tussen schip en ka

november 1976

Tussen SCHIP EN KA **loopt aan boord 1 op 4; de eerste lezer heeft dus altijd nog drie wachtenden achter zich.**

Bij de voorplaat

Een fraaie opname van de „Fossarina", genomen in de vroege ochtenduren van de 5e oktober, nadat het op zijn eerste reis Rotterdam had aangelopen. De „Fossarina", de derde produktentanker van de „F" klasse voor onze vloot, werd op 1 oktober jl. door de werf H.M.V. in Noorwegen opgeleverd, waarover U in dit nummer meer kunt lezen op de pagina's 6 en 7, alwaar tevens een verslag van de doop van de „Fossarus".

Examens voor Stuurlieden en Werktuigkundigen in 1977!

Gezien de op handen zijnde wijzigingen met betrekking tot de zittingen van de Rijksexamen-Commissies (waarover meer in Schoon Schip) kunnen wij mededelen een bericht te hebben ontvangen waarin het volgende staat vermeld;
Eerste zitting 1977: van 17 januari t/m 1 april.
Aanvragen voor deze examens moeten worden ingediend van 20 november tot 30 november 1976.

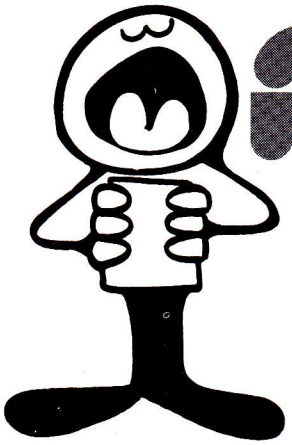
Mededeling

1. In januari 1977 zullen de leden van de werkgroep PLA, t.w. 1e stuurman P. F. L. Schölvinck en hoofdwerktuigkundige J. Wielart, respectievelijk aan boord van de „Fossarina" en „Fulgur" gaan om tezamen met de overige opvarenden te starten met de proefnemingen in het kader van het PLA-project.
Daarna zal de coördinatie van de PLA-activiteiten aan de wal worden opgedragen aan een nieuw te formeren werkgroep, die voorlopig zal bestaan uit de heer J. van der Linden (DFP/5) en een nog te benoemen vlootfunctionaris. Deze werkgroep zal rechtstreeks rapporteren aan de heer W. H. Brouwer, directeur, in zijn hoedanigheid van voorzitter van de PLA-stuurgroep.
Voorts zal de heer Van der Linden belast worden met de coördinatie van activiteiten op het gebied van organisatie-ontwikkeling m.b.t. het walpersoneel en als zodanig rapporteren aan chef DFP.
In verband met het vorenstaande zullen in januari 1977 eerdergenoemde werkzaamheden worden ondergebracht in de nieuwe sectie Special Projects (DFP/7), waarvan de heer Van der Linden de leiding op zich zal nemen.
2. Als chef van de sectie Shore Personnel (DFP/5) zal de heer Van der Linden met ingang van 15 januari 1977 worden opgevolgd door Drs. T. G. A. Westerveld, die thans werkzaam is als Personeelsadviseur bij Liaison Unit SIPM/SIPC, Jakarta (Indonesië).

REÜNIE GEPENSIONEERD WALPERSONEEL

Verzoeke voor scheeps-informatie te bellen:

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



R-VLOOT

Hoe – zo vroeg de secretaris van de O.R.-vloot zich af – kunnen wij alle opvarenden bereiken, om hen op de hoogte te stellen van hetgeen op de O.R.-vergaderingen is besproken. Weliswaar worden officiële verslagen aan de schepen toegezonden, doch verlofgangers bij voorbeeld missen een dergelijk verslag. Besloten werd derhalve om in de toekomst ruimte in dit blad vrij te maken voor een „verkorte" weergave van hetgeen is besproken. Hetgeen overigens niet wegneemt dat iedere zeevarende altijd een eigen exemplaar van het officiële verslag kan aanvragen bij de secretaris van de O.R.-vloot.

De vergadering van 31 augustus jl., onder voorzitterschap van de heer Brouwer, werd bijgewoond door de heren Van Deursen, Gooris, Groenendijk, Hemmer, Van Kesteren, Van der Pas, Van Vlijmen, Waalewijn en Witten als gekozen leden, terwijl de heer Hoogland van de walorganisatie als genodigde aanwezig was.
Naar aanleiding van een ingekomen stuk, waarin gesproken werd over de toepassing van artikel 8 van het Dienstreglement voor Scheepsofficieren – handelend over het tijdstip van aankomst en/of vertrek – werd door een der gekozen leden opgemerkt, dat zaken geregeld bij c.a.o. in feite niet in de O.R. thuishoren. De voorzitter zag echter geen bezwaar om over dergelijke kwesties te discussiëren, ondanks dat daarvoor nog andere mogelijkheden van beroep open staan. Tevens kwam de wens naar voren om in dergelijke gevallen meer dan voorheen de beantwoordingsbrieven te richten aan de persoon i.p.v. de rang of het schip. Besloten werd verder om binnenkort na te gaan welke cursus of cursussen door O.R.-leden zullen worden gevolgd, om hen – voor zover nodig – nog meer wegwijs te maken in het O.R.-werk, waarbij ook vergadertechniek niet wordt vergeten.

R. M. Hart – nieuwe commissaris Shell Tankers B.V.

In verband met uittreden van de heren McFadzean en Van Reeven als commissaris van onze vennootschap, werd voorgesteld de heer R. M. Hart te benoemen tot commissaris. De O.R.-vloot had hiertegen geen bezwaar, doch bracht naar voren dat zij voortaan wel gaarne in een vroeger stadium betrokken wil worden bij een dergelijke benoeming. Trouwens, meer informatie over het commissariaatschap in het algemeen en met name bij onze maatschappij zou welkom zijn, reden waarom werd toegezegd een deskundige op een der volgende vergaderingen uit te nodigen, die hierover wat meer zou kunnen vertellen.
Nadat vervolgens nog werd toegelicht waarom de Shell geen voorstander van de invoering van de VAD in zijn huidige vorm is (met name omdat de voorkeur wordt gegeven aan bezitsvorming gericht op de **eigen** werknemers), vestigde de voorzitter de aandacht van de gekozen leden op de noodzaak bepaalde informatie – voornamelijk uit concurrentie-overwegingen – vertrouwelijk te willen behandelen, d.w.z. niet verder te verspreiden dan onder het eigen personeel.

Reglement

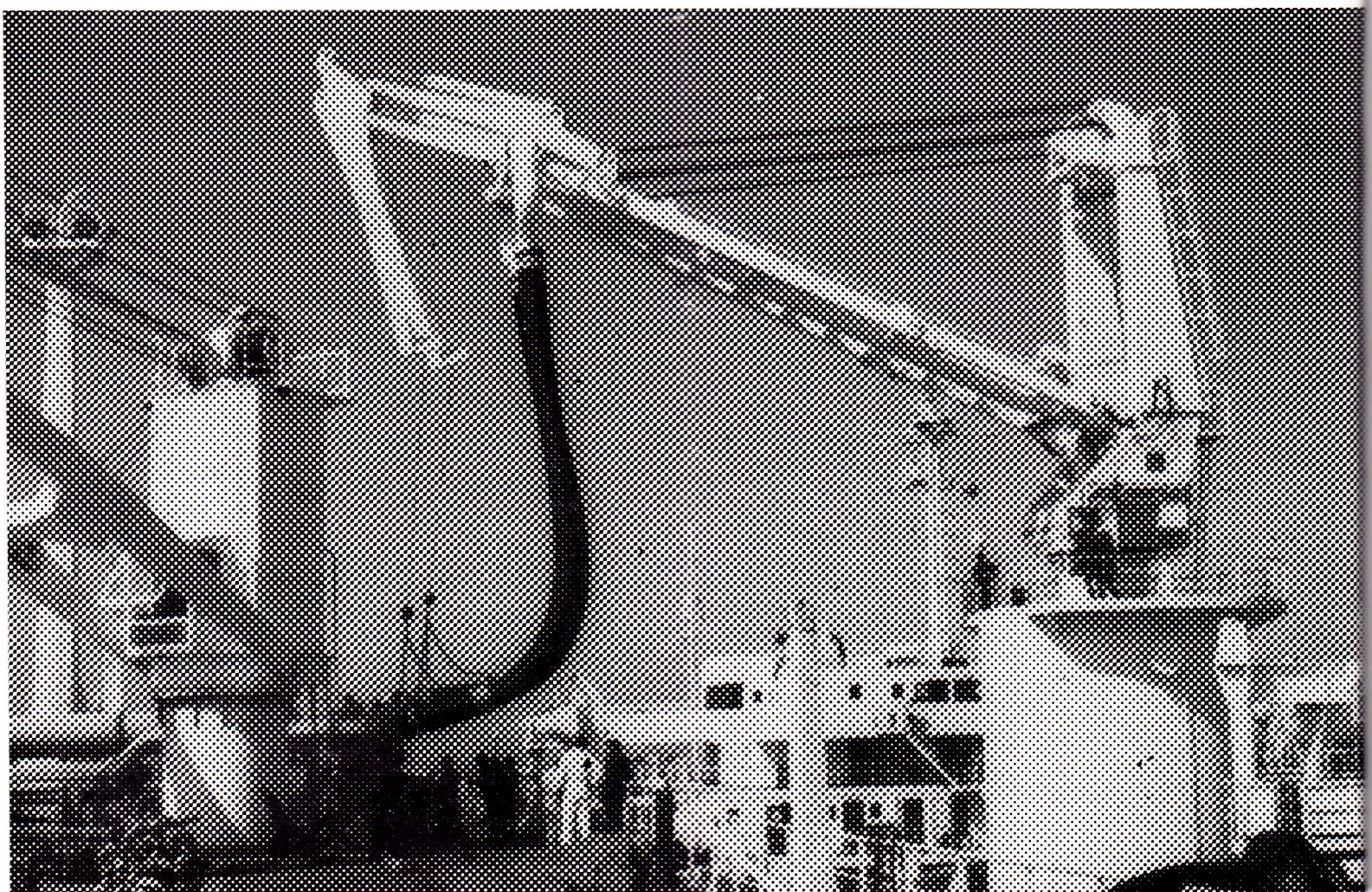
Zoals bekend werkt de O.R.-vloot thans met een „voorlopig" reglement. Dit is altijd het geval wanneer een ondernemingsraad voor het eerst is gekozen. Echter, wettelijke bepalingen maken het noodzakelijk binnen een jaar te komen tot een „definitief" reglement, dat dan de goedkeuring behoeft van de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij, waaronder de ondernemingsraden van onze maatschappij ressorteren. De gekozen leden brachten naar voren pas op de volgende vergadering te willen bepalen wie van de huidige leden in een „reglementscommissie" zitting zouden gaan nemen. Wat die vergaderingen betreft is – in overleg met de afdeling Personeel, die immers ervoor moet zorgdragen dat voortdurend voldoende gekozen leden in Nederland aanwezig zijn – besloten deze te houden op 4 oktober (verslag in volgend nummer) en 9 december in dit jaar en 4 februari, 4 april en 6 juni volgend jaar; uiteraard zijn deze data niet definitief, doch in ieder geval zal ervoor worden gezorgd dat 14 dagen vóór elke vergadering de agenda bekend wordt gemaakt.

Het ECOL projekt

Voor één van de schepen in Brunei Baai die reeds geruime tijd doelloos rond hun anker zwaaien, zijn betere tijden aangebroken. Begin september heeft het s.s. „Sepia", hopelijk voorgoed, de Labuaanse rede verlaten en is opgestoomd naar Singapore. In deze eilandstaat is het onder de vakkundige handen van de mensen van de Jurong Shipyard getransformeerd tot lichterschip. Medio oktober is de „Sepia" naar Lisnave vertrokken alwaar inmiddels de laatste hand aan haar ombouw wordt gelegd; de plaatsing van een „flow-boom". Volledig toegerust voor haar taak zal ze de bijdrage van Shell Tankers B.V. gaan vormen aan wat lange tijd slechts stapels rapporten, telegrammen en ontwerpschetsen waren:

Nabij het plaatsje Garyville ten westen van New Orleans aan de Mississippi staat sedert 1975 een gloednieuwe raffinaderij van de „Energy Corporation of Louisiana" (ECOL). Deze maatschappij is een zelfstandige onderneming waarin, ieder voor de helft, de „Ingram Corporation of New Orleans" en de „North-East Petroleum Industries of Boston" deelnemen.
Zij koopt de voor haar nieuwe raffinaderij benodigde ruwe olie in het buitenland, en aldus zal in de toekomst, met name vanuit de Perzische Golf en West-Afrika en voor een kleiner gedeelte vanuit Venezuela, jaarlijks 8 miljoen ton ruwe olie zijn weg naar Garyville vinden.
Shell International Marine heeft de opdracht gekregen het transport van de ruwe olie voor deze raffinaderij te gaan verzorgen. En mocht zich gaan buigen over de hiermee verband houdende vervoersproblemen.
Problemen omdat de Mississippi voor de VLCC's, die ingezet worden om vanuit de Perzische Golf en West-Afrika de olie aan te voeren, onbevaarbaar is. De diepgangsbeperking bedraagt bij de ingang van de Mississippi, de „South-West Pass", 39 à 40 voet.
De oplossing lag eigenlijk al voor de hand. Lichteren derhalve. Een procedure waarmee door de Koninklijke/Shell reeds ruime ervaring is opgedaan en die beduidend economischer werkt dan vele schepen met een kleiner tonnage van de P. G. naar Garyville op en neer te laten varen.

Dàt grote werk zal worden gedaan door een achttal VLCC's, die bijgestaan worden door een kleiner aantal „Large Range" schepen. Deze laatste zullen hoofdzakelijk tussen Venezuela en Garyville heen en weer pendelen en worden gelichterd als dat in verband met hun diepgang noodzakelijk mocht blijken. Voor het eigenlijke lichterwerk komen drie schepen in aanmerking die, na hiervoor te zijn aangepast en uitgerust, al varende de olie van hun grotere zusters zullen overnemen om dit langs één van de twee steigers bij de raffinaderij af te leveren. Hiervoor werden gekozen het s.s. „Sitala" en het s.s. „Sivella" van Shell Maritime Française en onze eigen s.s. „Sepia".



Rendez-vous

Zoals gezegd, zal het overnemen van de lading al varende geschieden, waarvoor een gebied in de Golf van Mexico is uitgezocht met als middelpunt 28° noorderbreedte en 89° 30′ westerlengte met een straal van 15 mijlen. Dit rendez-vous-gebied ligt buiten de normale scheepvaartroutes, is vrij van obstructies en ligt ver genoeg van de kust – buiten de territoriale wateren van de V.S. – om niet gehinderd te worden door de locale, vaak langs de kust voorkomende mistbanken.
Voorts is er voldoende water, onder de kiel wel te verstaan, om te allen tijde met de twee schepen aaneen te kunnen manoeuvreren. Er staat dus niets in de weg om het aldus overnemen van lading (Ship to Ship Transfer = STS) vlekkeloos te laten verlopen. Helaas hebben de weergoden reeds lang geleden de Golf van Mexico uitgekozen als orkaangebied en dat is hinderlijk maar meer ook niet.
Het lichterschip, rijkelijk voorzien van moderne communicatie-apparatuur (waarover hieronder meer), krijgt rechtstreeks van het meteorologisch bureau in New Orleans haar weerberichten en in geval van een ongunstige voorspelling wordt het ,,rendez-vous'' afgelast. Hiermee is in de gehele ,,planning'' van het project rekening gehouden, waarin overigens het begrip veiligheid de boventoon voert.
Geldt op de weg het motto ,,Bij twijfel niet inhalen'', hier geldt dat indien een van de gezagvoerders twijfelt of het rendez-vous en het STS gezien de weersomstandigheden wel volgens de boekjes kunnen worden uitgevoerd, de gehele operatie wordt uitgesteld tot een betere gelegenheid zich voordoet. De computers in Londen hebben, aan de hand van bestaande meteorologische gegevens becijferd dat per maand 30 procent mogelijk verloren zal gaan aan oponthoud.
Uiteraard mogen de schepen ook afwijken van het rendez-vous-gebied als de omstandigheden dit noodzakelijk maken. In principe is dit ter beoordeling van de gezagvoerder van het lichterschip, die ter plaatse beter bekend is en wiens schip, bemand door ,,getraind'' personeel, nu eenmaal het ,,hoofdstation'' van de lichteroperatie vormt.

