

tussen

Schip en ka

november 1977



tussen

Schip en ka

november 1977



Te kort gedaan

In het september-nummer besteedden wij op deze plaats aandacht aan de nieuwe regeling die door de luchtvaartmaatschappijen getroffen is met betrekking tot de toegestane bagagevrijdom voor passagiers die van en naar Amerika reizen via de Noord- en mid-Atlantische route.

Thans is ons gebleken dat – evenals bij de „conventionele” methode van bagage-berekening – er voor Nederlandse zeevarenden die van of naar hun schip onderweg zijn, een verruiming van de, voor de toeristen-klasse passagiers, geldende regeling van toepassing is. Met de eerder opgegeven maten hebben wij u derhalve te kort gedaan en dus laten we de juiste gegevens hier volgen.

De bagage-vrijdom bestaat uit:

- 2 stuks ruimbagage, elk met een maximum afmeting van 158 cm. (lengte + breedte + hoogte)
- 1 stuk cabinebagage van maximaal 115 cm.

Aangezien alle normale koffers binnen deze gestelde maten vallen, hebben wij besloten tot 1 juli 1978 eventueel toch nog voorkomende overvracht uit hoofde van afwijkende bagage-maten, voor onze rekening te nemen. Tegen dat tijdstip wordt verwacht dat ieder die met buitenmodel koffers pleegt te reizen, voldoende gelegenheid heeft gehad zijn bagage te „normaliseren” en na die datum zal de onder de nieuwe regeling voorkomende overvracht voor persoonlijke rekening komen. Een en ander zal in het Scheepsreglement worden verwerkt.

Bij de voorplaat

De „Viana”, met de wolkenkrabbers van Manhattan op de achtergrond. Wij hadden een gesprek met de opvarenden van dit schip, zowel met de vaste officieren als met de stuurlieden die, onder leiding van hun mentor, aan boord studeren voor het diploma „A” als scheepswerktuigkundige. (zie pag. 7 t/m 9).

Vlootcirculaires

In de periode 16 september tot en met 15 oktober 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten

No.	Datum	Onderwerp
1315	19. 9.77	Stagenemers
1316	27. 9.77	Het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen
1317	30. 9.77	Aanstellingen per 1 oktober 1977 (PCOR)
1318	3.10.77	CAO-wijzigingen 1977
1319	30. 9.77	Europees vlootpersoneel
1320	7.10.77	Koersen (PCOR)
1321	11.10.77	Gebruik van stoom in pompkamer en aan dek (PCOR)
1322	14.10.77	Wijziging woordtelling telegrafie (PCOR)
1323	14.10.77	Veiligheidscommissie
1324	13.10.77	Schaderapport no. 140 (Machinekamerbrand)
		Quarantaine maatregelen i.v.m. uitbreken cholera (PCOR)

Telegram naar boord

Met ingang van 1 oktober geldt een nieuwe wijze van woordentelling van telegrammen op basis waarvan de verschuldigde telegramkosten worden berekend.

De schepen zijn hieromtrent reeds op de hoogte gebracht, maar aangezien de familieleden nogal eens een telegrammetje naar boord sturen, menen wij er goed aan te doen deze nieuwe wijze van woordtelling hier te vermelden.

In het vervolg zal iedere groep van tien letters of leestekens of deel daarvan in adres, tekst of ondertekening van een telegram als één woord tellen. Leuke combinaties worden nu mogelijk waardoor u de prijs kunt drukken. Een voorbeeld:

bestejan metpiet gaathet goed brief15/6 ontvan-gen

De tekst wordt nu als 6 woorden geteld!

De enige uitzondering hierop vormt de plaats van bestemming van het telegram in het verkeer van het schip naar de wal. Deze zal onafhankelijk van de lengte steeds als één woord worden geteld. Hoewel dit laatste bij het seinen naar de schepen dus van geen belang is, vermelden wij het er volledigheidshalve toch maar even bij.

Opinie-onderzoek naar personeelsvoorlichting

De afgelopen jaren heeft de afdeling Public Relations van Shell Nederland veel aandacht besteed aan de uitbreiding en verbetering van de voorlichting van alle Shell-employés in Nederland. Voorlichting over de algemene gang van zaken binnen Shell en in het bijzonder over actuele ontwikkelingen en problemen waar Shell vandaag mee te maken heeft.

Zo werd het maandblad „Olie” vervangen door „Shell-Venster” en werd de opzet van de Shell Briefing Service herzien. Het aantal uitgaven per jaar is meer dan verdubbeld. Verschillende brochures die voorheen uitsluitend voor extern gebruik bestemd waren, zijn ter beschikking gesteld van de eigen medewerkers (veelal via informatiestands). Jaarlijks worden op de meeste lokaties de nieuwste Shell-films aan het personeel getoond en ook worden weer op beperkte schaal tentoonstellingen gebruikt ten behoeve van de voorlichting.

In de verschillende ondernemingsraden en in de COR is het voorlichtingsbeleid uitvoerig besproken. Toch is het moeilijk een gedegen inzicht te krijgen in de mate waarin het personeel deze activiteiten waardeert en in de doeltreffendheid van de voorlichting.

Daarom is besloten een enquête onder het Shell-personeel te houden.

Onafhankelijk

Een onafhankelijk onderzoeksbureau, „De Nederlandse Stichting voor Statistiek”, zal in vraagge-

sprekken met ongeveer 1600 personeelsleden, verdeeld over alle lokaties van Shell in Nederland, een oordeel trachten te verkrijgen over de personeelsvoorlichting.

De gevarieerdheid van ons personeelsbestand en de plaatselijke verschillen maken een dergelijke grote steekproef van ongeveer 1 op de 10 personeelsleden noodzakelijk. De Nederlandse Stichting voor Statistiek is deskundig op het gebied van dergelijke onderzoeken. Zij garandeert dat de namen en adressen van de te ondervragen personen (de interviews vinden thuis plaats) nooit gekoppeld kunnen worden aan de antwoorden die op de gestelde vragen worden gegeven.

Geheim

Er bestaat een absolute geheimhoudingsplicht en alle ondervraagden blijven anoniem voor de opdrachtgever. Ter beschikking komen slechts cijfermatige gegevens over de waardering van de verschillende voorlichtingsactiviteiten. Voor het slagen van dit onderzoek is de medewerking van allen die voor een interview worden benaderd een eerste vereiste.

Hoe groter de openhartigheid des te beter de lessen die uit het onderzoek getrokken kunnen worden. Natuurlijk zullen de resultaten bekend gemaakt worden.

Wanneer daaraan behoefte bestaat, kunnen zij onderwerp van bespreking zijn in de ondernemingsraden.



In de serie „Met pensioen” deze maand vier collega's, zie pag. 14. Een van hen was de heer Punt van „Fleet Services”. Bij aankomst in het Shell Gebouw werd aan zijn echtgenote een handboekje aangeboden door Mw. Soeterboek, secretaresse DFM/1 en 2, met de heer Punt als lachende derde.

Verzoeken

voor
scheeps-
informatie
te
bellen:

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

Drie nieuwe ideeën en één reeds vroeger ingediende suggestie werden op 29 augustus jl. door de Ideeënbuscommissie behandeld, die bestaat uit de heren Van 't Woudt, Jongeneel en Van Duuren, respectievelijk van de afdeling Development, Fleet Management en Technical.

Idee No. 504 van 1e stuurman A. J. Bloem (inmiddels wnd. gezagvoerder) betrof het toepassen van sleepcombinaties in plaats van nylon of polyprop. trossen op de „M”-klasse schepen. Maar dan wel na het treffen van een aantal voorzieningen, opdat die beter hanteerbaar zijn dan de zware sleepcombinatie. In wezen komt het neer op het steken van het aanboord blijvende einde van de sleeptros op het oog van een tension draad (middels een zware sluiting). Is er geen oog aanwezig dan kan de verbinding tot stand worden gebracht met behulp van een paar zware draadklemmen of dergelijke, waarbij de sleepdraad iets voorbij het oog van de meerdraad wordt vastgemaakt. De sleepdraad wordt dan onderlangs over de meerdraad op de trommel gewonden. Hiervoor is ruimte genoeg, daar het nylon gedeelte niet hoeft te worden opgedraaid.

Op die wijze kan de sleeptros worden afgevierd naar de sleper, zonder dat de draad door een zware stopper hoeft te „glijden”. Is genoeg slack gegeven, dan wordt de bandstopper even vastgezet en de sleepdraad afgestopt. Dan de rem weer los en steeds zoveel draad afvieren, dat juist weer een torn op de bolders kan worden genomen, daarna zonodig even vastzetten. Na ten minste 5 torns de draad stijfzetten, rem vast en kettingstopper los. De sleepboot kan dan gaan trekken als het nodig is.

Ook voor het inhieuwen deed de toenmalige 1e stuurman Bloem een idee aan de hand. Het geheel geeft wel wat meer werk, doch als voordelen zouden gelden, dat minder trossen worden gebruikt en indirect de veiligheid wordt verhoogd. Daaraan gekoppeld deed inzender het idee aan de hand bij een volgende generatie schepen alle winches, mogelijk met uitzondering van die bestemd voor springs, uit te rusten met sleepcombinaties in plaats van alleen maar draden.

De Ideeënbus-commissie ziet hierin wel een oplossing voor een moeilijke situatie, maar ook een vertraging ten opzichte van de normale procedure. Daarom werd besloten het idee voor te leggen aan de schepen en aan de gezagvoerders over te laten of zij deze methode wen-

sen toe te passen of niet. Zo ja, dan zullen uiteraard 25 tons sluitingen op aanvraag worden geleverd. Het is – aldus de commissie – een oorspronkelijk en goed uitgewerkt idee, waarvan een beloning van **f 200** werd toegekend.

Tweede stuurman H. J. de Vries deed een idee aan de hand voor de pompkamer op de „F”-klasse schepen. Zijn idee, dat het nummer 505 kreeg, sproot voort uit de moeilijkheden die in kleinere havens ontstaan om de juiste lossnelheid te verwezenlijken. Het zover knijpen van de manifold-afluiters dat aan de tegendruk wordt voldaan heeft bezwaren door de hoge druk die dan in de dekleiding optreedt. Als oplossing stelde hij voor de ball valves 23, 24, 25, 26, de dropleidingafluiters van de 4 dekleidingen in de pompkamer te vervangen door of „gate valves” of een inrichting aan te brengen, waardoor deze afluiters in elke gewenste stand kunnen worden opengezet. De commissie erkent het probleem, dat echter al sedert de oplevering van deze schepen bekend is. Aan boord van de „Fossarina” en „Fossarus” zijn, onder garantie, al voorzieningen getroffen, die echter evenmin resultaat opleverden. Op voordracht van onze maatschappij is Shell International Marine thans hiermee wederom doende. Het hele ontwerp van het DCV-regelsysteem is fundamenteel fout. De ingediende suggestie zou wel het probleem oplossen, maar niet de oorzaak weghalen. Bovendien wordt dan overgegaan tot handregeling, wat op dit type schepen zeker niet de bedoeling is. Mochten de huidige proeven – met een kleinere impeller – geen succes opleveren, dan kan overwogen worden het idee toe te passen, als oplossing op **korte termijn**. Naar een oplossing op langere termijn zal Shell International Marine dienen uit te zien. In ieder geval werd een aanmoedigingspremie van **f 100** aan stuurman De Vries toegekend.

Hoofdwerktuigkundige D. Gooris (idee No. 506) constateerde dat het voor het steigerpersoneel vaak niet eenvoudig is een half geladen of leeg schip op de juiste plaats te krijgen wat betreft laadslang/pijp-manifold-aansluiting. Daarom, zegt hij, zouden op de buitenhuid, ongeveer 1½ meter onder het hoofddek, vier stuks 16” cirkels moeten worden aange-

bracht, in witte verf. Daarbij elke stip exact op de vertikaal onder de betreffende manifold-aansluiting te projecteren.

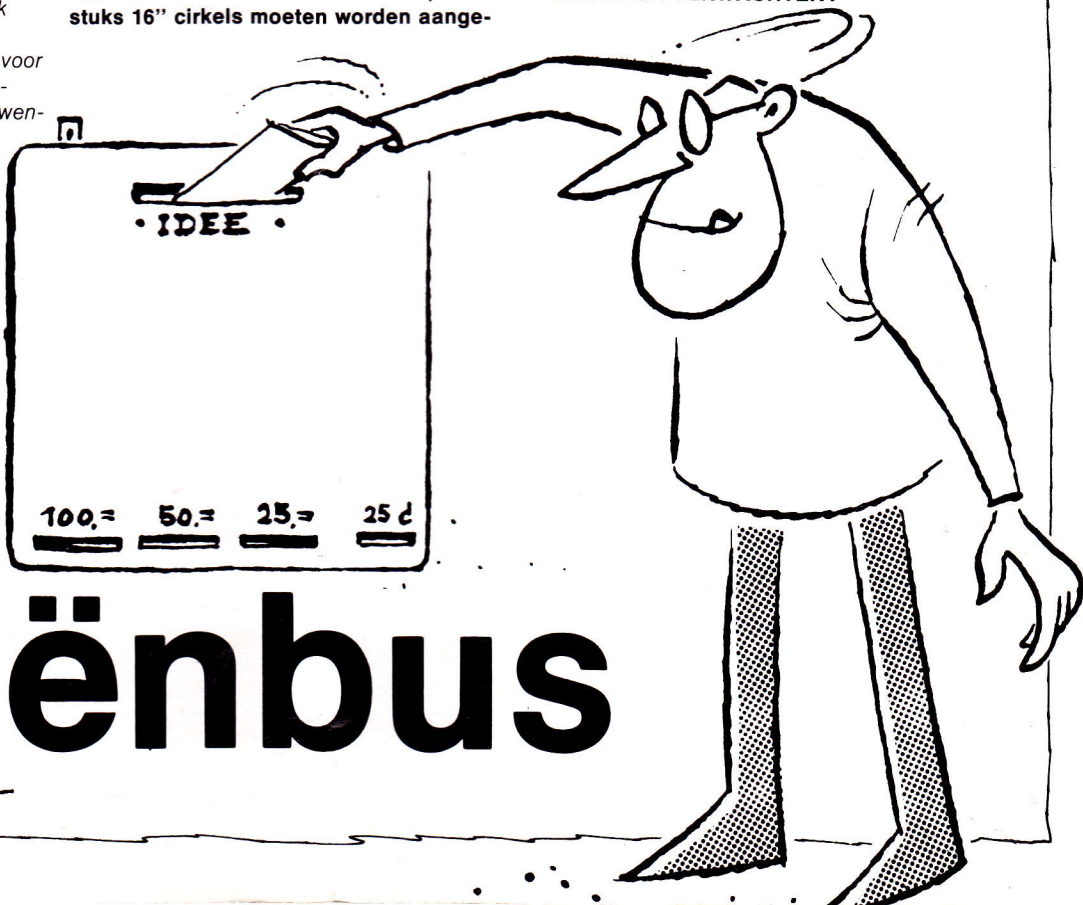
Inderdaad, aldus de Commissie, kan door deze suggestie zonder veel kosten het afmeren doelmatiger geschieden. Dit vooral omdat het toenemend aantal chicsan booms terzake hogere eisen stelt. Echter, de voorkeur wordt gegeven aan cijfers om identificatie te vergemakkelijken. Als beloning werd een bedrag van **f 200** aan de heer Gooris toegekend.

