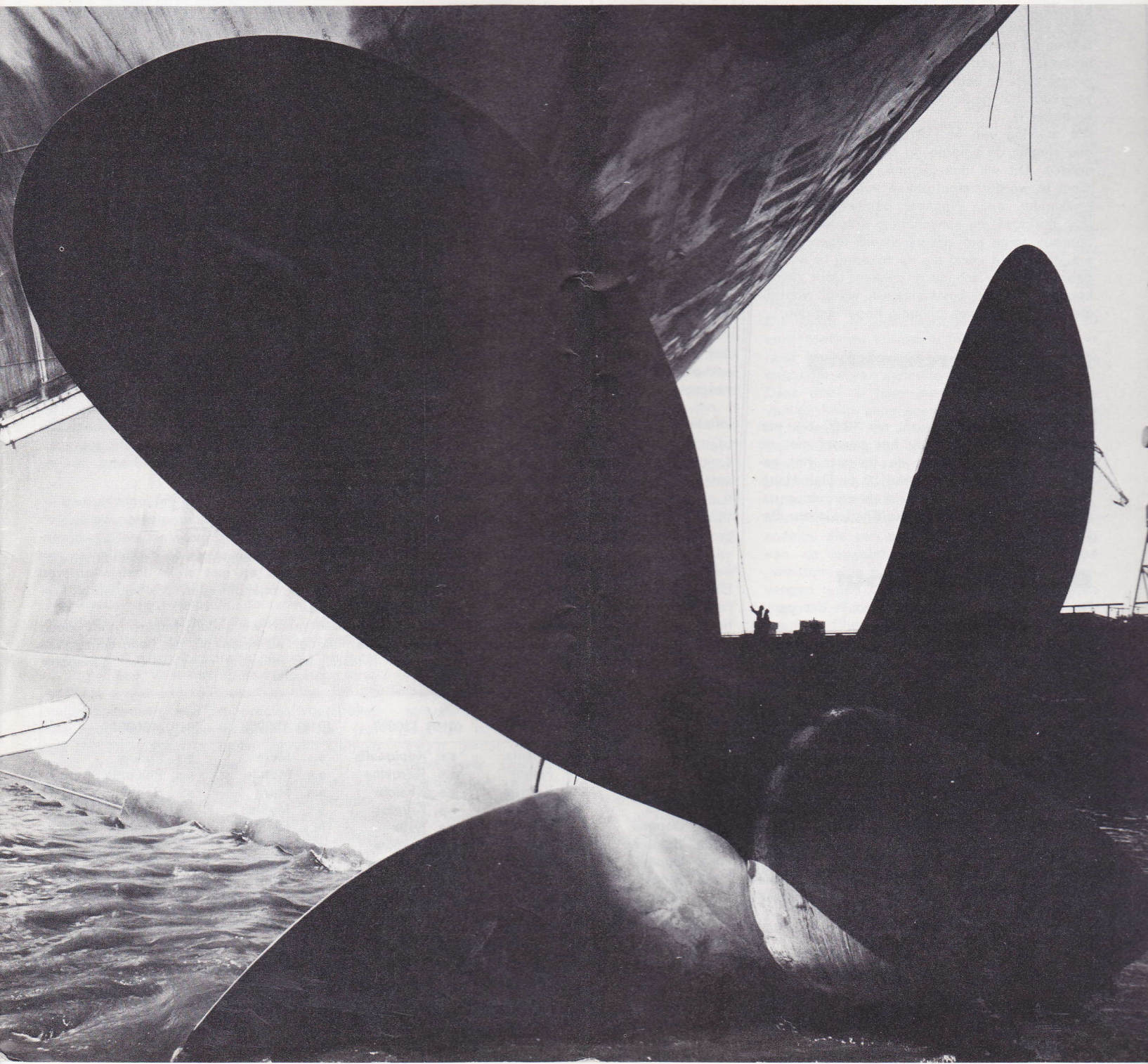


TUSSEN
**SCHIP
EN KA**

MAANDBLAD VOOR HÉT
VLOOT- EN WALPERSONEEL
VAN SHELL TANKERS B.V.
APRIL 1975



Verzekering

Van verzekeraars is bericht ontvangen dat de schadeclaims die door ons vlootpersoneel worden ingediend hoger zijn dan die van zeevarenden van andere rederijen voor wie een **collectieve verzekering voor persoonlijke uitrusting** is afgesloten.

Het is daarom nodig zelf uiterste zorg te besteden aan persoonlijke eigendommen opdat het aantal ingediende aanvragen om schadevergoeding wordt beperkt. Dit geldt vooral voor luxe artikelen, zoals camera's, kijkers, horloges, recorders enz. De juiste bedragen dienen te worden opgegeven in de kolommen „cost price” (aan de hand van nota's!), „deduction” en „amount claimed” en, uiteraard, de juiste omschrijving van het betrokken artikel. Is men in twijfel omtrent de in te vullen bedragen, dan geldt voor „deduction” als leidraad het verschil tussen de aanschaffingswaarde en het bedrag dat men bij verkoop aan b.v. collega zou hebben gekregen op het moment van de schade of het verlies (= dagwaarde). Verzekeraars kunnen om bewijzen vragen (nota's, kwitanties op naam!, ook wanneer aankoop in buitenlandse havens heeft plaatsgevonden) en mogen zelfs de bedragen verlagen tot dat waarvoor het geclaimde artikel normaliter verkrijgbaar is.

Als dekking van het verzekerde artikel geldt dus slechts de waarde op het moment van de schade. Dit wil dus zeggen, dat een bedrag dient te worden afgetrokken voor slijtage, gebruiksduur, enz. Wanneer bepaalde artikelen (b.v. horloges) bij aanschaffing automatisch gedurende enige tijd zijn verzekerd tegen verlies e.d., dan dient eerst die verzekering te worden gebruikt om de schade te dekken. Door zich te houden aan het bovenstaande wordt voorkomen dat de premies onnodig hoger worden.

Dodenherdenking 1975

Op zondag 4 mei a.s. zal om 12.00 uur een krans worden gelegd bij het paneel met de herdenkingsinscriptie, in de hal van het gebouw Carel van Bylandtlaan 30 te Den Haag. Deze plechtigheid is bedoeld als eerbetoon namens de gehele Koninklijke/Shell Groep. Belangstellenden zijn welkom.

