedagsvoorziening — dus voor ons fonds en voor de diverse „Staatspensioenregelingen” — met elkaar worden vergeleken, dan blijkt dat de fondsleden slechts ± 22% van deze totale kosten hebben gedragen en de Maatschappij ± 78%. Bij deze vergelijking zijn de Maatschappijkosten voor duurtetoelagen aan gepensioneerd — de in antwoord op één van uw vragen genoemde f 22,2 miljoen per jaar — nog buiten beschouwing gelaten. Ter verduidelijking van het begrip „Staatspensioenregelingen” is het wellicht goed te vermelden dat in deze kosten de door de fondsleden in Nederland voor A.O.W./A.W.W. betaalde premie volledig in aanmerking genomen is.

Vraag: Mijn laatste vraag: is er nog iets waar u zelf de aandacht op zou willen vestigen?

Antwoord: Ik dacht dat alle belangrijke punten in de inmiddels verschenen circulaire omstandig zijn toegelicht. Op één punt, zou ik, hoewel het maar een kleine groep van de lezers zal interesseren, toch nog willen wijzen.

In de circulaire is medegedeeld dat bij de voorbeelden en bij de vermelde uitkomsten van de pensioenformule geen rekening is gehouden met de in het reglement voorgeschreven verminderingen van het pensioen op grond van stortingen in het Voorzieningsfonds en uitkeringen ineens bij het verlaten van de dienst in bepaalde landen.

Op dit laatste punt zou ik nog even in willen gaan. Het indertijd uitgekeerde bedrag (bijvoorbeeld indemnities in Venezuela), vermeerderd met samengestelde interest, zal tot een korting op het pensioen leiden. Indien men in Nederland werkzaam is en men tot geheel of gedeeltelijke storting van dit bedrag in het Pensioenfonds overgaat, zal tot een maximum van f 5.000,— per jaar het gestorte bedrag als „persoonlijke verplichting” bij de aangifte voor de Inkomstenbelasting van het belastbaar inkomen kunnen worden afgetrokken (als men reeds andere aftrekbare lijfrente-premies heeft is het totaal aftrekbare maximum f 5.000,—). Velen maken van deze gelegenheid reeds gebruik om jaarlijks een bedrag in het Pensioenfonds te storten. Aangezien dit fiscaal zeer aantrekkelijk is meen ik er goed aan te doen nogmaals op deze mogelijkheid te wijzen.

Mededeling

Omstreeks medio 1971 zal ir. Brouwer als Groepsdirecteur aftreden wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Met ingang van 1 november 1970 heeft de heer Barran het voorzitterschap van het Comité van Groepsdirecteuren van hem overgenomen, en werd de heer Brouwer vice-voorzitter in plaats van de heer Barran. Met het oog op de continuïteit werd het wenselijk geacht de overneming van het voorzitterschap reeds nu te doen plaatsvinden.

DE „CLUB VAN NEDERLANDSE OUD-GEZAGVOERDER



EN OUD-HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN DER KONINKLIJKE/SHELL" TWINTIG JAAR



Op 27 september jl. was het 20 jaar geleden dat de CNOOKS werd opgericht. Twintig jaar is niet lang op een mensenleven, maar in die twintig jaar is wel bewezen, dat de „Oud-Roest-Club”, zoals de leden hun eigen vereniging met de nodige humor betitelen, levensvatbaarheid heeft. Met het voorbeeld van de destijds 6 maanden eerder in Londen opgerichte Club voor ogen, nam wijlen Jhr. H. G. A. Quarles van Ufford, belast met o.a. de rederij-zaken van de Bataafse, het initiatief om voor onze gepensioneerde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen ook in Nederland een Club op te richten.

De oprichtingsvergadering vond plaats in Den Haag en het enthousiasme onder de aanwezigen was zodanig, dat zich ter vergadering reeds 77 leden aanmeldden. In de loop van de afgelopen twintig jaar is dit aantal met rasse schreden gegroeid en het huidige ledenaantal bedraagt al ruim 300.

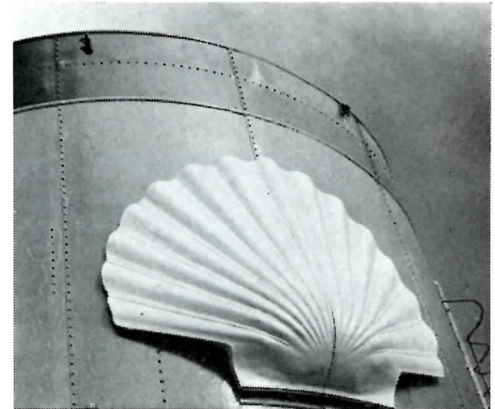
Wat is het doel van een dergelijke Club? Men kan hier lang over filosoferen, maar in wezen komt het neer op het gezellig bij elkaar zijn, tweemaal per jaar, en sterke verhalen met elkaar uitwisselen; menige lach weerklinkt als de deelnemers elkaar weer treffen op de bijeenkomsten. De sceptische buitenstaander zou zich kunnen afvragen of dergelijke ontmoetingen niet buiten de Club zouden kunnen plaatsvinden, maar in werkelijkheid blijken vroegere collega's — verspreid wonend over het gehele land — er niet zo snel toe te komen om elkaar weer eens op te zoeken. En daarom zal men — eenmaal gekomen tot de staat van het gepensioneerde zijn — het des te meer op prijs stellen als men zo tweemaal per jaar, onder het genot van een borrel en lunch, zijn vele vroegere collega's weer ontmoet.

Van het voor het eerste jaar gevormde bestuur zijn nog twee leden behouden gebleven, die geen enkele bijeenkomst zullen overslaan.

Mede met het oog op het twintig-jarig bestaan, stemde het de leden tot vreugde, dat de najaarsreünie, dit jaar op 26 september jl., kon worden gehouden in de grote lunchkamer van het nieuwe gebouw, aan de Oostduinlaan, van het Centraal Kantoor te Den Haag.

Het aantal deelnemers bedroeg dit jaar een record. Zoals gebruikelijk eenmaal per jaar, waren enkele bestuursleden van de Engelse Club te gast bij deze bijeen-

komst, terwijl de Directie was vertegenwoordigd door de heren Den Bakker en Van den Belt met hun echtgenoten. De band, zowel met het kantoor als met onze Engelse ex-collega's, is altijd stevig geweest in de afgelopen twintig jaar. In het Verre Oosten, in de Caraïbische wateren of in andere delen van de wereld zijn in het verleden vriendschapsbanden aangeknoopt, en het verheugt de deelnemers steeds te merken, dat deze banden ook door de twee zusterorganisaties worden aangehouden.



In de laatste jaren is ook de band met de nog varende collega's versterkt, o.a. door de uitreiking van de jaarlijkse CNOOKS-prijs voor nieuw-aangenomen leerlingen; men kan natuurlijk zeggen, dat hier eigen belang van de Club medespreekt — immers, uit de huidige leerlingen zullen uiteindelijk de toekomstige leden van de CNOOKS moeten voortkomen — maar de opzet is toch primair dat de leden ook hun jongere collega's op zee de hand willen reiken.

Staande bij de mijlpaal, met de markering „20”, willen wij onze dank uitspreken aan de Directie van Shell Tankers N.V., die het ons voortdurend mogelijk heeft gemaakt onze activiteiten te ontplooiën, die ook steeds van haar belangstelling heeft betuigd. Wij voelen ons daarom gesterkt in ons vertrouwen, dat nog menig jubileum voor de „Club van Nederlandse Oud-Gezagvoerders en Oud-Hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell” zal zijn weggelegd, waarop wij steeds nieuwe gezichten van inmiddels gepensioneerde collega's hopen te zien.

