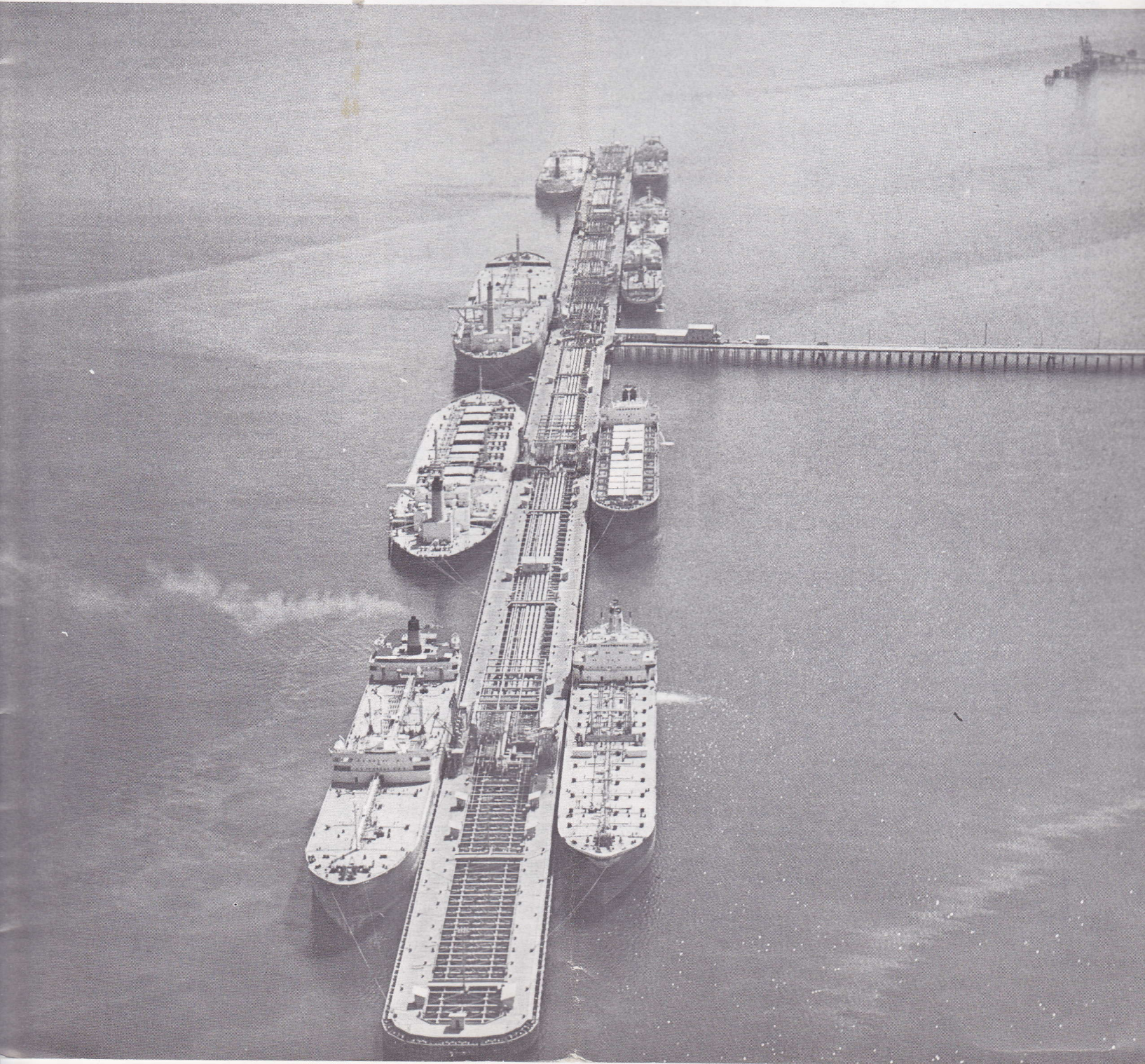


TUSSEN  
**SCHIP  
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET  
VLOOT-ENWALPERSONEEL  
VAN SHELL TANKERS N.V.  
NOVEMBER 1972



# AMVER- WIMPELS UITGEREIKT



Kapitein H. J. Roncken (links) heeft het certificaat in ontvangst genomen van de Amerikaanse Consul Generaal, de heer Elden B. Erickson.

## BIJ DE VOORPLAAT

Een fraaie overzichtsfoto van het nieuwe Kharg IV project, dat begin november officieel is opengesteld door Zijne Keizerlijke Hoogheid de Shah van Iran.



30e bijeenkomst van gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen, welke op maandag 9 oktober jl. werd gehouden in het Shell-Gebouw

Van links naar rechts de heren:

**Staan:** J. W. Paans, hoofd afd. Personeel (DFP) - M. Pronk, Sectie Scheepsofficieren (DFP/1) - J. van der Velden, gezagvoerder - H. Blaauw, hoofdwerktuigkundige - M. de Jong, hoofd afd. Financiën en Administratie (DFF) - D. Rodenburg, Directeur - D. A. C. Vermeulen, gezagvoerder - J. J. Binkhorst, hoofdwerktuigkundige - J. van Bon, hoofdwerktuigkundige - G. P. Paulussen, gezagvoerder - H. den Ouden, hoofd afd. Vlootbeheer (DFM) - A. Tijmsma, gezagvoerder - G. Vis van Heemst, hoofdwerktuigkundige.

**Zittend:** H. E. Glansbeek, gezagvoerder - J. E. Weidema, hoofdwerktuigkundige - T. H. J. Feldberg, hoofdwerktuigkundige - F. Fekkes, gezagvoerder.

Namens de Amerikaanse regering werden op 10 oktober jl. in het Consulaat te Rotterdam wederom een aantal schepen van de Nederlandse koopvaardij onderscheiden met een AMVER-wimpel, met bijbehorend certificaat, zulks uit erkenning voor in het afgelopen jaar verrichte rapportage.

Dank zij de medewerking die het AMVER-centrum in New York van de schepen van talloze nationaliteiten ontvangt, zijn reeds vele mensenslevens op zee gered. Immers, wanneer ongevallen hebben plaatsgevonden — of dit nu de schepen zelf betreft of de opvarenden — of wanneer zich ziektes aan boord voordoen, kan thans na melding hiervan aan AMVER onmiddellijk worden nagegaan welke schepen de meest gunstige positie hebben om als eerste hulp te bieden.

Vorig jaar waren het de „Camitia”, „Cinulia” en „Viana” van onze maatschappij die werden onderscheiden met de AMVER-wimpel. Van de 23 Nederlandse schepen die dit jaar voor deze onderscheiding in aanmerking kwamen, zijn er niet minder dan vijf schepen van Shell Tankers N.V., namelijk wederom de „Camitia”, „Cinulia” en „Viana”, alsmede de „Crania” en „Kryptos”.

Van de gezagvoerders die op deze schepen hebben gevaren in het afgelopen jaar, waren alleen kap. H. J. Roncken (inmiddels gepensioneerd) alsmede kapitein J. van der Velden in de gelegenheid de onderscheiding persoonlijk in ontvangst te nemen, respectievelijk ten behoeve van de „Viana” en „Cinulia”. Namens de maatschappij waren verder onder andere aanwezig de heer H. den Ouden, adjunct-directeur, alsmede kap. C. E. van 't Woudt, hoofd van de Nautische Dienst. Laatstgenoemde nam de onderscheidingen voor de overige drie schepen in ontvangst.

De wimpels zullen zo spoedig mogelijk aan boord van de schepen worden geplaatst, om bij het aanlopen van havens in de Verenigde Staten te worden gehesen aan de seinra.



Een van de „jongste” secties van Shell Tankers N.V. is DFF/2 - Methodes Procedures, Computertoepassingen. Aldus de inleidende woorden van de heer van Steensel, Chef dezer Sectie, bij op 27 september jl. gehouden bijeenkomst van een aantal leden van het personeel, in het kader van de 2-maandelijkse gedachtenwisseling over het „w hoe en waarom” van de werkzaamheden van elke sectie.

In 10 minuten tijds gaf de gespreksleider in korte lijnen weer hoe in zijn sectie methodes worden ontwikkeld om het gestelde doel bij bepaalde werkzaamheden met een minimum aan arbeidsinzet te bereiken. De daarbij te volgen procedure werd een logische stap verder; er dient voor te worden gezorgd dat zoveel mogelijk wordt vastgelegd hoe het werk dient te geschieden, om b.v. communicatiestoornissen in een later stadium te voorkomen. En ten slotte de vele projecten waarvoor deze Sectie mede betrokken is door middel van computertoepassing.

Dit laatste impliceert niet alleen het ontwikkelen van de wijze van computerisatie, dus het opzetten van een systeem, doch ook het verder begeleiden van de werkzaamheden, als centrale schakel tussen S.T.N.V. en het in Den Haag gevestigde Shell Benelux Computing Centre. In het verleden is zeker 80 pct. van de werkzaamheden gericht geweest op „computertoepassingen”, doch nu de vele projecten, die daarvoor in aanmerking kwamen, eenmaal draaien, zal in het komende jaar de aandacht meer dan voordien vallen op „methodes en procedures”.

En toen brandden de vragen los, bijna 1½ uur lang. Alles wat met computerisering te maken heeft, blijkt nog steeds het middelpunt van de belangstelling te staan, kritische belangstelling mogen we wel zeggen.

De eerste opmerking gaf een gevoel van dat toch meerderen van de aanwezigen hadden: in hoeverre is het gebruik van de computer, waarbij de kosten van de in schakelen specialisten toch bijzonder hoog zijn, nu wel een besparing? En dat nog afgezien van de bijzonder hoge „huur” van de computer voor elk project van S.T.N.V. Het is juist, aldus het antwoord van de gespreksleider, dat de or-

wikkelingskosten van een nieuw project bijzonder hoog kunnen zijn. Als het project eenmaal is uitgewerkt voor computertoepassing, bestaan de kosten uitsluitend uit „huur”. Daarom dient ook te voren, wanneer om computertoepassing van bijvoorbeeld voorheen met de hand verrichte administratie wordt verzocht, terdege te worden overwogen of op den duur hieruit een besparing voortvloeit. Pas als dit het geval blijkt, wordt het project verder ontwikkeld.

Alhoewel dit antwoord kritische vragenstellers, waaronder een aantal jongeren, enerzijds wel bevredigde, kon toch niet aan de indruk worden ontkomen, dat door de computer het aantal arbeidsplaatsen binnen de Maatschappij wel is afgenomen. Dat is in sommige gevallen inderdaad waar, maar — aldus de heer Van Steensel — anderzijds heeft de computer juist weer werk verschaft aan posttypisten en een aantal specialistische beroepen doen ontstaan. Er is dus een verschuiving van arbeidskrachten gekomen. Maar, wanneer het zuiver gaat om het in de computer brengen van reeds bestaande administratieve werkzaamheden, kan dit inderdaad leiden tot een geringer aantal arbeidsplaatsen in de betrokken sectie, hetgeen echter juist door de hoge loonkosten strikt noodzakelijk is geworden. Maar, vele van die voorheen met de hand verrichte administratie — in wezen een geestdodend karwei — is dan afgestoten, hetgeen niemand zal betreuren. Toch moeten wij het niet te somber zien; het gaat niet alleen om bestaande werkzaamheden die thans door de computer zijn overgenomen, veelal zijn het juist nieuwe projecten die voor de computer gereed zijn gemaakt. Immers, deze kan op basis van vele verschillende gegevens binnen enkele minuten lijsten produceren, die bij voorbeeld een inzicht geven in het beleidsgebeuren, in die factoren die aan boord extra kosten veroorzaken. Op deze wijze is het voor het „management” mogelijk tijdig in te grijpen. Een goed voorbeeld hiervan zijn de wekelijkse — radiografische — opgaven van de schepen, de zgn. ship's weekly performance.

Hoe zeer dit alles de aanwezigen ook overtuigde, men bleef zich afvragen of zo'n uitdraai van de computer nu werkelijk volkomen betrouwbaar is. Door controle — ook een taak waarbij DFF/2 coördinerend optreedt — kunnen vele soorten fouten worden uitgeschakeld. Echter, alle input, dus de voeding voor de computer, is op basis van menselijke handelingen. De gegevens die worden verzameld kunnen foutief zijn, de verwerking in ponskaarten kan — hoewel sporadisch, wederom door accurate controle — niet geheel juist zijn, zulks mede als gevolg van onduidelijk handschrift. Echter, totaal genomen kan worden gesteld, dat het aantal fouten aanzienlijk minder is, dan voorheen bij handbewerking het geval was.



Ook de nieuwe „movements-lijsten”, die thans door het Londense kantoor per computer worden samengesteld, waren onderwerp van bespreking. De ervaring hier op kantoor was, dat men er toch niet geheel op kon vertrouwen. Maar dit is een logische zaak, immers, Londen stopt thans elke avond om zes uur de voeding voor de daar opgestelde computer, die de gegevens de volgende morgen vroeg naar het SBCC in Den Haag relayeert. Vandaar komen de gegevens — per speciale chauffeur — op ons kantoor. Gaat men dan de volgende morgen met de lijst werken, dan is deze in zover betrouwbaar, dat eventuele wijzigingen die des nachts zijn aangebracht in de routing, hierin nog niet zijn opgenomen. In ieder geval maakt de gecomputeriseerde „movements”-lijst het nu wel mogelijk mutaties op langere termijn te plannen.

