

TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT-EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
OKTOBER 1972

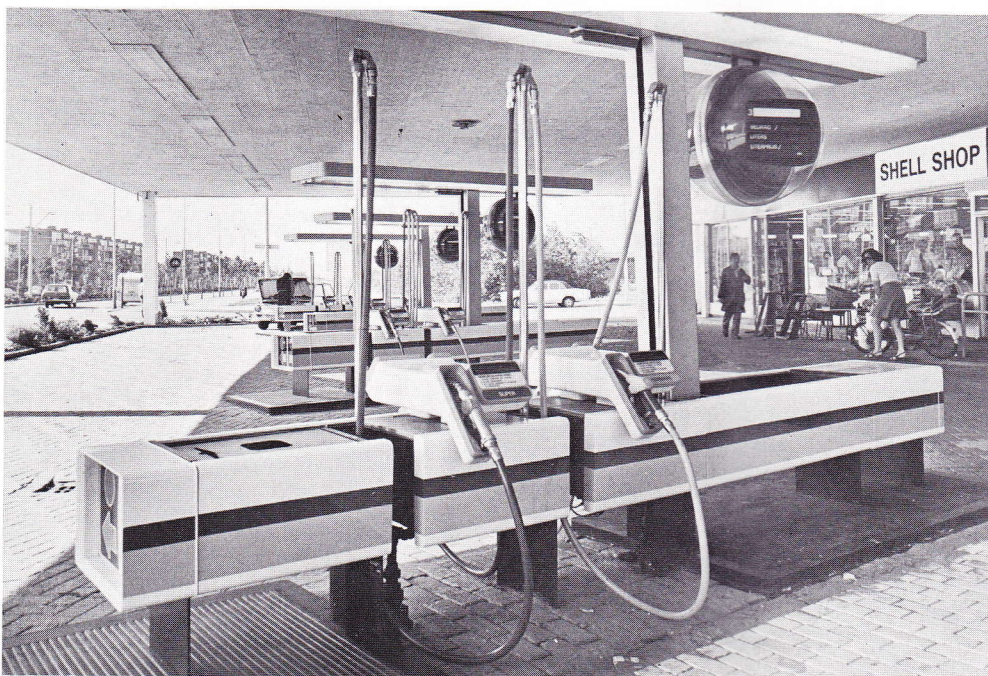
Nieuw gezicht voor Shell-stations

Shell werkt in en buiten Europa steeds intensiever aan het verder opbouwen van een internationaal netwerk van grote, moderne en — uit verkeerstechnisch oogpunt gezien — gunstig gelegen benzinestations met een zo groot mogelijk aantal voor de automobilist gemakkelijk te bereiken tankplaatsen. Samen met een industrieel ontwerp bureau hebben deskundigen van Shell een ontwerp gecreëerd, dat gedurende een reeks van jaren aan de te stellen eisen zal kunnen voldoen.

Wat in het nieuwe ontwerp onmiddellijk opvalt is de toepassing van een nieuw Shell-embleem en van een geheel nieuw kleurenschema, echter met behoud van de bekende Shell-kleuren „geel en rood”. Het gebruik van deze kleuren beperkt zich tot het voortrein, waaronder de luifel, die daardoor zijn functie als blikvanger heeft behouden en bovendien de klant tegen

weer en wind beschermt. In het nieuwe schema wordt elk produkt gesymboliseerd door een vaste kleur: Rood = SUPER; Geel = NORMAAL; Zwart = DIESOLINE en Wit = SHEL-LINA.

Bij de Zelf Tank Stations is in de plaats van de pompen een langwerpig aflever-element geplaatst in de vorm van een lange lage tafel, waarin de slangkranen voor de verschillende produkten rusten. De vulslangen zijn opgehangen aan scharnierende, omhoog gerichte armen waardoor de automobilist ze gemakkelijker kan hanteren dan de vulslangen van de conventionele pomp. Tevens blijft de slang schoon omdat hij niet meer met de grond in aanraking komt. Deze apparatuur is speciaal ontwikkeld om de automobilist het tanken zo gemakkelijk mogelijk te maken, nu de zelfbediening in de benzineverkoop steeds meer veld wint.



Reis om de wereld in 84 dagen met gratis 3-D kleuren foto's spaar ze alle 12



Een nieuwe actie van Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. trekt op het ogenblik grote aandacht. Vanaf 8 september worden, gedurende twaalf weken, bij Shell-stations die aan deze actie deelnemen, gratis drie-dimensionale kleurenfoto's uitgegeven, waarop 12 karakteristieke en beroemde bezienswaardigheden uit alle werelddelen zijn afgebeeld.

Bij de foto's behoort een bijzonder fraai, in kleurendruk uitgevoerd album voor de prijs van f 1,95, waarin naast allerlei wetenswaardigheden nog een keur van andere kleurenfoto's is opgenomen. Tot vrijdag 1 december a.s. ontvangt men bij aankoop van minstens 20 liter motorbrandstoffen of 2 liter Shellina gratis een 3-D kleurenfoto. Bovendien wordt gratis een speciale kleurrijke affiche in groot formaat uitgereikt, waarop de foto's eveneens kunnen worden geplakt.

BIJ DE VOORPLAAT

Een fraaie opname van het s.s. „Vivipara” in volle zee (foto: C. van der Meulen)

Nogmaals ... Carnegie Heldenfonds

Wij schreven het reeds in het vorige nummer; twee onzer officieren, namelijk de heren C. de Witte - hoofdwerktuigkundige en H. A. Kuling - 1e stuurman, onderscheiden door het Carnegie Heldenfonds. Nadat de heer De Witte op 11 augustus jl. het „Loffelijk Getuigschrift” en een aandenken in ontvangst had mogen nemen, was het donderdag 24 augustus de beurt aan de heer Kuling nadat hij van vakantie was teruggekeerd. Met zijn echtgenote werd hij ontvangen door de heer D. Rodenburg, Directeur onzer Maatschappij, alsmede de beide adjunct-directeuren, de heren H. den Ouden en J. W. Paans. De gebeurtenissen zoals weergegeven in ons vorige nummer werden nog eens doorgenomen, waarna de heer Rodenburg tot uitreiking van getuigschrift en tinnen bonbonschaal overging, met een woord van lof voor de prompte actie genomen door 1ste stuurman Kuling.





Weinig publiciteit is er tot heden gewijd aan de activiteit die door verschillende personeelsleden van de Walorganisatie van Shell Tankers N.V. wordt ontplooid in commissies, werkgroepen en organen — nationaal en internationaal — die hetzij direct hetzij indirect met de scheepvaart hebben te maken. Weliswaar betekent voor de een zijn deelneming aan studies en besprekingen slechts een kleiner deel van zijn taak, maar voor de ander, die door zijn kennis en zijn functie betrokken is bij vele facetten van het bedrijf, gaat hierin toch bijzonder veel tijd zitten.

Deze werkzaamheden, die veelal op de achtergrond plaatsvinden, mede omdat zij niet direct tot tastbare resultaten leiden maar slechts de aanzet vormen voor te zijner tijd uit te vaardigen voorschriften, willen wij in een reeks korte artikelen onder bovenstaand hoofd in de komende maanden voor het voetlicht brengen. Daarbij zullen wij steeds de deelneming van slechts één collega aan commissies en dergelijke belichten, doch daartoe is het noodzakelijk eerst een kort overzicht te geven van de plaats die een aantal belangrijke nationale en internationale organen inneemt in de scheepvaartwereld.

Zowel nationaal als internationaal zijn er een aantal organen die met vele verschillende aspecten van de scheepvaart bemoeienis hebben. Globaal kunnen deze aspecten als volgt worden onderverdeeld:

— **commercieel en economisch**, waaronder ook de scheepvaartpolitiek van de maritieme landen valt.

— **technisch - operationeel**, met inbegrip van veiligheid, research en ontwikkeling.

— **sociaal**, dat bijzonder veelomvattend is. Om slechts enkele voorbeelden te noemen: het zeevaartonderwijs, het bedrijfspensioenfonds voor de koopvaardij, het algemeen ziekenfonds voor zeelieden, maar ook de vaarplicht, de arbeids- en rusttijden en, uiteraard, de loonvoorwaarden bij de koopvaardij.

Nationaal

Het zal duidelijk zijn dat de vele onderwerpen die onder de bovengenoemde drie hoofdgroepen kunnen worden gerangschikt, door talloze verschillende organen en commissies worden behandeld. Er zijn in Nederland **particuliere organen**, maar ook commissies e.d. die in wezen zijn samengesteld uit **bedrijfsleven en overheid**. De SER (Sociaal Economische Raad), die tamelijk veel publiciteit krijgt, is van dit laatste een wel zeer markant voorbeeld; haar bemoeienis kan zich ook uitstrekken tot de scheepvaart. Ook zijn er vanzelfsprekend verschillende Ministeries en Directoraten, dus de **overheid**, die uit hoofde van hun taak en doelstelling zich intensief met de scheepvaart bezig houden. Met

name geldt dit voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, van Defensie, en uiteraard het Directoraat-Generaal van Scheepvaart.

De Nederlandse reders, dus het **bedrijfsleven**, hebben zich verenigd in de KNRV (Koninklijke Nederlandse Redersvereniging), waarin drie „raden”, namelijk de

- Commercieel-economische Raad
- Operationele Raad, en de
- Sociale Raad.

Internationaal

Ook internationaal gezien zijn er **particuliere organen** (voorbeeld: de International Chamber of Shipping), organen van **overheid en ondernemers** tezamen (voorbeeld: International Labour Organization) en van uitsluitend de **overheid** (voorbeeld: Intergovernmental Maritime Consultative Organization).

Juist de laatstgenoemde organisatie, afgekort tot IMCO, is voor de scheepvaartwereld bijzonder belangrijk en speelt internationaal gezien een zeer grote rol. Zij bestaat uit:

— de Assemblée, waarin zitting hebben vertegenwoordigers van alle maritieme landen

— de Raadgevende vergadering, die zich voornamelijk bezighoudt met andere dan technische zaken en optreedt als de Assemblée niet vergaderd

— de Maritime Safety Committee, die in wezen het „werkpaar” van de organisatie is en waaruit een groot aantal commissies en werkgroepen zijn voortgekomen

— het Secretariaat, dat de onvermijdelijke papierwinkel verzorgt.

Daar de IMCO is samengesteld uit vertegenwoordigers van de aangesloten landen — en niet van individuele maatschappijen — is het de Inspecteur Generaal voor de Scheepvaart die hierin zitting heeft namens de Nederlandse regering. Echter, deze laat zich hierbij niet alleen adviseren door Scheepvaartininspectie, Loodswezen en andere officiële instanties, doch ook door degenen die de praktijk van meer nabij meemaken, en een logisch gevolg hiervan is dat — via de KNRV — ook personeelsleden van Shell Tankers hiertoe worden uitgenodigd. Als grootste Nederlandse tankvaartrederij betekent dit niet alleen deelneming in een aantal

commissies en studiegroepen, doch in sommige gevallen ook het bijwonen — als adviseur — van officiële vergaderingen van de IMCO.

Zijn de IMCO-activiteiten ondergebracht in werk- en studiegroepen, ook binnen het raam van de KNRV zijn er een aantal groepen die als het ware, veelal tezamen met overheidsvertegenwoordigers, de bouwstenen aandragen voor het uiteindelijk door de Nederlandse delegatie in te nemen standpunt op de Assemblée.