WIJ SPRAKEN MET

Wie zegt niet: „als ik de honderdduizend win, ga ik reizen?“ Bij de meeste mensen blijft dat echter een vrome wens. De heer Te Hennepe wilde ook graag reizen, hij wachtte alleen niet op een prijsje uit de loterij, hij ging varen op een tanker. Nu kom je daarmee niet bepaald op de mooiste plekjes van de wereld en dus besloot hij om iedere keer als hij met verlof ging en in het buitenland werd afgemonsterd, daar een verkenningstocht te ondernemen.

Twee maanden lang leven en reizen van een bedrag dat in 6 maanden tijd werd opzigelegd, vereist uiteraard wel enig overleg en... aanpassingsvermogen. Om te beginnen reist de heer Te Hennepe altijd met zijn onderkomen op zijn rug; net als een slak kan hij zich, als hij slapen wil, terugtrekken in zijn huis, in dit geval een lichtgewicht tent. Zijn hele bezit, dat hij continu met zich meesleept, bestaat uit een rugzak met een extra verschoning, zeep en een scheerapparaat. Bovenop de rugzak ligt de tent. Bij elkaar een gewicht van ± 15 kilo. Daarmee trekt hij de wereld door in zijn verlof.

Zoals de laatste keer: „In Curaçao werd ik afgemonsterd en daar heb ik een vliegtuig genomen naar Caracas. Op het vliegveld een busje gepakt naar de stad en snel een klein hotel opgezocht. Dat is niet zo moeilijk in een vreemd land: ik probeer op straat altijd iemand ergens mee van dienst te zijn, raak in gesprek en de mensen helpen me dan direct aan een goed en goedkoop onderdak. Daar ben ik twee dagen gebleven. Vervolgens de bus genomen naar Cristobal, zo'n uur of dertig rijden over moderne wegen. Bij de grens echter val je van het ene uiterste in het andere, van heel rijk naar heel arm. In Cristobal wat rondgekeken en toen weer verder met de bus, nu vol kakelende kippen, naar Barranquilla. Vandaar uit wat uitstapjes gemaakt naar o.a. Puerto Colombia en Santa Marta. Deze laatste plaats is een echt toeristen-centrum met hoopjes Amerikanen. Ook hier toch de enorme tegenstelling tussen rijk en arm. Enfin, van Barranquilla weer in een bus, nu naar Cartagena, wat een hoogtepunt was. Het is een machtige stad, vooral bezien uit historisch oogpunt; veel oude kastelen uit de Spaanse tijd.”

Die historie van zo'n kasteel of land bekijkt de heer Te Hennepe zeker niet oppervlakkig. Gedurende de korte tijd dat hij in Nederland is, duikt hij in het Museum voor Land en Volkenkunde, „voor een kwartje kan je alles aan de weet komen”, en stelt zich dan uitgebreid op de hoogte van geschiedenis, cultuur enz. van de eventueel te bezoeken landen. Hij komt dus beslagen ten ijs; hoewel, ijs, „zo'n bustocht dwars door Columbia kan behoorlijk heet zijn. Trouwens met die bus-

sen kun je van alles meemaken. Om de 30 tot 60 kilometer moet je stoppen voor een patrouille die de hele wagen grondig nakijskt op verboden wapens. En dat niet ten onrechte. Van mensen die voor de V.O.S. (Voluntary Overseas Service) werken heb ik gehoord dat acht van de tien toeristen die zich met zo'n bus het binnenland in waagden, beroofd zijn geworden.

Dat is ook de reden dat ik in een werelddeel als Zuid-Amerika gekleed ga in een oude broek, oud hemd en veelal op blote voeten loop. Ook daarom heb ik vrijwel nooit een fototoestel bij me. Een van de risico's van het reizen zoals ik doe, is na-

DE HEER M. TE HENNEPE, BEDIENDE BIJ SHELL TANKERS N.V.

melijk dat je, als je ergens buiten in je tentje slaapt, de volgende ochtend nooit weet of je bezittingen niet van eigenaar verwisseld zijn.”

De reis ging verder naar Bogota, diep in het binnenland van Columbia. De stad ligt op 1200 meter hoogte, in de uitlopers van het Andesgebergte. Ilzig koud is het daar. De bevolking, duidelijk zichtbaar van Indiaanse oorsprong, gaat gekleed in poncho's. Bij ons in Europa een modeverschijnsel, daar de nationale dracht. „Ik logeerde in een klein Spaans hotelletje en 's avonds speelde er op de plaza een muziekkorps. Ze kenden niet meer dan een of twee deuntjes, maar het was toch aardig en het gaf sfeer.”

De tijd drong, dus werd de terugtocht ondernomen, via Venezuela met een Spaans passagiersschip terug naar Europa.

Dit is het — weliswaar onvolledige — verslag van de belevenissen tijdens het laatste verlof van de heer Te Hennepe, maar het is niet zijn langste reis geweest. Die heeft acht maanden geduurd. Daarvoor heeft hij ontslag genomen bij de Shell, na drie jaar iedere cent gespaard te hebben. Hij ontzegt zich dan ook alles, niet roken, niet drinken, „daar word ik ziek van”, niet passagieren in een aanloophaven. Wel met de fiets, die altijd meegaat, de wal op. Zijn laatste fiets heeft overigens de geest gegeven toen hij in Lissabon, met de hofmeester achterop, over de kop ging. Maar dat terzijde. Een reis van acht maanden, die begon in Amsterdam. Via het reisbureau Intourist werd een trip uitgestipeld dwars door Rusland heen. Gedeeltelijk per trein, gedeeltelijk per vliegtuig ging de tocht via Moskou naar Irkoetsk aan het Baikalmeer en vandaar over de transsiberische spoorlijn naar Vladivostok. Met een boot over naar Yokohama en vier maanden rondgesjowd in Japan. Van



Noord naar Zuid, van Oost naar West. Per trein, te voet en liftend, omdat „je dan nog het beste met de mensen in contact komt. Zo heb ik een weekend doorgebracht bij een Japanse familie waarmee ik gelift had. Zodoende kreeg ik ook de gelegenheid een echt Japanse bruiloft mee te maken en een begrafenis, compleet met lijkverbranding en al. Van het een kwam het ander en in Nagasaki werd ik voor de televisie geïnterviewd.”

Wij waren behoorlijk onder de indruk gekomen van de zwerfvlucht van de heer Te Hennepe, maar wilden graag weten of Nederland nu niet te benauwd was geworden, en, of na maandenlang vrij te hebben rondgezworven, het leven aan boord niet moeilijk te accepteren was. De eerste vraag was kennelijk gemakkelijk te beantwoorden: „Nederland is prachtig, een wandeling langs het strand, een tocht op de fiets rond het IJsselmeer, dat alles heeft zijn eigen bekoring.” De tweede vraag was lastiger; na enig nadenken antwoordde hij: „ik hou van mijn werk maar, en dat moet ik eerlijk bekennen, ik heb moeite met het erkennen van gezag en dat is er aan boord natuurlijk. Dat is geloof ik ook wel noodzakelijk en ik pas me dan ook aan. Alleen moet ik soms wat gek doen om even uit die ban te raken. De mensen moesten blijer zijn. Ze kijken altijd zo ernstig.”

