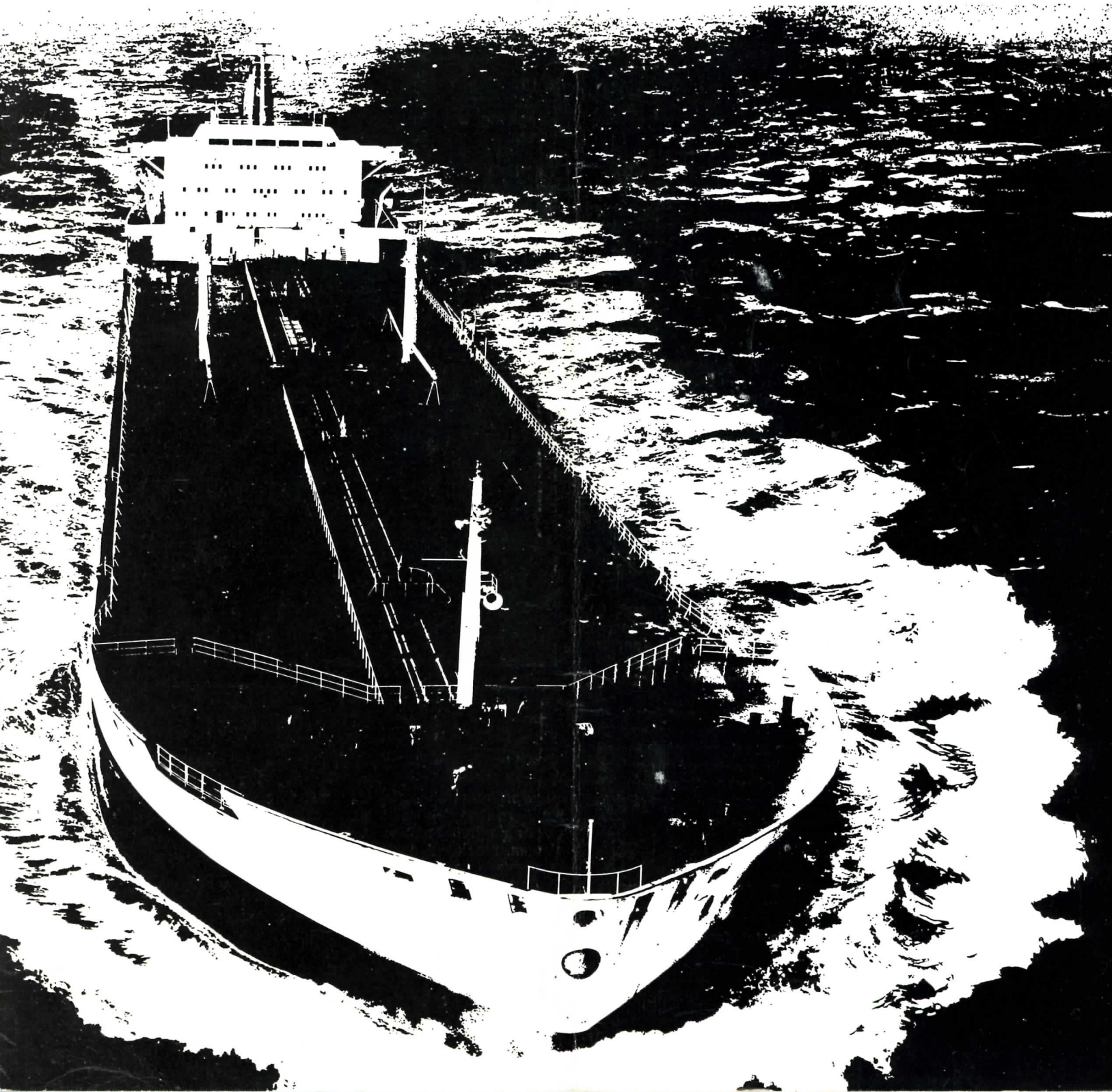


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

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



SHELL EN HET LEEFMILIEU

Aan alle schepen is verzonden een aantal exemplaren van het boekwerkje „Shell en het Leefmilieu, het Leefmilieu en Shell”. Ook op kantoor is aan ieder personeelslid een exemplaar uitgereikt, terwijl gepensioneerden het rechtstreeks thuis hebben ontvangen.

Veel, heel veel, wordt er de laatste tijd geschreven en gesproken over milieu-hygiëne, of concreter gezegd: over de bestrijding van de verontreiniging van bodem, water en lucht. Deze belangstelling komt ook, omdat 1970 indertijd officieel is uitgeroepen tot Europees natuurbeschermingsjaar.

De aardolie-industrie is nauw betrokken bij de strijd tegen de verontreiniging van ons leefmilieu. Zij is zich van haar plichten op dit gebied diep bewust en zij zet dan ook grote hoeveelheden kennis en geld in, om aantasting van dit milieu te voorkomen.

Toch wordt zij, meestal door onvolledige of verkeerde voorlichting, vaak als grote zondebok beschouwd. Dit is een van de belangrijkste redenen die Shell Nederland N.V. ertoe heeft doen besluiten een boekje samen te stellen waarin een aantal feiten vermeld staan die nog onvoldoende bekend zijn. Feiten die betrekking hebben op hetgeen de aardolie-industrie en de Koninklijke/Shell Groep in het bijzonder doen (en laten) om verontreiniging van lucht, bodem en water te voorkomen.

BIJDRAGEN VAN VLOOTPERSONEEL

In de loop van 1970 verschenen in dit maandblad een aantal bijdragen ingezonden door opvarenden van de vloot, zoals: „Voetbalverslag van de Kalydon”, „Afscheid Kapt. De Geus”, „Bedankt voor de reis”, „Expo 70 en de Arcaïden” en laatstelijk — in het juli-nummer — „De mannen van Lady Glorita.”

Wij zijn degenen die ons aan bovengenoemde artikelen en verslagen hielpen bijzonder erkentelijk, temeer daar ons is gebleken dat juist dergelijke bijdragen, die de belevenissen van varende collega's beschrijven, de belangstelling hebben van zowel het vloot- als walpersoneel. Helaas hebben wij één bijdrage, namelijk een serie dia's genomen nadat een haai was gevangen, niet kunnen plaatsen, daar de zwart/wit-vergrotingen die wij daarvan hebben laten maken, druktechnisch onvoldoende waren voor plaatsing.

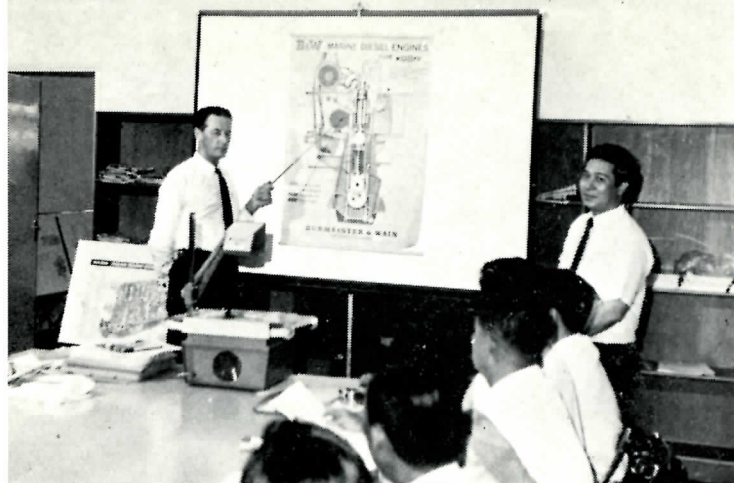
Toch kan de Redactie zich niet aan het gevoel onttrekken dat er meer belevenissen zijn aan boord, in een haven of onderweg, waarvan een verslag zeer zeker voor plaatsing in „Tussen Schip en Ka” in aanmerking komt. Wij zouden daarom onze lezers nog eens willen oproepen om, indien er gebeurtenissen zijn die zich voor publikatie lenen, de pen eens ter hand te nemen en aan de Redactie hetzij een volledig verslag te zenden, hetzij — en daartegen is geen enkel bezwaar — in een paar kanttekeningen aan te geven wat er is voorgevallen, waarna wij van een en ander een — naar wij hopen — interessant verslag kunnen samenstellen. Wij denken bijvoorbeeld aan een afscheidsviering van een te pensioneren officier aan boord, een uitstapje gemaakt door een groep opvarenden in een haven, een ontmoeting op zee die buiten de gebruikelijke valt, een ervaring onderweg naar het schip, enz.

Mocht het mogelijk zijn de bijdrage te verluchten met foto's, dan zal dit de belangstelling van de lezers alleen maar verhogen, alhoewel wij dan zouden willen verzoeken om de zwart/wit negatieven zelf, daar kleurendia's helaas niet kunnen worden geplaatst, terwijl met zwart/wit-contactafdrukken of vergrotingen op klein formaat het haast onmogelijk is hiervan een bruikbaar cliché te maken.

Kortom, uw bijdragen zijn welkom.

BIJ DE FRONTPAGINA :

Een Shell-tanker (D-klasse) inspireerde tot deze symfonie in zwart en wit.



NOGMAALS ...

DE CURSUSSEN VOOR CHINESE SCHEEPSGEZELLEN TE HONGKONG

Wij ontvingen nog twee foto's genomen tijdens de theorie- en praktijklessen die o.a. onder auspiciën van Shell Tankers te Hongkong worden gegeven voor de Chinese scheepsgezellen aan boord van onze schepen, waarover wij in het septembernummer reeds het een en ander schreven.

Wat betreft de in de cursus opgenomen lessen in brandbestrijding zij volledigheidshalve nog vermeld, dat de cursussen in brandbestrijding die speciaal zijn gericht op de omstandigheden die zich aan boord van tankschepen kunnen voordoen en reeds voorheen werden gegeven op de Kun Tong installatie, onverminderd voortgang vinden. Daardoor zullen degenen die aan boord van onze schepen worden geplaatst en niet de volledige training in Hongkong hebben gevolgd, toch de nodige oefening hierin hebben kunnen opdoen.

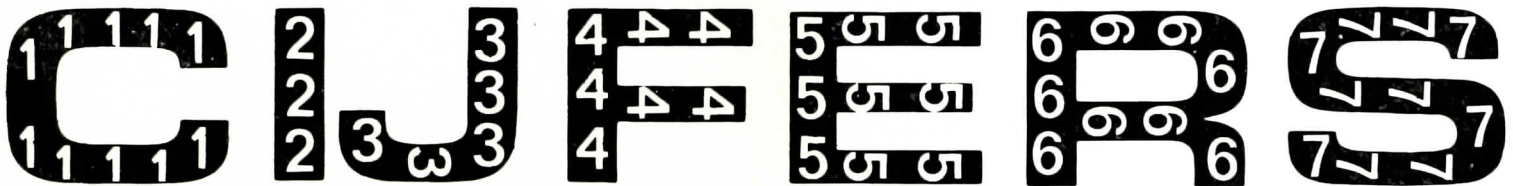
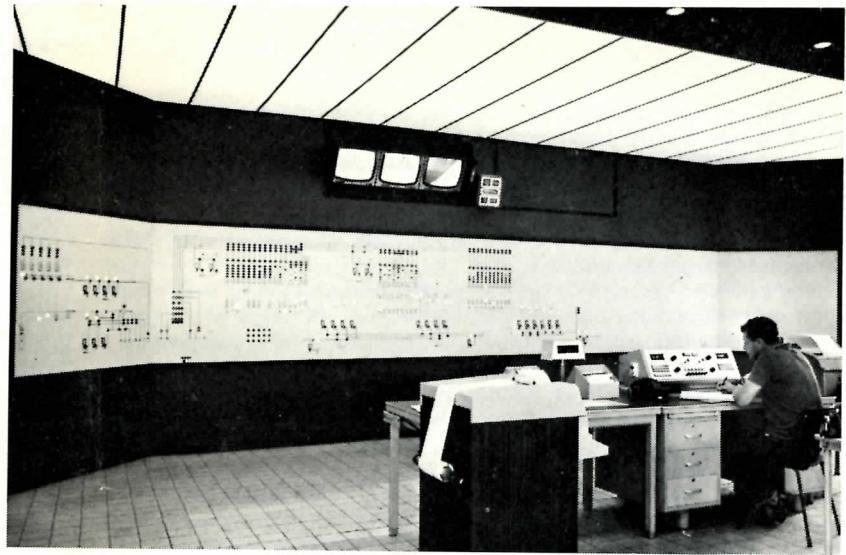


GROOT CHARTERCONTRACT

Shell International Petroleum Co. te Londen heeft met de Noorse rederij Hagb Waage een chartercontract gesloten, waarmee een huurprijs van bijna f 450 miljoen is gemoeid. Het gaat om zeven tankers met een gezamenlijk draagvermogen van 1 miljoen ton. Voor de Londense vrachtenmarkt, waar het contract tot stand kwam, bleek het de grootste charterovereenkomst te zijn uit de geschiedenis.

