

TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
OKTOBER 1973



Commodorewisseling

Brachten wij in het juni-nummer een verslag uit van de Commodorewisseling op onze vloot, ook bij de Britse Groepsvloot heeft per 1 september commodorewisseling plaatsgevonden. Daarbij is kapitein J. Davison opgevolgd door kapitein R. W. Lumsden. Tijdens een korte plechtigheid werd hem door de heer B. E. Blakely, Marine Co-ordinator, de commodorevlag overhandigd.

De thans gepensioneerde oud-Commodore begon zijn carrière op de Britse Groepsvloot in 1946 in de rang van 2e stuurman. Commodore Lumsden ving zijn loopbaan bij de Koninklijke/Shell Groep aan als leerling-stuurman in het jaar 1941.

Cursussen diploma's A en B

Met ingang van het schooljaar 1973-1974 is aan de Hogere Zeevaartschool voor Scheepswerktuigkundigen te Amsterdam de opzet van de cursussen voor de diploma's A en B als volgt gewijzigd.

In de klassen Aa, B1a en B2a wordt de leerstof vanaf het begin behandeld, terwijl in de parallelklassen Ab, B1b en B2b de leerstof van de vorige cursus nog 2½ maand wordt herhaald. Desgewenst is het mogelijk om uitsluitend het tweede deel van de cursus te volgen. Tevens begint er per schooljaar viermaal een nieuwe cursus voor genoemde diploma's. Nadere inlichtingen zijn te verkrijgen bij de Directie van de school.

De honderdste

Begin september is in Leiden het honderdste Shell Zelf Tank station geopend. Het is nog maar 3½ jaar geleden, dat het eerste station — in Rotterdam — werd geopend. Niet minder dan 100 verkooppunten, waar alle noodzakelijke handelingen op het voorterrein door de automobilist zelf worden uitgevoerd, liggen nu verspreid over het gehele land. Met elkaar maken ze ongeveer 4 pct. uit van het totale aantal verkooppunten van Shell, maar er wordt ongeveer 15 pct. van de totale benzine-omzet verkocht. Deze 100 verkooppunten vormen slechts een aanloop naar de situatie, waarbij Shell-benzine in Nederland overwegend via Zelf Tank zal worden verkocht. In Zweden wordt reeds 75 pct. van het volume benzine dat door Shell wordt verkocht, via zelfbediening aan de man gebracht.

De ontwikkeling naar zelf tanken is voor een groot deel veroorzaakt door economische noodzaak. Inmiddels is wel gebleken, dat ook een belangrijk deel van het publiek de voorkeur geeft aan zelfbedieningsstations, deels een gevolg van het feit dat vooral in de spitsuren de wachttijd is vervallen en deels ook van het prijsvoordeel voor de automobilist.

MEDEDELINGEN

Met ingang van 1 oktober 1973 is benoemd tot lid van de Raad van Beheer van The „Shell” Transport and Trading Company, Ltd de heer P. B. Baxendell. Het ligt in de bedoeling, dat de heer Baxendell met ingang van genoemde datum tevens Managing Director van The Shell Petroleum Company Ltd zal worden, alsmede lid van het Praesidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V., waardoor hij Directeur van de Koninklijke/Shell Groep wordt.



De heer G. W. van Teijlingen Bakker, Chef Sectie Demise-Managed Fleet Liaison (DFM/5), zal een functie aanvaarden bij de Maasvlakte Olie Terminal N.V. De werkzaamheden van DFM/5 zijn bij de andere DFM-secties ondergebracht.



De in Nederland werkende maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep droegen samen f 10.000 bij aan het geschenk dat H.M. de Koningin op 5 september is aangeboden ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum. Het grootste deel van dit geschenk heeft de Koningin bestemd voor de actie „Kind in Nood”.

BIJ DE VOORPLAAT

Na in de twee vorige nummers van dit blad de aandacht van de lezers te hebben gevestigd op de ingestelde „Scheepsinformatiedienst”, is het resultaat op kantoor goed merkbaar. Het aantal persoonlijke navragen bij walemployés is sterk gedaald. Anderzijds ontvingen wij van diverse echtgenoten van onze zeevarenden spontane, zeer positieve reacties, waaruit blijkt dat de extra service bijzonder op prijs wordt gesteld.

De echtgenote van een onzer officieren was zo sportief om op ons verzoek — ter afsluiting van de introductie over drie maanden in dit blad — voor onze fotograaf te poseren, terwijl zij een van nevenstaande telefoonnummers draaide en de wereldroutekaart gereed lag. Zoals bekend, zijn deze kaarten bestemd om na te gaan waar de verschillende havens waar onze schepen binnenlopen, gelegen zijn. Ouders of echtgenoten die niet over deze kaart beschikken, kunnen deze — schriftelijk — aanvragen op ons kantoor.

In het vervolg zullen wij, met geregelde tussenpozen, de lijst van schepen — met de daarbij behorende telefoonnummers — in dit maandblad publiceren, zodat men te allen tijde kan nagaan onder welk nummer de routing van elk onzer schepen te beluisteren is.

(010) 130954	(010) 130956	(010) 130958
m.s. „Abida”	s.s. „Kabylia”	s.s. „Macoma”
m.s. „Acila”	s.s. „Kalydon”	s.s. „Metula”
m.s. „Acmaea”	s.s. „Kara”	m.s. „Niso”
m.s. „Acteon”	s.s. „Katelsia”	s.s. „Ondina”
s.s. „Arca”	s.s. „Kelletia”	s.s. „Onoba”
s.s. „Atys”	s.s. „Kermia”	s.s. „Patro”
m.s. „Camitia”	s.s. „Khasiella”	s.s. „Philidora”
s.s. „Capiluna”		s.s. „Philine”
s.s. „Capisteria”		

(010) 130955	(010) 130957	(010) 130959
s.s. „Capulonix”	s.s. „Kopionella	s.s. „Philippia”
m.s. „Cinulia”	s.s. „Koratia”	s.s. „Sepia”
m.s. „Crania”	s.s. „Korovina”	s.s. „Vasum”
m.s. „Dallia”	s.s. „Koscicia”	s.s. „Viana”
m.s. „Daphne”	s.s. „Kryptos”	s.s. „Vitrea”
m.s. „Diadema”	s.s. „Kylix”	s.s. „Vivipara”
m.s. „Diloma”	s.s. „Lovellia”	s.s. „Vlieland”
m.s. „Dione”		s.s. „Zafra”
m.s. „Dosina”		s.s. „Zaria”

„Werkgroep Toekomst“

„De bevolkingsgroei dient zo krachtig mogelijk te worden afgeremd en de produktiegroei moet selectief zijn ten einde verspilling en vervuiling terug te dringen of te voorkomen,“ aldus de opvatting van de „Werkgroep Toekomst“ over de problematiek van de groei, zoals die in het Rapport van de Club van Rome werd geschetst.

Deze uitspraak is te vinden in het eind augustus onder de titel „Werk voor de Toekomst“ gepubliceerde rapport van de Werkgroep dat werd uitgegeven door de S.M.O., de Stichting Maatschappij en Onderneming. Het rapport is in de boekhandel of bij de Stichting, Badhuisweg 91, Scheveningen, voor de prijs van f 2,75 verkrijgbaar. Binnenkort verschijnt het ook in Engelse en Duitse vertaling.

De Werkgroep bestaat uit een aantal hoogleraren en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, van wie enkelen, zoals de President-Directeur van de „Koninklijke“, mr. G. A. Wagner, hebben behoord tot de inleiders op de „Paleislezingen“. Deze serie lezingen en discussies werd dit voorjaar gehouden in het Koninklijk Paleis te Amsterdam, over de problemen betreffende milieu en economische groei. De tekst daarvan werd eveneens door de S.M.O. uitgegeven, onder de titel „Tussentijds Bestek“.

De Werkgroep Toekomst werd begin 1972 opgericht n.a.v. het verschijnen van het Rapport van de Club van Rome. Zij zag als de grote betekenis van het Rapport dat het tot het nemen van maatregelen zou kunnen leiden, maar vreesde dat de kritiek de aandacht van de noodzaak van die maatregelen zou afleiden.

Daarom heeft de Werkgroep, zonder overigens aanspraak te maken op originaliteit, nog eens een aantal knelpunten in de economische ontwikkeling bekeken, uitgaande van de twee basisfactoren bevolkingsgroei en economische groei. Zij ging na welke invloed de ontwikkeling van deze factoren heeft op belangrijke knelpunten als energie, milieu, grondstoffen en verkeer.

Daarbij kwam ze tot een aantal aanbevelingen en te nemen maatregelen. Deze laatste acht ze zo noodzakelijk en urgent, dat ze genomen zouden moeten worden zonder het verloop van de discussie over de meest wenselijke maatschappijvorm af te wachten. De Werkgroep heeft haar rapport samengesteld op grond van een waarde vrije analyse van de verschillende problemen en factoren.

Hoewel er dringende redenen zijn om de productie verder te doen toenemen, aldus het rapport, dient het groeipatroon wel veranderd te worden. Er zullen bepaalde verschuivingen nodig zijn. De consument is daarbij een leidende rol toebedacht. Hij zal, aangezet door prijsprykkels of los daarvan, invloed kunnen uitoefenen op het totale pakket van goederen en diensten. Hier is een taak weggelegd voor de massamedia en de consumentenorganisaties.

PROEVEN MET LNG

Met de sedert enkele maanden in de vaart zijnde gastanker „Gadila“ van Shell Tankers (U.K.) Ltd, zijn in juli jl. bijzonder interessante proeven genomen. Sedert Liquefied Natural Gas (= vloeibaar gemaakt aardgas) in grote hoeveelheden over zee wordt verscheept — hetgeen eigenlijk begon met de verscheping zo'n achttal jaar geleden van LNG van Algerije naar Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk — zijn reeds proeven genomen op kleine schaal met het overboord zetten van een bescheiden hoeveelheid. De daarmee verkregen resultaten waren dusdanig, dat voorzichtig enige conclusies konden worden getrokken omtrent hetgeen zou plaatsvinden wanneer, onverhoopt, een grotere hoeveelheid LNG in zee zou terecht komen. Om nu deze conclusies in de praktijk na te gaan, werd besloten vanaf de „Gadila“ een grotere hoeveelheid LNG overboord te pompen. Dit vond plaats bij een kalme zee, windkracht 2/3, in de Golf van Biskaje, op 50 mijl van St. Nazaire.

Overboord

Bij het ontwerpen van LNG tankers is rekening gehouden met de mogelijkheid dat het, ter wille van de veiligheid, noodzakelijk zou kunnen zijn lading overboord te zetten. Alhoewel lichten, een methode die zeer doeltreffend is gebleken om een aan de grond gelopen tanker weer vlot te krijgen, ook bij LNG-tankers mogelijk is, behoeft het nauwelijks betoog, dat de gelegenheid daartoe, bij het nog relatief lage aantal LNG-tankers in de vaart, zich niet altijd zal voordoen.

Het dumpen van gas vindt plaats door het met kracht overboord te pompen, via het achterschip, alwaar een 4" leiding beschikbaar is. Het met kracht overboord zetten dient, om de vloeibare lading ver van de scheepsromp het water te doen raken.

Vloeibaar aardgas verdampst in z'n geheel wanneer het aldus overboord wordt gezet en is niet giftig voor de atmosfeer. Het vloeibare gas kookt als het ware wanneer het op het water is gekomen, maar slechts gedurende korte tijd. Er vormt zich echter een laaghangende, zeer scherp te onderscheiden witte wolk. Hoewel het gas op zichzelf kleurloos is, wordt door de lage temperatuur al de in de lucht aanwezige waterdamp gecondenseerd. Naarmate deze wolk in temperatuur oploopt, wordt ze lichter dan lucht en stijgt snel. Daarna wordt ze door de wind verspreid.

Alhoewel geen verontreiniging van het zeewater plaatsvindt wanneer LNG in zee wordt gepompt, is er het gevaar dat het ontbrandbare mengsel van gas en lucht het schip bereikt. Ook is er het gevaar dat de vloeistof naar de scheepswanden stroomt, waar het door de bijzonder lage temperatuur schade aan de huid van het schip zou kunnen veroorzaken.

Proeven

De in juli jl. gehouden proeven dienden om na te gaan in hoeverre aan deze gevarenfactoren het hoofd kan worden geboden, wanneer over het achterschip wordt gedumpt en het schip stil ligt. Door met de proeven te beginnen terwijl het schip nog vaart liep en pas geleidelijk de vaart eruit te halen, daarbij gelijktijdig de lossnelheid te verhogen, kon worden nagegaan in hoeverre deze handeling, onder de heersende weersomstandigheden, veilig kan plaatsvinden.

De grootste hoeveelheid LNG die bij een der proefnemingen overboord werd gepompt was 200 m³, bij een lossnelheid van 1200 m³/uur. Deze proefneming vond plaats zowel bij een vaart van 4.2 mijl als bij stilliggend schip. Bijzonder groot bleek de afstand te zijn tussen achterschip en het op het zeeoppervlak komende LNG, namelijk — bij stilliggend schip — niet minder dan 55 meter.