Korte, brokkelige zinnen, die toch wel aangaven dat de overgang van verlof naar diensttijd voor hem niet zo eenvoudig was. Er bleef nog een vraag over: „Wat zijn uw plannen voor de toekomst?” Het antwoord bleef niet lang uit: „Varen bij de Shell, een keer met de fiets dwars door Noord-Amerika trekken en misschien, als ik haar vinden kan, trouwen met een vrouw die net zo reislustig is als ik.

J. F. S.

schoon schip

De Beer

In het derde kwartaal 1970 was het aantal bezoekers van het Internationaal Centrum voor Zeevarenden te Rozenburg 15.955 (vorig kwartaal 14.306), waarvan 12.749 (8.779) zeevarenden; het aantal overnachtingen 3.175 (954), verdeeld in 2.555 (1.724) mannen, 412 (161) vrouwen en 208 (69) kinderen. Op 29 juli werd een nieuw rekord geboekt, namelijk 60 hotelgasten.

Legitimatie

Van de Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord N.V. ontvingen wij een mededeling, die wij ten behoeve van de opvarenden van onze schepen die aldaar in de toekomst een dokbeurt ondergaan, hier quoteren.

„Tot nu toe hebben wij de controle op degenen die ons terrein betreden en verlaten, op een soepele wijze kunnen doen uitvoeren, waarbij met een minimum aan formaliteiten werd volstaan.

Door ontwikkelingen die wij niet kunnen negeren, zijn wij genoodzaakt hierin bepaalde wijzigingen te brengen. Daarom heeft onze Afdeling Beveiliging nu opdracht om binnenkort niemand meer op onze terreinen toe te laten, zonder dat zijn identiteit deugdelijk is vastgesteld. Ook bij vertrek dient in alle gevallen afmelding bij onze portier plaats te vinden.

Voor deze maatregelen, waarvan wij ons realiseren dat ze voor onze relaties en onszelf een dosis ongemak meebrengen, vragen wij bij deze uw begrip en medewerking en wij zullen ons inspannen om dit ongerief voor u zo gering mogelijk te doen zijn.”

Bataafse studiebeurzen

Volgend jaar zullen voor het eerst ook meisjes naar een studiebeurs kunnen meedingen. Drie dochters van werknemers of gepensioneerden van een der maatschappijen van de „Koninklijke/Shell” zullen dan voor een studiebeurs in aanmerking kunnen komen.

Dit was ongetwijfeld de opvallendste mededeling die Mr. W. J. de Vries, plaatsvervangend Groepscoördinator Personeel, deed tijdens de uitreiking van de Bataafse studiebeurzen op 17 september j.l. in het Haagse Centrale Kantoor. Deze aankondiging betekende het doorbreken van een traditie!

In de afgelopen 16 jaar zijn in totaal 300 nieuwe beurzen uitgereikt, waarvan er 31 tijdelijk of definitief moesten worden ingetrokken wegens onvoldoende studieresultaten. In totaal heeft de Shell tot en met augustus 1970 3,7 miljoen gulden

aan de beurzen besteed. De 20 beurzen die hun beurzen voor het komende jaar in ontvangst hebben genomen, onder wie tien zonen van gepensioneerde werknemers, waren gekozen uit 128 kandidaten. Het spreekt vanzelf dat de 20 gelukkigen bij deze uitreiking naast vele gelukwensen, ook een aantal „klas-sieke” raadgevingen hebben meegereggen.

Week-end

Op verzoek van Ds M. C. Baart, koopvaardijpredikant, vestigen wij de aandacht op een in het oecumenisch vormingscentrum „Oud-Poelgeest” te Oegstgeest te organiseren week-end (12 en 13 december a.s.) voor zeevarenden en hun echtgenotes/verloofden. Het thema voor dit week-end is: democratisering aan boord, modewoord zonder inhoud of moeilijke noodzaak? Voor nadere inlichtingen kunnen belangstellenden zich wenden tot bovengenoemd centrum, eventueel telefonisch onder nummer 01710—50382 (toestel 13).

Laserstraal

Nog dit jaar zal 's werelds eerste laser-vuurtoren op Point Danger aan de Australische oostkust in bedrijf worden gesteld.

Deze vuurtoren, in feite slechts anderhalve meter hoog, wordt geplaatst op een twintig meter hoog monument; ze weegt zelf nog geen vijftig kilo, gebruikt nog minder stroom dan een gewone radio en levert toch een zeer intense lichtbundel, die duidelijk kan worden waargenomen op een afstand van 35 km. Zelfs bij regen en in nevel blijft het licht goed waarneembaar; alleen door potdichte mist zal de straal niet kunnen doordringen.

In vergelijking met het gewone vuurtorenlicht, dat alleen bij redelijke weersomstandigheden honderd procent rendement haalt, is de laser-vuurtoren een geweldige vooruitgang, waarvan de kosten slechts een tiende zijn van die benodigd voor de bouw van een conventionele.

Historisch

Het volgende gesprek is historisch en vond plaats in het Shell-Gebouw.

„Zeg, de prijs van benzine is weer omhoog, nou wordt het voor jou wel duur om je autootje te houden.”

„Nee hoor, voor mij is het niet duurder.”

„Hoe dat zo, hoeft jij niet meer te betalen?”

„Ik niet, ik tank altijd voor een tientje benzine.”

Milfordhaven

Reeds geruime tijd is Milfordhaven een van de belangrijke Westeuropese oliehavens. De snelle toename van het aantal grote tankers was destijds aanleiding voor het havenbestuur de haven ook voor VLCC's geschikt te gaan maken. Naar verwachting, kan deze Engelse haven nog voor het einde van dit jaar worden aangelopen door volbeladen tankers tot 275.000 ton draagvermogen.

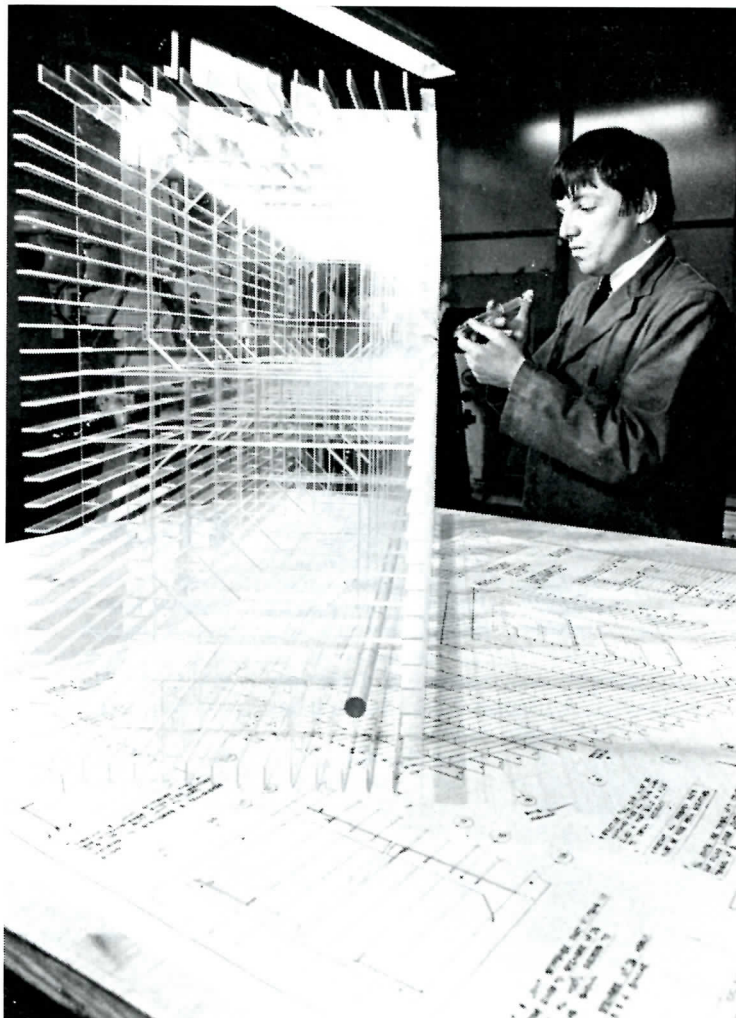
Zeeheldentocht

Op zaterdag 26 september vond in Rotterdam en omgeving de 13e Zeeheldentocht plaats, waaraan door een zeer groot aantal sportieve wandelaars werd deelgenomen. Na het defilé voor de genodigden, waaronder vele ex-zeevarenden, volgde een voortreffelijke muzikale show door drum- en pijperkorpsen. Tijdens de speech door een bestuurslid van de organiserende wandelsportvereniging „Volhar-

