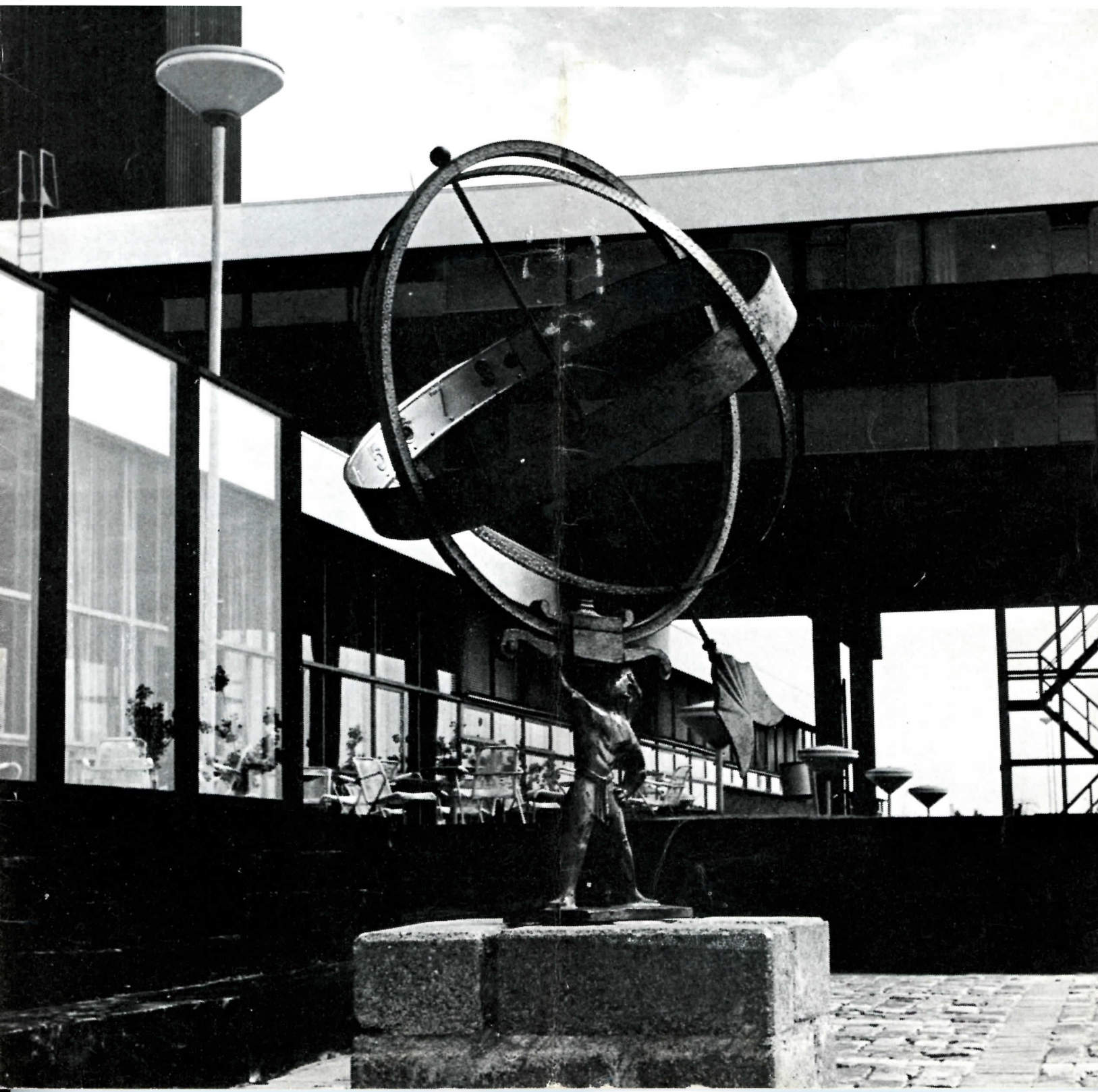


TUSSEN

SCHIP EN KA

MAANDBLAD VOOR HET
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS N.V.
SEPTEMBER 1970





VIJFHONDERDDUIZEND

Op vrijdagmorgen 31 juli kwam de vijfhonderdduizendste bezoeker in de Shell-koepel op de C-70-manifestatie te Rotterdam. Het was een geheel verraste mevrouw Koopmans uit Overschie, die met haar zoon en een neefje, in het flitslicht van persfotografen een groot aantal cadeaus in ontvangst mocht nemen.

GROEPSRESULTATEN 1e halfjaar 1970

Het netto-resultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep bedroeg £ 184 miljoen, hetgeen 1,4% lager is dan over het eerste halfjaar van 1969.

In de Verenigde Staten kwam de nog steeds voortdurende druk op de prijzen van autobenzine en een aantal chemische produkten tot uitdrukking in het lagere netto-resultaat van Shell Oil.

Buiten Noord-Amerika stegen de door Groepsmaatschappijen verkochte hoeveelheden ruwe olie en olieprodukten in het 1e halfjaar met 14% en die van chemische produkten met 13%, terwijl ruim 50% meer aardgas werd verkocht.

De uitzonderlijk grote vraag in alle sectoren en de sterk gestegen chartertarieven voor tankers kwamen tot uiting in een verder aantrekken van de prijzen ten opzichte van het lage niveau van voorheen.

Meer N.A.M.-aardgas naar het buitenland

Tussen ENI, de Italiaanse Staatsgas- en oliemaatschappij, en de N.A.M./Gas Export in Den Haag is in beginsel overeenstemming bereikt over de verkoop van aardgas door de N.A.M. — aan de Nederlandse grens — voor de Italiaanse markt. Het gaat om hoeveelheden, oplopend tot zes miljard kubieke meter per jaar en wel gedurende een periode van 20 jaar.

Naar verwacht, zal de levering in 1974 een aanvang nemen.

Uiterlijk op 1 augustus 1971 zal, volgens contract, begonnen worden met de levering van 700 miljoen kubieke meter aardgas per jaar aan de VEW in Duitsland.

AARDGAS in NOORDZEE

De N.A.M. heeft in blok K 14 van het Nederlands Continentaal plat, ongeveer 85 km ten N.W. van Den Helder, een vermoedelijk economisch winbaar aardgasvoorkomen aangetroffen. Voor de beoordeling van de grootte van de vondst worden thans produktietesten uitgevoerd en afhankelijk van de resultaten zullen mogelijk meer boringen noodzakelijk zijn.

BIJ DE FRONTPAGINA :

DE BEER, Internationaal Centrum voor Zeevarenden. Over dit op enkele kilometers van Shell Europeoort gelegen centrum, met zijn vele mogelijkheden, ook voor wachtende familieleden van onze zeevarenden, een artikel op de pagina's 8 t/m 10.

Bovendien in dit nummer — op de pagina's 4 t/m 8 — een blik in de „keuken" van DFP/1, waarbij onder de kop „Wie, Waarom, Wanneer" wordt uiteengezet welke factoren bij het verrichten van mutaties zoal meespelen.

DE MAMMOET en

Bewaking van de sloopexploitatiekosten is de voortdurende plicht van de reder. Ongeveer tien jaar geleden kregen reparatie- en onderhoudskosten in relatie tot vaarprestaties de grootste aandacht.

Sindsdien heeft zich echter een duidelijke verschuiving afgetekend. Niet dat „reparatie en onderhoud" minder aandacht kregen, doch de voortdurende stijging van de vlootpersoneelskosten noopte tot een zeer scherp beleid ook in dat verband. In de laatste jaren is echter, vooral door de V.L.C.C.'s, een onkostenpost onverwacht snel op de voorgrond getreden: Verzekering. Een „headache" zowel voor de reder, de verzekerde dus, als de verzekeringsmaatschappijen.

Een onkostenpost van ontstellende omvang, door niemand destijds voorzien en door de reder moeilijk en meestal slechts indirect te bewaken.

Bijgaand artikel, overgenomen uit de Petroleum Press Service, zal u een inzicht geven in de verzekering van risico's van V.L.C.C.'s; een materie waarmee u aan boord weliswaar niet dagelijks te maken heeft doch waarvan een inzicht niet mag ontbreken.

De mammoettanker is duidelijk een blijvertje.

Het aantal orders voor deze schepen wordt steeds groter en de schepen die reeds in de vaart zijn hebben hun waarde voor de maatschappij al bewezen door de gedaalde transportkosten. Doch nu hebben de mammoettankers te kampen met problemen die verband houden met de omstandigheid dat zij een novum zijn.

Vele scheepswerven hebben bij de bouw ervan verliezen geleden en de grootscheepse onderzoeken naar de oorzaken van de explosies die drie 200.000-tonners verleden jaar hebben getroffen, hebben nog geen definitieve resultaten opgeleverd. En zelfs vóór deze rampen was de verzekeringspremie voor deze tankers al een onplezierige verrassing gebleken; bovendien zal een nieuwe wetgeving op het gebied van olieverontreiniging de rekening nog hoger maken.

De bouwkosten zijn omhooggevlagen, zodat de verzekerde waarde van een mammoettanker nu een bepaalde factor moet inhouden die rekening houdt met een vervangingswaarde die waarschijnlijk tweemaal zo hoog is als de oorspronkelijke bouwkosten. Vele van de tankers van 200.000 ton en hoger die nu in de vaart komen, waren besteld tegen prijzen die lagen tussen de 60 en 70 dollar per ton. Nu zijn de prijzen die voor de oplevering — over enige jaren — van letterlijk hetzelfde schip worden gevraagd tot 120 dollar per ton gestegen, en vele scheepswerven zoeken midde/len om zich te beschermen tegen de voortdurende spiraal van inflaties door in contracten die nu worden getekend een escalatie-clausule in een of andere vorm op te nemen.

Tegen de verwachtingen in is het verzekeren van deze schepen naar verhouding veel duurder dan van kleine tankers en de reders betalen nu jaarpremies die drie of vier maal zo hoog zijn als de premies die verscheidene jaren geleden werden berekend. Om een voorbeeld te noemen: de verzekering van casco en machines van een 200.000-tonner die een waarde heeft van 20.000.000 dollar, kost nu omstreeks 700.000 dollar per paar, ofwel 3½% van de verzekerde waarde; ook moet de eigenaar ten minste de eerste 25.000 dollar van elke claim voor schade of verlies zelf dragen. Nog maar zes maanden geleden zou dezelfde verzekering misschien wel minder dan 500.000 dollar per jaar hebben gekost, een bedrag dat toen reeds tweemaal zo hoog was als de reder verwachtte te moeten betalen toen het schip werd besteld. Daar komen nog bij de premies die moeten worden betaald voor het verzekeren van de lading (al worden deze in het geval van een zelfstandige reder door de charteraar betaald) p/ius de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid. De totale kosten voor de verzekering van een mammoettanker, afhankelijk van afmetingen en reder, zouden dus kunnen komen te liggen tussen de 800.000 dollar en ver over de 900.000 dollar per jaar.

De voordelen van het gebruik van grote schepen blijven aantrekkelijk en het is nog steeds waar dat bij het groter worden van de tankers

DE VERZEKERING

de bedrijfskosten in het algemeen lager worden. Maar de verzekeringspremies gaan snel in de tegenovergestelde richting en het is zeer wel mogelijk dat deze premies nu meer dan de helft van de vaste jaarlijkse exploitatiekosten van een mammoettanker bedragen, kapitaalslasten, brandstof en havengelden niet inbegrepen.

Ter vergelijking moge worden opgemerkt dat de bunkerkosten voor een 220.000 tons tanker varend tussen de Perzische Golf en het Verenigd Koninkrijk/Noord Europa 720.000 dollar per jaar bedragen. De premies voor casco-verzekeringen variëren gewoonlijk sterk en zijn grotendeels afhankelijk van de reputatie van de reder over een reeks van jaren en of men hem als een groot of een klein risico ziet. Dat deze premie-spreiding slechts in beperkte mate geldt voor mammoettankers komt door hun relatief kleine aantal, het feit dat zij nog maar betrekkelijk kort bestaan en tot op zekere hoogte uitsluitend door hun afmetingen.

Op een vloot van in totaal meer dan 3000 tankers zijn er nu ongeveer 75 tankers in de 200.000 tons klasse en hoger in de vaart. Vanuit verzekerings oogpunt is dit aantal nog te klein om een voldoende risico-spreiding te bieden. Daar komt nog bij dat niet een van deze tankers meer dan drie jaar in de vaart is; het merendeel is nauwelijks meer dan een jaar oud. De verzekeringsmarkt ziet deze tankers daarom nog als een betrekkelijk onbekend risico.