Contact

De VLCC geeft ruim van te voren zijn ETA en de ladinggegevens door aan het agentschap firma Lykes in New Orleans, die op zijn beurt de lichter op de hoogte brengt. Eventueel kan de VLCC om bunkers verzoeken, die – ook hierin is voorzien – door de lichterschepen worden aangevoerd.
Op zee wordt nu door beide schepen via de VHF contact gezocht, waarbij de rendez-vous-plaats, de koers en de vaart onderling worden afgesproken.
Terwijl de VLCC met een vaartje van ongeveer 2½ mijl voortdobbert, komt het lichterschip met haar bakboordzijde langszij grote zus' stuurboord kant gegleden. De vier grote en twee kleinere stootkussens (fenders) die het lichterschip buitenboord heeft hangen, vormen een soort buffer als de beide schepen tegen elkaar worden gehieuwd. Een speciale ploeg van het lichterschip, onder leiding van een stuurman, klimt aan boord van de VLCC en assisteert bij het aankoppelen van de slangen. De stuurman zal tijdens de gehele operatie aan boord van de VLCC gedetacheerd blijven, als liaison-officer en om te assisteren waar nodig.
Omdat de STS al varende of drijvende plaatsvindt zijn er op de VLCC zowel wachtdoende mensen aan dek als op de brug nodig. De liaison-officer is in deze een welkome kracht aan boord van de mammoet. Indien het nodig mocht blijken, kan het lichterschip nog een stuurman ter beschikking van de kapitein van de VLCC stellen.
De brug van de VLCC gaat nu dienst doen als ,,kraaienest'', omdat het uitzicht hier beter is, vanwege de hoogte.
Trouwens de VLCC beneemt het lichterschip het uitzicht naar bakboord. Als er gemanoeuvreerd moet worden, gebeurt dit aan boord van de VLCC, die de turbines draaiende houdt. Aan boord van het lichterschip blijft uiteraard wel alles stand-by, om in geval van nood mee te kunnen manoeuvreren of weg te varen.
De beide schepen houden contact door portofoons, zowel wat betreft de te nemen manoeuvres als de gang van zaken bij het pompen. Is alles inderdaad volgens de boekjes verlopen, dan kan gepompt worden met een snelheid van 12.000 ton per uur en kan het volgeladen liChterschip 11 uur na het afmeren de reis naar Garyville beginnen, terwijl de VLCC op het volgende lichterschip wacht.

Aanpassen

Het is duidelijk dat het lichterschip min of meer een ,,speciaal'' schip moet zijn, bemand door ,,specialisten''. Wat de specialisten betreft mogen we een beetje trots zijn (chauvinisme is een Frans woord) dat de gezagvoerders en stuurlieden van de Franse schepen ,,Sitala'' en ,,Sivella'' een ,,lichtercursus'' aan boord van onze ,,Niso'' hebben gevolgd. Deze beide Franse schepen zijn inmiddels al aangepast voor hun bijzondere werkzaamheden en de ,,Mytilus'' heeft hen begin september voorzien van de eerste lading voor ECOL.
Begin december, wanneer de ,,Sepia'' als laatste van de drie lichterschepen op haar toekomstige werkterrein is gearriveerd, is de periode van voorbereiding voorbij en zal het hele project operationeel zijn.

Had de ,,Sepia'' oorspronkelijk 42 afzonderlijke tanks, dit aantal is nu verdeeld over 2 bunkerladingtanks, 11 permanente ballasttanks en 15 ladingtanks. Het draagvermogen is door deze wijziging teruggebracht van 71.743 ton naar 58.840 ton behorende bij een diepgang van 40 voet, voldoende dus om de South-West Pass te bevaren.
Met de introductie op de ,,Sepia'' van permanente ballasttanks is de kans dat oliehoudend water overboord wordt gepompt, tot nul gereduceerd.
Ladingleidingen die in deze ballasttanks uitmonden zijn afgeblind en een apart ballastsysteem, met aparte pompen, zorgt ervoor dat zelfs vergissingen geen verontreiniging kunnen geven. De twee achterste wingtanks tegen de pompkamer aan, ten slotte, zullen bijna 3.000 ton brandstof voor de VLCC herbergen.
Het ballastwater vormt geen probleem, dit kan zondermeer van buitenboord worden betrokken, maar om de lading van de VLCC over te nemen en brandstof af te geven, moeten de ,,ombouwers'' de hoogte in. Het verschil in hoogte namelijk tussen de volle VLCC en het lege lichterschip aan het begin van de operatie en de gedeeltelijk lege VLCC en het laatste lege lichterschip dat langszij komt, bedraagt maar liefst 18 meter.
Wie zich ooit te voet, over de trap, vanaf de centrale hal in het Shell-Gebouw (het nieuwe) naar de zesde verdieping heeft begeven, weet wat voor een ,,adembenemende'' hoogte dit moet zijn.
Tijdens het STS kan dan ook geen gebruik worden gemaakt van de normale manifold, waar beide schepen mee zijn uitgerust. De lengte der slangen zou steeds aangepast moeten worden.

Aan bakboordszijde op dek, achter het manifold en achter de midscheepse opbouw, wordt daarom een ,,flow boom'' geplaatst. Deze is van eenzelfde soort als waarmee de ,,Niso'' is uitgerust en heeft iets weg van een ruimtevaartuig of toren met twee lange uitschuifbare armen bovenop. De armen kunnen hydraulisch op en neer worden bewogen over een hoek van ongeveer 100 graden en hieraan komen uiteindelijk de slangen te hangen die leiden naar het manifold van de VLCC. Door de toren loopt verticaal een 24 duims dikke pijp die zich aan het einde van de laadarm in tweeën splitst en waaraan de 20 duims slangen zijn gekoppeld.
De laadboom die zich aan bakboordszijde bevindt zal dienst gaan doen als ,,flow boom'' voor de bunkers voor de VLCC. De olie wordt hier door de holle boom via 8 duims slangen gepompt.

Veiligheid

Het langszij komen van beide schepen vergt een aangepast meersysteem op het lichterschip, dat tijdens deze manoeuvre voor alle meerdraden zal zorgen. Extra Panama-kluizen en drums aan selftension winches werden bijgeplaatst, maar het meest in het oog springend zijn wel de vier grote fenders, met een lengte van 6.5 meter en een doorsnede van 3.2 meter, die gehangen in davits over bakboordszijde zijn verdeeld. Twee kleinere fenders hangen naast de bak en het achterschip in kraantjes, waarmee ze gemakkelijk weer binnenboord kunnen worden gedraaid.
De davits en kraantjes worden ook weer hydraulisch bediend. In de stuurmachinekamer is hiertoe een hydraulische pompinstallatie opgesteld die de druk in een nieuw aangelegd pijpensysteem verzorgt.
Omdat, we zeiden het reeds, veiligheid troef is, nog even aandacht voor de dieselgenerator en de speciale tank met oliebestrijdingsmiddel.
Bovenop de achteropbouw staat voor SB's schoorsteen een dieselgenerator. Deze zal in tijden van nood 500 kW op een noodschakelbord kunnen leveren. Dit is vooral van belang tijdens de vaart op de rivier, mocht er dan iets met het stoom-

bedrijf aan de hand zijn, dan kan de dieselgenerator de nodige stroom voor de stuurmachine leveren. Eventueel kan deze diesel voor stroom zorgen als het lichterschip met dode machinekamer in Garyville wacht op de volgende klant.
Een tank van 14.000 liter met een oliebestrijdingsmiddel, van een laag gifgehalte, wordt aan boord van het lichterschip achter de hand gehouden, indien er onverhoopt en ondanks de voorzorgsmaatregelen toch olie in zee terecht zou komen. Het bestrijdingsmiddel wordt in zo'n geval uit de tank gezogen en, met zeewater vermengd, kan het met behulp van brandslangen op de olieplek worden gespoten. Dit gebeurt met een capaciteit van ongeveer 26 ton per uur.
Overigens wordt door de huid van de twee naast elkaar liggende schepen en de fenders een soort cofferdam gevormd, die bij een eventuele slangenbreuk of lekkage van koppelingen, de olie als het ware ,,gevangen'' houdt. Op eenvoudige wijze kan de olie in deze cofferdam bestreden worden.
Het overlopen van een tank, tijdens het laden, aan boord van het lichterschip is zeer onwaarschijnlijk. Afgezien van de continue controle op de ladingtanks door het personeel van het lichterschip, zijn deze tanks ook beveiligd door middel van een ,,high level alarm''. Lopen de tanks te hoog op dan brullen twee sirenes een waarschuwende kreet over het schip.

Navigatie-apparatuur

Een blik op de brug en het radiostation van de lichterschepen geeft het volgende resultaat aan extra's en aangepaste apparatuur.
Een LORAN-C ontvanger, zodat altijd over een betrouwbaar bestek kan worden beschikt. Een Doppler log, nauwkeuriger dan de Sallog bij de lage snelheden waarmee de operatie plaatsvindt. Twee marifoons, zodat vanaf meerdere plaatsen op de brug met de VLCC kan worden gecommuniceerd. Windrichting- en windsnelheidsmeter, die een nuttige hulp zijn bij het vaststellen van de rendez-vous-manoeuvre.
In de radiohut is alle apparatuur vervangen door nieuwere en modernere instrumenten waartoe ook de Telex-Over-Radio behoort. Een op het eerste gezicht niet zo belangrijk, maar ongetwijfeld zeer gewaardeerd apparaat, is een fotokopieerder, die het werk met de paperassenstroom behorende bij het overnemen van lading, aanzienlijk kan verlichten.
Met nog een aantal andere voorzieningen, zoals de aluminium loopbrug die het hoogteverschil tussen beide schepen kan overbruggen en de schijnwerpers, die een nachtelijk rendez-vous vergemakkelijken, is de ,,Sepia'' van tanker tot een combinatie van overlaadstation, bunkerboot, oliebestrijdingsvaartuig en communicatiecentrum geworden.
Zelfs is het mogelijk dat zij kleine hoeveelheden proviand of onderdelen voor de VLCC's meeneemt. Moet door de VLCC geproviandeerd worden, water geladen of bemanningsleden worden afgelost, dan zal dit waarschijnlijk gebeuren op de rede van een haven op de nabijgelegen Caribische eilanden.
De lichterschepen worden op normale wijze in Garyville van proviand voorzien. Uit en thuis duurt voor deze schepen drie dagen, waarvan ze tweemaal 15 tot 18 uur de Mississippi bevaren.
Om één VLCC van 210.000 ton te lossen zijn – de scherpzinnige lezer had dit natuurlijk al uitgerekend – 4 lichters nodig. Dit betekent dat de eerste van de drie, nog eenmaal de ronde moet doen. De andere twee wachten hun volgende beurt af of kunnen ingezet worden om lading over te nemen voor andere havens langs de Oostkust.
Het hoofddoel van de lichterschepen blijft echter de ECOL-raffinaderij in Garyville, waarmee zij een belangrijke schakel in de energievoorziening van de staat Louisiana zullen zijn.

Fossarus gedoopt...

Op 1 oktober jl. is de laatste produktentanker van de ,,F''-klasse op de Noorse werf H.M.V. in Haugesund gedoopt. Mevrouw A. C. Fibbe, echtgenote van de heer K. Fibbe, een der commissarissen van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, sprak om precies 12 uur de doopformule uit, zowel in het Nederlands als in perfect Noors. De schoolband uit Haugesund bracht vervolgens de volksliederen ten gehore, waarna een driewerf-hoera het gebeuren afsloot. Tot zover eigenlijk vrijwel identiek aan de vorige doopceremonies van onze ,,F''-klasse tankers. Echter, nimmer tevoren was er gelegenheid om bij een doop het gezelschap tegelijkertijd te laten zien hoe het schip er over enige maanden uit zou zien. En dit was nu juist bij de ,,Fossarus'' wel het geval, daar de ,,Fossarina'' op dezelfde dag aan onze maatschappij zou worden overgedragen en – nog vers in de verf – langszij de afbouwkade gereed lag om het gezelschap te ontvangen.
De heer en mevrouw Fibbe, met als hun persoonlijke gasten de heer en mevrouw Van Eer – buitengewoon gevolmachtigd minister van Suriname – alsmede de overige leden van het gezelschap – waaronder onze directeur met zijn echtgenote – keerden de dopeling derhalve al snel de rug toe en begaven zich naar de ,,Fossarina''. Hoog torende het schip op langs de kade. De vele steile trappen waren voor de werfdirectie aanleiding geweest om voor de prominente gasten een wel zeer originele wijze van ,,aan boord zetten'' te bedenken: per kraan! Met de heer Sandved – directeur van H.M.V. – en zijn echtgenote landden de heer en mevrouw Fibbe, na een unieke luchtreis, per

..en Fossarina overgenomen

kraanbak op het brugdek. Aldaar droeg de heer Sandved het schip over aan onze directeur, die het vervolgens aan de goede zorgen van kapitein De Boer en zijn staf toevertrouwde. Uiteraard werden hierbij woorden van erkentelijkheid en wensen voor een goede, maar vooral veilige vaart uitgewisseld. Goede wensen die overigens ook de ,,Fossarus'' zullen vergezellen. Want ook al maakte de ,,Fossarina'' grote indruk, wel degelijk kreeg ook de ,,Fossarus'' zijn rechtmatig deel bij de festiviteiten die met een bezoek van een doopmoeder aan Haugesund gepaard gaan. Tijdens de lunch die na de bezichtiging van de derde ,,F''-klasse tanker voor onze vloot, door de werf aan de gasten werd aangeboden, spraken zowel de heer Sandved, de heer Brouwer als de doopmoeder, mevrouw Fibbe.