Zitten we thans met het aantal Ideeënbusinzendingen in de 500-serie, op de laatste vergadering kwam de commissie even terug op idee No. 432 van **scheepsvakman I W. Gerritsen**, uit 1973. Zijn idee werd destijds niet in de praktijk gebracht omdat de voorgestelde wijziging in het leidingschema van de pompkamer, met name de boven-crossover, er niet toe zou leiden dat er minder ladingcontaminatie zou zijn. Immers, aldus destijds de uitspraak, dubbele afluiters geven hiervoor voldoende waarborg, terwijl door regelmatig onder druk testen van de bovencrossover eventuele lekkage tijdig kan worden vastgesteld.

Aanbrengen en gebruiken van aftapkraanjes in de pompkamer was tevens ongewenst, omdat dan vluchtige produkten in de pompkamer gevaar voor gasconcentraties zouden kunnen opleveren. Dit nog afgezien van de technische problemen bij het aanbrengen van kraantjes in gietijzer, wat aanleiding geeft tot „zwakke” plekken. Desondanks, aldus het toenmalige besluit, een aanmoedigingspremie van **f 50**. Wat blijkt nu? De Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie heeft een aanbeveling doen uitgaan, weliswaar ter voorkoming van verontreiniging door olie, doch in principe gelijk aan het voorstel van de heer Gerritsen.

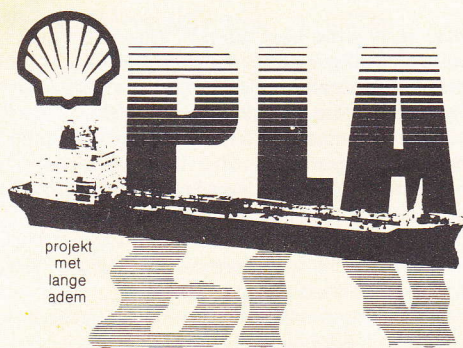
En dat, aldus de Ideeënbus-commissie, rechtvaardigt zeer zeker het alsnog toekennen van een beloning van **f 250** aan de heer Gerritsen.

Waaruit moge blijken, dat de ideeënbuscommissie niet schroomt terug te komen op vorige beoordeling, kortom: alle inzendingen nauwkeurig de revu laat passeren. WANNEER MOGEN WIJ UW IDEEËNBUSBIJDRAGE VERWACHTEN?



Ideeënbus

Handwritten signature



In een vorig nummer nodigden wij een ieder die kritiek had op of nog vragen koesterde omtrent het „Projekt met Lange Adem” uit, om ons zijn zienswijze mede te delen. We ontvingen brieven, luisterden naar wat men ons kwam vertellen, kortom: stonden open voor al datgene wat er leeft omtrent dit projekt. Gevoegd bij een aantal punten die de vloot-OR aan de PLA-werkgroep voorlegde, beschikken wij nu over een lange lijst van punten die kennelijk wel verduidelijking behoeven. Om alle misverstand te voorkomen: mochten er meer vragen zijn die men wel eens in dit blad beantwoord zou willen zien, U kunt ze dus te allen tijde – behalve aan de werkgroep zelf – ook aan de redactie richten of eventueel telefonisch (010-696126) een afspraak maken voor een gesprek.

Maak

van je

– Moet de officier een stap terugdoen?

– Kunnen we de situatie niet handhaven die we altijd op de vloot hebben gehad?

– Is de PLA geen aantasting van de status van officier?

– Hebben PLA-schepen elite groepen aan boord?

Vragen waarop U in bijgaand artikel het antwoord aantreft.

Dat deden de vragenstellers in de afgelopen maand ook niet. Vele punten liggen echter min of meer in hetzelfde vlak, zodat wij die hebben samengevoegd. En om het geheel wat leesbaarder te maken, hebben we die – nadat de PLA-werkgroep ze onder de loop had genomen (immers, zij zijn het die de antwoorden leveren) – in een zeker verband gebracht, zodat het meer als een vraaggesprek over komt.

Het eerste deel hiervan treft U hieronder aan. In het december-nummer van dit blad zullen wij het vervolg brengen.

Waarom eigenlijk PLA? Deden we het dan zo slecht?

We deden het niet slecht. Integendeel, binnen de omstandigheden – b.v. voor een deel verouderende vloot, gevolgen van de oliecrisis, overcapaciteit van tankers e.d. – deden we het zonder meer goed. Echter, we kunnen, als je de kosten van het vervoer bekijkt, niet goed meer concurreren met anderen. Wij zijn gewoon duurder. De gages bij de Nederlandse koopvaardij – hoe rechtvaardig ze op zichzelf ook zijn – liggen op een hoger niveau dan bij de meeste andere maritieme naties. Willen we voor de toekomst een koopvaardij behouden – en voor ons geldt dus: willen we een Nederlandse Shell-vloot van enige omvang behouden – dan moeten we nu al maatregelen treffen, opdat we in de toekomst wel concurrerend kunnen zijn. Behoudens de concurrentiepositie moeten we echter niet vergeten dat ook de techniek niet heeft stil gestaan, denk bijvoorbeeld aan de onbemande machinekamer, terwijl er ook sociale veranderingen om ons heen plaatsvinden. Ook daar probeert PLA op in te spelen. Verder geldt eveneens hetgeen de Engelsen nogal duidelijk zeggen: „You don't have to be sick to get better”.

Betekent dat dan dat we minder gage krijgen?

Minder gage zeker niet. Integendeel, als het werkniveau op de proefschepen zodanig blijkt te zijn, dat men moeilijker, gecompliceerder of meer verantwoordelijk werk heeft, dan zal zeker worden nagegaan in hoeverre dit financieel gecompenseerd kan worden. Natuurlijk kan dat pas met zekerheid vastgesteld worden als in de proef op de vier „F”-klasse tankers een meer vaste lijn is gekomen. En herziening van de financiële beloning

kan bovendien pas plaatsvinden als er overleg is geweest met de werknemersorganisaties, want we hebben een collectieve arbeidsovereenkomst.

Dan wordt het varen toch alleen maar duurder? Het is toch nu al zo, dat de helft van de exploitatiekosten opgaat in loonkosten, sociale lasten e.d.?

Inderdaad, maar daarom ook varen we op de proefschepen met minder mensen. Dat kan alleen maar als er relatief ook minder werk is. Dus door onbemande machinekamer minder ongekwalificeerd werk, zoals soppen, verven, bikken. Nou valt dit laatste niet mee. Want al zijn de „F”-klasse schepen de modernste die er zijn helaas is er met de vermindering van het ongekwalificeerde werk niet genoeg rekening gehouden.

Het is ook uitermate belangrijk om de scheepsgesellen met beter opleidingsniveau – of ze dit nu op een LTS of in de praktijk hebben gekregen – bevrediging in het werk te geven. Als je goed vakwerk kunt leveren en zelfstandig kan werken, maar je baan toch grotendeels uit bikken en verven bestaat, dan houdt je die mensen niet lang aan boord. Heel belangrijk daarom is, dat we erin slagen om het ongekwalificeerde werk te verminderen.

Het gaat altijd over het opvoeren van de kwaliteit van de scheepgezel. Maar hoe zit het dan met de officier?

Onze officieren, afkomstig van de Nederlandse zeevaartscholen, zijn goed opgeleide mensen. Wel is het zo, dat bij de huidige opleiding men in één richting is gespecialiseerd. Men is óf stuurman óf werktuigkundige. Door uitbreiding van het kennispakket op de zeevaartscholen wordt echter de kwaliteit van de officieren reeds opgevoerd. En ook onze Maatschappij geeft de gelegenheid applicatiecursussen te volgen. Ook aan boord zal aandacht besteed moeten worden aan het verhogen van kennis. Niet alleen voor de gezellen, ook voor de officieren. Wat de een wel weet en de ander niet, kan door de eerste worden overgedragen. Bovendien, de ontwikkeling in de scheepsbouw is de laatste jaren bijzonder snel gegaan. Sneller dan het voor de scholen mogelijk is bij te houden. En voor de toekomst mag je verwachten dat b.v. elektronika, meet- en regeltechniek, automatisering, meer en meer op nieuwbouwschepen worden doorgevoerd. Er zullen in de toekomst meer specialisten nodig zijn.

hart geen moordkuil!

Maar hoe zit het dan met dat „matrix” systeem?

Dat is een ander facet. Want je kunt nu wel een aantal specialisten aan boord hebben, maar wachtlopen op de brug blijft altijd doorgaan, net zo goed als in de machinekamer altijd technisch werk te doen valt. Juist daarom streven we naar een basis-opleiding waardoor een ieder zich zowel de nodige kennis omtrent het vak van stuurman als van werktuigkundige in een vroeg stadium eigen maakt. Bij een beperkt aantal specialisten in de navigatie-richting, kan dan ook de gespecialiseerde werktuigkundige op de brug wachtlopen als de omstandigheden erom vragen. Is er juist het nodige extra werk in de machinekamer, dan springt de navigatieman daar bij. Dat is „matrix” in topvorm. We zijn nog niet zover maar U weet, op de „Viana” en „Ondina” zijn resp. een groep stuurlieden en werktuigkundigen nu aan het studeren voor het „plus” diploma. Ook op de school in Vlissingen bereidt een groep jonge BS'ers en BM'ers zich voor op het „plus” diploma. Pas als zij beide vaarbevoegdheden hebben, zal op de proefschepen een aanvang kunnen worden gemaakt met het werken volgens een „matrix”-systeem. Voordat het zover is, kunnen de nodige voorbereidingen in die richting worden getroffen, waarmede de vier proefschepen dan ook al een eind zullen zijn gevorderd.

Toch ontkom ik niet aan het gevoel, dat het een soort nivellering is en daar ben ik helemaal niet voor.

We dachten, dat het artikel van Dr. Roggema in het vorige nummer in dit verband al het nodige had duidelijk gemaakt. De officier wordt niet omlaaggehaald, zoals je hier en daar hoort zeggen. Integendeel, hij zal meer en meer specialist worden. Dat de scheepsgezel omhoog wordt getrokken, dat is zonder meer waar. Ook zal hij in de toekomst een betere opleiding hebben genoten, hij zal ook verantwoordelijker werk krijgen: zijn eigen vaste taken, minder soppen en verven, ook specialisme in een bepaalde richting. Als hij goed kan lassen, goed zelfstandig kan werken, dan kan je hem toch moeilijk op een afstand houden. En hem in z'n vrije tijd in een apart hoekje duwen voor z'n ontspanning, z'n maaltijden en ga zo maar door? Zeker niet als je bedenkt, dat met minder mensen aan boord, het werkoverleg veel nauwer is, ook tussen officieren en scheepsgezellen.

Nou, daar heb ik nog wel een vraag over. Maar eerst nog even dit: er komen dus minder zeevarenden dus meer werklozen?

Minder opvarenden per schip, ja! Maar wel meer Nederlandse scheepsgezellen. Immers, juist door de betere opleiding van de scheepsgezel die we nu van de grond proberen te krijgen, juist vanwege zijn nauwere samenwerking met de officieren, zoeken we het bij de Nederlandse scheepsgezel. Als U dus het woord werkloosheid gebruikt, slaat dit niet op de Nederlandse zeevarenden. Minder werk voor buitenlanders, ja! Maar die zullen weer emplooi vinden bij die buitenlandse rederijen die zich niet, sterker, niet kunnen richten op het meer specialistisch vervoer, dat wij in de toekomst kunnen verwachten. Immers, daarvoor hebben noch hun officieren noch hun scheepsgezellen een opleiding genoten. Denk ook eens aan gastankers, chemicaliëntankers, vervoer van speciale producten. Daarvoor is een goed opleidingsniveau – en een groot gevoel van verantwoordelijkheid – vereist. En die is in Nederland te vinden. En natuurlijk ook in andere maritieme naties, zoals in Engeland, Duitsland en Frankrijk om er maar een paar te noemen.

U moet niet vergeten, dat als we niets doen, dus als we de situatie op de vloot handhaven zoals die nu is, wij op lange termijn zeker aanmerkelijk minder schepen zullen hebben dan nu. En dat zou wel grotere werkloosheid betekenen, zeker ook voor de officieren.