ding” uit Rotterdam-Overschie werd dank uitgebracht aan de meewerkende rederijen en werd met name lof toegezwaaid aan Kapitein P. J. Endenburg, die reeds lang van zijn belangstelling heeft doen blijken en ook dit jaar weer uit Zwitserland, waar hij woonachtig is, was overgekomen.

Op onderstaande foto wordt de laatste hand gelegd aan een perspex-model, schaal 1 op 50, van een zijtank van een VLCC, waarmee het ventilatie-verloop voorafgaand aan het tankreinigen kan worden nagegaan.

Ook in de periode 1960-1962 zijn dergelijke modellen gebruikt voor verschillende klassen van schepen. Met behulp van vloeistof, waaraan een kleurstof wordt toegevoegd, kan men de ventilatie zoals die in de praktijk geschiedt, met een hoge mate van nauwkeurigheid simuleren.



22e ORIËNTATIEBIJENKOMST

VOOR GEZAGVOERDERS

EN

HOOFDWERKTUIGKUNDIGEN

welke op donderdag 24 september 1970 werd gehouden in het Shell-Gebouw.

V.l.n.r. staand: de heren D. Rodenburg - Directeur, J. W. van Wegen - hoofdwerktuigkundige, H. W. Bosman - hoofdwerktuigkundige, A. J. Baerveldt - hoofdwerktuigkundige, D. A. C. Vermeulen - gezagvoerder, P. Cammel - gezagvoerder, T. W. Pals - gezagvoerder, G. den Bakker - adj.-Directeur, G. W. Bakker - chef DFM/5, H. M. Stoll - arts, L. F. van den Belt - adj.-Directeur.

Zittend v.l.n.r.: de heren P. van der Hout - hoofdwerktuigkundige, H. E. Glansbeek - gezagvoerder, E. Rouw - hoofdwerktuigkundige, M. E. Wolper - gezagvoerder, D. Gooris - hoofdwerktuigkundige, E. H. Brameyer - gezagvoerder.



O.V.S.T.-NIEUWS

In de afgelopen tijd heeft de O.V.S.T., de ontspanningsvereniging voor het vloot- en walpersoneel, weer op velerlei gebied activiteiten ontplooid. Druk gebruik is er ook gemaakt van de aanmerkelijke reductie die leden kon worden geboden op toegangskaarten voor zowel de Femina-tentoonstelling te Rotterdam als de voorstellingen van het Circus Sarrasani.

Dat de leden ook niet terugdeinzen voor een echte uitdaging bleek uit de grote belangstelling voor de autopuzzelrit op 3 oktober jl., die de gehele zaterdag in beslag nam.

Met als start de lunchkamer van het Shell-Gebouw — waar de inwendige mens eerst werd versterkt met koffie — vertrokken de deelnemers omstreeks negen uur met een tot dat moment geheim gehouden opdracht, die luidde: uiterlijk 12.45 uur in Hilvarenbeek aankomen, met een minimum aantal verreden kilometers doch een maximum aan stempels van plaatsnamen, waarvan de aanvangsletter moest overeenstemmen met die op de controlekaart. Het echtpaar Snel-Tukker deed hun naam eer aan, want zij verschenen het eerst aan de Brabantse koffietafel die de deelnemers in Hilvarenbeek wachtte.

's Middags werden de behendigheidsproeven afgelegd, waaraan heel wat deelnemers van vloot en wal, alsmede collega's van Shell Nederland en Shell Nederland Verkoopmaatschappij, hun handen vol hadden. In het kader van veilig rijden, onder het motto „beter te laat hier dan te vroeg boven”, moest vervolgens een onbekend parcours worden afgelegd met een gemiddelde snelheid van 20 kilometer. Juist voor deze proef moesten de meeste straf-

punten worden uitgedeeld, maar dit kon de stemming niet drukken — trouwens, ook de regen die ons 's middags vergezelde niet.

In het totaal-klassement had het echtpaar De Voigt-Lodder de anderen de loef afgestoken, zodat zij met de 1e prijs gingen strijken, die hun temeer werd gegund daar zij op die dag juist hun trouwdag vierden. Al met al, een geslaagde O.V.S.T.-dag, waarop de deelnemers — gezien de opmerkingen gehoord bij het afscheid nemen — met vreugde terugblikken. Zowel leden van het vloot- als van het walpersoneel kunnen zich — schriftelijk of mondeling — als lid aanmelden bij Mej. De Korste, sectie DFP/1.

DE „KOSICIA” MELDT:

Toen Feijenoord het officiële wereldkampioenschap behaalde, werd bij ons aan boord gebluft „wij pakken de officiële titel in de vorm van de „SEVEN SEAS FOOTBALL SERIES CUP”. Tot dusver gaat het werkelijk enorm.

Op zondag 6 september werd te Gotenburg de eerste wedstrijd gespeeld tegen de Engelse ferryboot „Speros”. Bij de rust stonden we al met 4—0 voor en daarna geloofden we het eigenlijk wel. Echter, door veel geluk en scheidsrechterlijke dwalingen scoorden de Engelsen na de rust 3 maal, wat ons echter toch nog de zege liet.

Vrijdag 11 september kreeg een Russisch vrachtschip met 5—0 op de „broekovistj”.

AANGESTELD ALS GEZAGVOERDER



Kapitein B. C. den Exter van den Brink aangesteld per 16.7.70, en op 24.9.1970 belast met het commando over het s.s. KOSMATELLA.

Ruststand was 3—0. Na afloop de Russen naar Siberië en wij naar Teesport.

In Teesport stonden we de dinsdag daarop klaar om de derde zege ten koste van een Nigeriaans vrachtschip te behalen. Na een half uur wachten werd door de tegenstanders gemeld dat ze, na ons uit de verte te hebben gezien, geen honger meer naar de bal hadden.

Enkele feiten: 3e stuurman Kobessen topscorer met 5 doelpunten, leerling-werktuigkundige Bakker als rechtshalf steengoed, hoofdwerktuigkundige Van Onselen in de achterhoede een „onneembare” hindernis. Medewerking van iedereen aan boord om ons te laten spelen: groots. De verzorging in de pauze (sinaasappels) in goede handen van mevrouw Kobessen.