Bij de voorplaat

De schroef van het s.s. „Lepton”, dat op 1 maart jl. werd gedoopt. Een volledig verslag hiervan op de pag. 8 t/m 11.



De laatste jaren vooral worden de winsten van vele internationale ondernemingen van alle kanten kritisch bekeken. Dat komt onder meer door de hoge bedragen waar het soms om kan gaan.

Dan spreken sommige critici van „ongehoorde” winst. Zij voeden daarmee de nog steeds heersende misvatting, dat de winst van een bedrijf een bedrag is dat na aftrek van alles en nog wat kan worden opgemaakt. Zij laten bijvoorbeeld buiten beschouwing, dat de grote onderneming de winst hard nodig kan hebben om het bedrijf op peil te houden.

Voor ieder geldbedrag, dus ook voor de winst van een bedrijf, is het doel dat men ermee heeft, maatgevend voor het antwoord op de vraag of het bedrag hoog dan wel laag is. Wie een miljoen heeft om een verjaarsfeestje te geven, beschikt over een ongehoord hoog bedrag, maar wie een tunnel onder de Noordzee wil bouwen, komt er dik aan tekort.

Wie een oordeel wil geven over winstcijfers, zal met diverse factoren rekening moeten hou-

wezen een achteruitgang met twee procent betekent, waarbij de invloed van de belastingheffing voor het gemak nog buiten beschouwing blijft. Wil het gezin in zo'n geval toch hetzelfde goederenpakket blijven kopen, zijn koopkracht handhaven, dan zal het tekort van twee procent moeten worden aangevuld uit de spaarpot. Is de spaarpot leeg, of voor andere noodzakelijke doeleinden bestemd, dan zal het ontbrekende geld moeten worden geleend, bijvoorbeeld in de vorm van een afbetalingskrediet.

In het laatste geval werkt de inflatie voor het gezin dubbelop, omdat de prijs van het krediet, de te betalen rente en kosten, ook steeds stijgt. Voor een bedrijfshuishouding geldt in wezen precies hetzelfde, alleen is het dan wat ingewikkelder. Internationale ondernemingen staan daarbij nog heviger aan de inflatie bloot dan bedrijven die uitsluitend in Nederland werken.

Het in de boeken (het „huishoudboekje” van de onderneming) vermelde bedrag aan winst geeft door de belasting- en boekhoudkundige voorschriften vaak noodgedwongen een vertekend beeld van de werkelijkheid. Vooral door de inflatie zouden er bij diverse posten in het „huishoudboekje” andere bedragen moeten staan: bedragen die een veel lagere winst als uitkomst zouden geven. Daarom zeggen de bedrijfseconomen, dat het geld nog wel rekenenheid maar geen waardemeter meer is. Zij denken terecht in de eerste plaats aan het

Niet alle winst is winst

den. Die factoren zijn groter in aantal en ingewikkelder naarmate de bedrijfshuishouding omvangrijker is.

Inflatie

Wellicht de belangrijkste factor is de inflatie. Tegenwoordig behoeft dit begrip amper nadere uitleg, hetgeen aangeeft hoezeer de inflatie de laatste jaren om zich heen heeft gegrepen.

Vandaag ondervinden we ook in de gewone gezinshuishouding — de eenvoudigste vorm van huishouden — de invloed van de inflatie in de vorm van almaar stijgende prijzen.

Om de prijsstijgingen op te vangen, hebben we regelmatig loonsverhoging nodig en iedereen heeft tegenwoordig scherp in de gaten, dat een loonsverhoging van acht procent bij een gemiddelde prijsstijging van tien procent in

voortbestaan van het bedrijf, onder handhaving van de bereikte positie. Een stapje terug betekent onder meer verlies van werkgelegenheid en in het geval van de oliemaatschappijen tevens een directe aantasting van de algehele economische bedrijvigheid, omdat de olie-industrie daarvoor de energie aandraagt, en nu minder orders plaatst.

Juist door de inflatie — de geldontwaarding — is de vraag „welke waarden moeten we aan de cijfers toekennen” bijzonder actueel geworden. In het bedrijfsleven staan de methodieken van „wanneer, hoe en met welk doel waarderen we” op het ogenblik dan ook uitgebreid ter discussie.

Hiermee raken we andere factoren dan alleen de inflatie, waarmee bij de beoordeling van winstcijfers rekening moet worden gehouden.

Verzoeken voor scheeps- informatie te bellen:

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
s.s. Arca
s.s. Atya
m.s. Camitia
s.s. Capiluna
s.s. Capisteria

(010) 130955

s.s. Capulonix
m.s. Cinulia
m.s. Crania
m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

(010) 130956

m.s. Felania
m.s. Fulgur
s.s. Kabylia
s.s. Kalydon
s.s. Kara
s.s. Katelysia
s.s. Kelletia
s.s. Kermia
s.s. Khasiella

(010) 130957

s.s. Kopionella
s.s. Korovina
s.s. Kosicia
s.s. Kryptos
s.s. Kylix
s.s. Lovellia
s.s. Macoma
s.s. Marinula
s.s. Marisa

(010) 130958

s.s. Meta
s.s. Metula
s.s. Mitra
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba
s.s. Patro
s.s. Philidora

(010) 130959

s.s. Philine
s.s. Philippia
s.s. Sepia
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Vlieland
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Twee factoren spelen vooral voor de Koninklijke/Shell Groep een belangrijke rol: de afschrijvingen en de waardering van de voorraden.

Afschrijvingen

Als het gezin zich voor duizend gulden een stuk voor de huishouding (bijv. een keukenapparaat) aanschafft met een levensduur van ca. tien jaar, moet het ieder jaar honderd gulden sparen (afschrijven) om aan het einde van de periode weer duizend gulden beschikbaar te hebben voor de aankoop van een nieuw apparaat. In het bedrijfsleven heet dit afschrijven op basis van de (historische) kostprijs, dus de prijs die je betaalde bij de aanschaf. Door de zeer sterke inflatie van de laatste jaren is de prijs van hetzelfde type apparaat na tien jaar echter gestegen naar, bijvoorbeeld, achttienhonderd gulden. Er is achthonderd gulden te weinig gespaard om zonder meer hetzelfde nieuwe apparaat te kunnen kopen. Het gezin had dus jaarlijks geen honderd, maar honderdtachtig gulden opzij moeten leggen.