Ook werd nog aandacht besteed aan de werking van een computer, aan de ontwikkelingen die verder nog zijn te verwachten binnen de Shell-organisatie, maar geleidelijk ontspan zich toch een discussie over de methodes en procedures die door DFF/2 worden ontwikkeld. In hoeverre zijn hierbij raakvlakken met de

taak van de Sectie DFP/5 — Walpersoneel en Organisatie?

Natuurlijk zijn hierbij raakvlakken, maar in principe bemoeit laatstgenoemde sectie zich met „welke” werkzaamheden en in „welke” sectie deze worden verricht, terwijl DFF/2 zich bezighoudt met de vraag „hoe” het dient te gebeuren. Wanneer er een besparing aan arbeidskrachten uit b.v. computerisering voortvloeit, dient DFP/5 actie te nemen uit hoofde van haar organisatietaak.

Onwillekeurig werden in de gespreksgroep nog zijdelings enkele andere onderwerpen aangevoerd, zoals het inschakelen van de Telex-Over-Radio aan boord van schepen voor het doorgeven van gegevens, het computeriseren van het vlootkosten-budget dat thans bijzonder actueel is, het verschijnsel dat de schare meisjes die thans, centraal, in het computercentrum te Den Haag de ponskaarten voor alle Groepsmaatschappijen in Nederland klaarmaakt, weer gedeeltelijk is gedecentraliseerd. Hoe dan ook, de aanwezigen hadden na afloop een beter inzicht in de taak die op DFF/2 rust, dan voorheen het geval was, waarmee het nut van „gespreksgroepen” toch wederom duidelijk naar voren is gekomen.

# DE RANGLIJST

## DE BYMETAL

door G. H. van Leeuwen

Enmaal per jaar — in de loop van januari — worden aan alle schepen 2 exemplaren verzonden van de nieuwe ranglijst, een van de stuurlieden en een van de werktuigkundigen. Behalve aan boord is inzage ook altijd mogelijk in de wachtkamer van de sectie DFP/1 — Scheepsofficieren. In brieven van officieren en via het werkoverlegorgaan aan boord worden echter toch nogal eens vragen gesteld over deze lijst, met name over de wijze van samenstelling. In onderstaand artikel wordt daarop nader ingegaan.

De ranglijst wordt eens per jaar en wel op 1 januari samengesteld. Basis is natuurlijk de lijst van het voorgaande jaar en in de eerste plaats moeten daar de nieuwe 4e stuurlieden en 5e werktuigkundigen in worden opgenomen.

Nu varen er ieder jaar een groot aantal leerlingen bij ons, die in de maanden juli t/m oktober hun jaar vaartijd completeren. Het moment waarop dit geschiedt heeft men vaak niet in eigen hand. De ervaring leert namelijk dat sommige jongeren na het behalen van het schooldiploma, bepaalde verplichtingen hebben, waardoor zij de datum waarop zij zich beschikbaar stellen voor tewerkstelling aan boord op een later tijdstip moeten bepalen dan hun soms lief is. Ten tweede stelt een aantal van hen zich vaak op dezelfde datum beschikbaar. Afhankelijk van het vaarprogramma van onze schepen zal de ene leerling dan vrijwel onmiddellijk kunnen worden geplaatst, terwijl de andere in het ongunstigste geval tien à veertien dagen moet wachten. Bovendien heeft tegenwoordig iedere leerling de keuze om tijdens het leerlingenjaar al of niet een kort tussentijds verlof op te nemen; in een aantal gevallen wordt, terwille van familiele-

den, van deze mogelijkheid gebruik gemaakt, waardoor de vaartijd — wederom afhankelijk van vaarprogramma's — voor twee à vier weken wordt onderbroken.

En ten slotte speelt het toeval dan weer een grote rol met betrekking tot de datum waarop iedere leerling na het completeren van zijn vaartijd in Nederland terugkeert.

Loopt zijn schip op de 360e vaardag Rotterdam binnen, dan heeft hij geluk, maar ligt hij op dat moment in Whangarei, dan wordt het wel een paar dagen later!

En dan hebben we het nog niet eens over de leerlingen die tijdens hun leerlingenjaar voor kortere of langere tijd ziek worden.

Dit alles in aanmerking genomen werd destijds terecht besloten: alle leerling-stuurlieden en leerling-werktuigkundigen worden op dezelfde datum in de ranglijst van 4e stuurlieden respectievelijk 5e werktuigkundigen gezet, en wel op de datum waarop de eerste van iedere categorie zijn vaartijd behaalt. Alle officieren die van de „vrije markt” worden aangenomen, komen in volgorde van datum van indiensttreding vóór of ná deze groep.

Maar nu moet nog de volgorde van de ex-leerlingen onderling worden bepaald, want als er bijvoorbeeld dertig man „en bloc” in de ranglijst komen, kan het door de jaren heen met de promoties naar hogere rangen aanmerkelijk schelen of je in eerste instantie nummer één of nummer dertig van die groep bent. Wel, naar recht en billijkheid tewerk gaande wordt als volgt gehandeld:

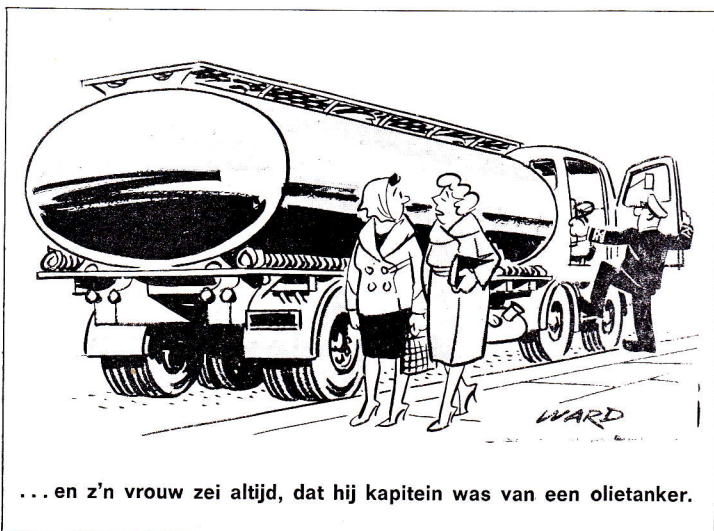
Van ieder wordt het gemiddelde cijfer van het destijds afgelegde eindexamen van de Zeevaartschool bepaald en dit wordt met drie vermenigvuldigd (1).

Dan wordt het (gemiddelde) cijfer van de beoordeling van de Examencommissie ten aanzien van de tijdens het leerlingenjaar bijgehouden boeken genomen. Met betrekking tot de stuurlieden is dat gemakkelijk, want daar krijgen wij de cijfers van op. De memorialen van de leerling-werktuigkundigen worden niet met cijfers gewaardeerd, maar met „uitmuntend”, „zeer goed”, „goed”, „ruim voldoende” en „voldoende”, al dan niet met nog aanvullende opmerkingen. Deze evaluaties worden door ons in een cijfer vertaald. Aldus verkrijgen wij voor iedere leerling een (gemiddeld) cijfer en dit wordt met twee vermenigvuldigd (2).

Ten slotte zijn er de conduite-rapporten over het leerlingenjaar; twee functionarissen van de stafafdeling kennen daar onafhankelijk van elkaar cijfers aan toe en bepalen ieder voor zich per leerling een gemiddeld conduite-cijfer. Deze worden dan vergeleken en in de praktijk blijkt steeds weer dat die twee eindcijfers elkaar bijzonder weinig ontlopen. Het gemiddelde ervan wordt dan met vier vermenigvuldigd (3).

Per leerling worden de verkregen resultaten onder (1), (2) en (3) opgeteld en wie de hoogste score heeft wordt de bovenste van de groep in de ranglijst, en zo voort.

Maar nu moeten ook de gedurende het afgelopen jaar verrichte



... en z'n vrouw zei altijd, dat hij kapitein was van een olietanker.

Zoals bekend, wordt om de twee jaar door het K.N.M.I. nagegaan welke zeevarenden van de „selected ships” zich in de afgelopen periode bijzonder hebben onderscheiden ten dienste van de Maritieme Meteorologie.

Het was bijzonder verheugend te vernemen, dat deze keer aan niet minder dan vier onzer gezagvoerders een zilveren medaille zou worden toegekend, terwijl vijf bij Shell Tankers N.V. in dienst zijnde stuurlieden in aanmerking zouden komen voor een aneroïde-barometer, als beloning voor hun aandeel in het verdienstelijk bijhouden van aan het K.N.M.I. toegezonden meteorologische journalen.

Dr. R. J. H. Kruisinga, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, reikte na een toespraak op 9 oktober jl., waarin hij benadrukte hoe zeer er allerwegen waardering heerst voor de meteorologische waarnemingen door de zeevarenden verricht, persoonlijk de medailles en barometers uit.

Rondom de voor Shell Tankers N.V. gereserveerde tafel in „De Doelen” te Rotterdam troffen wij op genoemde datum aan: de gepensioneerde kapitein H. C. Mantel met zijn echtgenote, 1e stuurman M. Hus met zijn eega, alsmede de echtgenoten van 2e stuurlieden J. Zwart en F. Kuijt. Kapitein W. J. de Haan, gepensioneerd bij onze Maatschappij en in Engeland woonachtig, die eveneens met de zilveren medaille is onderscheiden, kon deze niet persoonlijk in ontvangst komen nemen, daar hij thans als gezagvoerder op een Amerikaanse tanker vaart. Evenmin konden aanwezig zijn de kapiteins P. C. Hoek en P. J. Kalkman, die thans hun dienstperiode volbrengen op respectievelijk de „Kelletia” en de „Daphne”. Ook aan hen was door Hare Majesteit de Koningin de zilveren medaille toegekend als erkenning voor hun bijzondere verdiensten; deze zal hun thans via de Maatschappij bereiken. Aan 1e stuurman Hus, alsmede aan de dames Zwart en Kuijt, kon in „De Doelen” de toegekende barometer echter wel worden uitgereikt. De zoon van stuurman Zwart woonde deze plechtigheid eveneens bij, waarbij hij zijn trots op de door zijn vader verworven barometer niet onder stoelen of banken stak.

Namens de maatschappij waren o.a. aanwezig de beide adjunct-directeuren H. den Ouden en J. W. Paans, alsmede kapitein C. E. van 't Woudt, hoofd van de Nautische Dienst; laatstgenoemde nam op verzoek de beloning voor 1e stuurman C. Ph. Donken en 2e stuurman A. Vlaar, respectievelijk dienstdoend op de „Dione” en de „Katylisia”, in ontvangst. Ook aan hen zal de aneroïde-barometer te zijner tijd door de maatschappij worden uitgereikt.

# Medailles en beloningen van het KNMI



KONINKLIJK  
NEDERLANDS METEOROLOGISCH INSTITUUT

## OORKONDE

uitgereikt aan  
P. C. HOEK  
kapitein bij Shell Tankers N.V.


bij gelegenheid van de hem, op voordracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat, vanwege Hare Majesteit de Koningin bij Koninklijk besluit van één september negentienhonderd twee en zeventig nummer dertien toegekende

### ZILVEREN MEDAILLE

voor het inzenden aan het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut van verdienstelijk bijgehouden meteorologische journalen en voor het geregeld en prompt doen verzenden van scheepsweerrapporten, als bijdrage voor de meteorologische beveiliging van scheep- en luchtvaart.

De Bilt, 9 oktober 1972

De Hoofdsecretaris

  
De Hoofdsecretaris van de afdeling  
Geometrisch Onderzoek

aanstellingen in hogere rang in de ranglijst worden verwerkt, waarbij in principe de bestaande volgorde gehandhaafd moet worden. Echter, er kunnen officieren gepasseerd zijn voor aanstelling. Indien dit gebeurd is omdat zij niet in het bezit zijn van het voor de naasthogere rang vereiste diploma, terwijl zij nog geen (volledig) studieverlof hebben genoten en er bovendien gunstige conduite-rapporten over hen zijn uitgebracht, wordt er voor hen bij die hogere rang een zogenaamde „pro-formaplaats” gereserveerd. Dat is normaal niet te zien; hoogstens kan geconstateerd worden dat in de volgorde van de nummering op de ranglijst onder „Code 1166” (wat in feite „november 1966” wil zeggen, de maand waarin voor het eerst een ranglijst door de computer werd afgedraaid) een nummer ontbreekt. Per rang sorteert de computer namelijk op dit code-nummer, en de gevonden volgorde wordt dan onder „Volgnummer” genummerd met 1, 2, 3, enz. Het nummer dat onder deze code vermeld staat behoudt ieder zolang hij bij deze rang in de ranglijst is opgenomen. Slechts bij uitzondering kan daarin een wijziging worden aangebracht; namelijk alleen als een naam om de een of andere reden moet worden tussengevoegd waarmee bij de nummering tevoren geen rekening is gehouden.