Vier tankers, waarvan er twee 75.000 ton meten en de andere twee 95.000 ton, zullen onafgebroken ruwe olie voor de Shell aanvoeren tot april 1972. De drie andere schepen zijn mammoettankers van elk 220.000 ton. Zij zijn thans nog in aanbouw en zullen pas in de loop van 1971 beschikbaar komen. Deze drie grote tankers zijn gecontracteerd voor een periode van drie jaar.

SPRE- KEN- DE



Eind 1960, nu tien jaar geleden, liep het eerste schip Shell Europoort aan. Het was de in time-charter varende Zweedse tanker „A.K. Fernström” die ruim 18.000 ton ruwe olie loste in de gloednieuwe opslag-tanks. Sedertdien is Shell Europoort snel gegroeid, hetgeen wel moge blijken uit de volgende cijfers:

jaar	aantal schepen	geladen/gelost (B/L cijfers)
1960	1	18.618
1961	58	2.510.250
1962	115	5.548.983
1963	145	7.041.074
1964	177	9.802.638
1965	244	11.538.271
1966	406	20.058.658
1967	445	23.106.708
1968	473	29.409.203
1969	544	35.829.781
1970	294	18.634.019
1ste half jaar		
	2902	163.498.203

Gelijke tred met het steeds groeiende aantal schepen dat in Shell Europoort lading innam of loste, hield het aantal beschikbare tanks, waarvan er thans — behalve enkele slops en ballasttanks — 36 zijn voor ruwe olie en 6 voor de opslag van producten, namelijk:

Crude oil	
15 tanks van	40.000 m ³
12 tanks van	100.000 m ³
4 tanks van	60.000 m ³
5 tanks van	20.000 m ³
Producten	
1 tank van	10.000 m ³
1 tank van	40.000 m ³
4 tanks van	60.000 m ³

Maar niet alleen de tankcapaciteit en de hoeveelheid aangevoerde olie nam steeds toe, ook de tonnage van de schepen nam steeds grotere afmetingen aan.

Vanaf het eerste uur

De heer H. B. Tober, die deze snelle groei meemaakte, vertelde dat het zes jaar duurde alvorens het 1000ste schip Shell Europoort aanliep, dat was op 13 augustus 1966. Het 2000ste schip was er ruim twee jaar later, namelijk op 10 november 1968, doch het 3000ste liep op 6 september jl. binnen, wat zoveel betekent dat ondanks de veel grotere tonnageklasse die de laatste jaren afmeert, nog geen twee jaar zijn verlopen om het duizendtal weer vol te maken. De outillage van de haveninstallatie heeft gelijke tred gehouden met de snelle groei.

Bij de op 14 november 1969 in gebruik genomen steiger no. 104, waaraan schepen kunnen meren tot 300.000 ton deadweight wordt thans op de laddertoren naast de losarmen een op afstand bedienbaar schuim/waterkanon geplaatst voor brandbestrijding van schip en steiger. Om de toegang van en naar de tanker via de laddertoren en gangway in stand te houden, zijn deze op hun beurt voorzien van een aantal sprinklers.

Vanuit een gemoderniseerde controlekamer heeft het op wacht zijnde personeel een zeer overzichtelijk beeld van alle operaties. Via monitors worden steigers en havens in beeld gebracht. Met verlichte symbolen wordt op een paneel aangegeven aan welke steiger wordt gelost, in welke tank, alsmede via welke leidingen

naar Pernis of Duitsland wordt gepompt. Bovendien kan onmiddellijk het niveau van elke tank worden afgelezen en de lossnelheid van de voor de wal liggende tankers in het oog worden gehouden. Met behulp van bedieningsknoppen en schakelaars die zijn gemonteerd in een ander paneel kunnen afsluiters en pompen worden bediend.

Allerlei

Schepen van allerlei pluimage meren hier af: in charter varende Japanse, Griekse en Noorse en, vanzelfsprekend, Shell-schepen van velerlei vlag. Het is dan ook niet ongewoon dat men, wandelend op het terrein of zittend in de wachtkamer, het gevoel heeft verzeild te zijn geraakt in een Babylonische spraakverwarring. Doch de problemen, zo die er zijn, lossen zich vanzelf op. Men is er aan gewend de problemen onder ogen te zien, ook de grote, want het kan voorkomen dat het aantal tankers met Europoort als bestemming, door omstandigheden plotseling groter is dan gepland. En dan betekent dit optimale efficiency om vertraging te voorkomen. Wat ook opvalt als men over het enorme terrein wandelt is, dat er haast geen bedienend personeel is te zien. Want ondanks de totale hoeveelheid olie die hier jaarlijks wordt overgeslagen, in de eerste helft van 1970 niet minder dan ruim 18 miljoen ton, kon de personeelsbezetting klein worden gehouden door de vergaande automatisering en de moderne opzet van het complex. Dit was mogelijk omdat men bij de aanleg de ruimte had, terwijl de uitbreiding in een zo kort tijdsbestek kon plaatsvinden dat men niet te kampen had met verouderde installaties.

ADAPTATIE - ADAPTATIE - ADAPTATIE - ADAPTATIE - ADAPTATIE

„Adaptatie, een mooi woord. Wat het echter betekent voor deze mensen hier op de cursus, ondervinden ze pas als ze een paar dagen op de school hebben doorgebracht. Het is geen tijd waarin ze er de kantjes kunnen aflopen. Er zijn er natuurlijk wel eens een paar bij die dat proberen, maar dat is bij elke groep mensen die je iets tracht bij te brengen, iets waar ze wat aan hebben, waarmee ze verder kunnen.”

De heer Van Dijk, praktijkleraar op de Bedrijfsschool te Pernis, kijkt eens door het ruitje van zijn kantoor. In de hal is een aantal scheepsgezellen, ieder uitgerust met een kist met gereedschap, bezig aan verschillende taken, hun eerste praktijkles tijdens de 7-daagse adaptatiecursus. Ze hebben eerst een portie theorie te verstouwen gekregen, hun op pittige wijze bijgebracht door diverse leraren; de heer Dietvorst b.v., die voornamelijk vaktheorie onderwijst: afdichting, smering, pakkingssoorten. De kennis van gereedschap is de zorg van de heer Mol, terwijl de heer Van der Wal de kandidaten het nodige bijbrengt omtrent pompen. Maar alleen met theorie maak je van een scheepsgezel, of dit nu een vroegere matroos is, of een bootsman, nog niet iemand die zijn handen kan gebruiken bij de werkzaamheden die hij als geïntegreerd bemanningslid moet kunnen verrichten in b.v. de machinekamer. Daarom zijn de praktijklessen een onmisbaar on-

Scheepsgezel a/w H. E. van Royen tekent aan waar de spiebaan moet worden gehakt.



derdeel van deze adaptatiecursussen, die door de Maatschappij worden gehouden met medewerking van de Bedrijfsschool te Pernis.

Handvaardigheid

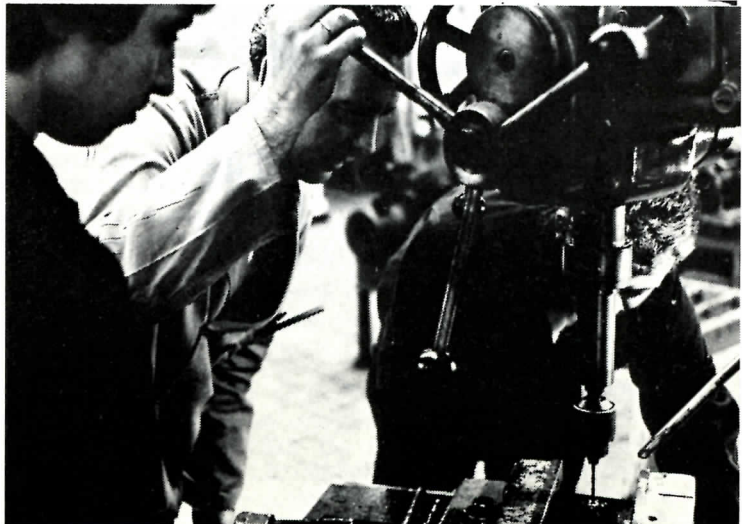
„Neem nu b.v. die jongen die u daar bezig ziet met het uithakken van een spiebaan. Hij houdt zijn hamer verkeerd vast, iets wat veel voorkomt bij degene die nog niet zo handvaardig is met gereedschap.” De heer Van Dijk snelt uit zijn wat rommelig kantoor — waarin hij overigens alles feilloos weet te vinden — loopt met grote stappen door de werkplaats en doet betrokkene voor hoe zijn gereedschap te hanteren. Het kost hem moeite om weer terug te keren, want zijn spiedend oog ziet daar een foutieve handeling, hier een weifelaar die niet weet welke bout los te maken om een onderdeel van een pomp te kunnen demonteren, daar een man die dreigt de boor te breken, omdat hij de klemplaat niet goed heeft vastgezet.

„Weet u wat voor ons nu zo aantrekkelijk is bij de opleiding”, zo vervolgt hij als hij weer is teruggekeerd, „na een paar dagen zijn ze veel zekerder van zichzelf, je ziet het aan hun manier van werken, ze hebben er plezier in gekregen als het goed gaat. Je pikt er trouwens na een paar dagen degenen al uit waarvan je weet:

Goede werkhouding, ook bij het vijlen, is scheepsgezellen a/w B. A. J. Simons en W. C. Sterk reeds bijgebracht.



Docent A. van Dijk brengt de aankomend scheepsgezel a/w C. P. B. Timmers (links) en scheepsgezel a/w H. E. van Royen (rechts) bij hoe accuraat en veilig te boren.



hij heeft het, dat is er een die we kunnen aanbevelen voor de 6-weekse cursus Technisch Onderhoud."

Ons gesprek wordt onderbroken door een cursist die komt vragen „Moet ik de ring er ook uithalen?" en na een bevestigend antwoord van de leraar weer naar zijn taak teruggaat.

„Blijven soppen"

„Jammer is het dat men later aan boord niet altijd de kans krijgt om de verworven kennis in praktijk te brengen. Sommige cursisten — we spreken ze soms nog wel eens later — moet dit dan ook van het hart, ze zijn „blijven soppen", zoals zij het noemen. En dat blijft jammer, al dacht ik dat langzamerhand de leiding aan boord ervan doordrongen raakt dat er toch veel in zit, dat de cursisten veel meer vaardigheid hebben gekregen."

In de grote hal doen de geluiden denken aan een werkplaats; dat is het dan ook, de cursisten — tien in getal — zijn allen naarstig bezig het hun opgedragen werk, soms nog met enige onzekerheid, uit te voeren. Maar die onzekerheid verdwijnt, misschien nog niet altijd tijdens de cursus, maar later, wanneer ze tijdens hun dienstperiode aan boord verder de kans krijgen de verworven kennis in praktijk te brengen, zelf een pomp te overhalen, zelf de pakking te vernieuwen, zelf met de krompasser of binnenpasser maten hebben opgenomen, vertrouwd raken met de schuifmaat en wat dies meer zij.

"Whistle while you work" denkt scheepsgezel a/w J. H. Lamping als hij een afsluiter aan het demonteren is. Overigens een blijk dat de cursisten het naar hun zin hebben.



Interview

Wij zijn eens gaan praten met twee van de cursisten die, na de adaptatiecursus te hebben gevolgd, nog enige weken van hun verlof thuis doorbrachten.