Ook de Koninklijke/Shell Groep schrijft af op basis van de historische kostprijs. Dat geldt voor haar gebouwen, fabrieksinstallaties, schepen, booreilanden, enz. Stel dat Shell een zelfde apparaat heeft gekocht, een investering dus van duizend gulden. Door ervaring wijs geworden, zou zij kunnen besluiten geen honderd gulden per jaar te sparen, maar honderdtachtig (geen afschrijving meer op basis van de historische kostprijs, maar op basis van de vervangingswaarde). Dit bedrag haalt Shell van haar inkomsten af, wat doorwerkt tot in het winstcijfer, dat nu tachtig gulden lager uitkomt dan in het geval er honderd gulden zou zijn afgeschreven. Een simpel voorbeeld kan dit verduidelijken:

Bij afschrijving op basis van kostprijs

Inkomsten ...	f 2.000	Afschrijving ...	f 100
		Over. kosten .	f 1700
		Winst	f 200
	f 2000		f 2000

Bij afschrijving op basis van vervangingswaarde

Inkomsten ...	f 2.000	Afschrijving ...	f 180
		Over. kosten .	f 1700
		Winst	f 120
	f 2000		f 2000

De afschrijvingen stijgen van f100 naar f180 = + f80.

De winst daalt van f 200 naar f 120 = - f80.

Stop, zegt de belastingdienst op dat moment. De fiscus heft namelijk belasting over de winst die tot stand komt na afschrijvingen op basis van de kostprijs. Hij neemt dus geen genoegen met een winst die tachtig gulden lager is uitgevallen. Voor hem is de historische kostprijs de enige exacte basis, want zeggen de belastingmensen, wie kan precies voorspellen hoe hoog de vervangingswaarde over tien jaar zal zijn en hoeveel op basis daarvan jaarlijks moet worden afgeschreven?

Dat is een van de motieven waarom de Koninklijke/Shell afschrijft op basis van de kostprijzen. Dat is ook de reden waarom de winst na afschrijvingen op alle investeringen in gebouwen, fabrieksinstallaties, schepen, booreilanden, enz. op papier veel hoger is dan ze in werkelijkheid zou moeten zijn.

In de spaarpot „afschrijvingen” zit ter vervanging van het oude apparaat na tien jaar acht-



honderd gulden te weinig en ter vervanging van fabrieksinstallaties, tankers enz. enz. miljoenen en miljoenen te weinig. Deze tekorten zullen voornamelijk moeten worden aangevuld uit de winst die overblijft na aftrek van belasting.

Lukt dit niet, dan kan niet alles meer worden vervangen. Het bedrijf voldoet niet meer aan de eis van continuïteit, het kan zijn koopkracht, zijn werkkapitaal en daarmee zijn positie niet handhaven. Tenzij het bedrijf meer geld als leningen kan opnemen.

Vroeger was dit ook wel een voortdurende zorg, maar niet in de enorme omvang van vandaag. Toen was de inflatie minder hevig en was daarom het verschil tussen vervangingswaarde en historische kostprijs minder groot, waardoor met een relatief geringe aanvulling uit de winst kon worden volstaan. Tegenwoordig moet de winst wel erg hoog zijn om de gapende kloof te overbruggen.

Buiten beschouwing blijft nog de enorme behoefte aan extra middelen voor de ontwikkeling van nieuwe bronnen van energie en de opsporing van aardolie in moeilijk en daardoor duur te exploiteren gebieden. Een behoefte die urgent is geworden door de oliecrisis van eind 1973 en die eveneens voor het grootste deel uit de winst moet worden gedekt.

Vorraden

Het probleem van de voorraden lijkt op dat van de afschrijvingen. Ook hier heeft de inflatie invloed, want met de opbrengst van haar verkopen kan Shell niet meer eenzelfde hoeveelheid aardolie inkopen en eindprodukten maken. Om die stroom op peil te houden, is dus meer geld nodig en ook deze aanvulling moet hoofdzakelijk uit de winst komen. Ook hier moet het bedrag van de winst eigenlijk worden verminderd met het verschil tussen vervangingswaarde en kostprijs, maar in de boeken gebeurt dat evenmin als bij de afschrijvingen, omdat Shell haar voorraden veelal tegen kostprijs waardeert.

Toch is de invloed van de inflatie lang niet de kern van het probleem bij de voorraadwaardering. Vele malen belangrijker zijn hier de prijsverhogingen van de olielanden, waarmee de kostprijs van de aardolie sinds de oliecrisis van eind 1973 met maar liefst 400 pct. is opgejaagd.

Dergelijke prijsverhogingen werken in de consumerende landen door in de verkoopprijzen. Het lijkt dan alsof Shell tijdelijk extra winst maakt, omdat de al aanwezige voorraden, die tegen veel lagere kostprijzen gewaardeerd staan, tegen veel hogere prijzen worden verkocht. Het gaat hier echter helemaal niet om extra winst, maar om een deel van het werkkapitaal, hetgeen uit het volgende vereenvoudigde voorbeeld duidelijk kan worden:

Een kruidenier verkoopt drop, die hij van de fabriek betreft voor 30 cent per rolletje. Stel dat hij 100 rolletjes in voorraad heeft, dan zit hierin een werkkapitaal van $100 \times 0,30 = f 30$,

Dan krijgt hij bericht, dat de fabriek haar prijs heeft verhoogd tot 40 cent. Bij vervanging van de voorraad kan de kruidenier voor zijn f 30,— werkkapitaal geen 100 rolletjes meer inkopen, maar nog slechts 75 ($75 \times f 0,40 = f 30$). Hij komt f 10,— of 25 rolletjes tekort om zijn voorraad qua hoeveelheid op het oude peil te handhaven.