Passeren voor aanstelling kan verder plaatsvinden door het ontbreken van het benodigde diploma terwijl daarvoor wel ruimschoots studieverlof is verleend, en ook op grond van slechte conduite-rapporten. Indien er in dit laatste geval twijfel bestaat, wordt er meestal nog enige tijd een pro-formaplaats opengehouden, waarna bezien wordt of promotie alsnog kan worden doorgevoerd dan wel definitief tot passeren moet worden besloten.

In al deze gevallen worden betrokkenen per brief ervan op de hoogte gesteld, dat zij op de ranglijst worden gepasseerd plus of er eventueel een pro-formaplaats bij de hogere rang voor hen is gereserveerd.

Het zal duidelijk zijn dat er op het moment dat de ranglijst wordt samengesteld, in een aantal gevallen pro-formaplaatsen zijn, hetgeen, zoals gezegd, niet zonder meer blijkt uit de lijst en zeker niet voor wie deze plaatsjes zijn opengehouden. Bij de volgende gelegenheid zullen dan in bepaalde gevallen namen zijn opgenomen, die in vergelijking met het jaar tevoren plotseling een al dan niet aanzienlijk aantal plaatsjes zijn gestegen. Bezie men de ranglijsten over een reeks van jaren, dan wordt de logica ervan aanzienlijk duidelijker. Het is dan ook maar goed, dat de Stafafdeling over een uitstekende documentatie op dit gebied beschikt. Officiëren die voor een bepaalde periode bij een Groepsmaatschappij zijn gedetacheerd, worden weliswaar gewoonlijk uit onze administratie verwijderd, maar wel wordt er voor hen een pro-formaplaats in de ranglijst vrijgehouden. Als de nieuwe ranglijst over de vloot wordt gedistribueerd is daar — dit jaar voor het eerst — een aantekening bij waarin de namen van alle tijdelijk elders werkzame officieren zijn vermeld plus de plaats die in de ranglijst voor hen is gereserveerd.

En ten slotte moeten wij de gevallen van „promotie bij keuze” noemen. Een mogelijkheid, die altijd is open gehouden maar waarvan slechts sporadisch gebruik is gemaakt. Deze „witte raven” worden dus volledigheidshalve wel genoemd, maar in de praktijk zal er weinig of geen invloed op de ranglijst van uitgaan.

Na de algemene inleiding in het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka” over de verschillende organen die — zowel nationaal als internationaal — een grote rol spelen in de scheepvaartwereld, thans de deelneming aan werkgroepen en commissies door kapt. C. E. van 't Woudt — Hoofd Nautische Dienst (DFM/1) van onze Maatschappij.

Zoals uiteengezet in de inleiding, is het de „Maritime Safety Committee” van de IMCO die in talloze commissies een groot deel van het voorbereidende werk verricht voor deze internationale organisatie. Om duidelijk te maken met hoeveel facetten van het internationale scheepvaartgebeuren de IMCO zich bezighoudt, hieronder een opsomming van een aantal subcommissies van de Maritime Safety Committee:

Veiligheid van Navigatie  
Radiocommunicatie  
Reddingmiddelen  
Scheepsconstructie en Uitrusting  
Brandveiligheid en Bescherming  
Waterdichte Indeling en Stabiliteit  
Veiligheid van Vissersvaartuigen  
Containers en Ladingen  
Vervoer van Gevaarlijke Stoffen  
Verontreiniging van de Zee  
de Standaard van Opleiding en het Wachthouden

Om ook het Nederlandse standpunt terdege te kunnen voorbereiden, zijn er een aantal werkgroepen hier te lande die — via de KNRV — hun bevindingen doorspelen naar de officiële Nederlandse vertegenwoordiging op de IMCO-vergaderingen in Londen. Maar er zijn ook commissies en werkgroepen wier resultaten leiden tot uitsluitend nationale aanbevelingen en voorschriften. DFM/1 nu, waar alle nautische zaken in onze eigen organisatie als het ware samenkomen en alwaar dus een goed overzicht is van alle betrokken facetten, is als lid van de „Commissie Nautische en Radiozaken”



van de KNRV nauw betrokken bij de bestudering van routingsvraagstukken, communicatieproblemen en andere nautische aangelegenheden. Veel werk in deze commissie is gebaseerd op door gezagvoerders op zee opgedane ervaring.

Uit deze commissie worden soms weer werkgroepen gevormd die een bepaald probleem nader bestuderen en hun conclusie of aanbevelingen aan deze commissie rapporteren. Zo is de heer Van 't Woudt o.a. ook lid van de werkgroep „Verkeersregeling Hoek van Holland”. Uit deze commissie is ook de wachtontvanger, welke als proef op de „Kryptos” is geplaatst (zie Nieuws van Shell Tankers No. 26), voortgekomen. De Commissie Nautische en Radiozaken rapporteert aan de Operationele Raad Schepen van de KNRV, waarin o.a. de heer H. den Ouden — fleet manager — zitting heeft.

Onlangs is ook een KNRV-commissie „Standards of Watchkeeping and Training” opgericht, waarin kapt. Van 't Woudt eveneens benoemd is tot lid. Het betreft hier

o.a. minimum-eisen voor brug/m.k.-bezetting, minimum diploma-eisen, operationele leidraad voor de officier van de wacht, standaard taalgebruik, etc.

Overigens valt steeds weer op hoeveel aandacht bij het commissiewerk wordt besteed aan de veiligheid en dit in velerlei opzicht: bescherming van de opvarenden, van schip en lading, van het milieu, enz. Ook de wetgever moet worden geadviseerd. De wetten, hoe stringent die ook zijn of zullen worden, moeten wel hanteerbaar blijven, m.a.w. de voorschriften moeten uitvoerbaar zijn in de praktijk. Nationale wetgeving kan weer verschillen van de internationale, die in wezen door de IMCO wordt bepaald. De daaraan deelnemende landen verplichten zich immers om, na ratificatie van de voorstellen door de respectieve parlementen, de voorschriften (lees: minimum-eisen) te doen naleven door alle aldaar gevestigde rederijen of op alle schepen die de vlag van het betrokken land voeren. Het zal duidelijk zijn dat, wanneer de nationale wetgeving ver uitgaat boven de internationale, de concurrentiepositie van de Nederlandse scheepvaart in het geding kan komen.

Ook de „International Chamber of Shipping”, een internationale vereniging van nationale redersverenigingen, kan hier coördinerend optreden. Een van de commissies van deze „kamer” is het „International Tanker Committee”. Niet alleen is in deze commissie uitgebreid nagegaan wat de oorzaak geweest kan zijn van de grote scheepsrampen enkele jaren geleden, doch ook algemene veiligheidseisen hebben hier de nodige aandacht.

Ten slotte is er voor DFM/1 nog de „Contactgroep Nautische Diensten”, waarin de chefs van de nautische diensten van alle Nederlandse rederijen van gedachten wisselen en punten van gemeenschappelijk belang doornemen.

## Nieuwe mogelijkheden tot vrijwillige premiebetaling aow en aww

### 1. Vrijwillige inkoop van niet-verzekerde jaren

Voor degenen die zich destijds niet of niet tijdig voor vrijwillige premiebetaling AOW hebben aangemeld is opnieuw de gelegenheid opengesteld dit alsnog te doen tot uiterlijk 1 januari 1973.

Het bovenstaande is o.a. van belang voor werknemers die sedert 1 januari 1957 enige tijd in het buitenland werkzaam zijn geweest. Het uiteindelijk toe te kennen AOW pensioen wordt nl. met 2 pct. verlaagd voor ieder jaar dat na 1 januari 1957 geen premie is betaald. Door vrijwillige premiebetaling kan worden bereikt dat op 65-jarige leeftijd een volledig — welvaartsvast — AOW pensioen zal worden toegekend. Bij de vaststelling van het te betalen premiebedrag wordt uitgegaan van het voor de betreffende jaren geldende premieniveau en wordt geen rente voor te late betaling in rekening gebracht. Bovendien zijn de vrijwillige premiebetalingen in Nederland fiscaal aftrekbaar.

Alle verzoeken om nadere informatie of om toelating tot de vrijwillige verzekering moeten worden gericht tot de Sociale Verzekeringsbank, Bureau Beperkte Registratie, Apollolaan 15, Amsterdam-Zuid.

Een verzoek om nadere informatie, ingekomen vóór het einde van de aanmeldingstermijn — 1 januari 1973 — zal worden beschouwd als een voorlopige aanmelding.

### 2. Vrijwillige voortzetting premiebetaling AOW/AWW bij verblijf buitenslands

Voor hen die in het buitenland te werk worden gesteld en voor hen

die zich na hun pensionering in het buitenland gaan vestigen is het volgende van belang. Evenals voorheen kan in deze gevallen de premiebetaling AOW vrijwillig worden voortgezet. Sedert 1 januari 1972 dient dan echter tevens de premiebetaling voor de AWW te worden voortgezet. Door deze premiebetaling wordt dus thans niet alleen recht op een hoger AOW pensioen verkregen maar zullen tevens, indien de man komt te overlijden voordat de vrouw de 65-jarige leeftijd heeft bereikt, de weduwe en de wezen recht hebben op de uitkeringen ingevolge de AWW.

Zij die voornemens zijn zich na hun pensionering in het buitenland te gaan vestigen dienen er rekening mede te houden dat de zogenaamde overgangsvoordelen — 2 pct. van het AOW pensioen voor ieder jaar gelegen in het tijdvak tussen de 15e verjaardag en 1 januari 1957 — alleen in het buitenland worden uitbetaald indien men vanaf 1 januari 1957 tot de 65e verjaardag onafgebroken AOW premie heeft betaald. Voor vrijwillige voortzetting van AOW/AWW premiebetaling dient men zich uiterlijk één jaar na het einde van de verplichte verzekering aan te melden bij het hierboven onder 1. genoemde adres.

Tenslotte kan nog worden medegedeeld dat voor alle AOW/AWW-pensioenrechten welke worden verkregen als gevolg van vrijwillige premiebetaling geen korting op het Shell-pensioen zal worden toegepast.

# APPLICATIE-VOORDRACHTEN

## voor kapiteins en stuurlieden

Het Koninklijk College Zeemanshoop zal, in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart, wederom te Amsterdam, Rotterdam en dit keer ook te De Bilt, applicatie-voordrachten doen houden over een aantal onderwerpen. Vanaf de tweede helft november zijn dit onder andere:

### te Amsterdam

Halfautomatische en Volautomatische Radar-Plotsystemen en True Motion in de praktijk.

Maandagmiddag 18 en dinsdagmiddag 19 december 1972 van 13 tot 16 uur, maximaal 8 personen. Docent hr. J. A. Klerk, docent aan de Hogere Zeevaarschool te Amsterdam.

### te De Bilt

Weerroutering

Woensdag 22 en donderdag 23 november, van 10-12 uur en van 14-16 uur. Docent Ir. W. D. Moens, Hoofd maritiem meteorologische voorlichting KNMI.

### te Rotterdam

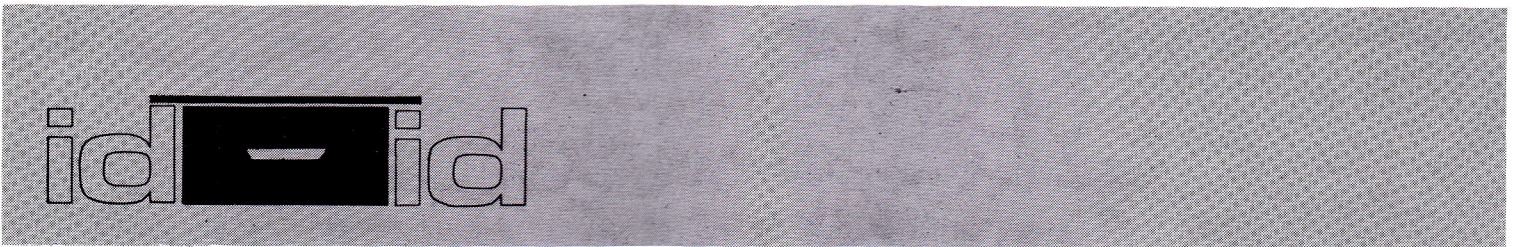
Sterkte van de scheepsconstructie i.v.m. het beladen van grote vrachtschepen, bulk carriers, tankers en verlengde schepen.

Maandagmiddag 27 en woensdagmiddag 29 november, van 13-16 uur. Docent Hr. A. P. Helwig, docent aan de Hogere Zeevaarschool te Rotterdam.

Halfautomatische en volautomatische Radar-Plotsystemen en True Motion in de praktijk.

Maandagmiddag 11 en dinsdagmiddag 12 december, van 13-16 uur, maximaal 8 personen. Docent Hr. R. Schröder, docent aan de Hogere Zeevaarschool te Rotterdam.

De series applicatie-voordrachten gaan alleen door bij voldoende deelname. Deelnemers kunnen zich schriftelijk of telefonisch opgeven bij Koninklijk College Zeemanshoop, Sarphatistr. 9, Amsterdam, tel. no. 23 73 20, onder opgave van naam, rang of functie, volledig huisadres met eventueel telefoonnummer en naam rederij. Kosten f 25,— voor nautici en f 50,— voor niet-nautici, te voldoen door storting op postrekening 589383 van Koninklijk College Zeemanshoop.