En hun meningen kwamen aardig met elkaar overeen, alhoewel er natuurlijk altijd verschillen van inzicht blijven bestaan. Zo viel op dat terwijl de ene cursist zich al enigszins vertrouwd voelde op de cursus met de door de theorieleeraren gebruikte woorden, daar betrokkene reeds meerdere malen in de machinekamer door de werktuigkundigen wegwijst was gemaakt in de te verrichten werkzaamheden die buiten het gebruikelijke patroon vielen, de andere de te verwerken materie als iets geheel nieuws onderging.

De theorielessen waren dan ook voor de een gemakkelijker te volgen geweest dan voor de ander, doch men was het erover eens dat een eventueel hiaat goed werd opgevuld door de praktijklessen. Dit — aldus beide cursisten — leek dan ook wel belangrijk voor de toekomst, waarbij zij de hoop uitspraken dat hun de kans zou worden gegeven het op de cursus geleerde aan boord in praktijk te brengen. Natuurlijk beseften beiden, dat dit alleen uitvoerbaar zou zijn als de omstandigheden zich hiervoor leenden, doch in dit opzicht hadden de cursisten genoeg realiteitszin om in te zien dat hiervoor wellicht ook wat vrije tijd zou moeten worden opgeofferd.

Overigens voelden beiden zich gesterkt door de mappen met gegevens die door de Bedrijfsschool aan de cursisten worden meegegeven en die het onze scheepsgezellen mogelijk maken later nog eens het een en ander na te slaan. Pakkingen — vroeger abracadabra voor menigeen die hierin nooit uitleg had gehad — waren nu niet langer een doolhof waarin men geen weg wist, afsluiters — vroeger beschouwd als iets waar men zich maar niet in moest verdiepen — bleken nu interessante variaties aan te wijzen waar men vroeger nooit bij had stilgestaan, doch de meeste belangstelling was toch uitgegaan naar de pompen.

Docent W. Dietvorst weet ook de theorielessen te maken tot aanschouwelijk onderwijs.



De mens

Het succes dat men verwacht van een adaptatie-cursus zal grotendeels afhangen van de houding die de deelnemers hiertegenover aannemen.

Staat men er negatief tegenover, dan zal het verloren moeite en verloren tijd zijn.

Gelukkig is hiervan slechts bij uitzondering sprake en zien de meesten het nut ervan in, zowel voor hun eigen toekomst als voor een vlotter verloop van de ingevoerde integratie.

Veel hangt nu af van de medewerking aan boord voor zover de omstandigheden dit toelaten. De grote verantwoordelijkheid die rust op de werktuigkundigen zal het niet altijd mogelijk maken zonder meer een ex-cursist aan een karwei te zetten waarvoor een dergelijke cursus weliswaar de basis heeft gelegd, doch waarvoor de praktische ervaring nog ontbreekt. Doch met goede wil en medewerking van beide zijden zitten er mogelijkheden in en de ervaring die op sommige schepen is opgedaan, toont aan dat die mogelijkheden ook worden gebruikt. De houding die zowel officieren als scheepsgezellen aannemen is doorslaggevend en wat dit betreft zouden wij het volgende willen aanhalen uit een reisverslag gemaakt door docent W. J. Mol, die kortgeleden op een kustreis meevoer:

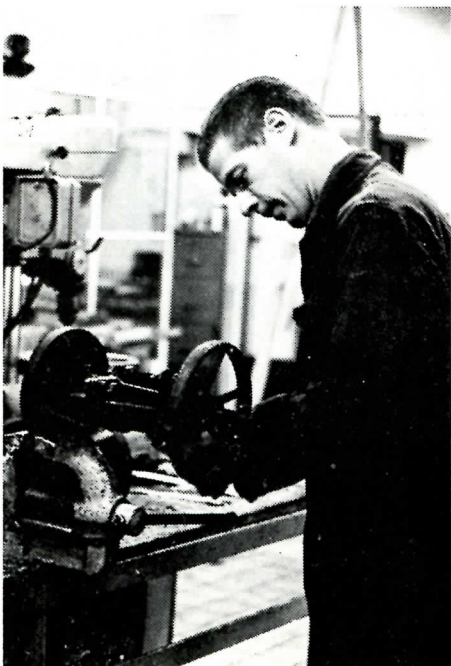
„De machinekamer was bij mij het meest in trek, zodat ik daar nogal eens te vinden was. De omstandigheden waaronder gewerkt dient te worden (probeer maar eens nauwkeurig te meten op een slingerend schip — en er is méér te doen dan meten) hebben mijn bewondering afgedwongen voor de bezetting van de machinekamer, het zijn mannen met „gouden handen”. Ik was benieuwd naar de werksfeer aan boord, waarmee ik bedoel datgene wat nu integratie wordt genoemd. En al is dan een kustreis te kort voor een totaal-indruk, toch meen ik te mogen stellen dat het met de integratie gaat als met opgroeiende jeugd, waar de ouders in eerste instantie eigenlijk ook niet zo direct raad mee weten. Met het verstrijken der jaren kan echter de mondig geworden jeugd zelf meehelpen om de moeilijkheden te overwinnen. Let wel, in figuurlijke zin dan, want de bemanning waar het om gaat is niet zo jong als in mijn voorbeeld. Het idee echter wel, en dat heeft in deze enerverende tijd alle kans van slagen.”



Aan een draaibank werken is geen sinecure. Docent A. van Dijk geeft instructie aan (v.l.n.r.) scheepsgezellen alw W. C. Sterk, J. A. Klarholz, B. A. J. Simons, J. Bovenkerk, A. F. Erich.

De heer W. J. Mol, docent op de adaptatie-cursus, die twee van onderstaande foto's maakte op een kustreis met de „Acmaea”, sprak zijn bewondering uit voor de accuratesse waarmee met behulp van schuifmaat en micrometer — nota bene met een Engelse nonius — door scheepsgezellen de maten werden genomen. Onder toezicht van de toenmalige 2e werktuigkundige werden de reservekleppen gemeten, bijgedraaid en geslepen.

Scheepsgezel alw G. Buys aan het sleutelen.



Scheepsvakman II J. J. de Jonge bij het monteren van de zuigerstang aan boord van de Acmaea.



Scheepsgezel alw W. J. Engels assisteert bij de reparatie van klep en huis.



500 gulden voor de vijfde

De heer D. L. Elsman zal verwonderd opgekeken hebben toen hem op 18 september jl. in Hamburg via de gezagvoerder van de „Kryptos”, waarop hij als 5e wtk. dienstdoet, de mededeling werd gedaan dat bij aankomst van zijn schip in Rotterdam op 23 september, hem een beloning van f 500,— zou worden uitgereikt.

Het betrof hier de waardering van de Ideeënbuscommissie voor een door hem ingezonden idee, om lekke luchtkoelerpijpen van de hoofdmotor op te sporen en te repareren zonder dat daarvoor het schip moet worden stilgelegd. De door hem voorgestelde methode is reeds met succes op de „Diadema” beproefd.



De heer G. den Bakker, adjunct-Directeur, wenst 5e wtk D. L. Elsman aan boord van de „Kryptos” geluk met zijn beloonde idee. Rechts op de foto gezagvoerder W. Th. Spier en zijn echtgenote, mevrouw H. Spier-Kleijn; links de echtgenote van de 5e werktuigkundige, mevrouw J. W. Elsman-Keizer, en daarnaast hoofdwerktuigkundige W. A. van Rooyen.

Over deze en andere ideeënbusbijdragen hieronder meer.

11 september 1970 werd door de Ideeënbuscommissie vergaderd, waarbij aanwezig waren de heren D. Rodenburg (Voorzitter), H. den Ouden (Nautische zaken), L. Kerstens (Technische zaken) en J. B. Kerkhoven (Secretaris).

Er werden vier inzendingen behandeld, waarvoor in totaal f 800.— aan beloningen werd toegewezen.

Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de vier beloonde ideeën.

Idee no. 368 van 3e stm. M. Groothuis betr. Whessoe gauges.

Het komt vrij veel voor dat reparaties noodzakelijk zijn aan onderdelen van Whessoe gauges, welke men niet vanaf het dek kan bereiken. In deze gevallen is het noodzakelijk de desbetreffende tank in te gaan, waarvoor deze uiteraard gasvrij dient te zijn. Hierdoor is reparatie dus veelal niet mogelijk met als gevolg buiten bedrijf zijnde gauges.

Inzender stelt voor in de hatches gaten aan de brengen, zodanig dat men met beide handen zonder moeite om de geleidedraden kan komen; de diameter zou dan plm. 10” worden. Hierdoor wordt het mogelijk reparaties uit te voeren tijdens de reis zonder vooraf de tanks gasvrij te maken. Enerzijds achtte de Commissie praktische toepassing van dit voorstel aantrekkelijk, daar genoemde werkwijze inderdaad de door de heer Groothuis aangegeven voordelen biedt. Anderzijds worden de kosten op f 600.— à f 700.— per hatch geschat. De schepen blijven dan echter varen met inmiddels enigszins verouderde typen Whessoe gauges; er is namelijk een nieuw type ontwikkeld waarvan enkele nog kwetsbare onderdelen op ons verzoek worden verbeterd. Verwacht wordt dat dit nieuwe type belangrijk minder onderhoud en/of reparaties zal vergen dan de thans in gebruik zijnde gauges. Genoemd nieuw type kost per stuk f 1650.— (ongemonteerd). Er wordt nog onderzocht of het voorstel van de heer Groothuis bij wijze van proef aan boord van één schip zal worden toegepast of dat geleidelijk aan op het nieuwe type van Whessoe wordt overgegaan.

Daar met dit idee een bruikbare manier van repareren tijdens de reis aan de hand werd gedaan, kende de Commissie een beloning van f 200.— toe.

Idee no. 369 van scheepsvakman I J. van Leyden betr. Opbergen van materiaal voor aansluiting van verloopstukken op het ladingmanifold.

Inzender stelt voor a/b van de „D”-schepen achter de waterkering stalen kasten te bouwen (één aan bb en één aan sb). Deze kasten te gebruiken voor al het materiaal dat benodigd is om voor laden/lossen slangen aan het manifold te koppelen. Men heeft dit materiaal dan bij de hand en er gaat minder tijd verloren met transport van/naar het manifold.

Dit idee bleek niet geheel nieuw te zijn; a/b van de „M”-schepen werden opbergkasten ingebouwd in de paalmasten.

Geruime tijd geleden werd echter besloten om voor deze groep schepen voorzieningen te treffen met betrekking tot de zware verloopstukken; deze worden nabij het manifold achter de waterkering gemonteerd op aan het dek bevestigde fundaties. Dit werd inmiddels gerealiseerd a/b van de „Dione” tijdens de dokking te Amsterdam in augustus jl.

Inzake het overige materiaal is de Commissie van mening dat dit het beste naar/van het manifold kan worden vervoerd op een steekwagentje. Opbergkasten zoals door inzender voorgesteld houden het gevaar in dat — naast losse materialen — ook oliehoudende lappen, poetskatoen, e.d. daarin worden opgeborgen. Het risico van broei en zelfontbranding is daardoor niet denkbeeldig. Derhalve werd aan boord van de „D”-schepen uit veiligheidsoverwegingen geen opbergruimte als hier bedoeld aangebracht.

Daar inzender een onbevredigende situatie heeft onderkend en een gedeeltelijk goede oplossing aan de hand heeft gedaan, werd een beloning van f 50.— toegekend.

Idee no. 370 van scheepsvakman I J. van Weyen betr. Blinde flenzen en verloopstukken van manifold-afluiters.

De heer Van Weyen stelt voor om de kop van vier bouten aan de flens vast te lassen. Dit zou tijdswinst opleveren, daar de losse bouten soms te lang zijn, de draad verroest is of verschillende maten voorhanden zijn. Ook dit idee is niet origineel; in de praktijk is namelijk gebleken dat aan de flens vastgelaste boutkoppen niet voldoen. Er komt namelijk veel beschadiging van de schroefdraad voor, hetgeen bij grotere maten zelfs onvermijdelijk is.

Op schepen waar grote flenzen in gebruik zijn („M”-klasse) worden dan ook scharnierflenzen toegepast.