JUBILEUM



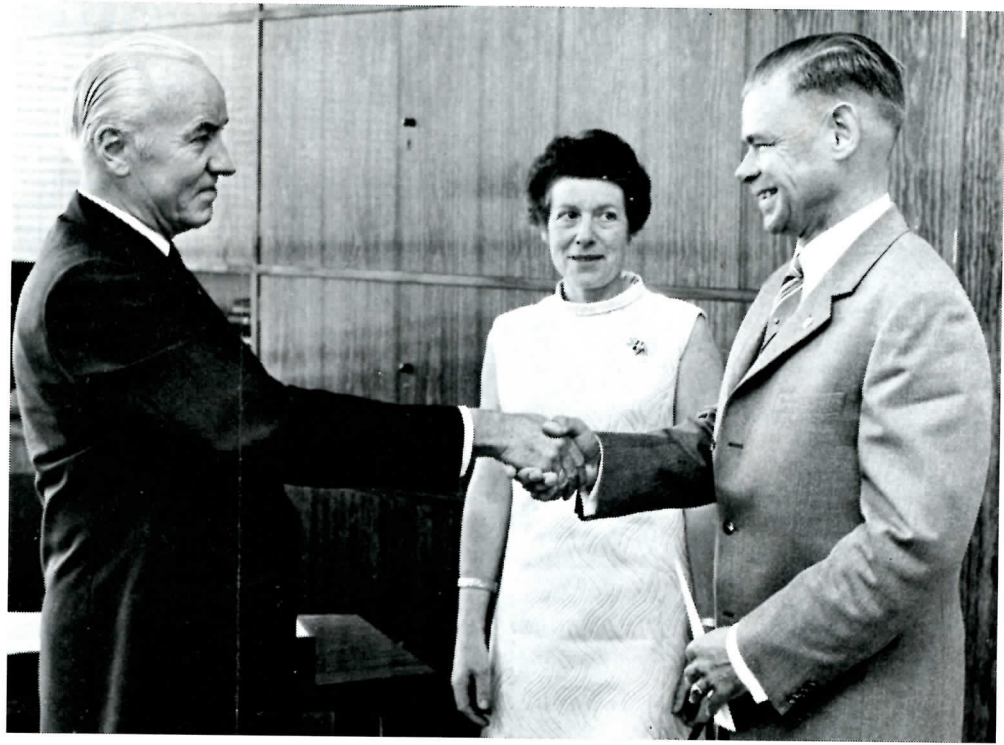
KAPITEIN

K. PRINS

Op 8 oktober jl. herdacht kapitein K. Prins het feit, dat hij 25 jaar tevoren bij onze Maatschappij in dienst trad.

Hoewel de jubilaris op deze dag met verlof was, werd de ontvangst van kapitein Prins en echtgenote door de Directie naar 12 oktober verschoven, daar de heer Rodenburg op eerdergenoemde datum buitenslands vertoefde.

In verband met het bijwonen van de I.L.O.-conferentie te Genève was de heer Van den Belt verhinderd bij deze gelegenheid aanwezig te zijn.



IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL

J. E. Tebbe
4e stm.
per 21.9



G. J. Gerritsen
4e stm.
per 30.9



F. Riethoff
II.stm.
per 21.9



J. B. Laurijssens
II.stm.
per 2.10



W. H. Lentink
5e wtk.
per 5.10



W. Baris
II.wtk.
per 5.10



W. E. A. Sliedrecht
II.wtk.
per 7.10

In de periode 16.9 t/m 15.10 1970 verschenen de volgende vlootcirculaires.

No.	Datum	Onderwerp
586	23.9	T.O.V.A.L.O.P.
587	25.9	Bijhouden memoriaal Leerling-werktuigkundigen
588	28.9	Enquête „Geneeskundige gids aan boord”
589	1.10	Port Performance - Kosten per dag
590	5.10	Vlootinformatiebulletin No. 55: Mistnavigatie
591	7.10	Typhus-vaccin
592	8.10	Uitkering ineens CAO-vlootpersoneel
593	9.10	Wijzigingen Pensioenfondsreglement
594	12.10	Acetyleen- en zuurstofcilinders

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER



E. W. Dechêne
scheepsvakman II
per 6.9.1970



R. Rietveld
scheepsvorman
per 23.9.1970

ONZE VLOOTJUBILARIS



R. Böck
scheepsvakman I
per 29.10.1970



HUWELIJK VAN DE MAAND

In Hengelo (O.) vonden wij deze maand het bruidspaar naar wie de speciale gelukwensen uitgaan. Het was leerling-stuurman M. de Bruyne, die op dinsdag 6 oktober jl. met zijn bruid, Mej. I. M. van Druuten, naar het stadhuis reed om in de echt te worden verbonden.

KAPTEINSPLAKKIE

Kaas is een Nederlands zuivelprodukt dat zijn faam, terecht, over de gehele wereld heeft. En ik zou niet weten waarom men ook aan boord niet volop zou genieten van dit goudgele boterhambeleg dat — toegegeven — wel eens wat dikwijls op tafel verschijnt, maar daarom voor velen nog niets van zijn appetijtelijkheid heeft verloren.

Zeker niet voor de kapitein op een van onze tankers, die met een zeker welbehagen, zowel bij het ontbijt als bij de avondtafel, zijn blik even over de tafel liet glijden om te zien of de schotel met kaas wel temidden van het belag prijkte. En de bediende — met zijn gevoelige neus voor dergelijke zwakheden van het hogere gezag — zorgde er dan ook altijd voor dat, vlakbij de ouwe, een schotel stond met heerlijke gesneden plakkes en, enigszins afgezonderd, twee dikke plakken, bij de vaste tafelenoten meer bekend als de „kapteinsplakkes“.

Niet dat de eerste als toezien voogd op de voedingscijfers aan boord daar helemaal content mee was. Hij had zelfs — waarschijnlijk door zijn nog jeugdige onbezonnenheid — eenmaal geprotesteerd dat hij enige last had met de voedingscijfers door zwakheden van sommige opvarenden, doch de kapitein had hem niet begrepen. Of wel, maar gedaan alsof, dit overigens geheel begrijpelijk voor iemand die nu eenmaal een gezond zwak had. Wel had hij later eens langs zijn neus weg opgemerkt: „En

VLOOTPERSONALIA

(gedurende de periode van 16 september t/m 15 oktober 1970)

GEHUWD:

- 16. 9: R. Lawerman, 3e stm., met mej. W. Santing;
- 18. 9: P. Bakx, II.wtk., met mej. I. Kooy;
- 25. 9: H. N. Jourdan, II.wtk., met mej. L. Rufi;
- 6.10: G. J. H. Kranenburg, 4e stm., met mej. A. Barwegen;
- 6.10: M. de Bruijne, II.stm., met mej. I. van Druuten;
- 8.10: C. de Zwart, II.wtk., met mej. N. van Keulen;
- 9.10: F. Pater, 3e wtk., met mej. M. Basten;
- 15.10: P. G. Venema, 5e wtk., met mej. A. Vos;
- 15.10: F. B. Schröder, 3e stm., met mej. G. de Jong.