Er is geen keuze, we moeten het over een andere boeg gooien. We moeten aan onze concurrentiepositie denken.

Dat kan ik allemaal nog volgen. Maar dat van die nivellering, ook op sociaal gebied, daar zou ik wel eens op terug willen komen. Ik vind, dat de officier meer moet inleveren dan de scheepsgezel. Ik vind PLA, om het maar botweg te zeggen, een aantasting van de status van officier. Bovendien een aantasting van z'n recht op privacy.

Dat is inderdaad botweg gesteld. Maar, je moet van je hart geen moordkuil maken, dus het is goed dat U het zo duidelijk stelt. Wat is nu in wezen wat de officier meer zou moeten inleveren, zoals U het noemt? Dat de bar en eetsalon voor allen aan boord is opengesteld? Dus dat het bordje „verboden toegang” is weggehaald? Als je, waar dan ook in een modern bedrijf, kijkt naar de lunchkamer,

dan zie je toch ook alle rangen en standen door elkaar zitten. Je sluit je aan bij het groepje waarmee je het best kan opschieten. Is dat dan niet hetzelfde aan boord? Je trekt toch op met degene die je het meeste ligt, waarmee je het beste overweg kan?

Ja, maar zo is het niet helemaal. Ik zal het nog duidelijker zeggen, hoe hard het ook moge klinken. De gewoonten van sommige scheepsgezellen, beslist niet allen houdt U mij ten goede, zijn afwijkend van die welke men bij de officier aantreft. Sterker: als ik geheel moet opmixen met allen aan boord, dan zijn er vele zaken waarover ik nu wel wil praten met m'n mede-officieren, maar dan niet meer. En dat noem ik aantasting van m'n privacy. Aan de wal hebben ze gemakkelijk praten: om vijf uur doen ze d'r bureau op slot en gaan naar huis. Wij niet, wij zitten 24 uur per dag met elkaar opgescheept.

We kunnen en mogen toch aannemen dat een ieder die aan dit project deelneemt, de ongeschreven regeltjes op het gebied van omgangsnormen met elkaar in acht neemt. Een aantasting van elkaars privacy en het respect daarvoor opbrengen valt hier naar onze mening ook onder. Maar U en nog te veel van Uw collega's vergeten, dat het een project met „lange adem” is. Een ontwikkeling gericht op de toekomst. Misschien zijn we pas over twintig jaar werkelijk zover als we het nu al voor ogen hebben.

Overigens, dat „we” moet U niet te letterlijk nemen. Het gehele project komt voort uit wat Uw collega's in Lochem hebben besproken. Driemaal een groep van officieren, scheepsgezellen en kantoor mensen. En van die laatsten was menigeen ex-zeevarende.

Misschien zijn er over, pakweg, 20 jaar heel andere doelstellingen. De ontwikkelingen — technologisch, maar ook sociaal — gaan snel. Op de proefschepen moet men aan boord zelf uitzoeken hoe ver men, ook op sociaal gebied, wil gaan. Maar dwingend voorschrijven doen we in ieder geval niet.

Het is ook al merkbaar, dat op het ene schip die ontwikkeling verder is dan op het andere. Daarvan wordt geen probleem gemaakt. Dat hangt af van de groep mensen die toevallig bij elkaar is geplaatst. Maar dat toevallig wordt ook minder, omdat juist getracht wordt zoveel mogelijk officieren en scheepsgezellen steeds weer op de proefschepen te herplaatsen.

Wat de topofficieren betreft, zelfs op hetzelfde schip. Op den duur gaat dat wellicht ook meer gelden voor de lagere rangen, zowel van officieren als scheepsgezellen.

Toch wordt het gezag aangetast als je sociaal gaat integreren. De ene avond zit je met ie-

mand te schaken, de volgende dag moet je hem een order geven. En dan neemt hij het niet meer.

Dat lijkt ons sterk. Als je een scheepsgezel hebt die, zelfstandig, werk doet waarvoor een zeker verantwoordelijkheidsgevoel is vereist, dan zal hij er heus niet over vallen als hij een opdracht krijgt van iemand met wie hij in z'n vrije tijd ook eens een biertje drinkt. Dat is vasthouden aan een situatie die nu eenmaal in het verleden, onder geheel andere omstandigheden, is gegroeid. In de huidige tijd is het zogenaamde „formele” gezag verdwenen en zal meer een gezag op basis van deskundigheid bepalend zijn, waarbij dit soort voorvallen wel achterhaald is.

Dat is allemaal goed en wel, maar het resultaat is dat men nu op de PLA-schepen met een soort elite-groepen vaart. Dat kan toch geen maatstaf zijn voor succes van het hele project?

Wij menen dat het woord „elite” in dit verband enigszins wordt overtrokken. Het doet denken aan een klein groepje. Inderdaad is het een kleine groep, doch dat wordt veroorzaakt doordat dezelfde mensen op hetzelfde type schip terugkomen. Dit is echter een basis-principe voor het project.

Centralisatie of een deel van de verantwoordelijkheden van de wal naar het schip verplaatsen vraagt om een bepaalde vorm van continuïteit van de opvarenden dus een vast groepje mensen en dit wordt ons inziens te veel verbonden met het woord „elite”. Het staat overigens een ieder vrij te weigeren dienst te doen op een PLA-schip. Niet alleen vanwege die sociale integratie waar U het over hebt, maar ook omdat het werk begint te verschillen met dat op de conventionele schepen. Er zijn er die wél plaatsing op een PLA-schip ambiëren, maar achteraf tot de ontdekking komen dat ze niet „in het plaatje passen”, om het zo maar te zeggen. Met wederzijds goedvinden en in overleg met alle betrokkenen plaatsen we ze dan over, zowel de officier als de scheepsgezel. Maar daarom zijn ze niet slechter! Het beste zou zijn het PLA rigoreus uit te breiden, althans zeker tot een groter aantal deelnemers. Op die manier zou men er wellicht anders tegenover komen te staan. Maar continuïteit op de PLA-schepen, zeker in het begin, is dringend vereist en dat beperkt helaas het aantal deelnemers. Een probleem waar we eerlijk gezegd nog niet helemaal uit zijn.

In hoeverre begint het werk te verschillen met dat op een conventioneel schip?

Men werkt er met een planbord, gewijzigde taken voor de meesten, er is meer werkoverleg, grotere zelfstandigheid (geen scheepsvorman), betere werkplanning, meer inspraak, meer specialisatie terwijl een begin wordt gemaakt met het geven van grotere bevoegdheid aan boord.

Toch hebben sommige officieren het gevoel dat zij bij indiensttreding op een PLA-schip een stap terug zouden moeten doen, vooral de jongere.

Voor jongere officieren is het de bedoeling dat de taakhoud — net als voor de scheepsgezellen — gemiddeld op een hoger niveau komt te liggen dan op conventionele schepen. Voor de senior-officieren zal de taak meer komen te liggen op wat men noemt „managerial” niveau. Het leiding geven en de beslissingsbevoegdheid dus.

Waarom niet ook op conventionele schepen meer zelfstandigheid, een planbord enz.?

De kans daarop is zeker niet uitgesloten, maar bij een proefneming — zoals nu op de PLA-schepen — moet je wel de ervaringen over een niet te korte periode afwachten voordat je beslist tot meer algemene invoering.

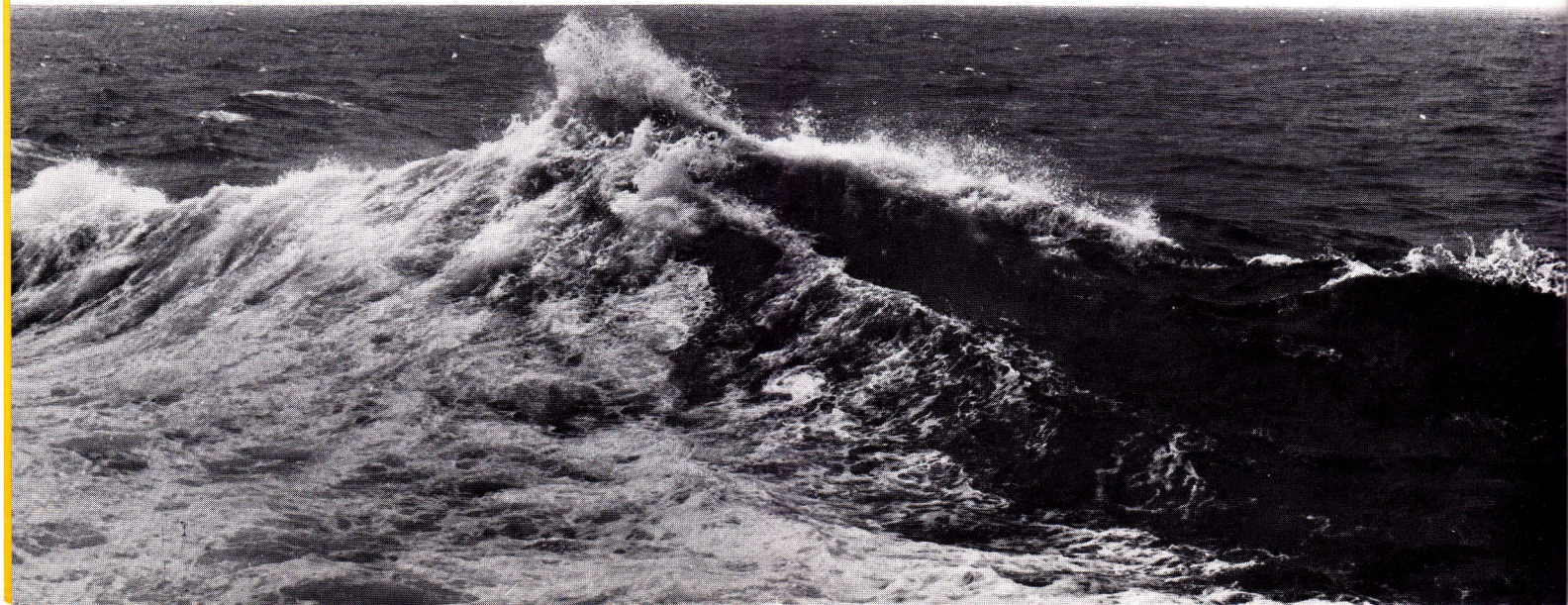
Bij de verslaggeving in dit blad zijn gesprekken gehouden met voornamelijk jonge officieren en scheepsgezellen. Heeft men dat gedaan omdat men bang is dat sommige senior-officieren zich overbodig zouden voelen en dat wel eens tot uitdrukking zouden brengen in een vraaggesprek?

Doelbewust heeft men — op willekeurige basis — een aantal namen gekozen van jonge officieren en scheepsgezellen die met verlof thuis waren. Uit de rapporten van de eerste twee PLA-schepen bleek zoveel enthousiasme van de senior-officieren, dat de redactie voor een vraaggesprek met hen wat huiverig was. Dan hadden de lezers er misschien meer opzet achter gezocht. Bovendien is het PLA op de toekomst gericht, waar juist de jongeren meer mee te doen zullen krijgen. Dat de onder-vraagden in het verhaal, op een enkele uitzondering na, positief stonden tegenover het PLA kunnen wij ook niet helpen. Overigens, zodra een vraaggesprek met de vier topmensen van een „F”-tanker mogelijk is, zal dat plaatsvinden. Ook dan zal zonder weglatingen hun commentaar worden weergegeven. Niet voor niets geven we er de voorkeur aan „open” communicatie te bedrijven. Het is de enige manier om PLA een kans te geven.

Staat het succes dan niet bij voorbaat vast?

Nee, beslist niet. We zullen niet schromen om — als we op de verkeerde weg blijken te zijn — een alternatief te proberen of een stap terug te doen. Wel menen wij dat wij de PLA-schepen de gelegenheid moeten bieden te experimenteren en ons vertrouwen te moeten geven. Maar op wat kleine correcties na, dachten we tot nu toe op het goede spoor te zitten. Mocht men het daar niet mee eens zijn, laat men dan reageren. We staan open voor iedere suggestie, die tot verbetering van het project kan bijdragen.

(wordt vervolgd)



Uniek in de scheepvaartwereld is het op twee onzer schepen, namelijk de „Ondina” en „Viana”, meevaren van een zevental werktuigkundigen en stuurlieden ter opleiding voor het diploma S-III respectievelijk „A”. Totaal dus 14 officieren die, in het kader van het PLA-project, onder leiding van een „mentor” het zgn. „plus”-diploma hopen te behalen.

Inmiddels voer de voorzitter van de examencommissies zeevaarddiploma's op de „Ondina” mee om zich persoonlijk op de hoogte te stellen van de vorderingen van de „leerlingen”. Wij hadden gelegenheid eens een kijkje te nemen op de „Viana”, het schip waarop de 7 stuurlieden onder leiding van 2e werktuigkundige Jorissen zich nu bijna zes maanden lang verdiepten in de theorie en praktijk van de werktuigkundige dienst.