Geschenk voor Suriname

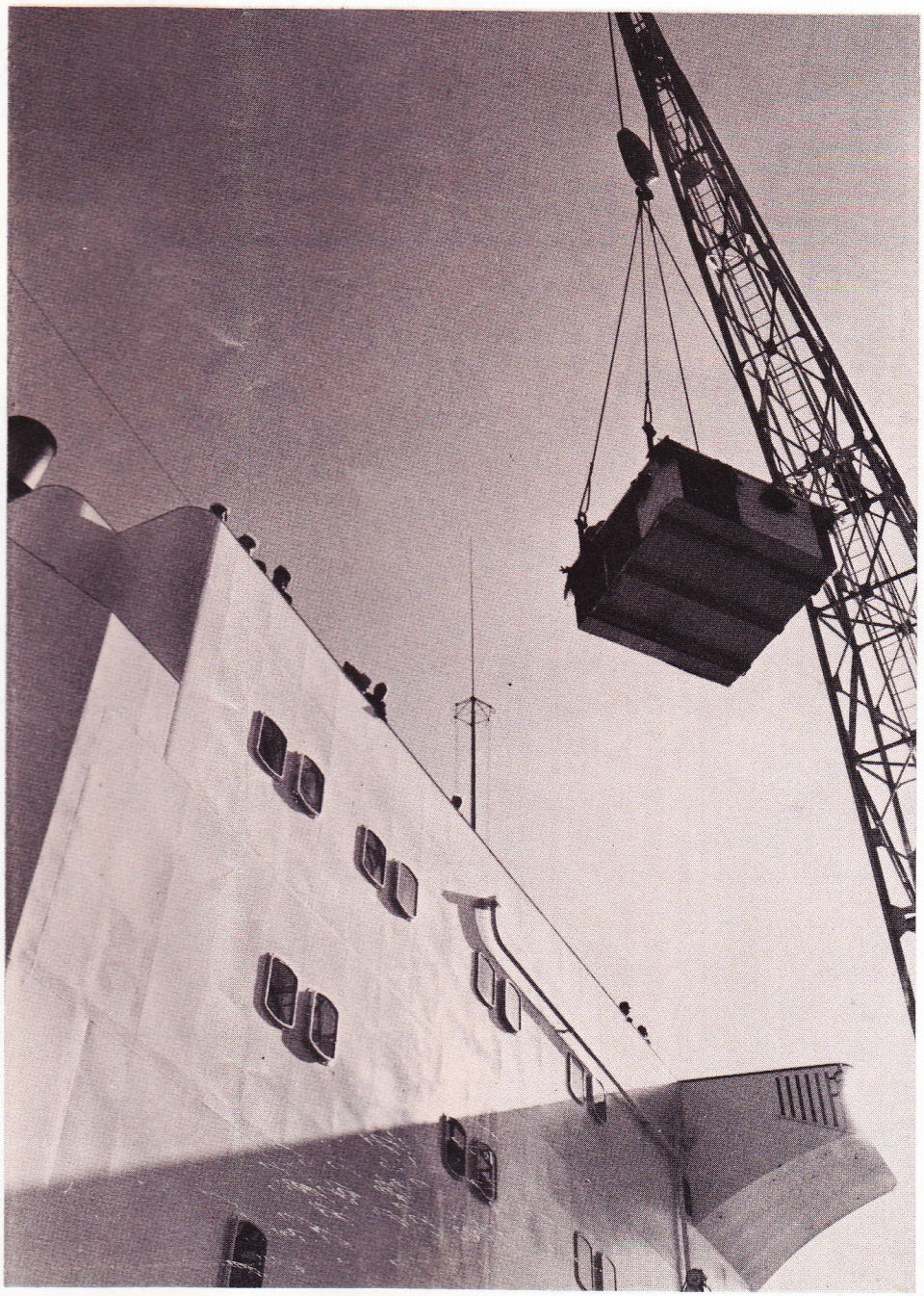
Mevrouw Fibbe had, na door de Koninklijke/Shell te zijn aangezocht als doopmoeder voor de ,,Fossarus'', de wens te kennen gegeven om geen herinnering aan de doopplechtigheid, in de vorm van een sieraad, te ontvangen, doch het bedrag dat daaraan normaliter wordt besteed, beschikbaar te mogen stellen voor een liefdadig doel. Door haar contacten met Suriname was zij bekend met de noden die er bij bepaalde instellingen aldaar heersen, meer dan menigeen hier te lande zich eigenlijk bewust is. Gaarne – aldus de heer Sandved van H.M.V. – zou de werf daaraan gevolg geven. Toch wilde hij iets, al was het maar een eenvoudig symbool, aanbieden als herinnering aan de dag, hetgeen was gevonden in de vorm van een houten doosje, kunstig op Noorse wijze besneden en golven voorstellend, waaruit een vis naar boven steekt. Het doosje was bovendien gemaakt uit hetzelfde hout als het meubilair aan boord van de ,,Fossarus'', ook ontworpen en gemaakt door dezelfde ambachtslieden die zich met de inrichting van het schip bezig houden.

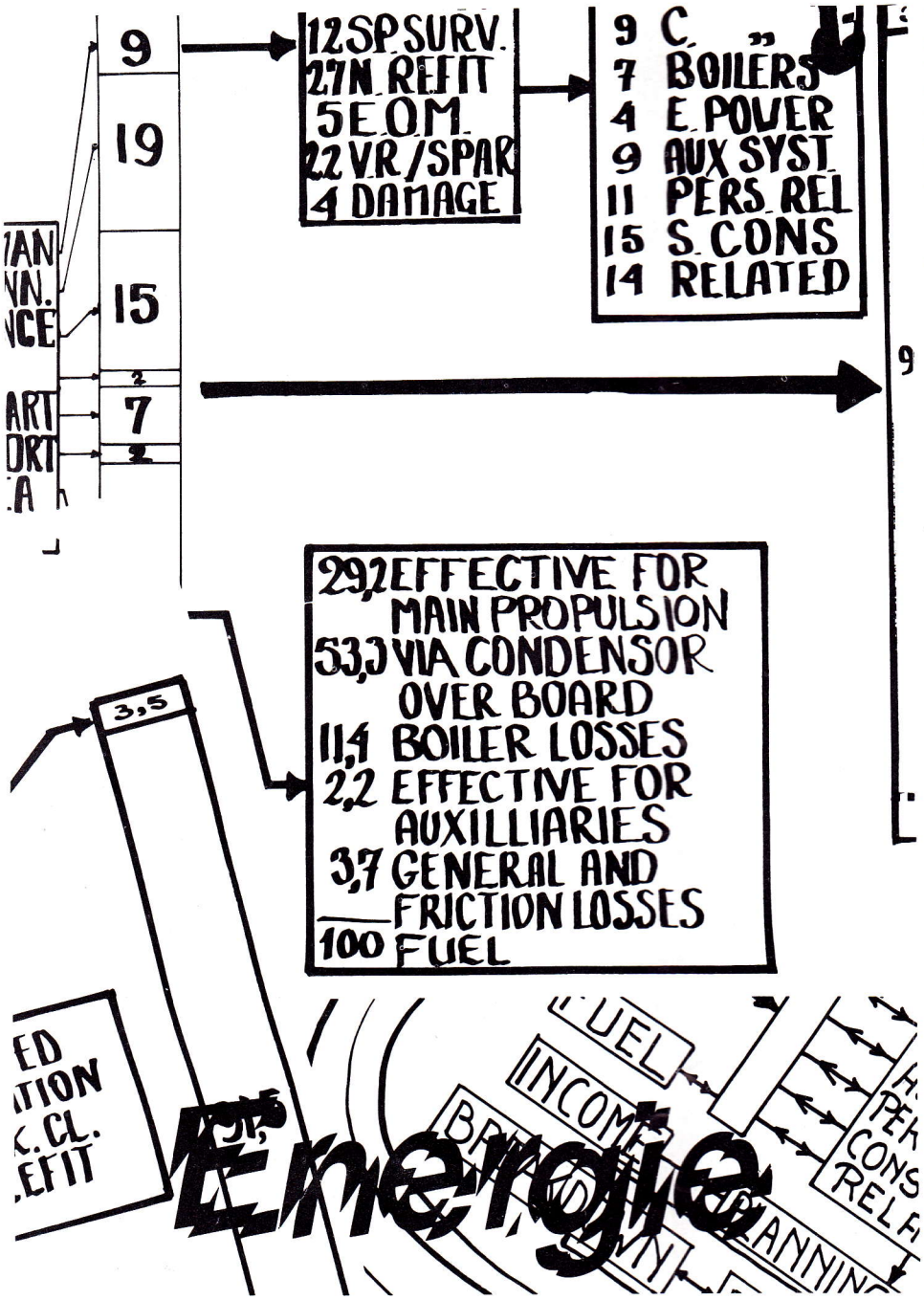
Ook onze directeur bracht in zijn toespraak zijn respect over voor het gebaar van de doopmoeder, bijna uniek in de scheepvaartwereld, maar hooglijk gewaardeerd. Ook hij bood mevrouw Fibbe een aandenken aan in de vorm van een exemplaar van de ,,Fossarus''-schelp die – evenals de andere schelpen waarnaar de F''-klasse is vernoemd – bijzonder bescheiden van afmeting is en derhalve met een lens duidelijker zichtbaar moest worden gemaakt.

,,Fossarus'', band met Suriname

In haar dankwoord, niet alleen voor de eer het schip te hebben mogen dopen, maar ook voor de door de Noorse werf geboden gastvrijheid, maakte mevrouw Fibbe gewag van het feit, dat de 1e oktober 1976 niet alleen voor Shell, voor de werf en voor haarzelf een feestelijke dag is, maar vooral voor een aantal inwoners van Suriname. Haar woorden van dank – aldus de doopvrouwe – golden dan ook namens al degenen wier leed nu, door de geste van de werf, kon worden verzacht. Vervolgens overhandigde zij èn de werfdirecteur èn onze directeur foto's van hetgeen zij als een blijvende herinnering aan de band tussen schip en haarzelf aan de ,,Fossarus'' wil aanbieden. Dit bleek een bijzonder origineel cadeau te zijn, in de vorm van twee houten borden van bijna een meter in doorsnee, gemaakt door de Wayana indianen. De ongeveer 5000 nog overblijvende leden van deze stam, die in het Marowijne district in Suriname wonen, plegen het rookgat in het dak van hun tent tegen regeninval af te dichten met een uit een dikke boom gezaagde ,,plak'', die op bijzonder fraaie wijze door hen wordt beschilderd. Beide ,,anti-regen-plakken'' als wij het zo mogen betitelen (overigens een zeer originele vondst als geschenk van doopvrouw aan ,,haar'' schip), zijn inmiddels naar de werf opgezonden en zullen ongetwijfeld aan boord een goede plaats krijgen, waarbij met name wordt gedacht aan de messroom/bar.

Voor de echtgenote van de werfdirecteur had mevrouw Fibbe een in Suriname vervaardigd tafelkleed, waarbij zij nogmaals haar dank uitsprak voor het begrip voor haar wens en voor de geboden gastvrijheid. Nog dezelfde dag vloog het gehele gezelschap huiswaarts, waarbij door het bijzonder fraaie weer dat op 1 oktober in Haugesund heerste, nog een blik uit het vliegtuig mogelijk was op de ,,Fossarus'', de voorlopig laatste dopeling voor onze maatschappij.





Energie verspilling

en wat we er tegen kunnen doen

Ja, u leest het goed in de illustratie: 53,3% van de gemiddeld aan boord van onze stoomschepen verbruikte fuel, brandstof dus, gaat via de condensor overboord. Een percentage dat er niet om liegt, alhoewel er eerlijkheidshalve wel aan moet worden toegevoegd, dat 100% nuttige opbrengst altijd onbereikbaar zal blijven. Maar dat dit gemiddelde verlies beperkt moet blijven, is een duidelijke zaak. . . en ook noodzaak!

Naarmate in de laatste jaren de prijzen van de aan boord verbruikte brandstof schrikbarend toenamen, begon de urgentie om aan alle onnodige verliezen paal en perk te stellen hoe langer hoe meer te spreken. In de sectie DFD/2, officieel omschreven als „Industrial Engineering", buigen sedert de oprichting eind vorig jaar de heren Wiessner en Geerinck zich onder andere over de vele problemen die te maken hebben met een veilig, maar wel zuinig energiebeheer. Alhoewel dit beslist niet de enige taak is van deze twee collega's – de één vaktechnicus, met belangstelling voor economie, de ander doctorandus in de economie – is het wel een van de problemen die onmiddellijk zijn aangepakt.

Brandstofbezuinigingsteams

Al spoedig kwamen er twee brandstofbezuinigingsteams, elk bestaande uit een hoofdwerktuigkundige met een jongere wtk, die inmiddels een of meer schepen van alle klassen van onze vloot hebben bezocht en adviezen uitgebracht. Hun taak is hiermede afgelopen.

De heer Wiessner, met wie wij een gesprek hadden omtrent het werk in zijn sectie en de tot nu toe gevonden tekortkomingen aan boord als we het zo mogen uitdrukken, benadrukt dat de ervaring op alle schepen is geweest, dat „technisch" alle kennis altijd aanwezig bleek en ook was toegepast om een zuinig brandstofverbruik te bereiken.

„Het zit 'm niet in gebrek aan kennis, maar in de mentaliteit, de persoonlijke instelling als je het zo wilt noemen, dat er toch nog tekortkomingen naar voren kwamen. Vroeger maakte het ook niet zoveel uit als je stoom-aan-dek onnodig bij liet staan. Of een extra turbogenerator. De gedachte was altijd: het is niet de moeite waard. Maar bij de huidige brandstofprijzen van zo'n *f* 200,— per ton fuel, kost het onnodig bijstaan van stoom aan dek ongeveer *f* 1.000,— per dag. Om die voor vijf minuten af te zetten, is natuurlijk onzin. Maar als het een half uur of langer gaat duren, dan tikt het wel stevig aan. Mijn advies is: druk het verlies van energie aan boord nu eens niet uit in kalorieën, maar gewoon – heel nuchter – in geld. En als je het verbruik dan ook eens in een grafiek uitzet, met vermelding wat er „bij" stond, dan krijg je een veel beter inzicht. Al zal menigeen daarbij de schrik om het hart slaan als hij het geldbedrag ziet. Zeker als men daarbij nagaat in hoeverre het nu echt nodig was om een en ander bij te laten staan."

Bij het horen van deze woorden reageer je onmiddellijk met: maar het is toch een goede gewoonte om stoom-aan-dek te laten bijstaan als het schip langszij ligt en de mogelijkheid zich kan voordoen dat door omstandigheden een tros breekt? „Ja", repliceert Wiessner, „en hoe lang duurt het dan alvorens een ploeg naar voren is om een nieuwe tros uit te brengen? Vijf, acht minuten? Nou dan? Dan heb je – als je je zaakjes in orde hebt – toch al lang weer stoom-aan-dek!"

Risico

Toch brengt een dergelijk gesprek je al gauw op de faktor: risico, veiligheid dus. Gebleken is echter dat er wat dit betreft grote verschillen zijn aan boord. Wat de één – terecht – als een aanvaardbare situatie accepteert, wordt op een schip met andere leiding als onacceptabel beschouwt. Met andere woorden, men houdt stoom aan dek bij, of laat de extra turbogenerator bijstaan terwijl het niet strikt noodzakelijk is. Dikwijls is het ook die extra handeling die de mensen weerhoudt om te stoppen met energie-verspilling. Het is als bij een file auto's voor een spoorwegovergang: laat de motor maar draaien, de trein is zo voorbij. Maar misschien zijn het er twee, waaronder een lange goederentrein? Beetje simplistische vergelijking? Kom nou!

In de tijd dat een ton fuel meer of minder financieel niet veel uitmaakte, „misschien" acceptabel, maar met de huidige prijzen volkomen onverantwoord.

	KLASSE SCHEPEN	K	A	V	Cap.	O	Z	Ph.	M
	VERMOGEN TURBINE-INSTALLATIE	7660	7830	13000	14070	15950	16200	20590	28000
uitgaven brandstof per dag	**IN BRANDSTOF NAAR KETEL**	**ƒ 9.880**	**ƒ 9.598**	**ƒ 14.600**	**ƒ 16.239**	**ƒ 17.485**	**ƒ 18.966**	**ƒ 22.200**	**ƒ 29.000**
verliezen per dag	VIA SCHOORSTEEN								
	KETEL	ƒ 620	ƒ 605	ƒ 803	ƒ 1.023	ƒ 1.102	ƒ 1.195	ƒ 1.331	ƒ 1.800
	STRALING KETEL	ƒ 640	ƒ 547	ƒ 949	ƒ 1.088	ƒ 1.149	ƒ 1.081	ƒ 1.331	ƒ 1.500
	STRALING ETC. MK	ƒ 170	ƒ 209	ƒ 219	ƒ 224	ƒ 408	ƒ 283	ƒ 418	ƒ 450
	VOOR ELEKTRICITEIT	ƒ 910	ƒ 110	ƒ 234	ƒ 780	ƒ 339	ƒ 340	ƒ 1.060	ƒ 230
	VOOR HULPWERKTUIGEN	ƒ 420	ƒ 471	ƒ 613	ƒ 500	ƒ 507	ƒ 758	ƒ 306	ƒ 410
	VIA CONDENSOR OVERBOORD	ƒ 4.620	ƒ 5.095	ƒ 7.636	ƒ 8.170	ƒ 9.142	ƒ 9.997	ƒ 11.508	ƒ 15.500
	WRIJVING HOOFDMACHINE	ƒ 175	ƒ 180	ƒ 292	ƒ 274	ƒ 339	ƒ 400	ƒ 446	ƒ 610
produktief per dag	**Nuttig voor voortstuwing**	**ƒ 2.325**	**ƒ 2.377**	**ƒ 3.854**	**ƒ 4.180**	**ƒ 4.499**	**ƒ 4.912**	**ƒ 5.800**	**ƒ 8.500**
	Specifiek h.st. verbruik gr/apk/hr.	268.71	255.42	237.37	240.43	228.36	243.90	224.62	215.77

Een „M"-klasse tanker verbruikt per dag zo'n slordige ƒ 30.000,— aan brandstof. Dag in, dag uit. Als daarop door met wat meer verstand, door een veranderde mentaliteit kan worden bezuinigd, dan is dit gewoon strikte noodzaak.