Concentratie van risico's

Ten slotte zijn er de speciale problemen verbonden aan hun grote afmetingen. Daaronder vallen concentratie van risico's, dus te veel op een wel zeer dure kaart zetten, en de ongewoon hoge reparatiekosten ten gevolge van gebrek aan droogdokken, sleepfaciliteiten, enz. Een wel zeer sprekend voorbeeld van de buitengewoon hoge reparatiekosten van een mammoettanker is de 208.000 tdw-metende Shell-tanker „Mactra”, waarvan wordt verwacht dat de totale reparatierekening het buitensporig hoge bedrag van 15,6 miljoen dollar zal bereiken, hetgeen meer is dan de oorspronkelijke kostprijs van het schip, en in dit bedrag zijn niet begrepen de bijkomende kosten om voor een jaar 200.000 ton plaatsvervangende scheeps capaciteit te vinden op een markt met zeer hoge tankervrachtprijzen. En van de 222.000 tons tanker Kong Haakon VII, gecharterd door BP, die na reparaties in Lissabon tegen het einde van het najaar weer in de vaart zal komen, zal naar verwachting ongeveer 6000 ton staal moeten worden vernieuwd.

De huidige hoge verzekeringskosten treffen zowel de oliemaatschappijen als de zelfstandige reders. Hoewel de meeste grote oliemaatschappijen tankervloten hebben die groot genoeg zijn om een hoge mate van zelfverzekering te rechtvaardigen, wenden zelfs zij zich tot de verzekeringsmarkt voor verzekering tegen rampen, d.w.z. dekking tegen verliezen boven een zeker bedrag, over het algemeen tussen de een en drie miljoen dollar. Deze maatschappijen charteren ook zeer veel tonnage van zelfstandige reders en in de charterprijzen die nu worden vastgesteld, worden de hoge verzekeringspremies die de reder moet betalen doorberekend.

Zelfstandige reders staan er dikwijls nog moeilijker voor. Met uitzondering van de grootste zijn de meeste van hen verplicht zich tot de verzekeringsmarkt te wenden daar hun vloten te klein zijn voor zelfverzekering. Zij die langlopende chartercontracten hebben getekend vóór de verzekeringspremies tot hun huidige hoge peil waren gestegen, zaten plotseling met een zeer onplezierige balans, en velen wendden zich tot de oliemaatschappijen om hulp. Ofschoon niet wettelijk verplicht om hun charterovereenkomsten te veranderen, beseffen de oliemaatschappijen dat men de hoge verzekeringskosten niet had kunnen verwachten.

Enige van de grootste hebben daarom de ongebruikelijke stap genomen er in toe te stemmen dat de charterprijzen werden aangepast of besloten in bepaalde gevallen onverplichte uitkeringen te doen. Toch, zoals een van deze maatschappijen toegeeft, is wat toen een royale compensatie leek, nu weer beneden de stijging van de verzekeringspremies zoals die in het begin van dit jaar zijn gepubliceerd.

Door de olie-industrie gevormd forum

Een ander groot probleem waarmee de olie-industrie nu worstelt is

dat van verzekering tegen aansprakelijkheid wegens olieverontreiniging.

Het door de industrie gesteunde vrijwillige „Tovalop”-plan, dat in oktober 1969 werd geïntroduceerd, voorziet in een schadevergoeding wegens olieverontreiniging tot een maximum van 10 miljoen dollar per geval, maar de regeringen zijn er nu op uit deze maximumgrens nog hoger te stellen.

President Nixon heeft vorige maand een wet ondertekend die de aansprakelijkheid van een tanker wegens olieverontreiniging van water in de Verenigde Staten verdubbelt tot 14 miljoen dollar; bij opzettelijke verontreiniging zal de aansprakelijkheid onbeperkt zijn. De Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (I.M.C.O.) van de Verenigde Naties heeft verleden jaar een conventie aangenomen die, wanneer uiteindelijk geratificeerd door de lid-staten, de aansprakelijkheid van tankers die in deze landen zijn geregistreerd, ook op 14 miljoen dollar per geval zal stellen. Naar men zegt wil de I.M.C.O. nu een speciaal „superfonds” van 30 miljoen dollar stichten voor rampen zoals die met de „Torrey Canyon”.

Assuradeuren beweren dat de markt eenvoudig onvoldoende capaciteit bezit om een dergelijk hoge aansprakelijkheid te verzekeren. Daarom is de olie-industrie — degene die er tussenin staat — haar „Tovalop”-initiatief verder aan het ontwikkelen, waarbij deze hele kwestie van verontreiniging en aansprakelijkheidsverzekering gezamenlijk zal worden bestudeerd.

De eerste stap was een vergadering die tweeëntwintig oliemaatschappijen enige maanden geleden in Londen hebben gehouden om de Oil Companies' International Marine Forum (O.C.I.M.F.) op te richten. Het eerste doel van de groep is een raadgevende status te bereiken bij de I.M.C.O., waar het stemrecht is beperkt tot regeringen en het standpunt van de maatschappijen tot nu wordt vertegenwoordigd door de International Chamber of Shipping, die een bredere basis heeft.

Hoewel het O.C.I.M.F. nog in de kinderschoenen staat, hoopt men een plan te ontwikkelen dat het de olie-industrie mogelijk zal maken een aanvullend verzekeringsfonds te garanderen om de kloof tussen Tovalops aansprakelijkheidsgrens van 10 miljoen dollar en het voorgestelde rampenfonds van 30 miljoen dollar te overbruggen.

Men hoopt dat andere oliemaatschappijen zich bij de nieuwe organisatie zullen aansluiten en dat zij die betrokken zijn bij de veiligheid van laad- en loshavens en boeiingen, zullen gaan meehelpen bij het zoeken naar antwoorden op het probleem van vervuiling en de kosten van reiniging. Er zijn nog geen beslissingen genomen ten aanzien van de financiering van het rampenfonds, maar één methode die werd gesuggereerd hield een heffing in van elke maatschappij, de grootte waarvan zou afhangen van het aantal jaarlijks geloste tonnen ruwe olie.

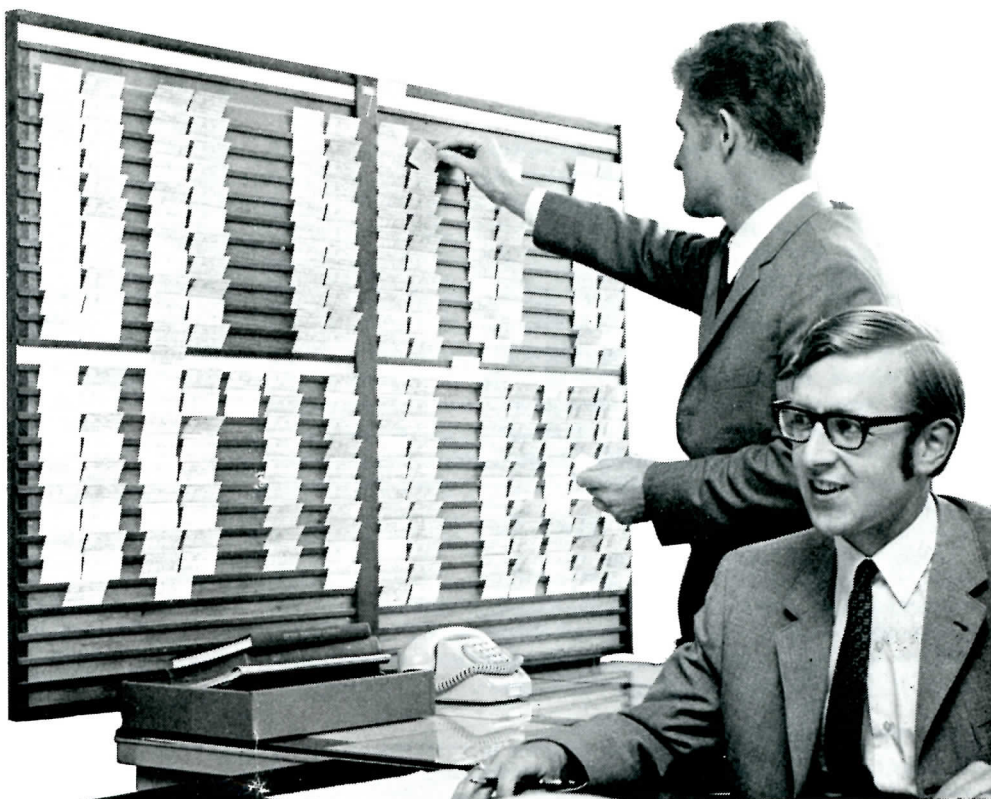
TIPS VOOR EUROPOORT

Wanneer men niet over eigen vervoer beschikt, kan men aanzienlijk op de taxikosten besparen door in plaats vanuit Rotterdam een taxi te nemen, per trein naar Maassluis te reizen, daar de veerpont te nemen naar Rozenburg, om vervolgens in het koffiehuis bij de aanlegsteiger telefonisch een taxi te bestellen, die u naar Shell Europort vervoert.

Wanneer een Shell-tanker in Europort is afgemeerd, wordt met een door de gezagvoerder te bepalen frequentie een kleinbusverbinding onderhouden tussen de Europort-installatie en het Shell-Gebouw. Voor zover plaatsruimte hierin beschikbaar is, kunnen ook familieleden van deze verbinding gebruik maken. Voor telefonische informatie omtrent vertrektijden vanaf het Shell-Gebouw: telefoon 145 144, toestel 2152.

In onderzoek is de mogelijkheid om vanuit Hoek van Holland een bootverbinding tot stand te brengen met Europort.

WIE WAAROM WANNEER?



Wie, waarom, wanneer? Vragen die voortdurend weer worden gesteld wanneer een aantal officieren bijeen zijn, of dit nu in de mess is, tijdens het borreluurtje, op de brug of in de machinekamer: wie zal er binnenkort worden afgelost, waarom hebben we nog geen bericht, wanneer komt mijn aflosser? Vragen die op zichzelf volkomen logisch zijn.

Waarom het zo moeilijk is daar bijtijds een antwoord op te geven, willen wij de lezer — zulks mede op instigatie van een daarentrent opgevoerd punt in de Werkoverlegcommissie aan boord van een onzer schepen — in het nevenstaande artikel duidelijk trachten te maken, waarbij wij hem meenemen naar het „zenuw-centrum” van DFP/1, naar het systeem dat wordt gevolgd voor aflossen, voor overplaatsingen, voor tewerkstellingen, kortom, voor „mutaties”.

Alle officieren die zich op kantoor melden, komen bij de aanvang van hun bezoek eerst bij de balie op de sectie DFP/1. Ongetwijfeld zullen velen zich hier afgevraagd hebben wat voor bord er toch aan de wand hangt bij het raam, een bord met allemaal kaartjes, in rijen van twee naast elkaar. Soms ziet men hier ook een van de collega's van de Sectie Scheepsofficieren manipuleren: er worden kaartjes uitgenomen, ingestoken, opgeschoven. Welnu, wanneer wij „mutaties” even losmaken van het andere werk dat in de sectie gebeurt, zou men dit bord het „hart” van deze mutaties kunnen noemen.

Van iedere officier, vanaf de oudste gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige tot de jongste leerling, is er op deze sectie een dergelijk kaartje, een zgn. micro-kaartje. Micro staat

hier uitsluitend om aan te geven dat het kleine kaartjes betreffen, wat ook wel moet voor dit systeem, wil men voor het grote aantal officieren (er zijn er totaal meer dan 1100) niet de gehele gevel van het Shell-Gebouw beslaan. Op deze kaartjes zijn allerlei bijzonderheden vermeld, op de ene kant onder „Actieve Dienst” en op de keerzijde onder „Niet-actieve Dienst”.

Actieve Dienst

Vanaf het moment dat een officier aan boord van een schip dienstdoet, is er voor hem een microkaartje, waarop vermeld staat: naam, diploma, dienstdoende rang, ranglijstnummer, aanvang dienstperiode, naam van het schip, het tijdstip waarop moet worden afgelost en eventuele verdere bijzonderheden. Deze kaartjes nu gaan nog niet op het wandbord, maar in een speciaal bakje, waarin de officieren zijn gerangschikt op datum waarop de aflossing moet plaatsvinden ofwel is gevraagd wegens bijzondere omstandigheden.