De resultaten van deze proefneming moeten nog worden geanalyseerd; van het dumpen werd een film gemaakt, niet alleen van boord af, doch ook vanuit een helikopter. Daarbij werden vanuit de lucht opnamen gemaakt met een film, die gevoelig is voor infrarode stralen. Daardoor kan ook worden nagegaan hoe het mengsel water/gas zich gedraagt onder de laaghangende wolk van gasdampen. Veel nuttige informatie werd verkregen omtrent de vraag in hoeverre door de wind de ontvlambare dampwolk wordt verder gedreven, tevens gegevens omtrent de duur alvorens de wolk was verstrooid. Men hoopt uit deze proeven ook de nodige informatie te kunnen trekken, die de gezagvoerders van LNG tankers in staat stelt de minimale windsnelheid en vaarsnelheid te bepalen waarbij, in noodgevallen, het vloeibare gas veilig kan worden gedumpt.

De autoriteiten van het betrokken Britse Ministerie alsmede van instellingen die zich bezighouden met de vraagstukken omtrent het vervoer van LNG, hebben grote belangstelling getoond voor deze proeven.

NIEUWBOUW AAN HET HOFFLEIN

De fundatie met palen van de oude Schiebrug, die — zoals wij reeds meldden — bij het gereedmaken van het bouwterrein voor het nieuwe Shell-Gebouw is vrijgekomen gaat enige vertraging opleveren. Als zijnde een obstakel daterend van voor de meidagen van 1940 geschiedt het verwijderen hiervan in opdracht van en voor rekening van de Gemeente Rotterdam, die hiervoor over een speciaal fonds beschikt. Als gevolg van deze vertraging zal de „eerste paal“ waarschijnlijk pas in november worden geslagen. Die eerste paal zal door 499 andere worden gevolgd, want onderbouw en toren komen op totaal 500 palen te rusten. Deze worden 21 tot 23 meter de grond in gedreven. De 400 palen waar de hoogbouw op komt te rusten, krijgen een onderlinge afstand van ongeveer 1,75 meter hart-op-hart. Over deze 400 palen heen komt een betonnen plaat, met een dikte van maar liefst 2,5 meter, waarop de hoogbouw zal verrijzen.

Kern

Begin april 1974 hoopt men het heikwerk achter de rug te hebben. Men gaat dan beginnen met de „kern“ in glijbekisting op te trekken, misschien onderbroken tijdens weekeinden, maar overigens een karwei dat 24 uur per etmaal voortgang zal vinden. Hoe dan ook, medio juni 1974, dus ongeveer 2 maanden later, moet de kern er al staan, zo'n 94 meter hoog! De wanden van deze kern worden, onderaan, 50 cm dik, meer hogerop 40 cm. In deze kern zullen later liften worden ondergebracht. In totaal zullen er 6 personenliften komen — elk voor max. 22 man — alsmede een brandweerlift annex goederenlift, met een max.



Tot grote verrassing van menig Shell-employé kwamen nabij de blootgelegde Schiebrug, bij naastig zoeken en graven, talloze voorwerpen uit vervlogen tijden te voorschijn. Vooral de eerste weken nadat met de afgraving was begonnen, benutten velen hun lunchpauze om hetzij voorzichtig aarde weg te krabben, hetzij spottende opmerkingen te plaatsen over degenen die zich daarmee bezig hielden. Toch was de ijver van de antiekzoekers niet voor niets: pijpekoppen en tegelscherpen waren onder andere de oogst die menig schatgraver naar huis kon nemen.

capaciteit van 1650 kg. De opdracht voor liften en installatie is gegund aan de firma Otis; het zullen deels roestvrijstalen liften worden, die een snelheid zullen hebben van 4 meter per seconde voor zover het de personenliften betreft. Met deze levering is een bedrag gemeoid van ongeveer f 2 miljoen.

Indeling

Alhoewel in dit vroege stadium de plannen niet geheel definitief zijn, zal het gebouw zeker gedeeltelijk door Shell-maatschappijen worden bezet. Wie van de drie thans aan het Hofplein gehuisveste maatschappijen dit zullen zijn, is niet zeker, evenmin welk percentage van het „oude“ of „nieuwe“ gebouw eventueel zal worden verhuurd aan derden. Zeker is wel dat aan extra kantoorruimte in het centrum van Rotterdam behoefte zal zijn. Een recent gehouden marktonderzoek heeft zelfs uitgewezen dat — ondanks de kantoorflats die reeds verrijzen — juist kantoorruimte niet te ver van het Centraal Station over enkele jaren dringend nodig is. Voor Shell Onroerend Goed een reden te meer om de nieuwbouwplannen nu te verwezenlijken. Overigens is de thans vastgestelde hoogte van het torengebouw — 94,50 meter — meer dan oorspronkelijk ontworpen. Het is juist op wens van de Rotterdamse Stadsontwikkeling dat van het oorspronkelijke plan is afgeweken. De bezettingsgraad van het nieuwe gebouw is voorlopig vastgesteld op 800 man, doch er is ruimte genoeg om dit op te voeren tot 1000 personen. Hiermede is bij de airconditioning-installatie rekening gehouden; deze installatie heeft zelfs nog een grote reserve. Op de bovenste etage van de „toren“ komt de technische uitrusting voor het gehele gebouw, vlak daaronder zijn archiefruimten geprojecteerd, die als het ware een buffer vormen, waardoor geluidshinder voor de kantoorruimten zoveel mogelijk wordt voorkomen. Wat de laagbouw betreft, boven de entree-hal wordt de lichtdrukkerij ondergebracht, alsmede een PR-zaal. Op de etage daarboven, de tweede dus, komen de personeels- en gastenlunchkamers, terwijl de keuken op de derde etage wordt ondergebracht. Speciale „spijzen“ liften zorgen voor aan- en afvoer van maaltijden, enz.

Bouwterrein

Rondom het bouwterrein blijft er niet te veel ruimte over voor bouwketen en opslag materialen. Met de gemeentelijke autoriteiten heeft overleg plaatsgevonden en besloten is om het braakliggende terrein vlakbij de spoorbaan, nabij het Popenburg, te bestemmen voor opslag. Aanvoer naar het bouwterrein geschiedt dan dwars over de verbindingstraat lopende van Popenburg, onder het Shell-Gebouw, naar de Schiekade. Om die reden zal deze straat voor het verkeer worden afgesloten, behalve tijdens de spitsuren. Ook ligt het in de bedoeling de garage bij het nieuwe gebouw pas in een later stadium te maken, opdat op het daarvoor bestemde terrein alsnog opslag kan plaatsvinden. De „ruw“bouw zal in het voorjaar van 1976 zijn voltooid, doch voor de afbouw, o.a. het plaatsen van scheidingswanden, moeten ook nog enkele maanden worden uitgetrokken. Als alles verder volgens plannen verloopt, is het nieuwe Shell-Gebouw medio 1976 gereed.



BEMANNINGSONDERZOEK NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ

Aan boord van vier schepen van de Nederlandse koopvaardij wordt binnenkort een onderzoek ingesteld, ten einde inzicht te verkrijgen in de factoren die van invloed zijn op de arbeid, de arbeidsprestatie, de arbeidsverhoudingen, de veiligheid aan boord en de veilige vaart van het schip. In wezen is dit een voortzetting van het op Duitse koopvaardij schepen ingestelde onderzoek in opdracht van het Westduitse Ministerie van Vervoer.

Reeds jaren waren er in de Bondsrepubliek een aantal ontwikkelingen — voor een deel identiek aan die bij de Nederlandse koopvaardij — die zowel de aandacht eisten van de autoriteiten, de vakbonden als de reders.

Zonder volledig te zijn, mogen hier worden genoemd de problemen verbonden met het aantrekken van vakbekwaam personeel voor de schepen, de noodzaak het „klimaatsverschil” tussen schip en wal te overbruggen, de steeds verder voortschrijdende automatisering en specialisatie aan boord van de moderne schepen en de problemen verbonden met werkelijk functionele opleiding aan de wal.

Sterk op de voorgrond trad het feit, dat het aantal bemanningsleden aan boord van elk schip gebaseerd is op de tonnage, een beginsel dat praktisch in alle maritieme landen wordt gehanteerd. Zoals bekend is sedert september 1970 Nederland hierop een uitzondering, waar de lengte van het schip bepalend is voor het aantal opvarenden. Vooral voor kustvaartuigen heeft dit tot resultaat gehad, dat het aantal opvarenden minder is dan op dergelijke vaartuigen onder andere vlag.

Frappante bijzonderheid bij het onderzoek sedert 1972 verricht aan boord van schepen van allerlei nationaliteit die Duitse havens aanliepen is, dat juist schepen onder Oostenrijkse vlag (een wel zeer jonge zeevarende natie) het laagste aantal opvarenden hadden! Oosteuropese schepen hadden overigens het hoogste aantal opvarenden.

Afgezien van het aantal opvarenden is bij het onderzoek, dat in het voorjaar 1974 door de ingestelde studiegroep moet zijn afgerond, gebleken dat de eisen die aan het personeel worden gesteld op het gebied van diploma's en kennis, alsmede praktische ervaring, voor de diverse vlaggen waaronder wordt gevaren, volkomen verschillend zijn. Een feit dat onze zeevarenden niet geheel onbekend zal zijn na de verrichtingen in nauwe vaarwaters van sommige buitenlandse schepen te hebben gadegeslagen!

Feit blijft, dat bij vele nationaliteiten nog geldt dat des te groter het schip des te hoger de eisen op het gebied van de vakbekwaamheid, waartegenover staat dat — zeker in nauwe vaarwaters — de navigatietechnische kennis en ervaring gelijk behoren te zijn. In wezen kan men het vergelijken met een drukke verkeersstraat, waar de bestuurders van kleine auto's toch minstens over even goede stuurcapaciteiten dienen te beschikken als die van grote Amerikaanse sleden.

De studiegroep, waarvan hierboven reeds sprake was en die door het Duitse Onderzoeksinstituut voor Technische Wetenschappen wordt geleid, heeft als uitgangspunt meegekregen: **Stel vast — zowel wat betreft gezagvoerders, scheepsofficieren als scheepsgezellen — wat de eisen zijn om Duitse vaartuigen zodanig te bemannen dat zowel aan boord als voor andere vaartuigen een maximum aan veiligheid wordt bereikt.** Een uitgangspunt dat niet alleen een groot onderzoeksteam vroeg, maar tevens om experts op verschillende gebieden: arbeidsdeskundigen, medici en een psycholoog.

Het praktische gedeelte van het onderzoek is kortgeleden afgesloten. Het besluit om nu ook nog een viertal schepen van de Nederlandse koopvaardij in het onderzoek te betrekken, is het resultaat van contacten tussen de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging en het Westduitse onderzoeksteam. Overleg hierover is ook gaande geweest met de vakbonden van zeevarenden in Nederland. Men achtte het niet zinvol om een zeer groot aantal schepen van de Nederlandse koopvaardij te bezoeken, daar in het algemeen de resultaten van het Westduitse



project toch voor een groot deel ook van toepassing zijn op onze nationale koopvaardij.

Evenals dit op Duitse schepen gebeurde, vindt het onderzoek gedurende enkele weken aan boord plaats, te houden door dezelfde die thans reeds 1½ jaar ervaring op dit gebied achter de rug hebben. Wel zullen zij worden vergezeld van een Nederlandse verbindingsman, een oudkoopvaardijofficier, die aan de Universiteit van Nijmegen bezig is met het afronden van een studie sociale wetenschappen. Ook de Duitse psycholoog zal op de Nederlandse schepen meevaren.

Met behulp van verschillende onderzoeksmethoden zal worden nagegaan, welke werkzaamheden aan boord moeten worden verricht, hoeveel tijd daarvoor nodig is en hoe de opleiding zou moeten zijn om de verschillende werkzaamheden optimaal te kunnen uitvoeren. Met speciaal geconstrueerde apparatuur worden de fysieke spanningen die het werk met zich brengt, gemeten. Deze apparatuur wordt door de bemanningsleden tijdens het werk gedurende enige tijd meegedragen. De meters registreren de werking van een reeks spieren en geven die door middel van een radiozendertje door aan ontvangstapparatuur elders aan boord. Later worden de gegevens in de Bondsrepubliek in een computer verwerkt. De psychische spanningen worden door een psycholoog onderzocht, door middel van interviews. Het onderzoek strekt zich uit tot alle opvarenden van het betrokken schip.

Een Nederlandse begeleidingscommissie zal zich op gezette tijden op de hoogte stellen van de vorderingen die worden gemaakt. In deze commissie zijn onder meer de Redersvereniging en de werknemersorganisaties in de zeevaart vertegenwoordigd. Ook het TNO is in dit onderzoek geïnteresseerd en zal zoveel mogelijk het onderzoek begeleiden.