Daar dit idee uitstekend werd gepresenteerd kende de Commissie een beloning van f 50.— toe.

Idee no. 371 van 5e wtk. D. L. Elsman betr. Opsporen en repareren van lekke luchtkoelerpijpen van de hoofdmotor.

Nadat (tijdens volle kracht varen) is vastgesteld welke koeler lek is, stelt de heer Elsman voor de brandstofhendel zover terug te nemen totdat de temperatuur van de lucht ná de koeler plm. 56°C is, zonder koelwater. Deze temperatuur wordt bereikt bij plm. 70 omw./min. Hierna de beide koelwaterdeksels verwijderen en de lekkage opsporen met behulp van een open manometer. Uiteraard worden tijdens deze werkzaamheden de ondereinden van de pijpen afgestopt. Op voorstel van inzender werd deze werkwijze in de praktijk uitgevoerd waarbij bleek dat de snelheid van het schip met slechts 3 à 4 mijl verminderde.

De Commissie achtte dit een juiste benadering van het probleem, waarbij het grote voordeel is dat het schip tijdens de reparaties met gering vaartverlies kan doorvaren.

WANNEER KRIJG IK STUDIE- VERLOF?

Een punt dat bij onze officieren nogal eens vragen oproept is het feit, dat voor een aantal diploma's pas studieverlof wordt verleend nadat meer dan de wettelijk vereiste vaartijd is behaald. Wij willen proberen de achtergronden hiervan wat nader te belichten, waardoor ongetwijfeld en beter begrip voor deze maatregel zal ontstaan.

Zoals bekend bedraagt de wettelijke vaartijd voor het „A”-diploma ten minste 12 maanden. Indien wij iedereen studieverlof voor dit diploma verlenen na het behalen van een jaar vaartijd gebeurt het volgende.

Nieuw aangenomen 5e werktuigkundigen (op een klein aantal uitzonderingen na ex-leerlingen) gaan gemiddeld half november naar zee. Onafhankelijk van de lengte van de dienstperiode zullen zij na ongeveer één jaar plus het daarover verdiende verlof (4½ maand) aan studieverlof toe zijn, ergo rond 1 april van het navolgende jaar. Nog afgezien van het feit dat, in verband met schoolvakanties, dit een zeer ongelukkig moment is om de studie aan te vangen, houdt dit tevens in dat het studieverlof in de rang van 5e werktuigkundige geconcentreerd wordt in de maanden april t/m september/oktober. En binnen deze periode valt het tijdsbestek waarin de „oude” leerlingen, die als assistent dienstdoen, door 5e werktuigkundigen moeten worden afgelost terwijl ook de normale aflossingen voortgang moeten vinden. De situatie zal dan gaan ontstaan dat er van november tot april een groot surplus in deze rang is en van april tot oktober steeds een ernstig tekort. Misschien zouden velen dan gelukkiger zijn met de regeling ten aanzien van het studieverlof, maar daartegenover zou het aflosschema in deze rang volledig uit de hand lopen. Om dit te voorkomen is er bij de studie voor het „A”-diploma een keuzemogelijkheid.

Ten eerste kan een 5e werktuigkundige, als hij de eerste keer in die rang naar zee gaat, verzoeken zijn aflossing pas na het behalen van een jaar vaartijd te regelen. Indien hij daar de voorkeur aan geeft zal bovendien getracht worden hem dat jaar op twee verschillende schepen te laten volbrengen.

Tijdens het daarop volgende verlof krijgt hij dan de gelegenheid te trachten het „A”-diploma te behalen. Aan de verlofperiode worden, naar behoefte, 4 à 8 weken vastgeknoopt. Als met gunstig gevolg examen wordt afgelegd heeft hij vanzelfsprekend recht op uitbetaling van het volledige studievoorschot plus bonus (momenteel totaal 4½ x de maandgage, en na 1 mei 1971 zelfs 6 x de maandgage). Bovendien heeft hij zodoende het „A”-diploma nog aanzienlijk eerder in zijn bezit dan wanneer na het behalen van een jaar vaartijd normaal studieverlof zou worden verleend. Immers zou dan het jaar vaartijd één- of tweemaal onderbroken zijn door verlof, en zou het studieverlof pas aanvangen ongeveer 16 à 17 maanden na het be-

gin van de eerste dienstperiode als 5e werktuigkundige, waarbij moet worden aangenomen dat eerst 5 à 6 maanden na het begin van het studieverlof examen kan worden afgelegd.

De tweede mogelijkheid om het „A”-diploma te behalen is: wachten tot studieverlof wordt verleend. Tegenwoordig wordt dit verleend nadat in totaal anderhalf jaar vaartijd is volbracht.

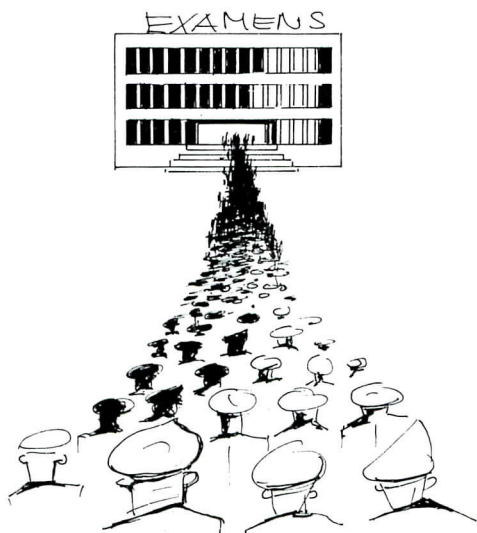
Door de studie van het „A”-diploma op deze twee manieren te regelen wordt bereikt, dat die studietijd vrij regelmatig over het gehele kalenderjaar is verdeeld, met het accent op de maanden januari tot juli. Wat gunstig is, want in deze periode kan worden beschikt over de meeste 5e werktuigkundigen; immers zijn de ex-leerlingen gedurende november in dienst getreden, terwijl zo nodig 5e werktuigkundigen tijdelijk vervangen kunnen worden door assistentwerktuigkundigen, d.w.z. door leerlingen met zo veel ervaring dat zij als assistent op wacht kunnen dienstdoen.

Geldt het voorgaande met betrekking tot het „A”-diploma, bij de studie voor S II en B ligt het anders. In de eerste plaats moet gesteld worden dat een officier op de ranglijst nimmer voor promotie wordt gepasseerd als hij niet over het voor de volgende rang benodigde diploma beschikt en daarvoor nog niet volledig studieverlof heeft gehad.

Ten tweede zal het duidelijk zijn, dat — is er eenmaal vastgesteld wanneer in een rang studieverlof wordt verleend, waarbij van een bepaald reservepercentage hiervoor wordt uitgegaan — de daarbij behorende termijn van vaartijd dan niet van de ene dag op de andere kan worden gewijzigd. Dit betekent namelijk dat de reserve voor studie gedurende geruime tijd anderhalffaam zo groot moet worden.

En dat niet alleen, het „achterstallige” studieverlof moet verleend worden, wat een tijdelijke extra verhoging van het reservepercentage in zou houden. Als we nu bedenken dat dit jaar — en nogmaals het volgend jaar — de verlofaanspraken aanmerkelijk hoger zijn geworden respectievelijk zullen worden en dat getracht wordt de duur van de dienstperiode te bekorten, dan moet het duidelijk zijn dat er nu onmogelijk ook nog eens toe kan worden overgegaan het studieverlof eerder te verlenen. Het is net als met de landsbegroting, binnen het raam van de mogelijkheden moeten er prioriteiten gesteld worden, en ieder zal het er mee eens zijn dat lengte dienstperiode en verlofverlening in eerste instantie voorrang moeten hebben. Mede met het oog op de bestaande plannen ten aanzien van de vlootuitbreiding gedurende de komende vijf jaren is het onmogelijk nu reeds toezeggingen te doen of, en zo ja, wanneer de eis van vaartijd voor S II en B door ons verlaagd kan worden.

In elk geval zal, zodra de gelegenheid hiertoe is, alle aandacht daaraan worden besteed.



olieprijzen

De prijzen van aardolieproducten zijn gestegen en natuurlijk is daaraan uitvoerig aandacht besteed, want de aardolie vormt de belangrijkste bron waaraan de mensheid haar dorst naar energie leest. Die dorst neemt dagelijks toe, zo enorm zelfs — met name in Japan en in Europa — dat de Koninklijke/Shell Groep op haar tenen moet staan om aan de behoefte te voldoen. In Europa is alleen al de vraag naar stookolie en huisbrandolie het laatste half jaar ongeveer 15 procent gestegen.

Wie de achtergronden niet kent, zegt: „Dat is fijn voor de oliemaatschappijen. Dan kunnen ze hun spullen vlot kwijt tegen gunstige prijzen.” Maar zo eenvoudig liggen de zaken niet, juist niet voor de aardolie en de producten die daaruit worden gehaald.

Vraag en aanbod

In de meest simpele vorm wordt de prijs van een produkt vrijwel uitsluitend bepaald door vraag en aanbod. Als er zoveel komkommers zijn, dat de groenteman ze op een gegeven moment aan de straatstenen niet meer kwijt kan, zakt voor de handel de prijs schrikbarend. Als de aardappeloogst slecht is, moet de klant heel wat geld op de toonbank leggen om een kilo te bemachtigen. Bij de vaststelling van de prijs van aardolieproducten komt echter veel meer kijken.

Geen land ter wereld kan zich geheel zelf bedruipen op de gebieden van winning, transport, raffinage en verkoop gezamenlijk. Zelfs grootmachten als de Verenigde Staten en Rusland zijn hierin afhankelijk van andere landen.

De olie-industrie van de Verenigde Staten heeft wel een enorme omvang, maar kan toch de binnenlandse vraag niet volledig aan, zodat de energievoorziening in het land gedeeltelijk afhankelijk is van invoer uit andere landen.

Rusland daarentegen probeert zoveel mogelijk aardolie en produkten daaruit te verkopen naar het buitenland, omdat dit land een schreeuwend gebrek heeft aan geldsoorten van andere landen, en mede om politieke redenen.

Er zijn landen met rijke oliebronnen, maar met veel te weinig afnemers in de omgeving om een raffinaderij in de buurt van die bronnen lonend te kunnen laten werken. Wat dit betreft, zijn alleen raffinaderijen in of dichtbij een ruim afzetgebied economisch verantwoord.

De olierijke landen staan daarom de maatschappijen toe de aardolie naar elders te vervoeren, maar ze proberen natuurlijk wel een zo hoog mogelijk prijs te bedingen en maken daarbij dankbaar gebruik van de omstandigheid dat de aardolie zo'n belangrijk produkt is.

Verschrikkelijk duur

De bouw van een raffinaderij kost vandaag de dag verschrikkelijk veel geld. Vooral de laatste jaren zijn de externe kosten — kosten voor bijvoorbeeld de aankoop van materialen, waarop de oliemaatschappijen zelf geen invloed hebben — dusdanig gestegen, dat langzamerhand van een noodsituatie sprake wordt. Soms gaan bepaalde onderdelen van constructies binnen een half jaar meer dan honderd procent in prijs omhoog. De bouw van een tanker kost vandaag twee maal zoveel als drie tot vier jaar geleden.



Gelukkig hebben de oliemaatschappijen hun andere kosten, waarop ze tot aan een zekere grens wel invloed kunnen uitoefenen, aardig in de hand kunnen houden. Vooral de Koninklijke/Shell Groep is daar goed in geslaagd. Was dat niet het geval geweest, dan zouden de externe kosten allang als een drietrapsraket onder de „prijns-ruimte-capsule” hebben gewerkt.

Uitgaven voor nieuwbouw en uitbreiding zijn daarom nog meer dan vroeger slechts verantwoord als ze worden besteed aan raffinaderijen die grote hoeveelheden kunnen afleveren binnen dichtbevolkte gebieden. Alleen dan kunnen de kosten worden goedge maakt, zonder dat de produkten voor de consument onbetaalbaar worden.

Maar intussen moet er wel snel iets met die externe kosten gebeuren, anders gaat de raket onherroepelijk af, want de oliemaatschappijen zijn aan het einde van hun Latijn wat het drukken van hun andere kosten betreft.