Het zal duidelijk zijn dat de aantallen officieren die voor elke rang nodig zijn, niet zo maar uit de lucht komen vallen. Ten eerste is er een planning op lange termijn, waarbij in termen van drie tot vijf jaar moet worden gedacht en die noodzakelijk is om o.a. vast te stellen hoeveel jongelui voor rekening van onze Maatschappij de opleiding aan de Zeevaartscholen moeten gaan volgen. In het kader van dit artikel zullen we daar niet verder over uitweiden. De planning die voor het komende jaar plaatsvindt is reeds op een wat meer nabije toekomst gericht en vindt ook een directe weerslag in het budget door middel waarvan de kosten, die met een en ander gemoeid zijn, worden vastgesteld.

Voor de goede gang van zaken bij de mutaties is echter met name de kwartaalplanning van belang. Iedere drie maanden wordt een

prognose opgesteld waarin worden verwerkt: pensioneringen, cursussen, waltewerkstellingen, nieuwe indiensttredingen, geschat verloop en te verwachten studieresultaten, waarbij de laatste twee punten veelvuldig voor verrassingen zorgen (meest onaangename!). Uit deze kwartaal-prognose blijkt welke promoties nodig zijn om de aflossingen regelmatig voortgang te doen vinden. Zo op het oog kan er dan niet veel meer mis gaan, maar dat het in de praktijk anders uitkomt behoeven wij hier niet te benadrukken. Er zijn dan ook heel wat factoren die de gang van zaken beïnvloeden en die onmogelijk te voorzien zijn, wat uit het volgende wel naar voren komt.

„Ik moet altijd langer varen dan een ander.”

Ongeveer zes weken vóór het tijdstip waarop een officier voor aflossing in aanmerking komt verhuist zijn kaartje van het eerdergenoemde bakje naar het „plan-bord”.

Niet-actieve Dienst

Inmiddels staan in een ander bakje de kaartjes op „rang” en op „datum beschikbaar” gerangschikt van de officieren die met verlof zijn, terwijl een derde bakje de kaartjes bevat van degenen die met ziekteverlof of studieverlof zijn dan wel die tijdelijk een functie in de kantoororganisatie of elders bekleeden. Degenen waarvan het verlof ten einde loopt komen op het „plan-bord” aan de debet-zijde te staan, per rang tegenover degenen die moeten worden afgelost. En dan komt de laatste fase van de planning: wie gaat naar welk schip, waar lossen we wie af. Het hoeft nauwelijks betoog dat hier extra aandacht aan de „toprangen” moet worden besteed met het

EEN BLIK IN DE „KEUKEN” VAN DFP/1

Foto links: de heer Van der Graaf tracht hier op het plan-bord „lijn” te krijgen in de uit te voeren mutaties — een taak waarbij hij gewoonlijk trouw wordt geassisteerd door de heer Schoots.

Voor de dagelijkse bezoekers is mej. De Korte een bekende verschijning, die haar taak als receptioniste op charmante wijze vervult.



oog op de grotere verantwoordelijkheid voor schip en opvarenden. Wat ook weer niet betekent dat de lagere rangen veronachtzaamd worden — integendeel.

Getracht moet worden ieder zoveel mogelijk ervaring op allerlei typen schepen te geven; voor dekstaf wil dat zeggen zwarte-, witte-, ruwe- en smeerolieschepen, voor machinekamerstaf turbine- en motorschepen, waarbij nog de grote verscheidenheid van installaties in aanmerking moet worden genomen.

„Ik krijg altijd grote schepen toegewezen — ik zit nooit op de kust.”

Bij alle officieren staat op de „Niet-actieve Dienst”-zijde van de micro-kaartjes vermeld over welke ervaring wordt beschikt, en indien mogelijk zal deze ervaring dus in de loop der jaren steeds gevarieerder worden.

„Indien mogelijk” schreven wij hierboven, want het bestand aan officieren in Niet-actieve Dienst, waaruit dus een keuze moet worden gedaan om collega's te kunnen aflossen, is niet altijd een „fit” — om het in kaartmen te zeggen. Hun kaartjes staan met de „Niet-actieve Dienst”-zijde naar de „kaartspelers” van DFP/1 toe, zodat niet alleen met één oog-opslag kan worden gezien wanneer een officier weer beschikbaar is voor actieve dienst, doch ook nota kan worden genomen van eventuele opmerkingen, waaronder ook de speciale wensen van de officier zelf, bijzondere persoonlijke omstandigheden, enz.

Nog afgezien van de vaarprogramma's — die steeds weer aan veranderingen onderhevig zijn — gebeurt het regelmatig dat de kaarten niet geheel goed liggen, waardoor het moeilijk is om voor iedere af te lossen officier juist die tegenhanger te vinden wiens plaat-

sing aan boord van het betrokken schip wenselijk of mogelijk is. Denken wij hierbij ook aan de data waarop de „aflossers” beschikbaar zijn en de data waarop de schepen in de havens waar aflossing moet geschieden, worden verwacht. Niet altijd kan daarom met persoonlijke wensen rekening worden gehouden en hoe minder aflossers er op een bepaald moment in een zekere rang beschikbaar zijn, des te moeilijker wordt het een passend stel microkaarten samen te stellen. Een enkele maal zal via overplaatsing een aflossing moeten worden gerealiseerd. Met name komt dit voor indien promotie tijdens een dienstperiode wordt uitgevoerd, in welk geval er niet veel te kiezen overblijft en het vaarprogramma van de betrokken schepen veelal bepalend is.

Al deze moeilijkheden, al deze ongewisse factoren maken het ondoenlijk om reeds in een vroeg stadium iemand te verzekeren dat hij op die en die datum zal worden afgelost.

„Waarom hebben ze mij nou niet tegelijk afgelost, ik was toch even lang — of langer — uit!?”

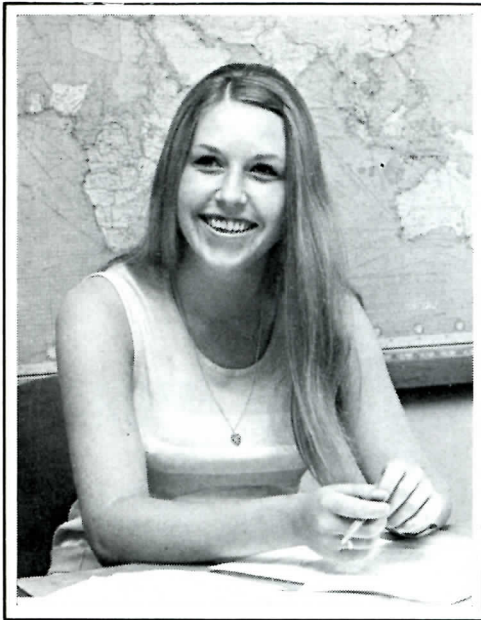
Ook moet natuurlijk rekening worden gehouden met de eisen die door Fleet Management worden gesteld, eisen die kunnen variëren van (beschikbare) officieren met speciale ervaring voor een „moeilijk” schip tot de wens niet te veel officieren op hetzelfde schip tegelijk of te snel achter elkaar af te lossen, daar anders de „know-how” omtrent dat schip gedeeltelijk verloren zou kunnen gaan en zelfs de veiligheid in het gedrang zou kunnen komen. Maar „sluiten de kaarten aan” dan is er een grote kans dat de aflossingen kunnen worden

geregeld, dat de mutaties doorgang vinden, tenzij er weer andere obstakels zijn, zoals immigratiebepalingen in de betrokken havens, slechte luchtverbindingen, soms ook stakingen bij luchtvaartmaatschappijen en de onzekerheid omtrent het vaarschema in de komende dagen. Deze onzekerheid is dan ook o.a. de reden dat juist op deze sectie de „movements lists” worden samengesteld, iedere dag weer, na telefonisch overleg met Londen. Men beschikt dus over de laatste bijzonderheden omtrent het vaarprogramma, die ook dagelijks naar bijna alle secties in het Shell-Gebouw worden doorgegeven, alsmede naar het A.N.P. voor de scheepvaartberichten in de couranten.

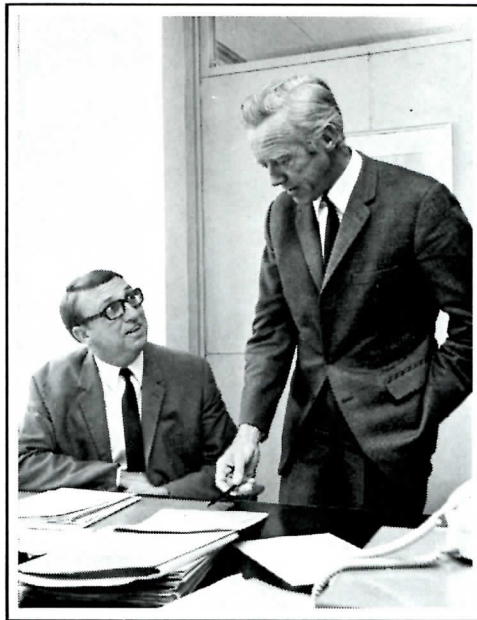
„Ik word altijd te vroeg uit mijn verlof teruggeroepen.”

Dit zijn toch allemaal factoren die het in de hand kunnen werken dat een officier vroeger dan het einde van zijn verlof wordt opgeroepen om weer in actieve dienst te treden, met anderzijds een officier die later wordt afgelost dan waar hij op had gerekend.

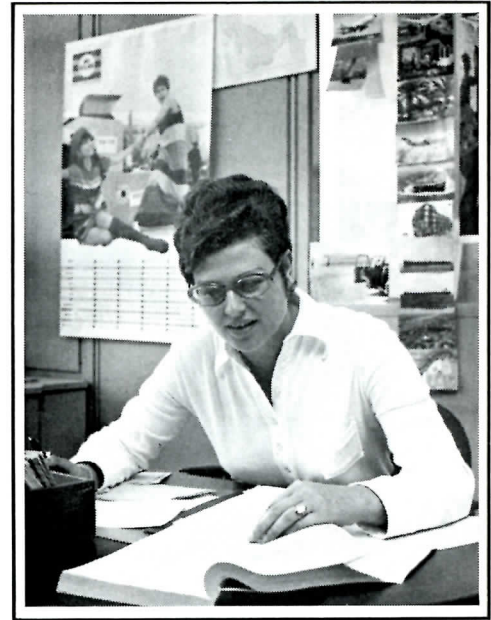
Toch wordt niet alleen rekening gehouden met de wensen die er van Maatschappij-zijde zijn wat betreft ervaring enz.; ook de persoonlijke verlangens van de officieren zelf worden betrokken bij de overweging een mutatie doorgang te doen vinden of niet, een officier vroeger of later af te lossen wegens verwachte gezinsuitbreiding dan wel in verband met de oplevering van een nieuw huis of het completeren van vaartijd voor een volgend diploma; doch bij een zo groot bestand is het onmogelijk met alle wensen rekening te houden zonder andere officieren weer tekort te doen. En dit laatste is iets dat natuurlijk niemand op



De scheepvaartberichten die iedere dag door mevr. Van der Klooster-Wensing worden samengesteld, brengen geregeld deroutringen die de mutaties in de war sturen — maar wie kan het haar kwalijk nemen?



Samen met de heer Beyerbergen van Henegouwen bespreekt de heer Van Leeuwen het maandrapport, waarin de gegevens met betrekking tot het doen en laten, wel en wee van alle vlootofficieren gedurende de afgelopen kalendermaand zijn samengevat.



„Passagebureau Shell Tankers” is voor vele officieren synoniem voor mej. Poot, die aan de hand van de „A.B.C.” — het internationale „spoorboekje” voor alle luchtverbindingen — de passages regelt.

prijs stelt en dus in ieder geval vermeden moet worden.

Wanneer de mutatie ogenschijnlijk verwezenlijkt kan worden, kan er nog een kink in de kabel komen door ziekte, door ontslagname, door de noodzaak een officier tijdelijk elders tewerk te stellen, enz. In zo'n geval kunnen de kaarten weer door elkaar komen te liggen, kan de troef die men dacht te hebben weer verloren gaan, m.a.w. kan plotseling een aflossing die al geregeld leek, geen doorgang meer vinden en moet b.v. een officier die veronderstelde nog geruime tijd van zijn verlof te kunnen genieten, plotseling eerder naar zee.

„Waarom krijgen wij dat bericht van aflossing zo laat aan boord?”