Coördinatie

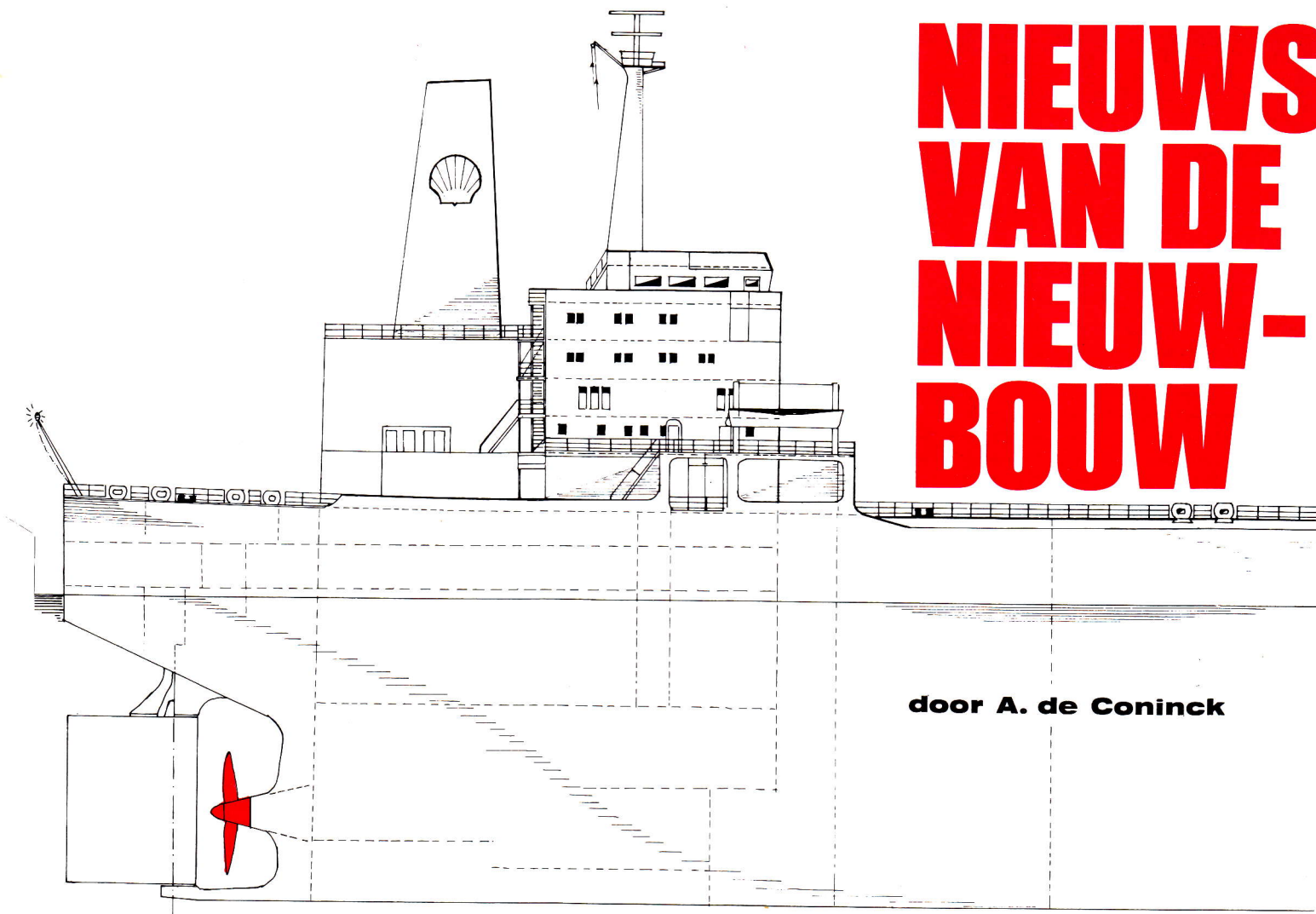
In tegenstelling tot enkele andere maritieme landen was er tot voor kort in Nederland geen centraal instituut dat als het ware alle krachten die worden ontplooid ten behoeve van de nationale scheepvaart, bundelt. Om dit te ondervangen is thans in nauwe samenwerking tussen overheid en KNRV in oprichting een Nederlands Maritiem Instituut (NMI). Dit moet dan worden gezien als het centrale orgaan, dat de verschillende facetten van het Nederlands maritiem gebeuren coördineert en naar buiten toe projecteert. Dit impliceert onder andere het verzamelen van alle informatie die op alle facetten van de scheepvaart betrekking heeft, dus een zgn „data bank”. Verder het stimuleren van studies op langere termijn, het verrichten van onderzoek op die gebieden waarvoor bij de scheepvaart belangstelling is en dat thans veelal individueel plaatsvindt, met het inherente gevaar van duplicatie. De in 1971 opgerichte Stichting Maritieme Research wordt daarom te zijner tijd ook opgenomen in het Nederlands Maritiem Instituut.

Een ander aspect dat onder het Maritiem Instituut zal vallen is de voorlichting naar buiten, of dit nu dient om het maritieme beeld van Nederland binnen en buiten onze grenzen te verbeteren of zuiver gericht is op de Nederlandse jeugd.

Het reeds lange tijd in Rotterdam gevestigde Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw, waar reeds bijzonder veel informatie is verzameld, zal in zijn gebouw aan het Burg. s'Jacobplein aan het nieuwe orgaan huisvesting bieden, zodat dan werkelijk gesproken kan worden van één centraal punt, van waaruit de vele activiteiten zullen worden ontplooid.

In het bovenstaande overzicht, dat nog geenszins volledig is maar wel een beeld geeft van de structuur in de scheepvaart, zijn drie organen sterk naar voren gekomen, namelijk de KNRV, de IMCO en het NMI. Zoals in de inleiding vermeld, zullen wij in de komende nummers nader ingaan op de deelneming door Shell Tankers personeelsleden aan de talloze commissies en groepen die hetzij direct hetzij indirect hierbij betrokken zijn, werk dat veelal op de achtergrond plaatsvindt.

NIEUWS VAN DE NIEUW- BOUW



door A. de Coninck

Na in het vorige nummer in deze rubriek het toe te passen „Gas-extractie-systeem voor ladingpompen” te hebben beschreven, zullen wij hieronder nadere informatie verstrekken over de in aanbouw zijnde 313.000 tons tankers. Met nadruk wijzen wij er op dat de algemene beschrijving geldt als basisplan, met andere woorden, dat tijdens de constructie altijd kleine wijzigingen hierin kunnen worden aangebracht.

Van de diverse klassen van schepen die voor de vloot van de Koninklijke/Shell in aanbouw zijn, nemen de 313.000 tons tankers in aanbouw bij Harland and Wolff Ltd te Belfast in Noord-Ierland, een aparte plaats in. Immers, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, zullen zij worden ondergebracht in de vloot van Shell Tankers N.V. In verband met de enorme omvang van het huidige nieuwbouwprogramma van de Koninklijke/Shell Groep is de heer J. de Ruiter tijdelijk bij het Centraal Kantoor te Londen (S.I.P.C.) tewerkgesteld. Werktuigkundigen van de nationaliteiten van de tankvaart/werkmaatschappijen (Shell Tankers (U.K.) Ltd, Société Maritime Shell, Deutsche Shell Tankergesellschaft en Shell Tankers N.V.) zijn thans bij deze nieuwbouwprojecten betrokken. Specifieke operationele verlangens en ervaringen van de werkmaatschappijen kunnen aldus in vele gevallen op efficiënte wijze worden gerealiseerd.

De vier schepen van 313.000 ton zullen gaan behoren tot de zogenaamde „L” klasse van schepen en zullen waarschijnlijk de volgende namen krijgen:

Bouwnummer 1695 „Lampas”
Bouwnummer 1696 „Lepeta”
Bouwnummer 1697 „Leonia”
Bouwnummer 1698 „Lima”.

Daar de vier schepen zusterschepen zijn, zal hieronder uitsluitend een algemene beschrijving van de „Lampas” worden gegeven. Het ligt in de bedoeling in volgende artikelen nader in te gaan op de accommodatie, de voortstuwingsinstallatie, de ketelininstallatie, enz., hetgeen eveneens geldt voor diverse andere klassen van nieuwbouwschepen voor de vloot.

De „Lampas” is ontworpen voor het vervoer van ruwe olie tussen de Perzische Golf en voor deze schepen geschikte Europese havens. Het schip wordt gebouwd onder de hoogste klasse + 100 A1 bij Lloyd's voor de hull, de hoofdmachine-installatie en de verdere uitrusting. Qua type zal de „Lampas” behoren tot het enkele-dekschip, met alle accommodatie achteruit, met de pompkamer achter de ladingtanks, terwijl de ketelbrandstof alleen in machinekamer-zijntanks zal worden gebunkerd.

De voornaamste gegevens zijn:

Lengte over alles, ongeveer	351,4	meter
Lengte tussen de loodlijnen	336,0	meter
Breedte	55,4	meter
Holte	28,75	meter
Diepgang (ontwerp)	22,375	meter
Draagvermogen	313.000	metr. tonnen

Capaciteit van de tanks:

Hoofdladingtanks, incl. slops tanks	209.820	m ³
Slops tanks, stuurboord, bakboord en centre	22.670	m ³
Permanente-ballasttanks, tank No. 4, bb en sb	29.800	m ³
Brandstofbunkers, bb en sb in M.K.	8.270	m ³
Drinkwatertanks	196	m ³
Gedistilleerd watertanks	165	m ³

Bovenstaande capaciteiten zijn voor: 100% vol.

Snelheid

Bij goed weer, in open zee, zal de snelheid 15,25 mijl/uur bedragen, bij een diepgang van 22,375 meter in geballaste of geladen toestand, werkend met een vermogen van 36.000 apk (26,5 eMW) bij 85 omw./min.

Meer- en ontmeeruistrusting

Deze bestaat uit twee British Admiralty ankers van het type AC 14 high holding power; gewicht per anker: 19.550 kg. Een zelfde reserve-anker zal worden opgeborgen op het bovendeck voorschip.

De lengte van de ankerketting is 28 lengtes van elk 27,5 meter, bij een diameter van 137 mm; klasse U2. Rekker: 4,6 meter, dia 70 mm, klasse U3. Sleepwire: lengte 400 meter, omtrek $7\frac{1}{2}$ " 6/51 gegalvaniseerd hoogwaardig staal van een flexibele constructie. Verder 14 stuks meerkabels van 280 meter lengte, met een omtrek van $5\frac{1}{2}$ " van 6/41 gegalvaniseerd hoogwaardig staal van een flexibele constructie. De eerste waltros van nylon, totaal 2 stuks, met een lengte van 420 meter en een omtrek van 9".

Reddingboten, davits en reddingvloten

Er zullen twee 70-persoons reddingboten worden gesitueerd op het eerste dek; deze hebben elk een luchtgekoelde dieselmotor, die de reddingboot een snelheid kan geven van 6 mijl/uur.

In de nabijheid van deze reddingboten worden respectievelijk een 16-persoons en een 20-persoons reddingvlot geplaatst. Een 6-persoons opblaasbaar reddingvlot zal in de nabijheid van het mastdekhuis worden geïnstalleerd.

Koel- en vrieskamers

De vrieskamer heeft een vloeroppervlak van 28 m², terwijl de minimale temperatuur — 25°C bedraagt. Voor de koelkamer is dit respectievelijk 28 m² en + 1°C, terwijl deze cijfers voor het portaal zijn 14 m² en +3°C.

Ventilatie en air-conditioning

De gehele woonruimte van het schip zal worden voorzien van een air-conditioning systeem, dat voldoende is om een droge-boltemperatuur van 29°C te onderhouden bij een relatieve vochtigheid van gemiddeld 50 pct. wanneer de drogeboltemperatuur buiten 32°C is. De verwarming is zodanig berekend, dat bij een buitentemperatuur van -10°C een binnentemperatuur van +21°C kan worden onderhouden.

Zoetwatersysteem

Al het benodigde drink- en waswater alsmede het benodigde sanitair water wordt geproduceerd door twee Caird & Rayner verdampingsinstallaties, met een gezamenlijke produktie van 90 ton per dag.

Stuurmachine

Een elektrische/hydraulische stuurmachine met 4 rammen met 2 onafhankelijke pomp units van het fabrikaat Hastie zal worden geïnstalleerd.

Ladingpompen

Vier verticale centrifugaalpompen, aangedreven door stoomturbines. De capaciteit van elke pomp is 4500 m³/uur bij een opvoerhoogte van 125 meter. Alle 4 ladingpompen zullen worden uitgerust met een self-priming systeem van het zogenaamde „throttle control vacuum” type.

De door een stoomturbine gedreven ballastpomp is eveneens van het centrifugaalpomptype; fabrikaat: Ionkoping Mek. Werk, capaciteit: 4250 m³/uur, bij een opvoerhoogte van 60 meter.

Strippingpompen

Een verticale zuigerpomp van het fabrikaat Thomas Lamont, met een capaciteit van 350 m³/uur. Verder worden twee stripping eductors geïnstalleerd, elk met een capaciteit van 940 m³ en zuigend uit de hoofdadingtanks en slops tanks, alsmede persend naar de slopstanks.

Controlekamer

De hoofdmachine-installatie, enz. zal worden bediend en gecontroleerd vanuit een centraal in de machinekamer gelegen controlekamer, welke air-conditioned is. Foxboro-automaten en regelapparatuur zullen worden geïnstalleerd.

Hoofdmachine

De voortstuwinginstallatie zal bestaan uit een stoomturbine unit, van het ontwerp Stal-Laval en Harland and Wolff, 50/45. Het continu vermogen is 36.000 apk (26,5 eMW) bij 85 omw./min. van de schroef. Deze turbine-installatie kan zowel vanaf de brug als vanuit de controlekamer worden bediend.

Meer bijzonderheden over deze installatie zullen in een volgend artikel worden gegeven.