Wie denkt dat de komst van „mentor” Jorissen met z'n zeven „pupillen” het leven aan boord van de normaal in de vaart zijnde „Viana” heeft verstoord, zit er goed naast. Natuurlijk, acht man extra in de voeding maakt de salon wat voller, al gebruikt de groep de maaltijden zoveel mogelijk een half uur eerder om het de civiele dienst niet te moeilijk te maken. In tegenstelling tot de „Ondina”, waar door gebrek aan extra ruimte de eetsalon – tussen de maaltijden door – als leslokaal wordt gebruikt, is er aan boord van de „Viana” een „lounge”. Dit klinkt fraai, maar een al te royale voorstelling moet men zich daar nu ook weer niet van maken. Maar goed, het is een aparte ruimte, die met een beetje behelpen als leslokaal zeker geschikt is. Dat behelpen slaat ook op andere zaken voor de „leerlingen”, zoals een tekentafel. Want je kunt nu wel als



takenboek voor een BM'er aan de beurt, behoudens dan de door het Directoraat-Generaal van Scheepvaart verleende vrijstellingen, namelijk Engels en EHBO. Maar het was een forse kluif die overbleef. Geleidelijk werden ook de aan boord aanwezige instructieboeken en tekeningen ter hand genomen. Zelf moesten de cursisten de voorgeschotelde problemen uitwerken, steeds weer het oog gericht op het takenboek en met de mentor („onze meester”) als vraagbaak. De „chief”: „Of ik het vervelend vond, dat ze steeds van alles kwamen halen? Nee, ze werken keihard en ik heb er best begrip voor, dat ze die boeken en tekeningen allemaal nodig hebben. Ik heb natuurlijk wel een boekje aangelegd, waarin ik bijhoud wat en wanneer ik het een en ander uitleen en aan wie. Maar nogmaals, die jongens gaan er hard tegen aan, dus waarom zou ik niet meewerken?”

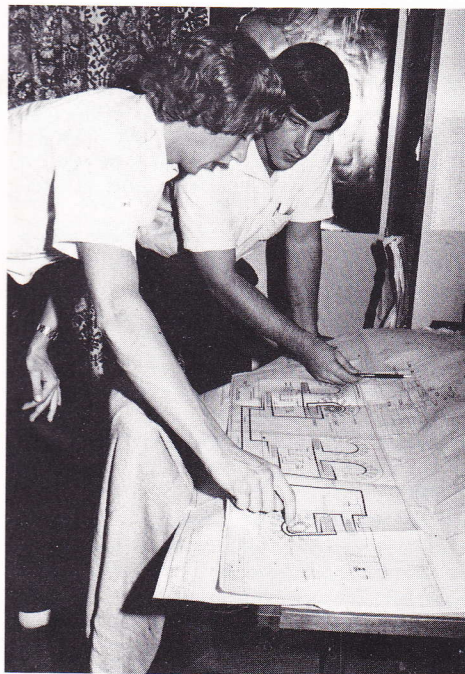
Dokking

Van de dokking in Malta werd danig gebruik gemaakt om, behalve het op de voet volgen van alle reparaties en surveys voor de „Viana”, zowel aan boord als in de werkplaatsen van de werf, ook in het dok liggende motorschepen van andere rederijen te bezoeken. Jorissen: „Op die manier werden ze meer all-round, en kregen een betere voor-

taak o.a. het maken van tekeningen krijgen, een tekenbord op het in sommige hutten toch wel „minimale” bureautje werkt ook niet al te soepel. Dit is resoluut opgelost door in het leslokaal een deur tot tekentafel om te toveren, waarop royaal ruimte is voor twee flinke tekenborden. Improvisatietalent is er aan boord altijd, dus voor dergelijke kleine problemen was snel genoeg de oplossing gevonden.

Aanvang

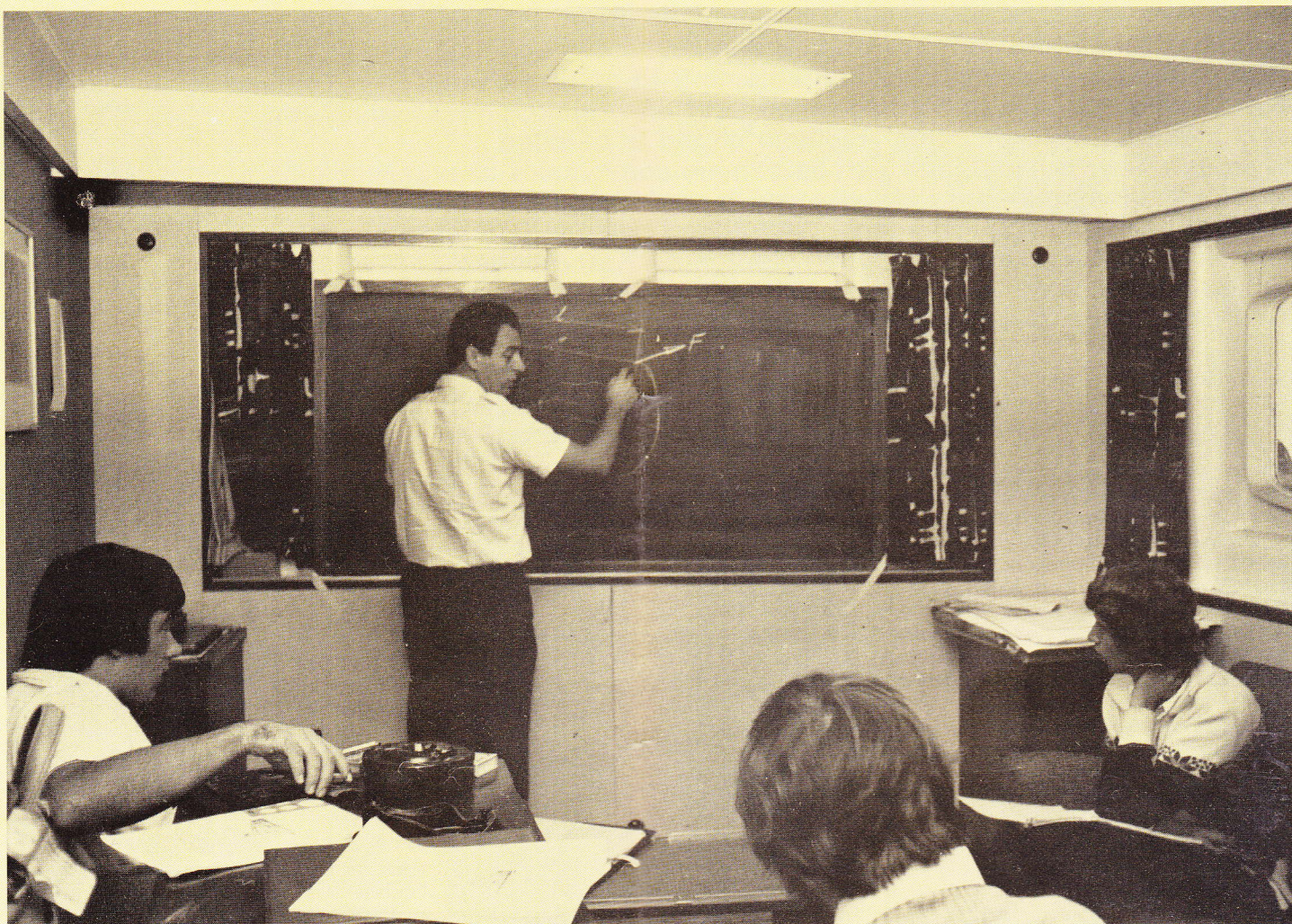
Er zijn belangrijker problemen geweest. Want je kunt nu wel van kantoor uit een brief aan de gezagvoerder richten, met de mededeling dat er acht personen in aantocht zijn, „extra” let wel, doch waar vind je zo gauw de ruimte? Natuurlijk waren de „Ondina” en „Viana” niet voor niets door het kantoor gekozen. Juist deze schepen hadden immers een maximum aan reserve-accommodatie. Maar toch was het nog woekeren met de hutverdeling. Eventuele argwaan onder de opvarenden van de „Viana” bij de komst van de groep („Wat moeten die PLA-pottekijkers hier?”) ebde al snel weg, nadat bleek dat zij het normale scheepsbedrijf zo min mogelijk verstoren. Hun opgave was – en we halen het nu letterlijk aan uit de brief aan de gezagvoerder: „Gedurende de periode aan boord zal hun naast praktijkervaring in de machinekamer zoveel mogelijk de theoretische kennis worden bijgebracht, welke vereist is voor het diploma „A”. Die theoretische scholing vindt plaats in het reeds genoemde leslokaal. Mentor Jorissen: „De eerste maanden was het rooster van 8 tot 10 uur zuiver theorie. Na de koffie gingen we dan gezamenlijk naar beneden om als het ware na te lopen wat net was behandeld. 's Middags ging het net zo: eerst theorie, dan weer in de machinekamer de behandelde stof nalopen, aanschouwelijk maken dus.” Op die manier kwamen alle onderwerpen uit het



stelling van de constructie van deze voortstuwingswerktuigen”.

De groep van acht – gestoken in overall en met helm op – wakte aanvankelijk nogal opzien. Ze waren zes weken lang overal te vinden, ook aan boord van volkomen vreemde vaartuigen. Ze werden op den duur zelfs gewaarschuwd door de werf als er ergens een bijzonder karweitje moest worden geklaard. Aldus werd de dokperiode voor de cursisten een bijzonder rijke ervaring. Maar ook bij veranderende bedrijfsomstandighe-

Varende school



den in de machinekamer van de „Viana”, b.v. bij roetblazen, manoeuvreren en dergelijke, werd reeds vanaf het begin afwisselend door twee van de cursisten meegelopen. Een van de scheepswerktuigkundigen: „Ik moest er wel even aan wennen, werd er hartstikke zenuwachtig van. Maar, eerlijk, ik moet ook toegeven, dat ze serieus achter hun studie aan zitten. Minstens tien uur per dag theorie, praktijk en maar weer leren, ik benijd ze niet”.

„Toch — aldus Jorissen — zou je ze meer praktijk willen geven. We bereiken nu al heel wat door steeds een van de cursisten de 4 tot 8 wacht te laten meelopen, waarbij we elke week wisselen, zodat ze allemaal aan de beurt komen. Of ze de theorielessen dan niet meer hoeven te volgen? Natuurlijk wel, anders raken ze achter en dat risico mag er niet in zitten. Wel hebben we het lesrooster aangepast en nu alleen theorie van 9 tot 12”.

Selectie

Een van de taken bestaat uit het bijhouden van het takenboek. Ze zijn er niet alle zeven even ver in. De een gaat grondiger te werk, de ander heeft met de behandelde stof wat meer moeite. Maar er serieus tegen aan gaan, ja, dat mag van allen wel worden gezegd. Een van de overige opvarenden: „Ze zijn door een soort idealisme beziel. Daar staat voor mij en sommige anderen tegenover, dat je je afvraagt: waarom mogen juist zij die cursus volgen en anderen niet?”

De PLA-werkgroep: Je kunt zo'n cursus wel voorbereiden, maar de goedkeuring van de autoriteiten heb je ook niet van vandaag op morgen. Als die dan afkomt, moet je degenen aanwijzen die beschikbaar zijn en de vereiste vooropleiding hebben. Bovendien was er voorkeur voor degenen die al tijdelijk als assistent in de machinekamer hadden gewerkt. Wat sommige collega's nu als een tekort-

koming beschouwen, is het niet inlassen van een psychologische test.

Dat laatste zou er misschien wel toe hebben geleid, dat allen evenzeer „dat technische in hun vingers” zouden hebben gehad, dat wij van onze mensen beneden ook eisen, aldus een van de werktuigkundigen aan boord. We wenden ons weer tot Jorissen: „Natuurlijk, ze zijn allemaal verschillend, maar vergeet niet dat juist in deze zes maanden het praktisch werken nog niet helemaal uit de verf is gekomen. Dat krijgen ze o.a. in Vlis-

singen. Want gedurende die vijf maanden daar, krijgen ze ook praktisch werken, zoals lassen, bankwerken. En als ze dan in juni 1978, na het examen, een „verklaring A” hebben gehaald, gaan ze weer zes maanden aan boord van een of meerdere schepen voor verdere praktijkervaring in de machinekamer, met een boord-mentor. Pas als die periode is voltooid, krijgen ze het begeerde papiertje. Maar tegen die tijd hebben ze ook veel meer praktijk gehad.”

Pittig

Dat de 7 stuurlieden/aspirant-werktuigkundigen een pittig lesrooster hebben, dat wordt op de „Viana” door de officieren van dek- en werktuigkundige dienst erkend. Een van de werktuigkundigen: „Het frappante is dat, ondanks dat wij niet allemaal achter PLA staan, wij wel bewondering moeten hebben voor de geestdrift waarmee deze groep zich op het werk stort. Ik zou er zitvlees van krijgen.” De cursisten ook, vandaar dat elke morgen even pittig wordt getraind op het dek, voordat ze weer naar het leslokaal gaan.

Een van de cursisten: „We kunnen goed met de officieren aan boord opschieten. We zijn het met sommigen over vele zaken wat de toekomst betreft, helemaal niet eens, maar blijven er goede vrienden bij. Als het nu in de toekomst, op een ander schip, maar niet gaat van: oh, daar heb je er zo een. Als ik dan iets fout zou doen in de machinekamer, dan wordt het: zie je wel? Wij staan natuurlijk veel eerder aan kritiek bloot dan een jonge werktuigkundige, die normaal is opgeleid. En die zal toch ook wel eens iets doen wat niet helemaal in orde is?”

„Nou, en?” — zo valt een mede-cursist in — als ze je op fouten willen vangen, kan dat natuurlijk altijd. Als ze het in de toekomst zo gaan spelen, dan hebben ze oogkleppen op die vastgeroest zijn.”



Pittig, zo'n uitspraak, dat wel. Maar ze voelen ook zoveel ogen op zich gericht.

Matrix

Problemen waar ze gelukkig niet allemaal over in zitten. Al zijn ze zich bewust, dat juist het komende jaar zij het in de machinekamer moeten waarmaken. Toch hebben ze geen van allen spijt oorspronkelijk te hebben gekozen voor dekdienst. Een der cursisten, met bijval van anderen: „Ik ben er wel achter gekomen, dat de opleiding voor werktuigkundige heel wat meer vergt dan wij stuurlieden over het algemeen denken. Bovendien, nou snap ik pas goed welke problemen er in de machinekamer kunnen spelen bij alle machine-orders die we maar van bovenaf staan te geven.”