Het is verheugend, dat nu de kans bestaat wat meer inzicht te krijgen in de taakeisen die gesteld dienen te worden voor het varen op moderne schepen. Het is zaak hierbij zoveel mogelijk elke historische belasting te vermijden, d.w.z. te komen tot voorschriften die niet meer zijn voortgekomen uit de tijd dat met schepen werd gevaren die niet kunnen worden vergeleken met de gespecialiseerde vaartuigen die thans worden gebruikt. **Het onderzoek is erop gericht te komen tot optimale veiligheid, zulks in de ruimste zin van het woord. De resultaten zullen echter internationale toepassing moeten vinden wil werkelijk van verbetering van het scheepvaartverkeer in zijn geheel sprake kunnen zijn.**

MET PENSIOEN

J. Ph. Dröge



Twee-en-veertig jaar gewerkt in de scheepsbouw, slechts met één onderbreking, en die kwam dan nog door de oorlogsomstandigheden. Dat is toch wel een periode waarin je het een en ander hebt meegemaakt. Maar de heer Dröge, die op 31 augustus jl. afscheid nam van zijn collega's in de walorganisatie, is er niet een om te pochen over hetgeen hij allemaal heeft beleefd. Toch komt het er wel uit, als hij bedachtzaam antwoord geeft op de vragen die je bij zo'n gelegenheid stelt.

Als jongen van 15 jaar, met 3 jaar ambachtsschool achter de rug, kon hij in 1931 bij Wilton beginnen, bij de afdeling scheepsreparaties. Na studie in de avonduren, wist hij zich geleidelijk op te werken. In 1939, het was mobilisatietijd, werd hij ingedeeld bij de luchtafweertroepen die rond de werf gelegd werden. Dat was eigenlijk het begin van de onderbreking waarop wij hierboven doelden. Na de demobilisatie en terug op de werf, kreeg hij in 1941 te horen dat er geen werk meer was. Zijn baas, de heer Zinkweg, beloofde echter de betaling van het loon te zullen voortzetten, zo lang de heer Dröge zich verder inzette voor de „ondergrondse”. In de illegaliteit tijdens de oorlogsjaren heeft de heer Dröge zeer zeker zijn sporen verdiend. Met wapens werd geoefend in de ketel van een grote distilleerderij; geen geluid verried aan de bezetters dat hier grondige voorbereidingen werden getroffen voor de later uitgevoerde acties. „Het was natuurlijk wel de meest enerverende tijd in mijn leven, en niet alleen voor mij, maar zeer zeker ook voor mijn vrouw”. Na de oorlog uitgereikte onderscheidingen herinneren er aan, dat de door hem, samen met enkele anderen, verrichte daden erkenning vonden.

Nauwelijks was er de bevrijding, of weer moest de thans gepensioneerde in militaire dienst. Maar na in 1946 de militaire autoriteiten ervan te hebben overtuigd, dat hij als burger

meer kon doen voor de gemeenschap dan als sergeant-majoor, kreeg hij de kans weer in de scheepsbouw terug te keren, nu als bedrijfsleider bij een werf in Tandjong Priok, waar overheidsvaartuigen werden gebouwd en gerepareerd.

Na de overdracht van het verre smaragdland, stond hij voor de keuze: daar blijven of weer naar Holland. Hij koos voor het laatste, ook omdat zijn vrouw minder goed tegen het warme klimaat overzee kon. En zo kwam hij bij de Shell, bij de Technische Dienst van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona” om precies te zijn.

In 1951 kwam hij aldus op de Westerkade te werken. „Het ging daar allemaal gemoedelijk toe. Ik weet nog wel, dat als er twee scheepsbouwers tegelijk op kantoor waren voor het schrijfwerk, dat er dan al problemen waren met de zitplaatsen. Laat staan als wij nog bezoekers ook kregen”.

Maar hij bleef niet te lang op de Westerkade, want in 1953 vertrok hij voor 2½ jaar naar Duitsland, waar in Hamburg en Bremen vier nieuwbouwtankers om scheepsbouwkundig toezicht vroegen: de „Plagiola”, de „Platidia”, de „Gaza” en de „Glebula”. Na deze periode was hij lange tijd belast met toezicht op de nieuwbouw van een groot aantal K-tankers in Nederland. Daarna bestond het werk uit scheepsbouwkundig toezicht tijdens de dokkingen van onze schepen over de gehele wereld. En dat is het gebeven, tot en met de maand augustus van dit jaar.

„Ik heb m'n werk altijd met plezier gedaan, dat mag u rustig schrijven. Ik ben nog kerngezond, pas nog gekeurd en de uitslag liet niets te wensen over. Ik ben daarom eigenlijk niet van plan al thuis te gaan zitten met m'n 57 jaar, maar wil te zijner tijd toch weer iets in de scheepsbouw zoeken. Het nadeel in mijn beroep is alleen, dat je nooit een baan voor hal-

ve dagen of voor een paar dagen per week kunt vinden”.

Als wij wat dieper op de bedoelingen van de heer Dröge ingaan, blijkt dat vinden van een nieuwe werkring toch ook weer niet zo'n haast te hebben. Hij gaat eerst een maand met vakantie naar Spanje, wil ook een huis met tuin gaan zoeken. Want tuinieren is een van de hobbies van de heer Dröge. Nu bewoont hij nog een flat, waarin een kamer al vol staat met planten en kweek. Ook heeft hij een klein lapje grond gepacht, bij Ouddorp, waarop hij sierplanten heeft, alsmede een heel bescheiden stukje met wat groenten. „Het probleem is natuurlijk, dat je weer niet al te ver van je getrouwde kinderen af wilt wonen, je gaat je niet helemaal isoleren. Maar mijn vrouw en ik hebben toch besloten om, als het even kan, de flat te verlaten en een bescheiden optrekje te kopen, een huis met tuin wel te verstaan”.

De heer Dröge is verder een fervent visser, kan er dagen mee zoekbrengen; ook is hij actief zanger, al 25 jaar lid van een „Koninklijk” mannenkoor, waar hij solist-bariton is.

Ook deze zijde van de thans gepensioneerde werd tijdens de afscheidsspeech van de heer Den Ouden belicht. Maar vooral de persoonlijkheid van de heer Dröge werd door de adjunct-directeur benadrukt.

„Jan, jij was altijd goed gehumeurd, wist meestal wel een goede mop te vertellen, was ook altijd bereid om de mensen aan boord van dienst te zijn, hetgeen mogelijk de Maatschappij hier en daar wel wat geld gekost zal hebben aan extra reparaties die niet op de doklijst stonden. Ik herinner me ook, dat de dames aan boord je over het algemeen een charmante kerel vonden. Je bent een waarachtig man van de praktijk geweest. Die praktijk bestond uiteraard uit een grote vakkennis, opgebouwd in een 42-jarige loopbaan. Ik geloof anders dat, behalve je vakkennis, ook je grote flair in de omgang met mensen een extra steun in de uitvoering van je werk betekende. Je kennis van iedereen die met scheepsbouw te maken heeft is spreekwoordelijk.”

De heer Dröge repliceerde met op te merken, dat hij het gevoel had dat het nu Oudejaarsavond was, 2 minuten voor 12. „Ik kan u wel zeggen, dat ik me opgelaten voel. Toch ben ik bijzonder erkentelijk voor de woorden die tot mij zijn gericht; hartelijk dank voor het prachtige cadeau, dat goed van pas zal komen op het kampeerterrein in Ouddorp”. Dit geschenk, een zeer koninklijk zittende tuinstoel, werd daarna door de heer Dröge op kwaliteiten beproefd. De receptie die daarop volgde werd ook druk bezocht door vertegenwoordigers van het bedrijfsleven. Bijzonder geanimeerd werd het toen de heer Dröge een bandje werd aangeboden, samengesteld door de heer E. J. Buys, met daarop de reacties „van hoog tot laag”, van directeur van een werf tot een koffiejuifvrouw. Allerlei facetten kwamen daarbij naar voren: zijn vakkennis, zijn manier om met werklieden om te gaan alsmede zijn onlesbare trek in koffie. Met de muziek waarmee dit geheel op de band was gelardeerd, was dit wel een zeer origineel gebaar, dat hoge waardering oogstte. Ten afscheid werd de heer en mevrouw Dröge, met hun kinderen alsmede een aantal gasten, een diner aangeboden, waarbij — naar wij hebben horen verluiden — de stemming minstens even geanimeerd was.

Kapt. W. Haeck

Kapitein W. Haeck, met bijna 27 dienstjaren bij de Koninklijke/Shell, heeft altijd graag gevaren. Maar het is hem dan ook met de paplepel ingegoten, dat varen. Het ouderlijk huis stond aan de dijk bij de Grevelingen. De mosselvaart vierde hoogtij in die dagen en als peuter voer hij al met z'n vader mee op een schip, als die de waar naar handelaren elders bracht. Vlotjes bouwen en er op varen was de volgende stap, al spoedig gevolgd door varen in een roeiboortje. Wel is het voorgekomen dat na een plotseling opgestoken storm onze toen nog toekomstige kapitein en zijn broertje met een motorboot moesten worden gered, nadat zij de roeispaan in de wilde baren waren kwijtgeraakt.

Altijd had hij maar èèn volgend doel: zien wat achter de kim is.

Zijn broer koos ook het ruime sop, als werktuigkundige. Maar voor onze thans gepensioneerde collega was het zonder meer: stuurman. „Ja, waarom eigenlijk, vraag je je later af? Het is pas veel later dat je ook het aantrekkelijke van het beroep van een werktuigkundige gaat waarderen; daaraan had ik vroeger nooit gedacht, alhoewel, ik zei het al, m'n broer koos wel voor die richting”.

Kapitein Willem Haeck blaast een rookwolk van zijn sigaar omhoog en voegt eraan toe: „En denk nou niet, dat ik het varen nu vaarwel zeg, maar ik ga het voortaan anders doen. Een comfortabele boot wil ik kopen, van zo'n 10 meter lengte, en daarmee de plassen op, de rivieren af, kriskras door Nederland trekken. Daarna heb ik al jaren uitgekeken en nu — toch nog plotseling — wordt het door mijn vroege pensionering eindelijk mogelijk”.

Hij kan nu wel tegelijk over de toekomst filosoferen, maar wij willen toch ook graag weten hoe het hem is vergaan nadat hij in 42 zijn BS had gehaald. „Vreemd, zo kan je het wel noemen. Ik ben in die tijd een soort landarbeider geweest bij een bevriende boer, waar ik me kon drukken van de steeds manender wordende oproepen van het arbeidsbureau. Na heel wat omzwervingen, onder andere als schippersknecht in de riviervisserij, werd hij stoker op een slepertje, standplaats Dordt. „Tien gulden per week verdiende ik, maar je moest zelf je kost kopen en klaarmaken. Om vier uur 's morgens maakte ik de ketel schoon, vervolgens opstoken tot acht uur. Dan nam de machinist het over en kon ik een paar uur tukken. 's Middags, om een uur of een, nam ik het dan weer over tot acht uur 's avonds.

Maar om de andere week moest je tussendoor wel voor de kost voor vier man zorgen, dus inkopen en klaarmaken. De kosten werden dan gedeeld. Toen het te heet werd in Nederland, in 1944, ben ik weer ondergedoken, bij een notaris. De grootste teleurstelling kwam echter na de bevrijding: „Wat, u bent al 23 jaar en



hebt nog niet uw 3e rang? Nee, dan kunnen we u niet meer gebruiken, dan bent u al te oud!”

Toch kwam hij aan de slag, als leerling, op de „Kerkplein” van een Rotterdamse rederij. Begin 1946 voer hij dan eindelijk het zeegat uit. De „Kerkplein” was een kolenstokertje van een slordige 5000 ton.

„En een stof dat we hadden na het bunkeren in Cardiff! We voeren eerst naar de States, graan laden, vervolgens naar Frankrijk, waar het spul werd gelost. Daarna suiker halen op Cuba, maar daar liepen we eerst nog even op een rif. Het zag er aanvankelijk somber uit, maar we klaarden het toch nog, en wel op eigen kracht. Noodreparatie in Norfolk, alsnog de suiker halen en weg naar Rotterdam, niet alleen om te lossen, maar om tegelijk uitgebreide reparatie te ondergaan. Drie maanden was daarvoor uitgetrokken en die golden dan niet als vaartijd”.

Maar het is allemaal goed gekomen na een protestbrief, die ertoe leidde, dat hij alsnog weer naar school kon om z'n 3e rang te halen. In januari 1947 trad hij bij de Shell in dienst, als 4e stuurman, maar werd onmiddellijk als waarnemend 3e tewerkgesteld, en wel op de „Agatha”. Inmiddels had hij zijn echtgenote al leren kennen, wier broer bij de C.S.M. voer. Met hem heeft hij ook op de zeevaartschool in Delfzijl gezeten. Na de amalgamatie van het C.S.M. vlootpersoneel met „La Corona” is zijn zwager naar Canada gegaan en daar blijven hangen.

Daar hoopt kapitein Haeck in de komende jaren nog eens met zijn echtgenote naar toe te gaan.