Ketelinstallatie

Als hoofdketel wordt een Babcock & Wilcox membraanwand waterpijpketel opgesteld, met een capaciteit van 121 ton stoom per uur. De stoomcondities zijn: uitlaat oververhitter 62 bar absoluut, temperatuur: 515°C.

De controle van de oververhitte-stoomtemperatuur wordt gerealiseerd met een type Copes sproei-injector tussen de oververhittersecties.

Als hulpketel wordt eveneens een Babcock & Wilcox membraanwandketel opgesteld, met een capaciteit van: continu 30 ton stoom per uur. De stoomcondities zijn 62 bar absoluut, temperatuur: 320°C. Deze ketel is geheel zelfstandig uitgevoerd wat de hulpwerktuigen betreft en kan parallel werken met de hoofdketel tijdens tankschoonmaakwerkzaamheden. Voor de voeding van de ketels zullen drie identieke Coffin voedingpompen worden geïnstalleerd. De verbrandingslucht wordt geleverd door twee Nadrowski F.D. fans en een elektrisch gedreven F.D. fan. Ook hierover zullen nadere bijzonderheden in een volgend artikel worden gegeven.

Koelwatersystemen

Om zeewaterleidingen en aansluitingen tot een minimum te beperken, zullen de warmtewisselaars worden gekoeld met zoet water. Hiervoor wordt een gecentraliseerd zoetkoelwatersysteem geïnstalleerd. Twee Hamworthy zoetkoelwaterpompen zuigen uit de A.P. en leveren koelwater aan de warmtewisselaars. Dit zoete koelwater wordt gekoeld via een Alfa Laval type plaatkoeler en naar de A.P. gepompt. Uitgezonderd van dit zoetkoelwatersysteem zijn de hoofd- en hulpcondensor, de hoofd- en ladingpomp smeeroliekoeler.

Zeewaterpompen

De volgende zeewaterpompen zullen worden geïnstalleerd:

- een horizontale hoofdcirculatiepomp
- een verticale circulatiepomp
- twee algemene-dienstpompen
- een inert gas systeem pomp
- een air-conditioning koelwaterpomp
- een brand- en algemene-dienstpomp
- een foam brandbluspomp
- een bilge pomp

Alle zeewaterleidingen, afsluiters, aansluitingen en pompen zijn van niet ijzerhoudende materialen.

Inrichting

Een interessant facet is dat, om op de meest economische wijze gebruik te maken van de beschikbare ruimte, van de pompkamer en van de machinekamer eerst een schaalmodel 1 : 15 zal worden gemaakt.

Elektrische installatie

- a) 440 V, 3 phase, 60 Hz voor de krachtstroom van motoren en komhuis
- b) 220 V, 3 phase, 60 Hz voor verlichting, algemene diensten, nautische uitrusting, pantry en huishoudelijke apparatuur achter
- c) 220 V, enkele phase, 60 Hz voor verlichting en andere diensten vooruit.

Noodsuppletie:

- a) 440 V, 3 phase, 60 Hz voor noodverlichtingstransformatoren, radar en gyrokompas
- b) 220 V, 3 phase, 60 Hz voor noodverlichting en batterij-opladers
- c) 24 V gelijkstroom voor alarmen en telefoons, enz.

Er worden twee turbo generator units geïnstalleerd van het type Stal-Laval/Harland and Wolff, welke elk een totale belasting van 1500 kW kunnen leveren aan het net. De turbines werken met oververhitte stoom van 62 bar absoluut, temperatuur 515°C en de uitlaatstoom wordt naar het lage-drukstoomsysteem afgevoerd.

Als nooddieselgenerator wordt een 12-cilinder, 4-takt dieselgenerator geïnstalleerd, type: Hedemora/Harland and Wolff, capaciteit: 900 kW bij 1200 omw./min.

ZEEVAART



Reeds een aantal jaren is er nogal wat te doen op het gebied van het zeevaartonderwijs door allerlei veranderingen, terwijl ook wijzigingen in de Wet op de Zeevaartdiploma's worden aangebracht dan wel op stapel staan.

Natuurlijk wordt er hier en daar over geschreven en gepubliceerd, maar wij dachten er goed aan te doen in het kort een overzichtje van de stand van zaken te geven. Ook zullen wij wat punten noemen waarmee wij als gevolg van wijzigingen op korte of langere termijn geconfronteerd zullen worden. Daarbij pretenderen wij allerminst in dit stadium volledig te zijn, want in de praktijk zullen we echt nog wel eens een hindernis tegenkomen.

Maar goed, eerst dan het zeevaartonderwijs. Sedert augustus 1971 draaien in Rotterdam en Amsterdam, in beide plaatsen zowel voor stuurlieden als werktuigkundigen, de nieuwe opleidingen volgens de HTS-structuur. Voor beide richtingen is de studieduur gelijk: afhankelijk van de vooropleiding worden de leerlingen eerst een jaar in de brugklas gezet — het zogenaamde „nulde jaar” — dan wel in de eerste klas. Na het met goed gevolg doorlopen van ook het tweede jaar, volgt een jaar vaartijd als stuurmansleerling of leerling-werktuigkundige en tijdens dat jaar moeten de taken — die in een z.g. „takenboek” staan vermeld — tot genoegen van de Examen-commissies in werkcaviers worden uitgewerkt. Vervolgens nog een jaar naar school en bij bevredigende resultaten wordt dan zonder examen het diploma S 3 of W 3 uitgereikt. W 3 moet dan worden gezien als een equivalent van het huidige A. Na nog twee jaar vaartijd wordt S 2 respectievelijk W 2 (is B) zonder examen verkregen en weer twee „vaarjaren” later S 1 dan wel W 1 (is C). Nu moeten wij er wel aan toevoegen dat te zijner tijd wellicht als eis wordt gesteld dat — alvorens de genoemde diploma's worden uitgereikt — er een praktijk gerichte applicatiecursus moet worden gevolgd. Het ligt overigens thans niet in het voornemen, daaraan examens te verbinden.

De jongelui die in juni 1972 of later het diploma AM of BM hebben behaald, zullen een jaar naar zee moeten om het A-diploma te kunnen verkrijgen. Het zal namelijk niet meer mogelijk zijn om werktijd aan de wal daarvoor in de plaats te stellen. Tijdens het leerlingenjaar zal aan de eisen van het takenboek moeten worden voldaan: AM-ers krijgen dan het MVD, en BM-ers het diploma „Assistent-scheepswerktuigkundige” plus het diploma A.

Aangezien in 1972 op het BM-examenprogramma het vak EHBO ontbrak, zullen deze BM-ers — alvorens het A-diploma aan hen wordt uitgereikt — bij de Examencommissie daarvoor examen moeten afleggen. Verder zijn BM-ers, zoals ook thans gebruikelijk, vrijgesteld van het examen voor het diploma B 1.

Het zal duidelijk zijn dat de leerling-werktuigkundigen die dit jaar naar zee gaan, eerder hun A zullen behalen dan degenen die in 1971 voor BM slaagden. Een verdere consequentie is dat eerstgenoemden dus ook eerder hun vaartijd voor B bij elkaar zullen hebben dan hun collega's die een jaar vóór hen in dienst traden. Hoe wij dat te zijner tijd met het verlenen van studieverlof moeten oplossen, moeten wij nog

eens goed overdenken, want als het een beetje wil zouden dan wellicht tweemaal zo veel officieren als normaal voor B aan het studeren zijn. Het valt te begrijpen dat aan deze kwestie dan nog wel een paar extra haken en ogen zitten. Komt tijd komt raad kunnen we wel zeggen, maar het is nu reeds een punt dat ons bezig houdt.

Volgende zaak: diploma's voor stuurlieden. Bij „Koninklijk Besluit bijzondere verkrijging stuurliedendiploma's” van 3 juli '72 zijn de wijzigingen hiervoor er reeds door. Het komt er op neer dat voor degenen in het bezit van het diploma BS de examenprogramma's voor S 3 en S 2 veranderd zijn. Hoewel het merendeel van onze stuurmansleerlingen te zijner tijd op grond van de bijgehouden boeken het diploma S 3 zal verkrijgen, willen wij volledigheidshalve vermelden dat voor bedoelde categorie de vakken Nederlandse taal, wis-, natuur- en werktuigkunde alsmede aardrijkskunde van het examenprogramma voor S 3 zijn geschrapt. De BS-ers hebben verder het voordeel dat zij bij het examen voor S 2 zijn vrijgesteld van natuur- en werktuigkunde.

Bovendien zal het degenen die in het bezit zijn van S 2 voortaan wettelijk zijn toegestaan om examen af te leggen voor het volledige S 1-diploma nog vóór aan de eisen van vaartijd hiervoor is voldaan. Deze mogelijkheid bestond reeds voor het theoretische gedeelte van dit diploma, maar nu kan dus bij wijze van spreken achter elkaar voor S 2 en S 1 worden gestudeerd. In deze gevallen zal het S 1-diploma echter pas worden uitgereikt zodra de wettelijke vaartijd daarvoor is behaald. Analooq hiermede is het de bedoeling dat ook scheepswerktuigkundigen in het bezit van het B-diploma examen mogen afleggen voor volledige C, eveneens vóórdat aan de wettelijke vaartijdeisen voor laatstgenoemd diploma is voldaan. Een Koninklijk Besluit hieromtrent is in voorbereiding.

Het spreekt vanzelf dat het niet zonder meer mogelijk zal zijn in het vervolg studieverlof te geven voor S 2 en aansluitend voor S 1, respectievelijk voor B en aansluitend voor C. Ook ten aanzien van deze kwestie zullen wij ons dienen te beraden welke regelingen moeten worden getroffen om tot een oplossing te komen.

-onderwijs en -diploma's

en de leerplicht voor jonge zeevarenden

In de rubriek „Schoon Schip” van het vorige nummer van „Tussen Schip en Ka” hebben wij reeds melding gemaakt van de in november — voorlopig als proef — aanvangende cursus op de Outward Bound School te Ulvenhout, voor een aantal jonge zeevarenden pp wie de partiële leerplicht van toepassing is. Thans zijn hierover nadere bijzonderheden bekend geworden, tevens voor wie de partiële leerplicht geldt en wat de consequenties ervan zijn.

Partiële leerplicht voor de jonge zeevarende

Met ingang van 1 augustus 1972 trad de tweede fase in werking van de partiële leerplicht. Van die datum af omvat de leerplicht een periode van 11 leerjaren, waarvan in het algemeen tenminste 9 leerjaren in volledig dagonderwijs moeten zijn volbracht.

In normale gevallen zal derhalve nog gedurende een periode van 2 leerjaren één dag per week partieel onderwijs moeten worden gevolgd.

Op wie is de partiële leerplicht van toepassing?

Bij een gemiddelde leeftijd van 6 1/2 jaar waarop een kind voor het eerst naar school gaat is de volledige leerplicht dus beëindigd op de leeftijd van gemiddeld 15 1/2 jaar. De hierop volgende 2-jarige partiële leerplicht geldt voor jongens en meisjes die geboren zijn in de periode 1 oktober 1956 t.m. 30 september 1957. Degenen die in het schooljaar 1971-1972 reeds partieel leerplichtig waren, in het algemeen dus de 15-jarigen, moeten met ingang van 1 augustus 1972 nog één jaar gedurende één dag per week naar school. Dit betreft jongens en meisjes die geboren zijn in de periode 1 oktober 1955 t.m. 30 september 1956. Vanzelfsprekend geldt de 2-jarige partiële leerplicht niet indien betrokkene na de 9-jarige volledige leerplicht nog vrijwillig twee jaar volledig onderwijs heeft gevolgd, of door twee keer te blijven zitten reeds 11 jaar een school heeft bezocht.

Wat betekent dit voor de jonge zeevarende?

Het is duidelijk, dat het bezoeken van een school voor één (of eventueel meer) dag(en) per week gedurende de vaartijd voor jonge zeevarenden niet mogelijk is. De oplossing moet gezocht worden in een meerdaagse cursus (blokvorming). In de maand november zal een vierweekse cursus in het vormingscentrum „Outward Bound” (ook wel Outward Bound School, OBS genoemd), in Ulvenhout beginnen. Een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties in de zeevaart, de Redersvereniging, de Outward Bound School, de Rijksinspectie voor het vormingswerk voor jongeren en het Directoraat Generaal v. d. Scheepvaart, heeft zich de volgende taak gesteld:

— het opstellen van een programma, dat is aangepast aan de situatie van deze groep jongeren en hun behoeften om vervolgens aan de hand daarvan voorstellen te doen omtrent de meest gewenste duur van de cursus.

- de begeleiding van de experimentele fase.
- de evaluatie van de experimentele fase.

Hoe werkt het vormingscentrum Outward Bound?

Outward Bound is een zeemansterm voor een schip, dat zeilgereed ligt, los van de kade, klaar voor de grote reis.