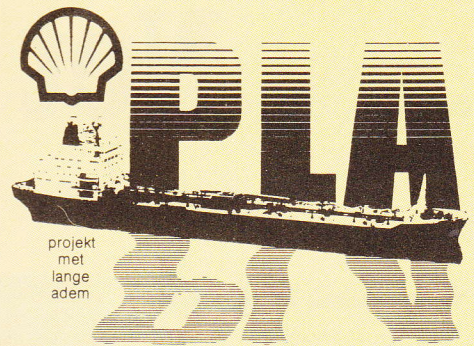
Juist dat begrip voor de moeilijkheden in de machinedienst was de aanleiding, dat vlak voor de dokking plotseling „matrix” kon worden bedreven. Een van de hoofdlagers van de schroefas begaf het. Een zwaar en inspannend karwei om die te vervangen, vele uren achtereën. Jorissen en z'n mannen sprongen met toestemming van de hoofdwerktuigkundige bij. Ze wisselden de second en z'n ploeg af, waardoor in recordtijd de zaak werd gefikst. Het was matrix in het prille beginstadium, maar toch!

Leien dak?

Gaat alles nu van een leien dakje? Welnee, sommige aspirant-werktuigkundigen hebben moeite met de studie. „De hoeveelheid te verwerken stof is veel groter dan ik verwachtte. Daar komt bij dat in plaats van 4 uur op 8 uur af, je nu toch wel per dag minstens zo'n 10 uur bezig bent.”

Anderen missen de verantwoording die ze anders, gewoon als stuurman varende, droegen. Ondanks het enthousiasme waarmee ze hun studie trachten te volbrengen, blijven ze — en dat mogen we ze ook niet kwalijk nemen — stuurman. Bij een afscheids-party die bij een bemanningswisseling werd gehouden, had de stuurman van de wacht het nog nooit zo gemakkelijk gehad. Ze vochten haast wie hem mocht aflossen, om op die manier weer eens „gewoon” op de brug te staan. Maar wel als stuurman met begrip voor wat er beneden gebeurt, als collega die bereid is ook daar bij te springen als dat aan boord van een toekomstig schip beter uit komt.

Wat denken de stuurlieden aan boord nu van hun voor werktuigkundige studerende collega's? We schoten er twee aan, die onomwonden toegaven zelf niet zo'n technische studie te ambiëren, maar daarom niet minder respect hadden voor de doorzetters. „Jammer dat er wel eens smalend door



Varende school



sommigen op de vloot over wordt gesproken. In zekere zin gaan zij voor ons uittesten hoe het in de toekomst op de vloot eventueel zou moeten. Diezelfde toekomst zal moeten leren of het PLA de oplossing is; maar zonder proberen kom je er nooit. En dat er iets moet veranderen, dat is zeker.”

In de watten gelegd?

„Ze moeten ons niet als werktuigkundige naar een PLA-schip sturen als we het „A”-diploma hebben. Maar zullen uiteraard wel in de machinekamer assisteren en bijspringen als de omstandigheden erom vragen. Ze zeggen dan wel, dat het logisch is dat we het aanbod van een gratis opleiding accepteerden, maar hebben het gedaan omdat wij ons realiseerden dat er een alternatief moet worden gezocht. En wie zegt, dat we er qua werk en betaling mee in de watten worden gelegd, die moet dan maar bedenken, dat we niet alleen een dienstperiode van tweemaal zes maanden achtereën moeten volbrengen, maar ook vaartijd verliezen. Trouwens, over het komende halfjaar op school ook minder verlof opbouwen en minder overwerkvergoeding ontvangen dan wanneer wij zouden varen.”

Pittige cursisten, die van de „Viana”, die bereid zijn het over een andere boeg te proberen in plaats van het oude stramien te volgen. Daarom beslist geen afgunst verdienen, maar wel begrip, meer niet.

... Net een moderne ma

WEGGEBAAN... EN WEGGEBLEVEN

De achtste aflevering in deze serie, waarbij wij u naar verschillende Groepsmaatschappijen in Nederland voerden om eens te praten met ex-collega's. Zij hebben nu een walbaan, sommigen na daarom te hebben gevraagd, anderen na daartoe door onze maatschappij te zijn aangezocht. Door de bank genomen kan je stellen, dat de meesten het – na enige aanpassingsmoeilijkheden – wel rooiden.

Hebben wij met deze serie nu getracht u, varende lezers, over te halen ook een walbaan te zoeken? Was dat de vooropgezette bedoeling van deze serie? Nee, beslist niet. Wat wij – behalve bevrediging van onze nieuwsgierigheid hoe het met de ex-collega's ging – wel voor ogen hadden was om die, meestal door privé-omstandigheden, het varen eraan moeten geven, te laten zien dat er binnen de Shell meer mogelijkheden zijn. Uiteraard afhankelijk van de vraag die er van de zijde van andere Shell-maatschappijen is. Daar kwam bij dat zo'n 1½ jaar geleden er bij ons een aanmerkelijk surplus aan officieren was. Reden zelfs om u destijds met een levensgrote „advertentie” – in onze oktober-1976-editie – onder de kop „Walbaan” te attenderen op de mogelijkheid uw naam op te geven als men overplaatsing binnen de Groep wenste. Op die advertentie heeft een aantal

officieren gereageerd en een deel daarvan is inmiddels overgeplaatst. Gevoegd bij het aantal officieren dat wij – op vrijwillige basis – uitleenden en



nog uitleenen aan „derden” heeft dit er aanmerkelijk toe bijgedragen het surplus gedeeltelijk op te vangen. Met als extra voordeel bij overplaatsing naar een andere Shell-maatschappij, dat de ervaring van betrokkenen behouden bleef voor de Groep.

Toegegeven, niet alle officieren die reflecteerden, zijn overgeplaatst, soms omdat niet aan de eisen van de betrokken Shell-maatschappij kon worden voldaan, in een enkel geval omdat de betrokken officier onmogelijk te vervullen wensen had. Maar in heel wat gevallen kon een overplaatsing tot wederzijds genoegen worden geregeld.

Met deze serie interviews, waarvan wij hieronder de laatste aflevering plaatsen, hopen wij een beeld te hebben gegeven van wat er bij zo'n overplaatsing voor betrokkenen en hun gezinnen kan komen kijken.



chinekamer . . .

Dat is niet alleen de indruk die je als bezoeker van de „control room” van de etheen/oxide-fabriek krijgt, maar is ook de uitspraak van Jan Starreveld. Deze vroegere 3e werktuigkundige is hier „second”. Waaraan dan wel moet worden toegevoegd, dat er van die rang drie of vier in elke ploeg zijn. Zo'n ploeg bestaat uit negen man; in de eerste plaats de wachtchef, dan de 1e, een drie- of viertal „seconds” en de rest 3e operators. Want dat is het beroep van onze ex-collega Starreveld, operator van de etheen/oxide fabriek van Shell Nederland Chemie B.V. (Shell Moerdijk) in het Brabantse Klundert.

„Ik was net met verlof voorjaar '76 of ik werd door de personeelsafdeling gebeld, met de vraag of ik er wat voor voelde in Klundert te gaan solliciteren. Nou, dat kwam voor mij echt als een verrassing. Natuurlijk had ik het er aan boord wel eens over gehad met de anderen, om een walbaan te zoeken. Maar dat doe je allemaal wel eens, vooral als je net van verlof terugkomt. Maar echt serieus overwogen of een sollicitatie-poging gedaan, nee, dat had ik nooit. Juist omdat die vraag voor mij zo onverwachts kwam, vroeg ik wel even bedenktijd. Uiteindelijk wil je zoiets toch eerst overwegen en trouwens ook met je vrouw overleggen. Zeker omdat het varen mij altijd was bevallen en ook zij in dat opzicht nooit bezwaren had geopperd.”

Kennelijk was er wel haast met die sollicitatie, want Jan Starreveld kreeg het verzoek om dan 's middags terug te bellen en zijn beslissing door te geven. „Het werd een onrustig ochtendje, dat mag u van mij geloven. Nu heb ik twee kinderen, toen zes en drie jaar oud, waarvan vooral de jongste — een jongen — altijd bij de aanvang van het verlof weer aan mij moest wennen. Het zal wel normaal zijn, maar het was voor mij wel een faktor die telde. Wat ook sterk telde was natuurlijk, dat ik voor eigen rekening voor m'n B-2 moest gaan studeren. Door zowel een overlijdensgeval als ziekte thuis, was het er tijdens studieverlof niet van gekomen. Om een lang verhaal kort te maken, 's middags gaf ik m'n „ja”-woord.

De knoop was nu wel doorgemaakt, maar de sollicitatie zelf moest nog plaatsvinden. Een week later stond ik in Klundert. Nou, dat viel niet tegen. Verdiensten globaal hetzelfde en het werk zelf leek me best wat. Trouwens, u ziet het zelf,



het is net een moderne machinekamer. In feite: het in de gaten houden van alle flows en temperaturen in de installatie via de meters en het eventueel bijregelen. Daarbij komen dan regelmatig de controleronden door de fabriek. Alleen is er dit verschil met aan boord, dat je met chemie te maken hebt. En je moet daarbij nauwkeurig weten wat er in de kolonnes buiten gebeurt.”

Niet altijd is het begin moeilijk.

Z'n werk begon met het bestuderen van een uitgebreid boek over de werking van de fabriek en het gehele leidingstelsel. „Die leidingen zijn uitgebreider dan aan boord, maar beslist niet gecompliceerder. Bovendien, in het begin liep je met iemand mee en zo kwam je er geleidelijk vanzelf in. Even was het voor mij wennen aan allerlei vreemde, chemische uitdrukkingen. Maar je kreeg genoeg hulp, zodat dit na enige tijd ook geen probleem bleek.”

Deze ex „derde” werkt nu 1 1/2 jaar in Klundert en heeft het qua werk bijzonder naar z'n zin. Er zijn, zo vertelt hij, vier ploegendiensten, met om de zeven dagen steeds weer enkele vrije dagen er tussendoor, hetgeen hem best bevalt. „Juist omdat we aan boord „vier uur op acht uur af” liepen, maar dat wel vier à vijf maanden

lang, zijn voor mij deze diensten veel prettiger. Soms ben je een aantal dagen overdag thuis, ga je met je vrouw de stad in of met de kinderen uit. Dan weer ben je een aantal dagen 's avonds thuis. Het betekent voor mij, en m'n gezin, afwisseling, wat ons best bevalt.” In het begin moest Jan Starreveld



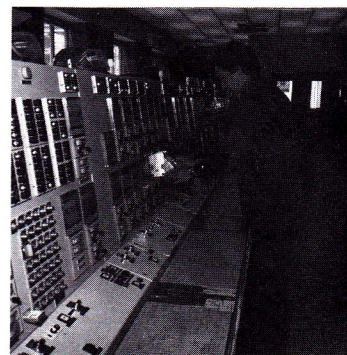
per dag zo'n drie uur met de auto rijden om van z'n woonplaats Nijmegen naar en van z'n werk aan de Moerdijk te gaan. Dat vond hij niet prettig, maar ook daaraan kwam een eind, nadat hij in Breda een eengezinswoning wist te bemachtigen. „Vroeger zaten we op een flatje, nu hebben we een huis met een tuin aan de rand van Breda, vlakbij het bos, dus wat zou ik nog meer willen? Of ik een koophuis heb? Nee, ik had in Nijmegen een huurflat en hier weer een huurwoning. Juist daardoor

was voor mij de overstap ook gemakkelijker.”