Hoewel wordt getracht de gezagvoerders zo tijdig mogelijk van voorgenomen mutaties op de hoogte te stellen, kan daar niet te lichtvaardig toe worden overgegaan. Immers, het is wel zeer teleurstellend te horen te krijgen dat een voorgenomen aflossing niet door kan gaan. Daarom wordt pas aan de schepen gezegd als vrijwel vast staat wie er zullen worden afgelost. En dan nog komt het door de vele ongewisse factoren geregeld voor dat de plannen gewijzigd moeten worden — wat aan boord trouwens genoegzaam bekend is. We hebben nog niet genoemd de zieke officieren die vrij onverwacht hersteld worden verklaard en die — indien er geen of weinig verloftegoed is — op korte termijn moeten worden tewerkgesteld. Of degenen die met studieverlof zijn en slagen, dan wel op eigen verzoek de studie beëindigen: in beide gevallen moet

ook weer ten spoedigste een schip voor hen worden aangewezen.

De vele onverwachte gebeurtenissen die een geplande mutatie kunnen beïnvloeden, maken het aflosschema tot iets dat dagelijks de grootste aandacht vraagt, dagelijks moet worden aangepast aan de laatste ontwikkelingen en dan ook dagelijks de collega's van de sectie voor problemen stelt. Deze onverwachte gebeurtenissen zouden het schema in de war sturen ware het niet dat over het algemeen ook dagelijks weer oplossingen voor de problemen gevonden worden. De kringloop wordt steeds gesloten, al kan het gebeuren dat er even een stagnatie is. Ook de kaartjes vangen hun kringloop weer aan, want is de mutatie eenmaal vastgesteld, dan gaan ze naar een van de dames van de sectie, die de gegevens overneemt op een grotere kaart per schip, ze eventueel aanvult met de laatste bijzonderheden, waarna dan de passage kan worden besproken. Of passage voor groepen van officieren en hun echtgenoten, want op DFP/1 komen ook alle meevarende dames voor het regelen van hun passage, voor hun verwijsbriefje voor de medische dienst, voor inlichtingen. Wat die passages betreft, zo'n 3000 per jaar alleen al naar en uit het buitenland!

„En toch is het mij een keer gebeurd dat...”

Over de gehele wereld zijn er luchtverbindingen naar alle belangrijke plaatsen, al zou men soms zeggen dat kennelijk tankers wel eens in havens liggen die niet belangrijk zijn. Immers, het gebeurt dat het laatste deel van een traject per auto of per boot moet worden af-

gelegd, doch het wordt zoveel mogelijk tevooren geregeld vanuit het „passage-bureau” van het Shell-Gebouw. In het hoogseizoen kan het dan nog gebeuren dat, alhoewel nu eindelijk alles voor elkaar leek, het boeken van passage nog een streep door de rekening betekent, omdat tijdens de zomerdrukke er geen plaats meer is in het vliegtuig waarmee de aflossende officier zou kunnen vertrekken naar zijn schip. Of dat het schip plotseling toch weer door Londen wordt gederouteerd, en de geboekte passage door een andere moet worden vervangen, met alle daarmede verband houdende moeilijkheden. Doch met wat improvisatie-talent, wat begrip en geduld — ook van de zijde van de officier — komt men toch, zelfs in het vakantie-seizoen, op zijn bestemming aan.

Zoek

Het is begrijpelijk dat een officier zich af zou kunnen vragen: „Als dat kleine kaartje van mij nu eens van het bord valt, door een vlijtige werkster wordt opgeveegd en in de vuilnisbak terecht komt, word ik dan niet afgelost?” Maar voor ongerustheid is geen reden, want natuurlijk is in het systeem een degelijke controle ingebouwd. Telkens als er mutaties op een schip plaats vinden, wordt de staflijst van het schip bekeken. Hierop staan alle officieren vermeld die aan boord zijn, met o.a. de datum waarop de dienstperiode is aangevangen. Het valt dus direct op als er voor een officier, die voor aflossing in aanmerking komt, geen kaartje is. In de afgelopen jaren heeft een dergelijke situatie zich éénmaal voorgedaan en werd deze binnen de kortste keren signaleerd.

Tot zo ver is hier in feite slechts aandacht besteed aan vele punten die in verband met de mutaties van direct belang zijn. Maar het is te

begrijpen dat een goede en vooral waterdichte administratie de basis is waarop moet kunnen worden gewerkt. Alle persoonlijke gegevens — adreswijzigingen, huwelijken, geboorten, enz. — moeten worden bijgehouden; het behalen van diploma's, het toekennen van gageverhogingen, het vaststellen van reiskostenvergoedingen, het berekenen van verloftegoed, het opsturen van de boeken van leerlingen met alle benodigde bescheiden aan de examen-commissies, het aanvragen van Liberiaanse diploma's, het oproepen van officieren, het regelen van hun bezoek aan de diverse secties op kantoor en nog vele andere zaken bezorgen de medewerkers handen vol werk — nog afgezien van de vele telefoontjes die binnenkomen van familieleden met verzoeken om inlichtingen.

Ook alle wijzigingen die een financiële nasleep hebben, en dit zijn de meeste, moeten worden gecodeerd als „voeding” voor de computer, die elke maand een lijst produceert met een lengte van zo'n 30 meter, die alles, maar dan in de ruimste zin van het woord, omtrent onze officieren vermeldt, in code, voor een buitenstaander volkomen onbegrijpelijk, maar voor degenen die de DFP/1 sectie bevolken het a.b.c. van de dagelijkse werkzaamheden.

En zonder deze gegevens zouden de mutaties, de Actieve Dienst en de Niet-actieve Dienst niet resulteren in de juiste afrekeningen, zouden ook geen prognoses kunnen worden gemaakt voor toekomstige aflossingen, voor de toekomstige bezetting van de vloot, zouden ook niet de juiste bedragen aan de officieren worden uitbetaald en zouden de vlootpersonalia in „Tussen Schip en Ka” voor

zover het de officieren betreft een warboel worden.

Waarmee niet gezegd wil zijn dat er nooit een fout wordt gemaakt. Vergissen is menselijk, ook bij mutaties, ook bij administratie. Doch door de noodzaak twee partijen — de met verlof gaande en uit verlof komende officier — tevreden te stellen, heeft het voor de buitenstaander wel eens de schijn, dat de logica zoek is, terwijl in feite dit terug te voeren is op de ongewisse factoren die een rol hebben gespeeld. En dit ongewisse maakt het zo moeilijk tevoren bekend te maken wanneer de aflossing zal plaatsvinden.

Bovendien wordt er door deze sectie een vrij uitgebreide correspondentie gevoerd — met officieren, agenten, vervoersmaatschappijen, andere Shell-organisaties en allerlei instanties in maar ook buiten Nederland. Het vaststellen van het aantal benodigde promoties is een belangrijk punt, en bij het bepalen wie daarvoor in aanmerking komen spreken — behalve de ranglijsten — in de promotie-commissie de conduite-rapporten een stevig woordje mee. Die ranglijsten op zich hebben ook alle aandacht en jaarlijks is het vaststellen van de volgorde — met name voor de nieuw-aangenomen officieren in de lagere rangen — een secure en daardoor tijdrovende bezigheid. Een volledig beeld van DFP/1 is hiermede allerminst gegeven; er is echter weinig beeldingskracht voor nodig om te begrijpen dat dit in zo kort bestek niet doenlijk is. Maar vooral na een wat diepgaander gesprek met een aantal medewerkers op deze sectie is het wel duidelijk dat hier alles in het werk wordt gesteld om de „staf-zaken” zo soepel mogelijk te laten verlopen.



De dagelijkse werkzaamheden werden tijdens de koffie even onderbroken om u rond de balie een vijftal administratieve medewerkers van de sectie te kunnen presenteren. V.l.n.r. de heer Knoester, mevr. Boer-Baden, mevr. De Voigt-Lodder, mej. Gommers en de heer Van Noordt.

Foto boven: de heer Van Harten buigt zich over één van zijn dagelijkse problemen: er voor zorgen dat ieder het zijne krijgt met betrekking tot reis- en verblijfkosten.

Foto hiernaast: direct of indirect hebben alle collega's van DFP/1 te maken met de maandelijkse computer-„afdraai”, waarop letterlijk alle gegevens van onze officieren worden vermeld.



DE BEER



Een goeie zet!

Wie vanaf Rotterdam of Pernis de Europaweg volgt, richting Europoort, ziet op enkele kilometers vóór de aftakking naar Shell Europoort een groot gebouw aan de linkerkant van de weg liggen. Een modern gebouw, omgeven door sportvelden en met een prachtig zonneterras. DE BEER staat er op. Internationaal Centrum voor zeevarenden.

Wie aan dit moderne centrum, dat kan wedijveren met de meest moderne hotels, sportclubs en recreatiecentra, een bezoek brengt, zal zich realiseren dat de Stichting Zeemanswelvaren Rijnmond, initiatiefnemer tot de bouw van dit niet-commerciële verblijf voor zeevarenden, een vooruitziende blik heeft gehad.

Bij de opening in mei 1969 kon de bezoeker zich nog niet onttrekken aan een bepaald gevoel van troosteloosheid als hij dit grote en moderne gebouw zag liggen in een kale vlakte, die een grote toeloop weinig aannemelijk maakte. Nu, 1½ jaar later, zal de zeevarende die wel eens wat anders wil dan een schip, of de echtgenote die de komst van het schip van haar man afwacht, alleen maar erkennen dat de situering van dit centrum bijzonder goed gekozen is. Slechts enkele kilometers van Europoort, een wereldhaven die nog steeds om goede (en goedkope) verbinding met Rotterdam roept, vlak langs de Europaweg, de grote verkeersader die het voormalig eiland Rozenburg heeft opengelegd, en evenwijdig aan het Hartelkanaal, dat de bezoeker toont dat Nederland een waterland is.

Zeevarenden

De zeevarenden die hier enkele uren doorbrengen als hun schip in een haven ligt tussen de Botlek en Europoort, zijn voornamelijk buitenlanders, want Nederlanders zullen, als het werk aan boord het even toelaat, prefereren om een paar uur thuis door te brengen. Maar voor die buitenlandse zeevarenden biedt het centrum dan ook veel: filmavonden, gelegenheid tot biljart spelen, televisieprogramma's (in kleur), voetbal, basketbal, bowling, atletiek, speelautomaten, dansen, lezen, maaltijden enz.

Als wij door dit zeer ruim opgezette centrum wandelen, voelt men dat hier getracht is de zeeman iets meer te bieden dan zo maar een gelegenheid tot verblijf van een paar uur.

Een zeer ruim opgezette receptie, met royale zitjes, noodt reeds om hier eens in een andere omgeving dan men aan boord gewend is, enkele uren door te brengen. Er is een gezellig en modern opgezet café, waar men — met een drank aan bar of aan tafeltjes — op zijn gemak kan genieten van het uitzicht, van televisieprogramma's, of van

een film op een wel zeer groot doek, zodat men het luxe gevoel krijgt nu eens ergens te zijn waar men tijdens de voorstelling niet gebonden is aan één plaats.

Naast het café is een gezellig restaurant, waar men allerlei maaltijden, op elk uur van de dag kan bestellen, die er kopieus uitzien en bijzonder goed smaken.

Gaat men bij de receptie de trap af naar de kelder, dan zal men verrast blijven staan bij de speelautomaten, ping-pongtafels, nog een bar, extra film- en t.v.-zaal.

Rust

Degenen die de voorkeur geven aan een rustig plekje om eens wat te schrijven of te lezen in binnen- en buitenlandse tijdschriften, kunnen hun hart en geest ophalen in een aparte ruimte, waar de lectuur steeds de meest recente is, waar rijen boeken staan, die men geheel vrij mag meenemen en niet eens meer behoeft te retourneren.

Wil men op zijn gemak wat winkelen, dan is ook daartoe gelegenheid, al moet hierbij vermeld worden dat dit natuurlijk geen warenhuis is waar men nu werkelijk alles kan verkrijgen. Doch wat de zeeman zoal nodig heeft, van souvenirs tot scheermesjes, van snoep tot kledingstukken, van postpapier tot grammofoonplaten, hij kan er terecht. Trouwens, ook geld wisselen, brieven of pakketjes verzenden, geld opnemen, dit alles is mogelijk in het naast de „toko" zoals men de winkel noemt, gelegen postkantoor, dat zowel 's middags als 's avonds is geopend. De officiële sluitingstijd van het centrum is 's avonds 11 uur, maar aangezien bezoekende zeevarenden zowel van het schip worden gehaald als er weer worden teruggebracht met een eigen bus van het centrum, gaat de drukte in het café pas tegen twaalf luwen.