Deze term is gekozen om te benadrukken, dat ieder mens een reis naar de zelfstandigheid moet doormaken. De doelstellingen van de OBS zijn dan ook:

- het verkrijgen van inzicht in eigen handelen, denken en voelen in de relatie tot anderen.
 - het leren contact te leggen en samenwerken/leven met anderen om te komen tot een gezonde communicatie.
 - het onderzoeken hoe samenwerking en leiding benaderd moeten worden en welke factoren daarvoor bepalend zijn.
- Bovendien wordt duidelijk geprobeerd verband te leren leggen tussen de cursussituatie en de leef/werksituatie.

De OBS biedt de cursist situaties aan, die vaak een sterk lichamelijke inspanning vergen (o.a. meerdaagse tochten op het water, op het land, in de Ardennen) waardoor hij ontdekt, dat de grenzen van zijn kunnen vaak verder liggen dan hij zelf voor mogelijk had gehouden. Door de situaties (opdrachten) waarin hij wordt gebracht en door de evaluatie-gesprekken over zijn reacties op die situaties komt hij niet alleen tot een begrijpen van, maar vooral tot een ervaren en beleven van: Communiceren met anderen, Samenwerken met anderen, Verantwoordelijkheid dragen voor zichzelf en anderen, Initiatief nemen, Zelfstandig handelen etc.

Hij ontdekt zijn plaats in de groep en ondervindt, welke eisen aan hem worden gesteld om tot begrip, aanvaarding en erkenning van de andere groepsleden te komen.

De OBS kiest voor het werken in kleinere groepen van ten hoogste 12 personen, begeleid door een groepswerker/cursusleider.

De groep wordt geactiveerd om zelf mede richting te geven en te kiezen uit mogelijkheden, zoals communicatie-oefeningen, discussie-oefeningen, rollen spelen, sport, samenwerkings-oefeningen, projecten, opdrachten, die om een creatieve groepsoplossing vragen en de reeds genoemde meerdaagse kano-, zeil-, voettochten of combinaties hiervan.

Samengaan beroepsoriëntatie en vorming

De commissie gaat er van uit, dat belangrijke facetten voor de jonge zeevarende, zoals hygiëne, veiligheid, arbeidsrechten en plichten aan boord, beroeps-perspectieven, recreatiemogelijkheden aan boord, participatie in scheepscommissies e.d. te integreren zijn in het vormingsprogramma.

Verhoging tarieven

Bericht werd ontvangen van de PTT, dat vanaf 1 oktober de telegram- en telefoontarieven in het scheepvaartverkeer via Scheveningenradio zijn verhoogd. Alhoewel de verhogingen in een aantal gevallen fors zijn, zij vermeld dat de tarieven sinds 1965 niet meer waren verhoogd.

Telegrammen

Niet alleen zijn de kosten voor het verzenden van diensttelegrammen naar en van het schip verhoogd, doch ook de kosten voor privé-telegrammen naar en van het schip hebben een stijging ondergaan.

Wal - schip

De verzending van privé-brieftelegrammen naar buitenlandse vlag schepen is reeds vanaf 1 september jl. niet meer toegestaan. Deze berichten — aangeduid als SLT-telegrammen en in wezen de goedkoopste wijze van telegrafisch verkeer — is nog wel mogelijk naar Nederlandse (en dus ook Nederlands-Antilliaanse) vlag schepen. Echter, de kosten per woord zijn 60 cent geworden, waarbij een minimum geldt van 22 woorden.

De tarieven voor volbetaalde privé-telegrammen via Scheveningenradio naar Nederlandse en vreemde vlag schepen zijn verhoogd van 85 cent



per woord naar f 1,10 respectievelijk van f 1,06 naar f 1,31; hierbij geldt een minimum van 7 woorden.

Felicitatietelegrammen naar vreemde-vlagschepen kunnen niet meer tegen speciaal gereduceerd tarief worden verzonden.

Schip - wal

Ook hier geldt, dat de verzending van privé-brieftelegrammen van vreemde vlag schepen vanaf 1 september jl. niet meer mogelijk is. Over dit onderwerp, met name de verrekening van de „meer“-kosten voor Maatschappij-rekening, is op 1 september jl. een PCOR-bericht naar alle schepen verzonden. Voor Nederlandse en Nederlands-Antilliaanse vlag schepen zijn de kosten per woord verhoogd, en wel naar 50 cent, met een minimum-tarief van f 11,00.

Felicite- en surprise-telegrammen van het schip naar de wal blijven mogelijk voor Nederlandse vlag schepen, alhoewel de „seinkosten“ gebracht zijn op f 7,50, zulks per 1 oktober jl.

De tarieven voor volbetaalde privé-telegrammen van schip naar de wal zijn eveneens verhoogd. Hierover kan de radio-officier aan boord de opvarenden de nodige informatie verstrekken.

Telefoongesprekken

Ook de tarieven voor telefoongesprekken van en naar het schip hebben een stijging ondergaan. Op de sluitingsdatum voor de kopij van deze editie waren nog niet alle nieuwe tarieven met zekerheid bekend, doch de tariefsverhoging is aanzienlijk. Om een voorbeeld te geven: telefoongesprekken op de middengolf — die meestentijds wordt gebruikt wanneer een schip in Europese wateren is — zijn verhoogd van f 5,10 naar f 8,60 per 3 minuten, voor wal - schip verkeer.

Postverkeer

De recente verhogingen van de PTT-tarieven hebben ook tot gevolg, dat de portokosten voor briefverkeer met de schepen — via ons kantoor — moesten worden gewijzigd. Voor de verzending per luchtpost gelden thans onderstaande tarieven:

Brieven

0 - 5 gram f 0,75, 5 - 10 gram f 0,95, 10 - 15 gram f 1,20
elke volgende 5 gram 60 cent extra

Briefkaarten en prentkaarten f 0,35.

Het gebruik van de zogenaamde „luchtpostbladen“, die bij elk postkantoor verkrijgbaar zijn à 50 cent en zonder verdere kosten door de Maatschappij worden doorgezonden, levert voor de afzender dus een aanzienlijke besparing op.

Zomerpuzzel

De zomerpuzzel, van de hand van 4e stuurman A. A. F. van der Markt, heeft kennelijk niet zoveel hoofdbrekens gekost. Op de sluitingsdatum waren namelijk 67 oplossingen bij de puzzelredactie binnengekomen, waaronder een zeer groot aantal goede.

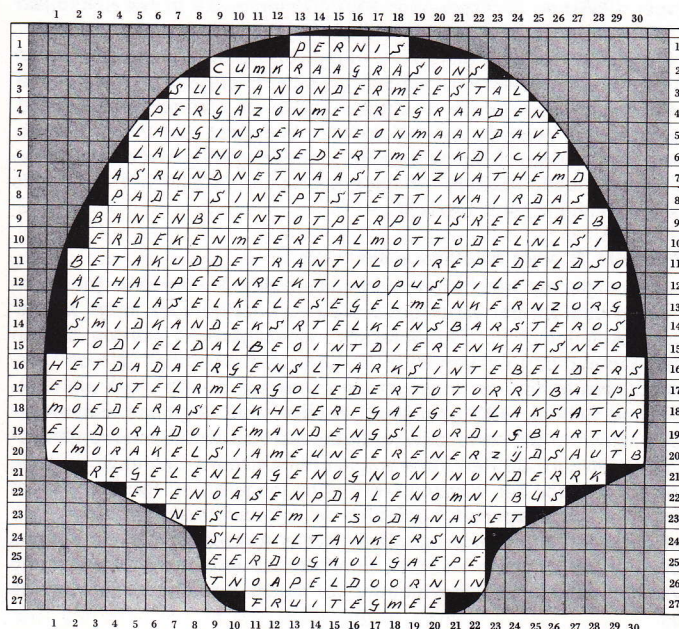
Op 18 september jl. kon tot de officiële trekking worden overgegaan. De heer M. J. Spetter - DFP-6, lid van de Ondernemingsraad van de walorganisatie, heeft de volgende drie winnaars uit de stapel gehaald:

1e prijs van f 60,— de heer J. J. Schouten, gezagvoerder

2e prijs van f 30,— de heer P. C. L. van Harten - DFP-1

3e prijs van f 10,— de heer J. W. van der Plas, 3e werktuigkundige.

Onze gelukwensen voor de winnaars van deze puzzel; een brief met de heuglijke mededeling is hun inmiddels toegezonden.



UIT



EN THUIS

Dit zou de titel kunnen zijn van een nieuwe rubriek in dit blad. Het introduceren van een nieuwe rubriek is normaliter een zaak van de redactie; tevoren wordt de behoefte gevoeld bepaalde voorlichting te geven over een onderwerp, dat zich leent om gedurende korte of langere tijd in het middelpunt van de belangstelling te staan.

„Uit en thuis” zou zo'n rubriek kunnen worden, maar het voortbestaan ervan is niet afhankelijk van de redactie, maar van de (eventueel toekomstige) echtgenoten van onze zeevarenden.

Wat is namelijk het geval? Tussen Schip en Ka wordt niet alleen gezonden aan alle schepen, maar ook naar de huisadressen van alle officieren en Nederlandse scheepsgezellen. Enerzijds heeft dit ten doel het grote aantal onzer dat met verlof thuis is regelmatig te bereiken, maar anderzijds is het een poging om op deze wijze de band met „thuis” te verstevigen. Immers, ook de echtgenoten lezen dit blad gaarne — zulks hebben wij met genoegen vastgesteld — omdat het hun iets vertelt over de Maatschappij, omdat velen van de „geportretteerden”, om het zo maar te zeggen, ook hun bekend zijn. Ook kunnen de mutaties worden doorgenomen van diegenen die zij hebben leren waarderen als collega van hun eigen man.

En toch hebben wij reeds een aantal malen het geluid gehoord, dat het jammer is dat praktisch nooit iets wordt verteld over de ervaringen van de echtgenoten — zij het wanneer zij aan boord zijn en meevaren, zij het wanneer zij thuis zijn en hun echtgenoot op zee. Vandaar de titel „Uit en thuis”.

Ongetwijfeld zullen zich aan boord situaties voordoen waarbij ervaringen worden opgedaan die stof voor een verhaal opleveren, maar dan gezien door de ogen van een vrouw. Het bezoek van Z.M. Neptunus aan boord van de „Camitia” (zie het juni-nummer) was een voorbeeld daarvan.

Maar er zouden andere voorbeelden kunnen worden gegeven, zoals de ervaringen op de heenreis naar een schip in een buitenlandse haven. Weliswaar verloopt deze, dankzij de goede zorgen van onze „Passage-afdeling”, meestentijds vlekkeloos, maar een onverwachte vertraging kan roet in het eten gooien, spanning tweebrengen, waarover men nog lang blijft napraten. En ga zo maar door. Wat dacht u van de ervaring die een meevarende echtgenote een keer had toen zij gezellig aan het winkelen was in een buitenlandse haven en haar tas met geld en papieren kwijt raakte in een winkel? Met zoiets ben je natuurlijk wel „uit”. Gelukkig kwam alles nog op z'n pootjes terecht, maar een kort verslag ervan was best een plaatsje waard geweest in de rubriek „Uit en thuis”.

Maar ook thuis moeten er ervaringen zijn die aan het papier kun-

nen worden toevertrouwd. Ervaringen die juist worden opgedaan door echtgenoten die alleen voor de problemen staan. Problemen zoals een hevig lekkende kraan op zondagmorgen, de kerstboomverlichting die op het kritieke moment weigert, de invulling van formulieren voor allerlei zaken, of wat dan ook.

Het is genoegzaam bekend, dat de meeste echtgenoten van onze zeevarenden zelfstandig zijn, volkomen gewend aan het zelf regelen van diverse zaken als manlief zijn dienstperiode vervult. Maar zelfstandig zijn zij geworden door ervaring. En juist op die ervaring doelen wij, niet alleen ter lering van anderen, doch ook omdat — hoezeer men op een bepaald moment ook werd geconfronteerd met moeilijkheden — men er later de humor nog van kan inzien.

Nu zullen er ongetwijfeld echtgenoten zijn die zeggen: „Ja maar, wat denken ze wel, ik had op school voor m'n opstel al een zes.” Dat is geen probleem, de redactie is mans genoeg en schakelt met genoegen vrouwelijke hulp in om van een kort verslag een verhaal te maken. Het gaat om de stof en die moet u aandragen.

Er zullen weer andere dames zijn die zeggen: „Ik weet wel wat voor die rubriek, maar ik zou toch niet graag m'n naam eronder hebben.” Nou, dan zetten wij het zonder naam, daar maken wij in deze rubriek echt geen probleem van.