Er zijn uiterst centraal gelegen plaatsen, ook voor de aan- en afvoer, waar grote raffinaderijen **nu nog** de kosten met redelijk succes aan kunnen, maar in de buurt van deze plaatsen zijn dan weer geen of te weinig oliebronnen. Shell Pernis bijvoorbeeld ligt op zo'n plek, ook al is Nederland alleen te klein om de gehele produktie te consumeren. Slechts ongeveer de helft blijft hier; de andere helft gaat opnieuw allerlei grenzen over.

Er wordt dan ook nergens zoveel mee gezeuld over de wereld als met aardolie en de produkten daaruit, waardoor deze blootstaan aan allerlei invloeden. Los nog van het vitale belang dat ze voor de mensheid meedragen.

Spanningen

Als er ergens in de wereld, op welk gebied dan ook, spanningen ontstaan — en er is altijd wel ergens iets aan de gang — hebben deze invloed op de aardolie en haar produkten en op de prijzen daarvan.

We zouden vele factoren kunnen noemen die mede bepalend zijn voor de prijzen die de oliemaatschappijen hun afnemers aan het einde van de zeer lange rit in rekening moeten brengen. Gezien het voorgaande zal duidelijk zijn, dat — naast vraag en aanbod — de politiek, de

tarieven voor het vervoer per schip, de economische toestand en belastingmaatregelen in diverse landen tot de belangrijkste factoren gerekend kunnen worden. Daarbij zijn altijd tegenstrijdige belangen in het spel, die de prijsvorming alleen maar nog moeilijker maken.

De ondergrond van de literprijs op de pomp is derhalve beslist niet stabiel.

Er zouden vele voorbeelden te geven zijn, die kunnen illustreren dat de aardolie en de produkten daaruit constant worden beïnvloed door kostenverhogende en daardoor prijsverhogende factoren.

Gelukkig betekent het internationale, integrale karakter van de grote oliemaatschappijen ook, dat de risico's sterk gespreid zijn.

Een nadeel hier kan worden goedge maakt door een voordeel daar.

Indien echter te veel factoren tegelijkertijd hun prijsverhogende invloed laten voelen, is een prijsstijging voor de consument onvermijdelijk.

Jongste verhoging

Bij de jongste verhogingen is dat heel duidelijk het geval geweest.

Tegenover de buitensporig toenemende vraag stond een dalend aanbod, onder meer door de Syrische weigering de schade aan de Trans Arabian Pipeline (van Saoedie-Arabië naar de Middellandse Zee), door een bulldozer veroorzaakt, te repareren, als gevolg van de conflicten in het Midden Oosten. Dit scheelt 500.000 vaten olie per dag. Bovendien heeft Libië de olieproduktie met 600.000 vaten per dag beperkt en gevreesd moet worden voor een verdere vermindering.

Dit heeft tot gevolg gehad, dat er meer ruwe olie of aardolieproducten moeten worden aangevoerd uit gebieden die verder van West-Europa verwijderd liggen, zoals het Midden Oosten. Maar doordat de vraag naar tankerruimte **toeneemt**, stijgen de vrachtprijzen. Ook zijn er meer tankers nodig die een langere afstand moeten afleggen dan voorheen, waardoor de toch al krappe tankermarkt nog meer onder druk is gekomen.

Dit heeft bijgedragen tot een stijging van de vrachttarieven en de verwachting is, dat deze voor een lange periode op een hoog niveau zullen blijven. Ter illustratie: De chartertarieven voor een reis Perzische Golf — West-Europa, waren in de afgelopen maanden al opgelopen tot $\pm f 84,-$ per ton olie. In januari lag het peil nog op ongeveer $f 35,-$ per ton.

De toch al sterk toenemende dorst naar olie werd nog extra belast door een versnelde omschakeling door elektrische centrales van kolen op olie, doordat de kolenproduktie in Europa om economische redenen drastisch wordt beperkt. Daar kwam nog bij dat de produktie van elektriciteit door middel van waterkracht was achtergebleven tengevolge van een lagere dan gemiddelde regenval in de Scandinavische landen. Het tekort moest worden aangevuld door thermische centrales, waardoor de vraag naar stookolie in Scandinavië met 22 procent is toegenomen.

Als alle grote klanten dan ook nog hun voorraden voor de komende winter op peil gaan brengen, hebben we wel genoeg factoren genoeg die een prijsverhoging onvermijdelijk maken.

schoon schip

Moeilijkheden op Schiphol?

Een enkele keer wil het wel eens gebeuren, dat leden van ons vlootpersoneel bij vertrek van of aankomst op Schiphol met probleempjes geconfronteerd worden die ter plaatse moeten worden opgelost, maar waartoe zij zelf geen kans zien.

Nu kan er buiten kantoortijd altijd telefonisch contact worden opgenomen met de portier van het Shell-Gebouw, die het telefoonnummer kan verschaffen van degene, die van de betrokken personeelsafdeling thuis bereikbaar is voor dergelijke onvoorziene situaties. Bovendien kan men zich vervoegen bij de balie van de firma Müller & Co. in de vertrekhal op Schiphol. Meestentijds is daar wel iemand aanwezig en zondig kan — dank zij onze goede relatie met deze firma — daar in voorkomende gevallen een beroep op worden gedaan.

Redactie-wisseling

De heer A. Baljet, reeds jarenlang de redacteur van „Tussen Schip en Ka” die zich speciaal belastte met de meer technische artikelen, met „Nieuws van de Nieuwbouw” tijdens het tweede nieuwbouwprogramma en met andere zaken die meer op zijn gespecialiseerd vakterrein lagen, heeft wegens het vele werk verbonden aan zijn nieuwe functie van Chef Technische Dienst (DFM/2), verzocht te worden ontheven van het redacteurschap van „Tussen Schip en Ka”. In zijn plaats is aangezocht de heer J. van Duuren van de Sectie Werktuigkundige Dienst Vloot A (DFM/22), die spontaan zijn medewerking toezegde.

De Redactie is erkentelijk voor de bijdragen geleverd door de heer Baljet in de loop van talloze jaren, maar is er ook van overtuigd dat in de heer Van Duuren — ook op de vloot geen onbekende — een waardevolle opvolger is gevonden. Overigens: u weet toch, dat ook bijdragen van lezers van harte welkom zijn, ook wanneer het nautische of technische aspecten betreft die een grotere lezerskring verdienen.

Teevee

De beslissing is gevallen: op korte termijn worden tien geselecteerde schepen uitgerust met elk twee televisietoestellen, met verstelbare antennes. Natuurlijk zal worden afgewacht wat de resultaten zijn en in hoeverre dit ontspanningsmiddel

ook aan boord in een behoefte voorziet. Doch het „kassie-kijken” kan op een aantal schepen vast een aanvang nemen wanneer men op de kust zit of in een haven ligt, en daar was het vele opvarenden toch om te doen.

Vakantie in Israël

Hoewel Israël nu niet bepaald naast de deur ligt, zijn er ongetwijfeld velen die daar graag hun vakantie zouden willen doorbrengen. Maar juist die afstand zal de reden zijn dat weinigen een dergelijke vakantie zullen kunnen of willen realiseren. Dat enkelen daartoe toch overgaan is echter niet uitgesloten. Voor ons vlootpersoneel is het in dit verband van belang te weten dat een enkel land in het Midden Oosten — in de toekomst wellicht door meerdere gevolgd — door bestaande lokale bepalingen nogal wat last kan bezorgen aan degenen van wie uit het paspoort blijkt dat in het verleden een bezoek aan Israël is gebracht. Die „last” kan zelfs arrestatie inhouden. Toch wel dienstig in voorkomende gevallen het bovenstaande in gedachten te houden, hoewel wij hebben vernomen dat een visum voor Israël gewoonlijk niet in een paspoort wordt vermeld maar als apart document wordt verstrekt.

Walport Films

Door de firma Walport, die de films levert die aan boord worden vertoond, zijn in nauw overleg met diverse veiligheidsinstanties een aantal films vervaardigd die ten doel hebben het veiligheidsbewustzijn van zeevarenden te verhogen. Deze films, die een vertoningsduur hebben van 2-3 minuten, benadrukken zonder een gesproken woord hoe de persoonlijke veiligheid van de opvarenden in gevaar wordt gebracht wanneer niet aan bepaalde elementaire beginselen de hand wordt gehouden. Geleidelijk zullen deze korte films, als introductie tot de hoofdfilm, in roulatie worden gebracht; er zijn reeds 12 verschillende films vervaardigd en over ongeveer twee jaar hoopt men dit aantal tot 36 te hebben opgevoerd.

Olie

Vanwege de alom gestegen kosten zal met ingang van 1 januari a.s. de

abonnementsprijs van het personeelsblad „Olie” worden verhoogd van f 3,— tot f 4,— per jaar. Abonnees in het buitenland gaan voortaan f 5,— betalen.

Al met al toch geen geld voor twaalf nummers van dit zo keurig uitgevoerde, overkoepelende personeelsblad, dat bijvoorbeeld in het oktober-nummer niet minder dan vijf grote artikelen brengt, waaronder „voetballers op de penning”, waarin wordt beschreven wat er allemaal aan de nieuwe penningsactie is voorafgegaan. En wat de nieuwe actie zelf betreft, daarover heeft men aan boord al het nodige kunnen vernemen uit de begin september aan alle schepen verzonden speciale uitgave van „Van Alle Markten”, het personeelsblad van Shell Nederland Verkoopmaatschappij.

Reis- en verblijfkosten in Nederland

De vaste vergoedingen voor reiskosten in Nederland bij kantoorbezoek dan wel bij vertrek naar of terugkomst van een schip zijn al geruime tijd ingevoerd en over het algemeen werkt het systeem tot veler tevredenheid.

Toch moeten wij even de aandacht vragen voor een paar puntjes waarover nogal eens misverstand blijkt te bestaan. Het komt bijvoorbeeld voor, dat iemand 's morgens zo vroeg van Schiphol moet vertrekken dan wel 's avonds zo laat daar arriveert, dat hij met de gebruikelijke openbare vervoermiddelen die ochtend niet tijdig op Schiphol aanwezig kan zijn dan wel die avond niet meer naar huis kan.

Gewoonlijk worden de officieren in die — zoals ook in vele andere — gevallen weggebracht respectievelijk afgehaald door familieleden. Er bestaat geen bezwaar tegen dat zij vóór hun vertrek het kantoor bezoeken een hotelkamer te bespreken, indien dat de enige mogelijkheid voor hen is om de volgende morgen tijdig op Schiphol aanwezig te zijn. In dat geval wordt de hotelrekening door de Maatschappij voldaan. Bij terugkomst uit het buitenland kan van een hotelkamer gebruik worden gemaakt als doorreizen naar het huisadres die avond niet meer mogelijk is. De kosten daarvan kunnen — onder overlegging van de betreffende rekening — worden gedeclareerd.

Het komt wel eens voor, dat de officieren van of naar Schiphol van een taxi gebruik maken dan wel een declaratie op basis van een ki-

lometervergoeding wegens het gebruik van een eigen of gehuurde auto indienen. Wij moeten uitdrukkelijk stellen dat deze kosten nimmer voor vergoeding in aanmerking komen.

Lunch

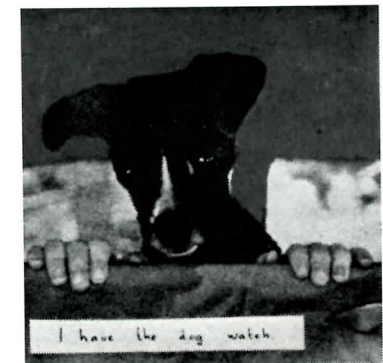
In aansluiting aan het voorgaande is het wellicht dienstig te vermelden dat soms een declaratie wordt ontvangen voor lunchkosten op de dag dat een officier voor een bezoek aan kantoor is opgeroepen. Deze kosten komen evenmin voor vergoeding in aanmerking, aangezien in dat geval een warme of koude maaltijd op de 9e verdieping van het Shell-gebouw kan worden gebruikt en daarvoor op verzoek door de stafafdeling een lunchbon wordt verstrekt.

