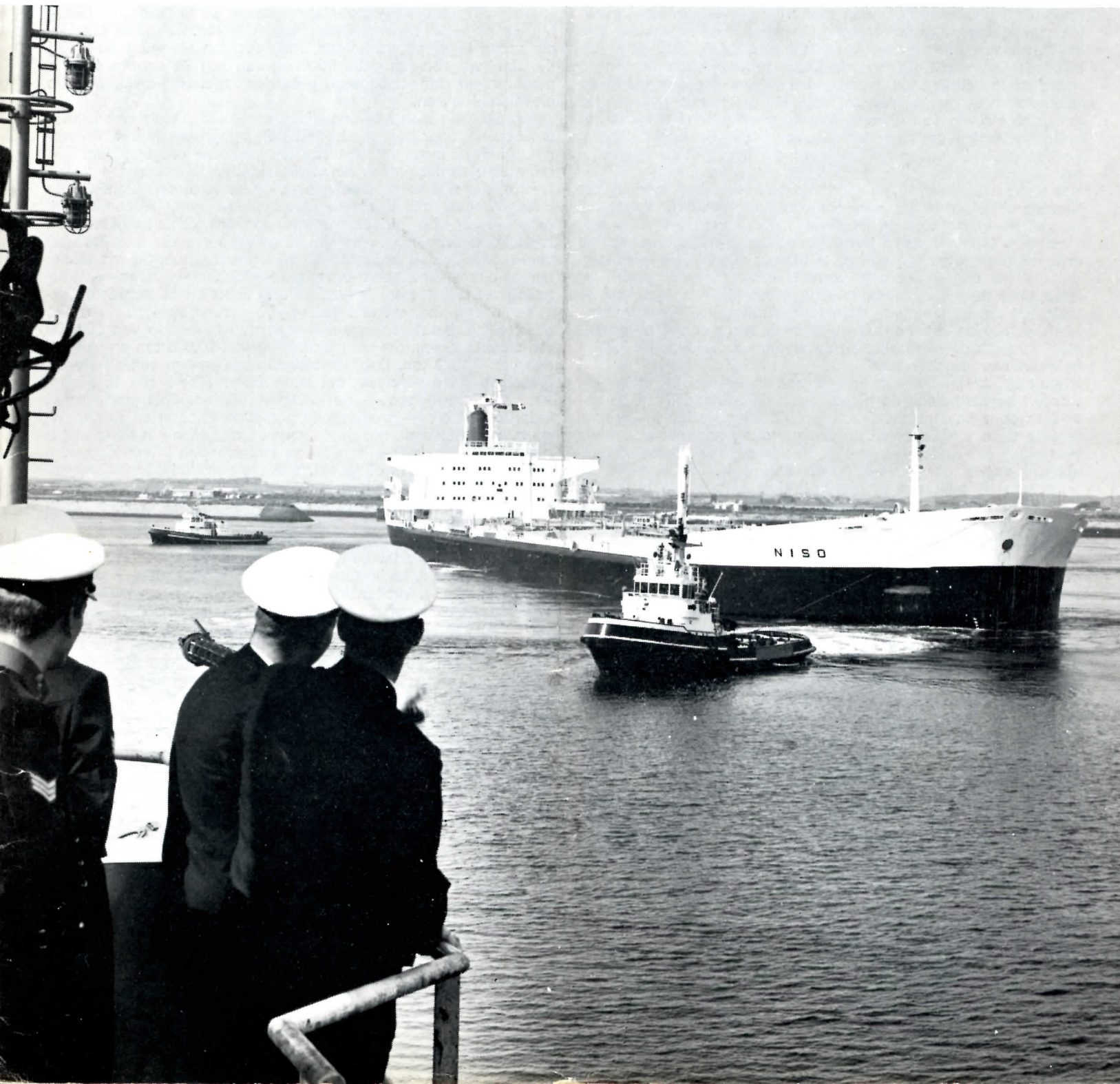


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
OKTOBER 1967



ONTWIKKELING VAN DE TANKVAART NA 1945

*Op verzoek van de Stichting Studiecentrum Bedrijfsbeleid heeft onze Directeur, de heer D. Rodenburg, op 11 september jl. een lezing gehouden over bovengenoemd onderwerp. Zijn gehoor bestond uit deelnemers aan de Management Cursus voor de Scheepsbouw, die door de Stichting georganiseerd werd.
De tekst van de lezing laten wij hieronder volgen.*

Wie staande te Hoek van Holland de stoet van schepen aan zich voorbij ziet trekken en in de verte de machtige opslagtanks van het Euro-poortgebied ontwaart, wordt geconfronteerd met de enorme vlucht, die de tankvaart na de oorlog heeft genomen. Niet alleen is het aantal schepen sterk gegroeid, maar ook zijn de schepen zelf aanzienlijk groter en tevens sneller geworden. In de grote verscheidenheid van tankschepen — van zeer grote tot zeer kleine — weerspiegelt zich behalve de flexibiliteit van het olievervoer, het groeiende aantal produkten, dat door de raffinaderijen wordt afgeleverd. Deze raffinaderijen nemen in aantal en in omvang toe, waarbij een zekere concentratie in de zeehavens valt op te merken. Het geheel wordt gekenmerkt door een streven van uiterste efficiency en geheel volgens het oud-vaderlandse principe dat de „cost voor de baet” uitgaat, worden grote kapitalen geïnvesteerd om nog grotere besparingen te bereiken.

Het vervoerspatroon in de moderne tankvaart kan men in het kort karakteriseren als een complex van gesloten systemen, waarbij de lading via een flexibele „pijpleiding van schepen” vloeit van terminal naar terminal, welke laatste, evenals de schepen, eigendom zijn van of in beheer zijn bij de oliemaatschappijen. De raffinaderij vormt hierbij schakel zowel als knooppunt tussen de verschillende systemen. De taak die de tankvaart ten opzichte van de moderne raffinaderij te verrichten heeft, valt aldus in twee delen uiteen: de aanvoer van de grondstof, namelijk de ruwe olie, en de afvoer van de eindprodukten, halfabrikaten en derivaten.

Hieruit blijkt, dat het vervoerspatroon in belangrijke mate zal worden bepaald door de plaats waar de raffinaderij is gevestigd en door haar produktiepatroon, dit alles gezien in verband met de mate van concentratie van de vraag naar olieprodukten. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat de enorme veranderingen, die zich vrijwel onmiddellijk na de oorlog in het vervoerspatroon van de tankvaart gingen voltrekken, voor een belangrijk deel samenhangen met de vestigingsplaats van de raffinaderij. Vóór de oorlog was het in het algemeen zo, dat de raffinaderijen zich in, of op korte afstand van, het winningsgebied bevonden, zoals die te Abadan en Curaçao. De ruwe olie werd via pijpleidingen of met kleine tankschepen over korte afstand naar de raffinaderij vervoerd, terwijl de afvoer van produkten geschiedde met grotere tankers, welke waren ingericht voor het gelijktijdig vervoer van diverse produkten. Daar de omvang van het vervoer relatief klein was en de tankers hun produkten vaak in kleine havens moesten afleveren, waren ook de schepen niet bijzonder groot. Onmiddellijk voor de oorlog mat een gangbare tanker ongeveer 12.000 ton (draagvermogen) en had een snelheid van 11 zeemijlen per uur. De wereldvloot van tankschepen was in 1939 niet groter dan 16,7 miljoen ton.

Onmiddellijk na de oorlog, in 1946, was de wereldtankvloot gegroeid tot 23,5 miljoen ton en het tankschip, dat zijn stempel op die vloot drukte, was de Amerikaanse standaard-tanker van het T-2 type, een schip van 16.600 ton met een snelheid van 14½ knoop.

Tussen haakjes: een fictieve T-2 tanker van 16.600 ton met een

snelheid van 14½ knoop en een werkjaar van 330 dagen wordt thans nog gebruikt om de vervoerscapaciteit in de tankvaart te schatten. Men rekent dan dat zulk een schip 15.000 ton lading vervoert. In die tijd begonnen zich enkele belangrijke veranderingen te voltrekken. De Verenigde Staten werden van olie-exporteur, importeur en het Midden-Oosten begon zich te ontwikkelen tot de belangrijke olieleverancier die het thans is. Daarbij nam de vraag naar olieprodukten sterk toe. Zou men, om aan die vraag tegemoet te komen, raffinaderijen als vanouds nabij de winningsgebieden gaan bouwen, dan zou dit enorme kosten meebrengen, aangezien deze gebieden afgelegen en nauwelijks ontwikkeld waren.

Bovendien zou men met de raffinaderijen complete dorpen moeten bouwen voor hen, die bij het raffinageproces betrokken waren. Al deze moeilijkheden zou men kunnen ontgaan door de raffinaderijen nabij of in de marktgebieden te bouwen.

De toenemende vraag naar olie en de grotere afstanden, die de ladingen ruwe olie daardoor moesten afleggen, leidden tot de ontwikkeling van steeds grotere tankschepen, hetgeen een logische doórtrekking was van de lijn die van oudsher in het olievervoer ter zee te onderkennen was: eerst vaten, daarna tanks, vervolgens tankschepen en nu groeiende tankers. Deze ontwikkeling zet zich tot op de huidige dag voort en de voordelen ervan zijn in cijfers uit te drukken. De vervoerskosten van olie per ton/mijl bedragen namelijk voor een tankschip van 200.000 ton slechts 1/3 van die voor een schip van 20.000 ton en 2/3 voor een van 80.000 ton. Daar de toenemende kosten van de steeds grotere tankers vereisten dat zij in verhouding korter in de havens moesten liggen — een schip verdient slechts geld als het inderdaad vaart — groeiden de pompcapaciteiten en de outillage in de eindhaven met de schepen, zodat thans in goed uitgeruste havens ook de allergrootste tankschepen in één dag kunnen worden geladen of gelost. Terwille van de door middel van zeer grote schepen te behalen voordelen, waren de tankerredereijen geneigd iets van de flexibiliteit van het vervoer op te offeren, omdat de zeer grote schepen slechts een beperkt aantal havens kunnen aandoen en daardoor het karakter van de pijpleiding het dichtst benaderen.

De groei van het tankschip voltrok zich aanvankelijk in een vrij langzaam tempo. Weliswaar was de 28.000 ton metende „Velutina” in 1950 al een aanwijzing voor de groei van de tanker, maar het eerste tankschip, dat werkelijk „groot” kon worden genoemd, was de in 1953 gebouwde „Tina Onassis”, een schip van 46.000 ton. Toen drie jaar later de ruim 85.000 ton metende „Universe Leader” in de vaart kwam, kon men zeggen dat het huidige tijdperk in de tankvaart was aangebroken. Op dat moment was het vervoerspatroon in de tankvaart volledig het tegengestelde van voor de oorlog geworden: toen was 80 procent van de olieladingen in de vorm van geraffineerde produkten, nu (in 1956) bestond het vervoer voor 80 procent uit ruwe olie. De twee zojuist genoemde schepen waren het eigendom van zogenaamde onafhankelijke reders — geen oliemaatschappijen. Hun activiteiten zijn een typisch na-oorlogs verschijnsel. Zij zagen reeds vroegtijdig in, dat de ontwikkeling van de tankvaart zich in de richting van het zeer grote schip zou bewegen. Zij verschaften zichzelf de kans daarvan profijt te trekken door op grond van hun door de oliemaatschappijen verleende charters geld bij banken op te nemen om daarmee tankschepen te laten bouwen. Aldus vestigden zij een nieuwe ontwikkeling binnen een ontwikkeling. Het tekent de situatie, dat de man achter de „Universe Leader” ook degene is, die betrokken is bij de bouw van de thans grootste in opdracht zijnde tankers — gigan-

BIJ DE VOORPLAAT

Het binnenvaren van ons vlaggeschip, het m.s. „Niso”, in Euro-poort wordt vanaf de vingerpier door een aantal adelborsten met begeleidende officieren belangstellend gadeslagen.

ten van 300.000 ton, dit is honderd maal zo groot als de eerste „echte” tanker, de „Glückauf”, die 80 jaar geleden in de vaart kwam. De nieuwe 210.000-tons tankers van de Koninklijke/Shell Groep zijn meer dan duizend maal zo groot als de „Elizabeth Watts”, het zeilscheepje, waarmee in 1861 de eerste olie uit Amerika te Londen werd aangevoerd. Rekent men ook de veel grotere snelheid, waarmee de moderne schepen varen, dan blijkt wel dat de vervoerscapaciteit bij wijze van spreken oneindig veel groter is geworden.