Het is geenszins de bedoeling met de rubriek „Uit en thuis” de vele dames-weekbladen in Nederland concurrentie aan te doen. Ons gaat het om die ervaringen die juist de echtgenoten van onze zeevarenden hebben opgedaan. En mochten er zijdelings onderwerpen zijn die zich voor deze rubriek lenen, ze zijn van harte welkom. Wij denken hier bijvoorbeeld aan het merkwaardige verschijnsel, dat zoveel van de echtgenoten of uit onderwijskringen voortspruiten of voorheen het beroep van verpleegster uitoefenden. Misschien is dit niet eens zo'n merkwaardig verschijnsel en weet een van de lezeressen daar een verklaring voor.

Kortom, de kans is er om deze rubriek te maken tot een die min of meer regelmatig leerzame, interessante of geestige verhalen in dit blad brengt.

Nogmaals, het is niet aan de redactie, maar aan de vele vrouwelijke lezers van dit blad om er een blijvende rubriek van te maken. Het bijvoegen van foto's zou het geheel nog attractiever maken, maar eventueel kan ook dezerzijds voor illustratie worden gezorgd. Vanzelfsprekend zijn bijdragen zonder illustraties dus even welkom.

Inzendingen te richten aan de Redactie van „Tussen Schip en Ka”, p.a. Shell Tankers N.V., Postbus 874, Rotterdam.

Afscheid van school en scheepvaart



Een afscheid vraagt om wat extra aandacht. Dat geldt voor onze zeevarenden als zij na vele jaren dienst met pensioen gaan, dat geldt evenzeer voor de walemployés. En toch deze keer een man die niet in dienst is van Shell Tankers NV, maar in dienst van Shell Nederland Raffinaderij NV. Daar staat tegenover, dat hij bij zeer velen op de vloot bekend is, zowel bij officieren als scheepsgezellen. Wij hebben het over de heer A. van Wijk — Guus voor zijn vele vrienden — leraar aan de Bedrijfsschool te Pernis. En als leraar, speciaal belast met de veiligheid, is hij vele jaren docent geweest op door onze Maatschappij georganiseerde cursussen, waarbij hij vooral algemene bekendheid verkreeg door de cursus „brandbestrijding”.

„De grote moeilijkheid toen ik de zeevarenden van Shell Tankers les ging geven — dat was in 1957 — was, dat ik zelf nooit had gevaren. Ik wist niets van het werk, de situatie aan boord, zelfs de bewoording die ik aanvankelijk gebruikte was er volkomen naast. Ik had het over de vloer en het plafond, wist niet veel van de werkverdeling aan boord en dat was lastig. Wijlen de heer Van den Belt zei toen: ga maar eens varen, dan leer je de geest kennen, de begrippen aan boord, de scheepstaken. Welnu, dat was een keerpunt”.

Dat de heer Van Wijk leraar is geworden aan de Bedrijfsschool, is eigenlijk ook het gevolg van een keerpunt in z'n leven. Weliswaar was hij als jongeman in militaire dienst instructeur geweest waarbij hij de crucen leerde hoe een brand te bestrijden, bij de Shell op Pernis kwam hij als fabrieksarbeider zoals dat toen heette. In de mobilisatietijd en tij-

dens de oorlogsdagen was hij commandant van een militaire bluseenheid op het toenmalige vliegveld Waalhaven bij Rotterdam, na de oorlog moest hij weer drie jaar in dienst als instructeur; maar in 1948 kwam hij weer op Pernis, nu als operator. Het grote keerpunt kwam bij een catastrofe in de dewaxing plant, waar hij werkzaam was in 1950: één collega van hem verloor hierbij het leven, zelf belandde hij voor maanden in het ziekenhuis.

De gebeurtenis bleef hem bezig houden, zowel tijdens de lange dagen in het ziekenhuis als tijdens zijn langzaam herstel. Voor chemie had hij altijd belangstelling gehad, had er reeds een studie van 4 1/2 jaar aan gewijd, van brandpreventie en -bestrijding wist hij bijzonder veel, ook al door zijn jarenlange ervaring tijdens militaire dienst. Men kan zich dan ook voorstellen dat hij bij terugkeer op de Installatie met beide handen de kans aangreep om ingedeeld te worden bij de veiligheidsdienst. Die moest nog geheel worden opgezet, maar zijn drang om vóór alles ongevallen te voorkomen kon hij nu doen gelden. Veel materiaal werd aangeschaft, beproefd en daarna geselecteerd. Na verloop van tijd ging hij met een „instructiewagen” het terrein over, lesgeven aan personeel, ook van aannemers en anderen. De instructie vond nabij de „units” plaats, maar op den duur kwam er toch ook behoefte aan lessen op de bedrijfsschool, toen nog gevestigd aan de Oude Maas.

Bij de instelling van de brandbluscursussen door Shell Tankers in 1957, die in Pernis zouden worden gehouden, werd de heer Van Wijk aangezocht ook deze lessen op zich te nemen. En zo kwam hij in contact met steeds meer zeevarenden, aanvankelijk uitsluitend officieren, later ook scheepsgezellen, Nederlandse zowel als Spaanse.

„Ik heb ook veel van hen geleerd; mijn devies is altijd geweest: wat je niet weet, moet je vragen, en dat deed ik zelf ook. Dat moest trouwens wel, want aanvankelijk had ik mij in de scheepsveiligheid verdiept door het officiële Scheepsreglement door te werken. Maar als je de situatie aan boord niet kent, dan kom je er nog niet ver mee. Maar geleidelijk — ik geloof wel, dat ik dat mag zeggen — heb ik de goede weg gevonden, mede dankzij de medewerking die ik altijd heb gekregen van de walorganisatie van Shell Tankers. En ik heb niet alleen geleerd hoe ik de zeevarenden het een en ander kon bijbrengen, ik heb ook geleerd om met ze om te gaan. U moet niet vergeten, het was voor mij een geheel andere categorie dan de cursisten van het bedrijf hier. Ik had met gezagvoerders te doen, met jongere officieren, op den duur ook met scheepsgezellen. Maar alle verschillen zijn altijd weggefallen als wij allemaal een overall aan hadden, gezamenlijk de gaskelder ingingen om te oefenen; en zo kreeg je een saamhorigheidsgevoel”. De heer Van Wijk moet nog lachen als hij denkt aan het nablussen, zoals hij het noemt, met de cursisten, in Hotel Maas.

Later kwamen daar ook nog bij de adaptatiecursussen, waarvan een dag door de cursisten werd besteed aan veiligheid. Op onze vraag hoe dat nu ging met de Spaanse scheepsgezellen, waar de taal toch een barrière moest vormen, kregen wij ten antwoord, dat dit audiovisueel geschiedde en een succes bleek. „Samen met Shell Tankers werd ook hierbij de oplossing bij uitstek gevonden. De lessen werden in een aantal delen gesplitst, vertaald, op de band gezet en — terwijl de dia's werden vertoond — werd de uitleg aldus in het Spaans gegeven. Altijd was er ook een van de Spaanssprekende medewerkers van de Sectie Scheepsgezellen aanwezig, die dan weer vragen vertaalde, of zelf het antwoord kon geven.”

Ook de varende instructeurs werden in de gelegenheid gesteld bij de heer Van Wijk hun kennis omtrent brand- en gaspreventie en -bestrijding te vergroten. Geen wonder daarom dat, ook al ging deze docent eind september met pensioen, een beroep op hem is gedaan om tijdens zijn laatste actieve dagen twee nieuwe veiligheidsinstructeurs nog te laten profiteren van zijn kennis en ervaring.

Energiek, nog vol belangstelling voor de scheepvaart en de mensen die er bij varen, zal het de heer Van Wijk niet meevallen om zich geheel van het lesgeven los te maken. „Maar ik zal nu wel eindelijk kunnen gaan schilderen en fotograferen, ik houd van vissen, het vinden en bewerken van half-edelstenen, dus vervelen hoeft ik me niet. Maar het contact, dat ik met de mensen op zee had — ik kreeg nog dikwijls een kaart van hen uit het buitenland, zag ze hier op de installatie — ja, dat zal ik missen.”

Eén troost, enkele van de ontwikkelingen waaraan ook de heer Van Wijk actief heeft medegewerkt — zo denken wij hierbij aan de „mand”brancard op grote schepen, waarvan het prototype mede door zijn aanwijzing tot stand kwam — zullen tot in lengte van dagen getuigenis afleggen van de inzet van een leraar, die duizenden cursisten van Pernis en van Shell Tankers een belangrijk iets bijbracht: de veiligheidsgedachte.



J. C. de Groot



A. Tijsma



M. G. C. Geerarts



M. J. Spetter

JUBILEA



B. C. Visser

Vloot

Wederom kon onlangs een viertal vlootjubilairissen door onze Directie in verband met recentelijk door hen gecompleteerd 25-jarig dienstverband worden ontvangen. Op 28 augustus jl. was het de beurt aan kapitein J. C. de Groot met echtgenote alsmede aan 1e stuurman B. C. Visser om in het Shell-gebouw aan het Hofplein hun zilveren jubileum met het in ontvangst nemen van het gouden Shell-embleem te laten benadrukken.

Kapitein A. Tijsma was net op tijd afgelost om op 13 september voor dezelfde reden met zijn echtgenote naar Rotterdam te komen, bij welke gelegenheid ook de vierde vlootjubilairis, kapitein M. G. C. Geerarts, met zijn vrouw was uitgenodigd.

De juiste jubileum-data van de jubilarissen waren respectievelijk 2 juni, 12 augustus, 27 juni en 5 september.

Wal

Aan de wal telden wij in de afgelopen periode twee jubilarissen, namelijk de heer P. M. Verschut van de Sectie DFF/2 - Methodes en procedures, computertoepassingen, en de heer M. J. Spetter van de Sectie DFP/6 - Arbeidsvoorwaarden. De officiële data waren 18 augustus respectievelijk 1 september jl., doch door verschillende omstandigheden vond de uitreiking van het gouden dienst-embleem eerst plaats op 20 september en 11 september jl. De foto genomen op het moment waarop de heer Spetter door de heer Rodenburg werd gelukgewenst, kunnen wij nog in dit nummer brengen. De jubileumfoto van de heer Verschut hopen wij in het volgende nummer te kunnen plaatsen.



Kapt. C. J. Wennink met pensioen

Van kapt. C. J. Wennink, reeds jaren werkzaam in het Centrale Kantoor te Londen, kwam bericht dat hij per eind september de dienst zou verlaten. Kapt. Wennink is zowel aan de wal als op de vloot een bekende collega, hetgeen na 33 „maritieme” dienstjaren niet te verwonderen valt.

Op 1 september 1939 trad hij in dienst als leerling-stuurman, zijn eerste schip was het m.s. Mirza. Na het doorlopen van de verschillende rangen, kwam hij in september 1956 als trainee op het Londense kantoor; vervolgens was hij enkele maanden werkzaam op ons kantoor te Rotterdam, om in februari 1957 wederom in vlootdienst te treden.

Na een aantal maanden het commando over een onzer schepen te hebben gevoerd, werd hij in Singapore aan de wal tewerkgesteld, om in april 1960 een permanente walfunctie in „Marine Facilities” op het kantoor te Londen te aanvaarden.

Uit de door hem aan de redactie van ons maandblad gezonden brief halen wij het volgende aan:

Als geregeld lezer van uw blad zou ik graag ter gelegenheid van mijn pensionering op 30 september dit jaar, een groot sturen aan alle nog zeevarende en alreeds gepensioneerde vrienden, collega's en bekenden in het Shell Tankers circuit. Ook kan ik op deze manier een vaarwelgroet sturen aan alle bekenden werkende aan de wal bij Shell Tankers N.V. te Rotterdam.

Gedurende mijn dienst in Singapore en Londen heb ik getracht zoveel mogelijk in contact te blijven met oude bekenden waarmee ik heb gevaren of waarmee ik heb samengewerkt gedurende mijn walperiode. Dit neemt nu een einde en gezien het vervroegde pensioen (op eigen verzoek), ben ik van plan om het werk dat ik de laatste jaren in Londen heb gedaan, voort te zetten op een free-lance basis als consultant in maritieme zaken.

Het ligt niet in mijn bedoeling om mijn 33 dienstjaren hier in beschouwing te nemen, maar het is misschien niet misplaatst om te zeggen, dat mijn gehele carrière zowel op zee als aan de wal een periode van bevredigende arbeid is geweest, niet alleen door de interesse in de zee en alles wat hiermede in verband staat, maar ook door de vele vrienden, kennissen en contacten die ik heb gemaakt in deze werksfeer.