Dat iemand het op prijs stelt op zo'n dag — vaak in gezelschap van echtgenote — een hapje in de stad te gaan eten kunnen wij inkomen, maar wij nemen aan dat ieder het redelijk zal vinden dat dat voor eigen rekening is.

De kwallen

Dat zeebewoners zich niet alleen laten verschalken door sportieve vissers — waaronder OVST-ers — maar ook door de zee-inlaat van schepen, was al bekend. Nieuw echter is het bericht dat een aan de kust van Engeland gelegen raffinaderij een dusdanig grote hoeveelheid te verwerken kreeg door het koelkanaal, dat vitale onderdelen het begaven en de produktie van de raffinaderij bijna moest worden gestopt. Maar daarvoor waren dit ook kwallen.

GEZIEN AAN BOORD :



JUBILEA

Op vrijdag 28 augustus werden de gezagvoerders W. de Beer en N. H. van der Heiden met hun echtgenoten ter gelegenheid van hun 25-jarig dienstjubileum door de directie ontvangen. Zij waren de eersten die voor de viering daarvan een keuzemogelijkheid hadden tussen een receptie en lunch ten kantore, of vier extra werkdagen verlof. Aangezien zij dit laatste prefereerden, was de uitreiking van de dienstemblemen een sobere aangelegenheid, waarbij alleen de directie aanwezig was.

V.l.n.r.: kapitein N. H. van der Heiden, mevr. J. C. van der Heiden-van Stee, de heren D. Rodenburg - Directeur en G. den Bakker - adj.-Directeur, kapitein W. de Beer, de heer L. F. van den Belt - adj.-Directeur en mevr. J. G. de Beer-Geelhoed.



In verband met de recente pensionering van de kapiteins B. van Bon, T. J. van de Vrie, J. I. Boer, W. van Brakel en hoofdwerktuigkundige A. L. Moerland waren deze heren met hun echtgenote door de directie voor een receptie uitgenodigd op vrijdag 4 september j.l., waarbij ook een aantal functionarissen van de walorganisatie — waarmee de scheidenden tijdens hun dienstverband veelvuldig contact hebben gehad — aanwezig waren.

De heren Van de Vrie en Van Brakel hadden echter tot hun spijt bericht van verhindering moeten sturen.

Tijdens het genoeglijke samenzijn, waarbij vele herinneringen uit de voorbije jaren werden opgehaald, sprak de heer Rodenburg het gezelschap toe.

Hij betreunde het dat zo veel ervaring met het vertrek van deze gezagvoerders en hoofdwerktuigkundige voor onze vloot verloren gaat, maar gunde hun anderzijds van harte de welverdiende jaren van rust. Voor de vele goede diensten die zij de Maatschappij tijdens hun loopbaan hadden bewezen dankte hij hen hartelijk, een dank die hij ook tot de echtgenoten uitstrekke, aangezien op hen als zeemannsvrouwen steeds een extra beroep was gedaan om voor een goed thuisfront te zorgen.

Tenslotte merkte hij nog op dat hij dit niet als een afscheid beschouwde, daar hij aannam betrokkenen nog wel eens op de geregelde samenkomsten van de CNOOKS te zullen ontmoeten.

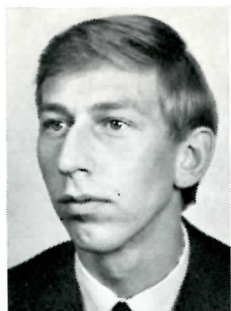
Een leuke omstandigheid was dat deze vereniging op deze dag juist haar jaarvergadering in het Shell-Gebouw hield, en dat vóór de aanvang van de receptie de „nieuw gepensioneerden” zodoende vele van hun ex-collega's nog even de hand konden schudden.

AFSCHEID

V.l.n.r.: de heer D. Rodenburg - Directeur, hoofdwerktuigkundige A. L. Moerland, mevr. J. D. Moerland-Lamm, kapitein B. van Bon, mevr. L. H. van Bon-de Vries, kapitein J. I. Boer, de heren G. H. van Leeuwen - chef DFP/1 en L. F. van den Belt - adj.-Directeur.



**IN
DIENST
GETREDEN
VLOOTPERSONEEL**



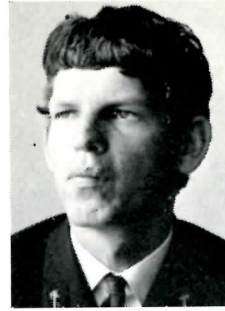
A. A. F. van der Markt
4e stm.
per 2.9



W. Verhagen
II.stm.
per 15.8



W. J. de Vreeze
II.stm.
per 17.8



R. F. Mesker
II.stm.
per 20.8



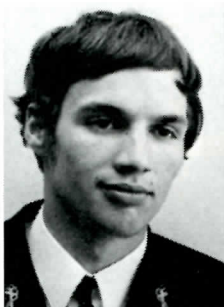
A. P. Zonjee
II.stm.
per 21.8



A. Dijkhuizen
II.stm.
per 24.8



J. Houtkamp
II.stm.
per 26.8



C. Timmers
II.stm.
per 27.8



P. H. Teunissen
II.stm.
per 27.8



W. T. A. B. Verstraeten
II.stm.
per 30.8



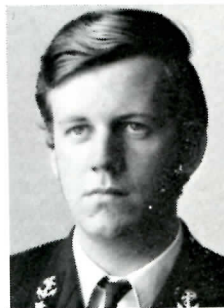
M. Parlevliet
II.stm.
per 31.8



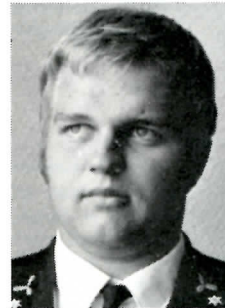
J. Koek
II.stm.
per 31.8



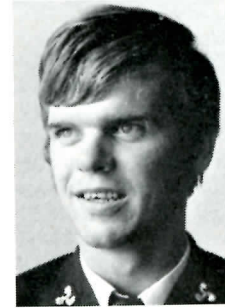
G. van Seters
II.stm.
per 1.9



P. Visser
II.stm.
per 15.9



P. J. Zwartelé
II.wtk.
per 16.8



A. W. M. M. Meij
II.wtk.
per 17.8



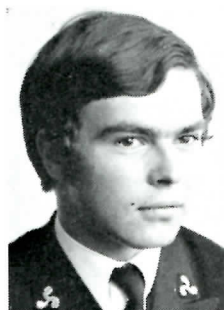
C. J. van Eijk
II.wtk.
per 17.8



A. B. Blomberg
II.wtk.
per 20.8



R. W. H. Bos
II.wtk.
per 20.8



J. Verhagen
II.wtk.
per 24.8



C. W. Ardts
II.wtk.
per 28.8



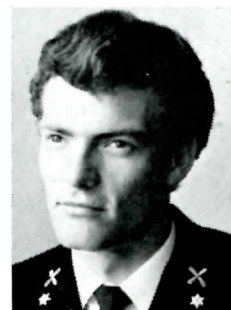
J. P. de Visser
II.wtk.
per 28.8



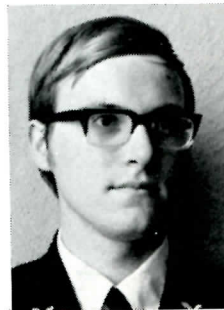
R. Denker
II.wtk.
per 30.8



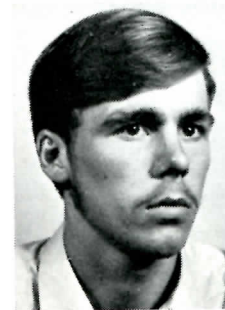
A. J. Wiersma
II.wtk.
per 31.8



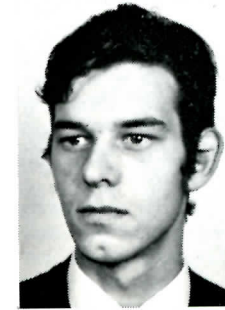
C. G. Thijssen
II.wtk.
per 31.8



F. S. Koolen
II.wtk.
per 1.9



E. J. van den Brink
II.wtk.
per 1.9



J. Keij
II.wtk.
per 5.9



E. T. van de Pijpekamp
II.wtk.
per 15.9

VLOOTPERSONALIA

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

GEHUWD:

- 18.8: D. Schonenberg, 3e stm., met mej. H. D. Pluimgraaff;
19.8: M. A. F. Wanders, 4e stm., met mej. J. M. C. Holtzer;
21.8: M. van der Meulen, 4e wtk., met mej. M. H. de Bruin/Nieweg;
28.8: A. N. T. Tushuizen, II.wtk., met mej. M. Brouwer;
F. G. H. Budding, 5e wtk., met mej. K. H. Wierema;
1.9: J. Labeur, 5e wtk., met mej. R. Geelhoed;
5.9: W. F. de Haan, 3e stm., met mej. M. Grebeciova;
9.9: J. J. A. M. van den Bos, 4e stm., met mej. D. G. van de Velde;
10.9: F. C. Koens, 3e wtk., met mej. N. van Willegen;
: K. Verf, 4e wtk., met mej. D. E. de Jong.

GEBOREN:

- 14.8: Ilse, dochter van R. van der Does, 5e wtk., en mevrouw A. van der Does-Stuurman;
15.8: Bertus, zoon van W. van den Born, 2e stm., en mevrouw P. A. M. S. van den Born-Ebben;
16.8: Nathaly Kathinka, dochter van E. Hendrikse, 4e wtk., en mevrouw M. Hendrikse-Goetjes;
24.8: André Egbert, zoon van H. Ruitenbeek, 3e wtk., en mevrouw E. D. M. Ruitenbeek-Mazee;
25.8: Petra, dochter van F. Kuijt, 3e stm., en mevrouw G. Kuijt-Koers.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagnv.: N. H. van der Heiden, T. W. Pals, A. Post, J. Hagen, P. Cammel, R. E. van der Miesen, D. Fransen, P. van Hassel;
1e stl.: M. de Graaf, J. B. P. Imming, T. van Heuveln, R. A. Kattenburg Schuler, W. O. Kooi, C. P. Donken, D. J. van der Mast, J. E. Dekker, N. Venendaal;
2e stl.: O. A. van Druten, A. J. Both, J. Wagenvoort, A. J. de Kraker, C. Verburgt;
3e stl.: W. A. Mostert, F. B. Schröder, M. Bal, P. A. B. de Ruiter, B. Koppe, H. Sieders, R. Westerbeek, R. Lawerman, G. van Riet, J. van der Klooster, K. P. Biesiot, J. M. E. Korteweg;
4e stl.: R. J. Ruts, A. J. W. Rommes, J. J. A. M. van den Bos, A. Landsmeer, G. J. H. Kranenburg, P. L. Baan, H. Swenne, M. M. Scheele, F. Makkee;
II.stl.: P. J. J. M. Verspeek, R. Zitter, H. R. R. van de Riet, F. J. van der Vegte, A. J. M. van Kemenade, R. P. Regout, M. J. van Loozen, R. C. Pabbruwee, G. J. C. van Eeten, J. M. Huisman, W. van Spijker, E. J. Fröhlich, R. A. Jongejan, M. de Bruijne, K. D. Peereboom;
hfd.wtk.: O. K. Nicolai, G. W. van Essen, C. G. Pusch, J. W. van Wegen, J. van der Meijde;
2e wtk.: G. Vis van Heemst, W. D. Hoogland, J. de Jong, P. A. Ankerman, J. Wielart, K. P. Kaal, A. K. van 't Blik;
3e wtk.: F. J. van der Vorm, F. C. Koens, H. Blankvoort, H. J. Lammer-tink, R. Ouwehand, G. Pos, R. G. M. Kauffeld;
4e wtk.: P. H. M. Maessen, R. R. Brouwer, D. Westdorp, C. H. Kleijwegt, K. Stobbe, R. Smits, H. A. Meissner, B. Tienstra;
5e wtk.: P. Dekker, C. N. A. Vreke, G. J. A. de Ruiter, A. J. Goudriaan, J. A. Kamberg, H. E. Engels, G. van Eijk, F. M. van der Straten, A. J. de Waal, L. Puper, P. L. H. Schmitz, T. J. R. Eggink, J. A. de Groot, M. Kik, H. J. Koopman, M. C. H. Waaldijk, J. D. Berends, G. de Graaf, G. van Berghem, J. J. F. Govers, M. Klumper, J. J. Ceelen;
II.wtk.: C. J. Bier, W. Eijdenberg, P. Bakx, P. G. van der Laag, G. Bijvank, A. N. T. Tushuizen, J. H. F. Bron, G. W. Goethals, H. J. Nieuwenhuis,

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL

(vervolg)



F. A. Nijhuis
scheepsvakman I
per 8.70



J. W. Muijen
scheepsvakman II
per 9.70

IN MEMORIAM



Op 11 augustus 1970 overleed aan boord van het s.s. „VIVIPARA”, Petty Officer

WONG LAU,

geboren te Kwangtung op 26 maart 1925.