De hier gegeven voorbeelden tonen aan, dat de schaalvergroting in de tankvaart van oudsher een factor van betekenis is geweest. Het is dan ook niet zo, dat deze ontwikkeling is ingezet tengevolge van de sluiting van het Suezkanaal in 1956, al is zij er wel door versneld. Eerder kan men het zo stellen, dat zij in toom wordt gehouden door de snelheid, waarmee men de havenoutillage kan aanpassen. Dit betekent, dat men steeds weer staat voor het vraagstuk een optimaal evenwicht te vinden tussen de opvoering van de capaciteit van de tankschepen en de kosten van het uit de weg ruimen van de beperkingen in vaarwegen en havens. Veel is daarbij al bereikt. De toepassing van hoogwaardige staalsoorten en betere middelen ter bescherming van het scheepsstaal (epikote-verven) maakt het mogelijk de lading van de schepen te vergroten. Nieuwe bouwtechnieken leiden tot de constructie van grotere tanks, zodat de mid-tankers van de nieuwe Shell-tankers een capaciteit hebben van 15.000 ton — dat is meer dan de gehele tankcapaciteit van een vooroorlogse tanker. De vergroting van de toegestane maximum diepgang betekent een belangrijke verbetering van de vervoerscapaciteit. Standaardisatie vergroot eveneens de efficiency en maakt het mogelijk onderzoeken op grote schaal uit te voeren naar het prestatievermogen van de schepen van één en hetzelfde type.

Betere scheepsprestaties zullen ook worden verkregen door de toepassing van automatisering. De Franse Shell-tanker „Dolabella”, die vorig jaar in de vaart is gekomen, luidt in dit opzicht een nieuwe toekomst in.

Reeds nu kan het schip onder normale omstandigheden „door één man worden gevaren” en eerlang zal de toepassing van de computer wellicht tot een volkomen nieuwe aanpak in de bedrijfsvoering aan boord leiden.

De grondslagen daarvoor zijn reeds gelegd in de vorm van een geïntegreerd bemanningssysteem, dat op volkomen andere leest geschoeid is dan tot nog toe in de scheepvaart gebruikelijk was. Onder dit systeem zijn de scheepsgezellen van deken machinedienst gegroepeerd in een algemene werkploeg ten dienste van het schip als geheel. Verder is de hoofdwerktuigkundige verantwoordelijk voor de uitvoering van vrijwel het gehele onderhoudswerk aan boord. De planning van het onderhoud en de inzet van personeel van de algemene werkploeg voor operationele en onderhoudstaken, wordt in onderling overleg tussen hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman en 2e werktuigkundige overeengekomen in een „Planning Commissie” onder leiding van de gezagvoerder. Geheel nieuwe functies van scheeps-personeel, gebaseerd op multicraft-principes, zijn momenteel in ontwikkeling.

Resumerende, zou ik U in gedachten willen meenemen aan boord van een 210.000-tons tanker en dan tegelijk in uw herinnering willen terugroepen een vooroorlogse „general purpose tanker” van 12.000 ton. Wij zien dan vele en belangrijke pluspunten.

Het midscheepsdekhuis zien wij verplaatst naar het achterschip, hetgeen een voordeel in staalgewicht en onderhoud betekent. Vanuit de machinekamer kunnen wij per lift naar de verschillende accommodatiedekken en omgekeerd. Het aantal ladingtanks is verminderd van 33 tot ongeveer 13, waardoor het ladingstelsel zeer vereenvoudigd werd. Het aanbrengen van permanente ballasttanks maakt het mogelijk om het schip tijdens het laden te ontballasten en tijdens het lossen te ballasten, waardoor een grote tijdsbesparing werd verkregen. Laad- en lossnelheden zijn aangepast aan de walfaciliteiten. Men kan als vuistregel aannemen dat een schip van 210.000 ton binnen 24 uur de bulk van zijn lading kan uitpompen en in diezelfde tijd geladen kan worden. Hierdoor is het noodzakelijk geworden om de trossen automatisch te behandelen, hetgeen geschiedt door „selftension winches”. De bediening van de hydraulisch bewogen afsluiters

MEDEDELING VAN DE DIRECTIE

Met ingang van 1 oktober 1967 is de sectie Interne Accountantsdienst (DF/3) opgegaan in de afdeling Internal Audit Nederland (FNCH/5), welke afdeling deel uitmaakt van de organisatie van de Group Controller en gevestigd is in het Centraal Kantoor te 's-Gravenhage.

In verband hiermede zijn de heren J. Bomhof en J. van de Merwe met ingang van genoemde datum overgegaan in dienst van de Bataafse Internationale Petroleum Maatschappij N.V. te 's-Gravenhage. Betrokkenen zullen echter hun werkzaamheden onder andere ten behoeve van Shell Tankers N.V. voortzetten en dientengevolge in het Shell-Gebouw werkzaam blijven.

kan gecentraliseerd geschieden vanuit een lading-controlekamer. Om ladingleidingen in de tanks tot een minimum terug te brengen, past men wel schuifafsluiters toe in de dwarsschotten zodat de lading van het ene compartiment in het andere kan overstromen, het zogenaamde „free flow system”. Het wassen van de tanks gebeurt door middel van het „closed cycle tank-cleaning system”, waarbij een bepaalde hoeveelheid water steeds rondgepompt wordt. Olie en sludge worden gescheiden in de zogenaamde sloptank. Door het water onder de olie, na bezinking, weg te pompen, kan men de volgende lading zonder bezwaar innemen: het „load on top system.”

Op de brug treffen wij de volgende navigatie-hulpmiddelen aan: Twee radarapparaten met photoplot, gyrokompas, echoloden, submerged log, Decca Navigator, richtingzoeker, draught indicator en off-course alarm. Om de exploitatiekosten te drukken zijn de machine-installatie en de hulpwerktuigen geautomatiseerd en vanuit één centrale post te controleren. Door de gecentraliseerde controle kan deze door één man of zelfs door een speciaal alarmeer-systeem — zonder tussenkomst van wachtdoende werktuigkundigen — geschieden: de zogenaamde „onbezette machinekamer.” Last but not least zou ik de airconditioning willen noemen, die ook in de controle-kamers en werkplaatsen wordt toegepast.

Beziet men de vooruitzichten voor de toekomst, dan blijkt, dat de behoefte aan olie en gas zal blijven toenemen. Daarvoor zullen nieuwe oliehoudende gebieden worden ontsloten, zodat nieuwe vaargebieden voor de tankvaart zullen ontstaan. Onderzeese olievondsten zullen aangepaste verscheppingsmogelijkheden vereisen, eventueel via onderzee-tankers. Het aantal producten dat door de raffinaderijen zal worden afgeleverd zal, ondanks het feit dat dit reeds in de duizenden loopt, nog worden vergroot, waarbij de petro-chemische industrie een belangrijk aandeel zal leveren. Voor het afvoeren ervan zullen ook weer tankschepen nodig zijn, en het is deze industrie die de plaats van vestiging der raffinaderijen zal bepalen. Reeds nu ontwikkelt zich een zeer gevarieerd patroon van scheepstypen, die min of meer grote hoeveelheden vloeibare producten vervoeren, of dit nu een vrijwel vaste stof als asfalt-bitumen is, dat door verwarming vloeibaar wordt gemaakt, of gassen, die door afkoeling vloeibaar worden. Al deze nieuwe schepen, die tezamen met de zeer grote tankers de zeeën zullen bevaren, zullen nieuwe maatregelen nodig maken om hun een veilige vaart te bezorgen. Reeds nu denkt men hier en daar aan schepen van 750.000 tot één miljoen ton, waarvoor wellicht speciale routes moeten worden vastgelegd. Speciale routes zijn overigens reeds in opkomst, en het zijn de oliemaatschappijen, die het initiatief genomen hebben tot het instellen van gescheiden vaarwegen op drukke punten in de scheepvaartroutes. Ook in dit opzicht is het streven naar doeltreffendheid duidelijk merkbaar.

Verhoging kinderbijslagbedragen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil zijn met ingang van 1 juli 1967 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	nieuwe bedrag	oude bedrag
	f	f
1e kind	102,96	98,28 per kwartaal
2e en 3e kind	117,78	113,10 idem
4e en 5e kind	158,34	152,10 idem
6e en 7e kind	176,28	169,26 idem
8e en volgende kinderen	195,00	187,20 idem

De verhoogde kinderbijslagbedragen over het derde kwartaal 1967 worden zoals gebruikelijk medio oktober 1967 uitbetaald.

Op deze en de volgende pagina treft u een beknopt overzicht aan van de bevindingen die aan boord van Britse Groepsschepen werden opgedaan met „General Purpose” (G.P.)-bemanningen.

Het betreft hier de Nederlandse versie van een artikel dat door Captain A. F. Walker — Hoofd van de Afdeling Personeel van Shell Tankers (U.K.) Ltd. — geschreven werd op verzoek van de redactie van het tijdschrift „Shipping World & Shipbuilder”.

Published by the kind courtesy of the Editors of „Shipping World & Shipbuilder”

Experimenten met G(eneral) P(urpose) bemanningen

Door Captain A. F. Walker

Achtergrond

In 1963 werd door Shell Tankers (U.K.) Ltd. nagegaan hoe een efficiënte en economische bemanningsopbouw zou kunnen worden verkregen voor het varen met de nieuwe schepen, die met de meest moderne, waaronder arbeidsbesparende, apparatuur zouden worden uitgerust.

Het was een logische stap om dit onderzoek verder uit te breiden en de werkmethode en -gewoonten op de bestaande schepen na te gaan, vooral daar de scheepvaart internationaal moet kunnen concurreren en men ook in andere landen een studie maakte van de bemanningschalen. In Noorwegen waren bijzonderheden bekend gegeven over een uitwisselingsexperiment, gezamenlijk opgezet door reders, vakverenigingen en regeringsinstanties.

De studie bij de Shell leidde tot uitgewerkte plannen voor een General Purpose bemanningsschema, met de volgende doelstellingen:

1. Verbetering van de algehele efficiency aan boord en verlaging van de exploitatiekosten;
2. Handhaving en, waar mogelijk, verbetering van alle veiligheidsmaatregelen en -methoden aan boord;
3. Optimaal gebruik van mensen, hulpmiddelen en materialen, zulks in het licht van het veranderende scheepsontwerp en de uitrusting met arbeidsbesparende apparatuur;
4. Opheffing van de scheiding tussen de verschillende diensten en het kweken van een teamgeest gericht op het welzijn van het schip als één geheel;
5. Training van de officieren in commercieel beheer, waarbij zij worden aangemoedigd om nieuwe functies en verantwoordelijkheden op zich te nemen — dit heeft vooral betrekking op het laten varen van gevestigde ideeën en gewoonten die heden ten dage niet meer gelden, met daarvoor in de plaats georganiseerde planning, samenwerking bij al hetgeen wordt ondernomen, delegeren en leiding geven om aldus te kunnen voldoen aan het totaal der eisen die aan boord van een schip in elke bijzondere situatie en onder alle omstandigheden worden gesteld;
6. Opleiding van de scheepsgezellen voor meer verantwoordelijke functies en taken ten einde de werkbelasting van zowel de dek- als de M.K.-officieren-van-de-wacht te verminderen,

vergroting van de mogelijkheid tot carrière-verbetering voor de beste scheepsgezellen en verbetering van de persoonlijke verhoudingen en het algemeen welzijn aan boord van de opvarenden.

Men zag spoedig in dat het voornamelijk van de houding van het scheepspersoneel en van de medewerking van het bij de exploitatie van de schepen betrokken walpersoneel zou afhangen of deze doelstellingen zouden kunnen worden verwezenlijkt.

Overzicht van het Schema

Het schema werd daarom pas opgesteld nadat gedurende twee jaar met zowel vloot- als walpersoneel over dit onderwerp was gesproken; in deze periode werden gesprekken gevoerd met meer dan 300 zeevarenden. Met alle gezichtspunten en opmerkingen die tijdens deze gesprekken waren verkregen werd rekening gehouden bij het ontwerpen van de opzet van functies, verantwoordelijkheden en werkmethode, waaraan men zich bij invoering van het schema in grote lijnen diende te houden.

De basis van het G.P.-schema is exploitatie van het schip door een zogenaamd „management team”, dat de werkindeling maakt en de inzet van het personeel van de algemene werkploeg regelt.