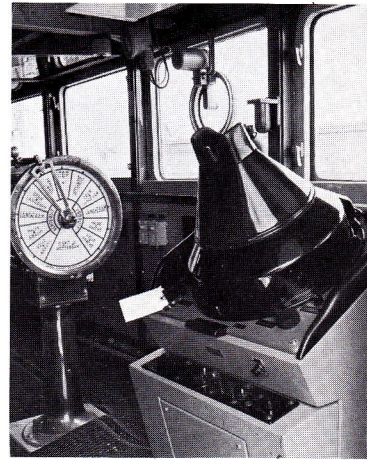
Langs deze weg dank ik allen waarmee ik het genoegen heb gehad samen te werken op zee en aan de wal. Oude bekenden die in Londen komen: van harte welkom, het adres blijft hetzelfde: 49, Whitecroft Way, Park Langley, Beckenham, Kent. Tel. 01-650-5451. Tot ziens,

Kees Wennink

Exotische stranden

Wat doe je als je een aantal uren op de loods moet wachten en geankerd bent nabij een ogenschijnlijk onbewoond eiland, met een prachtig strand? Zwemmen natuurlijk, althans wanneer een ieder officiële walpassen heeft en het schip toch op de kust vaart. En dat gingen ze dan ook doen, daar aan boord van de „Khasiella”. Eerst werd de wachttijd waargenomen om roei- en zeil oefeningen te houden; daarna gingen drie officieren, drie meevarende echtgenoten en vijf scheepsgezellen varen en zwemmen bij het strand van het eiland Catalina nabij de monding van de Rio La Romana. Maar wat aanvankelijk een onbewoond eiland had geleken, bleek niet zo verlaten. Integendeel, wachtposten kwamen toegesnel en hielden zelfs de hoofdwerktuigkundige en een scheepsgezel enige tijd vast. Het heeft heel wat moeite gekost om ze weer vrij te krijgen en na binnenkomst kreeg de kapitein te horen dat de maximale boete van \$ 1100 was opgelegd. Waarschijnlijk omdat de kapitein aannemelijk kon maken, dat het hier geen poging tot annexatie maar een tot recreatie betrof, werd de boete uiteindelijk teruggebracht tot het minimum-bedrag van \$ 110.

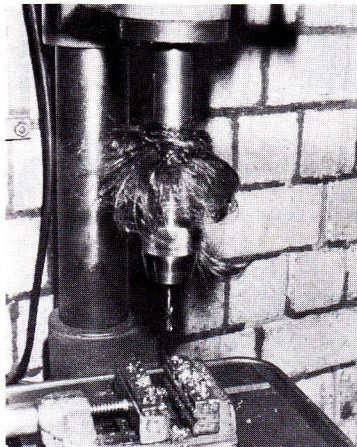
kwijt raken, getuige vorenstaande foto. Maar betrokkene had zijn haar ook niet met een haarnet, mits of anderszins in toom gehouden.



Splinternieuw

Tijdens de recente dokking werd de radarinstallatie van de „Cinulia” vervangen en aanzienlijk uitgebreid. Geplaatst werd een Raytheon TM-CPA 1620-9x met een RM 1620. Beide indicatoren zijn in het stuurhuis geplaatst, de TM-CPA aan bakboord en de RM aan stuurboord.

Ten einde de TM mogelijkheid volledig te benutten, is tevens een Sallog aangebracht. Aanleiding tot deze nogal drastische modernisering van de navigatie-apparatuur is de geplande langere levensduur van dit type schip.



Geknipt

Op 1 september arriveerde — op doorreis naar Engeland — een leerling-stuurman van de „Haminea” te Singapore. Onmiddellijk na uit het vliegtuig te zijn gestapt werd door de immigratie-autoriteiten zijn paspoort ingenomen en eerst teruggegeven, nadat hij zijn haar had laten knippen. Opvarenden van de Britse Shelltanker „Hyria” kwamen tijdens verblijf te Singapore op 2 september jl. ook voor een verrassing te staan. Van een 5e wtk, een matroos en een bediende werden onmiddellijk de paspoorten opgeëist en pas bij vertrek van het schip teruggegeven, nadat men zich ervan had overtuigd, dat de drie opvarenden inderdaad hun haar korter hadden laten knippen.

Nu boften zij nog, want er zijn er ook die hun haar al tijdens het werk



Misleidend?

Bij de functie-integratie, nu al weer een aantal jaren geleden, werden wij niet alleen geconfronteerd met nieuwe, doch vooral met lange functiebenamingen. De onbetwiste topper was wel „aankomend scheepsgezel algemene werkploeg”, al spoedig afgekort tot aank. scheepsgezel a/w. In het tele-

grafische verkeer werd dit „asaw“, dat thans op zee en aan de wal een ingeburgerd begrip is geworden. Maar voor de buitenwereld houden wij ons nog aan: aank. scheepsgezel a/w.

Dat a/w is kennelijk toch niet geheel duidelijk, getuige een beschikking afgegeven door het Ministerie van Defensie en bestemd voor een onzer scheepsgezellen. Althans, de beschikking was geadresseerd aan betrokkene, met als beroepsaanduiding: „aankomend scheepsgezel a.d. wal“.



Verhuisd

In het Shell-Gebouw wordt wederom grote activiteit ontplooid op het gebied van verhuizen. Alhoewel het voornamelijk gaat om afdelingen van de medebewoners — Shell Nederland en Shell Nederland Verkoop — zijn toch ook enkele secties van Shell Tankers N.V. hierbij betrokken. Wij geven daarom hierbij een kort overzicht van degenen die op andere kamers zijn ondergebracht.

Sectie	naar Kamer
DF/2 - Externe Technische Betrekkingen	3.30
Hr. Kerstens	
DFM/5 - Dem. man. fleet liaison	3.30

Hr. van Teijlingen Bakker	
DFM/21 - Technische Ontwikkelingen	3.26
Hr. Veldt, Paardekooper, Ten Brug-gencate	

Bij het huwelijk van mej. Leny Oosterom van de Sectie Scheepsgezellen werd namelijk door haar vader, die aan genoemde krant is verbonden, bij een beperkt aantal exemplaren een deel van de artikelen op het eerste blad weggelaten en gevuld met bijdragen van familieleden en kennissen van bruid en bruidegom. Een van de bijdragen uit deze krant — uitgereikt bij de bruiloft — kwam van collega Van Duijn, waaruit wij de volgende alinea overnemen:

„Op 1 september 1970 zou de Sectie Scheepsgezellen van Shell Tankers N.V. worden opgefleurd door de komst van maar liefst twee meisjes tegelijk. Ja, hoe gaat dat met mannen onder elkaar? Hoe zouden ze eruit zien, hoe oud, verloofd? Ene Leny Oosterom liet zich niet zo gemakkelijk uithoren. Ze kon er alleen maar gezond om blozen. Wat wil je, komende van school, omringd door louter sexegenoten, naar een kantoorafdeling. Na verloop van tijd werd het toch wel duidelijk. Zo tegen de lunchpauze zich fraai opdoffen, om maar niet te spreken over het einde van de dag. Ze was dan niet meer te houden om haar vriend te ontmoeten onder een winderig Shell-Gebouw.“

En waar dergelijke ontmoetingen toe hebben geleid, ziet u op pag. 16, onder „Bruidspaar van de Maand“.



enigd onder de naam „Van Gemeen's familiekoor“, daarmee de naam van de grootvader van collega Vliegthart in ere houdend. Eenmaal in de veertien dagen wordt geoeffend, onder leiding van een echte dirigent; ja, u raadt het al, ook al een familielid. Net zo goed als een van de bassen die enkele malen in een fraaie close-up het kijkglas vulde, namelijk de heer Vliegthart.

Er zijn van die collega's die altijd onverwachts je huiskamer binnenkomen!



Wedstrijd

Uw ontwerp voor een veiligheidsaf-fiche reeds ingezonden? Voor elke plaatsing f 50 voor de inzender plus kans op een van de hoofdprijzen!



Biljetten

Het is van belang, dat wij steeds precies weten hoeveel bagage een ieder tijdens vlieg-reizen heeft meegenomen en hoeveel bagage-„vrijdom“ er door de luchtvaartmaatschappijen is verleend. Het voorkomt bijvoorbeeld het onjuiste doorbelasten van overbagage aan vlootpersoneelsleden.

Daarom stellen wij er prijs op alle gebruikte passage- en overbagagebiljetten terug te ontvangen. Via een vlootcirculaire is hieraan in mei jl. uitgebreid aandacht besteed. Bovendien krijgen onze officieren vóór hun vertrek op kantoor een geel mapje mee met hun reisdocumenten en aan de binnenzijde daarvan staan een aantal reisinstructies, waarbij ook het verzoek met betrekking tot het retourneren van biljetten is opgenomen. Niet ieder schijnt dit echter te lezen; vandaar dat wij er hier nog eens de aandacht op vestigen.

Wij zouden hier nog aan toe willen voegen dat — hoewel daarom nog niet eerder werd verzocht — wij er bijzonder prijs op zullen stellen als ieder met ballpoint ook zijn naam op het biljet wil vermelden. De karbonkopieën zijn namelijk vaak allesbehalve duidelijk leesbaar.

Had ik dat maar geweten.

Aldus de uitroep van enkele opvarenden van de „Kermia“ die na plaatsing op dit schip tot de ontdekking kwamen, dat ook deze Klasse tanker een slop chest voer. En omdat de ervaring van de kapitein was dat dit op meerdere schepen gebeurt, hieronder nogmaals een opgave van die schepen waarop een slop chest is geplaatst, zodat een aantal artikelen niet van huis behoeft te worden meegenomen:

- | | |
|---------------|---------------|
| 1. Capiluna | 11. Macoma |
| 2. Capisteria | 12. Metula |
| 3. Capulonix | 13. Ondina |
| 4. Dallia | 14. Onoba |
| 5. Daphne | 15. Patro |
| 6. Diadema | 16. Philidora |
| 7. Diloma | 17. Philine |
| 8. Dione | 18. Philippia |
| 9. Dosina | 19. Sepia. |
| 10. Lovellia | |

Bij wijze van proef is op een vijftal K-schepen eveneens een slop chest geplaatst, namelijk op de

1. Kalydon
2. Kara
3. Kermia
4. Khasiella
5. Kryptos.

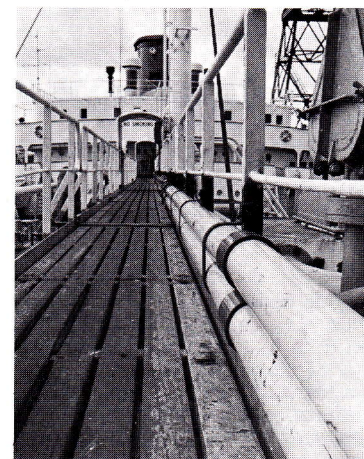
De inhoud van de slop chest bestaat uit:

- Tandpasta
- Tandenborstels
- Shampoo
- Scheercreme
- Scheermesjes
- After shave lotion
- Toiletzeep
- Lifebuoy zeep
- Brylcream
- Waspoeder
- Inweekmiddel
- Luchtpostpapier
- Luchtpostenveloppen



Gezien aan boord

De loopbrug van de „Cinulia“, waarop tijdens de recente dokking alle elektrische kabels door zware plastic buizen zijn gelegd. De toepassing van dit materiaal vermindert de kans op corrosie aanmerkelijk, bovendien is deze werkwijze veel eenvoudiger.



schoon schip

DFM/24 - Elektrotechniek	3.07
Hr Snel en Buijs	
DFP/4 - Personeelsvoorlichting	3.32
Hr Wouters en Mej. Schilt	



Frontpagina

Een Shell-collega die de frontpagina van het ochtendblad haalt, is een uitzondering, een hoge mogen we wel zeggen. Nog groter uitzondering is het wanneer je niet als lijdend voorwerp in de krant komt, maar als actief medewerker. Collega Joop van Duijn van de Sectie Scheepsgezellen is dit overkomen, en wel met de frontpagina van het Algemeen Dagblad van 21 augustus jl. Nu was dit wel een bijzondere uitgave, met een heel bescheiden oplage, uitsluitend bestemd voor bruiloftsgasten.

Mensen, mensen, mensen

Aldus de naam van een T.V.-programma, dat de laatste tijd een hoog kijkcijfer haalt. En zo kon het gebeuren dat in een recente uitzending menige employé van onze Maatschappij 's avonds plotseling verrast naar de kijkbuis keek. Want wie verscheen daar in het programma „Mensen, mensen, mensen“? De heer P. Vliegthart van de Sectie DFP/22 - Werktuigkundige Dienst Vloot A.