„Hetzelfde geldt voor het ballast aflopen. Wanneer men de juiste werkwijze toepast, de zaak tevoren goed doorneemt, dan kan heel wat fuel worden bespaard door het niet-gebruiken van de pompen. Het is net als bij een kraantje thuis. Je verhelpt dat toch ook, niet alleen omdat het irritant is, maar om verspilling, dus extra kosten, te voorkomen. Neem de ladingverwarming. Er wordt een zekere tolerantie opgegeven door de bevrachters. Maar wat heeft men in het verleden vaak gedaan? Houd je aan de veilige kant, dus meer bij de maximaal toegestane temperatuur dan bij de minimale. En waarom – zo vervolgt hij – omdat je immers nooit weet wat er gebeurt? Maar als je installatie in orde is, dan is dit toch weer onnodige verspilling. Het is een van de vele faktoren waardoor onze vloot in vergelijking met andere te duur aan 't worden is.

Vergelijking

Er wordt wel eens aangevoerd van vlootzijde – trouwens, ook door collega's op kantoor – dat vergelijkingen niet helemaal opgaan. Londen bijvoorbeeld zou andere maatstaven hanteren. Doen wij het te goed? Of moeten we de beslissing omtrent wat wel en niet moet gebeuren aan de vloot overlaten? Is het praktisch mogelijk hun daarbij een eigen verantwoordelijkheid te geven, ook in financieel-economisch opzicht? Toch allemaal weer onderwerpen die een nauwkeurige studie – en begeleiding – vereisen, maar waar men zich in DFD/2 ernstig over buigt. Dat daarbij de PLA-ideeën ook nauw worden betrokken, zal de lezer niet verwonderen. Net zo goed als een aantal medewerkers van de vloot en van andere secties aan de wal met suggesties komen, pleegt ook DFD/2 overleg met de PLA-werkgroep.

Maar om op die vergelijkingen terug te komen: er zijn schepen in onze vloot, van dezelfde klasse, met dezelfde uitrusting en vaart, die ook onderling grote verschillen vertonen. En dat is een vingerwij-

„. . . het zit 'm niet in gebrek aan kennis, maar in de mentaliteit . . ."

zing. DFD/2 tracht te achterhalen wat de oorzaken hiervan zijn. Waarom het op het ene schip wel en op het andere schip niet lukt om zuinig met energie om te springen.
Natuurlijk, als reeds sedert de nieuwbouw verschillen optreden, dan mag je daaraan geen conclusies verbinden. Neem de ,,M''-klasse tankers. De ene had bij de nieuwbouw al een brandstofverbruik dat zo'n 5 ton hoger was dan van het zusterschip. De ,,Viana'' en ,,Vitrea'' daarentegen, met hun relatief simpele voortstuwingsuitrusting, waren voorheen aantrekkelijke en vergelijkbare schepen. Het brandstofverbruik was wel hoog, maar de uitrusting vergde niet veel aandacht. Nu zijn de kosten van fuel echter bijzonder hoog geworden, zodat deze klasse financieel-economisch minder aantrekkelijk wordt.
Soms zijn het echter wel degelijk verschillen in opvatting die er heersen tussen de leiding op het ene schip en die op het andere. Verschillen die zich ook kunnen voordoen tussen de diensten onderling. Trouwens ook tussen de verschillende secties op kantoor, ieder op z'n eigen vaktechnisch gebied, met de toleranties die worden toegepast, de inzichten die er heersen omtrent wat wel en wat niet acceptabel is. Ook daarom wordt getracht één lijn aan te brengen, normen vast te stellen.

Nieuwbouwgegevens

Jammer genoeg ontbreken de gegevens omtrent brandstofverbruik op onze schepen vlak na de nieuwbouw, bij verschillende vaarsnelheden. Hadden we die wel gehad en was het benodigde meetinstrumentarium aangebracht, dan hadden we veel eerder kunnen bepalen bij welke snelheden een schip de meest economische vaart heeft. Natuurlijk zijn inmiddels, met name door de teams uitgezonden door deze sectie, reeds veel gegevens verzameld, zodat men toch tot een soort yard-stick hoopt te komen. Maar er is, doordat voorheen nooit met de mogelijkheid van verminderde vaart rekening is gehouden, een achterstand in te halen. Gebleken is ook dat juist bij bepaalde vaarsnelheden, niet het optimale rendement wordt verkregen.
Dit zou op zichzelf weer te verhelpen zijn door bijvoorbeeld een andere tandwielkast aan te brengen, soms door een ander type schroef. Maar dit vergt weer investeringen die alleen lonend zijn wanneer het varen met verminderde snelheid zich over een bijzonder lange periode zou uitstrekken. Niemand kan echter met 100% zekerheid voorspellen wanneer deze periode is beëindigd, wanneer de vrachtprijzen weer optrekken of de brandstofkosten gunstiger worden.

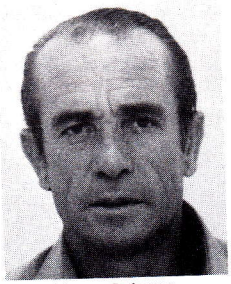
Andere werkzaamheden

Uit het vorenstaande moet niet de gevolgtrekking worden gemaakt dat in DFD/2 dus alleen wordt gekeken naar de mogelijkheden om brandstof te besparen. Verre van dat. De taakstelling is veel ruimer, hetgeen blijkt uit de officiële omschrijving ,,efficiency verhogen via verbetering van de administratieve systematiek en via arbeidsanalyses''.

Administratie

Een ieder aan boord zal het ermee eens zijn, als we zeggen dat toch wel een groot deel van de onderhoudswerkzaamheden regelmatig terugkeert. Dit soort werkzaamheden impliceert het steeds weer noteren van alle gegevens, die ook op kantoor weer de nodige administratieve rompslomp met zich brengen. Het meest voor de hand liggend is om de zuivere routine-processen zo veel mogelijk te mechaniseren. Als wij het getal 1500 routinewerkzaamheden laten vallen, dan geloven wij niet er ver naast te zitten. Ze hebben alle een zekere frequentie, komen dus regelmatig, met vaste tussenpozen, voor. Sommige om de paar maanden, andere om de zoveel jaar. Daarvoor is een zekere planning nodig. Die is er nu weliswaar ook in de vorm van de check-lijsten, maar nimmer is systematisch nagegaan in hoeverre al die werkzaamheden en de frequentie nodig bleken. Was het resultaat voortdurend ,,goed'' op de lijst, en dat op alle schepen, dan is het zonneklaar dat we bezig zijn met werk dat eigenlijk overbodig is of dat met langere tussenpozen kan plaatsvinden. Hier ligt nog een braak werkterrein voor deze sectie, waarbij gelijk de wens naar voren komt om een planningbord in te voeren. Ook hier raken we weer op een vlak waar de PLA-werkgroep mee bezig is, hetgeen des te meer bewijst hoe zeer DFD/2 een steentje kan bijdragen tot het verder ontwikkelen van de organisatie op het schip van de toekomst.

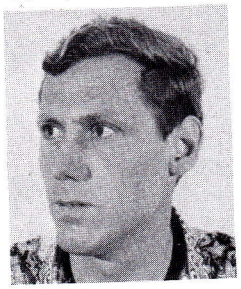
Onze vlootjubilarissen:



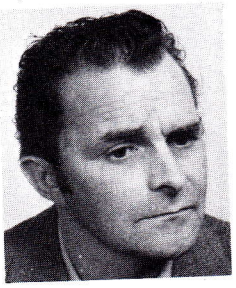
J. Rodriguez Goberna
marinero intergrado
10 jaar op 24.9.1976

H. H. J. Dijkhuizen
gezagv.
25 jaar op 05.11.76

J. Hofkamp
3e wtk.
10 jaar op 21.11.76



W. H. Klein
sch.vakman I
10 jaar op 21.11.1976



A. Cumming
bediende (a/d)
10 jaar op 22.11.1976

W. Croes
gezagv.
25 jaar op 24.11.76

J. de Bruyn
hfd.wtk.
30 jaar op 30.11.76

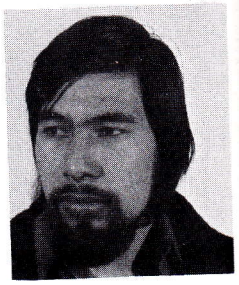
In dienst getreden vlootpersoneel:

W. A. M. Hendriks
sch.vakman II

M. J. de Jongh
sch.vakman II

Bevorderd:

A. Tomson
Sch.vakman II
per 4.10.76



R. T. Schüller
sch.vakman II
per 11.10.76

Vlootcirculaires

In de periode 16 september tot en met 15 oktober 1976 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten:

No.	Datum	Onderwerp
1200	27. 9.76	Handleiding onderhouds-administratiesysteem.
1201	27. 9.76	Schaderapporten Nos. 131 en 132.
1202	28. 9.76	Port performance - Kosten per dag.
1203	29. 9.76	Tanker manoeuvring characteristics.
1204	30. 9.76	Richtlijnen voor het lopen van ronden door de brugwacht.
1205	4.10.76	Aanvaringsveilig ventileren van wingtanks op schepen zonder inert gas maar voorzien van vastopgestelde fans.
1206	1.10.76	Koersen (PCOR).
1207	6.10.76	Richtlijnen voor ziektebehandeling a/b van schepen.

Alhoewel het bij het PLA-project, waarover wij reeds meermalen schreven, gaat om „het schip van de toekomst", zal het een ieder duidelijk zijn, dat bij de huidige situatie in een scherp concurrerende scheepvaartwereld, met de eerste stappen niet te lang moet worden gewacht.
Nu de PLA-werkgroep (bestaande uit de heren Wielart en Schölvinck), geleid door de PLA-stuurgroep (directie alsmede vertegenwoordigers van vaksecties) zover is gevorderd, dat een „concept" gereed is, is besloten om twee onzer schepen medio januari a.s. als „proef"schip in te zetten.

"FULGUR" en "FOSSARINA" worden "proef" schepen in het PLA-project

PLA is het zoeken naar een organisatievorm aan boord, met een prettige en daardoor efficiënte werk- en leefgemeenschap.

Inmiddels zijn wederom een aantal sessies gehouden met groepen officieren, onderofficieren en scheepsgezellen van onze maatschappij, waaruit veel waardevolle suggesties naar voren zijn gekomen. Ook op kantoor zijn op twee middagen de gedachten die achter het gehele project zitten, doorgenomen met een ieder die belang stelde in of meende kritiek te hebben op het PLA-project, zoals dit zich ontwikkelt. Alhoewel niet allen zich reeds geheel scharen achter de ideeën zoals die nu op papier staan – en die wij hieronder zullen laten volgen – was toch het merendeel van de deelnemers aan de bijeenkomsten van drie zaken overtuigd:
– de economische situatie noodzaakt simpelweg tot een andere aanpak, althans willen wij ook in de toekomst blijven varen
– de sociale veranderingen die allerwegen in het maatschappelijk bestel plaatsvinden, laten ook de koopvaardij niet onberoerd
– het is zaak om ons terdege voor te bereiden op toekomstige technische veranderingen en derhalve meer specialisatie aan boord door te voeren.
Door de werkgroep zijn, mede na overleg in de afgelopen maanden met talloze verlofgangers van de vloot, collega's van kantoor en mede op basis van schriftelijke bijdragen van varende collega's, een aantal ideeën uitgewerkt, die in principe reeds voortkwamen uit de gehouden Lochem-conferenties. Wij zullen ze nog even opsommen:
– de zeevarende van de toekomst dient naar zee te gaan met een basispakket aan kennis; pas daarna maakt hij een keuze, gaat studeren en specialiseert zich.
– dit „kennis" pakket plus het nauw samenwerken van officieren en bemanning heeft tot gevolg dat op een PLA-schip uitsluitend met Nederlanders wordt gevaren.
– om elkaar bij piekbelasting te kunnen bijstaan moet een stuurman ook het nodige van „werktuigkunde" weten en een scheepswerktuigkundige het nodige van „navigatie".
– degene die bij een bepaalde werkzaamheid het meest daarin is gespecialiseerd, heeft de leiding, ongeacht zijn rang of leeftijd
– de hoeveelheid schoonmaak- en onderhoudswerkzaamheden, thans nog het leeuwendeel van alles wat aan boord gebeurt, dient te worden teruggedrongen
– de opvarenden, ieder voor zich maar ook gezamenlijk, krijgen een grotere verantwoording te dragen; daarvoor is het noodzakelijk, dat zij allen nauwer betrokken worden bij de planning en bij het kostenaspect.
Al met al veranderingen die enerzijds een grotere bevrediging in het werk bevorderen, meer zelfstandigheid en grotere onderlinge samenwerking kweken, anderzijds is een zekere mentaliteitsverandering hiervoor nodig, het durven breken met reeds lang bestaande gewoonten en – zeker niet op de laatste plaats – het open staan voor nieuwe ideeën, met daarbij de bereidheid mee te helpen die uit te werken. Kortweg: een ommezwaai, weliswaar geleidelijk, maar die ertoe k a n leiden dat de Nederlandse koopvaardij ook in de toekomst behouden blijft.

„Proef"schepen

Alhoewel de besprekingen met de werknemersorganisaties en autoriteiten met wie wij nauw kontakt houden, nog niet geheel zijn afgerond, ziet het er wel naar uit, dat wij – voor zover dit binnen de wettelijke bepalingen mogelijk is – begin 1977 met de „Fulgur" en „Fossarina" als proefschepen in zee zullen kunnen gaan. Indien de proefneming een succes blijkt te zijn, zal na circa één jaar het aantal „PLA"-schepen worden uitgebreid tot de vier „F"-klasse tankers.
Officieren en scheepsgezellen die worden aangezocht om op een PLA-schip te varen, doen dit vrijwillig. Men mag, indien men zich niet achter het

project stelt, gerust weigeren. Want wel degelijk is het de bedoeling om uitsluitend met personeel op deze schepen te varen, dat – ieder voor zich – wil meewerken om er een succes van te maken. Personeel dat wordt aangezocht en ondanks alle publikaties hieromtrent nog niet voldoende op de hoogte blijkt van wat het een en ander met zich brengt, krijgt alsnog aanvullende voorlichting. Ook daarna kunnen zij nog naar voren brengen toch liever op een conventioneel schip te varen.
Onder andere vanwege die voorlichting zal een vlootofficier aan de wal worden geplaatst, op roulatiebasis, d.w.z. niet steeds dezelfde. Tezamen met de heer Van der Linden van „Shore Personnel", die reeds sedert het prille begin van het PLA-project hieraan daadwerkelijk heeft meegewerkt, zal hij als het ware het PLA-thuisfront vormen. De heer Van der Linden zal zich – naast zijn voorlichtingstaak, die overigens ook op de kantoororganisatie zal zijn gericht – ook meer dan voorheen gaan bezighouden met organisatie-ontwikkeling, reden waarom hij vanaf januari 1977 van zijn huidige functie zal worden vrijgemaakt.

In het proefstadium staat niets vast; blijkt een bepaalde opzet niet te voldoen, dan zullen door „inspraak" van allen aan boord wijzigingen worden doorgevoerd.