Het „management team”, bestaande uit gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman en 2e werktuigkundige, houdt regelmatig vergaderingen om van tevoren te overleggen hoe moet worden voldaan aan de eisen die het schip als één geheel en in elke specifieke situatie op operationeel en onderhoudsgebied stelt.

Een belangrijk deel van het werk van het „management team” is het opstellen van een werkschema, dat van de ene vergadering tot de volgende van kracht is. Dit werkschema moet worden gezien als een bewuste poging, vast te stellen wat er aan mankracht op het schip voor een bepaald werk beschikbaar is en hoe deze mankracht zo effectief mogelijk kan worden ingezet.

Op grond van dit schema worden de leden van de werkploeg bij toerbeurt aangewezen voor wachtdiensten; de overblijvende leden van de werkploeg worden zodanig ingezet dat, afhankelijk van de weers- en andere omstandigheden, te allen tijde doeltreffend kan worden gewerkt.

Vergaderingen van het „management

team” vinden plaats om de 4 à 5 dagen, waarbij een formele agenda wordt gehanteerd en regelmatig wordt genoteerd. Eén lid van het „management team”, de hoofdwerktuigkundige, is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderhoudsschema dat door het team wordt opgesteld en daarom staat de werkploeg dan ook onder leiding van een chief petty officer, die als voorman van de hoofdwerktuigkundige optreedt.

Deze werkploeg, waarvan alle leden overal op het schip werken waar dit nodig is, bestaat uit onderofficieren en Grade I, II en III zeelieden, die onttrokken worden aan de bestaande sterkte aan conventionele dek- en M.K.-onderofficieren en scheepsgezellen. Hun moet de vaardigheid worden bijgebracht nodig om veilig en bekwaam in dat deel van het schip werk te verrichten waar zij nu nog niet mee vertrouwd zijn. Een werktuigkundige met vrij veel ervaring wordt tijdelijk als opleidingsofficier aan het schip toegevoegd, met de speciale opdracht om de vroegere dekscheepsgezellen in de machinekamer op te leiden en hun verder mechanische kennis bij te brengen, alsmede om de vaardigheid en bekwaamheid van het vroegere machinekamerpersoneel te verhogen. Deze laatsten worden opgeleid voor de werkzaamheden en wachtdienst op de brug door degenen die ervaring op dit gebied hebben, bijvoorbeeld dekofficieren en onderofficieren en scheepsgezellen van de vroegere dekdienst.

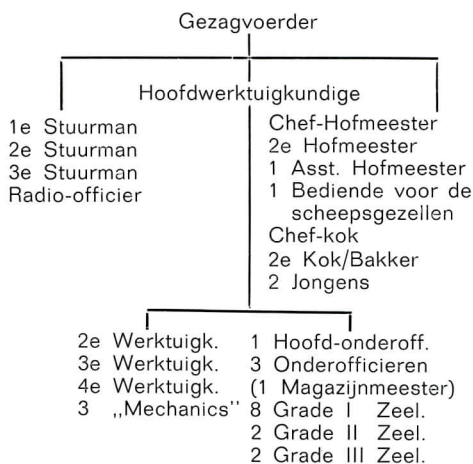
Het eerste voorstel om aan het eind van 1964 met het schema te experimenteren op schepen van Shell Tankers (U.K.) Ltd. bemand met Britse scheepsgezellen, kon niet doorgaan omdat geen overeenstemming met de vakbonden kon worden bereikt, zodat het schema voor het eerst werd toegepast op schepen met Aziatische bemanningen; dit was in augustus 1965. Tot nu toe is dit schema met succes op totaal 15 schepen van Shell Tankers (U.K.) Ltd. ingevoerd.

Experimenten met Britse bemanningen

Tegen het einde van 1966 naderden de laatste twee nieuwe schepen van 70.000 d.w.t. voor de Shell hun voltooiing. In samenwerking met de „National Union of Seamen”, het Britse vakverbond voor zeelieden, werden op deze beide schepen Britse G.P.-bemanningen tewerkgesteld ten einde gedurende een periode van 6 maanden een proef hiermee te nemen; extra betalingen aan de leden van de N.U.S. zouden niet plaatsvinden doch overeengekomen werd dat onderhandelingen zouden worden geopend om te komen tot de juiste gages voor de nieuw-ingevoerde functies.

De twee schepen, de „Donax” en de „Dorcasia”, vertrokken respectievelijk in december 1966 en op 27 januari 1967 om aan deze proefperiode te beginnen.

Met uitzondering van de opleidingsofficier, die slechts tijdelijk aan boord was, bestond de bezetting in beide gevallen uit totaal 36 man, samengesteld als volgt:



De mensen die gekozen waren om deze functies te vervullen, hadden allen een contract met de Maatschappij en werden door zowel reders als vertegenwoordigers van de vakbonden omtrent een en ander volledig geïnstrueerd voordat zij met de schepen vertrokken.

Dit experiment is nog niet voltooid maar in dit stadium kunnen al enkele opmerkingen worden gemaakt. Het is reeds duidelijk gebleken dat in het algemeen met een Britse bemanning sneller voortgang kan worden gemaakt bij het vormen van de scheepsbemanning tot één team dat gezamenlijk één vruchtbaar doel nastreeft, dan met een bezetting van gemengde nationaliteit.

Dit komt ook omdat de taalbarrière nu geen hindernis meer vormt bij het opleiden in de nieuwe vaardigheden die meer in het technische vlak liggen en ook door de gemakkelijker verstandhouding en het beter begrip tussen officieren en scheepsgezellen van dezelfde nationaliteit.

De leden van het „management team“ hadden reeds ervaring met het schema opgedaan met Aziatische bemanningen, zodat ze van meet af aan wisten hoe te handelen. Een hoge graad van belangstelling en gevoel van verantwoordelijkheid werd door de scheepsgezellen getoond, waardoor het mogelijk was verantwoordelijkheid en gezag voldoende te delegeren tot in alle lagen.

Wat betreft de operationele taken, zoals het wachthouden op de brug, is gebleken dat de jongere gezellen het niet moeilijk vinden om de nieuwe verhouding van wachtsman tot officier van de wacht te accepteren, waarbij ze aan alle activiteiten deelnemen in plaats van zichzelf te beschouwen als uitkijk of roerganger zonder meer. Bij een of twee oudere mensen, die reeds veel ervaring hadden als traditionele wachtlopende scheepsgezel, worden enige moeilijkheden ondervonden bij het zich aanpassen aan hun nieuwe status als wachtsman.

Een algemene opmerking kan worden gemaakt in dit stadium wat betreft de houding van de scheepsgezel ten opzichte van zijn nieuwe werkomgeving, namelijk dat de vroegere dekscheepsgezellen het gemakkelijker vinden om werk in de machinekamer te verrichten dan andersom,



Eind juli is de schroef van het m.s. „Neverita“ op de schroefas gemonteerd. Op bovenstaande foto ziet u de schroef gedurende het transport door een drijvende bok. De schroef, die door „Lips“ werd vervaardigd van „cunical bronze“, heeft een gewicht van 24.705 kg en een diameter van 6.700 mm.

welke laatste ervaring werd opgedaan met enkele vroegere machinekamerscheepsgezellen, die nu werk aan dek verrichten en op de brug de wacht houden.

Op het gebied van de opleiding wordt door zowel onderofficieren als scheepsgezellen veel leergierigheid getoond en in de meeste gevallen blijkt dat zij over een behoorlijke dosis aanpassingsvermogen beschikken om nieuwe vaardigheden meester te worden, vooral bij dekscheepsgezellen die nu worden onderrecht in vroegere machinekamertaken.

De thans aan boord bereikte teamgeest en prettige atmosfeer hebben in belangrijke mate bijgedragen tot de vooruitgang die tot heden is geboekt; door verdeling van de verantwoordelijkheid zoals vastgelegd in het schema, is er een zeer goede communicatie gekomen. Constructieve voorstellen die betrekking hebben op zowel werk als vrije-tijdsbesteding zijn door de scheepsgezellen aan het „management team“ voorgelegd en aangenomen waar dit gewenst geacht werd in het belang van een efficiënte bedrijfsvoering en het handhaven van de goede stemming aan boord, hetgeen uiteindelijk met elkander samengaat.

Tot heden is in dit rapport de civiele dienst niet genoemd. In het volbrengen van de huishoudelijke taak die op deze afdeling rust is geen verandering gekomen, maar de ondervinding die tot nu toe is opgedaan heeft aangetoond dat met de toegenomen efficiency die door het „management team“ in samenwerking met de chef-hofmeester kan worden bereikt, de produktiviteit van de civiele dienst in eenzelfde mate als bij de overige bemanningsleden kan worden verhoogd.

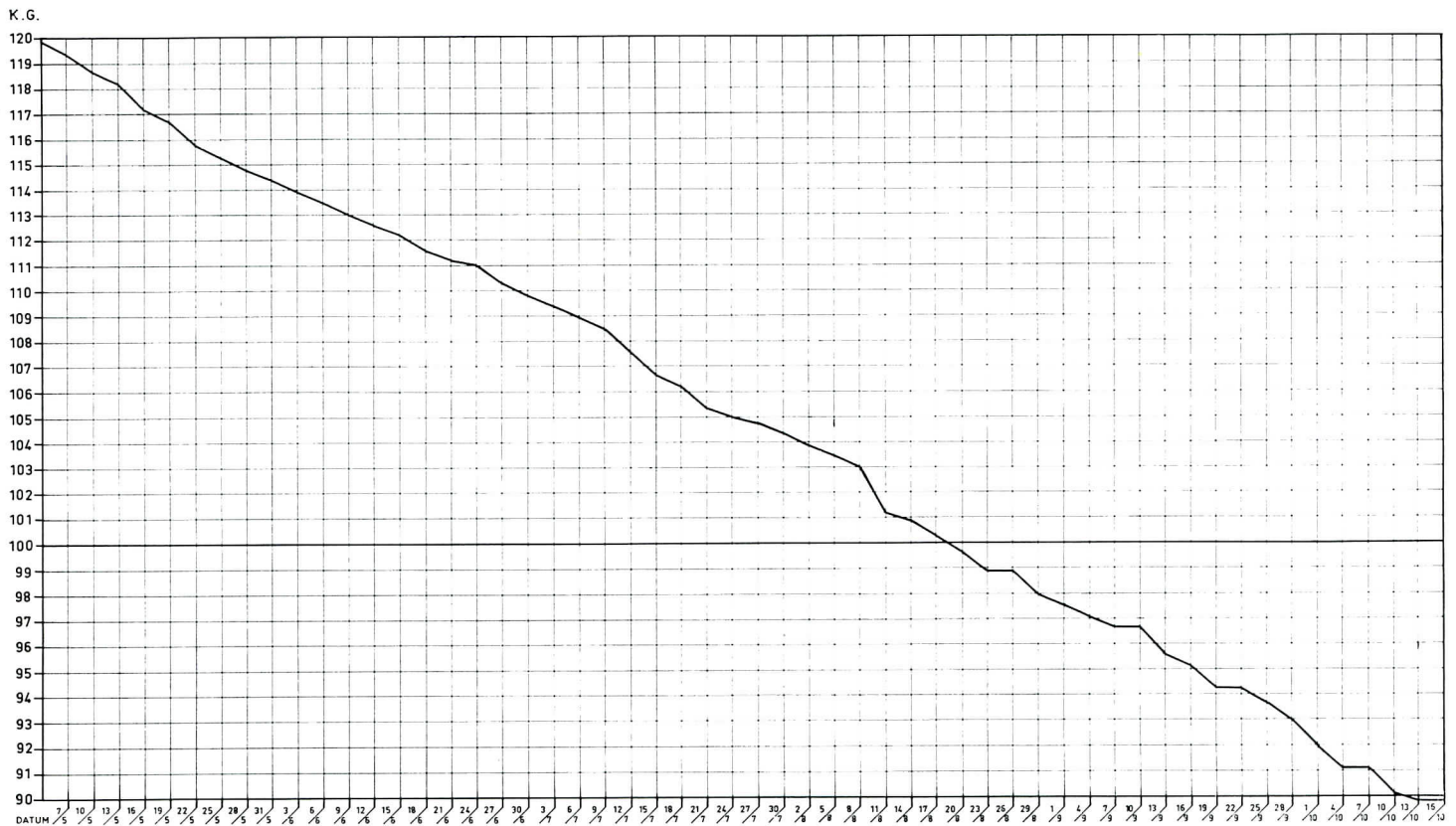
Hoe belangrijk de rol is welke het „management team“ speelt bij het doen sla-

gen van dit soort bemanningsschema kan niet genoeg worden geaccentueerd. Hoe goed de bemanning ook is, het falen of slagen zal afhankelijk zijn van de efficiency van de leden van het „management team“ en hun houding tot de mensen die onder hen staan.