Door de samenstellers van het programma werd een zangkoor voor het voetlicht gebracht, bestaande uit zo'n 40 dames en heren. Op zichzelf nog niets bijzonders, ware het niet dat alle leden van het koor familieleden van elkaar zijn, ook al komen ze uit verschillende delen van ons land. En dat is natuurlijk wel iets merkwaardigs. Allen ver-

Vlootpersonalia

periode van 16 augustus 1972 t/m

15 september 1972

Gehuwd:

- 25.8.72: G. J. van der Weerd, 5e wtk., met mej. M. Platen;
29.8.72: B. J. H. Wortelboer, 3e stm., met mej. G. Spijkerman;
5.9.72: H. A. van de Water, 5e wtk., met mej. G. Keizer;
6.9.72: R. C. Duyts, 5e wtk., met mej. J. A. M. Pruiksmā;
8.9.72: R. J. Ruts, 3e stm., met mej. J. A. M. van Leeuwen;
8.9.72: P. A. van Schuppen, 4e wtk., met mej. J. M. Hage.

Geboren:

- 4.8.72: Raymond Marcel, zoon van H. K. Paauw, 1e stm., en mevr. A. M. Paauw-Klop;
16.8.72: Gerda Elbertha, dochter van P. A. van Schuppen, 4e wtk., en mevr. J. M. van Schuppen-Hage;
18.8.72: Beatris Maaike, dochter van R. W. Overdijkink, 2e stm., en mevr. C. E. Overdijkink-de Pous;
20.8.72: Bianca Esther, dochter van W. Rijnveld, 5e wtk., en mevr. T. Rijnveld-van Weezep;
21.8.72: Marianne, dochter van J. C. Ganzinga, 3e wtk., en mevr. E. C. Ganzinga-Bakker;
2.9.72: Alexander Martijn, zoon van F. A. Wiemans, 5e wtk., en mevr. P. M. Wiemans-Meyers;
5.9.72: Marisa Johanna Josephina, dochter van R. F. M. ten Hoonte, 4e wtk., en mevr. M. E. ten Hoonte-Bulder;
5.9.72: Stella Catharina, dochter van H. J. Schaaf, 2e stm., en mevr. C. J. G. Schaaf-Brekelmans;
10.9.72: Tamara Geralda, dochter van G. de Graaf, 4e wtk., en mevr. W. de Graaf-Spaans;
10.9.72: Astrid, dochter van J. den Heyer, sch.voorman, en mevr. A. den Heyer-Knoester;
14.9.72: Bob, zoon van M. F. Stoltink, 5e wtk., en mevr. H. Stoltink-Schutz.

Aflossingen:

- gezagv.: P. J. P. Siebesma, T. W. Pals, J. C. de Groot, H. J. Allaart, H. Barth, E. J. Stapper, F. Minkels, A. Boddé, J. van der Velden, K. Drent, A. Tijmsma, W. Welbie, K. Poort van Ingen;
1e stl.: J. van der Zouwen, G. C. H. Dijkstra, J. Baard, S. Noordenbos, J. C. Aartsen, S. Termeer, H. van Slegtenhorst, R. Verhoef;
2e stl.: F. J. Kronenberg, A. van Leeuwen, E. A. Bik, D. C. Tazelaar, J. I. Boon, W. Beekman, T. W. Scharrenburg, W. van der Graaff, L. Kazemier, F. G. Franken;
3e stl.: F. T. J. van Manen, J. van Ruiven, F. Hogenbirk, G. A. H. A. Molenaar, A. Terpstra, J. P. J. M. Cobelens, P. Steynis, F. Koster, P. W. Kamperman, H. van Popta, M. van der Heiden, R. A. Ratelband;
4e stl.: R. A. Jongejan, W. T. A. B. Verstraeten, R. P. Regout, G. T. Gerding, T. Kik, D. Dankaart, D. J. Bruin, E. van der Zwaal;
II.stl.: P. C. J. Dikkentman, H. J. Koolstra, A. G. den Dekker, R. M. Deriga, A. L. H. Florie;
radio-off.: B. Visser, J. van der Eyk, R. M. Hijmans, E. R. Kats, H. J. van Homoet, J. P. Bijl, H. W. Ranselaar, J. Gerritsen, A. G. Plaisier, S. C. Kootstra, A. L. Wijnberg, C. Wijnmaalen, D. J. Hage, H. Altena;
hfd.wtk.: J. van Bon, F. in 't Veld, J. van Essen, C. L. H. Stocking Korzen, W. Balvers, S. A. Verhage, O. A. van der Want, H. J. Melse, J. H. Veen;
2e wtk.: C. W. H. van Holthuysen, N. P. Dekker, C. Hemmer, J. Hensbroek, L. W. Jorissen, J. P. Hendrikse, C. A. Douwes, H. Japin, F. A. J. Boot;
3e wtk.: J. L. de Bondt, P. A. Post, T. J. M. H. Bakker, J. M. Grimme, F. D. Dieleman, W. J. M. Peeters, W. A. Smallegange, E. S. Petrusma, R. C. Starckenburg;
4e wtk.: E. P. R. van Zelst, F. C. Sant, G. de Graaf, H. de Rhoter, D. H. J. de Vries, C. A. van Esveld, M. C. H. Waaldijk, J. E. Buitendijk, C. F. Wiessner, J. J. F. Govers, J. M. Hogenstein, R. F. Schippers, A. P. van der Schagt, E. Pesschier;
5e wtk.: M. J. T. N. M. Gremmen, S. J. Swart, F. H. de Jong, A. A. Konijnendijk, G. Dekker, H. H. Heinrich, L. M. Dijkhuizen, J. Sprey, G. Batenburg, H. Hof, H. P. C. Eken, H. H. A. Ahrendt, H. Oldeboom, R. L. Rader, M. C. Versloot, H. W. P. Schaaper, P. van Santen, D. W. Smit, L. M. de Wit, W. S. de Graaf, A. J. de Waal, P. O. J. van der Horst, E. K. G. Schiefer, W. P. H. H. M. Coppens, A. B. G. Biesheuvel, J. Hoorn, C. de Zwart, G. A. van Niel, W. Overeem;
II.wtk.: S. J. F. 't Hooft, J. P. Versluys, M. A. E. M. Krom, P. H. Sibbes, H. A. M. Jamin, A. Verschoor, J. A. Goudzwaard, W. L. Verhage, L. J. Keus, H. A. H. van de Wal, F. J. M. Jorna, L. Buizert;
sch.voorman: A. de Kuyper, J. H. A. Elbers, K. E. J. Watz;
sch.vakman I: L. A. T. Blankemeyer, D. v. d. Zee, G. J. v. d. Heuvel;
sch.vakman II: J. Punt, J. J. van Triet, W. Kesteloo, E. G. Bakker, A. Vlaming;

sch.gezel a/w: J. de Graaf, G. Struik, D. Worseling, W. A. A. van Hattem, H. Gerritsen, S. W. de Boer, L. van Ierland, A. Bravenboer, A. E. Remeëus, J. G. Koek, J. Zandwijken, D. Hogeveen, B. C. M. Jongbloets, H. J. F. Stoffers, G. van Osselen, T. Waldekker, P. v. d. Vooren, J. Tuinebreyer, R. Vijlbrief, J. N. Katzenbauer, C. Vogelzang, J. H. Groen, G. H. Wessel, M. A. G. Paardekooper, L. L. Monk;
aank sch.gezel a/w: H. J. Mondria, V. H. Hupkens, B. A. Amstelveen, P. Piersma, M. Sterk, M. L. ten Bloemendal, H. de Jong, P. E. Oosterhof, R. Veyer, R. L. Heinze, R. W. A. Geurts, R. Kortman, O. A. Wilson, G. C. Leend, A. Streekstra;
hoofd voeding: M. van Hagen, C. L. J. Guilliamse, F. B. Wayers, J. H. A. J. Orië, W. F. Knoester, H. Scharloo, J. Roosenburg, L. T. R. Ernst;
sch.kok: G. A. M. van Holsteijn;
aank kok: H. J. Jaakke, C. v. d. Wildt, G. S. Sinnema;
bediende: H. Wezenaar, A. de Vries, O. H. Noorman, A. J. J. Ceelen, L. de Vos, J. A. H. Eykenboom, W. M. Beekman, A. Scheffer;
bediende a/d: J. J. P. Vaessen, F. H. J. Schoutrop, G. Mieloo, G. v. d. Kooy;
jongen a/w: H. Krotwaar, L. G. Smit.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

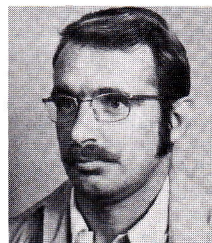
m.s. Abida: 1e stm. J. E. Dekker, sch.vakman II G. Jonkman, sch.gezel a/w J. Buurman, A. A. van Klei, aank. sch.gezel a/w R. v. d. Horst, sch.kok J. S. W. Martens, hoofd bediende M. Plugge;
m.s. Acila: wnd. 2e stm. J. C. A. C. M. Smits, 3e stm. J. M. E. Korteweg, II.stm. H. A. Kamsteeg, hfd.wtk. G. J. Visscher, 3e wtk. A. J. A. de Groot, 4e wtk. J. P. P. van Alebeek, 5e wtk. J. P. de Visser, 5e wtk. G. W. Goethals, II.wtk. C. G. Storm, II.wtk. H. J. de Bordes, radio-officier H. J. Evers, sch.gezel a/w P. J. Mirrer, P. T. Post, H. A. Roefs, aank sch.gezel a/w L. E. Sedney, bediende a/d A. Stedehouder, koksmaat J. J. van Elburg, jongen a/w R. Lutteke, J. Smit;
m.s. Acmaea: II.stm. J. Jongeneel, II.stm. M. W. Vermeiden, II.wtk. K. J. Kuyper, radio-officier M. M. Spanjersberg, sch.voorman H. C. den Daas, sch.gezel a/w G. A. Vermeer, C. Verlind, J. A. Schaarmen, G. J. van Delft, F. Oostdijk, D. Gevers, sch.kok J. H. Konert, bediende J. J. Scholte, jongen a/w P. de Vries, koksmaat G. H. H. Lammers;
m.s. Acteon: gezagv. M. E. Wolper, 2e wtk. L. P. A. de Winter, 5e wtk. B. Groeneboom, sch.gezel a/w J. T. M. Lemmens, T. Toering, H. A. Westhoff, W. J. Zijta, aank. sch.gezel a/w A. J. Lugt, F. L. Brocx, hoofd voeding J. P. Daudey, sch.kok W. v. d. Korf, bediende E. M. Embregts, E. de Jong;
s.s. Arca: gezagv. J. Kramer, 4e wtk. N. J. Gras, 5e wtk. P. C. M. Drost;
s.s. Atys: 1e stm. A. T. van Es, 3e stm. A. P. Margadant, 5e wtk. L. Helmig;

In dienst getreden
vlootpersoneel:

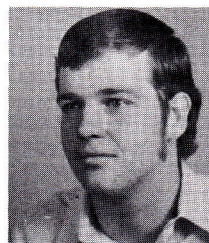


C. G. Storm
II.wtk.
per 11.8.1972

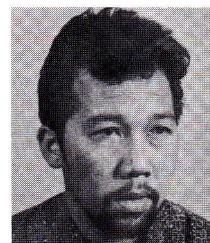
Bevorderd tot onderofficier



M. A. J. Veen
scheepsvakman II
per 8.8.72



J. S. W. Martens
scheepskok
per 3.9.72



R. M. Bruno
hoofd voeding
per 5.9.72

m.s. Camitia: 3e stm. W. Koeze, 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. J. Verlinde, 5e wtk. E. J. van den Brink, II.wtk. E. Krook, II.wtk. T. P. Zutt, radio-officier A. J. Hamaker, capataz C. Boo Davila, man. esp. J. Garcia Riobo, 2° man. C. Rey Charlin, mar.int. M. Alonso Perez, V. Crespo Fontenla, M. Docampo Rial, R. Insua Santamaria, J. M. Lage Muinos, J. Lopez Martinez, A. Pazos Martinez, J. L. Seoane Ferverza, R. J. Trabazos Fernandez, 2° mar.int. J. R. Lopez Nieto, R. Varela Rodriguez, coc. M. Fernandez Blanco, cam. J. Dieuguez Garcia, R. J. Rodriguez Solino, A. A. Salgueiro Rodriguez, cam.trup. J. Ferro Alvarez;

s.s. Capisteria: 1e stm. P. R. van Kranen;

s.s. Capulonix: 2e stm. F. Kuyt, 5e wtk. H. C. P. Schmit Jongbloed, radio-officier J. A. Stevens, sch.vakman I L. v. d. Velden, sch.gezel a/w H. G. Schouten, W. M. v. d. Poel, hoofd voeding T. C. A. Geelen, jongen a/w W. J. A. Borsboom, J. W. v. d. Steen;

m.s. Cinulia: II.wtk. H. M. Zwanenburg, radio-officier H. W. Hogeweg, hoofd voeding E. H. Hoeboer, 2° mar.int. D. Fandiño Rodriguez;