Over gebrek aan belangstelling heeft dit café niet te klagen, zo'n 150 bezoekers per avond is geen uitzondering. Toch is het centrum niet alleen 's avonds geopend, maar dikwijls veroorloven de werkzaamheden aan boord het niet dat overdag veel walverlof wordt gegeven. Voor al die bezoekers, met de daaraan verbonden service, hulpverlening, bemiddeling, zijn er 26 man vast personeel, waarvan een deel ook in het gebouw is gehuisvest, omdat men er dag en nacht klaar wil staan.

Familieleden

Want al sluiten het café en het restaurant tegen middernacht, de gelegenheid tot overnachten is er altijd. Daarom is de receptie 24 uur per dag geopend en de familieleden die dachten dat het schip waarop hun man of zoon vaart, die avond nog zou binnenlopen, terwijl



IN HET RESTAURANT

het toch nog buitengaats is, kunnen hier altijd terecht om te wachten, of om te overnachten, ook met kinderen.

De capaciteit van het hotel is 30 bedden, verdeeld over 10 één-persoonskamers en 10 tweépersoonskamers. Men heeft echter de indeling bijzonder praktisch gehouden, zodat een echtpaar dat de kinderen dichtbij zich wil hebben, een kamer krijgt toegewezen met een kinderkamer ernaast. Bovendien beschikt men er over de nodige inventiviteit, en ruimte, zodat in noodgevallen de capaciteit tot wel zestig bedden wordt opgevoerd.

Desondanks zijn er plannen om volgend jaar de hotelaccommodatie uit te breiden, want daar vele buitenlandse rederijen thans ook aflossende officieren en scheepsgezellen hier gaan onderbrengen, kan het voorkomen dat het hotel bezet raakt, terwijl het juist de bedoeling van de initiatiefnemers is dat ook familieleden te allen tijde kunnen worden opgevangen.

Is de echtgenote van een onzer zeevarenden eenmaal in het centrum, dan wordt zij op haar verzoek voortdurend op de hoogte gehouden van de positie van het schip waarop zij wacht. Het centrum beschikt over een eigen telexverbinding en de berichten van Dirkzwager Maassluis, waarin wordt gemeld welke schepen binnenkomend de Hoek zijn gepasseerd, worden regelmatig aan het centrum doorgegeven. Daar houdt men ook contact met de portiers van de verschillende in het Europoort-gebied liggende losinstallaties, ook met Shell, en op die wijze weet men precies wanneer een aankomend schip zal worden vrijgegeven. Bovendien kan men vanuit telefooncellen zelf het schip oproepen en reeds met man of zoon aan boord praten.

Is het eenmaal zover, dan kan de bezoeker zich dus rechtstreeks naar het schip begeven, per eigen vervoer, per taxi of, zo die niet beschikbaar mocht zijn, met een wagen van het centrum, toch zijn er al opvarenden die er de voorkeur aan geven, indien zij walverlof hebben, om naar het centrum toe te komen en daar hun vrouw of ouders te begroeten, daar men dan even los is van het schip en in een prettige omgeving de vrije tijd kan doorbrengen, waarbij kinderen ook meer gelegenheid hebben zich uit te leven.

Want men is niet kinderachtig in DE BEER: niemand zal er iets van zeggen als kinderen wat lawaai maken of lopen te hollen. Er is speelgoed, een grote frisse zandbak, en de plannen voor een overdekt zwembad naderen realisering; sport kan er volop worden bedreven, zodat ook de jongeren zich niet behoeven te vervelen.

IN DE TOKO





Een rustig plekje, om er te lezen, of te schrijven en voor wachtende familieleden is er ruimte, gezellige ruimte, waar de uren voorbijvliegen

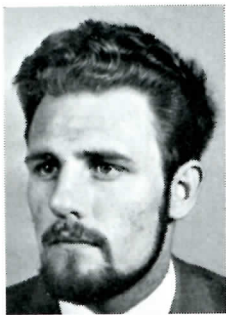
Prijzen

Alhoewel deze instelling niet op commerciële basis is, kost dit natuurlijk geld. Door in het café zelfbediening in te voeren, zijn de kosten van de consumpties niet hoog. Om enkele voorbeelden te noemen: koffie 60 ct., flesje pils 90 ct., tapbier en limonade 70 ct. De prijzen in het restaurant liggen op een normaal niveau. Men heeft het diepvriessysteem gekozen, hetgeen overigens aan de smaak niet afdoet, omdat men te allen tijde de bezoekers een maaltijd wilde serveren en zulks binnen een kwartier.

Voor overnachten berekent men f 16,— per persoon + f 2,75 voor ontbijt. Heeft men een tweepersoonskamer, dan zijn de overnach-

tingskosten f 12,— per persoon, welke prijs ook geldt voor kinderen boven de 12 jaar. Voor kinderen jonger dan 12 jaar is de overnachtingsprijs f 8,—. Voor deze prijzen wordt een bijzonder goede kamer geboden, met eigen toilet en douche. In de meeste gevallen zal het overnachten voor de familieleden van onze zeevarenden echter beperkt zijn tot een enkele nacht. Maar ook wanneer men slechts enkele uren op de aankomst van het schip hoeft te wachten, loont het de moeite, om in plaats van in de wachtkamer van de Europort-installatie een aantal ledige uren door te brengen, eens een bezoek te brengen aan het Centrum, waar de tijd sneller zal vergaan dan anders.

IN DIENST GETREDEN VLOOTPERSONEEL



W. Holwerda
4e stm.
per 17.7



J. P. W. M. van Oorsouw
4e stm.
per 3.8



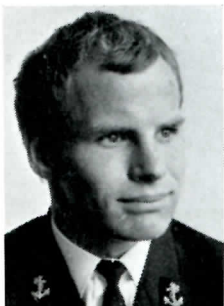
W. F. G. Hartung
4e stm.
per 15.8



T. Kik
II.stm.
per 25.7



J. S. de Vos
II.stm.
per 27.7



F. W. Röell
II.stm.
per 1.8



S. J. P. Lijczak
II.stm.
per 1.8



J. M. B. van Kessel
II.stm.
per 1.8



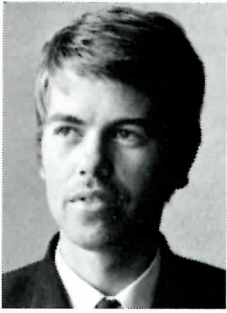
C. Doolgaard
II.stm.
per 1.8



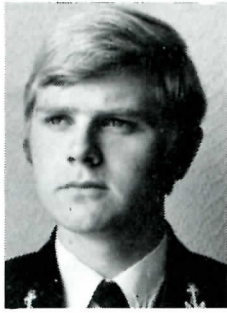
H. de Vos
II.stm.
per 3.8



H. Weerman
II.stm.
per 14.8



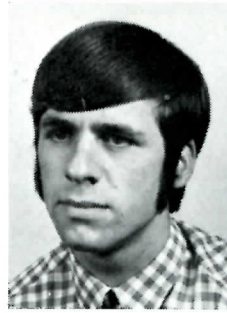
C. W. Kuijper
II.stm.
per 14.8



B. Crum
II.stm.
per 15.8



R. J. S. M. Timmerman
II.stm.
per 15.8



A. M. den Bakker
5e.wtk.
per 10.8



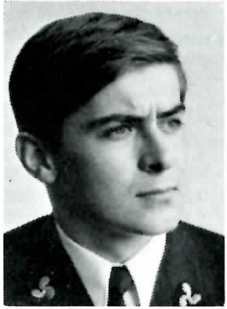
H. C. Nagelkerken
II.wtk.
per 15.7



K. P. Beumer
II.wtk.
per 23.7



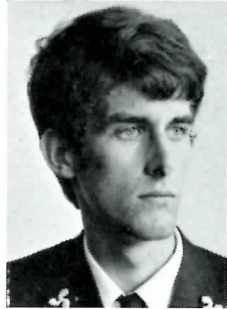
C. H. Otting
II.wtk.
per 27.7



W. P. N. Kramer
II.wtk.
per 29.7



W. Overeem
II.wtk.
per 31.7



P. H. Rebel
II.wtk.
per 31.7



J. H. Jansen
II.wtk.
per 1.8



R. M. Eebes
II.wtk.
per 1.8



A. Belder
II.wtk.
per 1.8



M. P. de Haan
II.wtk.
per 3.8



A. H. L. Ludekuse
II.wtk.
per 3.8



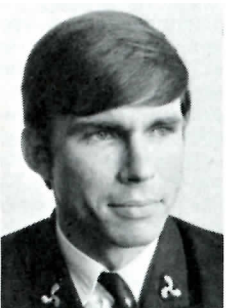
N. H. Bijl
II.wtk.
per 4.8



C. Castelijns
II.wtk.
per 5.8



J. Schipper
II.wtk.
per 8.8



P. H. Veldhoen
II.wtk.
per 10.8



N. W. Kuilman
II.wtk.
per 10.8



P. Mulder
II.wtk.
per 10.8



F. Niehorster
II.wtk.
per 11.8



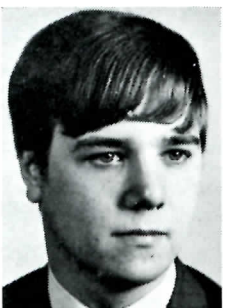
J. F. van Est
II.wtk.
per 13.8



L. P. Koole
II.wtk.
per 15.8



W. J. L. de Gee
II.wtk.
per 15.8



W. P. van Dam
II.wtk.
per 15.8



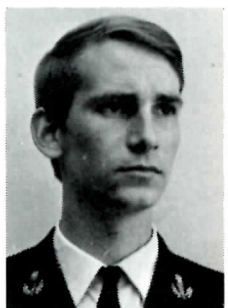
J. J. M. G. Tervoort
II.wtk.
per 15.8



J. A. de Bakker
II.wtk.
per 15.8



D. Motshagen
II.wtk.
per 15.8



W. A. 't Jong
II.wtk.
per 15.8

schoon schip



PROFICIAT

Proficiat voor de beste van onze bursalen die dit jaar het hoogste gemiddelde eindcijfer behaalden. Bij de stuurmansleerlingen was dit J. Seeleman, leerling van de 2-jarige BS-opleiding aan de Kweek-school voor de Zeevaart te Amsterdam, met een gemiddeld cijfer van 8,150. De „De Ruyterschool” te Vlissingen leverde onze beste leerling-werktuigkundige van het jaar af, namelijk de heer C. H. Otting, die na de 2-jarige BM-opleiding aldaar te hebben gevolgd een eindgemiddelde had van 8,222. Laatstgenoemde was op 27 juli jl. op kantoor om uit handen van de heer L. F. van den Belt, adjunct-Directeur, met de gelukwensen een boekenbon ad f 75,— in ontvangst te nemen. Hierbij waren tevens aanwezig de heer J. R. Cupido, chef DF P/3 (rechts op de foto) en de heer G. H. van Leeuwen, chef DF P/1 (daarnaast). Alhoewel stuurmansleerling Seeleman (hieronder) reeds was tewerkgesteld, kon de boekenbon hem alsnog op 31 juli aan boord van de „Kopionella” worden overhandigd, toen het schip te Pernis gemeerd lag. Dit geschiedde door de heer



Cupido, in het bijzijn van de gezagvoerder, kapitein P. Buisman. Ook nog van deze plaats onze gelukwensen met het behaalde succes.

Geén telefoon?

Nog weinig bekend is de mogelijkheid om vanaf een schip te telefoneren met niet-abonnees in Nederland. Hiervoor zijn de zogenaamde PGS-gesprekken, waarbij PG voor Persoonlijk Gesprek staat. De aan de wal opgeroepene wordt door het kuststation dan telegrafisch verzocht het kuststation te bellen, waarna dit de verbinding tot stand brengt.