Bij het uitvoeren van deze experimenten met Britse bemanningen is volledige medewerking ondervonden van de „National Union of Seamen“; aan vertegenwoordigers van hun hoofdkantoor is aangeboden — en zij hebben er ook gebruik van gemaakt — om op deze schepen mee te reizen en het experiment van dichtbij gade te slaan, waarbij zij met de deelnemers hierover konden praten. Na 3 tot 4 maanden heeft ongeveer 90 % van de deelnemers te kennen gegeven dat zij ermee akkoord gaan en er de voorkeur aan geven, dat wil zeggen liever een G.P.-bemanning dan een conventionele werkindeeling.

In dit verband hebben de resultaten die tot nu toe zijn bereikt met zowel Aziatische als Britse bemanningen, onze zienswijze bevestigd dat tankers van elke tonnage waarop voldoende arbeidsbesparende apparatuur is aangebracht, veilig en efficiënt kunnen worden geëxploiteerd met minder mensen dan bij het huidige experiment zijn ingezet en zonder dat buitensporig veel overwerk voor onderhoudsdoeleinden moet worden verricht.

Zonder twijfel biedt dit nieuwe werkpatroon gelegenheid voor een beter begrip en meer samenwerking tussen alle opvarenden, daar het grotere flexibiliteit in de arbeidsverdeling mogelijk maakt en bij de betrokkenen zelf een hogere graad van belangstelling kweekt, zowel voor het werk als voor het welzijn van het schip als één geheel.



BIJ EEN GRAFIEK

De eerste gedachte die bij u opkomt als u deze grafiek ziet, kan zijn: „Decrease of Maintenance Costs.” Of misschien, als u niet zo technisch bent aangelegd: „Decrease of Personnel Costs due to integration.” Of bent u geneigd de grafiek op zijn kant te zetten: „Contribution Shell Fleet to profit Royal Dutch/Shell Group.” De grafiek is echter in feite een simpel verhaaltje over een effectief dieet, genuttigd door een zeer wilskrachtig scheepswerktuigkundige.

Corpulente mensen mogen dan als regel gezellige en „hart”elijke mensen zijn, hun hart vaart meestentijds allerminst wel bij die corpulentie!

Zonder overdrijving kan zwaarlijvigheid als een sluipmoordeenaar worden gezien, immers, in haast alle gevallen gaat de toename in gewicht recht evenredig met een verhoging van de bloeddruk, die, vooral op latere leeftijd, het lichaam op de proef stelt, met alle fatale gevolgen van dien.

Vooraf bij aanleg tot corpulentie dient men op zijn qui vive te zijn en is het spreekwoord van toepassing dat het beter voorkomen is dan genezen.

In tegenstelling tot hetgeen sommige advertenties voor vermageringsmiddelen willen doen geloven, heeft de praktijk uitgeezen dat gewichtstoename alleen door een sobere leefwijze en een in overleg met een arts samengesteld dieet met succes kan worden bestreden.

Indien men reeds „overwicht” heeft, is het alleen aan de hand van dit „recept” mogelijk om het gewicht tot het toegestane aantal kilogrammen terug te brengen.

Gewichtstoename die aan andere factoren, zoals organische afwijkingen, is toe te schrijven, laten wij hier buiten beschouwing.

Om in normale gevallen tot gewichtsvermindering te komen, is een flinke dosis zelfbeheersing en doorzettingsvermogen een eerste vereiste.

Dat dit echter geen onmogelijke zaak is, is onlangs bewezen door een onzer jonge scheepswerktuigkundigen.

Bij een lengte van 1,78 meter was zijn gewicht van 91 kilogram (bij sollicitatie) in vijf jaar tijd opgelopen tot 120 kilogram.

Op dit gewicht begon hij op 7 mei 1966 een vermageringskuur aan boord.

Deze kuur bestond uit:

ontbijt: 1 snee toast zonder boter, 1 gekookt ei en een kop (zwarte) koffie;

lunch: alleen groente en vlees, voorafgegaan door een glas sherry;

avondeten: sla, bietjes, soms brood.

Aan onze zeevarende collega's en onze collega's op het kantoor, die in het verleden wel eens een kustreis hebben meemaakt, behoef ik wel niet te vertellen wat het betekent om aan boord „de vette hap” te laten staan en zich aan het hierboven beschreven dieet te houden. Hij heeft echter doorgezet en de hierbij afgedrukte grafiek, die door hem werd bijgehouden, toont aan met welk resultaat!

Op 16 oktober 1966 beëindigde hij de kuur, zijn gewicht was toen teruggelopen tot 89 kilogram. Zijn sobere leefwijze liet hij echter niet varen, waardoor zijn gewicht in augustus jl. nog slechts 82 kilogram bedroeg.

Het commentaar van de werktuigkundige in kwestie, die thans 33 jaar oud is, liegt er niet om:

„Ik dacht vroeger dat ik niet veel at, totdat ik 't eens ging opschrijven.....”

Hij voelt zich nu prima, is nooit meer moe, transpireert veel minder en heeft veel minder last van de warmte.

Wij hopen dat diegenen onder de lezers van dit blad, die deze schoen past, deze ook zullen aantrekken, gedachtig de eeuwenoude waarheid:

IEDER POND
GAAT DOOR DE MOND!

Geïnteresseerden kunnen op aanvraag (in te dienen bij sectie DFP/2) een exemplaar ontvangen van de brochure „Wie veel weegt veel waagt,” die door het Voorlichtingsbureau voor de Voeding werd uitgegeven.

Ter ondersteuning van het voorgaande, blijkt uit de titel van de brochure wel overduidelijk dat op „zwaargewichten” het spreekwoord „wie waagt die wint” niet van toepassing is!

SP/Hx

„AFSCHEID EN-GROS”

De reorganisatie die zich per 1 oktober jl. op ons kantoor heeft voltrokken, hield onder meer in dat de Interne Dienst, de telefooncentrale, de telex en de postkamer van Shell Tankers N.V. naar Shell Nederland N.V. zijn overgegaan.* Dientengevolge hebben de in totaal vierenzestig employé(e)s van de betrokken diensten onze Maatschappij verlaten en zijn zij met ingang van genoemde datum in dienst getreden bij Shell Nederland N.V.

Op vrijdag 22 september nam de heer Rodenburg officieel afscheid van hen. Zij waren daartoe om 5 uur 's middags bijeengekomen in de Directie-lunchkamer op de 9e verdieping van het Shell-Gebouw,

waar de heer Rodenburg hun als volgt toesprak:

„Dames en Heren,
In verband met uw overplaatsing naar Shell Nederland N.V. per 1 oktober a.s. heb ik gevraagd of u allen — vierenzestig in getal — vanmiddag even hier kon komen om bij het scheiden van de markt nog enige woorden met elkaar te wisselen. Daar ik volgende week niet in het land ben, was vanmiddag de laatste gelegenheid en ik ben blij dat zo velen van u daaraan gehoor hebben gegeven.

Velen van u, die al lang bij de Groep zijn, hebben dit soort „moves” al meermalen meegemaakt en het moet als gezond gezien worden, dat als de economische

noodzaak duidelijk is, deze veranderingen ook uitgevoerd worden.

Dat het individu of liever de individuele werknemer hierdoor emotioneel geraakt wordt is een natuurlijke reactie. In ons geval geldt dit vooral voor degenen onder u, die reeds jaren lang in dienst van Shell Tankers zijn.

Aan de andere zijde hebben de Directies van de Groepsonderdelen de doorlopende taak na te gaan of door hergroeperingen de kosten der ondernemingen niet gedrukt kunnen worden. En het werd dan ook duidelijk dat met of liever vóór de komst van Shell Nederland Verkoop, een kostenbesparing voor de Groep in Nederland mogelijk was.

Voor Shell Tankers betekent dit dat aan de primaire taak, namelijk het beheren van de vloot, meer de volle aandacht kan worden gegeven en dat de exploitatie van dit gebouw organisatorisch natuurlijker onder de coördinatie van Shell Nederland zal staan.

Er verandert in feite niet veel. U zult alleen de waardering of afkeuring van een andere baas krijgen, alsmede uw „gadji”. Ter gelegenheid van deze commandowisseling stel ik er prijs op, u allen te danken voor de voortreffelijke wijze waarop u bij Shell Tankers N.V. uw werkzaamheden hebt verricht.

Dat u tot een onmisbare groep behoort en voor Shell Tankers N.V. ook onmisbaar blijft is geen holle frase, doch een realiteit.

In het kort wil ik dit nader toelichten en beginnen met de categorie die bij festiviteiten veelal ten besluite lof wordt toegeswaaid, namelijk het lunchkamerpersoneel. Zelfs bij deze gelegenheid, waarbij zij zelf zijn betrokken, kunnen zij slechts hun werkzaamheden voor korte tijd onderbreken, daar het uitbrengen van een toast anders onmogelijk zou worden.

En hoe zouden wij het stellen zonder gebouwdienst? Indien bijvoorbeeld ventilatie, verwarming, koeling of liften niet goed zouden functioneren, zou onze dokter zeker al spoedig worden overbelast. Indien wij verstoken waren van telefoon, telex en postkamer, zou zowel op de vloot als aan de wal spoedig alles in het honderd lopen.

Hoe zouden wij onze werkzaamheden kunnen verrichten zonder magazijndienst en reproductie?

Wat zou er terechtkomen van onze interne postdistributie zonder bodes?



1. W. de Loos, arts (DF/1); 2. J. G. Holtrop (DFF/6); 3. J. van Eijk (DFF/6); 4. A. H. van der Wal (DFF/6); 5. mej. M. van der Kuil (DFF/5 t.); 6. mej. W. C. van Herwaarden (DFF/5 t.); 7. C. A. Gijsbertsen (DFF/6); 8. mej. J. M. van Reeuwijk (DFF/5 t.); 9. mej. A. G. Welters (DFF/6 l.k.); 10. J. van der Schee (DFF/5 t.); 11. mej. E. D. Bijl (DFF/6); 12. mej. I. Brouwer (DFF/6 l.k.); 13. F. J. A. I. van Maanen (DFF/6); 14. mej. J. M. Engler (DFF/5 p.d.); 15. mej. C. Waverijn (DFF/5 p.d.); 16. mej. G. M. Verstoep (DFF/6 l.k.); 17. mej. H. E. Letterman (DFF/6); 18. G. Knijff (DFF/5 t.); 19. J. van der Meulen (DFF/6 l.k.); 20. mej. M. C. G. de Leede Eenschoten (DFF/6 l.k.); 21. M. J. Vrolijk (DFF/6 mag.); 22. P. J. Jongens (DFF/6 geb.d.); 23. mej. G. M. IJsselstein (DFF/6 l.k.); 24. A. van Munster (DFF/6 portier); 25. D. Weststrate (DFF/6 repr.); 26. R. J. Visscher (DFF/6 mag.); 27. H. S. Beer (DFF/6); 28. Th. van Dijke (DFF/6 repr.); 29. F. J. Voorrips (DFF/6 l.k.); 30. K. Visser (DFF/6 repr.); 31. kapt. C. J. van de Weijer (DFA); 32. mej. W. Delhaas (DFF/5 tel.); 33. C. A. Liekens (DFF/6); 34. J. Blaauwkamer (DFP/3); 35. O. de Meij (DFF/6); 36. kapt. F. van Tongeren (DFB).

(vervolg op pagina 10)

ORGANISATIE-SCHEMA VAN SHELL TANKERS N.V.

PER 1 OKTOBER 1967

DIRECTEUR

D. RODENB
DF

GENEESKUNDIGE
DIENST

W. DE LOOS
DF/1



VLOOTBEHE

G. DEN BAR
DFM

FINANCIËN EN
ADMINISTRATIE

M. DE JONG**
DFF



Boekhouding en
begrotingen
DFF/1

D. van Zanen



Systeem analyse
DFF/2

C. van Steensel



Salarissen en
lonen
DFF/3

J. Beekhuizen



Secretariaat
DFF/4

M. M. de Zwaan



Nautische dienst
DFM/1

F. van Tongeren



Nautische
ontwikkelingen
DFM/11

H. den Ouden



Dekdienst
DFM/12

G. P. Beekman



Civiele dienst
DFM/13

A. Roest



Technische dienst
DFM/2

L. Kerstens



Technische
ontwikkelingen
DFM/21

F. Engels



Werktuigkundige
dienst
Vloot A
DFM/22

C. Westera



Werktuigkundige
dienst
Vloot B
DFM/23

A. Storm



Elektrotechniek
DFM/24

H. Snel



Nieuwbouw-
groep (tijd.)
DFM/25

A. Baljet
(wnd. sectiechef)



G



DIR. ASST.
ORG. & PROD.