Officieren

De officieren op de proefschepen worden, na verlof, op hetzelfde schip herplaatst. Een uitzondering hierop vormen de junior-officieren die, net als de Nederlandse scheepsgezellen, wel na verlof op een proefschip worden herplaatst, doch niet noodzakelijkerwijs op hetzelfde. Deze maatregel komt voort uit de gebleken noodzaak om het varende personeel meer „scheepsgebonden" te maken dan thans gebruikelijk.
Alhoewel het de bedoeling is de officieren volgens het zgn. „matrix"-systeem in te zetten, d.w.z. bij die werkzaamheden waar hun hulp het meest noodzakelijk is op een bepaald moment, zal dit aanvankelijk nog niet ten volle kunnen worden doorgevoerd. Echter, het ligt wel in de bedoeling – althans, indien toestemming van de autoriteiten wordt verkregen – om nog in januari a.s. vier 2e stuurlieden en vier 3e stuurlieden, alsmede vier 3e werktuigkundigen en vier 4e werktuigkundigen op school te plaatsen, ten einde hen respectievelijk het diploma A als scheepswerktuigkundige en het diploma 3e stuurman G.H.V. te laten behalen. Daarna zullen zij – na een inwerkperiode – eveneens op de proefschepen worden tewerkgesteld; pas dan kan het matrix-systeem voor de volle 100% aan boord worden doorgevoerd. Ook de radio-officier zal bij de nieuwe aanpak op de proefschepen worden betrokken. Vandaar dat besloten is aan boord van de „Fulgur" en „Fossarina" een Telex-Over-Radio, kortweg TOR, te plaatsen, waarmede in het verleden reeds goede ervaring is opgedaan. TOR biedt – behalve snellere communicatie – namelijk minder administratie voor de radio-officier, geen extra werk voor de radiodienst, e.d. Op die wijze wordt een deel van de tijd van de radio-officier vrijgemaakt voor assistentie op het gebied van elektronika, meet- en regeltechniek, enz.

De heer Van der Linden die, nog meer dan voorheen, zal worden betrokken bij het PLA-project.

Samenstelling

De samenstelling van de opvarenden op de beide proefschepen zal als volgt zijn:

Gezagvoerder
(Scheepsmanager)

Hoofdwerktuigkundige
(Assistent Scheepsmanager)

Algemene leiding
Coördinatie van:
operationele werkzaamheden
onderhoudswerkzaamheden
personeelsadministratie en planning
kostenbewaking

Stuurman (Ladingbehandeling)
Stuurman (Navigatie)
Stuurman (Veiligheid)
Radio Officier (Communicatie)
Werktuigkundige (Werktuigbouw)
Werktuigkundige (Elektro)
Werktuigkundige (Elektronica)

Scheepsgezel (Dekonderhoud)
Scheepsgezel (Dekwerktuigen)
Scheepsgezel (Touwwerk)
Scheepsgezel (Machinekamer-onderhoud)
Scheepsgezel (stores)
Scheepsgezel (gereedschap)

Scheepsgezel (Algemene Assistentie)
Scheepsgezel (Algemene Assistentie)

Scheepsgezel (In opleiding)

Civiele Dienst:
Hoofd Voeding
Scheepskok
Hoofd bediende
Bediende
Bediende

N.B.:
De in dit overzicht gebruikte benaming „Scheepsgezel" duidt **géén** rang aan.

Werken op een PLA-proefschip is op vrijwillige basis. Niemand wordt gedwongen.

Scheepsgezellen

De samenstelling van de bemanning is niet alleen kleiner van omvang doch is tevens meer horizontaal gestructureerd, d.w.z. iedere opvarende heeft op basis van zijn kennis en ervaring (specialisatie) een eigen taak en draagt daarvoor zelf de verantwoordelijkheid. Daarnaast is het de bedoeling dat een ieder nauw samenwerkt met de overige opvarenden bij de „gezamenlijke" aanpak van voorkomende werkzaamheden.
De promotie van de scheepsgezel loopt van scheepsgezel in opleiding via scheepsgezel algemene dienst naar de meer gespecialiseerde scheepsgezel met een eigen taak.
Rekening houdende met vooropleiding en praktijkervaring zal door middel van (bij)scholing een ieder in principe een hogere rang kunnen bereiken. Tijdens het experiment zullen nog geen nieuwe rangsbenamingen worden geïntroduceerd.
Een ieder wordt aan boord van het proefschip geplaatst in de rang en kwaliteit die hij op dat moment bekleedt. Wel zal de aard van de hem toevertrouwde werkzaamheden hier en daar afwijken van de gebruikelijke.
De civiele dienst aan boord van de proefschepen zal voorlopig op de huidige sterkte gehandhaafd blijven, doch daarin zullen in de wat verdere toekomst wellicht ook wijzigingen worden doorgevoerd. Immers, niet alleen is het aantal te verzorgen opvarenden verminderd, doch het is tevens niet uitgesloten, dat wordt overgegaan tot een gezamenlijke messroom/bar, want – net als aan de wal collega's van allerlei niveau niet alleen nauw samenwerken, maar ook dezelfde faciliteiten in kantoor en fabriek gebruiken – moet dit ook aan boord kunnen. En het kan, zoals al jaren is bewezen op een aantal Noorse schepen, trouwens ook op de „Marinula" in Bruneibaai om binnen onze eigen rederij te blijven. Voor alles geldt echter, dat het gehele project „stap voor stap" moet gebeuren en zoveel mogelijk met inspraak van alle betrokkenen op de proefschepen zelf.

Planning

Een belangrijk facet voor het slagen van het PLA-project is de planning, maar dan in zodanige vorm, dat een ieder aan boord daar kennis van kan nemen. Tot nu toe wordt de onderhoudsadministratie voornamelijk bijgehouden door hoofdwerktuigkundige en 1e stuurman. Alhoewel door de bestaande Planning Commissie – die overigens zeer zeker op de proefschepen zal worden gecontinueerd – goed werk wordt verricht, is het terwille van de openheid aan boord en de betrokkenheid van alle opvarenden nodig een „openbaar" planning bord en een centrale administratie in te stellen, dus vrij te raadplegen door iedereen. Alle onderhoudswerkzaamheden, onverschillig of die nu „nautisch" of „technisch" zijn, zullen worden vermeld op kaarten. Als wordt bedacht dat, ruw geschat, het aantal soorten werkzaamheden (onverschillig of dit nu voor „continuous machinery survey" is, voor de doklijst, voor reglementair onderhoud of ingevolge andere voorschriften) wel meer dan 1500 is, zal het een ieder duidelijk zijn, dat het gehele kaartsysteem – de plannning op langere termijn dus – overzichtelijk moet zijn opgesteld. Temeer daar alle opvarenden uit dit systeem hun taak voor de komende maanden moeten kunnen zien. Om die reden worden de kaarten in de centrale administratieruimte gestoken in een groot planbord, dat reeds is besteld. Naast elkaar vakken voor de opeenvolgende maanden, over een lange periode, met onder elkaar een onderverdeling in de soorten onderhoudswerkzaamheden, de subgroepverdeling dus. Ruimte wordt vrijgelaten voor die werkzaamheden die verband houden met de dokking. Een ieder aan boord, van welke rang dan ook, kan dan zelf zien wat in een bepaalde maand moet worden gedaan. Blijkt, dat de werkzaamheden – ondanks het matrix-systeem – bij een bepaalde dienst zich ophopen, m.a.w. er dreigt een achterstand te komen, dan kan tijdig extra personeel worden aangevraagd.
Daarnaast komt er een compleet kaartsysteem van de standaard-reservedelen, met daarbij de laatst bekende prijs, een codenummer, de maten van de werktuigen en onderdelen, enz.
Het gereedmaken van deze twee systemen is een omvangrijk karwei, waarmee inmiddels een tijdelijk aan de wal geplaatste vlootofficier is belast.
Voor alles geldt, dat er naar wordt gestreefd om, door vermindering van arbeidsintensieve, over het algemeen minder prettige werkzaamheden, te komen tot een andere verdeling van het totale werkpakket aan boord. Ongeveer 35% zal in het operationele vlak komen te liggen, 39% zal puur technisch zijn, terwijl slechts 26% als minder hoog gespecialiseerd werk kan worden betiteld. Het beste kan in dit verband weer worden verwezen naar vorenstaand schema van de bezetting van de proefschepen, waaruit – rekening houdend met het matrix-systeem – blijkt, dat voor de wachten meer mensen kunnen worden ingeschakeld, de „specialist" kan worden geassisteerd door anderen; een en ander heeft daarbij tot gevolg dat er minder scheepsgezellen dan voorheen nodig zijn, doch dat ook dezen meer specialistisch werk krijgen.
Iedereen aan boord die zijn werk, al of niet met assistentie van anderen (aangewezen door leiding en planningcommissie) heeft verricht, houdt zelf de administratie bij, maakt een bestelling uit, vermeldt aanvullende gegevens. Bestellingen geschieden in de vorm van het opzenden van een fotokopie van een deel van de reservedeel-kaart, dat min of meer in overeenstemming is met het huidige formulier 63, waarmede de meesten nu wel vertrouwd zijn. Komt een dergelijke bestelling op kantoor binnen, dan wordt de order gecontroleerd en een kopie van de aanvraag naar de leverancier gezonden. Met andere woorden: minder administratie aan boord (en ook over meer personen verdeeld), minder rompslomp op kantoor en snellere behandeling van de aanvraag. Voor degenen aan boord die „hun" kaarten moeten bijwerken, zijn in de centrale administratieruimte bureaus opgesteld, met schrijfmachine; tevens is een kopieermachine aanwezig, om het werken met al te veel doorslagen of het onnodig overtypen van bepaalde gegevens te voorkomen.

Kostenbewaking

Ook als gevolg van de prijs die op de talloze kaarten van de onderdelen en uitrustingsstukken is vermeld, krijgen degenen die daarmee aan boord te maken hebben, meer inzicht in de kosten van een bestelling. Want de doelstelling aan boord van de proefschepen behelst ook een strengere kostenbewaking, reden waarom het schip zelf zijn „budget" zal opmaken, een soort begroting dus voor het komend jaar én op langere termijn. Daarin zijn vermeld de kosten die redelijkerwijs kunnen worden verwacht, voor de onderdelen, de eventuele dokking, maar ook de personeelskosten. Extra personeel i.v.m. achterstand betekent dus extra belasting voor het budget. Overschrijding dient uitvoerig te worden toegelicht, om aldus te komen tot een grotere mede-verantwoordelijkheid van allen aan boord. Wellicht wordt nu duidelijk waarom het zo noodzakelijk is dat, zeker de senior-officieren, absoluut „scheepsgebonden" zijn. Anderzijds zal van kantoorwege ervoor worden gezorgd, dat men aan boord op de hoogte wordt gehouden van de prijsontwikkelingen.
Daar niet verwacht mag worden, dat de scheepsleiding in de toch vrij complexe materie van „budgettering" onmiddellijk wegwijs zal zijn, zal voorlopig het „scheepsbudget" steeds een schaduw-budget zijn, met andere woorden: voor de „Fulgur" en „Fossarina" zal van kantoor uit een en ander worden opgesteld en bijgehouden. Maar het is wel degelijk de bedoeling dat, naarmate men aan boord ook met deze materie vertrouwd raakt, deze werkzaamheden van kantoor naar het schip worden overgeheveld.

Het zal aanvankelijk wennen zijn, niet alleen op de proefschepen zelf, doch ook voor menige kantoorsectie. In ieder geval zullen op de beide proefschepen zowel de heer Wielart – als hoofdwerktuigkundige – als de heer Schölvinck – als 1e stuurman – worden tewerkgesteld. Van kantoor uit zal het gehele project nauwlettend worden gevolgd, gestimuleerd, bijgestuurd en – zo nodig – gecorrigeerd. Want niet vergeten mag worden dat vóór alles blijft gelden, dat het vervoer van olie en olieprodukten door onze schepen „veilig" dient te geschieden. Wel dient er daarbij naar te worden gestreefd dat, ondanks dat de veiligheid voorop blijft staan, de aanpak zodanig dient te worden dat wij op de internationale markt en ook binnen het „Shell-vlootgebeuren" weer kunnen meedoen. Alleen op die wijze kan worden bereikt, dat bij toekomstige vlootvernieuwingen binnen de Groep, Shell Tankers B.V. als een der meest gegadigden naar voren komt. Het gaat om het behoud van de werkgelegenheid voor meer dan 2000 collega's!

Het PLA-systeem leent zich bij uitstek voor de moderne produktentankers van onze vloot, de schepen van de „F"-klasse.

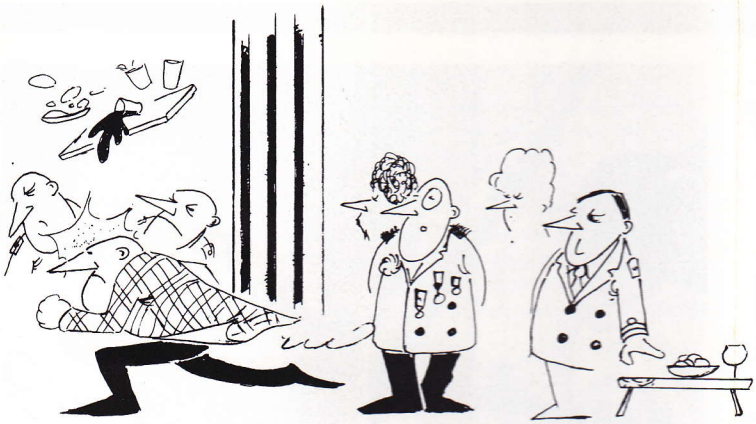
Een andere simulator

Elk jaar wordt door de British General Council of Shipping een aantal gezagvoerders van verschillende Britse rederijen in de gelegenheid gesteld een navigatiecursus van een week te volgen op H.M.S. Dryad, de navigatieschool van de Royal Navy. Bij uitzondering mocht een gezagvoerder van onze maatschappij aan de cursus deelnemen; hieronder verslag van zijn ervaringen.

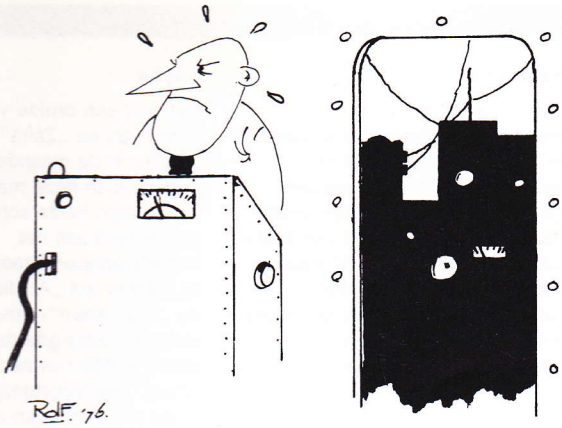
Het als burger-zeevarende deelnemen aan een cursus op een marineschool is een niet alledaagse ervaring. Aangezien we verder door een speling van het lot en overigens geheel buiten onze schuld niet het voorrecht hadden op een ,,krijtkust eiland'' te zijn geboren, waren nog enkele ,,clearances'' nodig alvorens in aanmerking te komen voor een namens Captain Foster, R.N. verzonden uitnodiging, om ons vroeg op zondagavond te melden in de Wardroom van H.M.S. Dryad. Oordelend naar de bij deze uitnodiging gevoegde routekaart, moest H.M.S. Dryad wel op bijzonder slordige wijze zijn genavigeerd, om vele kilometers van de kust in ,,pleasant countryside'' tussen de Zuid-Engelse heuvels te stranden. Bij bestudering van de bij het lesrooster gevoegde introductie bleek deze lokatie niet gekozen als een afschrikwekkend voorbeeld voor toekomstige navigateurs. De tekst onder de foto van een in een fraai parklandschap gelegen ,,mansion'', luidend: ,,H.M.S. Dryad – main building'' leerde dat de Royal Navy haar wal-instellingen van scheepsnamen voorziet.