Telefoontarieven

En nu wij het toch over telefoongesprekken hebben, er wordt — vooral door familieleden aan de wal — nogal eens gevraagd wat de kosten zijn. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de vlag van het schip, de aanvragende partij en hoe de verbinding tot stand komt; wij krijgen dan het volgende beeld:

Nederlandse vlag

	Aangevraagd door schip	Aangevraagd door wal
(per 3 minuten)		
a) schip niet verder dan 50 km uit de kust — VHF	f 2,70	f 3,—
b) schip in Europese wateren MIDDENGOLF-telefonie	„ 4,65	„ 5,10
c) ongeacht positie schip KORTEGOLF-telefonie	„ 13,20	„ 15,—

Niet-Nederlandse vlag

a) schip niet verder dan 50 km uit de kust — VHF	„ 4,45	„ 4,55
b) schip in Europese wateren MIDDENGOLF-telefonie	„ 9,20	„ 7,40
c) ongeacht positie schip KORTEGOLF-telefonie	„ 23,50	„ 17,80

Wat de VHF-verbinding betreft: alhoewel de kosten bijzonder laag zijn, zal vlak voor binnenkomst van het schip de VHF vrij druk bezet zijn met loodsverkeer, zodat dan geen gesprekken tot stand kunnen worden gebracht.

Post voor de Niso

Dat de post voor de „Niso” niet via kantoor behoeft te worden verzonden, doch rechtstreeks naar Nigerië, was u al bekend uit het juli-nummer, waarbij wij het te gebruiken adres opgaven. Er is echter nog een snellere verzendingsweg vastgesteld en wel door de post te zenden naar het onderstaande adres. Voortaan dus:

Mr..... o/b m.s. „Niso”
c/o Bristow Helicopters Ltd,
Warri
P.O. Box 11
Ikeja
LAGOS - Nigerië

Een eigen huis, ook voor U?

Aldus de titel van een brochure uitgegeven door de Afdeling Voorlichting van het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Van Alkemadeaan 85 te 's-Gravenhage, welke op aanvraag gratis wordt toegezonden.

Daarin treft u o.a. bijzonderheden aan betreffende rijkssubsidie bij de bouw en gemeentelijke kredietgarantie ter verkrijging van een hypothecaire lening.

Onder de titel „Een hypotheek is goedkoper dan u denkt” is in de Consumentengids van april 1970 een interessant artikel over dit onderwerp verschenen. Losse nummers zijn in beperkte aantallen verkrijgbaar door storting van f 1,50 op giro 27874 t.n.v. Consumentenbond, Leeghwaterplein 26, Den Haag.

Voor toekomstige kopers van een woning misschien wel iets om zich in te verdiepen.

Vacuümsleptank

Op een industrieterrein in de gemeente Ede is thans een nieuw laboratorium voor het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation in aanbouw, waarin een zogenaamde vacuümsleptank zal worden ondergebracht. In deze tank, met een lengte van 240 meter, een breedte van 18 meter en een diepte van 8 meter, kan een vacuüm van 1/20 atmosfeer worden opgewekt en onderhouden om een gedetailleerde studie te kunnen maken van de dampvorming langs de bladdoorsnede van een scheepsschroef. Dit zogenaamde cavitatatieverschijnsel heeft grote invloed op onder meer de voortstuwing van een schip, het trillen van de schroef en het manoeuvreren.

EVEN NOTEREN

Het telefoonnummer van Phs van Ommen (Rotterdam) is gewijzigd en men dient voortaan te kiezen: 36 00 44.

Uw passagebiljet is geld waard!

Stuurt u daarom passagebiljetten die betrekking hebben op een ongebruikte reis of gedeelte daarvan terug naar ons kantoor. Het betrokken reisbureau restitueert ons de passagekosten namelijk uitsluitend na overlegging van het passagebiljet.

Anti-insekten

Dat kan men terecht zeggen van de TABARD stift, een nieuw produkt van Shell Nederland Chemie N.V. Deze voor volwassenen en kinderen aangenaam geurende „Tabard” is effectief voor het afweren van muggen en andere stekende insecten. De prijs is f 3,75, maar in de Shell-personeelwinkel op de 1e etage in het Shell-Gebouw betaalt u slechts f 2,55.



New training centres at Hong Kong

In co-operation with China Navigation Co. Ltd and J. & J. Denholm (Management) Ltd, SHELL TANKERS have established a new training centre to be known as the Hong Kong Seamen's Training School.

The training takes place in the premises of the Taikoo Dockyard & Engineering Co. Ltd at Hong Kong, each course lasting 12 days.

Experienced Chinese seamen will here be given a chance to upgrade their proficiency, one of the instructors is Mr Wong Hoi Yin, who sailed as a chief petty officer in several of our ships.

In addition to engine room familiarization, instruction will be given on ship-board safety, fire prevention, fire-fighting and seamanship to the standard of Efficient Deck Hand Certification, as proposed for adoption by the Seamen's Recruiting Office. Training for the Certificate of Efficiency as Lifeboatman is also included in the course-programme.

Furthermore a Course in Technical Maintenance is being given by SHELL TANKERS, for which Chief Petty Officers, Petty Officers and eligible Grade I Seamen will be nominated; duration likewise 12 days. The purpose of this training, which is being given in the Aberdeen Technical School at Hong Kong, is to promote the technical proficiency of the senior members of the General Purpose Team.

After each training course a Certificate will be issued to the participant, whereafter further practice can be gained on board ship.

„General Purpose Training Course” voor onze Chinese scheepsgezellen in Hongkong

In samenwerking met Shell Tankers (U.K.) Ltd en twee andere rederijen is door onze Maatschappij een trainingscentrum in Hongkong gesticht onder de naam van „Hong Kong Seamen's Training School”. Dit centrum is gevestigd op de terreinen van de Taikoo Dockyard & Engineering Co. Ltd aldaar.

De opleiding wordt gegeven onder auspiciën van Shell Hongkong en een van de instructeurs is de heer Wong Hoi Yin, die laatstelijk als Chief Petty Officer aan boord van ons s.s. „Macoma” en s.s. „Ondina” heeft dienst gedaan.

Het doel van deze „General Purpose Training Course”, die op 15 juni aanving en telkens 12 dagen zal duren, is de bevaren Chinese scheepsgezellen bij te scholen, teneinde hen beter toe te rusten voor de werkzaamheden welke van hen worden gevraagd als lid van de algemene werkploeg. Daarnaast beoogt de opleiding de scheepsgezel op een zodanig niveau te brengen dat hem de gelegenheid kan worden geboden met succes deel te nemen aan de examens voor de diploma's „Efficient Deck Hand” (E.D.H.) en Sloepsgast („Certificate of efficiency as lifeboatman”), welke te Hongkong onder toezicht van de „Board of Trade” worden afgenomen.

Voor de ex-dekscheepsgezellen bestaat de opleiding uit 1 week machinekamerwerkzaamheden, gevolgd door een week praktische en theoretische leerstof voor de diploma's E.D.H. en Sloepsgast.

Voor de ex-machinekamerscheepsgezellen bestaat de gehele opleiding van 12 dagen uit praktijk en theorie voor het E.D.H. en Sloepsgast-diploma.

De syllabi van deze cursussen vermelden o.m.:

Knopen, steken en splitsen; Optuigen van bootsmansstoeltje, stellingplanken, laadbomen, loodsladder; Behandeling van trossen en anker; Roercommando's - kompaskennis; Typen voortstuwing; Hulpwerktuigen; Pompen; Ketels; Smering; Onderhoud en gebruik van gereedschappen; Hijswerktuigen; Veiligheid; Reddingbootinstructies; Brandbestrijding.

Aan elke deelnemer van de „General Purpose Training Course” wordt een „Seamanship Handbook for Deck Ratings” en, indien de cursus volledig is doorlopen, een bewijs van deelname uitgereikt.

Alvorens zich voor het E.D.H.-examen te kunnen aanmelden dient de betrokkene in het bezit te zijn van het „Steering Certificate”.

Daarnaast wordt sedert kort door onze Maatschappij in samenwerking met Shell Tankers (U.K.) Ltd. een „Technisch Onderhoud Cursus” georganiseerd voor Chief Petty Officers, Petty Officers en daarvoor in aanmerking komende Grade I Seamen. Deze opleiding, welke wordt gegeven aan de Aberdeen Technical School te Hongkong, duurt eveneens 12 dagen en beoogt het bevorderen van de technische vaardigheden van de senior leden van de algemene werkploeg.



HUWELIJK van de MAAND

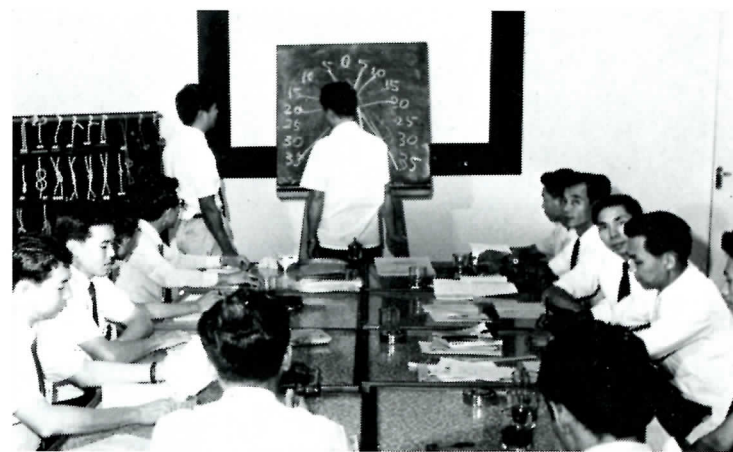
Al leven wij dan nu in september, wij wilden onze lezers dit charmante plaatje uit Spanje, genomen na de huwelijksvoltrekking op 26 april jl, niet onthouden.

Op die datum werd de heer E. Moldes Nogueiras, scheepsgezel A/W in onze dienst en thans varende aan boord van de „Kenia”, in de echt verbonden met mej. M. Fandiño Cancelas. En met de heildronk die in Cangas, Spanje, werd uitgebracht, wenst ook de Redactie dit echtpaar het allerbeste voor de toekomst.

LA BODA DEL MES

Si bien que ya estamos en el mes de septiembre, no quisiéramos privar a nuestros lectores de esta encantadora fotografía tomada a raíz del enlace matrimonial celebrado el día 26 de abril entre el señor Enrique Moldes Nogueiras, que actualmente presta sus servicios a bordo del Kenia, y la señorita Margarita Fandiño Cancelas.

Los mejores votos de la Redacción acompañan al matrimonio Moldes Nogueiras.



Nadat de cursus met bevredigend resultaat is voltooid, wordt aan elke deelnemer door de school een certificaat uitgereikt. Het lesrooster van deze cursus omvat onder meer bankwerken, machinale bewerkingen, lassen en solderen, alsmede technische reparatiewerkzaamheden. Zodra Chinese bemanningsleden, die een van deze cursussen hebben gevolgd, aan boord van een onzer schepen worden geplaatst, wordt de scheepsleiding hieromtrent volledig geïnformeerd, zodat de opleiding aan boord „on the job” kan worden gecontinueerd.

Wij vertrouwen dat deze bijscholingscursussen, gevolgd door een voortgezette begeleiding van de scheepsgezel tijdens zijn werkzaamheden aan boord, er toe zullen bijdragen de vakbekwaamheid van de Chinese bemanningsleden op een hoger peil te brengen.

**IN
DIENST
GETREDEN
VLOOT-
PERSONEEL**



A. E. G. de Rooy
scheepsvakman II
per 13.7



L. P. L. W. Dekkers
scheepsvakman II
per 27.7

VLOOTPERSONALIA

(in de periode van 16 juli t/m 15 augustus 1970)

GEHUWD:

- 16.7: R. P. Jager, 2e stm., met mej. G. Bos;
- 17.7: W. M. G. M. van Loon, 5e wtk., met mej. W. C. M. Schulte;
S. J. Breedveld, 5e wtk., met mej. N. Kalden;
J. C. Aartsen, 1e stm., met mej. E. Lehnhoff;
- 21.7: A. B. P. Dill, 4e wtk., met mej. H. Mense;
- 27.7: P. Lautenbach, 5e wtk., met mej. C. Haijer;
- 4.8: H. J. Schaaf, 3e stm., met mej. K. Brekelmans;
- 7.8: R. L. Schultz, 5e wtk., met mej. I. Bergmann;
M. F. Stoltink, 5e wtk., met mej. H. Schultz;
- 19.6: M. de Boer, 3e wtk., met mej. L. van Bente (correctie).