C. PLOMP
DF/2



PERSONEEL

L. F. VAN DEN
BELT*
DFP



Vloot-
administratie
DFM/4

A. F. H. Kragten



Demise managed
fleet liaison
DFM/5

G. W. Bakker



Vlootpersoneel
DFP/1

A. H. W. Karelse



Personeel
Diensten

J. C. W. Schuller
tot Peursum



Personeelszaken
DFP/3

J. Blaauwkamer



Personeels-
regelingen
DFP/4

J. W. Paans



Scheepsofficieren
DFP/11

G. H. van
Leeuwen



Maatschappelijk
werk
DFP/31

Mej.
W. C. Groen



Scheepsgezellen
DFP/12

E. van 't Slot



Recrutering en
cursussen
DFP/13

J. R. Cupido



* Adjunct-directeur

** Algemeen procuratiehouder

TOELICHTING OP DE NIEUWE WALORGANISATIE VAN SHELL TANKERS N.V.

1. Belangrijkste wijzigingen

Deze zijn:

- de verantwoordelijkheid voor de supervisie van de nieuwbouw wordt geheel ondergebracht bij een internationaal team ressorterende onder de Marine Co-ordinator's organisatie: de nog op het schema van Shell Tankers N.V. voorkomende „Nieuwbouw Groep” wordt belast met de afwikkeling van lopende projecten.
- de afdelingen „Management Vloot A”, „Management Vloot B” en de overblijvende functies van de afdeling „Technische en Nautische Diensten” worden samengevoegd in één afdeling „Vlootbeheer.”
- te zijner tijd zullen Bureau De Weger en het Shell Benelux Computing Centre het Shell-Gebouw in Rotterdam verlaten en zal Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. in het gebouw worden ondergebracht.
Mede met het oog daarop wordt de verantwoordelijkheid voor het verlenen van gebouw- en kantoor diensten verplaatst van Shell Tankers N.V. naar Shell Nederland N.V.
De „Office Services” organisatie in Shell Nederland N.V. zal niet alleen de huidige sectie DFF/6 omvatten, doch ook een deel van de huidige sectie DFF/5, te weten de telefoon-centrale, de telex en de postkamer. Deze laatste zal daartoe worden losgemaakt van het archief.

2. Lijnrelatie met de vloot

Het hoofd van de afdeling „Vlootbeheer”, de Fleet Manager, is de directe lijnchef van de gezagvoerders. Hij beoordeelt de resultaten welke met de schepen zijn behaald in het licht van de met gezagvoerders overeengekomen doelstellingen.

3. Enkele details van Nautische en Technische Diensten

Beide diensten omvatten een sectie „Ontwikkelingen”. Het personeel in deze secties zal zich in het bijzonder bezighouden met de ontwikkelingen op hun vakgebied en de toepassingen daarvan aan boord van onze schepen. De plaats van deze secties in de organisatie is mede bepaald door het zozeer gewenste contact met de praktijk.
Het arbeidsterrein van de secties „Dekdienst”, „Civiele Dienst” en „Elektrotechniek” strekt zich uit over alle schepen, zulks in tegenstelling met dat van de beide secties „Werktuigkundige Dienst”, dat zich beperkt tot de schepen van Vloot A of van Vloot B. Hierbij wordt aangekend dat de huidige verdeling van de vloot in de vloeten A en B voor dit doel gehandhaafd blijft.

De nieuwe walorganisatie is zoveel mogelijk aangepast aan de nieuwe organisatie aan boord. Zo zijn, bijvoorbeeld, de verantwoordelijkheden van de walorganisatie met betrekking tot het onderhoud en de reparatie van de schepen grotendeels ondergebracht in de secties „Werktuigkundige Dienst”. Dit sluit aan op de centralisatie van de onderhoudsverantwoordelijkheden aan boord.

De Werktuigkundige en Scheepsbouw-Inspecteurs belast met het toezicht op reparaties, zijn aan de secties „Werktuigkundige Dienst” toegevoegd. Zij rapporteren aan een der beide sectiechefs, de Inspecteurs Werktuigkundige Dienst, die — evenals voorheen — persoonlijk de prestaties van de Werktuigkundige Diensten aan boord van de schepen zullen volgen. Hun arbeidsterrein zal echter in het vervolg ook het dekonderhoud omvatten. Op deze regel zijn enkele uitzonderingen, die te zijner tijd, bij de samenstelling van nieuwe onderhouds- en reparatieprocedures, aan de orde zullen worden gesteld.

(vervolg van pagina 7)

Waar moeten de bezoekers naar toe zonder onze portiers, die bovendien het visitekaartje van de Maatschappij zijn. Ondanks het bestaan van de verschillende externe vervoersdiensten zijn wij toch niet in staat om te werken zonder de diensten van onze chauffeurs, vaak onze ambassadeurs genoemd. Kortom, het anker wordt nutteloos indien een schakel van de ketting ontbreekt. Met slechts enkele voorbeelden hoop ik toch te hebben aangetoond hoe belangrijk al deze functies zijn. Nogmaals, ik ben u zeer erkentelijk voor al hetgeen u voor Shell Tankers N.V. hebt gedaan en ik vertrouw dat u in de toekomst ook aan onze Maatschappij uw beste krachten zult blijven geven. Ik neem thans officieel afscheid van u allen met een:

Houen zo die gaat!”

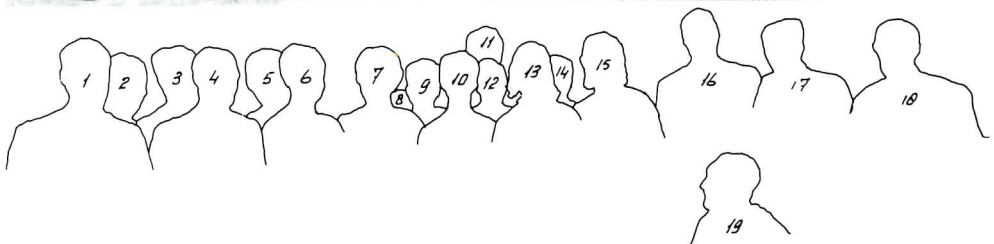
Na dit officiële gedeelte van de bijeenkomst bleven allen nog geruime tijd bijeen, terwijl het mannelijke lunchkamerpersoneel er voor zorgde dat ieder „zijn natje en droogje” kreeg.

De receptie werd tevens bijgewoond door de heren G. den Bakker (DFT), L. F. van den Belt (DFP), M. de Jong (DFF), W. de Loos (DF/1), kapitein F. van Tongeren (DFB), kapitein C. J. van de Weijer (DFA) en de heer J. Blaauwkamer (DFP/3).

Op dit afscheid waren van toepassing de woorden die Gijsbrecht van Aemstel aan het slot van Vondel's gelijknamige treurspel zegt:

**„VAARWEL, VERWACHT EEN
ANDREN HEER!”**

* Zie het nieuwe organisatieschema en de toelichting daarop op de pagina's 8, 9 en 10.



1. S. E. Koenraads (DFF/6 l.k.); 2. A. Emons (DFF/6 geb.d.); 3. F. J. van Oosten (DFF/6 geb.d.); 4. F. J. Voorrips (DFF/6 l.k.); 5. mej. W. J. van Boven (DFF/6 l.k.); 6. mej. J. W. Tombal (DFF/6 l.k.); 7. mej. M. Moerkerken (DFF/6 l.k.); 8. mej. A. Reurich (DFF/6 l.k.); 9. mej. I. Brouwer (DFF/6 l.k.); 10. mej. W. J. Wijninga (DFF/6 l.k.); 11. mej. G. M. Verstoep (DFF/6 l.k.); 12. mej. H. van Wasbeek (DFF/5 p.d.); 13. mej. M. H. W. Meijer (DFF/6 l.k.); 14. mej. C. Waverijn (DFF/5 p.d.); 15. mej. M. C. G. de Leede Eenschoten (DFF/6 l.k.); 16. J. van der Meulen (DFF/6 l.k.); 17. J. J. Geldhof (DFF/6); 18. C. A. Liekens (DFF/6); 19. W. H. Molenaar (DFF/6 l.k.).

Op de foto's ontbreken:

C. van den Berg (DFF/6 l.k.); Th. Donker (DFF/6); R. J. Doorneveld (DFF/6); J. G. C. Hegge (DFF/6 l.k.); J. van den Heuvel (DFF/6 geb.d.); F. Kats (DFF/6 l.k.); A. de Langen (DFF/6); mej. M. C. van Leeuwen (DFF/6 l.k.); mej. J. M. M. Okker (DFF/6 l.k.); M. L. van Oorschot (DFF/5 l.k.); mev. W. A. van de Pol-Kruller (DFF/5 tel.); J. Pronk (DFF/6); G. W. Robberecht (DFF/5); mej. J. den Rooijen (DFF/6); A. van der Spelt (DFF/5 p.d.); E. S. Sprong (DFF/6); H. Timmerman (DFF/6 geb.d.); mej. E. M. van der Velde (DFF/5 tel.); mej. J. Verhoeff (DFF/6 l.k.); mej. Y. Zuidweg (DFF/6 l.k.).

DE ZEEVAART - EEN ONBEPERKT ARBEIDSTERREIN

In de periode van 24 mei tot 30 augustus jl. werd door de Nederlandse Christelijke Radio Vereniging en de Nederlandse Radio Unie, in overleg met de Koninklijke Nederlandsche Reedersvereniging, een radio-programmaserie uitgezonden met als thema „Nederland als Koopvaardij-natie.”

In het kader van die serie werd op 23 augustus door de heer J. Hudig Dzn., Directeur van Phs. van Ommeren N.V., een lezing gehouden over het hierboven afgedrukte onderwerp, waarvan de volledige tekst op deze en de volgende pagina te lezen is.

Wij hopen er daardoor toe bij te dragen dat in zo ruim mogelijke kring kan worden kennisgenomen van de vele openhartige en behartigenswaardige woorden die door de heer Hudig werden gesproken.

„De Zeevaart — een onbeperkt arbeidsterrein” is het onderwerp dat men mij heeft voorgelegd en waarover ik graag iets wil vertellen.

Het is natuurlijk geen nieuws wanneer ik u zeg, dat het arbeidsterrein van de zeevaart inderdaad onbeperkt is. Schepen varen overal, te allen tijde, op alle wereldzeeën, grote en kleine, met allerlei soorten lading, droge en vloeibare, gekoelde en verwarmde en tegenwoordig zelfs met gas, echter ook met passagiers en soms met levende have. Men kan overal heen onder normale omstandigheden. Soms zijn er belemmeringen, zoals het thans niet mogelijk is de economische en kortere route te nemen door het Suez Kanaal.

Het zijn niet alleen wij Nederlanders, die zo over de aardbol zwerven. Ook andere nationaliteiten doen hieraan mee en niet uitsluitend de ons bekende en vertrouwde zeevarende naties. Juist de laatste tijd komen er steeds meer vlaggen op zee. Vlaggen die wij niet kennen en die wij op een vlaggenlijst moeten zoeken om te weten welke nationaliteit hiermede vertegenwoordigd wordt. Het zijn de vlaggen van nieuwe landen, die langzaam maar zeker vloten in de vaart brengen en verder opbouwen, men zou zeggen vaak zonder enige economische noodzaak.

Wij hebben geleerd van Hugo de Groot, dat de grote zeeën, de grote oceanen vrij zijn, vrij toegankelijk voor iedereen — mare liberum — en in feite is dit nog wel zo maar het betekent lang niet meer wat Hugo de Groot bedoelde, nl. dat men vrij is ladingen te vervoeren van en naar elke haven in de wereld. Er zijn helaas beperkingen en er komen er steeds meer bij.

De beperking bijv., dat een land zijn kustvaart voorbehoudt aan schepen onder eigen vlag, de beperking dat bepaalde goederen slechts met schepen van de eigen nationaliteit vervoerd mogen worden, waarbij vaak het begrip „economie” helemaal zoek is.