Als 2e stuurman heeft onze thans gepensioneerde dienstgedaan als commanding officer op de „Moesti”, afmetingen zo'n 8 x 50 meter. U weet wel, zo'n bootje waarmee je recht het strand op vaart, de klep naar beneden, goede-

ren gelost en wegwezen. Van Pladju naar Djambi, van Djambi naar Djakarta, kriskras door de Archipel.

Met genoeg denkt hij aan die periode terug, ook al kwam hij twee jaar lang niet thuis. Zijn dochter was nota bene al bijna twee jaar toen hij haar voor het eerst zag. „Ja, zoiets vergeet je nooit, maar je wist het tevoren, de contracten waren lang. Daartegenover stond dat je als jonge vent de verantwoording kreeg te dragen voor een eigen schip, met een 4e wtk. als hoofd van de machinekamer, 19 Indonesische scheepsgezellen en geen directe baas boven je. En dat was ook wat waard. Kapitein Kramer, die ook pas is gepensionerd, zat eveneens in die contreien en De Kaart ook. En als wij dan in dezelfde haven lagen en soms een paar dagen moesten wachten op orders, dan gingen wij op het platje van de „Moesti” zitten briden”.

Lange reizen zijn er nog genoeg gekomen. Wel heeft hij als 1e stuurman nog ruim 2½ jaar op de Nautische Dienst in Rotterdam gewerkt: „dat was het toch ook niet voor mij”. Tal van schepen heeft hij sedert 1 juli 1964, de datum waarop hij gezagvoerder werd, onder zijn commando gehad: als eerste de „Camitia”, als laatste de „Atys”. En met de „Atys” voer ook mevrouw Haeck weer mee, haar eerste reis naar de Oost. „Een droomreis was het”, zo verzekert zij ons, „drie maanden lang. En toch had ik heel wat keren meegevaren, maar deze reis was wel heel bijzonder”. Juist op het laatste schip heeft kapitein Haeck menigmaal nagedacht over de mogelijkheden na de pensionering. Nu is het nog een kwestie van de juiste boot zoeken en dan... weer varen. „En geen vaste job voor mij. Ik zal genoeg te doen hebben met ditjes en datjes en voor de rest: genieten, samen met mijn vrouw, op het water, en... wat meer contact met de kinderen dan voorheen”.

DE ÉÉNMAN-S-WACHTBEZETTING

Zoals bekend, is op het s.s. „Philidora” thans — als proef — de éénmans-wachtbezetting doorgevoerd. Tijdens de recente dokking bij de N.D.S.M. te Amsterdam zijn voor dit doel vele voorzieningen getroffen. Alhoewel de verdere doorvoering van de éénmans-wachtbezetting op een beperkt aantal schepen afhankelijk zal zijn van de ervaringen die thans met de „Philidora” worden opgedaan, lijkt het dienstig voor de lezers van dit maandblad in onderstaand artikel uiteen te zetten, hoe deze wachtbezetting werkt, hoe de communicatiemoeilijkheden zijn opgeheven alsmede in hoeverre de stafpositie wordt beïnvloed.

Vooropgesteld dient te worden dat, alhoewel hieronder zoveel mogelijk informatie omtrent de werkwijze aan boord van de „Philidora” wordt gegeven, deze niet volledig is. In het kader van een artikel voor „Tussen Schip en Ka” is het niet doenlijk alle facetten van de éénmans-wachtbezetting de revu te laten passeren. Aan boord is echter een handboek, in duplo, waarin aanwijzingen worden gegeven hoe en wanneer moet worden afgeweken van de standaard.

De doelstelling van de éénmans-wachtbezetting is, dat elk van de machinekamerwachten (3 x 8 uur) **onder gunstige omstandigheden** door slechts één gediplomeerde werktuigkundige wordt waargenomen. De vraag die zich hierbij onmiddellijk voordoet is: wat zijn gunstige omstandigheden? In de eerste plaats wanneer het schip op zee is en de weersomstandigheden goed mogen worden genoemd. In de tweede plaats tijdens havenbedrijf, d.w.z. tijdens laden, doch na de ontballastperiode. Te allen tijde is het de hoofdwerktuigkundige die, eventueel na overleg met de gezagvoerder, beslist of in bepaalde situaties een extra man als wachtloper dient te worden toegevoegd om de veiligheid te handhaven en het noodzakelijke toezicht te verrichten. Daar één werktuigkundige alle operationele en technische zaken die zich gedurende de door hem te behartigen wacht bewaakt, diende hier in de eerste plaats alle instrumentatie op te worden aangepast. Daartoe is een uitgebreid communicatie- en alarmeringssysteem aangebracht, waarover hieronder meer. Zijn taak zal het echter zijn om in de gehele machinekamer, inclusief de stuurmachinekamer, er voor te zorgen, dat de normale operationele condities van de voortstuwingsinstallatie worden gehandhaafd. Het is aan hem om te beoordelen of in verband hiermede assistentie gewenst is en dit op te nemen met de hoofdwerktuigkundige.

Bezetting

Natuurlijk heeft de invoering van de éénmans-wachtbezetting gevolgen voor de bezetting aan boord. Wat betreft de werktuigkundige dienst,

deze zal bestaan uit de hoofdwerktuigkundige, een tweede, een derde en twee vierde werktuigkundigen. Aanvulling met een of meer leerling werktuigkundigen zal uiteraard wel plaatsvinden, doch vijfde en assistent-werktuigkundigen behoren niet meer tot de standaard. Om nu te voorkomen, dat door het wegvallen van de vijfde werktuigkundige een vermindering van het niveau van algemeen en technisch onderhoud zou ontstaan, is de algemene werkploeg gevormd, met de volgende samenstelling:

- 1 Scheepsvorman
- 3 Scheepsvaklieden I („technische werkploeg” en/of wachtlopers in de machinekamer)
- 1 Scheepsvakman I
- 1 Scheepsvakman II
- 6 Scheepsgezellen A/W
- 2 Aankomend scheepsgezellen A/W

14 totaal

De afwijking van de Algemene Werkploeg zoals die de laatste jaren op onze schepen gebruikelijk is, bestaat in feite uit de vervanging van 3 scheepsgezellen A/W door Scheepsvaklieden I. Deze laatsten zullen op grond van hun opleiding en capaciteiten voor wachtlopen in de MK worden aangewezen.

Het doel daarvan is mede om het „technisch onderhoud”, waarin begrepen de veiligheidsmiddelen, op een aanvaardbaar peil te houden. Tezamen met één der werktuigkundigen vormen zij de Technische Werkploeg. Het is aan de Planningcommissie aan boord om te beoordeelzen of de werkploeg uitgebreid zal worden met de overige scheepsvaklieden (pomplieden). Wat betreft de werktuigkundige belast met de leiding, is het aan de hoofdwerktuigkundige om te bepalen wie dit op een bepaald moment of gedurende een bepaalde periode zal zijn. Voornamelijk wordt het bepaald door de aard en hoeveelheid van de te verrichten werkzaamheden.

Zeer nadrukkelijk is hiervoren reeds gesteld, dat de éénmans-wachtbezetting alleen zal plaatsvinden onder gunstige omstandigheden. Elke afwijking van de condities zoals hierboven omschreven betekent, dat in de machinekamer een extra man (wachtloper) aanwezig zal dienen te zijn. Onder **zeer ongunstige** condities kan dit tevens een tweede extra man als stoker betekenen. Daarvoor is het nodig dat deze wachtlopers uit de Technische Werkploeg worden begeleid, waartoe men hen — als de mate van onderhoud dit toelaat — ter training **onder gunstige condities** de wacht kan laten meelopen.

Ook min of meer regelmatige instructie door de wachtdoende of een andere werktuigkundige kan hierin voorzien. Ook wordt thans nagegaan of het valt te verwezenlijken dat deze scheepsvaklieden zodanig worden afgelost, dat continuïteit in de opgebouwde praktijkervaring aan boord kan worden gehandhaafd. Als minimum voor de wachtbezetting geldt echter: één werktuigkundige; als maximum één werktuigkundige plus 2 man als wachtloper en stoker.

Onderhoud

Behalve met alle werkzaamheden voor bunkeren, brandstof overpompen, drinkwater en smeerolie innemen, peilen e.d., tevens toezicht op technische werkzaamheden **buiten** de machinekamer, is de Technische Werkploeg belast met het uitvoeren van de reparaties, zowel mechanische, elektrische als van meet/regeltechnische aard.

Alle scheepsvaklieden, inclusief die van de Technische Werkploeg kunnen, wanneer nodig, in voorkomende gevallen worden ingeschakeld bij algemeen onderhoud, meren, ontmeren, storen, tankwassen en in exceptionele gevallen bij laden en lossen. In dit soort gevallen zal de hoofdwerktuigkundige het toezicht op een deel of de gehele werkploeg naar de eerste stuurman delegeren.

Het is overigens denkbaar, dat bij het onderhoud aan huid, dekken en opbouw een achterstand zal ontstaan. Mocht dit te veel oplopen, dan kan via de gebruikelijke weg om assistentie worden verzocht. Ook bij voorbeeld tijdens een dokperiode kan het voorkomen, dat te weinig know-how aanwezig is, terwijl tijdens de opstartperiode zelfs een moeilijke situatie zou kunnen ontstaan. Ook dan kan worden overwogen een extra werktuigkundige, die met de installatie bekend is, tijdijk te doen toevoegen aan de scheepsstaf.

Communicatie

Een van de facetten van de invoering van de éénmans-wachtbezetting is de verbetering van de communicatie aan boord. Immers, de wachtdoende werktuigkundige dient zich door de gehele machinekamer-ruimte incl. de stuurmachinekamer te begeven voor het doen van zijn rondes, voor het verrichten van werkzaamheden, enz. Te allen tijde moet hij contact kunnen opnemen met de hoofdwerktuigkundige, die omgekeerd ook hem steeds moet kunnen bereiken.

Te dien einde is aan boord van de „Philidora” een Ericsson 50-lijnen automatische telefooninstallatie aangebracht, waarop de verblijven van alle opvarenden alsmede de belangrijkste plaatsen van het schip zijn aangesloten. In de MK-ruimte zijn een aantal parallelle toestellen geïnstalleerd aan het hoofdtoestel op de manoeuvreerstand. Deze toestellen kunnen ook als intercom met elkaar werken.

Vanuit de MK-ruimten kan uiteraard ook werktuigkundigenalarm worden gegeven en wel vanaf elk van de daar geplaatste toestellen. In alle hutten van de werktuigkundigen gaan dan de bellen van de toestellen continu rinkelen. De hoofdwerktuigkundige kan dit alarm herstellen op zijn toestel. Maar ook op het hoofdtoestel in de MK kan het alarm worden afgedrukt. Het alarm treedt na ca. 3 minuten in werking als het automatisch MK-alarmpaneel bij opgekomen alarm niet wordt afgedrukt.

De telefooncentrale is ondergebracht in een hut op het hoofddek. Er is een aparte 48 volts bufferbatterij voor geplaatst in de nooddynamokamer die, als de netspanning zou verdwijnen, enige uren de automatische telefooninstallatie in bedrijf kan houden.

Er is voorts een VVK-alarm aangebracht, de zogenaamde Veiligheidscontrole over Wacht-Werktuigkundigen. Dit systeem is ter beveiliging van de man die alleen op wacht loopt. Hij moet zich binnen elke 27 minuten melden door op een rode slagknop te drukken. Vier stuks van deze slagknoppen zijn in de MK-ruimten in de acoustische cellen voor de telefoons ondergebracht. Drukt hij de knop **niet** op tijd in, dan krijgt hij alarm op het machine-alarmtableau.

Dan, na verstrijken van nog 3 minuten, gaat er alarm op de brug en wordt de hoofdwerktuigkundige gewaarschuwd. Het in bedrijf stellen van deze installatie gebeurt vanuit de hut van de hoofdwerktuigkundige, daar hij na overleg met de gezagvoerder bepaalt wanneer de éénmans-wachtbezetting veilig kan worden begonnen en wanneer het veiliger is dat ze wordt beëindigd.

Twee aparte tijdsklokken, één ingesteld op 27 minuten en één ingesteld op 30 minuten, zijn zichtbaar opgesteld bij de manoeuvreerstand,

zodat de wachtdoende werktuigkundige altijd kan zien hoe lang het geleden is dat hij het laatst de klok met de slagknop naar de beginstand stelde. Hij kan de klok zo vaak nulstellen als hij wil binnen de 27 minuten. Het plaatsnemen van twee klokken maakt het mogelijk met de ene klok te waken over de werking van de andere. Bij het wegvallen van de spanning aan deze VVK-installatie wordt gealarmeerd op het MK-alarmpaneel.

Tenslotte draagt de wachtdoende werktuigkundige in z'n borstzak een ontvanger, waarop een rood en een wit lampje zijn aangebracht, dat ook een piepsignaal geeft. Dit is de zogenaamde Ericcall. Is hij bij voorbeeld ergens in de MK en zou hij een opkomend alarm op het machinetableau of de MK-telegraaf niet horen, dan gaat de Ericcall piepen en begint het rode lampje te branden. Hij weet dan, dat hij onmiddellijk naar de manoeuvreerstand terug moet om actie te nemen. Gaat het witte lampje branden en piept de Ericcall, dan betekent het dat de telefoon gaat. Hij gaat dan naar de dichtstbijzijnde telefooncel in de machineruimte. Het VVK vóoralarm (27e minuut) wordt kenbaar gemaakt doordat het rode en witte lampje gelijktijdig gaan branden.