Bij aankomst werd na bestudering van de uitnodiging, het Nederlandse paspoort (verdacht), de Shell lunchkaart (maakte weinig indruk) en algeheel onschuldig voorkomen (mèt das, op orders thuisfront donker), de slagboom met royaal gebaar geopend en zuinigjes toestemming verkregen naar het hoofdgebouw op te stomen. Na identificatie als ,,one of them mere skippers'', van koffer ontdaan, kamer gewezen, ingeschreven als tijdelijk lid Wardroom met verzoek om aan einde cursus niet zonder betalen te vertrekken (kennelijk al meer met Hollanders te maken gehad), kwam de opdracht om na 10 minuten in staat van paraatheid te zijn om te worden voorgesteld aan de officier van de wacht. Pas dan is men echt aangekomen.
Longroom H.M.S. Dryad blijkt een zeer fraaie, zeer grote ruimte, met zeer gemakkelijke fauteuils en zeer grote bar te zijn. Aldaar klandizie beperkt. Enkele heren (colbert en das) met enkele dames in het lang, een paar uniformen en twee nogal opvallende heren in uniform ,,tails'' met strikje en lintjes, zijnde de officier van de wacht en zijn rechterhand. ,,Like this on Sunday nights only'' en ,,please allow me'', dat is dan de eer de barbon te mogen tekenen. Inmiddels zijn we erkentelijk dat het thuisfront, ondanks de zeer warme augustusdag, besloten had tot das en donker, zodat we niet, net als de zomerse Esso-collega, na intocht, razendsnelle uittocht, anti-striptease en daarna gala-intocht hoefden te maken.
Inmiddels bewonderen we de enorme veelkleurige stafkaart van het Engelse Kanaal, welke het origineel van operatie ,,Overlord'' blijkt te zijn. Na gebruik door Ike en Monty verhuisd naar kelder en bij grote schoonmaak ontdekt en naar huidige passende ereplaats verhuisd.
Kennismaking Commander Jordan, Head of Navigation Section en onze cursusleider. Ziet er te vriendelijk uit om niet gevaarlijk te zijn en dat is hij dan ook, zoals de volgende dagen bewijzen. De nadruk zal gelegd worden op ,,blind pilotage'', waarbij te nemen anti-collision aktie slechts dient als verstorend element van de navigatie-opdracht. Verder ,,blind pilotage Royal Navy'' d.w.z. navigatie geleid vanuit gevechtscontrolekamer met communicatie met brug, roer telegraaf en kompasplatform via de microfoon. Operatieterrein afhankelijk van de oefening: Solent, Str. Singapore en Philip Channel.

Volgende morgen English breakfast, waarbij de aanwezigheid van enkele dozijnen officieren wordt verraden door gedempt gerinkel van komaliewant. Dit als men ten minste nog niet op het idee was gekomen dat achter de op uiterst functionele lessenaartjes opgestelde Times en Guardians vormen van leven verborgen waren. Dan introductie op wat op ons overkomt als de simulator der simulatoren, het absolute einde, bemand door zo'n 30 officieren, onderofficieren en manschappen.
Centraal opgesteld de commandocentrale vanwaar de oefening wordt geleid. Naast de rijen toch altijd weer indruk makend rekentuig, rijen manschappen aan lessenaars met knoppen en toetsen. In het midden een soort podium vanwaar de dirigent van het geheel de oefeningen leidt. Aangesloten op dit controlecentrum o.a. 3 in afzonderlijke gebouwen ondergebrachte gelegenheden, waarin de cursist naast navigatietraining ook een ego-reductie zal ondergaan.
Elke gelegenheid bestaat uit een tot in detail nagebouwde gevechtscentrale van een fregat of destroyer. Indeling, apparatuur, lawaai, ja zelfs de geur schijnt waarheidsgetrouw te zijn nagebootst.



. . . zodat we niet, net als de zomerse Esso-collega, na de intocht een razendsnelle uittocht hoefden te maken.



. . een onschuldige meeligger gaat plotseling rondjes draaien en blijkt aan spontane regeneratie te doen.

Aangezien wij komen om te varen is het vechtgedeelte onbemand, hetgeen in combinatie met het dimlicht een futuristisch sfeertje schept. Later zal blijken dat in bepaalde situaties de beschikking over de raketbatterij de navigatieproblematiek aanzienlijk had kunnen vereenvoudigen.
Met enig ongeloof wordt ontdekt dat het job zal moeten gebeuren met een 8" R.M.-radar; dit naar onze begrippen verouderde speelgoedje zal als principaal ,,control tool" moeten dienen.
,,Computers oké for fighting, but not for navigation".
Eventueel kan over een T.M.-radar worden beschikt, maar aangezien deze in principe bedoeld is om onderzeebootbestrijdingshelikopters te dirigeren, is de lokatie voor navigatie verre van optimaal. Wel is nog aanwezig de plottafel bemand door een ,,leading seaman", waaraan te pas en te onpas informatie over ware koersen en vaarten kan worden opgevraagd.
Alvorens de oefening begint wordt nog even het type schip gekozen. Het invoeren van de manoeuvreereigenschappen is een kwestie van minuten. Voor Royal Navy-gebruik moeten schepen van kustmijnenveger tot vliegkampschip gesimuleerd kunnen worden; het is dan ook een kleinigheid om een V.L.C.C., kabellegger of passagiersschip in te voeren.
De eerste oefening bestaat uit het aanlopen van de Solent en wordt ervaren als een absoluut hoogtepunt uit de nautische carrière. In één stap van de burgerbrug als ,,pilot" in de gevechtscentrale van een tot V.L.C.C. omgebouwde destroyer. Gedempt licht en een marine-bemanning, met een microfoon als enig contact met de principale controlefuncties. Zoals te voorspellen was heeft de vriendelijke Commander de V.L.C.C. in eerste positie af laten varen, zodat het welhaast zeker is dat de snellere, kleinere of meer manoeuvreerbare eenheden op gaan lopen. Voor het geval dit als een routinehandeling op een recht stuk zou gebeuren, geen probleem. Tegenliggers welke de verkeerde zijde van het vaarwater houden, vissersboten of ankerliggers verschijnen naar behoefte, zodat oplopen niet mogelijk is en de V.L.C.C. dan toch zoveel vaart moet verminderen dat op een gegeven ogenblik, gekozen door de Commander wel te verstaan, de beter menoeuvreerbare collega de verleiding niet kan weerstaan en voorbij wil waar het net niet kan.
Gaat het naar het oordeel van de spelleider nog te goed, dan is met 35 knopen razendsnel een destroyer ten tonele gevoerd of een onschuldige meeligger gaat plotseling rondjes draaien en blijkt aan spontane regeneratie te doen. Waar eerst een echo was, zijn er plotseling drie. Het blijkt geen bacterie maar een moeilijke Navy jongen, bezig om helikopters te laten afvliegen.
Plotseling is de stroom 180° van richting veranderd. Uiteraard net op het moment dat een met zorg voorbereide koersverandering is ingezet, waarbij een flink portie stroom was ingecalculeerd. Wist u dat er in het Philip Channel plotseling taifoens ontstaan? Mocht er plotseling uit de mangrovebomen een koerskruiser verschijnen dan is dat niet onwaarschijnlijk, het is gewoon een patrouillerende Hovercraft. Dat wist u toch al lang?
De opdracht bij al dat fraais is simpel, namelijk het aan u toevertrouwde schip in deze dikke mist veilig binnen te brengen. Opgemerkt kan nog worden dat de Royal Navy over uitstekende uitkijken beschikt, gezien het aantal over de intercom gemelde bellende boeien, fluitende vuurtorens en toeterende trawlers. Gelukkig zijn de roergangers maar matig en verstaan wel eens heel wat anders dan u verstaan wilde hebben.
Een te verwachten vraag is, hoe slaagt men erin de eerdergenoemde simpele opdracht uit te voeren? Het antwoord luidt eenvoudig: door te NAVIGEREN.
Ja, met hoofdletters, zoals onderwezen op H.M.S. Dryad. In woord en beeld wordt men vertrouwd gemaakt met de 3 elementaire begrippen noodzakelijk om het geschetste soort navigatie te bedrijven nl.

a. Planning van de passage
b. Organisatie brugteam
c. Voortdurende controle van de operatie

Wordt aan deze elementen de juiste aandacht besteed dan blijken bijna onmogelijke zaken mogelijk.
Essentieel blijkt een voortdurend overzicht van de situatie. Dat is alleen mogelijk door voortdurende radarobservatie, gecombineerd met een grondige studie van de kaart, waarvan de navigatorische essenties zijn overgezet op een notitieblad, waarin koersen, veilige afstanden, merken en gevaren zijn vermeld, zodat de kaart zelf nauwelijks meer geraadpleegd behoeft te worden. Dit alles is nog steeds geen garantie voor een veilige navigatie, waarbij d.m.v. roer- en machineorders het schip op een veilige koers en in voldoende diep water moet worden gehouden. Een en ander wordt mogelijk door de zogenaamde parallel-indexmethode, welke in feite de interface vormt om voortdurend plan met werkelijkheid te vergelijken, zodat de navigator tijdig kan corrigeren vóórdat het schip in een onveilige positie geraakt.
De grondgedachte van de parallel-indexmethode is dat een zo goed mogelijke predictie van de positie over zeg 3 minuten van nu, aanzienlijk meer waarde heeft dan de historische data verkregen uit in de kaart afgelegde peilingen en afstanden.
Om misverstanden te voorkomen, de parallel-indexmethode is de controlemethode gebruikt door gezagvoerder of stuurman belast met de leiding van de navigatie. Geheel onafhankelijk daarvan wordt door de stuurman van de wacht de historische route van het schip in de kaart vastgelegd. Aangezien het hier mistnavigatie betreft is de radarpeiling met afstand de meest gebruikte methode om de positie vast te leggen. Zoals te verwachten prefereert de R.N. ook omcirkelde afstanden boven peilingen, met het verschil dat men geen potloodspietser hoeft te zijn, maar dat er een Admiralty Pattern passer aanwezig is, waarbij het kaartpotlood aan één been kan worden gevoerd. Uitvoerige navraag heeft geleerd dat dit instrument niet in de commerciële nautische wereld te verkrijgen is. Waarschijnlijk te simpel en te goedkoop.
Opgemerkt nog dat de niet commerciële werktuigkundigenwereld van de 0 - 4 soms uitstekende replica levert.
Inmiddels zijn de eerste oefeningen achter de rug en als na 3 tot 4 uur de situatie wordt bevroren, is men er in geslaagd enige bijzonder bescheiden en dus bijzonder sympathieke ,,Mere skippers" te vormen.
Bijzonder interessant is de confrontatie (aan de bar) met de idioot die zo nodig zonder enigerlei reden uw zorgvuldig uitgedachte manoeuvre in het honderd poogde te schoppen met zijn dwaze koersverandering naar BB. Gezegend zijn de taalproblemen, welke het formuleren van een snedige opmerking enigszins vertragen. Op het moment dat men de weledelgestrenge collega eens ernstig wil onderhouden tikt deze met bestraffende vinger op ons revers en zegt: ,,I say, old chap, just after clearing No. 3 buoy, why on earth did you. . .". Antwoord? Geen!
Resumerend, een week Dryad is niet alleen een niet alledaagse ervaring. Het is zo echt dat een week ongeveer de limiet van het incasseringsvermogen is en voor de ervaren navigator die zijn vak inderdaad als ,,the art of navigation" beschouwt, is het ongetwijfeld een van de professionele hoogtepunten uit zijn loopbaan. Aangename bijkomstigheid is het volledig ontbreken van het schoolmeesterlijke. De opgedane ervaring in vele jaren koopvaardijnavigatie wordt door de marine-mensen zeer hoog aangeslagen en in zekere zin is elke simulator-oefening een confrontatie tussen de meer rigide navigatie-systematiek van de Royal Navy en de praktische navigatie van de Koopvaardij, waarbij opgemerkt kan worden dat overleven slechts mogelijk is door zeer snelle adaptatie aan de Navy-methodiek, welke verrassende mogelijkheden biedt.

Naschrift:

Inmiddels is door de Navigatie-sectie van Shell International Marine Limited in samenwerking met de navigatieschool van de Royal Navy een brochure samengesteld, waarin de parallel-indexmethode uitvoerig wordt beschreven.
Binnen afzienbare tijd zal dit boekwerkje aan alle schepen worden verstrekt.

Examens

De heren stuurlieden en werktuigkundigen, die van plan zijn in 1977 hun studie met een examen af te ronden, worden geattendeerd op een ingrijpende wijziging in de zittingen van beide examencommissies. Het bleek nodig, in verband met het toenemend aantal schoolexamens – waarvoor examinatoren als gedelegeerden worden ingezet – en uit het oogpunt van kostenbesparing en doelmatigheid, de zittingen van beide commissies enigszins te beperken en gelijk op te laten lopen.
Zowel voor de examencommissie voor stuurlieden als voor de examencommissie voor scheepswerktuigkundigen gelden voor 1977 de volgende zittingen:
1e zitting: februari en maart
2e zitting: april en mei
3e zitting: juni en juli (beperkt)
4e zitting: september en oktober
5e zitting: november en december
Eén gedeelte van de derde zitting zal zijn bestemd voor de schoolexamens motordrijver K.H.V. en Zeevisvaart, stuurman K.H.V. en Zeevisvaart en M.V.D. Het andere gedeelte, alsmede de maanden januari en augustus, zullen worden gebruikt voor de beoordeling van takenboeken en begeleidingswerkzaamheden. Studerenden worden verzocht bij het indienen van hun examenaanvraag hiermee rekening te houden.

Logés

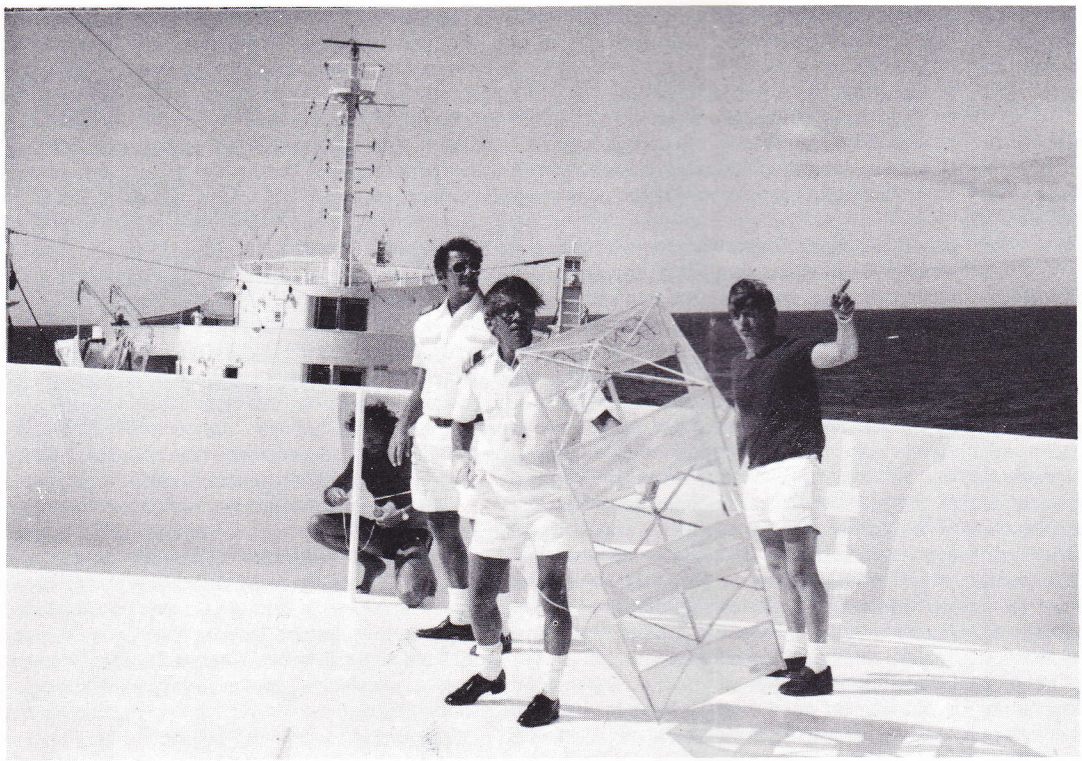
Het was een drukte van belang aan boord van de „Zafra" en de „Zaria" in de maanden juli en augustus. In deze maanden verleenden beide schepen gastvrijheid aan het onderhoudspersoneel van de ELSBM in het „Aukfield". Tijdens de „shut-down"-periode van het platform verzorgde de „Zafra" alleen al 645 overnachtingen (de „Zaria" een soortgelijk aantal), zodat met recht van een hotelschip gesproken mag worden. Natuurlijk erg ongebruikelijk voor de opvarenden van de „Z"-klasse schepen, doch zonder extra bemanning hebben zij een vlekkeloze organisatie opgezet, die ook tot volle tevredenheid van de „logés" is verlopen. Overigens zullen in verband met de nazorg van de ELSBM nog geruime tijd gasten aan boord van de „Zafra" en „Zaria" logeren.