De Ideeënbuscommissie vergaderde op 15 september 1972. De heer H. den Ouden trad op als Voorzitter; voorts waren aanwezig de heren A. Baljet (Technische Zaken), C. E. van 't Woudt (Nautische Zaken) en R. J. F. van Stuijvenberg (Secretaris). Op deze vergadering werden vijf nieuwe ideeën behandeld.

Voor idee no. 423 van 3e Werktuigkundige G. J. Vingerhoed, betr. automatische bediening scheepsfluit, werd een voorlopige beloning van f 200,— toegekend. Dit idee wordt nog op enkele punten nader bezien, zodat hierop later zal worden teruggekomen.

Hetzelfde geldt voor idee no. 424 van Hoofdwerktuigkundige W. Chr. van Megen betr. aansluiting roetblazer luchtmotor, waarvoor een beloning van f 200,— werd toegekend.

Voor idee no. 425 van Hoofd Voeding P. C. Bergmans, betr. kombuis- en pantry-indeling „D”-schepen, werd een aanmoedigingspremie van f 100,— toegekend.

Bovengenoemde inzenders alsmede de inzenders van suggesties welke niet voor een beloning of een aanmoedigingspremie in aanmerking kwamen, zijn inmiddels gedetailleerd ingelicht.

In de periode van 1 januari tot en met 31 december 1971 werden 34 ideeënbusinzendingen ontvangen, In totaal werd een bedrag van f 2.450,— uitgekeerd, als volgt per rang:

onderverdeeld naar rang:		1e stuurlieden:	2 x f 100,—
1e stuurlieden:	6	2e stuurlieden:	4 x f 50,—
2e stuurlieden:	14		1 x f 100,—
3e stuurlieden:	5		1 x f 400,—
hoofdwerktuigkundigen:	2		1 x f 500,—
2e werktuigkundigen:	2	3e stuurlieden:	2 x f 50,—
5e werktuigkundigen:	3		1 x f 100,—
scheepsgezellen:	2		1 x f 500,—
Totaal:	34	2e werktuigkundigen:	1 x f 100,—
waarvoor 17 inzenders werden beloond c.q. een aanmoedigingspremie ontvingen.		5e werktuigkundigen:	1 x f 100,—
		scheepsvakman I:	1 x f 100,—
		scheepsgezel A/W:	1 x f 50,—

Bij het bezien van deze cijfers dient in het oog te worden gehouden dat, overigens terecht, vooral gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen veelal hun suggesties niet via de Ideeënbus doch via andere kanalen naar voren brengen.

Vergelijken wij de cijfers van 1971 met die van 1970, dan zien wij dat in dat jaar 33 inzendingen werden ontvangen, waarvoor 18 inzenders werden beloond c.q. een aanmoedigingspremie ontvingen. In 1970 werd een totaalbedrag van f 2.650,— uitgekeerd.

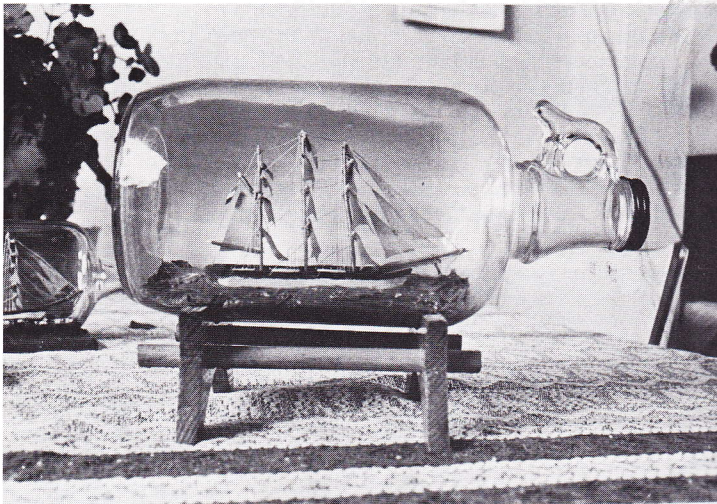
In de periode van 16.9.72 t/m 15.10.72 verschenen de volgende

## vlootcirculaires

### No. Datum Onderwerp

781	18.9.72	Maatschappij-bijdrage in door niet-verplicht verzekerd vlootpersoneel te treffen voorzieningen voor ziektekosten.
782	20.9.72	Aanvullende informatie betreffende helikopterdiensten
783	28.9.72	Dover Straits Questionnaire
784	29.9.72	Vlootinformatiebulletin No. 63 „Visserij voor de Noordwestkust van Afrika”
785	6.10.72	Onveilige situaties aan boord
786	9.10.72	Navigatie nabij Halul Terminal
787	9.10.72	„Charts of Prohibited Zones”

# 'n hobby van een van ons

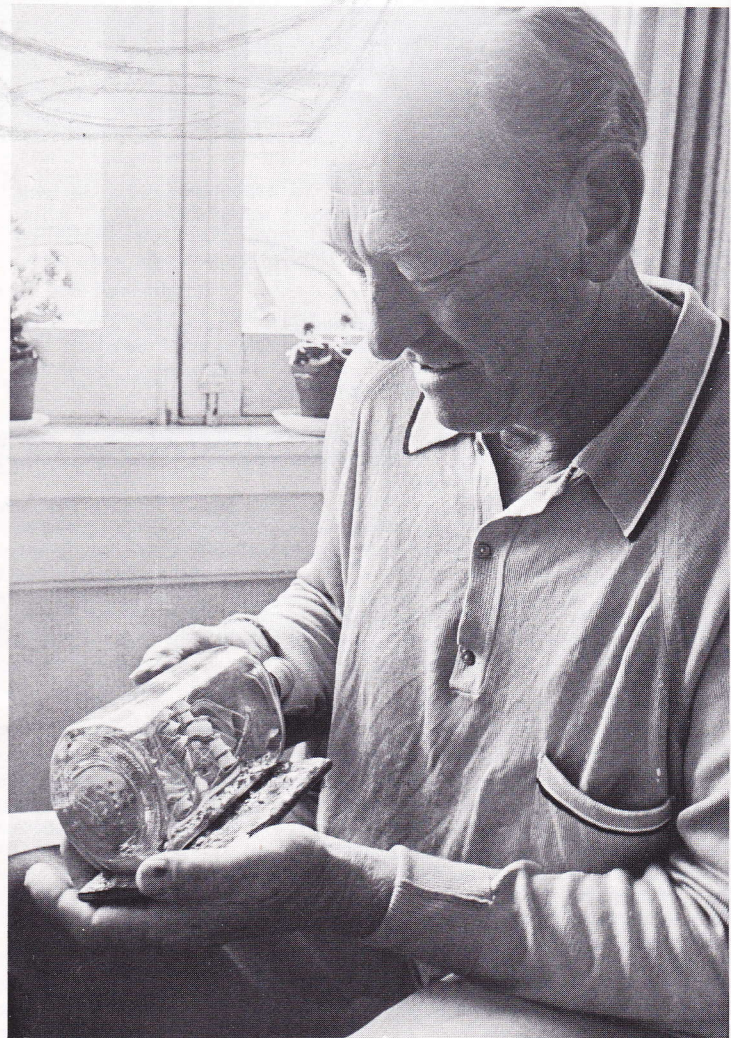


Voor zover wij weten, is scheepsgezel A/W Elias Meijer uit Zandvoort een van de laatsten die ze nog maakt. Per dienstperiode komen er, met veel geduld, gemiddeld drie scheepjes onder zijn vaardige handen tot stand. Drie- en viermasters, met al de zeilen, met de kluiver, met de vlag in top en de ra's allemaal op hun plaats. Maar het meest frappante is wel, dat die keurig afgewerkte zeilschepen hun plaats vinden in een fles, met de zee en de golven erin, zelfs met schuimkoppen op het water. Het geheel tegen een beschilderde achtergrond. Over deze zo langzamerhand zeldzame hobby — het maken van scheepsmodellen in een fles — zijn wij eens met de heer E. Meijer gaan praten tijdens zijn jongste verlof.

Elias Meijer is geen druk prater. Hij maakt ook geen ophef over zijn hobby, is zich nauwelijks bewust van het zeldzame werk dat onder zijn handen klaar komt. „Ja, elke periode aan boord maak ik er zo'n stuk of drie voor de jongens. Ja, ook voor de officieren,” komt er dan achteraan, want van kapitein tot de jongste aan boord is er belangstelling voor zijn werk.

Wij hebben als jongeren allemaal wel eens de verhalen gelezen over oude zeerobben die op hun schoorsteen thuis een model van hun schip hadden staan, kunstig ondergebracht in een fles. Je ziet ze ook nog wel eens bij een antiquair, een enkele keer zelfs op de oud-rommelmarkt in de grote steden, waar ze overigens met de prijs ervoor wel raad weten. Het is iets uit een vergane tijd, uit de tijd van de romantiek, waarin men als zeevarende zijn leven op hetzelfde schip sleet, jaar in jaar uit. En aldus een zodanige band met het schip kreeg, dat het je zelfs in je vrije tijd bezighield, waarin je er een model van ging maken, met oneindig geduld.

In vele tijdschriften verschijnen tegenwoordig artikelen over die voorbije tijd, wat de mensen deden, hoe ze leefden en wat ze in de spaarzame vrije uren deden. Daarin leest men bijvoorbeeld, dat die scheepjes weliswaar kunststukjes waren, maar dat ze veelvuldig in de fles werden ondergebracht nadat eerst de bodem van de fles op geraffineerde wijze was verwijderd.







„Nee, dat heb ik nooit gedaan, dat zou geen kunst meer zijn,” zei de heer Meijer verontwaardigd. „Ik maak het schip eerst helemaal af, dat kost me wel zo'n 30 arbeidsuren. Ik werk nooit te lang achter elkaar, want je ogen raken hierbij snel vermoeid, vooral als het schip slingert of stamp. Alle masten, de ra's, de zeilen, alles kan bewegen, zodat ik het schip als het ware helemaal kan opvouwen. Heb ik dan echt eens de tijd om het meest moeilijke deel van het werk te doen, dan schuif ik het door de hals in de fles en lijm het vast op de bodem.”

De heer Meijer heeft deze hobby al vele jaren. Wanneer hij ermee is begonnen, weet hij niet meer. Hij voer toen wel al op de tankers van de Koninklijke/Shell en dat doet hij nu al 16 jaar. Eigenlijk was het een collega die hem op het idee bracht. Die was er jaren geleden al mee bezig. Meijer schafte zich toen een boekje aan, waarin het een en ander over deze hobby werd verteld. Over het voordeel van bamboe als mastmateriaal, hoe de minuscule gaatjes erin te boren. Het gebruik van nylon- en zekeringendraad voor de tuigage, het maken van zeilen van taft, een soort geolied linnen.

„Als ik het opgevouwen schip dan in de fles heb gewurmd, dan trek ik de draad aan die van het achterschip over de toppen van de masten loopt. Alle masten komen dan rechtop te staan, maar dan moet je met een stukje ijzerdraad de ra's en zeilen nog allemaal goed buigen. Dat is wel geduldwerk; het zou natuurlijk gemakkelijker zijn als je van die instrumenten had waarmee een dokter werkt.”

Elias Meijer heeft altijd een voorliefde gehad voor zeilschepen, heeft zich ook een boekje aangeschaft met afbeeldingen van allerlei typen, aan de hand waarvan hij weer zijn modellen maakt. Hij begint met een stukje hout, dat zorgvuldig wordt uitgesneden en uitgehold tot het model van de romp er is. Die wordt dan in kleur gezet, waarna masten en tuigage, alles nog beweeglijk, erop worden gemonteerd. De zeilen worden vervolgens aangebracht, zodat het schip gereed is om zijn bestemming te vinden. Voordat het model de fles in gaat, wordt van stopverf, gemengd met de een of andere kleur verf, een groenblauwe

zee in de fles aangebracht. Dit vraagt om accuratesse en geduld, zeker wanneer daarna nog de witte koppen op de golven moeten worden geverfd.

„Ik heb nog eens een model gemaakt voor een kapitein. Die wilde hem schenken aan de een of andere school in Zeeland, ik weet niet meer waar. Ik heb toen het schip in zo'n ronde buikfles gezet, waarna een van de werktuigkundigen er van koperdraad een geraamte voor een lampekap op maakte. Dat heb ik toen weer overtrokken met een oude zeekaart, die ik daarna in de lijnolie heb gezet. Ja, da's een heel mooie geworden, maar ik heb er geen afbeelding van,” klinkt het haast spijtig.

Al maakt de heer Meijer er wel drie gedurende elke dienstperiode, hij heeft er maar twee thuis. De rest heeft hij verkocht voor een kleinigheid, voor de moeite zoals hij het uitdrukt. Op zijn voorlaatste schip had hij er vier gemaakt, maar die vierde is te haastig geweest, voegt hij eraan toe.