Toch kan men zeggen dat in het algemeen gesproken de vaart ter zee vrij is voor iedereen waardoor de onderlinge concurrentie vrij spel heeft. Het is een internationale concurrentie, waarbij het er meestal om gaat, wie over de beste schepen beschikt, de beste service geeft en uiteraard de gunstigste vracht noteert. Op weinig gebieden is de concurrentie zo vrij en intensief als in de internationale scheepvaart.

Onbeschermde als de scheepvaart in hoofdzaak is, zo gemakkelijk is het voor een ieder, die daarvoor de middelen heeft, zich op dit onbeperkte arbeidsterrein te werpen.

Zijn wij in eigen land gewend aan schepen, die in dienst van bepaalde rederijen, op bepaalde trajecten varen, in vele landen is het nog zo, dat particulieren de middelen bij elkaar weten te krijgen om zelf een schip in de vaart te brengen. Zoals vóór enkele jaren nog bij ons in de kustvaart.

Dit komt nog veel voor in landen als Noorwegen en Griekenland, waar het begrip „zeevaart” velen nog bijzonder aanspreekt.

En dan het schip zelf. Voordat het met zijn element in aanraking komt, is er door heel veel hoofden, handen en machines werk verricht. Het schip werd ontworpen en daarna gebouwd op een werf, men zou bijna zeggen „geassembleerd”. Installaties en onderdelen zijn uit het binnen- en buitenland gekomen en er is praktisch geen industrie, die niet op de een of andere

wijze een aandeel had bij de bouw. Hoofdmotoren, hulpmotoren, pompen, elektronische apparatuur — een lijst te lang om op te noemen — worden gefabriceerd door grote en kleine fabrieken, die op hun beurt weer toeleveringsbedrijven inschakelen.

Om het schip uit te rusten voor de vaart wordt olie geleverd door raffinaderijen; voorts verf, touwwerk, proviand — zowel vers als in blik — geneesmiddelen enz.

Organisaties aan de wal moeten er voor zorgen dat alles klopt bij vertrek, waarbij een eerste vereiste is een competente, bekwaame bemanning.

Teneinde een schip zo goed mogelijk te exploiteren, zal men de ontwikkeling in de scheepvaart niet alleen moeten bijhouden maar men zal deze, zo enigszins mogelijk, moeten vóórblijven. Om een bepaalde fabriek kan men een muur bouwen en de eigen bedrijfsgeheimen kunnen worden beschermd, desnoods door het nemen van patenten, maar in de zeevaart — dat onbeperkte arbeidsterrein — weet iedereen min of meer wat de ander doet en eigen uitvindingen zijn al gauw gemeengoed. Zodra een reder iets gevonden heeft dat een voordeel boven anderen biedt, zullen de laatsten niet aarzelen te trachten dit ook te verkrijgen teneinde weer te kunnen concurreren. Een voorsprong op anderen is daarom altijd maar kort.

Juist op het ogenblik is op dit arbeidsterrein een grote evolutie gaande. U zult een en ander wel gevolgd hebben in de kranten:

— Of het nu grote of kleine schepen betreft, er worden maatregelen getroffen voor automatisering, uitsluiten dus van handenarbeid.

— De schepen worden groter. In 1955 noemde men een tanker van 20.000 ton nog groot terwijl men nu schepen van 300.000 ton bouwt.

— De schepen worden sneller.

— De gebruikelijke passagiersvaart wordt verdrongen door de vliegtuigen en de passagiersschepen worden in hoofdzaak nog gebruikt voor toeristenreizen.

— Sinds een paar jaar spreken wij van rij-op/rij-af schepen.

— Het aantal autoferries over zee neemt ieder jaar met tientallen toe en ook op dit deel van het onbeperkte arbeidsterrein geldt: Zorg dat je bij blijft.

— Grote belangstelling gaat op het ogenblik uit naar containerschepen voor het vervoer van grote laadkisten.

En dan de mens in dat rederijbedrijf, de mens op dat onbeperkte arbeidsterrein.

De tijd van de ruige, robuuste zeeman uit de zeiltijd en het begin van de stoomvaart is voorbij. Als wij nu op de arbeidsbeurs om een kolentremmer of een stoker zouden vragen, zou men nauwelijks weten wat wij bedoelen.

Wij spreken niet meer van machinisten en donkeylieden maar van werktuigkundigen en bankwerkers. Ook hier een evolutie.

Aan boord zijn mensen nodig, die met moderne apparatuur vertrouwd zijn en op werktuigkundig en elektronisch gebied goed onderlegd zijn. Mensen met gevoel voor verantwoordelijkheid voor de taak, die zij op dit wijde arbeidsterrein hebben te vervullen.

Het zijn niet meer de van school weggelopen jongens, die naar zee gaan. Jongens met een goede basisopleiding en een goede vakopleiding moeten de schepen van heden bemannen.

Maar hoe goed hun opleiding en scholing ook mogen zijn, zij moeten zijn opgewassen tegen het beroep van zeeman want de zee, ondanks alle veranderingen van de laatste jaren, is niet veranderd. Het is een vriend maar kan ook een vijand zijn, die men met open vizier te lijf moet kunnen gaan. Hiervoor zijn bepaalde karaktereigenschappen vereist.

Het beroep heeft zijn aantrekkelijkheden maar ook zijn bezwaren. De scheiding van huis kan moeilijk zijn. Daar moet de man, die van zijn vak houdt, tegen kunnen, maar ook zijn vrouw, wil zij een steun voor hem zijn in zijn carrière.

Een walbaan kan later een grote aantrekkingskracht op de man uitoefenen. De voordelen hiervan worden echter vaak overschat. De zeevarende zal, net als ieder ander, wel eens aanmerkingen hebben op zijn eigen omstandigheden en zijn beroep doch

wanneer hij uit het goede hout is gesneden, zal hij dit toch niet zo gauw opgeven. Wordt dit wel gedaan, dan wordt er later vaak toch weer naar terugverlangd. Hiervan zijn voorbeelden te over.

De vrouw van de zeeman moet beseffen, voordat zij in het huwelijksbootje stapt, dat veel van haar geëist zal worden. Ondanks de ongeveer 3 maanden verlof per jaar van haar man, staat zij voor vele problemen toch alleen. Hiertegenover is er in vele gevallen de aanhankelijkheid van zeemanskinderen, die een eigen verantwoordelijkheidsgevoel tegenover de moeder krijgen.

De man zal de bevrediging hebben van een eigen verantwoordelijkheid en velen is het mogelijk door intensieve studie en het opdoen van veel ervaring de hoogste rangen te bereiken, nl. die van kapitein en hoofdwerktuigkundige.

Het leven in de scheeps-samenleving stelt hoge eisen aan iedere man. Hij moet zich weten aan te passen, maar hij weet dat hij, op zijn eigen plaats, in het team noodzakelijk is.

— De kok aan boord beseft, hoe belangrijk goed toe bereide maaltijden zijn voor de stemming onder de opvarenden.

— De radio-officier weet dat hij de enige is, die de verbinding met de buitenwereld kan handhaven.

— De matroos op uitkijk is zich ervan bewust, dat mede van zijn oplettendheid de veiligheid van iedereen aan boord kan afhangen.

— De jonge 3e stuurman, 21/22 jaar, begint zijn wacht overdag of 's nachts en is dan verantwoordelijk voor het gehele schip.

In de machinekamer is een jonge werktuigkundige, die een kostbare machine-installatie moet laten draaien.

Met zijn tweeën hebben zij het gehele schip, miljoenen waard, met een kostbare lading, onder hun hoede.

Hun chefs moeten vertrouwen in hen kunnen hebben anders zouden zij zelf nooit aan hun rust toekomen.

Wanneer de jonge stuurman later de voldoening mag hebben het commando over een schip te krijgen, heeft hij het volste recht trots te zijn.

De kapitein en de hoofdwerktuigkundige, alsmede de andere leden van de bemanning weten, dat de reders hun een mooi en kostbaar schip hebben toevertrouwd, wat een eigen verantwoordelijkheid meebrengt, die praktisch geen man aan de wal heeft.

Men staat er nauwelijks bij stil maar een kapitein op een schip op zee kan op niemand terugvallen. Hij alleen beslist over het wel en wee van zijn bemanning en opvarenden, een heel groot

HUISVESTING VOOR GEHUWDE LEERLINGEN VAN DE HOGERE ZEEVAARTSCHOOL „WILLEM BARENTSZ” OP WEST-Terschelling

Ten behoeve van gehuwde officieren die aan bovengenoemde school voor het diploma eerste of tweede stuurman willen studeren, is op West-Terschelling een aantal bungalows gebouwd.

Deze bungalows, gemeubileerd en voorzien van water, gas en elektriciteit, kunnen zij gedurende hun studietijd huren voor f 175.— per maand. Belangstellenden kunnen zich voor nadere inlichtingen wenden tot de Directeur van de school, de heer R. Teensma.

stuk kapitaal en een kostbare lading terwijl de hoofdwerktuigkundige met zijn assistenten er voor moeten zorgen, dat op de reis de ingewikkelde voortstuwingsinstallatie de verlangde duizenden of zelfs tienduizenden paardekrachten kan leveren.

Dan zijn er — last but not least — allen wier taak het is er voor te zorgen, dat de schepen lading en passagiers te vervoeren krijgen. Ook hier een onbepert arbeidsterrein.

Er zijn de handelaars en fabrikanten, de makelaars, die de bevrachting tot stand brengen of de lading boeken, de assuradeuren, de verschepers, de ontvangers, de consumenten, u luisteraar inclus. In uw dagelijks leven bent u er bij betrokken. Grondstoffen, voedingsmiddelen, alle soorten goederen en gereede produkten worden geïmporteerd en geëxporteerd en moeten voor het grootste deel worden verscheept. Een voortdurende uitwisseling van goederen heeft plaats.

In al deze transacties en handelingen, nodig om de ladingen van hun plaats van herkomst naar de uiteindelijke bestemming te krijgen, vinden ontelbaren hun bestaan.

Naast het personeel van de scheepvaartkantoren zelf zijn er de medewerkers van de vele dienstverlenende bedrijven, zoals cargadoors, havenbedrijven, stuwadoors, expediteurs, binnenvaart, schoonmaak- en reparatiebedrijven, de spoorwegen, maar ook van loods- en bebakeningsdiensten, baggermaatschappijen, douane, Scheepvaart-Inspecties, allerlei organisaties en zo zou ik eindeloos kunnen doorgaan. Zij allen zijn voor hun broodwinning direct of indirect van de zeevaart afhankelijk.

Niet alleen op het water zelf maar in bijna alle geleidingen van het bedrijfsleven heeft men te maken met de zeevaart, welke dan ook één van de onmisbare pijlers voor de economie van ons land is.

Terecht kan men daarom zeggen, dat de zeevaart een onbepert arbeidsterrein verschaft.

ONZE ZILVEREN VLOOT- JUBILARIS



W. J. DE HAAN
gezagvoerder
1942 - 12.10 - 1967

ONZE VLOOT- JUBILARISSEN



F. C. DE WINTER
3e werktuigkundige
1957 - 7.10 - 1967



H. KUIJPER
3e werktuigkundige
1957 - 7.10 - 1967

ONZE WAL- JUBILARIS



D. KRAMERS
sectie DFF/5
1957 - 1.9 - 1967



A. VAN DOODEWAARD
wachtassistent
1957 - 8.9 - 1967



D. M. VAN WALSUM
volmatroos
1957 - 18.9 - 1967

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



R. LAWERMAN
II.stm.
per 17.8



J. M. E. KORTEWEG
II.stm.
per 20.8



H. G. J. NUNNINK
II.stm.
per 28.8



T. T. RISON
II.stm.
per 28.8



F. HELLEENDOORN
II.stm.
per 1.9



R. BOS
5e wtk.
per 1.9



R. SCHOKKER
5e wtk.
per 11.9



P. D. KOUDENBURG
II.wtk.
per 16.8



R. D. PETERSON
II.wtk.
per 16.8



H. P. C. VAN EKEN
II.wtk.
per 21.8



J. C. SPIJKERMAN
II.wtk.
per 24.8



A. E. A. VAN VELDE
II.wtk.
per 24.8



P. G. BEEKHUIZEN
II.wtk.
per 25.8



R. J. RODOLF
II.wtk.
per 1.9



R. KONIJNENBERG
II.wtk.
per 1.9



J. C. STEK
II.wtk.
per 1.9



W. C. VAN HOOFF
II.wtk.
per 5.9



L. A. TEN HARKEL
II.wtk.
per 14.9



A. N. WARNAAR
scheepskok
per 23.8

„DE TRANSFER”

De — om het met onze minister Luns te zeggen — „recentelijk” doorgevoerde reorganisatie bij Shell Tankers N.V. heeft de gemoederen — zoals te verwachten viel — de eerste dagen na het bekend worden hiervan danig beziggehouden. De grootste en meest spectaculaire „transfer” bij de Shell-Tankers-„professionals” was wel dat het personeel van enkele secties, voor een nog onbekend transfer-bedrag, aan een club in de ere-divisie is overgedaan en voortaan onder Shell Nederland-kleuren zal spelen. Het aantal spelers dat voorheen in de rood/gele shirts van Shell Nederland uitkwam, is hierdoor meer dan verdubbeld. Boze tongen beweren dat het voor het bestuur van deze vereniging ondoenlijk is om bij het gadeslaan van de prestaties van de nieuwelingen (en dat na zoveel jaar spelen!) alle namen te onthouden, zodat men met de gedachte speelt de nieuwe aanwinst van grote rugnummers te voorzien.