De heer Wong Lau had in totaal 11 jaar en 9 maanden dienstgedaan op de schepen van de Koninklijke/Shell Groep, waarvan 8 jaar als Sailor, daarna als Grade II en Grade I Seaman. Op 9 maart 1970 werd hij te Singapore aan boord geplaatst van de „Vivipara”, waar hij de rang van Petty Officer vervulde.

Het stoffelijk overschot is op 12 augustus 1970 om 22.30 uur na een sobere plechtigheid aan de zee toevertrouwd toen het schip was stilgelegd in de positie 19-33 N 67-01 West.

Ons medeleven gaat uit naar zijn vrouw en drie kinderen.

OBITUARY

On 11th August, 1970, died on board the s.s. „VIVIPARA” Petty Officer

WONG LAU,

born at Kwangtung on 26th March, 1925.

Mr. Wong Lau had served on board vessels of the Royal Dutch/Shell Group for 11 years and 9 months in all, of which 8 years as a Sailor, subsequently as a Grade II and a Grade I Seaman. On 9th March, 1970, he had been nominated at Singapore to the „Vivipara”, where he held the rank of a Petty Officer.

After a short ceremony on board, he was buried from the ship's side at 22.30 hours on 12th August, 1970, when the vessel had stopped in position 19-33 N and 67-01 West.

Our sympathy goes out to his wife and three children.

J. P. DORSMAN



Op 8 september 1970 is na een langdurig ziekbed op 36-jarige leeftijd in het Wilhelmina Gasthuis in Amsterdam overleden de heer J. P. Dorsman, die als scheepsgezel algemene werkploeg bij onze Maatschappij werkzaam was.

Betrokkene werd op 21 oktober 1969 in verband met ziekte te Freetown van het m.s. „Acteon” afgemonsterd en gerepatriceerd. Hoewel de heer Dorsman betrekkelijk kort in onze dienst is geweest, hebben wij hem leren kennen en waarderen als een zeer loyale en vakbekwame medewerker.

Wij wensen zijn echtgenote en verdere familieleden de kracht toe dit grote verlies met berusting te dragen.

De teraardebestelling heeft op 12 september jl. op de begraafplaats in Elim (Drente) plaats gevonden, waarbij ook onze Maatschappij was vertegenwoordigd.

Op 21 augustus jl. overleed in Nieuwkoop de heer

J. MULDER

De heer Mulder, die de dienst van onze Maatschappij per 1 mei 1942 met pensioen heeft verlaten en laatstelijk werkzaam is geweest als Chef Technische Dienst, bereikte de leeftijd van 87 jaar.

VERHOGING KINDERBIJSLAGBEDRAGEN

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met terugwerkende kracht tot 1 juli 1970 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

	per kwartaal	
	oude bedrag	nieuwe bedrag
1e kind	f 125,58	f 131,04
2e en 3e kind	142,74	148,98
4e en 5e kind	191,10	198,90
6e en 7e kind	211,38	219,96
8e en volgende kind	234,—	243,36

Deze verhoogde bedragen zullen voor het vlootpersoneel, in de loop van oktober 1970 worden uitbetaald.

HUWELIJK VAN DE MAAND



THE WEDDING OF THE MONTH

Schonken wij de vorige maand aandacht aan een huwelijk in Spanje, deze maand een bruidsfoto uit Hongkong:

Daar trad op 10 mei van dit jaar in het huwelijk de heer Wong Hoi Yin, die tijdelijk als instructeur ter beschikking is gesteld van de Hong Kong Seamen's Training School, waarover in ons vorige nummer een verslag is verschenen.

Mr. Wong Hoi Yin, die als Chief Petty Officer onder andere heeft dienstgedaan op het m.s. „Niso”, het s.s. „Macoma” en het s.s. „Ondina”, werd op bovengenoemde datum in de echt verbonden met mej. Tong Chun Kwei. Ook dit bruidspaar onze hartelijke gelukwensen vanuit het Shell-Gebouw in Rotterdam.

After focusing a wedding in Spain last month, we now bring a bridal picture from Hong Kong, where on 10th May last the wedding took place of Mr. Wong Hoi Yin, who has been temporarily assigned to the Hong Kong Seamen's Training School, about which an article was inserted in our previous issue.

Mr. Wong Hoi Yin, who — as Chief Petty Officer — inter alia sailed in the m.s. „Niso”, the s.s. „Macoma” and s.s. „Ondina”, entered into matrimony on the date mentioned before with Miss Tong Chun Kwei. Also this bridal couple our hearty congratulations from the Shell Building in Rotterdam.

G. van Ochten, J. van der Werk, N. A. Willems, D. W. Smit, W. Bekooy, T. van de Ruit, B. Slagmolen, B. Groeneboom, J. L. B. de Bruin, N. van Gent, J. A. Boerema, P. H. van Beusekom, W. T. van Leeuwen, J. B. van der Veer, J. C. Ranshuijzen, C. de Zwart.

AFGEMONSTERD:

scheepsvoorlieden: W. van Dongen, H. H. van Oostrum;
scheepsvaklieden I: R. Stuifzand, B. Wetzels, J. van Leyden, R. Böck;
scheepsvaklieden II: G. van Kuilenburg, J. Punt;
scheepsgezellen a/w: J. W. Maters, J. R. Dreischor, J. K. van Balle-gooyen, E. M. J. Kanters, R. J. Loth, M. Kumentas, W. A. ten Bloemen-dal, R. J. W. Bleijswijk, G. Struik, C. Noordijk, G. Baak, A. de Kuyper, W. de Vries, J. J. W. Etienne, R. P. L. Verhoeve, W. G. van Vliet, P. Luyten, H. Gerritsen, C. Pronk, O. B. Windt, W. C. M. Overkamp, P. Schilt, J. M. Kools, W. J. Zijta, M. W. Toet, J. E. Schrijn, J. Karskens;
aankomend scheepsgezellen a/w: R. A. Steward, A. A. de Ruiter, H. Wesselink, J. H. Oosterhof, F. Oostdijk, J. P. Croes, J. G. de Graaff;
bedienden: F. P. Lommerse, W. M. Beekman, F. G. Olde Wolbers, R. F. A. Tummers, H. Domselaar, Th. van Uitert, G. J. Vrielenk, J. Breijer;
bedienden a/d: R. van Buuren, H. A. op den Buijs;
jongen a/w: G. F. Martin;
wachtassistent: J. M. P. Simons;
hoofden voeding: A. P. Maat, F. B. Wayers, W. C. Kapper, P. Leer, J. L. Anderson, P. C. Bergmans;
scheepskoks: G. H. Valk, C. F. van de Ende.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 1e stm. E. Moll, 3e wtk. J. C. Ganzinga, II.wtk. A. Nonnekes, scheepsvakman I L. A. T. Blankemeyer, aankomend scheepsgezellen a/w R. M. van de Werp, N. Blokland, J. F. Dorchain;
m.s. Acila: 2e wtk. P. G. Eekman, wnd. 4e wtk. K. M. van Harpen;
m.s. Acmaea: 4e stm. W. F. G. Hartung, II.stm. J. Koek, 5e wtk. P. Hol-tring, scheepsgezel a/w A. van de Weiden, hoofd voeding H. Vrugt;
m.s. Acteon: wnd. 2e stm. D. C. Tazelaar, II.stm. W. J. de Vreeze, wnd. 3e wtk. H. Tesink, 5e wtk. G. H. Willems, scheepsgezellen a/w A. J. Welling, R. G. von Boltog, W. A. H. van Hattem, hoofd voeding R. B. Vos, scheepskok J. A. Franken;
m.s. Camitia: wnd. 1e stm. P. J. M. Arts, 4e stm. J. Verdoorn, wnd. 4e wtk. L. P. A. Hermans, II.wtk. J. Verhagen, 2° maniobrista J. Garcia Riobo, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;
s.s. Capiluna: II.stm. B. Crum, 2e wtk. H. de Hoog, wnd. 3e wtk. J. P. van der Gaag, II.wtk. F. Niehorster, II.wtk. L. P. Koole;
s.s. Capisteria: 2e stm. D. C. Vermeulen, 3e stm. F. Koster, II.stm. J. Houtkamp, hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 5e wtk. R. L. Schultz;
s.s. Capulonix: 5e wtk. O. Wink;
m.s. Cinulia: II.stm. C. J. de Boer;
m.s. Dallia: 1e stm. J. J. Osinga, scheepsvakman I J. B. Slagboom, scheepsvakman II E. W. Dechene, scheepsgezellen a/w R. Schone-veld, P. C. H. Floresse, J. A. Clarijs, P. den Engelsman, E. J. Ravesteyn, aankomend scheepsgezel a/w W. H. Lodema, hoofd voeding H. Schar-loo, bediende W. A. M. Elie, bediende a/d A. T. Samipersad;
m.s. Dahpne: 1e stm. B. C. Visser, 5e wtk. H. J. Geurts;
m.s. Diloma: gezagv. J. J. Schouten, 2e stm. M. Klein, scheepsvoorman H. C. den Daas, scheepsvakman I W. Cevaal, scheepsvakman II J. W. van Muijen, scheepsgezellen a/w W. Pronk, D. van Minnen, G. J. Wijers, J. Buurman, S. W. de Boer, J. H. Groen, W. Kesteloo, A. A. van Klei, aankomend scheepsgezel a/w C. W. F. Heemskerk, hoofd voeding A. M. Heeringa, scheepskok J. J. A. Huyben, bediende J. P. Faas, H. Wezenaar, E. Dobler, bediende a/d J. G. M. Heintzberger, koksmaat/bakker H. J. Jaakke;
m.s. Dione: II.wtk. P. J. Zwarteló, II.wtk. A. W. M. M. Meij, radio-officier A. K. Deurloo, scheepsvakman II J. R. Dreischor, scheepsgezellen a/w L. Daminga, J. E. Groot Bleumink, aankomend scheepsgezellen a/w M. L. Delhayé, P. van Ameiden, bediende a/d H. F. van Lier, jongen a/w C. P. Verberne, koksmaat/bakker J. de Koster;
m.s. Dosina: II.stm. G. van Seters;
s.s. Kabylia: 4e stm. C. B. Slieker, hfd.wtk. G. Braak, wnd. 4e wtk. J. B. H. de Glopper, 5e wtk. R. J. L. Huisman;
s.s. Kalydon: 4e stm. A. Terpstra, II.stm. C. W. Kuiper, II.stm. H. Weer-man, II.stm. M. Parlevliet, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, 2e wtk. K. J. Faasse, 4e wtk. H. C. den Ouden, 5e wtk. L. M. Dijkhuizen, II.wtk. P. Mulder, II.wtk. N. W. Kuilman, radio-officier P. H. Bax;
s.s. Kara: 5e wtk. C. W. van der Vos, 5e wtk. L. J. Stam, scheepsvoor-man A. B. van Essen;