Voor de Ericcall is een sprietzendantenne geplaatst in de MK. De signalen worden uitgezonden op 27 MHz (Citizen Band). De bewegingsvrijheid van de wachtdoende werktuigkundige wordt hiermede verruimd. Hij kan nu zelfs naar het toilet boven in de MK gaan, waarbij hij toch in contact blijft met de machine-installatie. Er zijn een aantal van dergelijke Ericcall-ontvangers aan boord beschikbaar. Wanneer ze niet worden gebruikt, staan ze „geparkeerd” in een laadrekje. Momenteel is in onderzoek om tevens twee zgn. walkie-talkies aan het communicatiesysteem van de technische dienst aan boord van dit schip ter beschikking te stellen. Hiermede zou een grotere mate van flexibiliteit worden bereikt.

De stafpositie

Het „hoe” van de éénmans-wachtbezetting is uiteraard een technische kwestie, het „waarom” heeft heel andere achtergronden. En juist op dit punt schijnen er nogal wat misverstanden te bestaan. Vandaar dat wij willen trachten hier alle aspecten van deze kwestie vanuit het oogpunt van personeelsbeleid te belichten.

Per schip is er één hoofd-, 2e, 3e en 4e werktuigkundige, maar er zijn drie 5e werktuigkundigen. Dit betekent dat — met de voor laatstgenoemde rang benodigde reserve voor verlof, ziekte, reizen, enz. — wij voor 50 schepen zo'n 250 5e werktuigkundigen nodig hebben. Is het gemiddelde verloop door pensionering en ontslagname ongeveer 60 man per jaar, dan wil dat zeggen, dat een nieuw in dienst tredende 5e werktuigkundige minstens vier jaar als assistent op wacht dienst moet doen alvorens in aanmerking te kunnen komen om zelfstandig wacht te gaan lopen. Nemen wij dan mede in aanmerking, dat er naar gestreefd wordt de schoolopleiding voor scheepswerktuigkundigen zodanig te wijzigen, dat de theoretische kennis na het verlaten van de school volledig aanwezig is en het verkrijgen van de verdere diploma's nog slechts een kwestie van vaartijd behalen is, dan zal het duidelijk zijn dat het verkorten van de periode in de rang van 5e werktuigkundige toch echt wel noodzakelijk wordt. En daar streven wij dan ook naar, al zal dit voor degenen die thans in dienst zijn nog weinig verschil uitmaken. Daarvoor verloopt het proces in eerste instantie te langzaam; het is echter met het oog op de toekomst dat deze maatregelen worden genomen.

Een tweede faktor die de promotie stimuleert is het feit, dat op de bestaande schepen die voor éénmans-wachtbezetting zouden worden uitgerust, in plaats van één 4e werktuigkundige, er twee worden tewerkgesteld. Op deze wijze zal dan de doorstroming in de rang van 5e werktuigkundige op twee manieren worden versneld, ten eerste door een relatieve vermindering van het aantal benodigde 5e werktuigkundigen en ten tweede door een verruiming van de promotie tot 4e werktuigkundige door de toeneming van het benodigde aantal in deze rang. Wij geloven hiermee duidelijk te hebben gemaakt wat uit personeels-oogpunt de consequenties zijn van deze wijzigingen in de machinekamer-bezetting. In ons vorige nummer hadden wij beloofd dit keer tevens aandacht te besteden aan de wijzigingen op de Wet op de Zeevaartdiploma's voor wat betreft de scheepswerktuigkundigen. Maar feitelijk is dit een ander onderwerp en derhalve willen wij in het november-nummer daarop in een afzonderlijk artikeltje terugkomen.

JUBILEA

Niet minder dan zes jubilarissen telden wij in de afgelopen periode. Een aantal, dat ons heeft doen bezinnen over de vraag, in hoeverre wij aan dergelijke evenementen in het maandblad aandacht moeten blijven besteden. Men zal het met ons eens zijn dat het juist in de komende maanden en jaren, waarin nog velen de dag waarop zij vóór 25 jaar in dienst traden zullen herdenken, ondoenlijk is steeds weer met de toc! min of meer identieke foto's hiervoor de aandacht te vragen. Besloten is daarom voortaan geen foto's meer op te nemen, in zoverre dat wel met een pasfoto de jubilaris of jubilarisse de gewenste aandacht krijgt. Ter afsluiting van de tot nu toe geplaatste serie jubileumfoto's plaatsen wij deze maand een opname van het insigne, dat aan vrouwelijke collega's wordt uitgereikt en dat aanmerkelijk afwijkt van de insignes die in het knoopsgat van de revers van de jubilaris worden geschreefd.

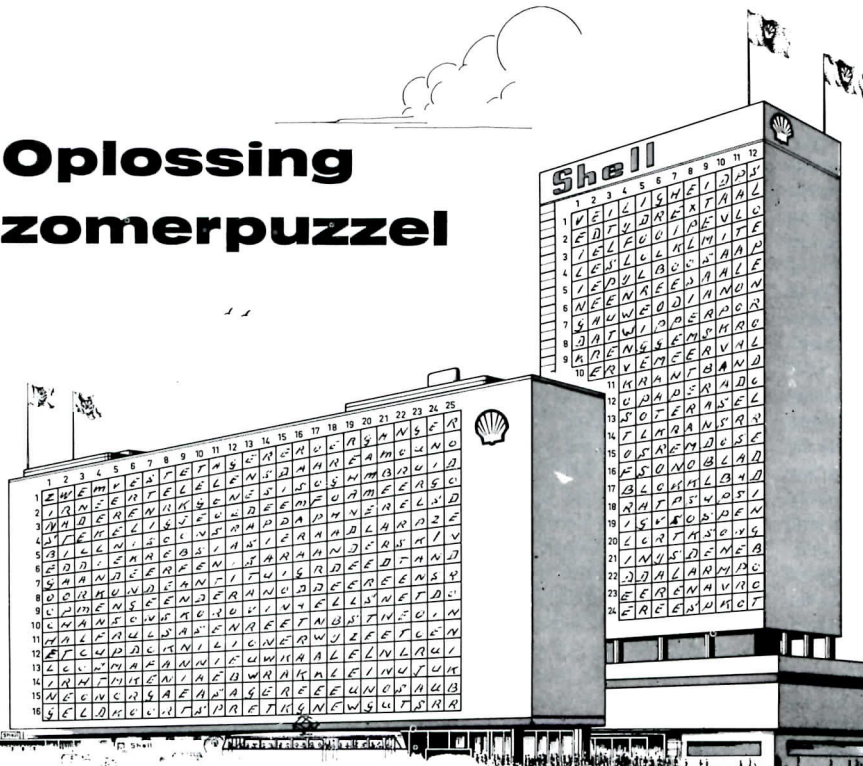
Dat deze opname nog kon worden gemaakt, is mede te danken aan het feit, dat er onder de drie vloot- en drie waljubilarissen ditmaal ook een vrouwelijke collega was, namelijk Mej. W. C. Groen van de Sectie DFP/5-Walpersoneel en organisatie, die als Sectie DFP/51, onder andere is belast met het Maatschappelijk Werk voor vloot- en walpersoneel. Op 1 september was de officiële datum, doch op 3 september deed de heer D. Rodenburg, Directeur, Mej. Groen de „ketting met hanger” om. En om nog even bij de data 1 en 3 september te blijven, ook de heer M. Pronk van de Sectie DFP/1-Scheepsofficieren herdacht zijn indiensttreding respectievelijk ontving zijn insigne op deze dagen. De heer P. Driessen van de Sectie DFM/22-Werktuigkundige Dienst Vloot A, was op 23 augustus 1948 in dienst getreden, doch — wegens verblijf buitenslands — ontving hij zijn embleem voor 25 jaar dienst enkele dagen na de officiële jubileumdatum, namelijk op 4 september jl.

Wij zeiden het al, niet alleen wal- doch ook vlootjubilarissen, eveneens drie in getal in de afgelopen periode. Op 16 augustus waren het hoofdwerktuigkundigen E. Rouw en G. W. van Essen — beiden vergezeld van hun echtgenote — die zich op kantoor meldden, na een uitnodiging daartoe te hebben ontvangen. Voor de heer Rouw was de of-



ficiële datum 15 juni, tijdens zijn dienstverband op de „Kermia”. De heer Van Essen bereikte de mijlpaal op 17 augustus, maar aangezien de heer Rodenburg in de vroege ochtenden van deze dag voor een dienstreis naar Curaçao vertrok, was het Directiebezoek van de beide jubilarissen voor de middag daaraan voorafgaand vastgesteld. Ook kapitein D. Fransen herdacht zijn 25-jarig dienstverband tijdens zijn verlof, en wel op 23 augustus. Ook op deze dag was onze Directeur buitenslands, zodat de ontvangst van deze jubilaris en zijn echtgenote werd uitgesteld tot 30 augustus.

Oplossing zomerpuzzel



Na het teleurstellende aantal inzendingen van de kerstpuzzel, zesendertig, kregen we nu ruim het dubbele binnen. Welgeteld vierenzeventig. We hadden aangekondigd dat het een gemakkelijke puzzel was, maar misschien juist daardoor was men wat nonchalant geworden met oplossen, waardoor het aantal foutieve inzendingen relatief groot was. Een enorm struikelblok bleek het woord geldkoorts te zijn; velen hadden gelekoorts ingevuld. De omschrijving was: een figuurlijke ziekte, en voor zover wij weten is deze ziekte niet bepaald figuurlijk. Gelukkig waren er ook goede oplossingen en daaruit zijn de prijswinnaars geloot. Twee leden van de Ondernemingsraad voor het Walpersoneel, de heren M. J. Spetter en J. B. M. Ouwens, hebben om beurten een greep gedaan uit de juist ingevulde puzzels.

De gelukkigen zijn:

1e prijs van f 60,—: F. G. Franken, 2e stuurman
2e prijs van f 30,—: W. Ch. van Megen, hoofdwerktuigkundige
3e prijs van f 10,—: A. P. Kruidenberg, leerling-stuurman.

De winnaars zijn bij verschijnen van dit blad reeds op de hoogte gesteld.

OVST

NIEUWS

Ondanks dat de maand september nog vele zomerse dagen telde, heeft het OVST-bestuur reeds een begin gemaakt met de vele activiteiten die deze ontspanningsvereniging in haar banier voert. Op 14 september jl. vond de eerste klaverjasavond plaats, waarbij een groot aantal deelnemers zich met het gebruikelijke enthousiasme stortte op het spel. Ook voor de wadlopers had het bestuur een dag in petto, namelijk 22 september, doch of het aantal aanmeldingen deze excursie zou rechtvaardigen, was bij sluiting van de kopij-inleverings-termijn voor dit nummer nog niet bekend.

Herhaalde oproepen om de 13e oktober vrij te houden voor „zeevissen” leidden er reeds toe, dat het bestuur de boot maar vast bestelde, zodat ook de dames en heren sportvissers nog iets te wachten staat. Bingo-, kaas- en wijn-, nassi- en bridge-avonden zullen in snelle opvolging nog dit jaar worden gehouden, zodat de lunchkamer in het Shell-Gebouw nog wel eens zal moeten worden omgetoverd tot een ruimte die de gebruikelijke sfeer mogelijk zal maken.

Het eerste grote evenement van het OVST-seizoen vond overigens buiten plaats, dat wil zeggen op het verlichte voetbalveld van de „Vijf Sluizen” te Vlaardingen. Op vrijdagavond 7 september traden „oud en jong” aan voor een vriendschappelijke voetbalwedstrijd op de voortreffelijke grasmat, met als scheidrechter de heer Goossens, aan wie dank is verschuldigd voor zijn leiding.

De veteranen speelden in de eerste helft met 12 man, om de krachtmeting niet te doen ont-aarden door een te groot overwicht van de jongeren, zulks temeer daar zij op hun beurt versterking hadden van vier vlootleden, namelijk de stuurlieden Den Ouden, Van der Vrie en Westhoff, alsmede werktuigkundige Goethals. Gespeeld werd in twee perioden van 35 minuten elk. De veteranen, waarbij de leeftijdsgrens niet al te nauw was getrokken, wisten zich aardig te handhaven gedurende de eerste wedstrijd-helft, al ging de pauze voor hen in met een 2—0 achterstand.