GEBOREN:

- 12. 9: Martine, dochter van A. P. Grootenboer, 5e wtk., en mevr. W. P. Grootenboer-Tellier;
- 15. 9: Naomi, dochter van J. M. E. Korteweg, 3e stm., en mevr. J. Korteweg-Joose;
- 17. 9: Jan Willem, zoon van J. Smid, 3e wtk., en mevr. A. Smid-van 't Riet;
- 23. 9: Robert Willem, zoon van W. D. Hoogland, 2e wtk., en mevr. I. Hoogland-Tuit;
- 23. 9: Klaasje, dochter van W. Wartena, 3e wtk., en mevr. K. Wartena-van der Meulen;
- 24. 9: Renate Isabella, dochter van H. H. van Oostrum, scheepsvoorman, en mevr. J. van Oostrum-Gelderblom;
- 25. 9: Michèle Daniëlle Esther, dochter van C. N. A. Vreke, 5e wtk., en mevr. A. J. Vreke-Marcus;
- 26. 9: Miranda, dochter van R. Ouwehand, 3e wtk., en mevr. L. D. Ouwehand-Kromhout;
- 28. 9: Carletta Wentelina, dochter van C. G. Pusch, hfd.wtk., en mevr. W. L. Pusch-Holthuijsen;
- 6.10: Johannes Cornelus Leonardus, zoon van L. W. Jorissen, 2e wtk., en mevr. P. H. Jorissen-Meulenbroeks;
- 10.10: Johanna, dochter van G. Braak, 2e wtk., en mevr. H. M. Braak-Straub;
- 11.10: Carola Martine, dochter van J. de Jager Jr., 2e stm., en mevr. G. de Jager-van den Arend.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: K. Prins, G. F. de Boer, A. Tijsma, T. G. J. Roeten, A. G. van Gent, P. C. Hoek, W. Kuijper, M. G. C. Geerarts, F. Minkels;
- 1e stl.: N. A. Jager, P. R. van Kranen, H. W. Vermaas, H. N. A. Snel, P. Hoogsteger, R. van Westendorp, G. Buma, D. de Boer, G. Verbrugh, B. R. Teuben, P. M. de Graaf;
- 2e stl.: G. J. Olieman, J. S. de Jong, L. Kazemier, W. van der Graaff, C. J. Clarisse;

denk nou maar niet, stuur, dat — omdat jij niet van kaas houdt — je op kantoor in Rotterdam hoeft te gaan biechten, want dan zal ik je een penitentie geven waar je voorlopig zoet mee bent“.

Het was dan ook bij die ene keer gebleven dat de stuur een zwak woord van protest had laten horen.

Afijn, het schip was eindelijk weer eens op weg naar Rotterdam. „Die gabbers in Londen hebben zich zeker vergist“ had de ouwe vergenoegd opgemerkt toen de orders voor Rotterdam waren gekomen, maar aangezien een ieder zijn vrouw of verloofde wel weer eens wilde zien — uiteindelijk kom je na drie maanden wel een beetje op elkaar uitgekeken — was er druk getelefoneerd en de sparks had dan ook flink moeten aanpakken om alle privé-gesprekken er door te douwen alvorens de Hoek in zicht kwam.

Nauwelijks lagen we langszij en was het schip vrijgegeven, of de meeste opvarenden trokken zich, voor zover de dienst het toeliet, in hun hut terug met hun dierbaren, om elkaar pas weer te zien bij de maaltijd. Het was een hele schare die zich om de kapteinstafel verzamelde.

De vrouw van de chieft, een liefhebster van kaas en daarom waarschijnlijk met de verkeerde getrouwd, wierp een blik op de delicatessen die stonden opgesteld en riep: „Zalig ziet die kaas er uit, zeg“ en met een gebaar dat de vaste tafelenoten een siddering door het lichaam deed gaan, prikte ze met haar vork de twee kapteinsplakkes van de schotel en deponeerde die op haar besmeerde boterhammetje.

3e stl.: F. L. A. Bloot, J. W. IJkel, P. J. Muntjewerf, P. Vijfhuizen, P. Steijnis, F. B. Visser, J. J. B. Roest, P. Buijs, M. A. Diehl, W. van der Meulen, J. B. van Opbergen, B. J. H. Wortelboer, F. T. J. van Manen, J. C. Lanser, J. H. Nijhuis;

4e stl.: H. W. van Baalen, F. van der Meijden, G. Besier, E. J. B. Seele; II.stl.: C. J. de Boer, R. J. S. M. Timmerman, R. A. J. van Vugt; hfd.wtk.: J. J. Binkhorst, A. J. G. Weitzel, J. van der Stel, H. Blaauw, J. E. Weidema, A. de Coninck, S. A. Verhage, F. In 't Veld;

2e wtk.: G. J. B. Hartman, H. E. Nijzink, F. Bakker, F. G. Krijgsman, W. A. M. Bouma, E. Hoogvorst, J. J. Jonkman;

3e wtk.: F. Pater, J. Groeneweg, B. R. de Ridder, C. A. Douwes, R. J. Bosman, N. P. Dekker, W. H. Hennink, A. Houwaard, L. J. Feunekes, M. J. Parent, J. W. van der Plas;

4e wtk.: A. Kerremans, A. P. Grootenboer, G. J. Vingerhoed, R. F. M. ten Hoonte; C. Swartjes;

5e wtk.: R. Bos, J. W. van Velze, F. Blok, J. Qualm, J. Douma, R. M. Hendriks, H. H. van der Linde, W. H. F. Leen, R. Zwaal, E. L. F. Nijhuis; R. A. de Lijster, P. G. Venema, D. Knook, J. C. Spijkerman, A. Vis, G. D. Reijbroek, W. J. van der Veer, F. van den Boogaard, R. A. M. Haffert, W. K. de Voogd, B. van Os, H. F. de Leeuw, W. Loendersloot, J. P. A. M. Ghuijs, F. J. Jonges;

II.wtk.: E. Slot, A. W. Ros, A. Verwijs, G. M. Piera, L. Westendorp, R. J. A. Reisig, J. B. van der Veer, D. A. Kruk, C. J. Tanis, S. Y. T. M. Andela, E. van der Linden, J. M. R. W. Rutters, J. Driesen, P. van Noort, H. Sterrenburg, K. W. J. A. Soontiens, A. J. Ruikes, R. F. Bakker, J. Esselman, E. van der Linden;

scheepsvoorlieden: J. H. A. Elbers, N. van der Steen;

scheepsvakman I: J. van Weijden;

scheepsvaklieden II: G. van Kuilenburg, W. Klink;

scheepsgezellen a/w: K. Prozee, N. J. M. H. Laskarzewski, V. Osnabrug, J. P. de Landes, H. T. Goverts, A. Pauwels, P. Nobel, W. A. ten Bloemendal, R. J. W. Bleyswijk, G. Struik, C. Noordijk, G. Baak, D. Rovers, H. J. van de Berg, E. E. Heereveen, C. Solleveld, R. Vijlbrief, M. J. R. Brons;

aankomend scheepsgezellen a/w: F. A. B. Minderhoud, H. C. Paalvast, C. Vogelzang, H. Wesselink, J. Stamkot;

hoofden voeding: A. Onderstal, H. Vrugt, P. Leer, F. G. M. van Schuppen;

aankomend kok: B. F. P. J. Sebregts;

bedienden: G. W. Scheltens, R. van Ginkel, A. R. Tanasale, L. Stuivenberg;

jongen a/w: P. J. Wolters.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: wnd. 2e stm. H. J. Schaaf, 3e stm. R. Hagen, 4e stm. H. van Popta;

m.s. Acila: 1e stm. W. Hoogendijk, wnd. 3e stm. R. J. Ruts, II.stm. F. Riethoff, II.wtk. R. F. Bakker, W. E. A. Sliedrecht, A. D. Salomons, radio-officier A. A. M. Lapidaire;

m.s. Acmaea: 2e wtk. B. Oudkerk, II.wtk. C. G. Thijssen, scheepsgezellen a/w: A. H. van Herpen, J. M. C. Grunsvan, M. W. Toet, hoofd voeding J. Kooi, jongen a/w R. de Rooy;

m.s. Acteon: gezagv. W. de Beer Sr., radio-officier M. van der Valk;

„Au, waarom schop je me?“ vroeg ze aan haar man die met grote ogen naar de door zijn echtgenote begane heiligschennis zat te kijken. Maar die schudde mismoechtig alleen maar het hoofd en wierp een steelse blik op de gezagvoerder.