Zo gaat het niet alleen met drop, maar met vrijwel alle artikelen in de winkel van de kruidenier. Zijn winst is dan ook lang niet voldoende om daaruit het tekort op alle voorraden te financieren. Evenmin kan hij zich een steeds kleiner wordende vervanging van zijn handelsvoorraad veroorloven, omdat anders de positie van zijn bedrijf en op de duur het voortbestaan daarvan in gevaar zou komen. Zodra de prijsverhoging bekend wordt, besluit hij daarom zijn verkoopprijs van drop zodanig aan te passen, dat hij bij vervanging van de voorraad toch weer 100 rolletjes van de fabriek kan betrekken. Zijn verkoopprijs voor een rolletje was 30 cent kostprijs en 5 cent winst = 35 cent, maar wordt nu als volgt opgebouwd: 30 cent (historische) kostprijs en 10 cent kostprijsverhoging en onveranderd 5 cent winst = 45 cent.

Helaas aanvaarden de belastingdiensten van verschillende landen dit niet, maar belasten de winst van de kruidenier op basis van de historische kostprijs. Dit betekent dat de fiscus van die landen de verkoopprijs van de winkelier als volgt ziet: 30 cent kostprijs en 15 cent winst is 45 cent.

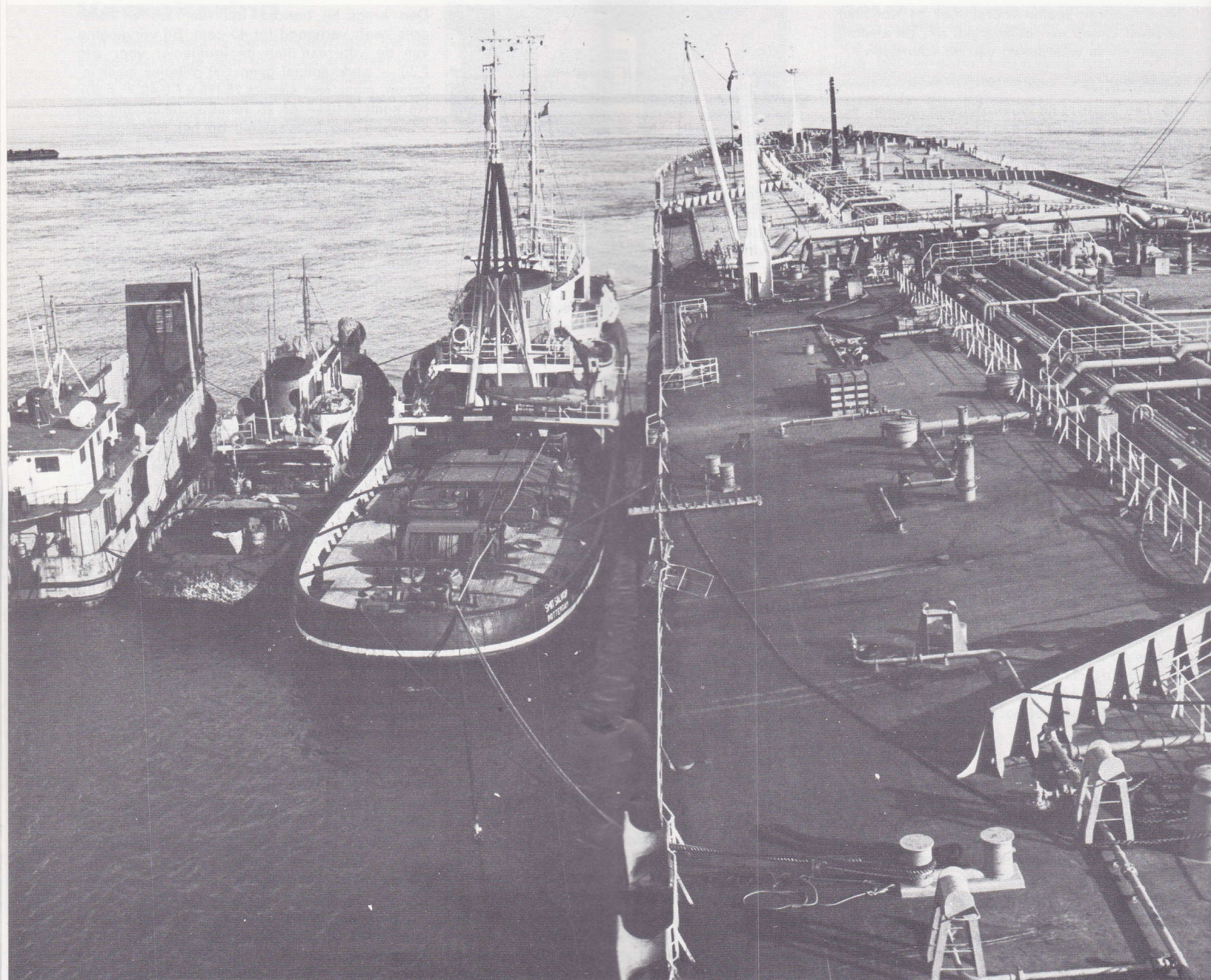
Er zijn echter gelukkig ook belastingdiensten van landen, waaronder Nederland, die de verhoging van de kostprijs van de vervangende aankoop in de continuïteit van het bedrijf niet als winst beschouwen en diensgevolge in bovengenoemd voorbeeld niet 15 cent maar onveranderd de 5 cent als winst belasten.

Dit laatste is juist, want het verschil van 10 cent heeft de kruidenier nodig om zijn voorraad volledig te kunnen vervangen. Dat ene dubbeltje is een gedeelte van zijn werkkapitaal. Daar Shell in haar jaarresultaat de methode van de historische kostprijs gebruikt, wekt dit bij het publiek de verkeerde indruk dat de winsten, die nodig zijn om voorraden te vervangen tegen hogere kosten, als winst moeten worden beschouwd en dat Shell zodoende een zoete winst binnenhaalt.

Maar om te blijven voldoen aan de eerdergenoemde eis van continuïteit onder handhaving van de opgebouwde positie, moeten deze „winsten”, die nodig zijn om voorraden te vervangen tegen hogere kosten, niet als winsten worden beschouwd. Dat zou alleen maar opgaan als Shell zich uit de oliebranche zou terugtrekken, of anders gezegd: als Shell de aanwezige voorraden zou uitverkopen zonder tot vervanging over te gaan.