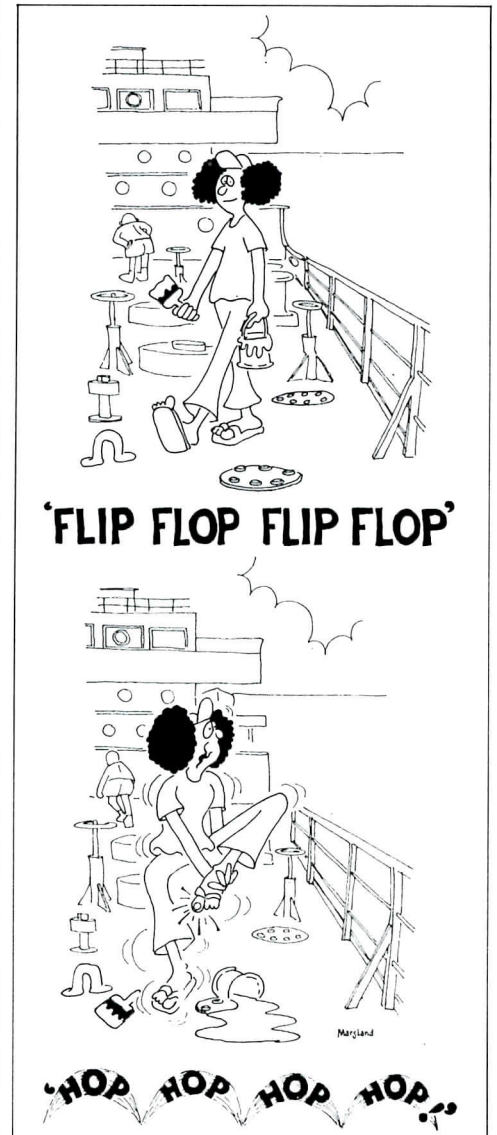
Als je de sterke verhalen na de tweede helft mocht geloven, hadden zij zelfs gewonnen. Om geheel accuraat te blijven, daarmede bedoelden zij dan toch uitsluitend de tweede helft. Want dankzij het „wisselen” van een „jonge” en een „ouwe” tussen de twee ploegen, wisten zij na de pauze vijf goals te maken, terwijl de



jeugdigen er slechts vier bij konden maken. Nu gebiedt de eerlijkheid te zeggen, dat de vijf goals alle werden gemaakt door de jongere die was overgeheveld. Toch — mede in aanmerking genomen de leeftijd van de meeste veteranen — moet bewondering worden opgebracht voor hun uithoudingsvermogen. En met een 6—5 overwinning voor het bijzonder goed spelende, jeugdige OVST-elftal, zat er voor de verliezers niets anders op dan de prijs — bestaande uit drie kratten bier — met een gelukwens aan de jeugd af te staan. Sportiviteit heerste er gedurende de gehele wedstrijd, zelfs daarna, want de prijs werd broederlijk verdeeld en opgedronken.



PLAAT VAN DE MAAND



UIT EN THUIS

De bijdragen voor de rubriek „Uit en thuis” zijn nou niet bepaald overvloedig. Enige maanden geleden echter stelden wij mevrouw Van der Meyde-Heymanns, de echtgenote van de nu een half jaar geleden gepensioneerde hoofdwerktuigkundige J. van der Meyde, de vraag of zij niet over enige tijd haar ervaringen — als echtgenote van een gepensioneerd zeevarende — op papier zou willen zetten. En zij hield woord. Het is daarom met bijzonder genoegen dat wij deze maand haar artikel kunnen plaatsen, geïllustreerd met een tekening, gemaakt door haar broer — de heer H. Heymanns, dezelfde die de tekening bij het verhaal „Zij kenden geen vrees” in het september-nummer van „Olie” leverde.

Voorgoed thuis

Het is natuurlijk heel verschillend hoe het leven thuis zich verder afspeelt, als je man gepensioneerd is. Maar ik wil graag mijn ervaringen in het kort weergeven. Eigenlijk is het al grotendeels uit de tekening af te lezen. Voor mijn man is namelijk, naast alle mogelijke knutselwerkzaamheden, het vissen een grote hobby, die hij liefst nog in gezelschap van zoon en hond uitoefent. Iedereen zal daarom wel begrijpen, wat met het bordje „Junge, komm bald wieder”, de tekst in het begin van het bekende zeemanslied, wordt bedoeld. Want ook bij het vissen blijft men over het algemeen lang weg.

Maar dit grapje verder terzijde gelaten. Het is heerlijk om, na al die jaren, een gewoon, normaal gezinsleven te hebben. Alles is heel anders geworden. Als je man met verlov thuis is, vliegt de tijd en voordat je het „programma” hebt afgewerkt (althans bij ons was dat altijd zo) was de vakantietijd weer om. Dit is voor ons nu allemaal verleden tijd. Je doet alles veel meer op je gemak en meer in gezamenlijk overleg. Tevens voel je je vrijer, want de verantwoording, vooral voor het gezin, ligt niet meer alleen op de schouders van de thuisblijvende. Niet altijd namelijk kunnen de moderne communicatiemiddelen uitkomst bieden, zeker niet als er thuis iets aan de hand is of als bepaalde beslissingen genomen moeten worden. Dit is nu veel gemakkelijker geworden, maar ... soms ook moeilijker. Want als zeemansvrouw ben je erg zelfstandig en je moet je eerst echt aanpassen aan het idee, dat de „baas” nu thuis is. Maar ook daaraan ben ik intussen gewend en ik zou toch echt niet anders meer willen.

Toch, ik persoonlijk, vond het zeemansvrouw zijn over het algemeen niet onaantrekkelijk en ik blijf altijd graag denken aan de spannende dagen vóór de thuiskomst; en ook aan een paar leuke reisjes, die ik mocht meemaken.

Dit zijn maar enkele reacties, want ten slotte is mijn man pas vijf maanden met pensioen en wij zullen nog steeds nieuwe ervaringen opdoen. Intussen heeft mijn man wel een baan bij het onderwijs aanvaard. Eind augustus gaat hij beginnen. Een paar maanden „met pensioen” hebben wij dus meegemaakt en het is niet tegengevallen, integendeel, erg gezellig.

Mevr. E. v. d. Meyde-Heymanns



Sydney

Op het artikel met de mogelijkheden een paar uur gezellig door te brengen in Sydney, Australië — geplaatst in het augustus-nummer — kregen wij verschillende prettige reacties. De heer Westerbeek, 3e werktuigkundige bij onze maatschappij, zond ons een opname die hij in februari jl. nam aan boord van de „Daphne”, toen dit schip tegen de avonduren de haven van Sydney binnenliep. Geheel links ziet men nog de contouren van het nieuwe operagebouw, met zijn vreemd gevormde daken.



Gevonden

... een biljet van f 25,—. Ondanks de aankondiging op de publicatieborden voor de walemployés dat de verliezer zich kan melden, is niemand komen opdagen. Daarom, als u meent dit biljet in september in het Shell-Gebouw te zijn kwijtgeraakt, meldt dit dan aan de personeelsafdeling. Wel even opgeven op welke datum en op welke étages u geweest zou zijn.



Olie

In verband met de gestegen portokosten is de abonnementsprijs van het maandblad „Olie” voor 1974 verhoogd, en wel van f 4,— naar f 5,— per jaar. Voor degenen die in het buitenland woonachtig zijn, is de abonnementsprijs verhoogd van f 5,— naar f 6,50 per jaar. Toch eigenlijk geen geld voor 12 nummers „Olie”, met zo veel nieuws, artikelen en foto's over een rijk scala van onderwerpen. U bent nog geen abonnee? Dan wordt het tijd u op te geven bij de personeelsafdeling en u ontvangt voortaan het maandblad op uw huisadres.



Gemeenschap

Ze vormen toch wel een gemeenschap, die verschillende employés van de drie in het Shell-Gebouw gehuisveste maatschappijen. Althans, bij het zoeken naar antiek in

de bouwput werken ze broederlijk naast elkaar. Verschil in classificatie komt niet voor. Of je zou het moeten zoeken in degenen die wel een klein schopje in plastic zak hebben meegebracht en degenen die het met een stuk steen of desnoods met de handen doen. De oogst? Gevarieerd: veel scherven en pijpkekoppen, van die Goudse. Een deel van een schaal, volgens de vinder uit de 17e eeuw. Verder botten van dieren, schalen van rivieroesters, bijna weggeteerde ijzeren voorwerpen. En munten! Maar dat was een grapje. Die had een collega (wij noemen geen namen) geblakerd en stiekem in de put gooid. De vinder was bijzonder enthousiast, de beste vondst van allemaal zo dacht hij. Het grappige is dat een ieder ook z'n eigen stekkie heeft. En wee degenen die te dicht in de buurt komt meegraven. Zo zie je, het zijn niet alleen de OVST-sportvissers die eigen stekkie hebben.



„Auto 2000”

Uitgeverij Media 2000 B.V., die de uitgave verzorgde van het tijdschrift „Auto 2000” dat gratis werd verspreid door een groot aantal van de Shell-verkooppunten, heeft zich genoodzaakt gezien het kleurige autoblad met ingang van deze maand — voorlopig — uit de markt te nemen. Hoewel recent marktonderzoek aantoonde dat het blad door de lezer werd gewaardeerd, bleef de belangstelling van de adverteerders beneden de verwachtingen. Omstreeks half september is het laatste nummer verschenen.



Op verzoek

Kapitein P. M. Overschie verzocht ons in deze rubriek te willen bekend maken, zulks voor zijn vele vrienden en bekenden onder de zeevarenden, dat hij met ingang van 20 augustus uit de dienst van Shell International Marine is en overgegaan in dienst van de Shell Oil Co. in Houston.

Belastingvrij

Zowel van werkgeverszijde als door de werknemersorganisaties zijn in het verleden pogingen in het werk gesteld om de bij eerste indiensttreding uit te betalen uitrustingsstoelagen voor officieren in verband met het dragen van het voorgeschreven uniform, vrij van belasting te doen zijn. Sedert 1972 waren wij hier reeds voor de helft in geslaagd. Thans is op een door de Federatie van Werknemers in de Zeevaart ingediend verzoek, hetwelk door de Raad van Bestuur voor de Zeevaart werd ondersteund, door het Ministerie van Financiën beschikt, dat de gehele uitrustingsstoelage — die voor onze officieren f 1.300,— bedraagt — belastingvrij zal zijn. In het vervolg zal dit bedrag dus „schoon” worden uitbetaald. Voor degenen die deze uitkering dit jaar reeds onder inhouding van loonbelasting en premies voor sociale verzekeringen ontvingen, zal voor 1973 door onze financiële afdeling een correctie op het „loon” worden aangebracht.

Feestje

De heer Baljet, hoofd van de Technische Dienst, die — zoals in het vorige nummer gemeld — zijn 25 jaar dienst bij onze maatschappij herdacht, vond hierin aanleiding een feestje te bouwen. Komt wel meer voor, zult u zeggen, maar dit werd toch wel een heel bijzonder feestje. Ons landje wordt namelijk deze zomer vervend met heel wat mooie, zonnige dagen. Ook de maand augustus liet ons bepaald niet in de steek, zodat de jubilaris het erop waagde en voor zaterdag 18 augustus de gehele technische dienst te zijnen huize „noodde”, inclusief een aantal met verlof zijnde werktuigkundigen die in de niet te verre omgeving woonden. En wat men nu zo zelden in ons landje kan meemaken, bleek net op die dag wel mogelijk. Het werd een

tuinfeest, dat velen nog lang zal heugen. Niet alleen het weer was goed, ook de tuin bleek ruim genoeg en de stemming zat er bijzonder goed in. „Het was een onvergetelijke dag en wij kunnen jullie allen niet dankbaar genoeg zijn voor alle belangstelling en goede wensen voor de toekomst,” aldus gastheer en gastvrouw (in het midden van de foto) na afloop.

Campagne

Op 27 september is Shell Verkoop gestart met een grootscheepse bandencampagne, waaraan door ruim 200 Shell-stations in heel Nederland wordt deelgenomen. In deze campagne worden tubeless radiaal banden voor personenauto's aangeboden van bekende merken, zoals Goodyear, Semperit, Firestone en Dunlop, met 44 pct. korting aan de consument op de door de fabriek geadviseerde brutoprijs, exclusief BTW. Zo biedt Shell bijvoorbeeld 4 banden aan van f 399,— voor f 229,—, en 4 stuks van f 468,64 voor f 259,—. Deze prijzen zijn zeer aantrekkelijk, zeker wanneer wij in aanmerking nemen, dat naar algemeen wordt verwacht de prijzen van autobanden in de naaste toekomst fors omhoog zullen gaan. De aanbieding omvat een grote verscheidenheid aan maten, waarmee circa 90 pct. van het Nederlandse wagenpark wordt gedekt. Het spreekt vanzelf dat de banden uitsluitend zullen worden aangeboden op die Shell-stations, die zijn uitgerust om ze ook te monteren, balanceren, uit te lijnen, enz. Deze stations zullen in de periode 27 september tot 30 november duidelijk herkenbaar zijn aan de aankondigingen, die de actie onder de aandacht van het publiek moeten brengen.