m.s. Dallia: 5e wtk. W. de Beer jr., sch.voorman C. F. M. Hartman, sch.vakman I G. A. Muts, sch.vakman II A. F. G. Suykerbuyk, sch.gezel a/w J. Jansen, E. K. Smit, L. E. Rapmund, aank. sch.gezel a/w W. H. Caciono, J. Bosch, hoofd voeding R. M. Bruno, sch.kok T. H. Niesten, bediende F. v. d. Heyden, B. R. v. d. Jagt, bediende a/d K. H. Jansen;

m.s. Daphne: wnd. 4e wtk. R. A. de Lijster, sch.gezel a/w E. M. Meyer hoofd voeding A. A. Turkenburg;

m.s. Diadema: gezagv. P. van Hassel, 2e stm. R. J. de Wit, sch.vakman I F. A. Nijhuis, sch.vakman II H. P. M. Oosterveer, sch.gezel a/w M. Kumentas, H. van Ieperen, E. P. Kesauly, aank. sch.gezel a/w H. M. van Zilfhout, bediende R. Jacobs, bediende a/d J. T. Heymman;

m.s. Diloma: II.wtk. E. J. Genemans, II.wtk. P. P. Rolff, sch.voorman L. van Wieren, sch.gezel a/w R. R. Meys;

m.s. Dione: gezagv. W. A. Kleine, 4e wtk. W. Loendersloot, 5e wtk. T. L. M. Ahlers, sch.vakman II J. P. de Landes, P. J. M. Kanters;

m.s. Dosina: gezagv. F. Menninga, 2e stm. J. Zwart, hfd.wtk. M. J. Moerland, 4e wtk. D. W. de Boer, 4e wtk. B. van Os, 5e wtk. G. D. Reybroek, bediende a/d A. Cumming;

s.s. Kabylia: 5e wtk. E. J. M. Bourgonje;

s.s. Kalydon: 2e stm. P. J. Muntjwerf;

s.s. Kara: 1e stm. R. Knol, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, hoofd voeding F. Tüllmann;

s.s. Katelsia: wnd. 2e wtk. J. G. Kuit, wnd. 3e wtk. J. W. Goetjes, 5e wtk. H. J. Nieuwenhuis, radio-officier J. H. A. M. Suilen;

s.s. Kelletia: 2e stm. J. Wassenaar, 3e stm. L. A. H. Vader, 4e stm. G. V. W. F. van Hemert tot Dingshof, hfd.wtk. J. G. Bron, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 4e wtk. J. Haasjes, 5e wtk. W. T. H. van Leeuwen;

s.s. Kenia: wnd. 2e stm. D. M. Alderlieste, 2e wtk. A. J. Verkerk;

s.s. Khasiella: II.wtk. A. Harkink, sch.vakman I M. v. d. Kruk, sch.vakman II C. R. Munz, sch.gezel a/w G. J. H. Mulenburg, J. H. Oosterhof, H. N. Dekker, H. A. Schot, bediende G. W. Scheltens;

s.s. Kopionella: gezagv. J. de Jong, 4e stm. J. Houtkamp, hfd.wtk. H. Buiten, 2e wtk. C. H. de Koning, radio-officier G. J. Wevers;

s.s. Koratia: 3e stm. A. J. W. Rommes, radio-officier H. J. Mouton;

s.s. Korovina: 3e stm. J. van Rooyen, 4e stm. H. Schippers, II.stm. B. G. ten Cate, II.stm. W. P. van Stek, II.stm. A. G. Lenting, 2e wtk. A. Houwaard, 4e wtk. J. W. van Hoof, 5e wtk. P. Naaktgeboren, 5e wtk. C. W. Ards, II.wtk. J. L. M. Peeters, II.wtk. H. M. Smit, II.wtk. C. B. van het Maalpad, II.wtk. R. Romijn jr;

s.s. Kosicia: 5e wtk. J. L. B. de Bruin, 5e wtk. H. J. Advocaat;

s.s. Krebsia: sch.gezel a/w M. J. Heiligers, hoofd voeding R. Hoogendoorn;

s.s. Kryptos: gezagv. P. Janssen, 4e stm. M. Parlevliet, II.stm. J. J. Engelbrecht, II.wtk. G. A. Mellonius;

s.s. Kylix: gezagv. G. Heising, 4e stm. P. A. D. Bouwman, hfd.wtk. J. B. J. Jonker, II.wtk. M. Klein jr.;

s.s. Macoma: 1e stm. B. C. Visser, 3e stm. C. Kamminga, 4e stm. H. H. van Dijk, 2e wtk. F. Bakker, 4e wtk. J. Qualm, 5e wtk. P. A. van Splunter;

m.s. Niso: 1e stm. G. Buma, 3e stm. G. Terpstra, II.stm. M. Lokker, II.stm. A. P. Kruidenberg, 3e wtk. G. J. Vingerhoed, 4e wtk. R. L. Schultz, 5e wtk. J. J. Ceelen, II.wtk. R. Koudstaal, II.wtk. J. A. Geerdinck, radio-officier P. F. Wouters;

s.s. Ondina: 2e stm. F. L. A. Bloot, II.stm. E. Hietbrink, II.stm. P. H. A. M. Kasius, II.wtk. C. J. M. van der Slikke, II.wtk. P. A. G. van der Meer, II.wtk. M. J. Bakker, II.wtk. P. C. Telle, radio-officier F. W. Barg;

s.s. Onoba: 3e wtk. E. de Jong, 4e wtk. J. P. van de Water;

s.s. Patro: hfd.wtk. J. P. Hasenack, 3e wtk. L. J. Feunekes, 5e wtk. J. Key, 5e wtk. N. W. Kuilman;

s.s. Philidora: II.stm. C. J. van Essen, radio-officier T. P. de Swart, hoofd voeding C. P. Hoogestegeer;

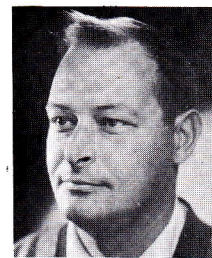
s.s. Philine: gezagv. J. H. A. Budding, 2e stm. S. Bos;

s.s. Philippia: wnd. 3e stm. R. P. le Coultré, radio-officier B. Bouwman;

s.s. Sepia: 1e stm. R. Jousma, 3e stm. C. P. Weerheim, 2e wtk. M. J. Parent, wnd. 3e wtk. J. J. Schuddemat, wnd. 4e wtk. J. D. Berends, 5e wtk. K. P. Beumer, radio-officier P. L. Linders;

s.s. Vitrea: II.wtk. C. L. Flipse;

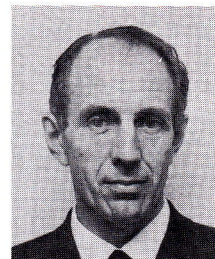
Onze vloot-jubilarissen



R. Romijn sr.
hfd.wtk.
1947-10.10-1972



C. W. Stolk
hfd.wtk.
1947-23.10-1972

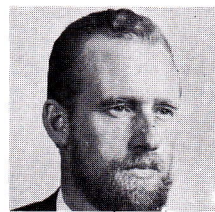


J. van Bon
hfd.wtk.
1947-27.10-1972



G. Heising
gezagv.
1947-31.10-1972

Aangesteld als:



Gezagvoerder J. de Jong
aangesteld per 4 juni
1972 en op 24 augustus
1972 belast met het
commando over het s.s.
„Kopionella“



hoofdwerktuigkundige
J. B. J. Jonker
aangesteld per 23 juni
1972 en sedert 27 augustus
1972 dienstdoend op
het s.s. „Kylix“

In de periode van 16.8.72 t/m 15.9.72 verschenen de volgende vlootcirculaires:

No.	Datum	Onderwerp
772	16.8.72	"Load on Top Audit"
773	24.8.72	Leerling-werktuigkundigen
774	25.8.72	Dienstreglementen Europees C.A.O.-vlootpersoneel
775	28.8.72	Tanker Manoeuvring Characteristics
776	29.8.72	PBNA-lessen
777	30.8.72	Maandelijkse Veiligheidsrapportages
778	7.9.72	Scheepsreglement Deel I Correctieserie No. 6 Deel II Correctieserie No. 5 Deel III Correctieserie No. 7
779	11.9.72	Sanering Circulairebundel Analyse arbeidsvolume — officieren en scheepsgezellen — totale vloot — 1e halfjaar 1972
780	11.9.72	Posttarieven

IN MEMORIAM

Op 15 september jl. overleed te Den Helder de heer **C. J. Lagerfeld**, oud gezagvoerder der C.S.M. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar. Op 1 april 1953 verliet hij de Maatschappij met pensioen, na 25 dienstjaren.

s.s. Vivipara: gezagv. C. Wolse, 3e stm. G. Besier, wnd. 4e wtk. R. M. Hendriks, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp, radio-officier N. J. Roest, capataz E. Curras Gonzalez, man. esp. A. Aragunde de la Torre, 2° man. E. Alvarez Soto, mar.int. A. Boullosa Dacosta, F. Carrera Covela, E. Moldes Nogueira, A. Nogueira Nuñez, J. Oliveira Santos, A. Perez Fernandez, J. Rios del Rio, J. Rodriguez Freire, R. Vicente Dominguez, 2° mar.int. J. B. Gonzales Cortes, A. Miguez Boullosa, J. C. Perez Fernandez, lefe de f. J. S. Duran Barros, coc. G. Castro Gomez, cam. J. J. Domeque Bailo, M. Fernandez Pazos, J. Torres Torres, cam.trip. J. C. Comesana Ray;

s.s. Zafra: wnd. 3e wtk. L. F. Kruyt;

s.s. Zaria: gezagv. J. P. Jongbloed, wnd. 3e stm. R. A. J. van Vugt, hfd.wtk. H. W. van Diepen, 2e wtk. P. F. Buil, wnd 3e wtk. J. W. van Velze.

Over in permanente waldienst Shell Tankers N.V.:

gezagvoerder: J. J. Osinga.

Terug van tijdelijke tewerkstelling „The Shell Company of Qatar” te Doha:

1e stuurman: H. K. Paauw.

Uit dienst getreden:

4e stuurman: F. J. van der Vegte;

4e werktuigkundige: B. N. van der Kolk;

5e werktuigkundige: A. N. T. Tushuizen, W. M. G. M. van Loon;

scheepsvakman I: J. van Leyden;

scheepsvakman II: L. H. Niezing, J. Franx, H. J. F. S. Hopman, R. P. van Veen;

hoofd voeding: Th. de Vos.

Aangesteld als:

gezagvoerder: H. J. Allaart;

2e stuurman: F. J. Kronenberg, F. B. Schröder, H. J. de Vries, M. Waalewijn, M. Groothuis, D. Schonenberg, G. Zoetendal, S. Bos, A. van Leeuwen;

3e stuurman: W. Koeze, W. T. van den Berg, B. W. Bakker;

2e werktuigkundige: W. Vroling, J. H. S. van der Pas;

3e werktuigkundige: P. Kooyman, D. van Dongen, B. J. F. Meulenbeld, A. J. A. de Groot, R. C. Starckenburg, B. P. Droogendijk;

4e werktuigkundige: M. J. C. Broeders.

Behaalde diploma's:

2e stuurman G.H.V.: D. M. Alderlieste;

„C”: C. C. Bartels, J. de Jong;

scheepskok: W. W. Huygen.

Bruidspaar van de maand



Deze maand geen officier, geen scheepsgezel, doch een van de medewerkers van de Sectie DFP-2 - Scheepsgezellen, die met haar kersverse echtgenoot het bruidspaar van de maand vormt. Het is mej. Lenie Oosterom, die op maandag 21 augustus jl. in het raadhuis te Hillegersberg het ja-woord gaf aan de heer Hans Lindeman. En die belofte van trouw werd met een kus bezegeld.

In dienst getreden walpersoneel



mej. E. H. Besselink
sectie DFF/4
per 1.9.72



mevr. H. Hofman-
Poppens
sectie DFF/4
per 1.9.72



J. J. Osinga
sectie DFM/12
(ex vloot)
per 1.9.72

Mutaties walpersoneel

periode 16 augustus t/m 15 september 1972

Gehuwd:

21.8 Mej. L. E. H. M. Oosterom - sectie DFP/2 - met de heer J. P. M. Lindeman;

5.9 F. G. den Hartog - sectie DFF/1 - met mej. M. Helders.

Jubileum

18.8 P. M. Verschut - sectie DFF/2 - 25 jaar.

Overgeplaatst

4.9 E. C. Paardekooper van DFM/23 naar DFM/21.

tussen schip en ka

twaaftde jaargang no. 2 — oktober 1972

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

Redactiecommissie:

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

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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