Wie nu de winstcijfers van de Koninklijke/Shell Groep wil beoordelen en daarbij alleen al de volgende drie factoren in aanmerking neemt:

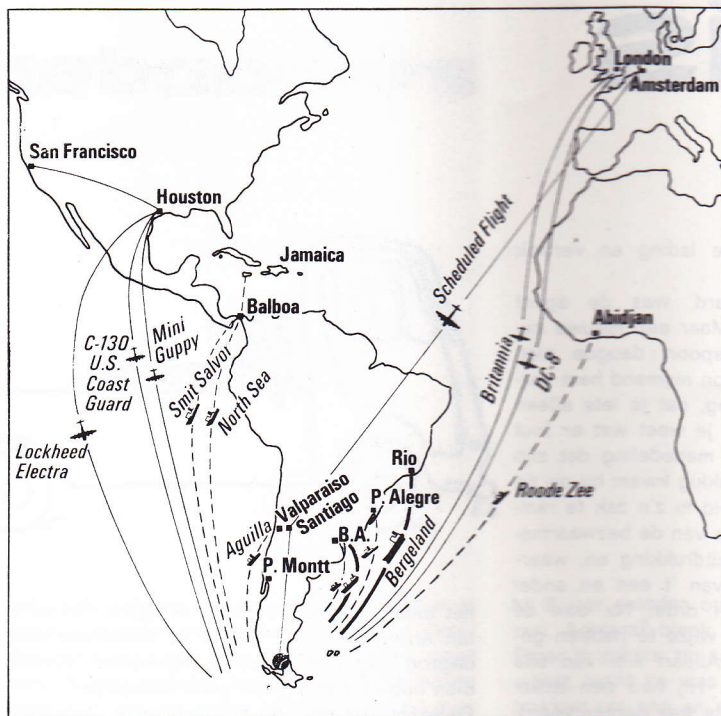
- de inflatie met de daaruit voortvloeiende dalende koopkracht,
- de irreële boekhoudkundige winst als gevolg van de noodgedwongen toepassing van het afschrijvingssysteem op basis van kostprijs,
- de zogenaamde winst op voorraden die in wezen een deel van het werkkapitaal is, heeft al voldoende redenen om te concluderen, dat niet alle winst echte winst is.



'Metula' presentatie

De belangstelling uit de gehele wereld voor de gebeurtenissen rond de „Metula” in Straat Magelhaen — herfst 1974 — is groot geweest. Dit mag geen wonder heten als men bedenkt dat, nog afgezien van de stranding zelf, de bergingsoperatie wordt beschouwd als de grootste uit de geschiedenis van de scheepvaart. Zulks omdat het hier om een V.L.C.C. ging, die onder bijzonder moeilijke omstandigheden moest worden vlotgetrokken, met behoud van een maximum aan lading om verdere milieuverontreiniging te voorkomen. Alhoewel het officiële onderzoek naar de oorzaak nog niet is afgesloten (de zaak wordt binnenkort behandeld door een „Commissie van

Onderzoek” op de Nederlandse Antillen, alwaar het schip is geregistreerd), leek het gewenst om voor de internationale scheepvaart- en verzekeringswereld een exposé te geven van alle facetten van de stranding en berging, met de lessen die nu reeds uit het ongeval kunnen worden getrokken. Dit vond op 20 februari jl. plaats in het Centrale Kantoor in Londen, waar een 250-tal toehoorders luisterden omtrent de stranding, de berging, en de verontreinigungsaspecten. Door onze verslaggeving aan het personeel — via P.C.O.R.-berichten, mededelingen op de publikatieborden, later aangevuld met berichten



in dit maandblad — was hiervan reeds veel aan onze lezers bekend. Tijdens de presentatie werd er echter nogmaals bijzondere nadruk op gelegd, dat de route door Straat Magelhaen bewust was gekozen. Navigatorisch kan de Straat als bestial veilig worden beschouwd. Ze is goed in kaart gebracht, er zijn goede bakens, terwijl er bij een onverhoopte machinestoring redelijk veilige ankerplaatsen zijn. Bovendien is de minimale vaardiepte 70 voet, terwijl in het nauwste gedeelte de vaargeul nog altijd een volle mijl breed is. Zou daarentegen de route rond Kaap Hoorn worden genomen, dan is er het risico van ijsbergen tijdens een deel van het jaar, volkomen afwezigheid van een beschutte ankerplaats om nog niet eens te spreken over de beruchte weersomstandigheden die hier veelal heersen.

Weliswaar bemoeilijken de weersomstandigheden en stromingen in de Straat van Magelhaen de doorvaart, doch vergeleken met het alternatief rond de Kaap is de Straat toch altijd verre te verkiezen.

Het derde alternatief voor de vaart van het Midden-Oosten naar Chili, d.w.z. het volgen van de Oostelijke route, via het Verre Oosten, betekent 3000 mijl extra varen. Toch zou deze route zijn en worden gekozen wanneer de Straat van Magelhaen als te gevaarlijk voor V.L.C.C.'s zou moeten worden beschouwd. Niets is echter minder waar, hetgeen ook duidelijk is aangetoond doordat verschillende V.L.C.C.'s ook na het ongeval met de „Metula”, zowel in beladen toestand als in ballast, door de Straat zijn gevaren, waarbij de gezagvoerders van deze schepen meldden dat zich geen bijzondere navigatorische problemen op deze route hadden voorgedaan.

In antwoord op de door een der aanwezigen in Londen gestelde vraag, of het vervoer van olie door de Straat niet bij voorkeur met kleinere tankers diende te geschieden, werd medegedeeld, dat recent wederom op Satellite Patch een schip aan de grond is gelopen. Echter, dit was een klein schip, waaruit wel blijkt dat de grootte van geen belang is, doch uitsluitend het veilig navigeren.