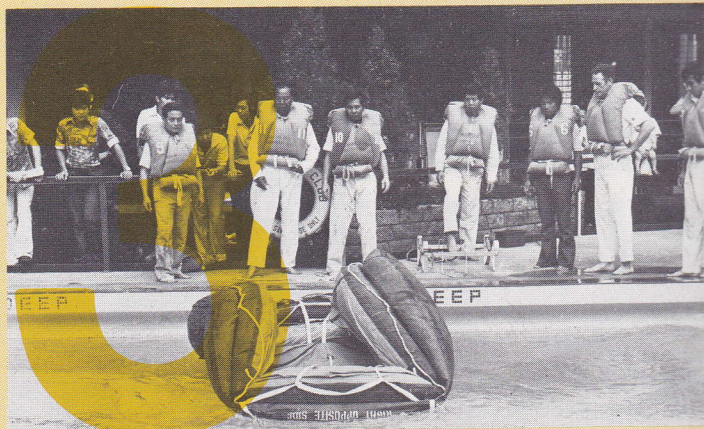
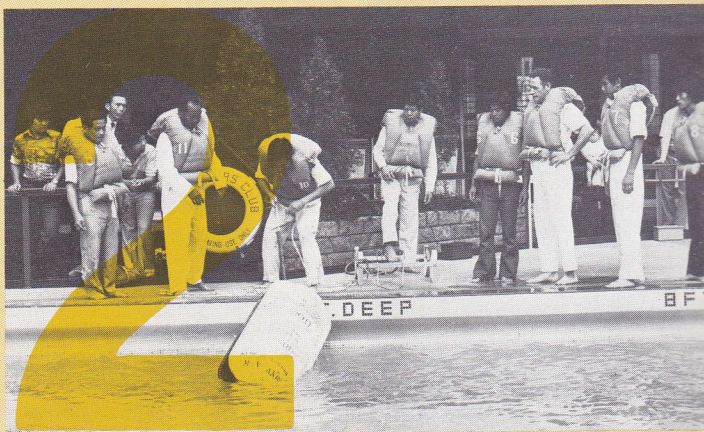
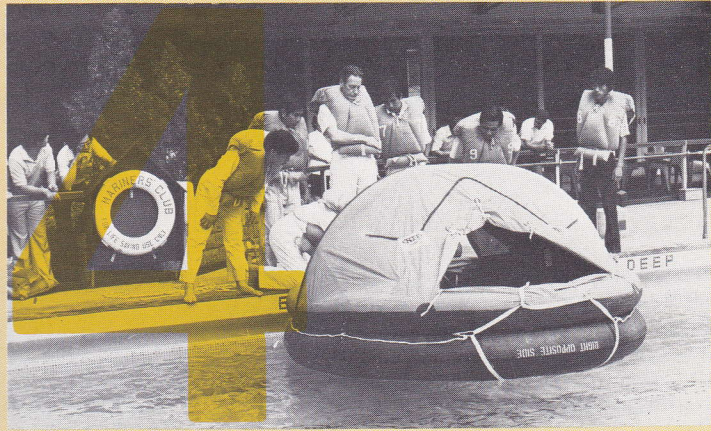
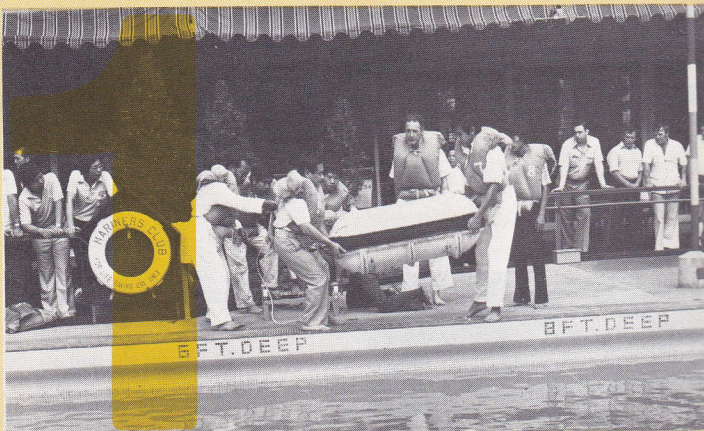
In Klundert zelf wonen, nee, dat zag de familie Starreveld niet zo zitten. Geboren en getogen in de grote stad, Jan in Amsterdam, z'n vrouw in Nijmegen, zochten zij het bewust in Breda en niet in een of ander dorpje, ook al zouden ze dan dichterbij Klundert hebben kunnen wonen. „Maar we zitten meestal buiten de spits. Daarbij „poolen” we met een paar collega's, zodat m'n vrouw ook dikwijls over de auto kan beschikken.”

Sterke verhalen

Echt contact met vroegere collega's heeft hij niet meer. Ja, wel met enkele andere ex-zeevarenden die ook aan de Moerdijk werken. Met hen boomt hij nog wel eens over de tankvaart. Trouwens, aan de landdrotten worden dan sterke verhalen verteld, waarvan ze met



hun oren staan te klapperen. Die zelfstandigheid die je aan boord had, dat zelf een karwei fiksen als er ergens iets haperde. Ja, dat zit er in een chemische fabriek niet meer bij. Als er iets defekt is of niet perfect functioneert, dan wordt de daarvoor bestemde dienst gewaarschuwd. En dat was voor hem even een overgang. Maar ook dat went, trouwens, Jan Starreveld zegt zelf dat hij zich snel weet aan te passen aan andere omstandigheden. Voor hem heeft de overplaatsing echt geen problemen opgeleverd. Daar komt bij dat — als je je oor zo te beluisteren legt — de sfeer onder de collega's bijzonder goed is. Het werk is anders, maar doet toch sterk denken aan het werk in de machinekamers aan boord van de talloze schepen waarop hij in die 12 1/2 jaar op zee voer.



Oefening.

In „Tussen Schip en Ka” van maart 1977 plaatsten wij op pagina 13 een stukje over de training die in Hongkong aan onze Chinese scheepsgezellen wordt gegeven. Dat men ook daar niet tevreden is met reeds behaalde resultaten en dat men steeds poogt de kwaliteit van de opleiding waar mogelijk nog te verbeteren, moge blijken uit het volgende.

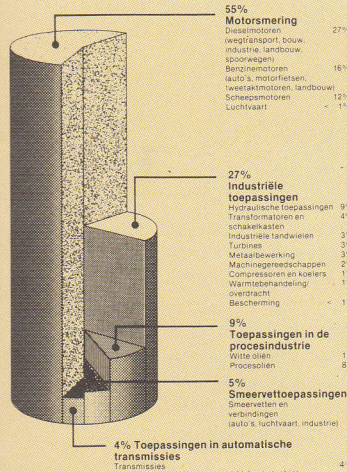
In Engeland wordt reeds sedert enige tijd aan zeelieden onderricht gegeven hoe men dient te handelen om in een geval van calamiteit zijn kans om te overleven te vergroten en wel door middel van de zogenaamde „Survival Training”. Sinds kort is besloten deze training ook in Hongkong te geven aan onze Chinese scheepsgezellen die hun opleiding van 4 weken krijgen op de „Hong Kong Seamen's Training School”. Het onderricht vindt plaats onder toezicht van de „Hong

Kong Merchant Navy Training Board”, welke door het „Marine Department” van het Gouvernement te Hongkong werd opgericht en waarin ook Shell Hong Kong is vertegenwoordigd.

Op bijgaande serie foto's ziet u een aantal van onze scheepsgezellen aan een der oefeningen deelnemen.

Vers van de pers

Hoe het toekomstige energiepatroon er ook uit zal zien, bij de industrie zal behoefte aan minerale smeermiddelen blijven bestaan. Deze verwachting wordt uitgesproken in „Het smeermiddelenbedrijf”, de Nederlandse versie van de nieuwste SBS. De publicatie is inmiddels aan alle schepen verzonden, terwijl ook op elke kantoorsectie een exemplaar aanwezig is. Extra exemplaren zijn altijd te verkrijgen bij de sectie DFP/4. De optimistische toekomstverwachting die



uit de eerste regels blijkt is overigens heel plezierig voor Shell, want onze maatschappijen halen op het ogenblik een rechtstreekse omzet

aan industriële smeermiddelen van meer dan een miljoen ton per jaar. In de wereldvraag naar smeermiddelen als geheel voorzien ze voor 23%. Die smeermiddelen omvatten niet alleen vetten, maar ook oliën voor allerlei gebruik, voor lokomotieven, schepen, vliegtuigen, auto's en motorfietsen. Bovendien oliën voor vele industriële toepassingen, voor medicinaal en voor huishoudelijk gebruik. De kostenstijging van alle olieprodukten sinds 1973 en de industriële recessie hebben natuurlijk ook de markt voor smeermiddelen niet ongemoeid gelaten. Ze worden ook steeds duurder – wat trouwens niet? Daardoor groeit de belangstelling voor het opnieuw gebruiken van afgewerkte smeeroilie. Opnieuw raffineren is vooral interessant voor ontwikkelingslanden. SIPC is bezig kennis op dit gebied te vergaren. Over dit alles vertelt deze SBS-uitgave meer.

Hulp

Van de vele gevallen van hulpverlening door onze schepen op zee, deze maand twee voorbeelden. Op 9 september, in positie 04°10' noord/112°42' oost, kwam op de „Vlieland” een vissersbootje in zicht, waarop enkele mannen met doeken stonden te zwaaien. Er werd dicht langs gevaren, waarop de mannen met waterketels gingen zwaaien en daarbij wezen op een watervat aan dek. Het scheepje was de „Indra Maya” uit Cheribon. Eenmaal langs zij werden de beide watervaten gevuld en enige proviand overgedragen, alsmede wat om te roken. De mannen verkeerden verder in goede gezondheid en behoefden geen verdere hulp. Kapt. N. A. Jager was zo attent ons een opname van de hulpverlening te zenden, die wij hierbij afdrukken. Een opvallend geval van hulpverlening werd ook gemeld door de „Diloma”. Op 14 september werd door de stuurman van de wacht een open boot waargenomen, welke kennelijk hulp verlangde. De positie was 19°55' noord/67°53' west. Nadat het scheepje, de „Nueva Union”, met thuishaven Miches, langs zij was gekomen, bleek het 15 opvarenden te hebben, waaronder één vrouw. De delegatie die aan boord klauterde verklaarde dat ze reeds 3 dagen rondredren en de positie niet wisten, men had zelfs geen kompas aan boord. Aanvankelijk werd besloten hen de weg te wijzen door voor ze uit te stomen,



maar aangezien de vaart van het scheepje zodanig was dat dit vele uren zou hebben gekost, werd besloten de hele zaak aan boord te nemen en in de buurt van Mona Island weer tewater te laten. Eenmaal met boot aan boord, bleek het gezelschap afkomstig uit de Dominicaanse republiek en onderweg naar Puerto Rico. Nadat de kustwacht in San Juan was gewaarschuwd kon, bijna drie uur later, de „Nueva Union” weer te water worden gevierd, op bijna 4 mijl afstand van Mona Island. Helaas hebben wij daarvan geen opname toegestuurd gekregen.

De nieuwe zakagenda

De nieuwe agenda is weer uit. Naar alle schepen zijn inmiddels de benodigde exemplaren gezonden, bestemd voor alle opvarenden. Degenen die de agenda missen doordat zij met verlof zijn, kunnen deze op kantoor verkrijgen (kamer 06.01) of telefonisch (696127) of schriftelijk (Sectie DFP/4) aanvragen. Geheel nieuw in de agenda zijn niet alleen de „roepnamen” van al onze tankers, doch ook drie extra pagina's met gegevens hoe automatisch internationaal kan worden getelefoneerd; dit zowel vanuit Nederland naar het buitenland als omgekeerd. Voor een aantal landen en grote plaatsen zijn daarbij de toegangsnummers en de netnummers vermeld. Ook is het telefoonnummer opgenomen, waarop men naar de aankomsttijden van de vliegtuigen op Schiphol kan informeren.

Gelezen...

In een telex van ons kantoor aan Londen: „We agree to accept dancing boards”. Voor degenen die zich hierbij afvragen: „What about the girls”, de dansende planken dienen als stuw hout bij het laden van drums in Stanlow.

Van een gepensioneerde:

Ik verzoek u vriendelijk aan mij wat informatie en posters toe te sturen. Vergeef me het slechte typewerk, de machine is ook niet meer wat het geweest is.

Tip

Een van onze in Zeeland wonende collega's gaf ons een tip, waar andere Zeeland-bewoners (en dat zijn er heel wat!) wellicht hun voordeel mee kunnen doen. Een technisch handelsbureau in Middelburg, gevestigd aan de Kromme Weele No. 6, dat zich specialiseert in allerlei automaterialen en accessoires, tot kinderzitjes toe, blijkt aan Shell-personeel 25% — op sommige artikelen nog hogere — korting te geven. Wel legitimatiebewijs tonen, zo vertelden zij ons bij telefonische navraag of het allemaal waar was. En het was echt waar!

Niet ongemerkt

Je realiseert het je niet zo gauw als je gedurende lange tijd als bedrijf een zakelijke relatie onderhoudt met een ander. Maar er is natuurlijk altijd een begin geweest, dat je met elkaar zaken ging doen. Zo ook met onze Rotterdamse agenten, Phs. van Ommeren. Bij binnenkomst in Rotterdam van het eerste schip met olie voor de „Koninklijke”, die in 1902 een zéér beschei-

den raffinaderijtje had opgezet aan de Sluisjesdijk, was het Van Ommeren die onze belangen behartigde. De naam van de tanker was „Batoum”. Tegelijk met het 75-jarig bestaan van de raffinaderij in Pernis — voortzetting van het oorspronkelijke bedrijf aan de Sluisjesdijk — konden we dus terugblikken op een 75-jarige band met onze Rotterdamse agent. Nee, niet ongemerkt voorbij laten gaan, zo dacht men. En het bleef niet bij het zenden van een telex waaruit onze erkentelijkheid bleek; de Van Ommeren-directie greep deze gelegenheid aan om een aantal Shell-collega's, zowel van de raffinaderij als van onze maatschappij, voor 15 september op een drankje uit te nodigen. Er moest even diep gedacht worden over een stoffelijk blijf van waardering dat Shell Tankers wel zou willen overhandigen. Laat nou in het historisch archief nog een opname aanwezig zijn van dat eerste schip, de „Batoum”. Het werd op groot formaat gereproduceerd, ingelijst en met toepasselijke woorden door onze directeur, de heer Van Heeswijk, aan de Directie van Van Ommeren aangeboden.



Schoon schip

Met pensioen

Op dinsdag 4 oktober jl. kwamen een groot aantal collega's van de wal plus enige relaties bijeen in de lunchkamer op de 2e etage om afscheid te nemen van de heer W. Punt, Chef Afdeling Fleet Services, in verband met zijn pensionering per 1 oktober 1977.

De tijd stond even stil toen de heer Busker het woord tot de heer Punt richtte.