Gemma

De Gemma die wij bedoelen is de 12-jarige dochter van radio-officier Narold. En deze Gemma is een doortastend meisje, getuige de brief die ze ons — met een fraaie

schoon schip



tekening — toezond: „Ik heb gehoord van mijn vader, dat er in de G „serie” van boten ook een Gemma voorkomt. Ik zou willen vragen of ik haar mag dopen, omdat ik zelf ook Gemma heet. Dit zou ik erg leuk vinden als die klaar is. Als er al een ander voor is of ik ben te jong ervoor, dan hoeft het niet.”

Nou is er nog geen ander voor, mede omdat het helemaal niet waarschijnlijk is dat er een nieuwe „Gemma” zou komen. Er kleven natuurlijk ook wel andere problemen aan het aanwijzen van de dochter van een onzer, om als doopmoeder op te treden. Maar het briefje vonden wij wel geestig, vandaar vermelding in deze rubriek.

Studiebeurzen

Ook dit jaar een zoon van een STBV-collega, die tot de gelukkigen behoorde! Zoals elk jaar, zijn door de Koninklijke/Shell Groep in Nederland weer 20 beurzen uitgereikt aan veelbelovende zoons en dochters van employés. Dit vond op 31 augustus jl. plaats tijdens een korte plechtigheid in het Centrale Kantoor, te Den Haag. Telden wij vorig jaar onder de gelukkigen de zoon van een zeevarende, nu is het de zoon — Ronald — van de heer H. P. Kleiss van de Sectie DFM/23 — Werktuigkundige Dienst Vloot B. „Het was natuurlijk een zekere spanning of je er bij zou horen,” aldus de nu 1e-jaars student in de Natuurkunde, die zijn vijf jaar studie in Leiden inmiddels heeft aangevangen. En dat hij er bij hoorde, is een bewijs dat hij wel heel goede cijfers op school moet hebben behaald. „De B-vakken hebben mij altijd het meest getrokken, vooral natuurkunde, dus de keuze van studierichting was niet moeilijk.” De concurrentie was echter wel groot: 109 kandidaten totaal. Onder de 20 gelukkigen zijn 8 meisjes. Vorig jaar waren het er maar 5 van de 20, dus een geleidelijke toename. Van de nieuwe studenten hebben er 8 voor een technische studie gekozen, 12 voor een niet-technische studierichting. En om nog even wat meer cijfers te geven: het totaal aantal in de loop der jaren uitgereikte studiebeurzen is niet minder dan 363, waarmee een bedrag van zo'n f 5 miljoen gemoed is geweest.

Solliciteren

Ja, dat doet iedereen op zijn eigen manier. Zo kan je de mensen ook beter leren kennen. Zoals die stevige kerel, die zich aan de balie vervoegde en wel naar zee wilde. „Hebt u nog diploma's, getuig-schriften of zo?” — „Waarom, ik werk toch met mijn handen”. Of die mijnheer die zich schriftelijk tot ons wendde en zich verontschuldigde dat hij niet zelf kwam met de volgende woorden: „U zult zich afvragen waarom komt ie niet persoonlijk, maar dat kan niet vanwege een hond van m'n broer.” De vraag is wel of hij er dan vijf maanden lang tussenuit kan.



Vlootpersonalia

periode van 16 augustus tot en met 15 september 1973

Gehuwd:

- 30.8: N. H. Bijl, 5e wtk., met mej. A. Nederbragt;
31.8: P. Mulder, 5e wtk., met mej. Y. Maarschalkerveerd;
7.9: B. van Os, 4e wtk., met mej. C. van Oort;
13.9: A. H. A. M. Molenaar, 5e wtk., met mej. A. van Hamont;
13.9: J. Visser, sch.gezel a/w, met mej. B. Kooy.

Geboren

- 9.9: Fiona Elisabeth, dochter van J. W. Holtrop, 5e wtk., en mevr. P. J. Holtrop-Dekker.

Aflossingen:

- gezagv.: D. de Boer, P. Buisman, J. de Jong, L. Brink, P. J. P. Siebesma, R. E. van der Miesen, E. H. Brameijer, F. Minkels, C. Vriend, A. Post, P. Cammel, B. C. den Exter van den Brink, H. A. Schelvis, M. A. Riteco, J. van Beele, D. A. C. Vermeulen, C. Wolse;
1e stl.: E. Q. Abbas, R. Knol, R. van Westendorp, W. Kalkman, H. W. Vermaas, B. Ritman, A. T. van Es, C. P. Donken, A. J. de Ronde, H. K. Paauw, O. A. van Druten, J. Baard;
2e stl.: P. A. B. de Ruiter, W. Beekman, P. T. M. de Jonge, D. M. Alderlieste, H. W. van Baalen, H. Slot, P. G. van der Horst, P. Buys, D. Schonenberg;
3e stl.: F. Makkee, E. J. Frölich, P. J. J. M. Verspeek, J. de Nes, P. A. D. Bouwman, A. P. Margadant;
4e stl.: M. Parlevliet, J. Houtkamp, C. G. Schipper, J. L. A. M. Peek, C. Timmers, J. S. de Vos;
II.stl.: P. C. Koomstra, R. J. Moeke, R. H. M. Meiland, D. A. P. Sluimer, C. J. van Essen, J. F. Breys, M. van Dijke, M. W. Vermeiden, E. Hietbrink;
radio-off.: D. Bins, J. A. Stevens, J. J. van Gessel, G. A. Remijnse, F. W. Barg, A. Spruit, A. W. C. Wouterson, C. P. Verschoor;
hfd.wtk.: E. Rouw, F. L. Alexandre, J. Polet, P. van der Hout, H. W. van Diepen, W. Groenendijk, A. J. G. Weitzel, L. J. van Onselen, J. G. Bron, C. L. Fehrmann, H. Buiten, A. J. Baerveldt, L. C. Spoon, J. L. van der Rijnst;
2e wtk.: G. de Goede, A. Houwaard Jr., M. J. Parent, W. J. Meuldijk, H. Kuyper, A. J. Verkerk, J. H. C. Viertelhuizen, T. Middelkoop, F. Bakker, F. de Roos, W. D. Hoogland;
3e wtk.: L. Timmer, R. G. M. Kauffeld, J. W. Goëtjes, G. J. A. de Ruiter, W. Verhagen, L. F. Kruyt, A. J. A. de Groot, G. C. Sloof, J. L. de Bondt, E. P. Walop, G. Pos, J. Almekinders;
4e wtk.: P. C. de Wit, B. van Os, N. J. Gras, H. J. Geurts, F. Blok, J. Penning, C. W. van der Vos, M. C. H. Waaldijk, J. P. P. van Alebeek, R. F. Hamar de la Brethonière, J. Sprey;
5e wtk.: F. W. Mooiweer, H. R. P. Tesser, P. O. J. van der Horst, N. W. Kuilman, P. C. Ildel, J. Key, A. J. Zon, C. R. van Santen, E. T. van de Pijpekamp, G. H. Willems, B. S. J. Spierenburg, E. K. G. Schiefer, M. van Bethlehem, A. H. A. M. Molenaar, H. J. Advocaat, H. L. Castens, C. P. Louiszoon, W. H. Lentink, J. P. de Visser, H. van Os, L. Helmig, P. van Dijk, H. A. M. Jamin, R. Schokker, P. Reid, D. Knook, A. W. van Sluys, R. Neelemaat;
II.wtk.: T. den Dekker, E. J. Genemans, B. C. de Kubber, A. J. M. Janssen, H. M. D. Thesingh, P. P. Rolff, M. J. M. Borghouts, F. Vos, L. Busé, H. J. de Bordes;
sch.voorman: C. F. M. Hartman, H. H. Oostrum;
sch.vakman I: G. A. Muts, F. J. Trijselaar, F. A. Nijhuis;
sch.vakman II: W. H. Welling, G. Otter, J. P. M. Kanters, M. A. J. Veen, G. A. Vermeer, H. P. M. Oosterveer;
sch.gezel a/w: P. E. Lemmers, B. E. Lobato, J. M. Pierneef, R. K. P. M. Niec, P. E. J. van Kordenoordt, G. Baak, W. G. Metz, J. Jansen, C. den Boer, P. J. Mirrer, P. Fokker, A. Streekstra, A. v. d. Weiden, G. J. C. Dudink, E. P. Kesauly, J. Visser, P. E. Oosterhof, H. G. Schouten, J. P. Schuurbiens, P. T. Post, F. Oostdijk, R. A. M. Jansen, P. Nobel, P. J. de Bruin;
aank. sch.gezel a/w: R. J. Koot, P. N. E. Hermans, J. W. Wolters, S. P. E. de Palm, R. de Ridder, G. M. Gouka;

- hoofd voeding: R. M. Bruno, M. van Hagen, J. Disse, A. P. Maat, A. Onderstal;
sch.kok: W. v. d. Korf;
aank. kok: E. Kost;
hoofd bediende: W. D. Anthonio;
bediende: R. Bakker, L. J. Schalk, J. A. Schuiten, H. J. Denies, E. M. Embregts, R. Jacobs;
bediende (a/d): J. T. Heymann;
jongen a/w: A. Valkeneer, P. de Vries.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

- m.s. Abida:** hfd.wtk. R. M. F. van den Berg, 5e wtk. J. van den Berg, 5e wtk. R. G. Visser;
m.s. Acila: 4e stm. B. G. ten Cate;
m.s. Acmaea: 1e stm. A. P. J. Ham, 2e wtk. G. J. B. Hartman, 4e wtk. L. Puper, II.wtk. F. J. Scheepers;
ms. Acteon: gezagv. J. Priest, II.stm. D. Lodewijk, hfd.wtk. J. J. F. Reitsma, 4e wtk. T. J. van Lammeren;
s.s. Arca: gezagv. A. de Lig, 5e wtk. J. A. Swiers, radio-off. M. Plat-schorre, hoofd voeding J. H. Konert;
s.s. Atys: 2e stm. J. van der Klooster, II.stm. R. J. M. van Keken, hfd.wtk. C. Heeres;
m.s. Camitia: II.stm. W. J. Noortman, wnd. hfd.wtk. S. Straub, 3e wtk. L. Vlastra, 4e wtk. R. M. Hendriks, II.wtk. F. C. M. Waals, II.wtk. G. N. Bahlman, II.wtk. C. van Kampen;
s.s. Capiluna: wnd. 3e stm. W. Holwerda;
s.s. Capisteria: 5e wtk. J. Gijbsbertsen;
s.s. Capulonix: 2e stm. B. de Vreeze, 4e stm. A. L. M. Nagelkerke, 2e wtk. J. Smid;
m.s. Cinulia: gezagv. P. de Regt, 5e wtk. J. S. M. Jocker, 5e wtk. H. J. Reusien;
m.s. Crania: wnd. 2e stm. F. T. J. van Manen, 4e stm. P. A. Vermolen, radio-off. P. W. Veygen;
m.s. Dallia: 5e wtk. A. M. Vink;
m.s. Daphne: 3e stm. R. A. de Boer, hfd.wtk. O. A. van der Want, 3e wtk. J. G. Kuit, 4e wtk. A. A. Konijnendijk, radio-off. B. Immerzeel, sch.gezel a/w P. Luyten, E. M. Krakowczyk, W. de Vries, aank. sch.gezel a/w W. Kuipers, bediende F. W. A. van Deursen, C. M. Vervloet;
m.s. Diadema: gezagv. E. J. Stapper, 2e stm. J. F. Casimiri, 3e wtk. J. B. Krijnen, II.wtk. T. van Luttkhuizen, capataz A. Lopez Fernandez, man.esp. J. Crespo Fontenla, 2° man. M. Lagares Chantrero, J. M. Rocamunde Lopez, mar.int. C. Acosta Blanco, A. Dopazo Soto, A. Fernandez Fernandez, D. Fernandez Pintos, C. Gulin Garcia, J. Martinez Perez, M. Quinteiro Perez, D. Vidal Miguez, 2° mar.int. G. F. Alfaya Alonso, J. R. Vidal Rodriguez, iefe de f. M. J. Rey Rafales, coc. J. C.