Aan boord van de „Metula” werd tijdens het ongeval door de scheeps-officieren gebruik gemaakt van de Admiralty Chart. De Chileense loodsen echter gebruikten een kaart, die pas door de hydrografische dienst van Chili was uitgegeven en nog niet bekend bij de Admiralty. In hoeverre dit tot de koerswijzigingen zoals opgegeven door de loodsen tot de stranding heeft bijgedragen, zal door de „Commissie van Onderzoek” moeten worden uitgemaakt. Wel — aldus spreker in

Londen — was op de Adm. Chart waar te nemen dat bij het opvolgen van de koerswijziging de „Metula” in ondieper water kwam.

Uiteraard was de belangstelling van de aanwezigen, waaronder tevens een aantal persvertegenwoordigers, ook sterk geconcentreerd op de verontreiniging die is opgetreden als gevolg van olievlies (lading en bunkers) van ongeveer 50.000 ton totaal, tijdens en na de stranding. Onderzoekingen hebben uitgewezen, dat hiervan ongeveer 17.500 ton moet zijn verdampt, terwijl — helaas — 7.500 ton op de kust is aangespoeld.

Van de overige 25.000 ton, die in de Indische Oceaan is terechtgekomen als gevolg van de stroming, wordt naar schatting 24.500 ton biologisch afgebroken, terwijl de resterende 500 ton door de inwerking van het licht wordt teniet gedaan, in vaktermen door foto-oxidatie.

De meest kwalijke gevolgen zouden kunnen ontstaan door de 7.500 ton, die op de stranden en kusten van Straat Magelhaen is aangespoeld. Bij de pontverbinding tussen het vasteland van Zuid-Amerika en Vuureiland was dit inderdaad een duidelijk verschijnsel, reden waarom de bruggenhoofden aldaar dagelijks werden schoongemaakt met onmiddellijk aangevoerde bestrijdingsmiddelen.

De rest van de baai na de eerste „engte”, waar de reeds genoemde 7.500 ton olie grotendeels terecht kwam, is echter uitermate dunbevolkt. Visserij vindt er praktisch niet plaats, terwijl hier ook in de strandings- en bergingsperiode geen pinguïns, aalscholvers of ander gevogelte broeden. Wel daarna, doch toen was het grootste deel van de olie-mousse ter plaatse reeds afgebroken, of had zich naar de Atlantische Oceaan verplaatst.

Door het Patagonisch Instituut, dat zich met de milieubeheersing ter plaatse bezighoudt, alsmede door Dr. J. Baker, Brits deskundige in Marine biology, is uitvoerig rapport uitgebracht over de aantasting van het milieu als gevolg van de verloren gegane hoeveelheid olie. Nog dagelijks worden per vliegtuig verkenningstochten gemaakt over het betrokken gebied. De rapporten wijzen uit, dat in de bewuste en aangrenzende baaien het water thans absoluut helder is. Slechts hier en daar is op de stranden wat olie zichtbaar, plekken die echter veelal door de vogels ter plaatse worden gemeden. Nauwkeurige tellingen, verricht door deskundigen in samenwerking met daarvoor ingezette Marine-eenheden van Chili, hebben uitgewezen, dat — met een ruime grens genomen — het totaal aantal gestorven pinguïns en vogels thans beslist niet meer dan 3.000 is. Daarentegen zijn vele tienduizenden soortgenoten springlevend, broeden, verzorgen hun jongen en verkeren in blakende welstand.

Hoezeer ook de aantasting van de vogelstand met 3.000 exemplaren (en niet 40.000 zoals in diverse kranten gemeld n.a.v. een bericht in de „Washington Post”) wordt betreurd, men prijst zich gelukkig dat bij een dergelijke scheepsramp met olievlies de sterfte tot dit relatief lage aantal beperkt is gebleven. De Koninklijke/Shell Groep heeft, ten einde verdere studie door het onafhankelijke Patagonisch Instituut mogelijk te maken, gelden uitgetrokken, terwijl enkele Zuid Amerikaanse geleerden in de gelegenheid worden gesteld studie omtrent het beschermen van flora en fauna op Europese instituten te volgen.

De lessen die reeds thans uit het ongeval kunnen worden getrokken, zijn van groot belang. Overduidelijk is geworden dat elk schip — groot of klein — bij doorvaart van Straat Magelhaen het midden van het diepe vaarwater dient aan te houden. De loodsen dienen een rustperiode te hebben tussen opeenvolgende beloodsingen van West naar Oost en in omgekeerde richting. De vaart door de „first and second narrows” dient bij daglicht plaats te vinden. Wanneer de „Metula” een dubbele bodem zou hebben gehad, zou het olievlies nauwelijks minder zijn geweest. Echter, de belangrijkste les die kan worden getrokken is de noodzaak voor kleinere of onafhankelijke reders en verzekeringsmaatschappijen om te komen tot een studie hoe een dergelijke berging gezamenlijk te financieren. Immers, ware het niet dat de Koninklijke/Shell Groep zich bewust had getoond van haar verantwoording, dan zou er geruime tijd verloren zijn gegaan met het vaststellen wie verantwoordelijk was voor de berging en milieuverontreiniging. Nu werd onmiddellijk na het ongeval besloten tot uitzending van deskundigen, tot uitvliegen van zeer grote hoeveelheden bergingsmateriaal en chemische middelen ter bestrijding van waterverontreiniging door olie. Pas daarna werd nagegaan of en in hoeverre de internationale, daarvoor in het leven geroepen organisaties ieder hun heel dienden te dragen van de vele miljoenen guldens die op zeer korte termijn moesten worden besteed om mensen en materiaal uit te zenden en een bergingscontract af te sluiten. In het geval van een kleinere, financieel minder draagkrachtige rederij was de kans groot geweest „to abandon ship”, met alle kwalijke gevolgen van dien voor het milieu.

Naar huis

anders

Passages — wel tegen de driehonderd per maand — worden er door de Sectie DFP1 op kantoor geregeld. Steeds weer gaat het goed, totdat er ineens helemaal niets van klopt. Niet dat het niet goed geregeld zou zijn, maar gewoon omdat alles, maar dan ook alles tegen zit. Dit ondervond kap. Allaart in januari jl., toen hij van de „Dallia“, met ligplaats aan de SBM bij Bonny, in Nigerië, huiswaarts zou keren voor verlof. Gepland was per heli-copter of bootje naar Port Harcourt, dan op een Nige-riaans lijntoestel van Port Harcourt naar Lagos, om vandaar per KLM-lijntoestel naar Amster-dam te vliegen. Het viel anders uit, heel anders.