ONZE VLOOTJUBILARISSEN



P. C. D. Sandee
gezagvoerder
1945 - 10.10 - 1970



K. Prins
gezagvoerder
1945 - 9.10 - 1970



J. A. M. Elias
2e stm.
1960 - 5.10 - 1970

- s.s. **Katelsyia:** 3e stm. R. G. de Haan, II.wtk. G. A. van Niel;
- s.s. **Kelletia:** 2e stm. A. Vlaar, wnd. 3e stm. P. H. Jacobs, 5e wtk. E. C. A. Vierling, bediende A. Smit;
- s.s. **Kenia:** wnd. 3e wtk. R. Gesterkamp;
- s.s. **Kermia:** gezagv. J. van Beele, 5e wtk. W. Rijnveld, 5e wtk. F. M. Janssen;
- s.s. **Khasiella:** gezagv. J. W. M. Vollebregt, radio-officier J. Thomas;
- s.s. **Kopionella:** 4e stm. W. M. van Karsen, II.stm. W. T. A. B. Verstraeten, 5e wtk. H. van Hall, II.wtk. C. J. van Eijk, radio-officier M. Plat-schorre;
- s.s. **Koratia:** 5e wtk. M. J. T. N. M. Gremmen, radio-officier J. G. Wilmsen;
- s.s. **Korenia:** gezagv. P. J. F. de Beus, 2e stm. J. G. de Leeuw, wnd. 3e stm. J. A. M. Sneek;
- s.s. **Korovina:** II.stm. A. P. Zonjee, scheepsgezellen a/w G. P. H. M. Kuypers, B. B. Jansonius, D. IJsselstein, aankomend scheepsgezellen a/w G. A. A. Tielemans, J. J. Donleben, W. van Hengel, aankomend kok J. P. Daudey, bedienden L. J. Wulder, D. Seip;
- s.s. **Koscicia:** II.stm. W. Verhagen Jr., 5e wtk. M. Koelemeij, 5e wtk. S. J. Swart, II.wtk. J. J. M. G. Tervoort, II.wtk. W. A. 't Jong, II.wtk. J. A. de Bakker, II.wtk. D. Motshagen;
- s.s. **Kossmatella:** wnd. 2e wtk. H. E. Daniëls, wnd. 3e wtk. F. A. M. Vergroesen, 5e wtk. J. L. F. Vermeulen Jr., 5e wtk. F. H. de Jong, radio-officier G. J. Stolk, cocinero del buque F. Vidal Pereira;
- s.s. **Krebsia:** 5e wtk. S. A. G. M. van Nijnatten, radio-officier R. H. Grondel;
- s.s. **Kryptos:** gezagv. W. T. Spier, II.stm. A. Dijkhuizen, II.wtk. R. Denker, radio-officier A. van de Ruit;
- s.s. **Kylix:** 1e stm. L. J. Hirs, 3e stm. A. van Leeuwen, hfd.wtk. H. Steenhuis;
- s.s. **Lovellia:** wnd. 4e wtk. J. E. A. Westerbeek;
- s.s. **Macoma:** II.stm. R. A. J. van Vugt, hfd.wtk. C. W. Stolk, II.wtk. A. J. Ruikes;
- s.s. **Metula:** 1e stm. P. Snel, wnd. 3e stm. R. van der Voort, 5e wtk. J. P. T. van Vlodrop;
- m.s. **Neverita:** scheepsvakman II R. W. van Rooyen, scheepsgezel a/w W. R. van de Broek, hoofd voeding B. M. de Roode, aankomend kok J. S. W. Martens, bediende H. A. Linthout;
- s.s. **Ondina:** hfd.wtk. J. Broersen;
- s.s. **Onoba:** gezagv. W. A. Kleine, 5e wtk. J. van Seters;
- s.s. **Patro:** hfd.wtk. J. Heijmans;
- s.s. **Philidora:** wnd. 2e stm. M. Groothuis, wnd. 3e stm. J. K. Terpstra, II.stm. R. J. S. M. Timmerman, 5e wtk. T. J. W. A. Ploegmakers, 5e wtk. J. Kruize, II.wtk. W. J. L. de Gee, II.wtk. W. P. van Dam, radio-officier M. K. Bierlee;
- s.s. **Philine:** wnd. 3e wtk. K. Koch, 5e wtk. R. J. de Vries, II.wtk. E. van der Linden;
- s.s. **Philippia:** 1e stm. D. M. Mos, 3e wtk. W. F. A. van Mossevelde;
- s.s. **Sepia:** 2e stm. J. J. H. Vessies, 3e stm. G. Zoetendal, 3e wtk. D. Smit, wnd. 4e wtk. J. H. Burger, II.wtk. W. T. H. van Leeuwen, II.wtk. P. H. Veldhoen, II.wtk. J. Schipper, radio-officier A. H. C. J. Born;
- s.s. **Vasum:** 1e stm. J. S. Schregardus, wnd. 2e wtk. H. G. de Boer, wnd. 4e wtk. J. C. van Baasbank, 5e wtk. A. G. A. de Graaf;

WANHOOPSDAAD

Ik heb er nog steeds nachtmerries van. Steeds zie ik het weer voor mijn ogen gebeuren: met mijn hand om haar middel, voor het geopende raam. Hoe ik ertoe kwam, in een plotselinge opwelling, om alle wetten te breken en haar voorover over het kozijn te duwen, ik weet het niet.

Maar dat geluid dat tijdens haar val tot mij doordrong, dat geluid achtervolgt mij nog steeds. Het was een vreemd geluid, nauwelijks hoorbaar: alsof er een deur zachtjes dichtwoei, ten teken dat het voorbij was. Dat is het dan ook, ik heb nu een mooie rooie. Het was in het begin wel even wennen, ik had die zwarte al zo lang. En dan ga je je eraan hechten, weet u.

Dat geluid dat ze maakte toen ze het plaveisel raakte, doet me niet eens zo veel. Dit lijkt misschien vreemd, maar dat was gewoon een doffe plof met nog wat vreemde geluidjes na. Ik weet nog wel, dat ik op dit laatste moment dacht: je hebt het er zelf naar gemaakt, loeder. Ofschoon ik haar altijd in liefde had gekoesterd, haar dagelijks streefde als ik in gedachten zat verzonken, had ze me immers lelijk in de steek gelaten. Ik weet het wel, ik ben niet zo jong meer, we scheelden jaren, maar zo jong was zij ook niet meer. Wel van na de oorlog, dat wel. Wij hadden al jarenlang samen heel wat lief en leed gedeeld. Maar toch verwacht je dan niet, dat ze je ineens in de steek laten, je ineens in je hemd laten staan om het zo maar te zeggen. Figuurlijk dan, want letterlijk in onze hemden staan, zover zijn wij nog niet in het Shell-Gebouw. Wel in onze overhemden natuurlijk, met lange mouwen wel te verstaan, ondanks het broeiende weer. Maar ik dwaal af, ik had het over mijn onbezonnen daad.

Ieder ogenblik verwacht ik, dat de deur opengaat en dat ik ter verantwoording word geroepen. Het is uiteindelijk niet alle dagen dat een employé met vergrijsde haren tot een dergelijke wanhoopsdaad overgaat. Maar ze schijnen het nog niet gemerkt te hebben. En dat is merkwaardig, want ze weten altijd veel. En ook de Interne Dienst loopt altijd met argusogen rond om overtreders van wetten en besluiten in de kraag te grijpen. Maar mochten ze komen, ik zal mij verdedigen. Ik beseft drommels goed, dat het nogal ongebruikelijk is je op een dergelijke wijze van oudgedienden te ontdoen, maar ik zal aanvoeren, dat het toch niet aanging dat ze mij, nadat ik haar toch bijna 25 jaar had vertroeteld, in de steek liet. Als ze nou nog inspraak had willen hebben, dan had ik dat wel genomen. Dat past in deze tijd, dat is iets waar ik nog in had kunnen komen. Maar zomaar, gewoon, op een zonnige dag, zeggen: ik bedank voor de eer door jou bespeeld te worden, dat ging me toch te ver. Zover gaat de Directie toch ook niet. Die wil best naar inspraak luisteren, is ook ontvankelijk voor redelijke argumentatie. En met een goed argument had die kleine haar zin bij mij ook nog wel gekregen. Maar ze deed het gewoon niet meer. En wie ik er ook bij haalde, ze vertikte het eenvoudig. Mijn werk leed eronder, heus, geloof me, er kwam geen wouw meer uit mijn vingers. Terwijl ik toch zo graag nu en dan wat huisjes om wil gooien.

Maar ik heb in ieder geval nu een nieuwe; ze is wat kleiner dan de vorige, dat is waar. Maar je kunt haar overal mee naar toenemen, dat was met die andere niet zo gemakkelijk, dan viel je erg op. Wat zegt u? Waar ik het over heb? Over mijn nieuwe schrijfmachine natuurlijk, waarmee deze pennevrucht werd getypt.

Wouw

- s.s. **Viana:** II.stm. R. F. Mesker, 5e wtk. J. A. W. Schulte, II.wtk. R. W. H. Bos, II.wtk. A. B. Blomberg, scheepsvakman I C. Doornink, wacht-assistent P. J. M. Toussaint, scheepsgezellen a/w J. Bakker, G. L. Brown, F. J. W. Salari, D. Slagter, M. J. R. Brons, aankomend scheepsgezellen a/w B. Benjamins, H. M. Kraamer, G. van Osselen, hoofd voeding M. van Hagen, bedienden J. L. de Winter, C. Poetiray, bediende a/d A. Cumming;
- s.s. **Vivipara:** wnd. 3e stm. C. D. Kromhout, II.stm. P. H. Teunissen, II.stm. C. Timmers, II.wtk. C. W. Ards, II.wtk. J. P. de Visser;
- s.s. **Zafra:** gezagv. J. Priest, 1e stm. W. Drost, 5e wtk. P. J. Doest, 5e wtk. W. M. G. M. van Loon.

UIT DIENST GETREDEN:

4e stm: H. W. A. Versluijs;
2e wtk: L. J. Verweij;
3e wtk: C. A. van den Kroonenberg, N. H. J. M. Lodde;
5e wtk: R. Mühlwinkel, P. C. IJdel;
II.wtk.: P. C. M. R. Simons;
scheepsvorman: A. van Leeuwen;
scheepsvakman I: C. P. Hazelbag;
scheepsvaklieden II: L. M. de Wit, R. Bredewold.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING KANTOOR:

1e stm.: J. W. Rutten.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:

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

TERUG VAN MILITAIRE DIENST:


3e stm.: W. J. H. van Dipten.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: P. Cammel;
4e stm.: J. J. Honders;
scheepsvakman I: C. Doornink;
scheepsvakman II: R. W. van Rooyen.


BEHAALDE DIPLOMA'S:

1e stuurman G.H.V.: 2e stm. G. C. H. Dijkstra;
1e stuurman G.H.V.-th.: 2e stl. C. L. Heijboer, M. F. D. Becx;
2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stl. J. Werkhoven, E. J. J. Eelman;
3e stuurman G.H.V.: 4e stm. J. J. Honders;
„B”: 3e wtk. T. Middelkoop;
„A”: 5e wtk. J. J. Schuddemat, R. van der Does.




B. C. Knoester
sectie DFF/1
1960 - 1.9 - 1970

**ONZE
WAL-
JUBILARISSEN**



10



J. A. M. Lindeman
sectie DFF/2
1960 - 1.9 - 1970

MUTATIES WALPERSONEEL

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

UIT DIENST:

1.9: Mej. M. M. Weeber - sectie DFF/4.

IN DIENST:

17.8: Mej. H. Slobbe - sectie DFF/1;
1.9: Mej. Y. de Jong - sectie DFF/1;
1.9: Mej. M. W. de Heer - sectie DFF/3;
1.9: Mej. A. M. Nab - sectie DFF/4;
1.9: Mevr. B. O. C. Buló - sectie DFF/4;
1.9: Mej. J. R. M. Ravenek - sectie DFF/1;
1.9: Mej. J. Binnekamp - sectie DFF/2;
1.9: Mej. L. E. H. M. Oosterom - sectie DFF/2;
1.9: Mej. M. van Weenen - sectie DFM/3.

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL

V.l.n.r.: mej. A. M. Nab - DFF/4, mej. M. W. de Heer - DFF/3, mevr. B. O. C. Buló - DFF/4, de heer R. J. Risseeuw - DFF/3, mej. J. Binnekamp - DFF/2, mej. J. R. M. Ravenek - DFF/1, mej. M. van Weenen - DFM/3, de heer A. G. de Cocq - DFF/1, mej. L. E. H. M. Oosterom - DFF/2, mej. H. Slobbe - DFF/1, mej. Y. de Jong - DFF/1.



Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 2 - oktober 1970

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEOORLOOFD 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