„Als je wachten hebt, lukt het je niet. Je moet er een aantal uren voor gaan zitten, als je vrij bent, bij voorbeeld op de zaterdag of zondag. Op de „Dione” was eens een scheepsgezel die het ook wel wilde leren. Ik heb hem toen wat materiaal gegeven, het hem voorgedaan en daarna heeft hij er zelf ook een gemaakt.”

Flessen die in doorsnee ovaal zijn lenen zich uiteraard het best voor deze hobby. Immers, hierin is een vlak aanwezig waarop de zee kan worden aangebracht, het scheepje heeft de ruimte en de masten kunnen in de juiste proporties worden gemaakt.

„Belangstelling is er altijd genoeg aan boord, ze komen allemaal wel eens in mijn hut kijken als ik bezig ben. Maar ik ben nu 50 geworden en het is wel vermoeiend voor de ogen, het blijft priegelwerk. Toch hoop ik er nog een groot aantal te maken,” zegt Elias Meijer, terwijl hij een model in de hand koestert.

Een zeldzame hobby, maar daardoor ook een boeiende.

## Voetbalwedstrijd senioren-junioren

Op vrijdag 22 september jl. was het dan zover. De ouderen van het walpersoneel werd de kans geboden om, op de groene grasmat van de „Vijf Sluizen” te Vlaardingen, hun krachten nog eens te meten met de jongere employés van Shell Tankers. In de aankondiging in het Shell-Gebouw was vermeld, dat het een wedstrijd zou worden van de iets minder jonge tegen de jongere spelers, maar het feit dat een der deelnemers niet alleen vergezeld was van zijn echtgenote en kinderen, maar ook van zijn kleinkinderen, doet de vraag rijzen of „iets minder jong” niet al te eufemistisch was uitgedrukt. Het doet echter niets af aan het enthousiasme waarmee beide elftallen zich om half acht, in het schijnsel van de nieuwe lichtinstallatie, in de strijd wierpen.

Organisator en tevens scheidsrechter, de heer Huigen van de Materialendienst, had het zekere voor het onzekere genomen en, met instemming van alle spelers, de



een „aahh” aan de talloze toeschouwers ontlokte. Niet dat de jongeren het erbij lieten zitten, maar hun verwoede pogingen om de senioren voor dit onverwachte optreden te straffen, liepen dood op een aantal vrije schoppen die met royale hand dan voorheen werden uitgedeeld.



wedstrijdduur op tweemaal een half uur gesteld. Bij de senioren mocht de keeper zelfs om het kwartier worden gewisseld, hetgeen echter niet weerhield dat het onstuimige jeugdelftal (de jeugd schijnt tegenwoordig tot in de veertiger jaren te duren) er in de eerste wedstrijd helft al in slaagde om een 2-0 stand te bereiken. Dit voorspelde niet veel goeds voor de tweede helft, waarin, naar men zou mogen verwachten, de ouderen wel in ademnood zouden komen.

Alhoewel officieel uitsluitend thee werd geschonken, moet het of aan een pep-up te danken zijn of aan clandestiene consumpties, dat de tweede helft geopend werd door een serie verrassende aanvallen van het oudere corps, dat zich in de strijd wierp met een élan, dat menigmaal

Toch — eerlijkheidshalve moeten wij het wel vermelden — zaten er onder de junioren een aantal spelers die kennelijk meer uren op het veld doorbrengen dan van hun tegenstanders kan worden gezegd. Twee senioren fluisterden uw verslaggever zelfs toe, dat het voor de eerste maal was dat zij de groene grasmat betraden en geen idee hadden gehad, dat je op die schoenen met doppen nog kon lopen ook. De geoefendheid van enkele jongeren zal er dan ook wel de oorzaak van zijn geweest dat de eindstand 3-2 werd in het voordeel van de jeugd.

Met een toepasselijk woord reikte de organisator aan het eind van de bijzonder geanimeerde strijd, waarbij het aan humor niet ontbrak, een speciaal vervaardigde voetbaltrofee uit, waarbij de ontwerper

was uitgegaan van de gedachte, dat een voetbalwedstrijd op tijd draait, dus dat er een klok bij moest komen. Bovendien was er een machineonderdeel in verwerkt, zulks gebaseerd op de techniek die het spel vraagt. En aangezien het niet alleen om de strijd maar ook om de pret ging, was er nog een ludiek onderdeel in opgenomen, zoals een ieder kan zien die de moeite neemt de trofee te bewonderen in kamer 2.08 van het Shell-Gebouw.

### Verdere activiteiten

In datzelfde Shell-Gebouw vond overigens op 29 september en op 27 oktober een klaverjasavond plaats, terwijl 20 oktober jl. de jaarlijkse „kaas en wijn”-avond werd gehouden. Ook deze keer was er voor „elk wat wils” te beleven. Voor de dames (en gezien de reacties van de heren ook voor hen de moeite waard) een modeshow, een wedstrijd waarbij de kennis van kaas en wijn werd getest, een gezellig muzikje waarop enthousiast werd gedanst en natuurlijk de voortreffelijke „kaastafel” met de begeleidende wijnen, die zeer gretig aftrek vonden bij de aanwezigen.

Voor november staat niet alleen „sportvissen op de Noordzee” (4 november) op het programma, maar ook een „Smulavond”. Bij voldoende deelname — meestal zijn er voor deze avonden meer gegadigden dan plaatsen — zal deze worden gehouden op zaterdag 25 november a.s. Verlofgangers krijgen hierover nog nader bericht.

In december kan er worden geklaverjast, op 1/12 en 19/12, terwijl de kerst-bridgedrive op 20/12 zal plaats vinden. In genoemde data kan nog wijziging optreden. Een vol programma dus voor dit jaar en dientengevolge een heleboel werk voor de bestuursleden van O.V.S.T. Maar u weet het, graag gedaan en tot ziens op de eerstvolgende O.V.S.T.-avond.



# Jubilea

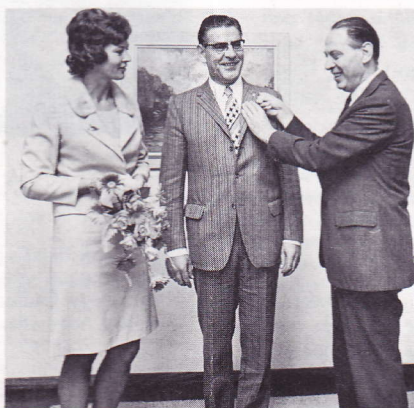
## Vloot

Op vrijdag 13 oktober jl. kon onze directie weer een drietal vlootjubilariissen met hun echtgenoten op kantoor ontvangen, tijdens welk bezoek de gouden emblemen werden uitgereikt. Het betrof kapitein G. F. de Boer en hoofdwerktuigkundige J. J. Binkhorst, die beiden op 15 september, en hoofdwerktuigkundige J. M. Nobels, die op 22 september de 25 dienstjaren completeerden.

## Wal

Zoals in het oktober-nummer reeds bericht, herdacht de heer P. M. Verschut van de Sectie DFF/2, Methodes en procedures, computertoepassingen, op 18 augustus jl. zijn vijftienvigjarig dienstverband met de Koninklijke/Shell. Zien de meeste jubilarissen tegenwoordig af van een officiële viering, de heer Verschut gaf er de voorkeur aan om van zijn jubileum een gedenkwaardige dag te maken in plaats van deze om te zetten in een aantal vrije dagen.

Op 20 september jl. werd hij, tezamen met zijn echtgenote, ontvangen door de heer M. de Jong, Hoofd van de afdeling Financiën en Administratie (DFF), die hem het gouden dienstembleem uitreikte. Daarna begaf het gezelschap zich naar een gereserveerde lunchkamer, alwaar in intieme kring — met naaste vrienden en collega's — de borrel en aansluitend de maaltijd werd gebruikt.



V.l.n.r.: de heer J. W. Paans - hoofd afd. Personeel (DFP), de heer J. J. Binkhorst - hoofdwerktuigkundige, mev. J. Binkhorst-Nieuwenhuys, mev. J. C. Nobels-Klopper, de heer J. M. Nobels - hoofdwerktuigkundige, de heer H. den Ouden - hoofd afd. Vlootbeheer (DFM), de heer D. Rodenburg - directeur, mev. E. de Boer-Ruytenschildt, de heer G. F. de Boer - gezagvoerder.



## Onze vloot-jubilarissen



F. Menninga  
gezagv.  
1947-25.11-1972



T. W. Pals  
gezagv.  
1947-26.11-1972



C. A. Douwes  
3e wtk.  
1962-1.11-1972

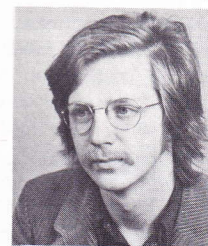


A. J. de Kraker  
2e stm.  
1962-2.11-1972

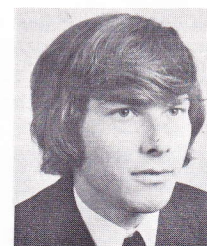


T. W. Scharenburg  
2e stm.  
1962-26.11-1972

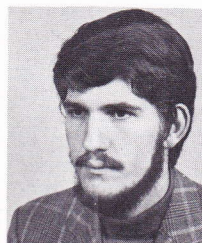
## In dienst getreden vloot-personeel



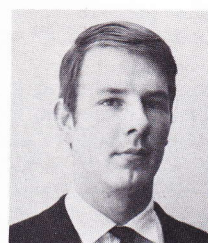
J. J. Schaapherder  
5e wtk.  
per 25.9.'72



A. M. Borgart  
11.stm.  
per 30.9.'72



D. F. A. Maljers  
11.stm.  
per 6.10.'72



E. W. van den Brink  
11.stm.  
per 8.10.'72



T. T. Bouma  
scheepskok  
per 25.9.'72



# UIT EN THUIS

Als eerste in de serie bijdragen die wij in deze rubriek hopen te plaatsen, ontvingen wij van mevrouw G. Kuijt-Koers, echtgenote van 2e stuurman F. Kuijt, een verslag van de uitreiking van medailles en barometers door het K.N.M.I. De eerlijkheid gebiedt te zeggen, dat zij in zoverre pech had, dat zij bij de uitreiking naast een van de redacteuren van dit blad kwam te zitten, die prompt haar aandacht vestigde op de nieuwe rubriek die geopend was. Maar, alle respect dat zij de zachte wenk ter harte nam en als eerste over de brug kwam, met een bijdrage!

De redactie stak de hoofden even bij elkaar en spontaan werd besloten haar een bloemetje te sturen, omdat zij de spits heeft afgebeten. Overigens, bloemen worden natuurlijk niet voor volgende bijdragen weggegeven, dat zou al te gek worden. Maar terzake, haar verslag, hierbij in extenso:

*Begin september ontving ik een brief van het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut, waarin werd medegedeeld dat mijn man een beloning was toegekend, als erkentelijkheid voor het bijhouden van aan het K.N.M.I. ingezonden meteorologische journalen.*

*Aangezien mijn man op zee was kon hij niet zelf aanwezig zijn bij de uitreiking op 9 oktober jl. In een dergelijk geval mocht de beloning ook door iemand anders in ontvangst worden genomen en zo ben ik dus zelf, lichtelijk zenuwachtig, op 9 oktober naar de Doelen in Rotterdam gegaan om mijn man te vertegenwoordigen.*

*We werden om half elf 's morgens verwacht. Gelukkig was er eerst gelegenheid een kopje koffie te drinken en kennis te maken met de andere genodigden. Vervolgens hield de heer Kruisinga, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, een korte toespraak, waarna het werd overgenomen door de Directeur van het K.N.M.I. Zijn toespraak duurde wel wat lang, maar toch werd me toen wel duidelijk dat de ingezonden meteorologische journalen niet alleen dienen om ons te voorspellen wat voor weer het morgen zal worden in ons kikkerlandje, doch dat deze gegevens voor veel meer dingen belangrijk zijn. Wel, hierna werden dan de medailles en barometers uitgereikt. Toch wel een beetje plechtig moment. Ik had een tikkeltje de zenuwen toen ik naar voren moest komen om voor mijn man de barometer in ontvangst te nemen. Ik denk dat alle vrouwen daar wel last van hadden. Stel je voor dat je struikelt op zo'n moment als iedereen naar je zit te kijken. Gelukkig ging alles goed en achteraf vond ik het best leuk om eens zo'n evenement meegemaakt te hebben.*

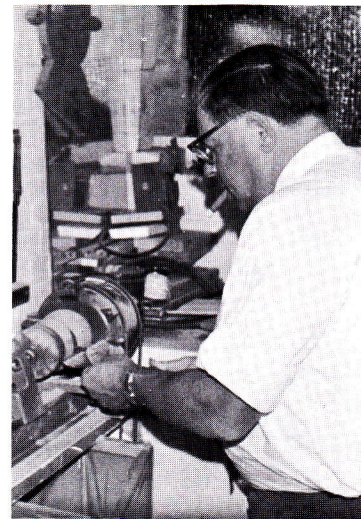
*De barometer krijgt thuis een plaatsje in de hal, als een soort herinnering aan het werk dat onze mannen op zee verrichten en dat, daar ben ik nu wel achter, ook heel noodzakelijk blijkt te zijn.*

Van de kant van de redactie alle lof voor het verslag van mevrouw Kuijt. Zelf schreef zij erbij dat, als het niet goed was voor het blad, het nog altijd goed voor de prullenmand was. Echter verre van dat. Als alle echtgenoten één maal iets insturen, zijn we voor jaren onder de pannen.