GEBOREN:

- 21.5: Pia Helena, dochter van W. J. Meuldijk, 2e wtk., en mevrouw F. J. Meuldijk-Muijskens;
- 21.7: Eveline Christine, dochter van G. C. H. Dijkstra, 2e stm., en mevrouw A. J. Dijkstra-Stevens;
- 23.7: Marie-Christine, dochter van L. J. Feunekes, 3e wtk., en mevrouw H. C. Feunekes-Spruijt;
- 26.7: Winnifred Astrud, dochter van J. van Pijkeren, 3e wtk., en mevrouw W. H. J. van Pijkeren-Schinkel;
- 1.8: Martanka, dochter van P. M. Overschie, gezagvoerder, en mevrouw Y. L. Overschie-Bal;
- 9.8: Martin Pietrik, zoon van J. L. Pelle, 3e stm., en mevrouw R. M. Pelle-van der Meer;
- 23.7: Agnes Alida Maria, dochter van L. P. A. de Winter, 3e wtk., en mevrouw P. J. de Winter-Brokking.

AFLOSSINGEN VOOR VERLOF:

- gezagv.: B. C. den Exter van den Brink, P. Janssen, C. Wolse, J. P. Jongbloed, H. E. Glansbeek, T. W. Pals, E. J. Stapper;
- 1e stl.: R. Jousma, W. Kalkman, R. Knol, H. H. Hacken, R. Verhoef, A. Visser, C. P. Schoenmakers, G. M. Schipper, C. R. Groen;
 - 2e stl.: J. B. Krul, E. A. Bik, J. J. H. Vessies, R. P. F. J. Rutter, F. M. J. van de Laar, J. H. F. Franken, R. van Kranen, J. P. Hendriks, J. Tebbenhoff;
 - 3e stl.: J. Zwart, D. Schonenberg, K. Cramer, R. Hagen, J. W. Hendriks, R. Hendriks, J. Wassenaar, R. F. M. Driessen, C. P. C. van Goethem, R. A. Sweetnam;
 - 4e stl.: H. den Ouden, R. van der Voort, T. T. Rison, J. Verdoorn, H. van Popta, J. Kerkhof, B. W. Bakker, R. de Bordes, M. A. F. Wanders, L. Marees, H. J. Lenstra, I. W. A. van Thienen, T. E. M. den Ouden, J. P. Fockema Andreae;
 - II.stl.: P. A. D. Bouwman, P. W. Kamperman, J. G. van Leeuwen, J. D. van der Linde, C. P. Weerheim;
 - hfd.wtk. A. J. Baerveld, B. Veldhuis, K. L. Schuring, J. F. Spiering, E. Rouw, P. van der Hout, R. M. F. van den Berg, H. de Jong, H. Buiten;
 - 2e wtk.: A. Buren, S. Straub, W. Muis, G. de Goede, J. Ommering, C. H. de Koning, H. Brand;
 - 3e wtk.: M. de Wit, F. C. de Winter, H. C. van der Weijde, J. G. Kuit, J. W. van Putten, G. C. Sloof, J. A. Starreveld, H. Ruitenbeek, J. C. A. Stevens, M. K. Jansen, R. J. Kleine Budde, J. A. M. Leer;
 - 4e wtk.: M. van der Meulen, D. F. L. van Velzen, B. R. Verhoog, J. Kleemann, J. A. Maassen, L. Timmer, K. Verf;
 - 5e wtk.: L. P. A. Hermans, C. J. L. Jordan, A. J. A. de Groot, R. C. Starckenburg, F. R. Lagerveld, G. J. van der Weerd, P. J. Doest, J. Rauwendaal, J. Labeur, C. P. Louiszoon, S. E. Grimm, P. C. IJdel, F. W. Mooiweer,



**MET PENSIOEN
MET INGANG
VAN
1 SEPTEMBER 1970**

J. I. Boer
gezagvoerder

Kapitein Boer trad op 9 oktober 1937 als leerling-stuurman in dienst van de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en werd dezelfde dag aan boord van de „Agnita” geplaatst. Ruim één jaar later keerde hij met verlof in Nederland terug om voor zijn 3e rang te gaan studeren.

Na het behalen hiervan vervulde hij zijn militaire dienst. Als gevolg van de Duitse bezetting kon hij voorlopig niet worden tewerkgesteld.

In maart 1946 trad hij wederom in dienst en werd hij als 3e stuurman geplaatst op de „Macuba”, waarop hij na ruim een jaar bevorderd werd tot 2e stuurman.

In 1949 behaalde hij zijn 2e rang, waarna spoedig zijn aanstelling als 2e stuurman volgde. Na 2 jaar keerde hij voor studie in Nederland terug en behaalde het diploma 1e stuurman G.H.V. in juli 1952.

Hierna volgde een periode als bevelvoerend officier van de „Soekalila” in Oosterse wateren.

In 1954 werd hij tot 1e stuurman gepromoveerd in welke rang hij aan boord van een aantal diepzeetankers heeft dienstgedaan, gedurende 1958 onderbroken door dienst aan boord van enige CSM-schepen, waaronder de „Berta”.

Op 31 oktober 1962 kreeg hij zijn eerste commando aan boord van het s.s. Kryptos, en voerde daarna het bevel over nog een zestal schepen, laastelijk de Kossmatella.

Wij wensen kapitein Boer toe dat hij nog vele jaren in goede gezondheid van zijn pensioen mag genieten.



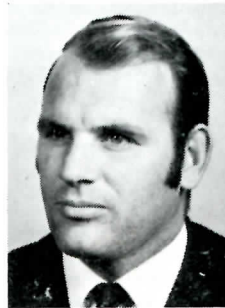
H. J. Roncken
gezagv.
1945 - 23/9 - 1970

**25 JAAR
ONZE
VLOOTJUBILARISSEN**

10 JAAR



A. T. van Es
2e stm.
1960 - 26/9 - 1970



A. van Leeuwen
scheepsvorman
1960 - 31/8 - 1970

**BEVORDERD
TOT
ONDEROFFICIER**



Y. Adema
per 27.7.70
Scheepsvakman II



AANGESTELD

Hoofdwerktuigkundige
A. de Coninck
aangest. per 23.12.1969,
en sedert 20.6.1970
dienstdoend op het
s.s. KOPIONELLA

Hoofdwerktuigkundige
C. J. Vermeulen
aangest. per 4.5.1970,
en op 19.7.1970
dienstdoend op het
s.s. KOROVINA



W. B. Grund, M. J. C. Broeders, J. G. van Werd, J. T. van Lith, P. Kooyman, L. C. H. van der Werve, J. Water, C. J. Jongkind, M. J. Viergever, P. D. Koudenburg, A. R. de Wilde, G. F. M. van Touw;
II.wtk.: E. J. Swemmer, C. R. van Santen, L. J. Criens, R. Neelemaat;
H. H. A. Ahrendt, J. J. Feenstra, A. N. Zeldenrust, L. P. Lucking, H. Oldeboom, H. N. Jourdan, A. Middelkoop, R. J. Flokstra, D. J. Blom, P. O. J. van der Horst, A. H. M. ter Linden;
scheepsvoorlieden: A. van Leeuwen, K. E. J. Watz, A. J. Tinkhof;
scheepsvaklieden I: J. Pronk, B. Verburg, L. J. C. van Kuyen, J. van Leyden;
scheepsvaklieden II: J. P. M. Bergs, G. J. van den Heuvel, J. J. de Jonge, J. Stroosnijder, H. L. Hermans;
scheepsgezellen a/w: J. H. Groen, W. M. van der Poel, W. R. van de Broek, D. C. P. Poortman, A. A. M. van Hoeck, G. N. Hartman, P. van de Vooren, P. J. de Bruin, W. J. Engels, N. J. M. Muris, J. Drumen, P. Berends, P. C. Breusers, F. Kromjongh, H. A. Ekelboom, P. Raams, M. J. Heiligers, M. van de Vrie, J. van der Linden, C. Pronk, O. B. Windt, W. C. M. Overkamp, P. Schilt, R. Berghuis, J. A. Klarholz, B. van de Brink, B. R. Pronk, G. van Breeden, J. van Dijk, M. H. Karpes;
aankomend scheepsgezellen a/w: S. A. Maduro, F. A. C. Hakke, A. A. B. J. Peters, O. J. Martina, J. J. F. Eckstein, J. E. Warlich;
hoofden voeding: Th. de Vos, J. H. van Elteren, H. Vrugt, C. E. Bestebroer;
scheepskoks: F. R. van der Plank, J. J. A. Huyben;
aankomend koks: C. L. J. Guilliamse, H. J. Huiting;
bedienden: C. van der Waal, P. van de Veer, J. L. F. Romen, F. P. Lommerse, M. Plugge, J. W. J. Hutten, Th. van Uiter;
bediende a/d: H. J. H. Caré, R. van Buuren.

TEWERKSTELLINGEN EN OVERPLAATSINGEN:

m.s. Abida: 2e wtk. R. van den Berg, radio-officier W. T. C. van den Heiligenberg;
m.s. Acila: 2e stm. F. F. Ates, 4e stm. F. Hogenbirk, hfd.wtk. C. de Witte, 3e wtk. J. H. C. Viertelhausen, 5e wtk. H. van Os, 5e wtk. J. Penning, scheepsvakman II A. E. G. de Rooy, scheepsgezellen a/w E. M. Meyer, A. L. H. Botinga, M. E. van den Dikkenberg, J. C. Barends, scheepskok E. H. Hoehoer, bedienden F. van der Heyden, D. van Ginkel;
m.s. Acmaea: 1e stm. C. Haas, 2e stm. J. A. van Kesteren, 3e stm. J. C. A. C. M. Smits, II.stm. J. M. Huisman, II.stm. T. Kik, 3e wtk. C. J. M. de Jong, wnd. 4e wtk. D. de Bruijne, 5e wtk. R. D. Peterson, 5e wtk. A. M. den Bakker, radio-officier N. Eijlers, scheepsvorman J. den Heyer, scheepsvakman I F. W. Bosson, scheepsvakman II A. P. M. van den Elshout, Y. Adema, scheepsgezellen a/w C. M. G. J. van den Bos, R. van der Wal, N. J. H. M. Laskarzewski, V. Osnabrug, C. R. Munz, J. R. Dreischor, J. Steenhoek, aankomend scheepsgezellen a/w G. J. H. Mulenburg, F. A. B. Minderhoud, aankomend kok T. P. W. Rutten, bedienden D. Ploegers, H. A. Gard, bediende a/d R. M. Piatkowski, koksmaat/bakker C. van der Wildt, jongen a/w N. L. P. Stans;
m.s. Acteon: 4e stm. P. Hoeksema, scheepsvorman L. van Wieren, scheepsvakman II J. Hagestein, scheepsgezellen a/w H. T. Goverts, J. J. de Bruin, bediende J. A. Schuiten, bediende a/d H. S. van Dijk;
s.s. Atys: gezagv. J. L. F. Vermeulen, 5e wtk. T. J. van Lammeren, 5e wtk. J. H. Maneschijn, scheepsgezellen a/w N. F. Nuhn, H. A. M. Glas;
n.s. Camitia: camarero E. Cruz Buyo;
s.s. Capiluna: wnd. 2e stm. W. C. Moll, II.stm. F. W. Roell, wnd. 4e wtk. J. W. Goetjes;
s.s. Capisteria: 2e wtk. J. P. J. Reichwein, 5e wtk. C. F. Wiessner, II.wtk. J. W. Holtrop;
s.s. Capulonix: radio-officier D. Bins;
m.s. Cinulia: 1e stm. H. G. Willemsen, wnd. 3e stm. W. L. Westhoff, 4e stm. J. P. W. M. van Oorsouw, wnd. 4e wtk. F. C. Sant, II.wtk. J. F. van Est, radio-officier A. W. C. Wouterson;
m.s. Crania: wnd. 2e stm. R. Agema, 3e stm. B. van Katwijk, 3e wtk. M. de Boer, 5e wtk. P. Naaktgeboren, aankomend scheepsgezellen a/w S. A. Maduro, O. J. Martina;
m.s. Dallia: 2e stm. G. J. van der Ham, 3e stm. J. H. N. Pabbruwee, 5e wtk. W. I. van der Burght, aankomend scheepsgezel a/w R. Krotwaar, scheepsvakman I J. B. Slagboom;