Het begon met een fijne zandnevel, die een helicoptervlucht onmogelijk maakte. Dan maar per bootje, zo werd besloten, en aldus stapte kap. Allaart, met z'n twee koffers, aan de wal in Bonny, om vandaar naar Port Harcourt te gaan. Het werd weer een bootje, maar wel een van de primitieve soort. Een rank, smal geval, de koffers voorop, een gehurkte neger erbij, in het midden de repatriërende gezagvoerder, ter-wijl de bemanning werd voltooid door een don-kere Nigeriaan, die de buitenboordmotor be-diende en het sloopje over de rivier koerste. Ruim twee uur lang voer men over het water, dwars door het oerwoud. Versnellingen en kre-ken zorgden voor afwisseling. De kaaimannen lagen lui in het zonnetje langs de oever. Nu en dan kwam een lange boot, met een groot aan-tal donkere figuren, al pagaaierend uit de kre-ken de rivier op, het ritme bepalend met onver-staanbare kreten. De oevers waren dicht be-groeid, met lianen die in het water neerhingen. Het geheel had een achtergrond kunnen vor-men voor een film over Dr. Livingstone in Cen-traal Afrika. Zo voelde kap. Allaart zich ook, zij het dat hij geen zonnehelm droeg. „Toch boeiend,“ zo overpeinsde hij, terwijl hij ons van zijn lotgevallen op weg naar huis vertelde. „Je moet er natuurlijk ook het aantrekkelijke van inzien; en ik moet bekennen het was voor mij iets geheel nieuws. De enige angst die ik koesterde was, of ik mijn aansluitingen nog wel zou halen.“

In de buurt van Port Harcourt gekomen, ste-vende het sloopje op de wal af, de koffers werden eruit geladen en een van de beide ne-gers zei, dat de kapitein hier moest wachten; de agent zou hem met z'n auto komen oppik-ken. Tijdens het lange wachten werd het enige vertier gevormd door vreemd uitzierende hage-dissen, die de weg overstaken en tussen het struikgewas verdwenen. Ondanks het geduld dat hij had, keek kap. Allaart nu en dan toch eens op z'n horloge. Waar blijft die agent nou? Gelukkig kwam na enige tijd een — weliswaar bijzonder bouwvallig, maar toch nog rijdend — vehikel langs, beladen met ledige Coca-Cola-flesjes. Zo goed en zo kwaad als het ging, maar inwendig dankbaar voor de lift, kroop onze gezagvoerder zonder verdere plichtple-

gingen tussen de rollende lading en vertrok richting Port Harcourt.

Eenmaal aldaar gearriveerd, was de agent gauw genoeg gevonden. Maar een nieuwe ca-tastrofe dreigde: zijn paspoort deugde niet. Wat er nu fout aan was, kon niemand hem ver-tellen. Ondanks zijn betoog, dat je iets alleen maar recht kan zetten als je weet wat er fout is, werd volstaan met de mededeling dat zijn pas niet in orde was. Gelukkig kwam hij op de gedachte eens met wat geld in z'n zak te ram-melen, en kijk... de oogjes van de bezwaarmakers kregen een andere uitdrukking en, waer-achtig, na overhandiging van 't een en ander was de pas plotseling in orde. Na ook de douane op een dergelijke wijze te hebben ge-trakteerd, dacht kapitein Allaart wel van alle problemen verlost te zijn. Hij had een ticket voor het vliegtuig, de plaats was gereserveerd, dus wat kon hem nog gebeuren? De instap-kaart, nee, die had hij nog niet. Honderden an-deren bleken die ook niet te hebben en wilden allen met hetzelfde vliegtuig. Ondanks dringen was er niet aan een instapkaart te komen. Te-gen deze overmacht van niet alleen met ticket, maar vooral ook met bankbiljetten zwaaiende Nigerianen, was onze gezagvoerder niet opge-wassen. Kap. Allaart zocht toen maar een ho-tel op, om de volgende dag in alle vroegte een nieuwe poging te wagen.

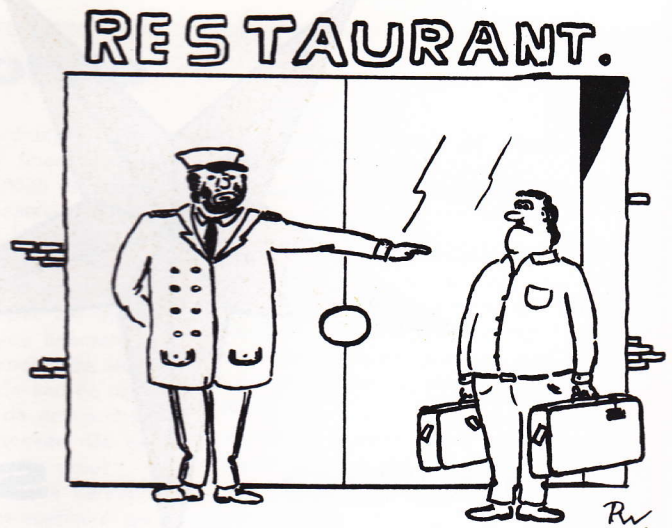
Om 6 uur in het ochtendgloren, stond kap. Al-laart weer met z'n twee koffers tussen het ge-drang. Urenlang. Tot overmaat van ramp, bleek



het toestel, dat om 9 uur 's morgens had moe-ten arriveren, om 2 uur in de bloedhete mid-dagzon nog niet te zijn aangekomen. Boven-dien had hij nog steeds geen instapkaart. Gelukkig viel zijn oog op een bordje „Shell he-li-copter service“. De bediende achter het tafel-tje ontkeerde echter dat er heli-copters van de Shell vlogen. Wel een Piper Cup, richting La-gos. Nou kon het zo langzamerhand onze luchtpassagier geen laars meer schelen hoe hij er zou komen, al was het per vliegende scho-tel, als hij z'n KLM-lijntoestel maar zou halen van Lagos naar Amsterdam. Na veel getelefo-neer kreeg hij toestemming met de Shell Piper Cup te vliegen: a) als die nog kwam, b) als er een plaats over was en c) als de piloot het goed vond. Drie voorwaarden, die gelukkig alle in vervulling gingen. Alleen ging de Piper Cup niet naar Lagos, maar naar Warri! En dat ligt



dan anders



wel in de richting van Lagos, maar vandaar is verder vervoer praktisch onmogelijk. Beter stap voor stap dan hier blijven plakken, moet kap. Allaart gedacht hebben, want hij stapte prompt in om de enige zitplaats die er over was te bezetten en aldus weer een stap dichterbij huis te komen.