Boetepot

De gageboeten die over het jaar 1975 zijn ingehouden aan boord van Shell tankers worden zoals gebruikelijk wederom ter beschikking van een goed doel gesteld, zulks in overleg met de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart. Zo vonden inmiddels reeds *f* 1.500,– hun weg naar de Stichting Zeemanswelzijn Nederland. Daarnaast werd een bedrag van *f* 321,48 ter beschikking gesteld van de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen.

Onafhankelijkheidsdag

Onder deze kop stond in deze rubriek vorige maand een stukje over de viering van „Hari Kemerdekaan" aan boord van de „Kelletia". Helaas was door ruimtegebrek de bijbehorende foto weggevallen, zodat enkele lezers tevergeefs hebben gezocht wie zich nu waar, van links naar rechts, bevond. Onze excuses hiervoor en hierbij dan alsnog de foto met v.l.n.r., 2nd cook Halim, Gr. II Hanifah en asst. stew. Fandi b. Satam.



Vliegeren

Een sport, die, voor zover wij kunnen nagaan, nog niet veel aan boord van onze tankers beoefend is, H.wtk v. d. Bogaard, die in het verleden voor zijn kinderen menige vlieger in elkaar knutselde, toog aan de slag om dit ook eens aan boord te proberen. Alhoewel niet alle drie vliegers die tot stand kwamen het even lang uithielden, was er één bij die de beproevingen doorstond. Kapt. Vermeulen, 1e stuurman Kalkman en 3e wtk v. d. Ende waren bij de proefvlucht van het maaksel van de hoofdwerktuigkundige van de partij, aan aanwijzingen ontbrak het evenmin.

Vindingrijk

Dat zijn ze wel, de collega's die ervoor moeten zorgen dat een bericht in noodgeval snel ter plaatse komt. Onlangs was van een in Gabon tewerkgestelde Shell-collega de vader overleden. Op personeelszaken in Den Haag probeerde men in de avonduren via landlijnen het bericht naar Gabon te zenden, maar zonder succes. Gelukkig wist de betrokken dame van haar broer – een walemployé – dat een rederij altijd wegen weet te vinden. De dienstdoende personeelsman van onze maatschappij werd opgespoord, die weer contact opnam met een collega van de telex-afdeling. Deze nam op zijn beurt contact op met Scheveningenradio, waarop werd getracht rechtstreeks contact te krijgen met Gabon. Weer geen succes. De schepenlijst werd doorgeworsteld en gelukkig bleek juist een Shell-tanker, de ,,Macoma'', langs de Afrikaanse kust te varen. De radio-officier van dit schip speelde vervolgens het bericht door naar het kuststation, dat het bericht weer landinwaarts zond. Binnen 24 uur was het bericht – hoe triest ook op zichzelf – ter plaatse. Overigens wekte het verbazing, dat de Shell-collega in Gabon vrij snel contact kon krijgen met z'n familie thuis, en dat nog wel per telefoon!

Restaurateur

Enkele van onze hoofden-voeding zullen hem reeds hebben gemist en dat klopt wel. Sedert 1 oktober zwaait de heer J. J. Peeters (ex-DFM/4) namelijk de scepter over het restaurant van het Shell Laboratorium in Amsterdam. Waarmee een eind is gekomen aan 27 jaar in dienst van Shell Tankers B.V.
Natuurlijk wilde Peeters niet vertrekken zonder een ferme armzwaai naar de vloot, als dank voor de vele jaren goede samenwerking. Vandaar dit berichtje. Wij wensen de heer Peeters veel succes in zijn nieuwe baan.

Oorlam

Dat was geen geringe prestatie die de ,,Mannen van de Marinula'' hebben geleverd. Dag en nacht, en vaak in slecht weer, zijn ze daar in Brunei Baai bezig geweest met het klaren van ankerkettingen van de opgelegde schepen; door het voortdurend in dezelfde richting ronddraaien op de stroom, waren er kinken in de kettingen ontstaan. Zwaar en moeilijk werk, dat overigens geheel succesvol en zonder incidenten verliep. Reden voor de directie om de ,,mannen'' een stevige oorlam aan te bieden. Proficiat en proost!

Misère

Het is natuurlijk verschrikkelijk jammer als op het gebied van foto's de service-verlening van kantoor uit minder is dan voorheen. Daarbij doelen wij op de vroegere gewoonte van vele schepen om – wanneer in een buitenlandse haven fraaie opnamen door een of ander fotobureau waren aangeboden – op het schip een verzamelbestellijst uit te maken en die aan de vertegenwoordiger van het bureau te overhandigen met: ,,Stuur alles maar aan het kantoor, dan regelt die het wel met u en met degenen die besteld hebben''. En het kantoor de foto's uitzoeken, doorzenden, terugkrijgen wegens onjuiste opname of formaat, of wegens het inmiddels verlaten van de dienst, brieven schrijven, onbestelbare foto's retourneren, problemen met kostenverrekening met de leverancier, enz.

Dit was enkele jaren geleden reeds aanleiding om dringend te verzoeken voortaan deze privé-bestellingen rechtstreeks met de leverancier te regelen, dus de kosten ter plaatse voldoen en de foto laten opsturen naar het privé-adres. Trouwens, die portokosten zijn meestentijds in de kosten van de foto's begrepen.
Helaas schijnt toch weer de gewoonte te herleven om het kantoor in te schakelen, hetgeen om redenen als boven opgesomd, geen haalbare kaart blijkt. Daarom, nogmaals, niet via kantoor de zaak afwikkelen, maar dergelijke privé-bestellingen ter plaatse zelf regelen. U bespaart aldus uw collega's aan de wal een hoop misère, om over de extra administratiekosten voor het Hofplein nog maar te zwijgen.

Service

Nu we het toch over foto's en service-verlening hebben. Toen een onzer in Japan gebouwde schepen verzocht werd naar aanleiding van een aanvraag wat nadere gegevens te verstrekken, kwam het antwoord prompt in de vorm van de hierbij afgedrukte foto. Hetgeen uiteraard hier en daar wel een opgetrokken wenkbrauw veroorzaakte. Overigens bleef het niet bij deze ,,foto-service'' alleen, de bijgevoegde tekening verduidelijkte veel meer!

Met pensioen

Op 18 juli 1947 verkreeg de heer J. J. Binkhorst het diploma als assistent scheepswerktuigkundige en zes dagen later tekende hij een arbeidsovereenkomst met de toenmalige Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij. Doordat hij pas 14 september daaraanvolgend per vliegtuig naar Singapore vertrok, ging op deze datum officieel het dienstverband in, hetwelk ruim 29 jaren zou duren.
Hij voer destijds – op onder andere de ,,Beraoer'', ,,Sebjar'', ,,Antonia'', ,,Saidja'' en ,,Adinda'' – enige jaren tussen de eilanden van de Indische Archipel, totdat hij in september 1949 voor zijn eerste verlof naar Nederland terugkeerde. Wellicht heeft hij uit die periode zijn voorliefde voor motorschepen overgehouden.
Zijn beide volgende dienstperioden speelden zich in hoofdzaak in Westerse wateren af, op de toen zgn. ,,Home Traders'' ,,Gadila'' en ,,Tibia''. Maar geleidelijk werd het vaargebied gevarieerder, evenals het type schepen. De stoomturbine en turbo-elektrische schepen kwamen aan bod, zoals ,,Korovina'', ,,Kermia'', ,,'Korenia'' en ook ,,Zaria''. En steeds bleek weer met welk een vakmanschap en inzet hij zijn taken verrichtte, alsof – zoals in een van zijn conduite-rapporten werd vermeld – hij de schepen als zijn persoonlijk eigendom beschouwde!
Inmiddels was het 1960 geworden, en in dat jaar behaalde de heer Binkhorst het ,,C''-diploma. Toen hij op 30 augustus 1962 (voor de vierde achtereenvolgende maal!) op de ,,Zaria'' werd tewerkgesteld, was dat als waarnemend hoofdwerktuigkundige. Zijn aanstelling als zodanig volgde op 1 oktober 1963 en sedertdien heeft hij op vele schepen het beheer van de werktuigkundige dienst aan boord onder zich gehad, zoals op de ,,Koratia'', ,,Viana'', ,,Vitrea'', ,,Ondina'', ,,Camitia'', ,,Acteon'' en verschillende ,,D''-boten.
Helaas liet in de loop der jaren zijn gezondheid hem in de steek en het is al geruime tijd geleden, namelijk 7 oktober 1974, dat hij te Rotterdam van zijn laatste schip werd afgemonsterd.

De heer B. de Boer trad op 24 oktober 1950 als 3e stuurman in dienst bij de N. V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij en voer tot begin 1954 in de Caraïbische wateren. Echter niet steeds op de ,,Mosquito-fleet'' want er zat ook een periode op de ,,Theobaldius'' tussen, welke T-2 destijds daar voor de vaart tussen Venezuela en Curaçao was ingeschakeld.
Na ommekomst van zijn verlof in maart 1954 ging de reis per vliegtuig naar Singapore en werd het een dienstperiode tussen de eilanden in de Oost, een gebied waarnaar hij ook in de jaren daarna nog menig maal terugkeerde.
In februari 1962 werd hij bij de walorganisatie en wel bij de sectie Nautische Dienst tewerkgesteld, welke tewerkstelling tot juli 1962 duurde. Evenals daarvoor aan boord kwam in die periode zijn nauwgezetheid bij zijn taakvervulling duidelijk naar voren.
Als 2e stuurman ging hij 3 september 1962 op de ,,Kryptos'' weer naar zee, maar werd op 5 november van dat jaar aan boord tot 1e stuurman bevorderd.
Na in deze functie nogmaals op de ,,Kryptos'' geplaatst te zijn en vervolgens onder andere op de ,,Kenia'', ,,Acila'', ,,World Hill'' (die toen onder ons beheer was geplaatst), ,,Zaria'', ,,Neverita'' en ,,Philine'', ging hij op 10 oktober 1969 in waarnemende rang als gezagvoerder met de ,,Kelletia'' naar zee en werd op 21 april 1970 als zodanig aangesteld. Hij voerde het commando daarna over verschillende schepen, waarvan wij noemen de ,,Camitia'', ,,Vitrea'', ,,Capiluna'' en ,,Odina''.
Op 10 augustus jl. droeg hij het bevel over zijn laatste schip, de ,,Khasiella'', te Shellhaven aan zijn aflosser over.

Evenals de heer De Boer begon de heer H. H. Hacken zijn loopbaan bij onze Maatschappij als 3e stuurman bij de C.S.M. en wel op 27 april 1950. Als supernumerary ging hij met het m.s. ,,Barendrecht'', hetwelk destijds in time charter voor Shell Londen voer, naar de West en kreeg als eerste schip de ,,Rodas'' en zoals daar toen gebruikelijk was in vrij snel tempo gevolgd door ,,Conchita'', ,,Marsella'', ,,Matilde'', ,,Martica'', ,,Gyrotoma'', ,,Liseta'', ,,Glessula'', ,,Manuela'', ,,Maruja'', ,,Rita'' en nog een paar van deze en soortgelijke klasse.
Na verlof in 1952/1953 volgde een dienstperiode op de diepzeevloot en wel de ,,Etrema''.
Zijn volgende tewerkstelling werd de ,,Ena'', echter voor krap vijf maanden, want toen dit schip in oktober 1955 in Curaçao lag werd hij daar als 2e stuurman naar de ,,Glessula'' overgeplaatst en deed nogmaals ruim tien maanden in de Caraïbische wateren dienst.
In de jaren daarna volgde onder andere in juni 1960 een periode van zeven maanden op het m.s. ,,Prospector'' in Nigeria.
Op 31 juli 1962 werd hij te Falmouth als 1e stuurman op de ,,Kermia'' geplaatst en na bijna negen jaar als zodanig op vele schepen te hebben dienst gedaan volgde op 20 mei 1971 zijn tewerkstelling als waarnemend gezagvoerder op de ,,Crania''. Zijn aanstelling als zodanig werd hem op 29 februari 1972 verleend en sedertdien voerde hij over een drietal schepen van de ,,K''-klasse en laatstelijk over de ,,Atys'' het commando.
In voorgaande rangen en vooral als 1e stuurman kwam zijn inzet sterk naar voren. Toen wij met Spanjaarden gingen varen kwam zijn goede kennis van de Spaanse taal daarbij bovendien uitstekend van pas. Als gezagvoerder baseerde hij zijn leiderschap vooral op begrip en overleg.
Helaas moest ook hij – evenals de heer Binkhorst – op medisch advies het varen eraan geven.

Nu bovengenoemde hoofdwerktuigkundige en gezagvoerders met ingang van 1 november 1976 de dienst van onze Maatschappij onder toekenning van pensioen hebben verlaten, wensen wij hun mede namens vele collega's aan boord en aan de wal het allerbeste voor de toekomst.

Vlootpersonalia

periode van 16 september t/m 15 oktober 1976

Gehuwd:

1.10: J. Ghijsels, II.stm., met mw. E. Melaard;
1.10: H. Groefsema, II.stm., met mw. H. Prinse;
5.10: E. J. Eradus, hoofd bediende, met mw. A. Oquendo Lopez;
6.10: J. J. Timmermans, 5e wtk., met mw. M. Glastra;
15.10: J. Kerkhof, 2e stm., met mw. J. T. Neevel;
15.10: E. P. R. van Zelst, 3e wtk., met mw. H. van den Berg;
15.10: J. Meeldijk, 5e wtk., met mw. J. Richard.

Geboren:

28.8: Sandra, dochter van W. J. Adema, 5e wtk., en mw. L. F. Adema-de Jong;
20.9: Michiel Bastiaan, zoon van D. Westdorp, 2e wtk., en mw. I. C. Westdorp-Bockweg;
25.9: Eelco Daniël, zoon van C. D. Kromhout, 2e stm., en mw. M. J. Kromhout-van der Mey.