Voor toeschouwers die evenwel al jaren de tribune bevolken is dit een volkomen overbodige maatregel; immers, het zal nog wel ettelijke tijd duren voordat, ondanks de conditie-training, de nieuwe spelers de juiste houding hebben gekregen, temeer omdat de oude rotten daar voornamelijk uit Den Haag afkomstig zijn en door hun hofstedelijke houding zich voorlopig zullen onderscheiden van de nieuwe Rotterdamse aanwinst. Alhoewel, er zijn reeds telefonische aanvragen gedaan bij in Rotterdam gevestigde instituten tot spraakverbetering, zodat de nieuwe spelers ongetwijfeld binnenkort op de juiste wijze het „free-kick” en „corner” zullen weten rond te bazuinen in plaats van „vrije trap” en „doodschop om een hoekie”. Desondanks zal de zee-gang van de ex-Shell-Tankers-spelers hen voorlopig nog wel verraden. Wat de status betreft, naar verluidt wordt door een groep vroegere Shell-Tankers-spelers die thans in de ere-divisie-

club zijn opgenomen, koortsachtig overleg gepleegd of door gezamenlijke inkoop niet een korting valt te bedingen op de stalen diplomatenkoffers, gebruikelijk op het nieuwe niveau, voor het meenemen van de boterham voor „half-time.” Een waarschuwing lijkt evenwel niet overbodig! Jongens, jullie bent nu wel in de ere-divisie opgenomen, maar laat ik jullie één ding meegeven: al worden jullie nou allemaal stopper-spil of half-back, krijg geen grote „back”, anders komt er bloed aan de bal!

En als we bij de promotie/degradatie-wedstrijden tegen elkaar komen te staan, denk erom: de Maatschappij-scheidsrechter is onpartijdig, dus als jullie obstructie plegen of op andere wijze jullie afkomst verloochenen, staan jullie zo in het boekje en konden wel eens achter het net vissen.

Wouw

AANGESTELD ALS ONDEROFFICIER



J. DEN HEIJER
bootsman
per 18.8

WIJ SPRAKEN MET :

eerste stuurman H. N. A. Snel

Je weet nooit hoe een stuivertje rollen kan. We willen hiermee alleen maar zeggen dat een zakelijk bezoek op kantoor plotseling aanleiding kan zijn tot een artikeltje in „Tussen Schip en Ka”. Tijdens een kantoorbezoek van stuurman Snel bleek namelijk dat hij, naast een voortreffelijk amateur-fotograaf, een verwoed postzegel-verzamelaar was. Nu zijn in onze leken-ogen postzegels alleen maar stukjes papier waar je brieven mee kunt versturen, maar als een „filatelist” over zijn hobby begint te praten blijkt er toch heel wat meer aan vast te zitten.

We besloten dan ook het gesprek bij hem thuis voort te zetten. Thuis, dat wil zeggen een droom van een flat aan de rand van Loosduinen met een riant uitzicht op zee. Jammer genoeg konden wij daar niet van genieten omdat het al donker was. Het enige dat wij zagen waren de fonkelende lichtjes van Ockenburg, het kampeercentrum.

Nu waren wij wel niet gekomen om de flat te bezichtigen maar aangezien wij



vrouwen nieuwsgierig zijn, konden we het toch niet laten om eens rond te kijken. In de enorm ruime kamer, met smaak ingericht en intiem verlicht door een aantal schemerlampen, werd onze blik getrokken naar het grote teak-houten wandmeubel, dat bijna de gehele muur besloeg.

„Daar kun je ook van alles en nog wat in

kwijt,” zeiden we enigszins jaloers tot onze gastvrouw, mevrouw Snel.

Ze zuchtte even en zei: „zeg dat wel, als tenminste de foto's, munten- en postzegel-verzameling van mijn man er niet in zaten.” Inderdaad bleken alle kastjes vol met, netjes gerangschikte, dozen en albums te zitten. Het ene stockboek na het andere kwam tevoorschijn. Allemaal vol met zegels die nog ingeplakt moesten worden. Er waren heel aparte exemplaren bij, zoals zegels zonder tandingen (dit werd heel vroeger veel gedaan) en met de meest vreemdsoortige afbeeldingen en teksten er op. Stuurman Snel vertelde ons hoe fascinerend het is om uit te zoeken waar deze zegels vandaan komen. Soms staan er namelijk staatjes op vermeld die je op geen enkele atlas meer zult tegenkomen. Dit komt omdat tientallen jaren geleden kleine koninkrijken en sheikdommen hun eigen zegels uitgaven en in de loop der tijd zijn deze „staatjes” verenigd en hebben toen heel andere namen gekregen.

Al bladerend en bladerend kregen we opeens een album in handen met alleen maar postzegels die betrekking hadden op de zeevaart, een zogenaamde motief-verzameling. Wie schetst onze verbazing (en blijdschap) toen wij daarbij stuitten op een Curaçaose zegel waarop een Shell-Tanker van de „A”-klasse was afgebeeld.

Op andere zegels meenden we zelfs „V”-zowel als „G”-tankers te onderscheiden. Het was ons bekend dat deze serie zegels bestond maar we hadden nog nooit de kans gehad ze van zo dichtbij te bewonderen. De fotograaf maakte er de hierbij afgedrukte foto van, die ongetwijfeld ook de „a”-filatelisten onder onze lezers zal interesseren. De verzameling die stuurman Snel van „tanker-postzegels” heeft aangelegd, is nog niet compleet, maar misschien zal dit artikeltje er toe bijdragen dat de ontbrekende zegels alsnog in zijn bezit komen. Je weet immers nooit hoe een stuivertje rollen kan . . .

J. F. S.

„Tanker-postzegels” die respectievelijk werden uitgegeven door Venezuela, de Nederlandse Antillen, Bulgarije, Griekenland, Hongarije, Kuwait, Maleisië, de Poolse Volksrepubliek en Noorwegen.



MET PENSIOEN

P. J. VAN DER WAALS
Hoofdwerktuigkundige
11.12.1936 - 30.9.1967



Op 1 oktober namen wij afscheid van hoofdwerktuigkundige P. J. van der Waals, die met ingang van deze datum de dienst van onze Maatschappij met pensioen heeft verlaten.

De heer Van der Waals trad op 11 december 1936 als vijfde werktuigkundige in dienst van de N.V. Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en kreeg als eerste schip het m.s. „Erinna” toegewezen. Tijdens de oorlogsjaren deed hij op de vloot dienst.

In die periode is hij twee maal bij vijandelijke acties betrokken geweest en wel op 2 maart 1941 toen hij als vierde werktuigkundige was tewerkgesteld op het m.s. „Rotula” en dit schip bij Milford Haven verloren ging, en op 11 november 1942 toen hij in dezelfde rang dienst deed op het historische m.s. „Ondina” en dit schip het bekende heroïeke gevecht leverde met twee vijandelijke hulpkruisers in de Indische Oceaan.

Na de tweede wereldoorlog doorliep hij de achtereenvolgende rangen op verschillende schepen van onze Maatschappij.

Op 1 januari 1960 verkreeg hij tijdens zijn dienstperiode op het s.s. „Katelysia” zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige en als zodanig heeft hij, behalve op het laatstgenoemde schip, het beheer over de machinekamer gehad op de „Vivipara”, „Viana” (2x), „Vitrea” (2x), „Vasum” en „Videna” (3x).

Het s.s. „Videna” was tevens zijn laatste schip, waarvan hij op 11 juli 1967 te Niigata afmonsterde.

Wij wensen de heer Van der Waals nog vele jaren van goede gezondheid toe temidden van zijn gezin.

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16.8 t/m 15.9.1967)

GEHUWD:

- 11.8.: G. van Driel, hoofd kombuis, met mej. H. van Vugt;
- 18.8.: J. Werkhoven, 4e stm., met mej. A. J. Broen;
- 18.8.: C. Verburgt, 3e stm., met mej. J. van Boven;
- 19.8.: H. van Groen, 3e stm., met mej. T. de Breed;
- 22.8.: B. Oudkerk, 3e wtk., met mej. M. A. A. Hartsteen;
- 31.8.: F. Nederbragt, 4e wtk., met mej. J. van der Kroef;
- 4.9.: J. E. A. Westerbeek, II.wtk., met mej. H. C. van Hoff;
- 4.9.: P. F. Buil, 3e wtk., met mej. J. Scheltus;
- 8.9.: J. W. Nieuwerf, 3e stm., met mej. C. van Veen.

MET VERLOF:

- gezagv.: W. van Brakel, W. A. Kleine, K. Prins, Tj. Kuyper, G. Heising;
- 1e stl.: C. Vessies, E. Moll, J. L. Muyskens, J. Klein Roseboom, P. Snel, P. J. F. de Beus, H. N. A. Snel;
- 2e stl.: J. de Jager Sr., G. W. Bouma, J. C. Aartsen, P. R. Brunet de Rochebrune, G. M. Schipper, J. P. Hendriks;
- 3e stl.: M. F. D. Beccx, P. H. van der Ham, R. P. F. J. Ruiter, E. A. Bik, J. Knip, J. G. Leenders, M. A. J. Swakhoven, F. F. Ates, C. C. Wabeke;
- 4e stl.: M. A. Diehl, M. van den Belt, G. W. J. Jacobs, W. K. G. de Waard, J. A. Koenraad;
- II.stl.: M. Groothuis, H. J. J. van de Garde, A. van Leeuwen, H. J. de Vries, D. Schonenberg, C. Maduro, B. van Katwijk, G. Zoetendal, M. Waalewijn, C. P. C. van Goethem, P. R. Lammers, D. M. Alderlieste, H. W. A. Versluis;
- hfd.wtk.: Jac. Jansen, R. M. F. van den Berg, J. E. Weidema, W. C. van Megen, P. van der Hout, P. F. Geel;
- 2e wtk.: G. Vis van Heemst, H. de Hoog, L. J. van Onselen, P. J. Engelsma;
- 3e wtk.: P. Balt, P. F. Buil, R. van den Berg, E. C. Paardekooper, J. J. L. Geerink;
- 4e wtk.: P. C. W. Enders, J. Homminga, P. Zandstra, A. J. Koelewijn, J. C. J. Walraven;

- 5e wtk.: J. H. G. Nuy, J. B. Krijnen, M. de Koning, I. Lobs, R. G. M. Kaufeld, D. J. Plate, Rudy Sloof;
- II.wtk.: G. J. Vingerhoed, W. J. Smit, F. L. van der Krabben, M. J. Kalkwarf, J. G. P. A. Plantinga, B. P. Droogendijk, H. Wesselman, J. M. Verburg, J. W. Goëttjes, A. Leschot, R. F. M. ten Hoonte, J. D. Compriet, F. C. Sant, D. van Dongen, A. Mensonidus, N. Heertjes, W. A. Smallegange, A. Vis, J. B. H. de Glopper, M. R. Daal, P. A. Post;
- bootslieden: H. C. den Daas, S. Visser, C. J. de Knegt, J. H. Roos;
- 1e pomplieden/bankwerker: C. P. Hazelbag, H. van Ommering, J. Brobbel, A. J. Tinkhof, J. F. van Schie;
- 2e pomplieden/bankwerker: P. C. Jongebloed, J. H. L. Delsman, G. M. Ras, J. F. van Schie;
- bankwerkers: G. D. C. van der Linden, J. Punt, H. van Daalen, J. van Scherrenburg;
- wachtassistent: J. den Hartog;
- voorman/donkeyman: C. Noordijk;
- hoofden kombuis: W. P. M. van der Moezel, A. A. Turkenburg, R. B. Vos, C. G. M. van Schuppen, J. N. Krans;
- scheepskoks: Th. de Vos, G. H. Valk.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