In de periode van 16 augustus t/m 15 september verschenen de volgende

Vlootcirculaires

No	Datum	Onderwerp
856	21-8-73	Port Performance — Kosten per dag
857	21-8-73	Schaderapport No. 101
858	23-8-73	Libische Immigratieformaliteiten
859	31-8-73	Ontspanning
860	31-8-73	Pompkamervloedafsluiter en sproeileiding
861	12-9-73	Ballastprocedures

Collazo Perez, cam. J. Rajo Costas, J. L. Rodriguez de Saa, J. M. Trabazos Fernandez, cam. (trip.) C. Perez Couñago;

m.s. Diloma: 2e stm. F. B. Schröder, 3e wtk. H. G. W. Meijer, sch.vakman I W. Gerritsen, sch.vakman II G. van Kuilenburg, H. J. Wesker, sch.gezel a/w P. de Vries, J. H. T. M. Vissers, M. J. Heiligers, J. H. Oosterhof, F. W. J. Buys, H. N. Dekker, H. J. Groeneveld, T. v. d. Langenberg, aank. sch.gezel a/w P. Plat, J. R. Ecoma-Verstege, hoofd bediende D. Ploegers, C. W. P. Frederiksz, bediende (a/d) A. de Vries;

m.s. Dione: 3e stm. J. K. Terpstra, hfd.wtk. J. F. van den Bogaard, 4e wtk. W. J. H. M. Toussaint, sch.voorman P. H. A. v. d. Putten, sch.vakman I J. Lubberts, R. W. van Rooyen, sch.gezel a/w J. Bovenwerk, H. de Vries, M. J. W. A. Schuurs, G. J. H. Muilenburg, aank. sch.gezel a/w J. W. Scheffers, sch.kok G. J. C. de Deugd, hoofd bediende L. de Vos, bediende J. R. L. van Toornburg, E. E. Louwerse, koksmaat R. Vermeulen;

m.s. Dosina: gezagv. G. Arkema, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 2e wtk. J. Kruysse, 4e wtk. J. Slagter, 5e wtk. H. van Hall, II.wtk. R. J. L. Collette, sch.gezel a/w P. Dulfers, J. W. v. d. Steen, aank. sch.gezel a/w F. D. P. Croes, jongen a/w P. Harmans, M. J. de Wijk;

s.s. Kabylia: hfd.wtk. J. M. Nobels, 4e wtk. W. Loendersloot;

s.s. Kalydon: wnd. 1e stm. A. Vlaar, wnd. 3e wtk. C. A. van Esveld, 5e wtk. F. R. R. Smith, hoofd voeding C. G. M. van Schuppen;

ss. Kara: wnd. gezagv. B. R. Teuben, 4e stm. A. J. Kapper;

s.s. Kelletia: hoofd voeding R. B. Vos;

s.s. Kermia: gezagv. M. E. Wolper, wnd. 2e stm. M. C. Kalkman, II.stm. P. C. Mink, II.stm. D. van der Heul, wnd. 2e wtk. R. Ouwehand, 5e wtk. H. L. Hendrison, II.wtk. S. H. Schoustra, II.wtk. J. M. M. Selders;

s.s. Khasiella: gezagv. L. van der Valk, 1e stm. J. Broekmeijer, 3e stm. R. Lawerman, 4e stm. L. A. C. M. van der Bruggen, 3e wtk. J. A. Starreveld, II.wtk. J. J. van Herk, radio-off. B. Woordes;

s.s. Kopianella: II.stm. M. Ponsen, II.stm. J. Teertstra, 4e wtk. R. Zwaal, 5e wtk. J. J. Feenstra;

s.s. Koratia: 2e stm. P. J. Muntjeverf, II.stm. F. H. C. Bakker, hfd.wtk. B. Veldhuis, 2e wtk. J. H. S. van der Pas, 4e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. M. J. Viergever, II.wtk. W. H. Heyveld;

s.s. Korovina: 4e stm. L. H. Stevens, hfd.wtk. C. L. H. Stocking Korzen;

s.s. Kosicia: gezagv. S. Harders, II.wtk. L. G. M. Koop;

s.s. Kryptos: II.stm. W. J. van Heesen, II.stm. L. van Doren, hfd.wtk. J. Heymans, II.wtk. J. de Wit;

s.s. Kylix: gezagv. H. H. Hacken, 2e wtk. W. G. van der Velden, 5e wtk. M. P. M. Boonen, 5e wtk. P. Lautenbach, II.wtk. J. Polak, radio-off. M. M. Spanjersberg;

s.s. Lovellia: II.stm. B. Fritzsche, II.stm. P. P. Busking, 3e wtk. D. de Bruyne, sch.voorman J. M. Wiglevan, wnd. sch.vakman I P. v. d. Toorn, sch.vakman II F. A. B. Minderhoud, sch.gezel a/w R. de Groot, E. B. de Niet, F. G. M. van Kleef, H. Hendriks, W. Pronk, sch.kok J. S. W. Martens;

s.s. Macoma: 1e stm. H. N. A. Snel, sch.gezel a/w P. Borst, J. Boelee, hoofd voeding H. A. Groenendijk, sch.kok C. J. L. v. d. Linde, jongen a/w L. van Bogaert, J. de Werk, W. J. Louwerse;

s.s. Metula: hfd.wtk. W. C. van Megen;

m.s. Niso: 1e stm. H. A. Kuling, II.stm. G. J. Koek, radio-off. J. D. Dieker;

s.s. Ondina: 5e wtk. J. A. Elbert, II.wtk. J. A. Drenth;

s.s. Onoba: gezagv. W. de Beer, 1e stm. H. G. Willemsen, II.stm. F. G. de Bruyn, II.stm. P. H. A. M. Kasius, II.wtk. J. Verwijs, II.wtk. C. Vreugdenhil, radio-off. P. A. van Room;

s.s. Patro: gezagv. J. Verhoeven, 1e stm. G. M. Schipper, II.stm. J. L. Assendorp, 2e wtk. P. A. Ankerman, II.wtk. P. H. Diemers, II.wtk. C. J. Breker, mar.int. E. Gonzalez Fernandez;

s.s. Philidora: gezagv. J. W. Bakker, sch.vakman I P. A. v. d. Hoek;

s.s. Philine: gezagv. J. H. Korsen, 1e stm. R. van Kranen, 3e stm. P. H. Jacobs, 3e wtk. J. J. J. Ludekuse, 5e wtk. C. L. Flipse, 5e wtk. G. J. van Weerd, mar.int. F. Costas Parcero;

s.s. Philippia: 3e wtk. J. T. Clements, sch.voorman A. J. Tinkhof, bediende (a/d) J. van Son, bediende G. H. van Aanholt, jongen a/w F. S. Principaal;

s.s. Sepia: 4e wtk. R. L. Schultz;

s.s. Vasum: II.stm. J. P. van der Horst, II.stm. J. Kistemaker, II.stm. R. Kuipers, 2e wtk. P. Stachelhausen, 3e wtk. P. F. van Dijk, radio-off. J. Zuidema;

s.s. Viana: gezagv. H. E. Glansbeek, 2e stm. R. Dijkstra, hfd.wtk. C. W. Stolk, 5e wtk. J. H. van der Sluys;

s.s. Vitrea: wnd. 3e stm. R. A. J. van Vugt, II.stm. M. Kraft van Ermel, 2e wtk. A. van Rijswijk, 3e wtk. A. Verwey, 5e wtk. A. B. G. Biesheuvel, II.wtk. B. E. Broekhuysen, II.wtk. J. J. Timmermans, radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg;

s.s. Vivipara: gezagv. P. J. F. de Beus, II.stm. J. C. Hilberding, II.stm. H. J. P. M. Heetkamp, 2e wtk. J. A. de Groot, 4e wtk. A. B. M. Peeters;

s.s. Vlieland: capataz F. Ruiz Veiga, man.esp. R. Crespo Rivas, 2° man. E. Callego Costas, R. Carneiro Valverde, mar.int. R. Carneiro Valverde, F. Costa Cruz, M. Fajo Misa, J. M. Grandal Grandal, S. Portela Dominguez, U. Riobo Riobo, M. L. Rodriguez Vieitez, J. Vidal Pereira, 2° mar.int. M. Costas Ezcurdia, A. I. Vecino Sequeiros, coc. S. Mar-

Onze vloot-jubilarissen



25



G. Arkema
gezagv.
1948-12.10-1973



10



H. M. Westerveld
2e wtk.
1963-10.10-1973



M. J. Heiligers
sch.gezel a/w
per 3.9.1973



L. Huisman
sch.gezel a/w
per 22-9-73

Aangesteld als gezagvoerder



M. A. Riteco
per 14.9.1973

Met pensioen



2e wtk. H. de Hoog
per 1.10.1973

tinez Gomez, cam. R. Lorenzo Mejuto, P. Lamosa Taboas, J. Santome Canedo, cam. (trip.) J. A. Garcia Olmigos, hoofd voeding L. T. R. Ernst;

s.s. Zafra: 1e stm. A. J. Bloem, II.stm. D. van der Vegte;

s.s. Zaria: 1e stm. F. A. Visser, wnd. 3e stm. J. M. Huisman, 5e wtk. G. A. de Wolf.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

3e stm.: J. J. J. van Beek;
4e stm.: P. J. M. Regouin;
3e wtk.: J. F. A. Leurs;
5e wtk.: C. J. van Eijk, C. F. Meerding, W. E. A. Sliedrecht, J. D. van der Pas, J. D. Berends.

Over in tijdelijke dienst „Shell International Petroleum Company Ltd.” Londen:

2e stm.: G. J. Knol.

Over in tijdelijke dienst „Shell Internationale Petroleum Maatschappij”

gezagv.: L. Brink.

Over in tijdelijke waldienst „Shell Tankers B.V.”:

3e stm.: C. P. Weerheim.

Tijdelijk tewerkgesteld „Shell Tankers U.K. Ltd.”:

2e stm.: P. T. M. de Jonge (s.s. Arianta);
3e stm.: J. H. G. Herbergs (s.s. Haustrum);
4e stm.: A. Dijkhuizen (s.s. Megara).

Over in tijdelijke dienst „The Shell Company of Qatar Ltd.”:
3e wtk.: F. C. de Winter.

Aangesteld als:

2e stm.: G. van Riet, H. Sieders, W. J. H. van Dipten;
3e stm.: R. Zitter;
2e wtk.: M. de Wit, J. W. van Putten, J. H. C. Viertelhuizen, J. C. Ganzinga, H. M. Westerveld, E. E. Kreune, A. van Rijswijk;
3e wtk.: D. de Bruyne, J. G. van Werd, J. J. de la Fuente, J. J. Schudde-
mat, A. P. Grootenboer, E. S. Petrusma, L. F. Kruyt, J. T. Clements,
W. A. Smallegange, F. C. Sant, J. A. Kamberg, P. F. van Dijk, A. Vis,
C. N. A. Vreke, R. F. Schippers;
4e wtk.: W. J. H. M. Toussaint, R. M. Hendriks, R. Zwaal, J. P. A. M.
Ghuys, R. L. Schultz, W. K. de Voogd, O. Wink, H. Smeding, J. Pen-
ning, R. A. de Lijster, P. D. Koudenburg, G. A. Dieterich, D. H. J. de
Vries, R. J. Rodolf, J. Kruize, A. J. de Waal, D. Roodnat, D. Zwieren-
berg, D. C. de Jong, R. F. Hamar de la Brethonière, J. Sprey, C. W.
van der Vos, J. Hoorn, H. J. Geurts, J. Verlinde, A. Storm, P. A. van
Splunter, A. B. M. Peeters;
sch.vakman I: sch.vakman II R. W. van Rooyen.

Behaalde diploma's:

2e stuurman G.H.V.: R. A. de Boer;
2e stuurman G.H.V.-th.: F. B. Visser, J. A. Koenraad;
„C”: A. Bax;
„C-th.”: L. W. Jorissen;
„B”: B. R. A. Jansen, J. J. J. Ludekuse.

Bruidspaar van de maand



Met moeite kon hoofd bediende D. J. Bakker zich op 10 augustus jl. een weg banen naar de huisdeur van zijn verloofde, mej. M. Prins, toen hij haar kwam afhalen om in de echt te worden verbonden op het stadhuis te Rotterdam. Heel de buurt was namelijk uitgelopen om het a.s. bruidspaar te zien vertrekken. Bij alle gelukwensen die de familie Bakker ontving — het telegram van de kapitein en opvarenden van zijn laatste schip werd zelfs vóór de huwelijksvoltrekking voorgelezen door de ambtenaar van de Burgerlijke Stand — voegen wij gaarne de onze.

**Onze wal-
jubilairissen**



25



P. Driessen
Sectie DFM/22
1948-23.8-1973



M. Pronk
Sectie DFP/1
1948-1.9-1973



Mej. W. C. Groen
Sectie DFP/51
1948-1.9-1973



10



N. J. T. M. Schoots
Sectie DFP/3
1963-1.9-1973

tussen schip en ka

dertiende jaargang no. 2 — oktober 1973

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

Redactiecommissie:

M. A. Busker, A. de Coninck, G. H. van Leeuwen,
W. N. Wouters, voorzitter, 010-145144-2501

Administratie:

Mej. J. F. Schilt, toestel 2065
Kopij in te zenden aan: Redactie „Tussen Schip en Ka”,
p/a Shell Tankers B.V., Postbus 874, Rotterdam

**In dienst
getreden**



Mej. C. E. Douma
Sectie DFF/4
per 13.8.73



**Mej. J. C. M.
van der Sloot**
Sectie DFF/4
per 22.8.73



Mej. G. Le Noble
Sectie DFM/23
per 1.9.73



Mej. M. G. P. Boshoff
Sectie DFF/1
per 6.9.1973

**Mutaties
walpersoneel**

(in de periode 11-8-73 t.m. 10.9.73)

Uit dienst

1.9 J. P. Dröge - DFM/22 (pensioen)

Interne mutaties

22.8 P. M. Verschut van DFF/ 2 naar DFF/1
1.9 E. Otten van DFF/1 naar DFF/6

Geboren

11.8 Aimée Charlotte Maria, dochter van J. A. M. Lindeman-
DFP/2, en Mevr. R. B. C. Lindeman-Landheer.