Na 42 jaar

Na niet minder dan 42 jaar dienst bij vele maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep heeft de heer N. C. Molony (links op de foto), hoofd van „Purchasing Division“ van Shell Tankers (U.K.) Ltd. in het Londense kantoor, op 28 september jl. afscheid genomen. Een afscheid waarbij — hoe kan het anders bij iemand die bij zoveel maatschappijen gedurende zoveel jaren werkzaam is geweest — niet minder dan 350 collega's persoonlijk of schriftelijk hem het allerbeste voor de toekomst wensden.

Namens vele collega's bij onze maatschappij wenste onze directeur, de heer D. Rodenburg (midden), hem bij de afscheidsreceptie nog vele gelukkige jaren toe. Geheel rechts de heer B. E. Blakely, Marine Co-ordinator.



## S.B.S.

In de Shell Briefing Service is een nieuwe uitgave verschenen, getiteld „The Energy Outlook“.

De vraag naar energie is vier à vijf maal zo groot als vijftig jaar geleden. Over vijftien jaar zal die vraag waarschijnlijk verdubbeld zijn.

In deze S.B.S. wordt nagegaan welke bronnen gebruikt worden om in de huidige energiebehoefte te voorzien, en welke verschuivingen er vermoedelijk zullen optreden. Ook heeft men een schatting gemaakt van de energie die eventueel door andere bronnen geleverd zou kunnen worden.

Naar alle schepen zijn inmiddels exemplaren van deze S.B.S. verzonden, terwijl ook op kantoor op iedere sectie een exemplaar ter inzage beschikbaar is.



## Eén bekeuring

Zevenentwintig jaar achter het stuur, dag in dag uit, en toch maar één bekeuring. Dat is een bijzonderheid die wij te horen krijgen als wij een gesprek voeren met de heer C. A. Gijsbertsen, directiechauffeur bij Shell Tankers N.V. Het is eigenlijk een afscheidsgesprek; Gijs, zoals hij bij de meesten op kantoor bekend staat, heeft ons inmiddels verlaten. Op 27 oktober vierde hij zijn afscheid om, per 1 november, huisbewaarder te worden in een grote flat in Den Haag. Niet dat dit oorspronkelijk in zijn bedoeling lag. Hij heeft veel hobbies, staat graag aan de draai-

bank, knapt terloops een oude zeilboot op, en dacht zijn pensioen jaren daarmee te vullen. Maar hoe gaat dat? Je loopt toch weer tegen een baan op en voordat je hebt weet, ga je als gepensioneerde een andere, maar toch weer volle dagtaak tegemoet.

Hij kwam in 1945 als chauffeur in dienst bij de toenmalige B.P.M. in Den Haag, haalde zijn wagen uit het wagenpark van het Haagse kantoor en ging rijden: voor het opleidingscentrum, de postkamer, de filmdienst, de medische dienst, om in 1952 te worden benoemd tot chauffeur van de heer H. Bloemgarten, toentertijd een der directeurs van de Koninklijke.

Begin 1965 kwam hij als directiechauffeur bij onze maatschappij, alhoewel, administratief valt hij onder Shell Nederland. Maar in de walorganisatie werd hij toch meer gezien als „onze“ chauffeur. Gijs kent zo langzamerhand alle wegen in Nederland, weet precies waar hij altijd nog wel een parkeerplekje kan vinden en waar niet. In het laatste geval wordt het wel eens moeilijk om dan op tijd op het afgesproken adres te zijn om iemand op te halen. Maar hij is vindingrijk; zo heeft hij eens een half uur het plein voor het Amstel-hotel gewoon rondgereden, tot degene die hij moest ophalen uit het hotel kwam en Gijs zijn wagen op het juiste moment voor hem kon neerzetten. Die vindingrijkheid van Gijs, gecombineerd met zijn handigheid met gereedschap, is ook velen te stade gekomen.

Hij timmerde voor de dochter van de een, het hok voor de marmotten, monteerde met veel geduld voor een ander directielid een schemerlamp die in duigen was gevallen; voor collega's maakte hij van alles, zelfs een speciale koffer voor het vervoer van wedstrijdkanaries.

Gijs met de gouden handen is dan ook zijn bijnaam geworden, en terecht. Aan diezelfde handen heeft een aantal automobilisten ook hun leven te danken, dat was op de autotweg Amsterdam-Den Haag, na een verkeersongeval. Want de heer Gijsbertsen heeft zijn EHBO-diplo-

ma en altijd een verbanddoos in de wagen. En zo kon hij de gewonden keurig verbonden aan de pas later ter plaatse arriverende ziekenwaggen overgeven. Ook is hij een veel opgeroepen donor van het Nederlandse Rode Kruis.

A propos, die bekeuring was niet voor te hard rijden, maar voor het foutief parkeren van zijn wagen gedurende één minuut, om snel een paspoort af te geven op een der consulaten in Rotterdam. En die ene bekeuring zit hem nog dwars.



### B(l)ij blijven

Het is voor de redactie van dit blad prettig om reacties van lezers te ontvangen. Niet zo prettig is het natuurlijk als die reacties in feite een zacht verwijt zijn. Zo ontvingen wij telefonisch bericht van de vader van de heer J. P. M. Kanters, dat zijn zoon toch bevorderd was tot onderofficier, terwijl hierover noch in het september- noch in het oktobernummer iets was vermeld. Inderdaad, te laat kwam het bericht op de redactietafel, doch in dit nummer wordt het alsnog goed gemaakt.

Ook scheepskok G. S. Sinnema belde op, dat hij tot zijn verwondering in het vorige nummer onder „aflossingen” stond vermeld als aankomend kok in plaats van als scheepskok. En deze onjuiste rangvermelding willen wij gaarne bij dezen ongedaan maken.

Maar het schaamrood stijgt de redactie en de personeelssecties, die de „personalia” samenstellen, toch

niet tot de kaken als bericht binnenkomen dat een gezinsuitbreiding bij een van de zeevarenden niet is vermeld, terwijl niet eens een geboorte-aankondiging, brief of opgave daaromtrent op een der personeelssecties is ontvangen. En al lijkt dit misschien wat onwaarschijnlijk, toch komt dit ook voor. En om tenslotte nog even iets recht te zetten, de „personalia” lopen van de 16e t.m. de 15e van de maand. Een wijziging in de tweede helft komt dus niet in het blad van de volgende maand maar van de daarop volgende.

Maar wij blijven blij met reacties, zij zijn slechts het bewijs dat „Tussen Schip en Ka” nauwkeurig wordt gelezen, niet in het minst de kleine lettertjes op de drie laatste pagina's.



### Veiligheidswedstrijd

Het aantal inzendingen voor de wedstrijd die wij in het juli-1972-nummer aankondigden is nog niet overweldigend, maar er zijn toch bijzonder goede ideeën binnengekomen. Zoals de onderstaande, die de inzender dan ook — door plaatsing in dit blad — f 50,— heeft opgebracht. En dan ding je nog mee naar een van de hoofdprijzen ook, van f 75,—, f 100,— en van f 125,—.

Heeft u uw idee al op papier gezet? U weet het, geen teken talent is geen bezwaar, geef uw idee in woorden weer en wij zorgen voor de tekening. Sluitingsdatum 1 december a.s.

# schoon schip

### Geest des tijds

„Er vaart een geest van algemene verslappung door de mensen. Luiheid en onverschilligheid, vernielzucht en verregaande brutaliteit spelen de hoofdrol. Naar mijn mening spreekt de geest des tijds een woordje mee in de ontevredenheid hier aan boord”.

En dat schreef dan één van onze gezagvoerders op 31 december 1944 naar „het kantoor”.



### Uit de winkel

Die zeevarenden die in de loop van november nog in de Shell-winkel op de 1e etage van het Shell-Gebouw komen — en natuurlijk ook het walpersoneel — wacht een voordelige aanbieding: Odoshell en toiletfris (blauwspoeler) zijn vanaf 23 oktober tot eind november in een combinatieverpakking verkrijgbaar voor de speciale prijs van f 2,95.



### Terecht

Je zou het niet verwachten, maar hij kwam terecht, die brief uit Griekenland. Het adres op de enveloppe was kort maar krachtig: Shell Groot Handens Gebouw Holland. De reactie van tante Pos was: dat moet voor Shell Tankers zijn. En terecht. Onze complimenten voor de P.T.T.



### SHELL-STUDIEBEURZEN

#### Voor 15 jongens en 5 meisjes

Op vrijdagmiddag, 22 september jl., zijn in de foyer van het gebouw Oostduin te Den Haag, in aanwezigheid van hun bij de Koninklijke/Shell werkzame ouders, wederom 20 Shell-studiebeurzen uitgereikt aan jongeren die hetzij aan een Universiteit hetzij aan een Hogeschool gaan studeren.

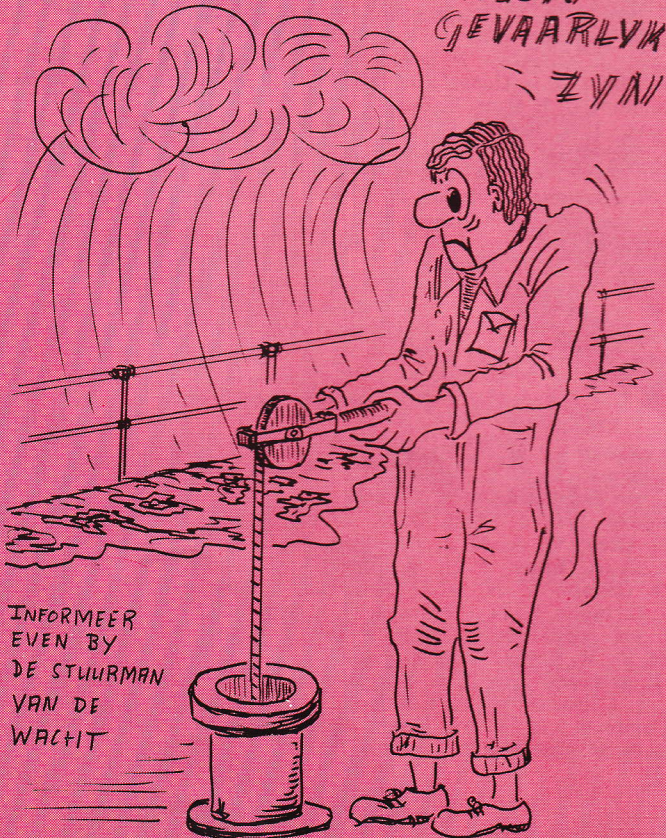
Onder de aanwezigen waren de echtgenote en zoon van hoofdwerktuigkundige J. F. van den Bogaard. Na een zware selectie bleek J. H. M. van den Bogaard een van de 15 jongens te zijn die voor een beurs in aanmerking kwamen. Biochemie gaat het voor hem worden, 1e jaars. Van de 20 gelukkigen waren er slechts vijf 1e-jaarsstudenten; de overigen hadden hun studie reeds aangevangen, zij het zonder beurs van de „Bataafse”, zoals dat voorheen heette.

Sinds 1955 worden elk jaar beurzen toegekend; tot dusver zijn er 343 uitgegeven en 36 weer ingetrokken, waarmee een uitgave van 4½ miljoen was gemoeid. Op het ogenblik zijn 165 Shell-bursalen afgestudeerd. Het bedrag van de beurs is voor dit jaar verhoogd van f 5.000,— tot f 6.500,—, zulks in verband met hogere kosten van levensonderhoud en verhoogde collegegelden.

Gezien de zware concurrentie — er waren dit jaar 125 kandidaten voor een beurs — is een felicitatie aan ouders en zoon Van den Bogaard zeker op zijn plaats.



BY OVERKOMENDE ZEEËN  
KAN BUNKERS PEILEN  
GEVAARLYK  
ZVAN



INFORMEER  
EVEN BY  
DE STUURMAN  
VAN DE  
WACHT

# Vlootpersonalia

periode 16 september tot en met 15 oktober 1972

## Gehuwd:

- 1. 9: P. C. Ildel, 5e wtk., met mej. V. Wetsteyn;
- 22. 9: D. J. Bruin, 4e stm., met mej. S. Beek;
- 4.10: W. A. Smallegange, 4e wtk., met mej. H. Jansen;
- 6.10: G. A. van Niel, 5e wtk., met mej. H. Pet;
- 10.10: A. B. G. Biesheuvel, 5e wtk., met mej. M. Beekhuizen;
- 10.10: J. Koek jr., 4e stm., met mej. M. Kugel;
- 12.10: P. W. Kamperman, 4e stm., met mej. J. Varkevisser;
- 13.10: P. Dekkers, 4e wtk., met mej. J. van Campen;
- 13.10: E. van der Zwaal, 4e stm., met mej. R. Jager.