Met heel wat oorlogsavonturen achter de rug (varen in oorlogstijd, krijgsgevangene, getorpedeerd op een schip afgeladen met gevangenen, en als een der weinigen die dit drama overleefde daarna nog eens geruime tijd dwangarbeider) trad de heer Punt op 11 juli 1946 in dienst van de C.S.M. Zijn eerste dienstperiode volbracht hij op het s.s. „Geomitra”, waarvan hij bij zijn afscheid een tekening kreeg aangeboden. In 1948 trad hij in het huwelijk en omdat zijn echtgenote het zeevarend beroep van haar man niet zo zeer op prijs stelde, zal zij 24 mei 1951 niet snel vergeten zijn. Op deze datum werd de heer Punt namelijk afgekeurd voor zeedienst wegens de verslechterde toestand van zijn ogen. Zo kwam hij te werken op het C.S.M.-agentschap en volgde er voor het gezin Punt een zeer plezierige periode. Maar de regionalisatie greep ook daar om zich heen en in 1962 werd hij overgeplaatst naar de Nautische Dienst op het hoofdkantoor aan het Hofplein. Een aantal jaren later werd overgeschakeld naar de afdeling Vlootadministratie, waarover hij na verloop van tijd met de leiding werd belast en het was met name op deze afdeling dat „het verschijnsel Punt” heeft gebloeid, zoals de heer Busker in zijn toespraak stelde. Hij verkreeg ieders bewondering voor de wijze waarop hij een verscheidenheid van activiteiten tot in detail beheerste. Een boot verkopen of onder andere vlag brengen en daarnaast nog vele andere zaken maakten „zijn” afdeling tot een afdeling ongeregeld goed. En vooral de wijze waarop hij alle voorvallen en gebeurtenissen becommentarieerde – doorspekt van termen uit zijn eigen vocabulaire – zorgde er voor dat de vele activiteiten van zijn persoonlijke stempel werden voorzien.

„Willem”, zo besloot de heer Busker, „Je hebt je sporen verdiend en ik ben ervan overtuigd dat je hierbij een grote bijdrage aan de goede naam van Shell Tankers hebt geleverd.” Daarna overhandigde hij hem uit naam van alle collega's een horloge met inscriptie, waarvan de heer Punt in zijn dankwoord onder andere zei dat het een geschikt cadeau was om „bij de tijd te blijven”. Maar vóór hij aan dat dankwoord toekwam mocht hij ook nog een tastbaar bewijs van erkentelijkheid namens de collega's van het Londen-kantoor uit handen van één van hen in ontvangst nemen, die speciaal voor deze gelegenheid even over was gekomen.

De vele aanwezigen werden ruimschoots van drankjes met bijbehorende versnaperingen voorzien. Op verzoek van de heer Punt zou aansluitend namelijk niet het gebruikelijke diner voor een beperkt aantal collega's worden georganiseerd, daar hij zelf moeite had, gezien zijn vele goede vrienden en relaties binnen de organisatie, om de grens van deze beperking aan te geven. Weshalve hij had verzocht het afscheidsborreltje extra „aan te kleden”, zodat zijn afscheid in de lunchkamer een bijzonder feestelijk tintje kon krijgen.

Hetgeen geschiedde; en ieder die met de capaciteiten van onze Huishoudelijke Dienst op dit gebied vertrouwd is, zal het niet verwonderen te vernemen dat de vele aanwezigen nog geruime tijd bijeen bleven alvorens de heer Punt de hand te drukken en huiswaarts te keren.



Toen de heer P. G. Eekman op 26 augustus 1951 zijn arbeidsovereenkomst had getekend, werd hij korte tijd later als leerling-werktuigkundige op de „Taria” tewerkgesteld teneinde zijn vaartijd te behalen. Nadat dit eenmaal gebeurd was diende hij het restant van zijn eerste dienstperiode uit als 5e werktuigkundige op datzelfde schip en op de „Saidja”.

In mei 1956 volgde zijn promotie tot 4e werktuigkundige en nauwelijks een jaar later reeds werd hij 3e werktuigkundige op de „Rotula”. De volgende stap naar 2e duurde iets langer, maar op 11 november 1962 was het toch zo ver bij de aanvang van een dienstperiode op de „Kylis”. Door de jaren heeft hij op vele van onze schepen in die rang dienst gedaan. Zijn liefde voor het vak en inzet voor zijn werk gekoppeld aan zijn gelijkmatig humeur en rustig optreden stempelden hem tot een betrouwbare medewerker en gezien collega.

De heer H. Wijnberg trad op 28 december 1959 als 4e stuurman in onze dienst en reisde diezelfde dag naar Barcelona om aldaar op de „Arca” te stappen.

Sindsdien heeft hij in de verschillende rangen – vanaf 15 januari 1970 als 1e stuurman – op een groot aantal van onze schepen dienst gedaan. Hij verrichtte zijn werkzaamheden steeds met volledige inzet en streefde immer naar een efficiënte bedrijfsvoering, waarbij hij gesteund werd door een uitstekende vakbekwaamheid.

Nu beide heren om medische redenen hun loopbaan bij onze Maatschappij per 1 november jl. hebben beëindigd en zij onze dienst met pensioen hebben verlaten, wensen wij beiden gaarne het allerbeste op hun verdere levenspad.

Op 22 januari 1948 tekende Kapitein A. de Ligt destijds een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, wachtte ruim een week op instructies, vloog toen in drie dagen (!) naar Singapore, wachtte vervolgens aldaar nog eens ruim drie weken, ging met de „Dilwara” als passagier naar HongKong, waar hij op 6 maart van dat jaar als 3e stuurman aan boord van de „Paula” stapte. Goede oude tijd! Waarmee dan tevens een dienstperiode aanving die 2 jaar en bijna 10 maanden duurde! En die zich – evenals de volgende – geheel in Oosterse wateren afspeelde. Het was reeds eind 1955 toen hij voor het eerst naar de West werd uitgestuurd en wel om als 1e stuurman op de „Theobaldus” – die voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij voer – dienst te gaan doen.

Zijn periode als 1e stuurman op de diepzee-vloot werd midden 1960 voor een kleine drie maanden onderbroken, toen hij als Commanding Officer van een draagvleugelboot werd benoemd, welke een rondreis door N.W.-Europese wateren maakte. Norske Shell betuigde ons achteraf haar bewondering voor de inzet en het vakmanschap

van „Captain de Ligt and his crew” en de wijze waarop de ongebruikelijke en moeilijke taken waren uitgevoerd.

Op 25 januari 1965 werd hij te Singapore belast met het commando over het s.s. „Gena” en sindsdien heeft hij vele schepen onder zijn bevelen gehad.

De periode als Gezagvoerder kende voor hem nog een onderbreking. In november 1966 werd hij namelijk op de Nautische Dienst binnen de walorganisatie tewerkgesteld. Aansluitend daaraan werd hij ter beschikking gesteld van de Nederlandse Aardolie Maatschappij en met de leiding van de afdeling Marine Transport aan de Eemhaven in Rotterdam belast. Naast zijn flair om met mensen om te gaan kwam ook daar zijn nautische kennis goed van pas om de operaties op de Noordzee vlot te doen verlopen en van zijn adviezen op zeevaarkundig gebied werd een dankbaar gebruik gemaakt.

Op 1 september 1969 keerde hij weer bij ons terug en voerde sindsdien o.a. het commando over de „Abida”, „Philine”, „Sepia”, „Dallia” en „Mytilus”.

In augustus 1974 werd hij als eerste Gezagvoerder voor de afbouw van een „F”-schip aangewezen en op 26 oktober van dat jaar vertrok hij met de „Fulgur” vanuit Haugesund naar zee.

Op 22 september jl. droeg hij voor de laatste maal zijn verantwoordelijkheden aan zijn opvolger over en het zal velen spijten hem niet meer aan boord terug te zullen zien. We kennen hem als een man met een gemakkelijke en soepele manier van leiding geven, gebaseerd op zin voor realiteit, ervaring en vakmanschap, en derhalve aan boord ook door mede-opvarenden zeer gewaardeerd.

Nu hij met ingang van 1 december a.s. de dienst met pensioen gaat verlaten, wensen wij hem mede namens zijn vele vrienden en collega's aan de wal en op de vloot nog een lange reeks van jaren in goede gezondheid met zijn echtgenote op zijn boerderij op het eiland Voorne.



Vlootpersonalia

periode van 16 september t/m 15 oktober 1977

Gehuwd:

29.9: P. Haas, 3e stm., met mw. R. Bakker;
29.9: D. A. L. Hitz, 4e stm., met mw. I. Prins;
4.10: H. den Ouden, 2e stm., met mw. M. de Vries;
6.10: J. H. Oosterhof, sch.gezel a/w, met
mw. T. Kerschgens;
7.10: N. W. Kuilman, 4e wtk., met mw. A. Buunk;
14.10: B. J. A. A. van Iersel, 4e stm., met
mw. H. Gooskens.

Gebooren:

14.9: Pieter, zoon van M. Klein jr., 5e wtk., en
mw. G. Klein-Daconis;
17.9: Arjen Walter, zoon van F. J. Kronenberg,
2e stm., en mw. J. M. Kronenberg-Heijne;
22.9: Sanne Manon, dochter van A. B. Tuyl,
2e stm., en mw. W. S. M. Tuyl-Handgraaf;
27.9: André, zoon van J. Schipper, 5e wtk., en
mw. L. J. U. Schipper-Waasdorp;
28.9: Christel Eva, dochter van P. Versluis, 4e wtk.,
en mw. M. K. Versluis-Groenendijk;
30.9: Sven Tobias, zoon van J. H. E. Nijhuis,
2e wtk en mw. C. M. P. Nijhuis-Theuerkauff;
8.10: Laura Josette, dochter van A. J. Zon, 4e wtk.,
en mw. J. D. Zon-Koens;
10.10: Marianne Mareva, dochter van D. Dankaart,
3e stm., en mw. M. V. Dankaart-Poldervaart.

Aflossingen:

gezagv.: A. C. Weide, P. Cammel, A. de Ligt,
K. Prins, N. A. Jager, J. M. Hillen, G. Arkema,
E. H. Brameijer, H. G. Willemsen;
1e stl.: J. C. Aartsen, J. van Ruiven, W. Kalkman,
R. A. M. van Hooydonk, P. J. Muntjewerf, L. J. Hirs,
R. van Kranen, W. Drost, W. van der Meulen;
2e stl.: R. Hagen, R. C. Pabbruwee, L. H. Stevens,
F. B. Schröder, D. Dankaart, H. H. van Dijk,
M. M. Scheele, C. W. Kuyper, D. J. Mittelmeijer,
R. A. Jongejan, R. van der Voort,
J. M. B. van Kessel, P. G. van der Laag,
G. J. C. van Eeten, M. Buth, B. Crum;
3e stl.: J. de Groot, D. van der Heul,
C. A. M. Rovers, R. M. van der Aa, J. J. Smit,

H. Rijpkema, J. S. de Vos, A. Breevaart,
W. J. Noortman;
4e stl.: P. W. F. Bos, M. Treffers, L. M. P. Out,
E. M. P. H. W. Duykers, F. B. Koek;
radio-off.: H. J. van Homoet, J. Hissink,
R. A. J. Niels, B. Immerzeel, M. K. Bierlee,
H. J. Moerland, H. W. Hogeweg, L. de Soete,
W. J. J. Oort, R. van den Berg;
hfd.wtk.: H. W. van Diepen, J. B. J. Jonker,
N. C. van der Vecht, W. Groenendijk,
S. A. Verhage, A. J. G. Weitzel, G. J. B. Hartman,
L. C. Spoon, J. van Bon, J. L. van der Rijst;
2e wtk.: W. A. M. Bouma, A. K. van 't Blik,
J. H. S. van der Pas, J. E. A. Westerbeek,
J. Kruijsse, J. W. van Putten, K. J. Faasse,
G. J. Leussink, W. J. M. Braeken, F. A. J. Boot;
3e wtk.: P. G. Venema, P. Versluis, G. A. Dieterich,
A. M. Vink, H. G. de Boer, H. Waitz,
M. J. Viergever, H. R. Muysen,
P. A. van Schuppen, J. C. van Koten, R. C. Duyts,
J. Haasjes;
4e wtk.: W. H. Lentink, R. J. Flokstra, W. Kool,
D. J. Bastiaans, A. W. M. M. Mey, W. Overeem,
F. P. E. Verlinden, J. Gijsbertsen, F. Vos,
G. W. Slotboom;
5e wtk.: D. Struyk, D. J. M. Wortelboer, G. J. Brink,
M. J. de Kroon, A. Vastenhou, A. van der Ster,
P. R. Schol, K. G. Visser, M. P. Roon, R. Linsen,
F. Timmermans, A. Hoosbeek, P. L. M. Akkerman,
P. E. Statema, P. Alkema;
ll.wtk.: P. Hesselink, F. C. Rijckaert, R. G. Ruben,
R. J. Fortanier, A. C. van der Ham, H. A. van Altena;
sch.voorman: J. Pronk;
sch.vakman 1: J. M. Kools, Q. A. P. de Wit;
sch. vakman 2: A. Tomson, D. Kipperman,
R. Hennequin, E. A. Videler, A. A. O. Schenk,
M. Temmerman, S. Boelens, J. B. Kastelijin;
sch. gezal a/w: L. van Ierland, R. A. Cauwels,
L. T. A. C. Roodakker, J. Bonte, P. N. E. Hermans,
A. Bravenboer, J. Poot, J. H. Winands,
T. T. van de Velde, M. Koning, J. N. H. Steeman,
R. van Buuren, W. J. Louwerse;
aank. sch. gezal a/w: G. de Snoo, C. H. Schipper,
J. Piers, J. A. T. M. van Dijk, C. J. Mensing,