Nu was het helemaal niet zo, dat de kapitein niet bereid was om een medeliefhebster van zijn geliefde beleg niet eens zijn bloedeigen plakkies te gunnen en met een beheersing die de meesten aan boord eigenlijk niet van hem verwachtten wanneer aan zijn plakkies werd getornd, hervatte hij de conversatie met zijn echtgenote.

Toen hij echter uit de mond van degene die een van de tien geboden aan boord had overtreden hoorde, dat zij thuis zo graag korstjes lustte, was hij galant genoeg om, met een grijns die ingewijden niet ontging, de bediende te vragen om „een van onze zalige korstjes“. Nu weten allen aan boord, dat de korstjes van het brood meestal niet van recente datum zijn; en de bediende — met zijn reeds besproken neus — had kennelijk de wenk goed begrepen, want er verscheen een korstje dat, ondanks zijn aantrekkelijk uiterlijk, sterk deed denken aan het korstje dat reeds talloze malen terzijde was gelegd.

De vrouw van de eerste was de laatste die van tafel opstond en heeft de taaië wenk goed begrepen.

Wouw

s.s. Arca: 1e stm. W. Welbie, 2e stm. J. Tebbenhof, wnd. 3e stm. C. van de Vrie, hfd.wtk. H. J. Melse, 4e wtk. J. M. Grimme, 5e wtk. J. H. L. Baris, 5e wtk. P. C. de Wit, scheepsvorman J. Wulffraat, scheepsvakman I J. Stroosnijder, scheepsgezellen a/w: P. Schilt, G. N. Hartman, P. J. de Bruin, M. Pape, aankomend scheepsgezel a/w A. H. M. Holl, bedienden: R. M. Bruno, W. C. van Ham;

s.s. Atys: wnd. 3e stm. W. J. H. van Dipten, 3e wtk. T. Scholte, 4e wtk. J. G. van Werd;

m.s. Camitia: 5e wtk. P. D. Koudenburg;

s.s. Capisteria: gezagv. E. H. Brameijer, 3e wtk. D. F. L. van Velzen;

s.s. Capulonix: hfd.wtk. C. Pietersen;

m.s. Cinulia: wnd. 2e stm. K. Cramer, hfd.wtk. K. L. Schuring, 5e wtk. J. A. Deelen;

m.s. Crania: 1e stm. C. Vlas, 5e wtk. H. P. J. M. van den Boomen;

m.s. Dalia: gezagv. C. Vriend, scheepsvakman II E. W. Dechène, scheepsgezellen a/w: R. Schoneveld, P. C. H. Floresse, J. A. Clarijs, P. den Engelsman, E. J. Ravestein, hoofd voeding H. Scharloo, aankomend scheepsgezel a/w W. H. Lodema, bediende W. A. M. Elie, bediende a/d A. T. Samipersad;

m.s. Diadema: 1e stm. B. Ritman, 2e stm. R. P. F. J. Ruiter, 2e wtk. W. Muis, 3e wtk. J. C. A. Stevens, 5e wtk. C. P. Louiszoon, radio-officier A. Boutkan;

m.s. Diloma: wnd. 3e wtk. B. R. A. Jansen;

m.s. Dione: 2e wtk. T. Middelkoop, 3e wtk. F. A. J. Boot;

m.s. Dosina: 5e wtk. M. Kik;

s.s. Kabylia: wnd. 2e wtk. J. P. Kalkman;

s.s. Kalydon: wnd. gezagv. J. W. Bakker, wnd. 2e stm. S. Bos, 3e wtk. J. M. M. Siemerink, 5e wtk. C. J. Bier, II.wtk. W. Baris;

s.s. Kara: gezagv. J. H. Korsen, wnd. 2e stm. D. Schonenberg, 3e wtk. J. J. M. van Kooten;

s.s. Katelysia: wnd. 2e stm. W. Beekman, hfd.wtk. H. W. Bosman, 5e wtk. J. Haasjes, II.wtk. J. Keij;

s.s. Kelletia: radio-officier F. W. Barg;

s.s. Kenia: 5e wtk. A. B. G. Biesheuvel;

s.s. Kermia: wnd. 1e stm. H. Wijnberg, II.stm. R. J. S. M. Timmerman, II.wtk.: E. J. M. Bourgonje, J. M. R. W. Rutters, P. C. M. Drost, J. P. Kleijwegt;

s.s. Khasiella: 3e stm. F. Makkee, scheepsvakman II C. de Koning;

s.s. Kopianella: hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 2e wtk. A. P. de Groot;

s.s. Koratia: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune, wnd. 2e stm. F. Kuijt, 4e stm. G. J. Gerritsen, 4e wtk. J. Klemann, capataz de buque A. Aragunde de la Torre, maniobrista especializado H. Bouza Alonso, 2º maniobrista: C. Rey Charin, B. Regades Hermo, marineros integrados: A. Alegrete Hermida, A. Alonso Casal, M. Alonso Perez, H. Collazo Gonzales, M. Docampo Rial, J. L. Lorenzo Toledo, F. Otero Lago, M. Quintero Perez, F. Rodriguez Vilar, 2º marineros integrados: S. Perez Giraldez, F. Castro Gonzales, A. Matilde Montero, Cocinero del buque G. Castro Gomez, camareros: P. J. Rodriguez Solino, A. A. Salgueiro Rodriguez, A. Dieguez Garcia, camarero de la tripulation J. R. Gomez Figueiral;

s.s. Korenia: hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. A. van Rijswijk, 5e wtk. J. Rauwendaal;

s.s. Korovina: hoofd voeding W. F. Knoester;

s.s. Kosicia: 1e stm. A. J. Bloem, 2e wtk. G. de Goede;

s.s. Kosmatella: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 4e wtk. E. Hendrikse;

s.s. Krebsia: II.stm. C. Timmers, II.wtk. J. P. de Visser, scheepsvorman R. Rietveld, scheepsgezellen a/w: A. Sterenberg, G. J. F. Kolenbrander, A. de Kuiper, J. W. Leydecker, N. J. M. Muris, F. A. C. Hakke, aankomend scheepsgezel a/w A. C. M. de Jongh, bediende E. H. Beudeker, bediende N. W. Vermeer, aankomend scheepsgezel a/w L. B. D. Poetiray;

s.s. Kryptos: 1e stm. J. Klein Roseboom, 4e stm. J. J. Honders;

s.s. Kylix: wnd. 2e stm. G. C. H. Dijkstra, 2e wtk. E. Dallinga, 3e wtk. E. E. Kreune, 4e wtk. R. H. de Haan, 5e wtk. F. G. H. Budding, II.wtk. F. S. Koelen, radio-officier T. R. P. Kos;

s.s. Lovellia: 5e wtk. F. W. Mooiweer, 5e wtk. W. H. Lentink;

s.s. Macoma: gezagv. H. C. Mantel, 1e stm. J. W. Rutten, II.stm. J. M. B. van Kessel, 3e wtk. F. J. van der Vorm, 5e wtk. M. F. Stoltink, II.wtk. G. Batenburg, N. H. Bijl, radio-officier J. D. Dieker;

s.s. Metula: 5e wtk. A. R. de Wilde, scheepsvakman I F. A. Nijhuis, scheepsvakman II J. P. M. Berghs, scheepsgezellen a/w: J. Tuinebreyer, E. M. G. Smits, P. van de Vooren, J. A. Klarholz, J. E. Schrijn, J. van der Doe, P. T. Post, W. J. Engels, J. de Gans, aankomend scheepsgezellen a/w: R. G. Kemink, A. Berkepas, hoofd voeding W. F. H. van der Moezel, scheepskok F. R. van der Plank, bedienden: F. W. A. van Deursen, M. te Hennepe, T. Hoogendam, bediende a/d E. E. Louwerse;

m.s. Neverita: gezagv. A. W. C. van Schendel, wnd. 3e stm. R. de Bordes, wnd. 3e wtk. B. R. Verhoog, 4e wtk. J. J. Schuddemat, II.wtk. A. Belder, II.wtk. E. K. G. Schiefer.

m.s. Niso: 2e wtk. F. de Roos;

s.s. Patro: wnd. 3e stm. H. den Ouden, wnd. 2e wtk. G. C. Sloof, wnd.