## Geboren:

- 11. 9: Melissa Daniëlle, dochter van B. A. Amstelveen, aank. sch.gezel a/w, en mevr. S. Amstelveen-Tjon Koei;
- 19. 9: Marijke, dochter van H. R. Godlieb, 2e wtk., en mevr. I. F. Godlieb-Dijkhuizen;
- 21. 9: Minouche Astrid Miluska, dochter van A. P. de Groot, 2e wtk., en mevr. E. de Groot-Zondervan;
- 27. 9: Wouter Hans, zoon van C. W. H. van Holthuysen, 2e wtk., en mevr. M. B. van Holthuysen-Ludekuse;
- 28. 9: Maria Johanna, dochter van J. de Jager sr., 1e stm., en mevr. E. de Jager-de Ruig;
- 28. 9: Gijsbert Erwin Cornelis, zoon van G. C. van Malland, 1e stm., en mevr. M. van Malland-Luijk;
- 29. 9: Jeroen, zoon van G. van Riet, 3e stm., en mevr. C. van Riet-Buys;
- 30. 9: Frank, zoon van G. C. Sloof, 3e wtk., en mevr. E. Sloof-Edse;
- 5.10: Jeroen, zoon van J. S. M. Jocker, 5e wtk., en mevr. J. Jocker-Roersma;
- 10.10: Mark, zoon van H. W. van Baalen, 3e stm., en mevr. A. van Baalen-Poll.

## Overleden:

- 7.10: Corinne Birgitte, dochter van G. J. Knol, 2e stm., en mevr. K. J. Knol-de Vries.

## Aflossingen:

gezagv.: G. F. de Boer, H. H. Hacken, K. Prins, L. van der Valk, G. P.

Paulussen, F. Klaassen, J. M. Hillen, F. A. de Kaart, J. L. Muyskens, H. A. Schelvis, D. P. Klip, W. Croes, D. Rijk;

1e stl.: L. A. Veer, M. A. Messelaar, M. Hus, A. C. Weide, E. Moll, C. Haas, J. P. Hendriks, W. O. Kooi, J. S. de Jong, W. Bosma, J. de Jager jr., A. Visser, D. M. Mos, A. P. J. Ham;

2e stl.: R. J. Westerbrink, C. L. Heijboer, J. W. Nieuwerf, J. Korving, H. Slot, M. A. D. Hartlief, R. J. J. F. Zeegers, T. H. Tromp, C. M. Honig, P. G. van der Horst, M. Waalewijn, F. F. Ates, J. Werkhoven, G. W. J. Jacobs;

3e stl.: R. A. de Boer, K. P. Biesiot, H. Dokter, J. H. N. Pabbruwee, J. Boonstra, H. den Ouden, G. W. Geesink, P. G. van der Laag, M. de Bruyne, J. W. Hendriks, J. D. van der Linde;

4e stl.: J. Koek, A. A. F. van der Markt, B. Crum, C. K. Vermeulen, R. J. S. M. Timmerman, C. W. Kuyper;

II.stl.: L. A. C. M. van der Bruggen, P. J. Urban, M. B. Kwakkelstein, C. G. Schipper, P. J. M. Regouin, N. J. C. M. van der Palen, J. J. Engelbrecht, J. A. G. van Dijk, L. H. Stevens, B. G. ten Cate, P. A. Vermolen;

radio-off.: A. Narold, R. Koster, H. C. Walraven Borst, G. K. A. Vormer, D. H. Saher, A. J. Pronk, C. J. Haverkate, F. K. van Westen, N. Eylers, M. H. B. Roobol;

hfd.wtk.: R. W. H. Buitenrust Hetteema, R. D. Kuil, A. Modderman, R. G. Pieters, C. J. Vermeulen, F. van Dalen, A. de Boer, J. van der Stel, H. Bax, J. M. Nobels;

2e wtk.: P. H. Bakker, O. de Roos, W. Wartena, J. Ommering, J. Prinsze, J. Wielart, F. W. Gakes, K. L. J. Aertssen, S. J. Punt;

3e wtk.: M. Schmidt, J. A. Willems, I. J. Albrechts, J. D. Compier, D. van Dongen, J. F. A. Leurs, J. E. A. Westerbeek, J. T. Clements, J. Klemann, E. Post, F. A. M. Vergroesen, H. A. M. Heyens, J. B. H. de Glopper, H. R. Muysson, J. M. van de Wal;

4e wtk.: C. Oppelaar, P. Dekkers, C. J. L. Jordan, R. D. Peterson, A. E. de Bruyn, D. A. Gunst, J. A. Deelen, F. G. Museler, H. Waitz, W. Loendersloot, C. P. Plug, R. Zwaal;

5e wtk.: J. A. Swiers, J. B. van der Veer, A. Storm, G. van Berghem, R. Neelemaat, R. F. Bakker, R. J. Ouwens, A. W. van Sluys, J. D. van der Pas, K. W. J. A. Soontiens, W. I. van der Burght, J. P. Kleywegt, J. R. Spoelstra, D. Knook, W. T. van Leeuwaarden, C. Brassier, F. Snel, J. J. van Vondel, H. Koster, A. J. Ruikes, C. W. van der Vos, C. L. M. Mazairac, J. F. van Est, P. Versluis, P. J. Doest, W. van den Dobbeltstein, W. P. N. Kramer, R. J. A. Reising, E. J. Swemmer, A. Belder, J. J. P. Kuyper Boone, W. J. Stam, H. Smeding;

II.wtk.: G. M. Kramer, P. C. A. Versluys, D. J. Sandee, A. Harkink, J. H. van Leuven, G. W. Slotboom, E. J. Kolet, C. F. Meerding, A. J. Overheul, H. Deurloo, C. L. Flipse, G. A. Mellonius, J. A. Elbert, J. H. A. Schulten, M. P. M. Boonen, M. F. Quaadvlieg, F. R. R. Smith;

sch.voorman: I. Dijker, J. C. v. Willigen, Ph. de Vries, B. T. Hoogervorst, A. J. Tinkhof;

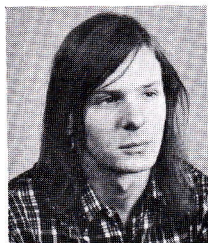
sch.vakman I: J. M. H. Siepers, W. Cevaal, J. P. Bijlsma, J. M. Kools;

sch.vakman II: W. D. Smeets, G. P. H. M. Kuypers, L. P. L. W. Dekkers, J. van Scherrenburg, R. Croese;

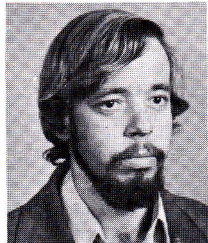
sch.gezel a/w: J. Blom, B. E. Lobato, L. A. Douma, R. M. Weller, G. Otter, W. A. M. v. Amelsfort, R. E. Riedewald, R. J. Brookman, J. C. A. Feller, J. N. H. Steeman, J. J. Donleben, B. Benjamins, D. Gevers, A. W. M. v. Koesveld, L. Neeleman, C. C. Groenfelt, J. Karskens, K. W. I. Halbach, N. J. Hager, F. H. A. Pang, M. W. Toet, I. van Spaandonck, B. R. Pronk, J. Boelee, W. Abels, G. Buys, M. W. B. Kitzen, H. J. de Haas;

aank. sch.gezel a/w: D. A. Emanuels, D. J. Scheffers v. Soelen, G. Krüger, J. Bosch, W. H. Caciano, J. J. Bregman, M. G. Adamus, J. F. Dambruck, N. B. de Jongh, J. R. Ecoma-Verstege, B. Leegwater, L. H. M. Konings;

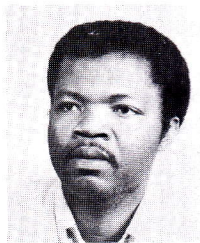
## Bevorderd tot onderofficier



J. P. M. Kanters  
scheepsvakman II  
per 14.8.72



N. J. M. Muris  
scheepsvakman II  
per 26.9.72



L. W. Esajas  
scheepsvakman II  
per 24.9.72

hoofd voeding: W. C. Kapper, D. A. Sinnema, E. T. P. v. Boles, L. H. H. L. Leihuyser, H. Vrugt, C. P. Hoogesteger, R. B. Vos;  
 sch.kok: W. J. F. de Deugd;  
 aank. kok: T. M. Vloo, G. J. C. de Deugd, J. v. d. Horst;  
 bediende: F. P. Lommerse, D. Ploegers, C. J. de Graaf, E. J. Eradus, F. G. Olde-Wolbers, J. L. F. Romen, A. R. Tanasale, D. F. Wendersteyt, P. A. M. A. v. Agthoven, H. Audier, F. Deen, F. J. J. Dekker, H. C. Ooms, B. Ooms;  
 bediende a/d: R. ten Kate, J. W. Barnhoorn, J. G. Hettema, P. Koks, H. N. Smith;  
 koksmat: R. A. v. d. Blom;  
 jongen a/w: S. R. Veenema, J. Lakkerwa, M. W. G. Jansen.

#### Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** 2e stm. J. Priester, 3e stm. F. B. Visser, 5e wtk. J. W. Hol-trop, sch.vakman I H. J. Gelderman, sch.gezel a/w E. J. H. Wilmink, G. v. d. Bent, D. Worseling, aank. sch.gezel a/w P. Plat, H. F. Winia, hoofd voeding J. Roosenburg, bediende C. W. P. Frederiksz, bediende a/d J. J. P. Vaessen;

**m.s. Acila:** 1e stm. A. J. Schumm, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch.vakman I L. J. C. v. Kuyen, F. W. Bosson, sch.vakman II N. J. M. Muris, sch.gezel a/w D. v. Minnen, G. N. Hartman, L. v. d. Wel, B. A. Amstelveen, aank. sch.gezel a/w C. W. F. Heemskerck, hoofd voeding W. F. H. v. d. Moezel, sch.kok T. T. Bouma, hoofd bediende D. Seip, bediende J. Breyer, G. A. Mathysen;

**m.s. Acmaea:** 1e stm. M. de Graaf, hfd.wtk. C. G. Pusch, II.wtk. E. S. R. Noordhuis, sch.vakman I W. Gerritsen, sch.vakman II P. C. Groen, sch.gezel a/w J. Booy, A. F. Figaroa, P. J. M. Cluitmans, G. Baak, H. A. de Ruiter, aank. sch.gezel a/w H. Krotwaar, hoofd voeding H. W. J. v. Haarst, hoofd bediende W. D. Anthonio, bediende L. J. Schalk, bediende a/d H. Zaat;

**m.s. Acteon:** wnd. 1e stm. M. F. D. Beex, 4e stm. J. A. P. Donks, II.stm. J. P. Molenaar, 3e wtk. R. R. Brouwer, 5e wtk. H. E. Engels, radio-officier D. Hekking;

**s.s. Arca:** 2e stm. R. W. Overdijkink, 3e stm. E. J. B. Seele, hfd.wtk. W. Groenendijk, 3e wtk. B. R. Verhoog, II.wtk. A. Oosten;

**s.s. Atys:** gezagv. P. J. P. Siebesma, 4e stm. J. S. de Vos, 4e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, 5e wtk. P. C. de Wit;

**s.s. Capiluna:** gezagv. C. Vriend, 1e stm. J. V. Kruit, 2e stm. W. van der Meulen, II.stm. T. Krook, G. J. Krone, hfd.wtk. J. H. M. Hanssen, 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. J. B. Krijnen, wnd. 4e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, 5e wtk. J. Driesen, II.wtk. T. J. van het Kaar, B. Maaskant, radio-officier B. Immerzeel;

**s.s. Capisteria:** gezagv. P. Cammel, 2e stm. D. J. van Dijk, wnd. 3e stm. R. Zitter, 2e wtk. C. C. Bartels, 5e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, mar.int. D. Fandiño Rodriguez;

**s.s. Capulonix:** gezagv. J. van Beele, 1e stm. P. Hoogesteger, hfd.wtk. J. L. van der Rijnst, 5e wtk. M. J. Klein;

**m.s. Cinulia:** hfd.wtk. H. de Jong, 3e wtk. C. Parrel, wnd. 4e wtk. J. Douma, II.wtk. D. J. Bastiaans;

**m.s. Crania:** gezagv. M. G. C. Geerarts, 1e stm. R. J. Wyrdeman, II.wtk. M. A. P. M. Fischer;

**m.s. Dalia:** wnd. 3e wtk. A. P. Grootenboer, wnd. 4e wtk. R. J. Rodolf;

**m.s. Daphne:** wnd. 2e stm. M. Kruijshaar, 5e wtk. H. F. van der Hoek, sch.vakman II P. A. v. d. Hoek;

**m.s. Diadema:** 2e wtk. M. F. Koens, 3e wtk. C. H. Kleywegt;

**m.s. Diloma:** II.stm. P. Haas, 5e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. F. H. de Jong, 5e wtk. H. van de Water, radio-officier R. van den Berg, sch.gezel a/w F. Kromjongh, aank. kok E. Kost;

**m.s. Dione:** wnd. 4e wtk. A. Bosch;

**m.s. Dosina:** 3e stm. J. H. G. Herbergs, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker;

**s.s. Kabylia:** 1e stm. P. Puype, 5e wtk. H. van Os, 5e wtk. W. Eydenberg;

**s.s. Kalydon:** gezagv. R. E. van der Miesen, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, radio-officier P. van Wijk, hoofd voeding N. L. Zwikker;