Aflossingen:

gezagv.: D. M. Mos, D. Rijk, J. van der Velden, J. H. Korsen, D. de Boer, J. H. A. Budding, J. de Jong;
1e stl.: F. W. van Oerle, S. B. M. Breukel, F. de Vries, G. W. Bouma, B. Ritman, R. van R. van Kranen, M. de Graaf, A. H. van Haaften, C. P. Schoenmakers, J. B. Krul;
2e stl.: M. M. Scheele, D. C. Tazelaar, J. J. B. Roest, A. Terpstra, P. J. J. M. Verspeek, J. Wassenaar, G. van Riet, C. van de Vrie, J. Boonstra, J. M. Huisman, W. T. van den Berg, J. I. Boon, R. W. Overdijkink, A. L. M. van Dun;
3e stl.: C. J. van Essen, L. van Doren, F. G. de Bruyn, E. M. M. van den Bosch, R. F. Mesker, A. L. M. Nagelkerke, B. G. ten Cate, J. P. Molenaar, S. S. Abma, D. J. Bruin, E. Hietbrink, L. H. Stevens, A. Dijkhuizen, R. van Exel, N. C. M. Jonker;
4e stl.: J. C. Hilberding, R. A. S. Vermeulen, A. Leffers, P. J. F. Steenbergen, P. S. C. Braun;
II.stl.: R. R. Reinhardt, A. Schol, A. E. R. van de Griend, W. J. Santman, E. de Pooter;
hfd.wtk.: J. H. Veen, J. Polet, C. L. Fehrmann, J. R. Alsma, J. Visser, G. W. van Essen, W. C. van Megen, E. Jousma, O. A. van der Want, A. J. Baerveldt, W. J. van der Hoek, C. H. de Koning, C. J. Vermeulen, C. W. Stolk;
2e wtk.: G. J. A. de Ruiter, P. Stachelhausen, A. van Rijswijk, A. de Jong, J. H. C. Viertelhauzen, H. L. de Koning, J. A. Willems;
3e wtk.: E. P. R. van Zelst, J. J. F. Govers, O. Wink, H. de Rhoter, J. Kruize, T. H. van Leeuwen, R. Bos, N. P. Dekker, J. A. Deelen, R. A. de Lijster;
4e wtk.: F. S. Koolen, J. C. van Beinum, J. H. Jansen, W. P. N. Kramer, A. Nonnekes, C. J. J. van den Kerkhof, R. M. Eebes, D. W. Smit, D. J. Sandee, J. C. Ranshuysen, J. Esselman;
5e wtk.: C. Vreugdenhil, L. Busé, A. van Eyk, J. Schipper, J. M. G. M. van Kooten, M. Klein, P. Reid, P. C. Farro, J. Meeldijk, C. W. Bouman, E. J. Kolet, J. A. Elbert, J. J. van Emmerik;
II.wtk.: A. Willemstein, H. Groefsema, A. M. Oonk, R. van der Heide, A. Huneman, C. A. Jansen, J. Hakkers, P. J. Farla, R. J. Tielman, M. J. Hoekman, B. J. ter Maat, P. C. M. Boonen, E. M. Bosch, L. van der Valk;
radio-off.: P. W. Veygen, M. van Buren, H. Zwolle, A. K. Deurlo, M. A. Bauer, H. E. Haalmeyer, J. H. van der Toorn;
sch.voorman: C. Luykenaar, H. L. Klop, J. Pronk;
sch.vakman I: L. P. L. W. Dekkers, E. J. H. van Arcken, G. Struik, P. A. van der Hoek;
sch.vakman II: M. Temmerman;
sch.gezel a/w: M. J. Heiligers, A. G. D. van Gent, P. Raams, F. G. M. van Kleef, L. N. Bouwmeester, I. Snoek, P. B. Klaasen, G. van der Bent, M. Klok;
aank. sch.gezsel a/w: S. J. van der Heide, L. T. A. C. Roodakker, T. Barth, W. Zuidema, H. R. Rikken, L. A. W. van de Wouw;
hoofd voeding: G. van Driel, W. W. Huygen, H. Otter, H. Scharloo, P. C. Bergmans, J. H. A. J. Orie;
sch.kok: R. J. Hageman;
hoofd bediende: N. G. Wehrmann, D. J. Bakker;
bediende: A. R. Tanasale, H. Wezenaar, C. M. Vervloet, M. F. Velsink, A. D. Beckschebe;
bediende (a/d): G. J. van Rijn, P. E. Schüller, J. J. P. Vaessen;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 5e wtk. T. W. A. Boers, saw J. B. Kastelijn;
m.s. Acila: gezagv. H. K. Paauw, 2e stm. A. J. Verheul, hfd.wtk. G. J. B. Hartman, 2e wtk. W. A. M. Bouma, sch.vakman II M. L. Delhaye;
m.s. Acmaea: 3e stm. P. A. Vermolen, hfd.wtk. A. Bax, wnd. 4e wtk. H. W. P. Schaaper, 5e wtk. H. A. J. Kiljan, sch.vakman II A. Tomson;
m.s. Acteon: wnd. 3e wtk. A. J. de Waal, 5e wtk. N. W. Kuilman;
s.s. Arca: gezagv. B. R. Teuben, sch.vakman II D. Kipperman;
s.s. Atys: 2e wtk. J. A. Maassen, 3e wtk. H. G. de Boer, radio-off. J. Damme, sch.vakman II M. J. de Jongh;
s.s. Capiluna: sch.voorman P. Sloover, bed. (a/d) N. F. Prill;
s.s. Capisteria: 2e stm. A. van Leeuwen, 3e stm. M. Parlevliet, wnd. 4e wtk. J. A. de Bakker, 2° man. J. A. Amorin Lucio;
m.s. Cinulia: 1e stm. G. M. Schipper, 3e stm. J. M. B. van Kessel, 2e wtk. H. Kuyper, asaw G. de Snoo;
m.s. Crania: wnd. 2e stm. A. P. Margadant, wnd. 3e wtk. C. Brasser, II.wtk. R. G. Ruben;
m.s. Dallia: 1e stm. M. F. D. Becx, 2e stm. M. Waalewijn, wnd. 3e stm. J. T. G. E. Kramer, 3e wtk. J. E. Buitendijk, 5e wtk. J. Wijnmalen, 5e wtk. H. J. de Bordes, sch.voorman C. F. M. Hartman, saw J. H. L. Nahapiet, A. Bravenboer, asaw M. W. Eveleens, W. E. Holman, J. D. T. P. Jongen, sch.kok R. A. de Lange, bediende (a/d) P. Koks, jongen a/w R. J. Blaauwiekel;
m.s. Daphne: wnd. 3e stm. J. Teertstra, wnd. 3e wtk. P. C. de Wit, 5e wtk. A. P. Mans, 5e wtk. W. M. de Vries, sch.vakman I G. J. van den Heuvel, saw B. Benjamins, J. Bovenkerk, J. Tuinebreyer, asaw J. J. Bregman, bediende H. de Ruig, bediende (a/d) A. M. M. Wintjens, jongen a/w P. H. van Dam;
m.s. Diadema: hfd.wtk. C. Pietersen, radio-off. K. Keizer,saw F. Kromjongh, aank. kok D. Heemeyer, hoofd bediende H. Domselaar;
m.s. Diloma: 1e stm. A. P. J. Ham, wnd. 3e wtk. C. P. den Heyer, 4e wtk. P. Mulder, sch.vakman I P. van der Toorn, saw C. Verlind, asaw D. Visser, hoofd voeding B. Gohres, hoofd bediende M. Plugge, bediende (a/d) W. de Bruin;
m.s. Dione: 3e stm. L. A. H. Vader, 5e wtk. A. W. M. M. Mey, 5e wtk. H. H. P. F. Janssen, sch.voorman I. Dijker, asaw M. E. M. Verstappen, hoofd bediende G. Braster;
m.s. Dosina: gezagv. S. Harders, 3e stm. B. van Gulpen, 5e wtk. W. Mink, 5e wtk. R. Romijn;
m.s. Felania: 2e stm. F. Makkee, 2e wtk. H. Tesink, sch.voorman H. C. den Daas, bediende A. B. Romen;
ijm.s. Fossarina: gezagv. G. F. de Boer, 1e stm. J. C. Aartsen, 2e stm. C. B. Slieker, 3e stm. F. W. Roëll, 4e stm. C. A. M. Rovers, hfd.wtk. C. G. Pusch, 2e wtk. J. Ommering, 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, 4e wtk. J. P. de Visser, 5e wtk. H. Struyk, 5e wtk. M. J. de Kroon, radio-off. L. de Soete, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. J. L. Moreira Formoso, mar. int. N. Amoedo Perez, A. Areses Fontenla, L. G. Barcena Lareo, A. Boullosa Dacosta, A. Ginartes Bugarin, J. R. Lopez Nieto, M. Refojos Sousa, J. Rodriguez Cabral, S. Rodriguez Vidal, G. Gago Salgueiro, 2° mar. int. C. Bouzas Novas, hoofd voeding J. M. Maaskant, coc. A. Estevez Solino, cam. may. do. F. Dieguez Garcia, cam. J. J. Domeque Bailo, cam. (trip) C. Perez Couñago;
m.s. Fulgur: hoofd voeding H. J. van Alphen, bediende (a/d) L. de Kramer;
s.s. Kara: 3e stm. W. T. A. B. Verstraeten, hfd.wtk. A. Modderman, 4e wtk. P. C. M. Drost;
s.s. Katelysia: gezagv. H. G. Willemsen, wnd. 3e stm. J. W. H. B. ter Braak, sch.vakman I G. J. A. Wachelder;
s.s. Kelletia: 2e stm. E. J. B. Seele, 4e stm. R. R. van der Maas, 4e wtk. W. H. Lentink, 5e wtk. P. P. Rolff, 5e wtk. K. van Zijderveld, hoofd voeding F. Tüllmann;
s.s. Kermia: wnd. 2e stm. M. J. van Loozen, wnd. 3e stm. H. G. D. Cramer, II.wtk. V. C. Laarman, saw E. Kater;
s.s. Khasiella: 2e stm. P. G. van der Horst, 4e stm. D. A. L. Hitz, radio-off. C. D. de Jong, sch.vakman II W. A. M. Hendriks;
s.s. Kopionella: hfd.wtk. L. C. Spoon;
s.s. Kosicia: 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 5e wtk. W. J. Adema, 5e wtk. P. L. M. Akkerman, radio-off. P. L. Linders;
s.s. Kylix: 1e stm. G. A. M. Dorren, 4e stm. P. J. H. van Loenhout, ass.wtk. J. Poot;
s.s. Lovellia: wnd. 1e stm. C. M. Honig, wnd. 3e stm. J. Jongeneel;
s.s. Macoma: gezagv. K. Prins, 1e stm. W. Kalkman, 4e stm. J. de Groot, hfd.wtk. J. F. van den Boogaard, wnd. 3e wtk. J. Lagcher, 5e wtk. M. J. Janse, radio-off. M. K. Bierlee, saw D. Hogeveen, J. W. P. Grommen, asaw R. W. Pieters, aank. kok Johnny van der Horst, bediende H. J. Denies;
s.s. Marinula: gezagv. W. Croes, 1e stm. C. R. Groen, 4e stm. M. Treffers, hfd.wtk. J. L. van der Rijnst;
s.s. Meta: 1e stm. A. J. Bloem, hfd.wtk. J. M. Nobels, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 3e wtk. R. C. Starkenburg;
s.s. Mitra: wnd. 3e wtk. G. A. Dieterich, sch.voorman C. Voorspuy;
s.s. Mytilus: 2e stm. B. W. Bakker, radio-off. B. Immerzeel;
m.s. Niso: gezagv. J. de Jong, wnd. 1e stm. J. Werkhoven, 2e stm. H. den Ouden, hfd.wtk. J. van Essen, wnd. 4e wtk. W. Kool, 5e wtk. J. van Egdom, radio-off. M. Platschorre, mar. int. M. Santome Canedo;
s.s. Ondina: sch.vakman I A. van der Windt, sch.vakman II A. C. E. Holman;
s.s. Onoba: wnd. 2e stm. G. J. C. van Eeten, 3e stm. C. K. Vermeulen, radio-off. L. Lambregtse, sch.vakman II R. T. Schüller, hoofd voeding W. C. Kapper;
s.s. Patro: wnd. 3e stm. P. P. Busking, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, wnd. 4e wtk. S. J. F. 't Hooft, man. esp. M. Docampo Rial, E. M. Perez Agra, G. Gago Costas;
s.s. Philippia: wnd. 1e stm. R. Agema, hfd.wtk. H. H. Apfel, 4e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, wnd. 4e wtk. C. L. M. Mazairac;
s.s. Sepia: gezagv. P. C. Hoek;
s.s. Viana: 2e wtk. M. J. Parent, wnd. 3e wtk. J. S. Machiels, 4e wtk. H. Sterrenburg, 5e wtk. T. P. J. van Alst, radio-off. H. C. J. A. Groenewoud, hoofd voeding H. van Elewoud;
s.s. Vitrea: 2e stm. P. J. Muntjewerf;

Bruidspaar van de maand

De huiselijke knusheid van de foto, doet al reeds vermoeden dat buiten de regen tegen de ramen tikt en de wind rond het huis giert. Dat was inderdaad het weerbeeld op 6 oktober jl. toen 5e wtk. J. J. Timmermans in het huwelijk trad met Mej. M. Glastra. Zo hard waaide het zelfs, dat de toch zorgvuldig vastgespelde hoed van de bruid, eenmaal buiten beschutting van de huizen, verkoos zijn eigen weg te gaan. Een uitgesproken kans voor de bruidegom om zijn ridderlijkheid te bewijzen en met een korte sprint wist hij inderdaad het fladderende voorwerp te achterhalen.
Met complete bruidstooi kon toen alsnog in de „oldtimer" worden gestapt om koers te zetten naar de Gele Zaal van het voormalige Stadhouderlijke Hof in Leeuwarden, alwaar de huwelijksvoltrekking plaatsvond.
Terugblikkend op die (buïige) 6e oktober, sprak het echtpaar Timmermans-Glastra van een „zonnige" en onvergetelijke dag.
Wij wensen hun nog vele zonnige dagen toe.

s.s. Vlieland: gezagv. M. Hus, 1e stm. J. Broekmeyer, 3e stm. B. Crum, 2e wtk. J. Kruysse, wnd. 3e wtk. J. G. van der Poel, 4e wtk. J. R. Spoelstra, radio-off. H. L. de Graaf;
s.s. Zafra: gezagv. H. Unger, 1e stm. J. Bosman, wnd. 3e stm. A. J. M. van der Loo, hfd.wtk. J. F. Spiering;
s.s. Zaria: radio-off. M. M. Spanjersberg, saw S. Boelens.

Wederom in dienst:

5e wtk.: P. L. M. Akkerman.

Tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: G. Zoetendal - Shell Curaçao N.V.;
3e wtk.: E. Hendrikse - Shell Curaçao N.V.;
2e stm.: F. B. Schröder – Nederlandse Scheepvaart Unie;
4e stm.: W. J. Noortman – Shell Nederland Raffinaderij B.V.;
2e wtk.: H. Japin – Shell Tankers B.V. walorganisatie.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

3e stm.: P. W. Kamperman – Chevron Tankers B.V.;
4e stm.: J. P. van der Horst – Chevron Tankers B.V.;
4e stm.: A. M. Borgart – Chevron Tankers B.V.;
4e stm.: R. J. Moeke – Chevron Tankers B.V.;
3e stm.: M. J. van Loozen – Stoomvaart Maatschappij Zeeland N.V.;
4e wtk.: W. T. van Leeuwaarden – Stoomvaart Maatschappij Zeeland N.V..

Overgeplaatst:

3e stm.: E. J. Frölich – Nederlandse Aardolie Maatschappij.

Aangesteld als:

gezagv.: W. O. Kooi;
sch.vakman I: G. J. A. Wachelder, A. van der Windt;
hoofd voeding: H. van Elewoud.

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: P. G. van der Horst, A. J. Verheul, F. T. J. van Manen, H. Sieders;
1e stm. G.H.V.-th.: J. van Ruiven;
2e stm. G.H.V.: B. Crum, A. J. Kappers;
3e stm. G.H.V.: P. J.T. Knappstein, R. R. Hoep, J. P. Fölsche, W. J. van Hoorn, L. M. P. Out;
„C": H. Brand, H. Japin;
„C-th.": M. F. Koens, T. Bakker;
„B": K. M. van Harpen, J. C. van Baasbank, R. M. van Ham;
„B-th.": J. Boon;
„A/B-th.": P. R. Schol, A. M. V. Beulen, C. M. Abrahams, G. J. van Rijn, K. Wagenaar, J. W. Hermanie;
„A": N. W. Kuilman.

Met pensioen:

gezagv.: J. J. Schouten;
hfd.wtk.: N. W. Groen.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-9-76 t/m 15-10-76

Uit dienst

1.10 R. J. Harting - DFP/3 (naar SNV)
1.10 J. J. Peeters - DFM/4 (naar KSLA)

Waljubilarissen

A. van den Berg - DFF/1
30 jaar op 22.7.76

J. F. Schleicher - DFT
30 jaar op 11.11.76

J. H. de Koning - DFM/3
25 jaar op 25.11.76

Uit dienst getreden:

2e stm.: G. Besier;
3e stm.: G. van Seters, E. van der Zwaal;
4e stm.: M. B. H. van den Brandeler;
3e wtk.: A. Vis;
4e wtk.: H. J. Geurts, W. S. de Graaf;
5e wtk.: P. Reid, E. J. Swemmer, P. J. van de Velde, J. M. R. W. Rutters;
II.wtk.: M. J. Bakker;
sch.vakman I: H. R. MacDonald, G. van Osselen;
sch.kok: D. Pot.

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 3 – november 1976

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

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

Redactie
R. L. N. Olieroock
W. N. Wouters
010 - 696126

Administratie
010 - 696127

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