- m.s. **Abida**: 4e stm. S. P. van Geuns, 3e wtk. J. A. de Groot, 5e wtk. R. J. Kleine Budde, II.wtk. P. G. Beekhuizen, II.wtk. R. Konijnenberg;
- m.s. **Acmaea**: gezagv. Th. J. van de Vrie, 1e stm. A. J. Schumm, wnd. 3e stm. R. Vos, II.stm. R. Drenth, hfd. wtk. C. Heeres, wnd. 4e wtk. H. Japin, 5e wtk. A. J. Breeuwsma, II.wtk. J. E. Buitendijk, II.wtk. G. A. Dieterich, II.wtk. J. A. Deelen, II.wtk. J. Slagter, radio officier J. M. J. M. van der Vorst, 1e pompman/bankwerker G. P. I. B. Spruit;

IN MEMORIAM

KAPITEIN D. A. C. GELIJNS



Op 29 augustus jl. overleed plotseling onze oud-gezagvoerder D. A. C. Gelijs, die de dienst van onze Maatschappij per 1 maart 1962 verliet en tot zijn pensionering als Chef Nautische Dienst werkzaam was. In verband met zijn vele verdiensten, ook buiten de Koninklijke/Shell Groep, werd hij in april 1962 benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Kapitein Gelijs bereikte de leeftijd van 61 jaar. Onder overweldigende belangstelling, ook van zijn oud-Shell-collega's, vond op 2 september te Vlaardingen de teraardebestelling plaats. Talloze kransen, waaronder een krans van Shell Tankers N.V., dekten de baar. Onze Maatschappij werd bij de begrafenisplechtigheid officieel vertegenwoordigd door Adjunct-Directeur G. den Bakker.

IN MEMORIAM

LEERLING-WERKTUIGKUNDIGE W. J. LIEVAART



Op 5 oktober jl. bereikte ons het ontstellende bericht dat leerling-werktuigkundige W. J. Lievaart in de loop van de ochtend ten gevolge van een auto-ongeval om het leven was gekomen. Hij bereikte de leeftijd van 21 jaar. Nadat hij de opleiding te Vlissingen had gevolgd, behaalde hij in juni 1966 het BM-getuigschrift en werd op 9 augustus van dat jaar op de „Arca” tewerkgesteld. De resultaten die Jaap Lievaart tijdens zijn studie behaalde, deden reeds veel van hem verwachten en gedurende zijn praktijkjaar aan boord werd dit nog bevestigd. Hij keerde onlangs naar Nederland terug en zou in december a.s. als 5e werktuigkundige worden aangesteld. Wij betreuren in hem een gewaardeerde en prettige collega waarvoor een goede toekomst scheen weggelegd. Onze deelneming gaat vooral uit naar zijn ouders en zijn verloofde. Wij kunnen slechts hopen dat zij de kracht mogen vinden dit grote verlies te dragen.

m.s. Acteon: gezagv. W. de Beer, II.stm. K. G. Verbeek, II.wtk. J. van 't Leven;

s.s. Arca: 1e stm. H. A. de Visser, II.stm. P. C. B. M. Gerrits, II.stm. P. T. M. de Jonge;

s.s. Atys: 2e stm. L. D. J. van Zuilekom;

m.s. Camitia: gezagv. C. Vriend, 4e stm. J. Wassenaar, 4e wtk. J. M. M. Siemerink, 5e wtk. G. C. Sloof, 5e wtk. J. C. N. Brakeboer, II.wtk. R. D. Peterson, II.wtk. A. E. A. van Velde;

m.s. Cinulia: II. wtk. H. P. M. van Eijk, radio officier A. Veldman;

m.s. Crania: 3e stm. S. B. M. Breukel, wnd.hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, wnd. 2e wtk. J. Ommering;

m.s. Dallia: 2e stm. J. Drog, radio officier A. Narold, bootsman T. H. van Vlijmen, 1e pompman/bankwerker L. J. C. van Kuyen, 2e pompman/bankwerker C. Luykenaar, bankwerker A. A. M. Jörgens, hoofd kombuis G. van Driel, scheepskok A. A. Warnaar;

m.s. Daphne: II.stm. F. Berg;

m.s. Diadema: hfd. wtk. F. F. Walthuis;

m.s. Diloma: II.wtk. R. Zwaal;

m.s. Dione: 5e wtk. J. W. Kögeler, radio officier A. K. Deurloo; bootsman G. van Delft, 1e pompman/bankwerker J. Wulffraat, 2e pompman/bankwerker H. P. J. van der Lenden, bankwerker G. H. M. Sauren, hoofd kombuis J. H. van Elteren, chef kok C. P. Hoogesteger;

m.s. Dosina: wnd. 2e stm. J. M. Huygens, 3e stm. J. A. van Kesteren, hfd. wtk. R. Romijn, 2e wtk. C. H. J. van Dijk, 4e wtk. M. de Boer, 5e wtk. H. W. Willemse;

s.s. Kabylia: 5e wtk. J. M. Brinks, radio officier P. A. van Leeuwen;

s.s. Kara: 1e stm. P. Cammel, 5e wtk. J. H. Kalkwarf;

s.s. Kelletia: 1e stm. P. Janssen, II.stm. M. van der Heiden, II.stm. R. Lawerman;

s.s. Kermia: 2e stm. A. P. J. Ham, wnd. 3e wtk. W. Schok;

s.s. Khasiella: wnd. 3e stm. E. J. J. Eelman, II.stm. C. D. Kromhout, II.wtk. H. Smeding;

s.s. Kopionella: 4e wtk. F. M. C. Kramers, II.wtk. D. H. J. de Vries, II.wtk. H. P. Scheepers;

s.s. Koratia: 2e wtk. J. W. Keesmaat, 5e wtk. J. Qualm, II.wtk. C. A. A. A. Rademaker, II.wtk. W. K. de Voogd, hoofd kombuis L. H. H. L. Leit-huyser;

s.s. Korenia: 3e stm. G. A. M. Dorren, 4e wtk. H. A. Scherpenhuizen, 5e wtk. P. G. L. M. van Aken;

s.s. Korovina: II. wtk. J. Penning;

s.s. Kosmatella: 3e stm. W. van der Graaff, 4e stm. R. P. A. Huizinga, 2e wtk. J. I. Brangert, wnd. 4e wtk. H. M. Westerveld, 5e wtk. E. Hendrikse, 5e wtk. C. J. M. de Jong, II.wtk. P. G. Venema, II.wtk. F. J. Jonges, radio officier P. H. Bax, hoofd kombuis A. Brugmans;

s.s. Krebsia: 1e stm. R. Verhoef, wnd. 2e stm. J. Broekmeijer, II.stm. A. A. J. M. Defesche, 5e wtk. A. A. Hultermans;

s.s. Kryptos: wnd. 1e stm. E. Q. Abbas, 3e stm. W. J. Stoker, 4e stm. L. H. Kramer, II.stm. H. G. J. Nunnink, II.stm. T. T. Rison, 5e wtk. D. F. L. van Velzen, II.wtk. P. D. Koudenburg, II. wtk. IJ. Vreugdenhil, II.wtk. H. P. C. van Eken;

m.s. Macoma: 2e wtk. A. J. Verkerk;

m.s. Niso: hfd. wtk. W. Balvers;

s.s. Ondina: 2e stm. C. A. Koppendraaier, II.wtk. J. P. van de Water, II.wtk. A. E. de Bruijn, radio officier C. Veeningen;

s.s. Philidora: gezagv. J. L. F. Vermeulen, II.stm. F. B. Visser, 2e wtk. C. C. Bartels, 5e wtk. A. J. Elmendorp;

s.s. Philiine: 4e stm. W. J. C. den Boer, II.stm. J. M. E. Korteweg, 2e wtk. P. G. Eekman, wnd. 3e wtk. A. Bakelaar, 4e wtk. H. Brand, II.wtk. W. J. H. M. Toussaint, II.wtk. J. C. Spijkerman;

s.s. Vitrea: 1e stm. A. Visser, wnd. stm. F. M. J. van de Laar, 4e wtk. F. F. M. Scheren, radio officier W. J. Koster;

s.s. Zafra: 5e wtk. F. G. Museler, 5e wtk. P. P. G. M. Gijbels.

MET PENSIOEN:

hfd.wtk.: P. J. van der Waals.

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL



MEJ.
M. A. DE KORTE
sectie DFF/5



MEJ. F. M. KRAAL
sectie DFF/5



MEJ. S. E. VAN DER
LINDEN
sectie DFF/5



MEJ. E. MAGER
sectie DFF/5



MEJ. J. M. VAN
REEUWIJK
sectie DFF/5



MEJ.
H. VAN WASBEEK
sectie DFF/5

UIT DIENST GETREDEN:

II.stm.: S. van der Baan;
3e wtk.: F. Fresow, J. W. van Leyden, P. K. Polman;
4e wtk.: L. C. Biesheuvel;
5e wtk.: P. D. van de Bilt, G. van Dalen, P. de Groot;
hoofd kombuis: C. Lokhorst;
1e pompman/bankwerker: J. Slob.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

MVD: II.wtk. J. H. Kalkwarf.

AANGESTELD ALS:

5e wtk.: J. H. Kalkwarf.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16.8 t/m 15.9. 1967)

UIT DIENST:

31.8.: Mej. L. M. Gerrisse - sectie DFF/3
1.9.: F. R. van Rosevelt - sectie DFT/6 (pensioen);
1.9.: Mej. G. J. Karsenborg - sectie DFP/13;
1.9.: Mej. A. G. M. Damhoff - sectie DFF/5;
1.9.: Mej. J. W. Roggeveen - sectie DFF/5;
1.9.: Mevr. A. W. M. Jordaan-Willebord - sectie DFF/5 (naar K.S.E.P.L., Rijswijk).

GEHUWD:

31.8.: D. Kramers - sectie DFF/5 - met mej. L. M. Gerrisse
1.9.: Mej. W. M. Nieste - sectie DFP/12 - met de heer C. A. Kramer
14.9.: Mej. W. A. Kruller - sectie DFF/5 - met de heer J. G. van de Pol.

Redactiecommissie:

G. W. Bakker
A. Baljet
I. J. A. van Dommelen
G. H. van Leeuwen
J. C. W. Schuller tot Peursum
(voorzitter)
W. N. Wouters

tussen schip en ka

zevende jaargang no. 2 — oktober 1967

maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.
HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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



- 1. m.s. ABIDA
- 2. m.s. ACILA
- 3. m.s. ACMAEA
- 4. m.s. ACTEON
- 5. s.s. ARCA
- 6. s.s. ATYS

- 7. m.s. CAMITIA
- 8. m.s. CINULIA
- 9. m.s. CRANIA
- 10. m.s. DALLIA
- 11. m.s. DAPHNE
- 12. m.s. DIADEMA

- 13. m.s. DILOMA
- 14. m.s. DIONE
- 15. m.s. DOSINA
- 16. s.s. KABYLIA
- 17. s.s. KALYDON
- 18. s.s. KARA

- 19. s.s. KATELYSIA
- 20. s.s. KELLETTIA
- 21. s.s. KENIA
- 22. s.s. KERMIA
- 23. s.s. KHASIELLA
- 24. s.s. KOPIONELLA

PEN OP 10 OKTOBER 1967

Bijlage van de oktober 1967-editie van „Tussen Schip en Ka”,
maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.



25. s.s. KORATIA
26. s.s. KORENIA
27. s.s. KOROVINA
28. s.s. KOSICIA
29. s.s. KOSSMATELLA
30. s.s. KREBSIA

31. s.s. KRYPTOS
32. s.s. KYLIX
33. m.s. NISO
34. s.s. ONDINA
35. s.s. ONOBA
36. s.s. PHILIDORA

37. s.s. PHILINE
38. s.s. PHILIPPJA
39. s.s. SEPIA
40. s.s. VASUM
41. s.s. VIANA
42. s.s. VIDENA

43. s.s. VITREA
44. s.s. VIVIPARA
45. s.s. ZAFRA
46. s.s. ZARIA