**s.s. Kara:** 3e stm. B. M. Stubbe, radio-officier P. Besuyen, sch.voorman N. v. d. Steen, sch.vakman I L. v. d. Velden, sch.vakman II L. W. Esajas, sch.gezel a/w P. Dulfer, M. J. W. A. Schuurs, D. Bergen, W. Mol, D. F. W. Abraham, aank. sch.gezel a/w M. L. Delhaye, W. J. Brandwagt, sch.kok C. J. L. v. d. Linde, hoofd bediende L. A. van Zunderen, P. L. M. Smelt, bediende a/d J. H. Drexler;

**s.s. Katelysia:** 1e stm. L. B. A. van Bruinisse, 3e stm. W. T. van den Berg, 4e stm. A. J. Kappers, II.stm. E. Hietbrink, hfd.wtk. L. C. Spoon, 4e wtk. R. R. Witteveen, 5e wtk. P. J. Steevensz, II.wtk. E. Krook, II.wtk. C. M. J. van der Slikke;

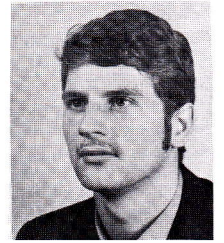
**s.s. Kelletia:** hoofd voeding J. P. Daudey;

**s.s. Kermia:** 5e wtk. J. G. van der Poel, II.wtk. T. den Dekker, II.wtk. M. J. Bakker;

**s.s. Khasiella:** gezagv. D. de Boer, 4e stm. A. L. M. Nagelkerke, II.stm. D. F. A. Maljers, II.stm. J. W. H. B. ter Braak, II.stm. E. M. M. van den Bosch, hfd.wtk. J. van der Meyde, 5e wtk. M. J. Viergever, II.wtk. A. Korf, II.wtk. L. Blokpoel, II.wtk. J. Snapper, bediende H. Domselaar;

**s.s. Kopionella:** 5e wtk. W. van der Plas;

Zie ook pagina 16



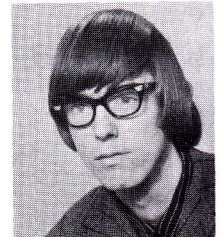
#### IN MEMORIAM F. M. VAN BELLEGEM

Op 28 september 1972 is tengevolge van een noodlottig ongeval op 23-jarige leeftijd overleden scheepsvakman II F. M. van Bellegem, die op 18 september j.l. voor verlof was afgemonsterd van het m.s. Acmaea.

De heer Van Bellegem stond bekend als een prettige en zeer bewame medewerker, die als gevolg van zijn goede eigenschappen een snelle carrière bij onze Maatschappij heeft gemaakt.

De 8e april 1969 trad hij als handlanger in onze dienst, welke functiebenaming op 1 mei 1969 werd gewijzigd in aankomend scheepsgezel algemene werkploeg. Na op 4 maart 1970 te zijn bevorderd tot scheepsgezel algemene werkploeg, volgde op 10 januari 1971 zijn aanstelling als scheepsvakman II.

Op 2 oktober l.l. heeft de teraardebestelling plaats gevonden op de begraafplaats te Eede, waarbij ook onze Maatschappij was vertegenwoordigd. Wij wensen zijn ouders en overige verwanten de kracht toe om dit zo grote verlies met berusting te dragen.



#### IN MEMORIAM HANS VAN DAM

Tot onze ontsteltenis vernamen wij op 4 oktober j.l. dat, in de vroege uren van die dag op de „Onoba”, stuurmansleerling Hans van Dam tijdens tankwacht gedurende laadoperaties te Kharg Eiland plotseling onwel was geworden en was overleden. Ondanks pogingen van de collega's om door toedienen van zuurstof en het toepassen van kunstmatige ademhaling en hartmassage hulp te bieden kon de ijlings ontboden dokter slechts de dood constateren.

Na met goed gevolg het Gymnasium te hebben doorlopen ving Hans vorig jaar augustus de éénjarige BS-opleiding te Amsterdam aan en gezien zijn uitstekende resultaten leek een goede toekomst voor hem te zijn weggelegd.

Op 26 juli van dit jaar startte hij het leerlingjaar op de „Onoba” en weinig kon worden vermoed dat daar nu reeds zo'n droevig einde aan zou komen.

We weten zeker namens staf en medescholieren van de Amsterdamse Zeevaartschool alsmede collega's aan boord en in de walorganisatie te spreken als wij ons diep gevoel van medeleven betuigen met zijn naaste familieleden en vooral zijn ouders, waarvoor dit verlies een zware slag moet zijn. Wij kunnen slechts hopen dat zij de kracht mogen vinden om dit verlies te dragen.

De teraardebestelling heeft op 14 oktober j.l. te Zwijndrecht plaatsgevonden, waarbij onder andere een deputatie van de Hogere Zeevaartschool te Amsterdam en enige kantoorfunctionarissen aanwezig waren.

#### IN MEMORIAM C. RIJKEBOER

Op 11 oktober j.l. overleed de heer C. Rijkeboer, oud hoofd-werktuigkundige van Shell Tankers N.V. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 1 juli 1957 verliet hij de Maatschappij met pensioen, na 30 dienstjaren.

- s.s. Koratia:** 1e stm. C. R. Groen, wnd. 3e wtk. P. F. van Dijk, 5e wtk. A. Verwijs;
- s.s. Korovina:** radio-officier A. W. C. Wouterson;
- s.s. Kosicia:** 1e stm. P. E. van der Veld;
- s.s. Krebsia:** gezagv. J. W. Bakker, 3e wtk. B. P. Droogendijk, 4e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. J. van Seters, II.wtk. H. J. de Gooyert, radio-officier M. K. Bierlee, aank. sch.gezel a/w J. J. de Bruin;
- s.s. Kryptos:** 1e stm. G. Verbrugh, wnd. 2e stm. J. H. Schurink, 3e wtk. R. J. Doorneveld, wnd. 4e wtk. A. A. Konijnendijk, II.wtk. F. P. E. Verlinden, II.wtk. D. de Vries, radio-officier A. J. van Steensel;
- s.s. Kylix:** 1e stm. H. K. Paauw, 2e stm. F. J. Kronenberg, II.stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk. A. de Jong, 3e wtk. J. H. C. Viertelhuizen, 4e wtk. J. W. Maas, 5e wtk. H. L. Castens;
- s.s. Lovellia:** 2e wtk. J. de Jong, 5e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. J. J. Schaapherder, 5e wtk. M. Klumper, 5e wtk. C. P. Louiszoon, II.wtk. C. J. J. van den Kerkhof, II.wtk. E. A. Rumeser;
- s.s. Macoma:** sch.voorman D. C. Kommers, sch.vakman I L. de Cock, sch.gezel a/w C. Ouweland, L. C. Remmelzwaal, J. G. Klein-Hesseling, P. J. Wolters, W. L. Rijsewijk, bediende L. H. C. Weterings, bediende a/d A. C. G. M. v. d. Akker, hoofd voeding P. C. Bergmans;
- s.s. Metula:** gezagv. J. J. Schouten, 1e stm. P. M. de Graaf, 2e stm. R. Hendriks, 3e stm. A. L. M. van Dun, II.stm. S. S. Abma, II.stm. J. M. M. van Rossum, II.stm. D. Venema, 2e wtk. A. G. M. Witten, wnd. 3e wtk. J. P. G. A. Plantinga, wnd. 4e wtk. L. C. H. van der Werve, 5e wtk. S. Y. T. M. Andela, II.wtk. J. D. ten Napel, II.wtk. W. J. Adema, radio-officier A. Weldering, sch.voorman H. L. Klop, sch.vakman I E. J. A. van Arcken, R. Böck, sch.gezel a/w J. A. Klarholz, W. J. Evers, R. A. M. Jansen, P. Nobel, W. R. v. d. Broek, H. Schoonbeek, P. J. M. van Dillen, aank. sch.gezel a/w F. D. P. Croes, C. G. Janmaat, sch.kok W. W. Huygen, hoofd bediende L. J. Vulder, bediende G. Doyer, J. C. A. den Haan, bediende a/d R. A. Herrmann, jongen a/w A. T. Tollenaar;
- m.s. Niso:** capataz J. Perez Perez, man.esp. H. Bouza Alonso, 2° man. E. Gallego Costas, F. Otero Lago, mar.int. F. Collarte Vazquez, A. Ginartes Bugarin, J. Giraldez Rodriguez, J. Gomez Albor, A. Guisande Martinez, C. Gulin Garcia, M. Martinez Fernandez, A. Valverde Alonso, 2° mar.int. U. J. Carneiro Leyenda, M. Vila Otero, coc. M. Martinez Amoedo, cam S. Castro Lopez, F. Domeque Bailo, J. G. Garcia Fernandez, cam.trip. J. E. Francisco Guedella;
- s.s. Ondina:** 1e stm. J. Klein Roseboom, 2e wtk. P. A. Ankerman, 3e wtk. J. J. Timmers;
- s.s. Onoba:** gezagv. A. G. van Gent, 1e stm. H. W. Vermaas, wnd. 2e stm. R. Hagen, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 5e wtk. C. J. Tanis;
- s.s. Patro:** 2e stm. D. C. Tazelaar, 5e wtk. D. E. F. Bernardus;
- s.s. Philidora:** 2e stm. W. F. van der Lei, 3e stm. H. Swenne, II.stm. E. W. van den Brink, wnd. 3e wtk. R. Bos, 4e wtk. P. A. van Schuppen, II.wtk. R. Dorrenboom, R. P. de Boorder;
- s.s. Philine:** wnd. 4e wtk. D. Roodnat, 5e wtk. D. Knook, radio-officier J. A. Griffioen;
- s.s. Philippia:** 5e wtk. W. Baris, 5e wtk. M. F. Stoltink;
- s.s. Sepia:** gezagv. E. J. Stapper, 5e wtk. B. Slagmolen, 5e wtk. J. M. R. W. Rutters;
- s.s. Vasum:** 5e wtk. W. Rijneveld;
- s.s. Viana:** 4e wtk. F. Blok, 5e wtk. J. C. Ranshuijzen;
- s.s. Vitrea:** gezagv. E. H. Brameijer, 2e stm. E. J. J. Eelman, 3e stm. L. Marees, II.stm. P. Bode, hfd.wtk. J. B. Biondina, 5e wtk. H. Sterrenburg, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen, II.wtk. M. J. M. Borghouts;
- s.s. Vivipara:** 3e wtk. P. Dekker;
- s.s. Zafra:** gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 2e stm. D. Schonenberg, 3e stm. W. J. Netelenbos, 2e wtk. A. Bax, 5e wtk. J. C. van Beinum, 5e wtk. H. C. Dijkstra;
- s.s. Zaria:** wnd. 2e stm. K. Cramer.

#### Uit dienst getreden:

- 2e stl.: E. A. Bik, W. van den Born;
- 3e stl.: P. Hoeksema, G. A. H. A. Molenaar;
- 4e stl.: W. F. G. Hartung;
- 5e wtk.: J. C. N. Brakeboer, H. H. Heinrich, H. Hof, J. A. W. Schulte;
- sch.vakman II: C. de Koning.

#### Tijdelijk tewerkgesteld op kantoor:

- 1e stm.: H. Verbaas.

#### Aangesteld als:

- hfd.wtk.: A. de Boer.

#### Behaalde diploma's:

- 2e stuurman G.H.V.: R. Hagen;
- 2e stuurman G.H.V.-th.: J. F. Casimiri, P. H. Jacobs, J. K. Terpstra;
- „C-th“: W. J. Meuldijk;
- „B“: E. E. Kreune, J. H. C. Viertelhuizen, J. J. Timmers;
- „A/B-th“: H. E. Engels, M. Klumper, A. A. Konijnendijk, H. L. Castens, G. J. Afink;
- „A“: J. L. F. Vermeulen jr., H. van Hall, J. Water;
- sch.kok: sch.kok B. F. P. J. Sebregts, aank. kok R. J. Hageman.



### Bruidspaar van de maand

De a.s. bruid van 4e stuurman D. J. Bruin slaakte een zucht van verlichting toen hij dan toch — nog maar drie dagen voor de reeds lang vastgestelde huwelijksdatum — met verlof in Nederland arriveerde. Het was op het nippertje, maar gelukkig op tijd. En zo kon op 22 september jl. op het stadhuis te Oegstgeest het huwelijk worden voltrokken tussen stuurman D. J. Bruin en mej. S. Beek. Onze hartelijke gelukwensen.

### Mutaties walpersoneel

periode 16.9.72 t/m 15.10.72

#### Uit dienst

- 1.10: Mevr. J. C. T. de Voigt-Lodder - DFF/1;
- 1.10: Mevr. M. E. Schouten-Pop - DFF/4.

#### Geboren

- 1.10: Matthijs Jan, zoon van R. M. Willemstein - sectie DFF/3 - en mevr. A. Willemstein-de Winter.

### tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 3 — november 1972

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

#### Redactiecommissie:

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

#### Administratie:

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