3e wtk. J. A. Maassen, 5e wtk. A. Storm, 5e wtk. T. J. R. Eggink, 5e wtk. M. van Bethlehem, radio-officier J. H. A. M. Suilen;
s.s. Sepia: wnd. 3e stm. J. Kerkhof, 5e wtk. J. J. de Groot;
s.s. Vasum: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 2e stm. E. A. Bik, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 3e wtk. L. Timmer, 5e wtk. H. J. Koopman, 5e wtk. H. E. Engels;
s.s. Viana: 1e stm. G. C. van Malland, 4e stm. J. E. Tebbe, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. P. A. N. J. de Hullu, II.wtk. E. T. van de Pijpekamp, scheepsgezel a/w L. van der Wel, jongen a/w G. J. Bosch, kokmaat/bakker G. Slenema;
s.s. Vitrea: gezagv. J. Kramer, 3e stm. M. Kruijshaar, II.stm. P. Visser, hfd.wtk. G. J. Visscher, wnd. 4e wtk. F. Jocker, 5e wtk. H. C. Dijkstra, 5e wtk. H. Smeding, II.wtk. E. J. van den Brink, II.wtk. A. J. Wiersma;
s.s. Vivipara: 3e wtk. J. A. M. Leer;
s.s. Zafra: wnd. 2e stm. W. F. van der Lei, radio-officier P. W. Veijgen;
s.s. Zaria: 1e stm. R. Knol, 2e wtk. L. A. J. W. Bink, 3e wtk. R. J. Kleine Budde, 5e wtk. G. J. van der Weerd.

UIT DIENST GETREDEN:

2e stm.: J. Wagenvoort;
 4e stm.: T. E. M. den Ouden;
 3e wtk.: H. J. Bolsenbroek, H. C. van der Weijde, P. Zappeij;
 scheepsvakman I: B. Wetzels;
 scheepsvakman II: G. W. Donker;
 hoofd voeding: G. W. K. L. Heyblom.

NAAR MILITAIRE DIENST:

4e stl.: J. J. A. M. van den Bos, B. W. Bakker.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

1e stl.: H. Verbaas, J. B. P. Imming.

PERMANENT TEWERKGESTELD OP KANTOOR:

hfd.wtk.: J. de Ruiter

AANGESTELD ALS:

gezagv.: F. Minkels;
 1e stm.: H. Steenstra, O. A. van Druten, J. Baard, G. Buma;
 2e stm.: R. J. Westerbrink;
 3e stm.: F. B. Visser, C. D. Kromhout, R. Drenth, D. J. Mittelmeijer, T. T. Rison, A. J. W. Rommes, J. B. van Opbergen, R. J. Ruts, R. A. de Boer, H. Swenne;
 hfd.wtk.: S. A. Verhage;
 2e wtk.: W. J. M. Braeken, T. Middelkoop, G. J. Leussink, O. de Roos;
 3e wtk.: R. J. Bosman, P. H. M. Maessen, J. P. van der Gaag, J. B. Krijnen, J. A. Brouwer, A. B. P. Dill, L. Timmer, H. A. Meissner, W. J. M. Peeters, M. van der Meulen, D. F. L. van Velzen, K. Koch;
 4e wtk.: E. Hendrikse, P. N. Droog, K. M. van Harpen, J. M. Grimme, P. Dekker, A. J. Elmendorp, G. J. Vingerhoed, J. B. H. de Gopper, D. W. de Boer, G. J. A. de Ruiter, F. L. van der Krabben, J. E. A. Westerbeek, F. D. Dieleman, P. Kooyman, D. van Dongen, B. J. F. Meulenbeld, A. J. A. de Groot, R. C. Starkenburg, B. P. Droogendijk, J. D. Compier, P. A. Post, R. F. M. ten Hoonte, L. P. A. Hermans, H. Wesselman, D. de Bruijne, J. G. van Werd, J. J. de La Fuente, J. J. Schuddemat, J. P. Hoogwerf, A. P. Grootenboer, E. S. Petrusma;
 5e wtk.: C. J. Bier, H. H. A. Ahrendt, L. J. Criens;
 scheepsvorman: J. Wulffraat;
 scheepsvakman I: J. Stroosnijder.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. J. de Jager Jr.;
 1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stm. T. W. Scharrenburg;
 2e stuurman G.H.V.: 3e stl. F. Kuint, J. G. Wientjes, W. Beekman;
 2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. A. G. Kroon;
 „C”: 2e wtk. J. L. van der Rijnst;
 „C/th”: 2e wtk. L. Buitenkant;
 „Bth”: 3e wtk. W. Wartena;
 „A/Bth”: 5e wtk. D. W. de Boer, P. F. van Dijk;
 „A”: 5e wtk. J. V. W. M. Daniëls, A. M. P. B. Fluitsma;
 „ASS”: 5e wtk. H. H. A. Ahrendt, L. J. Criens.

GRATIS BAGAGEVERZEKERING

Met ingang van 1 januari 1971 zal een nieuwe faciliteit van kracht worden, op grond waarvan het Europese vlootpersoneel gedekt zal zijn tegen verlies van persoonlijke uitrusting tot een bedrag van f 5000,— per persoon. Ieder wordt geadviseerd eventueel lopende bagage- of uitrustingsverzekering per bovengenoemde datum zo spoedig mogelijk schriftelijk op te zeggen. Nadere mededelingen over dit onderwerp zullen per circulaire worden bekend gemaakt.

IN DIENST GETREDEN WAL- PERSONEEL



Meij. C. A. J. Reijnierse
sectie DFP/5
(ex S.N.V., Rotterdam)
per 22.9



Meij. C. H. Roobol
sectie DFF/4
per 1.10



Meij. N. van Rijn
sectie DFF/1
per 1.10



J. de Ruiter
sectie DFM/23 (ex vloot)
per 1.10



R. Kleijn
sectie DFP/5 (ex B.I.P.M.)
per 1.10

MUTATIES WALPERSONEEL

(gedurende de periode van 16 september t/m 15 oktober 1970)

UIT DIENST:

1.10: Meij. Y. M. Broekhoven - sectie DFF/4;
 1.10: Mevr. B. O. C. Buló - sectie DFF/4;
 1.10: Meij. C. W. C. Lobé - sectie DFP/5.

OVERGEPLAATST:

21. 9: P. M. Petrusma van DFF/3 naar DFF/1.

GEHUWD:

8.10: J. Blaauwkamer - sectie DFP/5 - met mej. C. W. C. Lobé.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
 I. J. A. van Dommelen
 J. van Duuren
 G. H. van Leeuwen
 E. van 't Slot
 W. N. Wouters, voorzitter

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 3 - november 1970

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
 VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
 AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
 TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Meij. J. F. Schilt

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