m.s. Daphne: 2e stm. M. Stammes, wnd. 2e wtk. W. J. M. Braeken, 3e wtk. B. A. Sinnema, scheepsvorman P. H. A. van der Putten, scheepsvakman I A. W. Klaassen, scheepsvakman II L. P. L. W. Dekkers, scheepsgezellen a/w F. Wyatt, W. Mol, P. J. M. van Dillen, J. H. L. Nahapiet, aankomend scheepsgezellen a/w W. Bredewold, L. E. Sedney, hoofd voeding H. A. Groenendijk, aankomend kok T. J. Melchers, bedienden H. J. Denies, J. van der Heyden, koksmaat/bakker E. Kost, jongen a/w C. Scheele;
m.s. Diadema: gezagv. F. Fekkes;
m.s. Diloma: 1e stm. P. F. L. Schölvinc, 3e stm. J. Korving, 4e wtk. J. M. van de Wal, 5e wtk. J. P. P. van Alebeek, radio-officier A. Weldering, scheepsvakman II N. van Marwijk, scheepsgezel a/w W. Hoogenraad;
m.s. Dione: gezagv. M. Zuilhof, 2e stm. R. P. Jager, 3e stm. M. Waalewijn, 3e wtk. B. J. K. van Vliet, 5e wtk. N. Z. van der Zwan;
m.s. Dosina: 1e stm. H. Unger, 2e stm. S. Termeer, hfd.wtk. W. Balvers, 3e wtk. R. J. Doorneveld, 4e wtk. J. F. Vernooij, 5e wtk. P. Lautenbach, 5e wtk. H. Koster, II.wtk. G. H. Otting, II.wtk. W. P. N. Kramer, radio-officier E. de Wolf;
s.s. Kalydon: II.stm. R. Zitter, II.wtk. A. N. T. Tushuizen, scheepsgezel a/w G. J. Wyers, aankomend scheepsgezellen a/w L. B. D. Poetiray, A. H. M. Holl, H. A. Pinas, jongen a/w J. Kuiper, koksmaat/bakker G. Slenema;
s.s. Kara: 4e stm. W. Holwerda, hfd.wtk. R. Romijn, 2e wtk. K. L. J. Aertssen, 4e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. S. van der Meulen, radio-officier R. K. van der Meulen;
s.s. Katelsia: 1e stm. F. A. Visser, II.stm. S. J. P. Lijczak, 3e wtk. B. de Rooy, wnd. 4e wtk. A. G. M. van de Pijpekamp, 5e wtk. P. B. Rensen, II.wtk. R. M. Eebes, II.wtk. A. Belder;

IN MEMORIAM



In de late middaguren van de 17e juli bereikte ons het droeve bericht dat kapitein J. de Graaf van ons was heengegaan. Op 8 mei jl. was hij te Rotterdam voor verlof van de „Capulonix” afgelost, maar al spoedig bleek dat hij met name het laatste deel van zijn dienstperiode slechts dankzij zijn ijzere zelfdiscipline had volbracht.

Hem werd ziekteverlof verleend en allen die toen met hem in contact kwamen was het wel duidelijk dat zijn gezondheid zeer te wensen overliet. Hij werd in het ziekenhuis opgenomen en langzaam leek hij er weer bovenop te komen;

begin juli mocht hij naar huis, maar helaas heeft dit niet betekend dat een definitief herstel intrad.

Op 21 juli vond in het crematorium Ockenburg te 's-Gravenhage de crematie plaats, waarbij leden van het vloot- en walpersoneel aanwezig waren. De directie was vertegenwoordigd door de heer L. F. van den Belt, die namens Shell Tankers memoreerde dat de overledene op 7 maart 1946 als leerling-stuurman bij onze Maatschappij in dienst trad en de diverse rangen doorliep om op 24 december 1964 zijn eerste commando te ontvangen. Hij schetste hem als een goed en eerlijk zeeman, die tot het laatste toe de zee en zijn schip trouw was gebleven.

Wij en met ons velen zullen ons kapitein De Graaf blijven herinneren als een zachtmoedig mens, die ons veel te vroeg is ontvallen.

Onze gevoelens van medeleven gaan uit naar zijn echtgenote en beide zoons, die hun man en vader reeds zo spoedig moeten missen. Wij spreken de hoop uit dat zij de kracht mogen vinden om dit zware verlies te dragen.

Op 14 juli jl. overleed op 61-jarige leeftijd

DE HEER T. GROOS,

oud-hoofdwerktuigkundige van de N.I.T.

Hij verliet de Maatschappij op 1 januari 1959 na ruim 31 dienstjaren.

Op 23 juli jl. overleed oud-hoofdwerktuigkundige

DE HEER H. F. W. WINDHORST,

die de leeftijd van 66 jaar had bereikt. Hij had na ruim 31 dienstjaren bij de N.I.T. de Maatschappij op 1 januari 1958 verlaten.

s.s. **Kelletia**: hfd.wtk. J. Polet, 3e wtk. F. van der Holst, hoofd voeding R. Hoogendoorn;

s.s. **Kenia**: radio-officier J. H. A. van Muijlwijk;

s.s. **Kermia**: wnd. 2e stm. R. J. Westerbrink, II.wtk. G. van Ochten, II.wtk. H. J. Nieuwenhuis, radio-officier H. G. M. van den Hoek, capataz de buque M. Nieto Dacosta, 2^o maniobrista E. M. Perez Agra, marineros integrados J. Vicente Alcalde, M. M. Alonso Iglesias, F. Casete Lestayo, G. Comesaña Fernandez, A. Guisande Martinez, J. Lopeza Pena, J. Martinez Gonzales, M. Otero Carcia, 2^o marineros integrados G. Agusti Vazquez, J. T. Iglesias Fernandez, J. T. Trabazos Fernandez, cocinero del buque M. Fernandez Blanco, camareros J. Dieguez Garcia J. Santome Cañedo, A. Barros Miguez, camarero de la tripulation F. Villalon Torron, hoofd voeding N. L. Zwickler;

s.s. **Khasiella**: hfd.wtk. C. Heeres, 3e wtk. J. J. J. Ludekuse, wnd. 4e wtk. D. van Dongen, 5e wtk. M. C. Versloot, II.wtk. W. Overeem, II.wtk. P. H. Rebel, hoofd voeding J. Poot;

s.s. **Kopionella**: gezagv. P. Buisman, 1e stm. A. J. de Ronde, 2e stm. J. Mieras, II.stm. J. Seeleman, 3e wtk. J. van Pijkeren, II.wtk. H. C. Nagelkerken;

s.s. **Koratia**: hfd.wtk. J. D. Donken, wnd. 3e wtk. M. Schmidt, 5e wtk. H. L. Castens;

s.s. **Korenia**: 1e stm. G. W. Bouma;

s.s. **Korovina**: 1e stm. M. A. Messelaar, hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 3e wtk. R. G. Hoeboer, 5e wtk. J. G. van der Poel, radio-officier A. J. Hamaker;

s.s. **Kosicia**: II.stm. C. Doolaard;

s.s. **Kosmatella**: 1e stm. H. Edens, 4e stm. H. Treffers;

s.s. **Krebsia**: hfd.wtk. J. H. M. Hanssen;

s.s. **Kryptos**: II.stm. J. M. B. van Kessel, 2e wtk. A. de Jong, wnd. 3e wtk. H. Nijhof, wnd. 4e wtk. J. J. de la Fuente, 5e wtk. F. O. Schluter, 5e wtk. C. J. J. de Vos, II.wtk. J. H. Jansen, II.wtk. N. H. Bijl;

s.s. **Kylix**: 4e stm. J. J. J. van Beek, 5e wtk. A. B. M. Peeters, 5e wtk. J. F. Pieters;

s.s. **Lovellia**: wnd. 1e stm. A. T. van Es, 3e stm. D. M. Alderlieste, II.stm. H. de Vos, hfd.wtk. H. J. Nieuwenstein, 3e wtk. H. A. M. Heijens, 5e wtk. C. Oppelaar, 5e wtk. W. P. H. H. M. Coppen, II.wtk. C. Castelijns;

s.s. **Macoma**: 3e stm. A. A. J. M. Defesche, wnd. 4e wtk. A. A. Hultermans, 5e wtk. W. Willems;

s.s. **Metula**: 2e stm. W. C. Padmos, hfd.wtk. W. C. van Megen, 2e wtk. F. W. Gakes, 3e wtk. J. Kossen;

m.s. **Neverita**: gezagv. H. C. Mantel, wnd. 3e stm. H. de Roo, scheepsgezellen a/w P. C. Groen, M. Pape;

m.s. **Niso**: wnd. 3e stm. R. Drenth, 5e wtk. R. A. Niessen;

s.s. **Ondina**: 3e stm. M. C. Kalkman, radio-officier A. Narold;

s.s. **Patro**: 2e wtk. J. J. Jonkman, wnd. 4e wtk. A. J. Elmendorp, II.wtk. M. P. de Haan, II.wtk. A. H. L. Ludekuse;

s.s. **Philidora**: II.wtk. D. W. Smit, N. A. Willems;

s.s. **Philine**: 3e stm. L. O. Statie, wnd. 4e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. J. Vijfvinkel, radio-officier F. K. van Westen;

s.s. **Philippia**: gezagv. P. B. Hibma, hfd.wtk. R. N. Groen, 2e wtk. D. van der Hoek, wnd. 4e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. R. Sijnja, II.wtk. K. P. Beumer;

s.s. **Sepia**: wnd. 2e wtk. J. C. Zwart, 5e wtk. A. W. van Sluijs;

s.s. **Viana**: gezagv. C. S. Duinker, wnd. 3e stm. G. A. H. A. Molenaar;

s.s. **Vitrea**: 1e stm. J. Bosma;

s.s. **Vivipara**: II.stm. J. S. de Vos, 2e wtk. R. A. Risseeuw, wnd. 4e wtk. J. D. Compiet;

s.s. **Zafra**: wnd. 3e stm. G. W. Geesink, 5e wtk. W. van den Dobbeltsteen;

s.s. **Zaria**: wnd. 2e stm. F. G. Franken.

UIT DIENST GETREDEN:

3e stm.: S. P. van Geuns;

4e stm.: J. F. Middelkoop;

2e wtk.: F. Nederbragt;

4e wtk.: J. M. Brinks;

5e wtk.: E. Pesschier, J. C. F. Monkel, R. J. Bax;

II.wtk.: R. A. Smith;

scheepsvoorman: C. J. de Knegt;

scheepsvaklieden II: L. P. C. Mommers, L. M. de Wit.

MET PENSIOEN:

gezagv.: J. I. Boer.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „B.I.P.M. TE DEN HAAG”:

1e stm.: F. A. Visser.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „K.S.E.P.L. TE RIJSWIJK”:

1e stm.: G. W. Bouma.

TERUG VAN TIJDELIJKE TEWERKSTELLING „THE SHELL COMPANY OF QATAR LTD”:

1e stm.: C. Haas.

TIJDELIJK TEWERKGESTELD OP KANTOOR:

1e stm.: J. W. Rutten.

BEVORDERD TOT ONDEROFFICIER:

Y. Adema, scheepsvakman II 27.7.1970.

AANGESTELD ALS:

gezagv.: B. C. den Exter van den Brink;

5e wtk.: G. H. Willems.

BEVORDERD TOT:

scheepsvakman I: A. W. Klaassen.

BEHAALDE DIPLOMA'S:

2e stuurman G.H.V.-th.: 3e stm. C. P. van Hoek;

„A”: 5e wtk. J. Vijfvinkel, F. D. Dieleman, E. Hendrikse;

„MVD”: 5e wtk. G. H. Willems.

Rectificatie: opgave van 5e wtk. D. A. Gunst vervalt.

MUTATIES WALPERSONEEL

(in de periode van 16 juli t/m 15 augustus 1970)

UIT DIENST:

1.8: Mej. E. J. Nagelkerke - sectie DFP/1;

1.8: Mej. J. van Veghel - sectie DFP/2.

IN DIENST:

1.8: Mevr. M. P. Zijlstra-Bötger - sectie DFF/4;

1.8: R. J. Risseeuw - sectie DFF/3.

OVERGEPLAATST:

1.8: L. Kerstens van DFM/2 naar DF/2;

1.8: A. Baljet van DFM/23 naar DFM/2;

1.8: H. Stobbe van DFM/25 naar DFM/23.

GEHUWD:

23.7: Mej. M. H. Schilperoord - sectie DFP/6 - met de heer D. T. van der Knoop.

IN DIENST GETREDEN WALPERSONEEL



Mevr. M. P. Zijlstra-Bötger
sectie DFF/4



R. J. Risseeuw
sectie DFF/3

Redactiecommissie:

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

tussen schip en ka

tiende jaargang no. 1 - september 1970

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN OF BEWERKEN
VAN ARTIKELLEN EN/OF HET REPRODUCEREN VAN FOTO'S OF
AFBEELDINGEN IS SLECHTS GEORLOOFD MET SCHRIFTELIJKE
TOESTEMMING VAN DE REDACTIE

Administratie:

Mej. J. F. Schilt

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