C. Louter, C. J. J. Taal, R. Koster, J. A. Overweel,
A. W. van Gaalen, J. S. K. Brouns;
hoofd voeding: C. F. van der Ende,
H. A. Groenendijk, E. H. Hoeboer, H. Scharloo;
bediende: E. M. Embregts, J. Boelee,
P. van Dinther;
koksmaat: J. den Hartog;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 1e stm. B. Ritman, 2e wtk.
F. J. van der Vorm;
m.s. Acila: wnd. 3e stm. J. A. Bakker, 2e wtk.
T. Bakker, 5e wtk. J. J. van Herk, sch. vakman 2
R. S. Brak;
m.s. Acmaea: radio-off. P. van Wijk, hfd.wtk.
J. Heymans, 4e wtk. R. M. Eebes, sch.
vakman 1 J. E. Houtman, sch. vakman 2
J. G. Quaadvlieg;
m.s. Acteon: radio-off. R. Roodzand;
s.s. Arca: 1e stm. J. B. Krul, 2e stm. J. Kerkhof,
sch. vakman 2 L. E. H. van Bogaert;
s.s. Atys: wnd. 2e stm. M. J. van Loozen
2e wtk. H. Kuyper;
s.s. Capiluna: gezagv. J. van Beele, wnd. 1e stm.
H. J. Schaaf, 2e stm. R. P. Regout, radio-off.
J. J. A. Versteeg, 5e wtk. G. T. Verwoert,
sch. vakman 1 R. Vijlbrief, W. Meijer,
sch. vakman 2 J. A. M. Tetteroo, sch. gezal a/w
F. Kromjongh, W. A. J. Sikkes, R. E. Hubbard,
aank. sch. gezal a/w P. F. Cijntje, koksmaat
T. van der Bergh;
s.s. Capulonix: stag.stm. J. M. Kooistra,
wnd. 4e wtk. T. W. P. B. Vermolen, 5e wtk.
J. W. G. van der Hoeven, sch. gezal a/w P. T. Post,
A. A. van Klei, M. Klok, J. Karskens, S. J. Wollrabe,
M. A. Rijken, F. G. M. van Kleef, T. Kulk,
aank. sch. gezal a/w R. M. Jorissen, W. Ruiter,
P. H. van Dam, sch. kok J. van der Horst,
hoofd bediende D. Seip, bediende F. Salomé,
M. Jonkman, bediende (a/d) M. van de Bergh,
koksmaat A. Verbunt, jongen a/w W. M. Walters,
N. Brugman;
m.s. Cinulia: sch. vakman 1 R. Croese,
sch. vakman 2 P. V. P. van der Krogt;
m.s. Crania: wnd. 4e wtk. J. H. van der Sluys,
5e wtk. R. Floor, P. P. van der Wilt;
m.s. Dalia: gezagv. D. de Boer, 2e stm.
W. T. A. B. Verstraeten, 3e wtk. P. F. van Dijk,
5e wtk. J. van Egdom, sch. gezal a/w W. de Ruiter,
D. Bergen, aank. sch. gezal a/w H. Korevaar,
P. H. A. J. van Coenen, J. de Baerdemaeker,
bediende (a/d) R. M. Roos;
m.s. Daphne: hfd.wtk. A. de Boer, 2e wtk.
J. A. Maassen, 3e wtk. J. Qualm, sch. vakman 2
A. C. Dieckman, sch. gezal a/w J. H. L. Nahapiet,
aank. sch. gezal a/w E. F. Sedubun, bediende
L. de Vos;

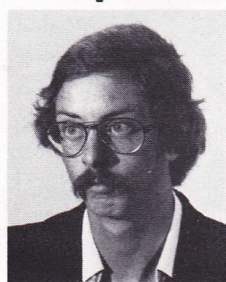
Onze vlootjubilairissen:



A. Fernandez Fernandez
marinero integrado
10 jaar op 29.9.77



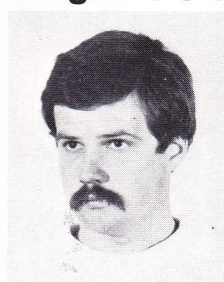
E. M. Embregts
bediende
10 jaar op 20.11.77



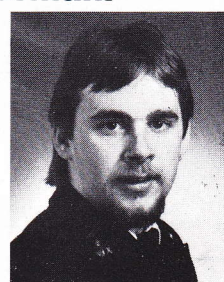
P. V. P. van der Krogt
sch.vakman 2



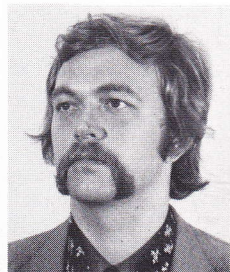
J. A. M. Tetteroo
sch. vakman 2



P. P. Hoekwater



J. Kok



J. C. van Baasbank
3e wtk.
10 jaar op 28.11.77



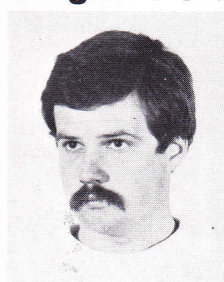
R. F. Hamar de la Brethonière
3e wtk.
10 jaar op 30.11.77

J. G. Quaadvlieg, sch. vakman
2, geen foto beschikbaar.

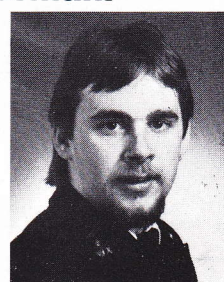


H. Verbaas
per 10 juni 1977 aangesteld als
gezagvoerder en op 12 oktober
1977 belast met het commando
over het s.s. „Khasiella”.

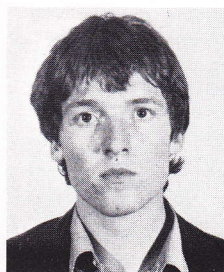
Stagiaires werktuigkundige Stagiaire stuurman:



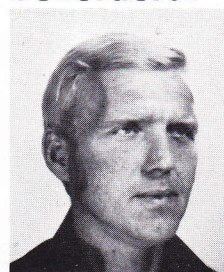
P. P. Hoekwater



J. Kok



J. M. Kooistra



A. C. Dieckman
sch. vakman 2
per 30.9.77

Aangesteld:

Bevorderd:

m.s. Diadema: wnd. 2e stm. P. A. D. Bouman, radio-off. J. Verduyn, 5e wtk. N. H. C. Foekema, capataz E. Santos Avilleira, man. esp.

J. Lago Alonso, 2° man. J. Hermida Millan, E. M. Perez Agra, mar. int. J. Arcos Gonzalez, N. Amoedo Perez, J. C. Chamorro Troncoso, L. A. Dacosta Agra, M. Refojos Sousa, J. Rodriguez Cabral, M. L. Rodriguez Veitez, J. A. Sanroman Conde, 2° mar. int. C. Bouzas Novas, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. may. do. P. J. Rodriguez Solino, cam. C. Cabaleiro Vidal, J. F. Garcia Fernandez;

m.s. Diloma: gezagv. P. Hoogesteger, hfd.wtk. D. Gooris, 4e wtk. A. W. Ros, sch. vakman 2 G. J. A. Wachelder, sch. gezet a/w W. Zuidema, S. D. N. van Westering, aank. sch. gezet. a/w J. F. Bokma, J. C. M. Peeters, hoofd voeding H. J. van Alphen, jongen a/w H. W. Velis;

m.s. Dosina: 1e stm. H. Steenstra, 4e wtk. E. T. van de Pijpekamp;

m.s. Felania: gezagv. D. M. Mos, 2e stm. W. T. van den Berg, wnd. 3e stm. E. J. G. Kraszewski, hfd.wtk. C. W. Stolk, 2e wtk. E. Dallinga, sch. gezet a/w G. H. de Visser, aank. sch. gezet a/w M. Hulsman, aank. kok R. Geensen, hoofd voeding

W. F. H. van der Moezel, jongen a/w R. de Zoete;

m.s. Fossarina: hfd.wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. T. J. van Lammeren, sch. gezet a/w T. G. Baars, aank. sch. gezet a/w G. van 't Hoenderdal, hoofd voeding J. M. Maaskant, sch. kok F. A. Faber;

m.s. Fossarus: 2e stm. M. van der Heiden;

m.s. Fulgur: hfd.wtk. J. Wielart, 4e wtk. J. van der Werk, sch. gezet a/w S. R. Langendoen, J. A. M. van Beurden, bediende H. Wezenaar;

s.s. Kelletia: 2e stm. B. M. Stubbe, 3e stm. E. de Pooter, radio-off. J. de Groot, 3e wtk. A. J. A. de Groot;

s.s. Kermia: 4e stm. J. M. van Zee, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, 5e wtk. B. J. ter Maat;

s.s. Khasiella: gezagv. E. Verbaas, 1e stm. B. de Vreeze, 3e wtk. E. L. F. Nijhuis;

s.s. Kopionella: 1e stm. J. A. van Kesteren, 2e wtk. P. Kooyman;

s.s. Kylix: 3e stm. E. de Jong, radio-off. H. C. Walraven Borst, wnd. 4e wtk. C. G. Storm, sch. vakman 1 J. Heeren;

s.s. Lepton: 1e stm. M. de Graaf, aank. sch. gezet a/w C. G. W. van den Heuvel, koksmaat R. Kamperman;

s.s. Lovellia: 3e stm. W. Holwerda;

s.s. Macoma: 3e stm. H. Reiling, 2e wtk. M. Schmidt;

s.s. Marinula: 1e stm. F. W. van Oerle, radio-off. N. Eylers, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 2e wtk. J. B. H. de Gloppe, 3e wtk. H. E. Daniëls, 4e wtk. E. J. van den Brink, sch. vakman 1 J. J. van Triet;

s.s. Meta: gezagv. J. L. Muyskens, wnd. 3e stm. C. H. M. Buckens, 3e wtk. J. W. van Velze, capataz A. Puime Amorin, man. esp. J. Crespo Fontenia, 2° man. J. L. Rodriguez Dominguez, mar. int. M. Alvarez Fernandez, F. Carrera Covelo, F. Costas Parcerio, D. Fernandez Pintos, J. Gomez Vila, J. M. Misa Gonzalez, M. Rodriguez Rodriguez, J. Soage Avendano, J. J. Seoane Fervenza, coc. J. R. Fernandez Gomez, cam. may. do. J. Villaverde Bouillon, cam. J. R. Somoza Vazquez, cam. (trip) C. Perez Counago, hoofd voeding A. Onderstal;

s.s. Mitra: 1e stm. J. de Jager jr., hoofd voeding T. M. Vlooi;

m.s. Niso: gezagv. H. Unger, 2e stm. P. Steynis, capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. F. Otero Lago, mar.int. A. Boullosa Dacosta, M. Fajo Misa, J. Pousada Perez, J. Rodriguez Goberna, J. A. Villar Alonso;

s.s. Ondina: gezagv. J. H. Korsen, 3e wtk. T. J. M. H. Bakker, 5e wtk. H. Groefsema;

s.s. Patro: 2e stm. A. A. F. van der Markt, 2e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. F. X. van Tol;

s.s. Sepia: 2e stm. W. J. Netelenbos, B. J. H. Wortelboer, 3e stm. P. N. van Duyn, 5e wtk. W. Mourits, A. Molenaar;

s.s. Viana: hfd.wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. P. J. M. Heyns;

s.s. Vitrea: wnd. 3e stm. W. van der Meulen, 5e wtk. C. J. Breker;

s.s. Vlieland: gezagv. M. G. C. Geerarts, 1e stm. C. Vlas, hfd.wtk. H. Bax, 3e wtk. B. van Os;



Bruidspaar van de maand

3e Stuurman P. Haas en mej. R. Bakker hebben elkaar niet leren kennen in de schoolbanken zoals de foto zou doen vermoeden. De ontmoeting kwam op een camping en dat is toch alweer 6 jaar geleden! Op onze vraag of alles op de 29e september — hun trouwdag — naar wens was verlopen, antwoordde de heer Haas dat het huis waar zij in zouden gaan wonen op het gewenste tijdstip nog niet was afgebouwd. Het gevolg hiervan was dat zij voorlopig hun behuizing hebben moeten zoeken in een sta-caravan in Hellevoetsluis. Zo konden ze naar hartelust hun kampeerervaringen ophalen!

s.s. Zafra: 2e stm. P. H. Jacobs, 2e wtk. J. F. Vernooij, 3e wtk. J. T. Clements, stag. wtk. P. P. Hoekwater, J. Kok;

s.s. Zaria: 3e stm. C. J. Lugtig, wnd. 3e wtk. J. J. van Vondel, 4e wtk. G. A. de Wolf.

Uit dienst getreden:

2e stm.: P. W. Kamperman;
4e stm.: J. C. D. Thiermann;
4e wtk.: J. A. Boerema;
5e wtk.: E. Dubbeldeman, J. J. van Emmerik, B. S. J. Spierenburg, D. J. M. Wortelboer, rectificatie: hoofd voeding: B. F. P. J. Sebreghs hoofd bediende: M. Plugge.

Wederom in dienst:

5e wtk.: T. O. M. Helmer.

Overgeplaatst:

3e wtk.: J. W. Goetjes — Nederlandse Aardolie Maatschappij.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: G. Gerritse — Shell Curaçao N.V.;
2e stm.: M. A. F. Wanders — Shell International Petroleum Co. Ltd., Londen;
3e wtk.: J. A. Deelen — Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N.V.

In memoriam

Op 30 september jl. is overleden de heer

A. A. Martens

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Martens verliet de dienst der maatschappij in 1959, na ruim 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 68 jaar.

Op 1 oktober jl. is overleden de heer

J. L. H. van Manen

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Van Manen verliet de dienst der maatschappij in 1962, na ruim 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 65 jaar.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-9-1977 tot en met 15-10-1977

Uit dienst

M.i.v. 30-9 P.W.L. Bode — DFP/1 (naar NAM)
M.i.v. 10-10 A. de Coninck — DFM/2 (naar Shell Venezuela S.A., Caracas)
M.i.v. 14-10 Mw. G. Graafland-le Noble — DFM/1
M.i.v. 30-9 W. Punt — DFM/3 (met pensioen)

Interne mutaties

M.i.v. 26-9 R. J. F. van Stuyvenberg van DFF/1 naar DFF/2

tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 3
november 1977

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

Redactie

W. N. Wouters
010 - 696126

Administratie

010 - 696127

Kopij

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