Vijftig minuten lang ging het vlak over de „bush“, een prachtig gezicht, zo vertelde hij ons. Het enige probleem bleef, hoe hij weer verder moest komen, want van Warri naar Lagos kan alleen door de lucht of per boot. Na aankomst op Warri Airport, bestaande uit een open plek in het bos met een ijzeren loodsje, bleek de piloot een en ander echter toch voor onze gezagvoerder te kunnen regelen, zodat al een kwartier later kap. Allaart, nog steeds met z'n koffers, in de richting van Lagos vloog, met nog enkele passagiers. Hieronder waren twee Engelse kinderen, die naar Europa zouden terugkeren.

De grote landingsbaan op het vliegveld van Lagos gaf vanuit de lucht een geruststellend gevoel. Echter, nauwelijks was het kleine toestelletje geland, of het schoot met een reuze-zwaai van de landingsbaan af en ging dwars door het hoge gras naar een loods. Had de piloot dat nu maar tevoren gezegd, dan hadden de enorme schommelingen en buitelingen die het toestel maakte, onze zeevaarder niet de schrik van z'n leven bezorgd. Maar, eerlijk is eerlijk, hij kwam veilig aan. Alleen niet bij de ontvangsthal van het vliegveld, maar bij een loodsje van de Shell, geheel aan de andere kant.

Tijdens zijn verhaal veegde kap. Allaart, als hij aan dat moment terugdacht, nog de zweetdruppels van zijn voorhoofd. „Wat dacht u? Bloedheer, twee koffers en dat rotte gebouw lag kilometers verder. Geen auto, fiets, niets.“

„Are you from Shell,“ vroeg een dame even later aan hem. „Yes, Ma'am, I am.“ Het bleek iemand te zijn die de twee jongens kwam ophalen met haar auto. Hij vertelde haar van zijn probleem om het vliegveldgebouw te bereiken, dat hij gezagvoerder was op weg naar Amsterdam en dat het hem tot heden niet meezat. „Maar... u bent Nederlander. Ik ken u nu weer,“ riep de dame uit. En ineens... daar wist hij het weer. Mevrouw Franken, nota bene de echtgenote van collega Franken, waarmee

hij 8 jaar geleden op de „Philidora“ had gevaren. Achteraf bleek, dat de vrije plaats in de Piper in zekere zin aan haar te danken was geweest, want ze was een vliegtuig eerder vertrokken om een en ander te regelen in Lagos. Eenmaal bij de terminal gebracht, deden zich nieuwe problemen voor. De agent was in geen velden of wegen te bespeuren. Mevrouw Franken vertelde hem, dat hier een hotel vinden een onmogelijkheid was. Er was er wel een, maar alle kamers waren lang tevoren besproken. Maar zij maakte er geen probleem van: „U moet gewoon zwart slapen.“ In de kamer van de twee Engelse jongens werd, via via, zoals dat heet, een matras op de grond gelegd en aldus zou kap. Allaart eindelijk van de vermoeienissen van de reis kunnen bijkomen. Maar eerst wat eten, zo dacht hij. Maar dat bleek helemaal een probleem. Zijn poging om het restaurant binnen te stappen werd verijdeld door een reus van een neger, die hem toesnauwde dat hij een das moest dragen. Echter, de oplossing lag in een gereedstaande doos. Met een royaal gebaar diepte onze portier er een das uit, zodat kap. Allaart als heer gekleed de menukaart kon gaan bestuderen, waarop een keur van maaltijden stond vermeld. Maar wat hij ook bestelde, het was er niet, behalve sandwiches, koffie en thee. En daarmee basta. Met das aan genoot hij er toch van, leverde bij de deur zijn das weer in en sloop stilletens naar zijn gereedliggende matras, waarop hij zich kon neervleien en voorbereiden op de volgende moeilijkheden.

Die mevrouw Franken had er slag van om op een vliegveld zich van een plaats voor het eerstvolgende toestel te verzekeren. Weliswaar moest er de volgende dag weer druk gewaagd worden met biljetten, maar het werkte voortreffelijk. „Ik doe net of ik drie pleegkinderen heb, kapitein, dat is wel zo eenvoudig.“ Maar al deze goede zorgen baatten ten slotte toch niet, want er kwam bericht, dat het KLM-toestel wegens de nog steeds heersende zandnevel niet zou landen, maar van Accra zou terugvliegen naar Amsterdam. Alitalia geprobeerd, een toestel naar Kano in Centraal Afrika, steeds weer neen. Gelukkig, de Sabena vloog nog, met een DC-10. Als goed kenner van het land wist zijn tijdelijke pleegmoeder drie plaatsen te organiseren en zo

kon de gezagvoerder, nu verder belast met de zorg voor de twee Engelse jongens, eindelijk zijn benen in het toestel naar Europa strekken. Nou ja, strekken, maar dat is een ander verhaal. In ieder geval rekende hij erop dat de KLM in Brussel wel het een en ander zou hebben geregeld, nu de KLM-vlucht uit Lagos was mislukt.

En dat was helaas een rekening die niet werd gehonoreerd, om het zo maar te zeggen. Want om 7 uur in de avond, na landing in Brussel, bleek verder vliegen naar Amsterdam nauwelijks mogelijk. Wel naar Londen, zodat in ieder geval zijn pleegkinderen nog in goede orde konden worden afgezonden. En toen maar weer dringen voor het loketje van de KLM. Er was nog maar een beperkt aantal plaatsen vrij in het laatste toestel naar Schiphol. „Wie heeft urgentie?“ Tot verbazing van alle vluchtgeagidgen zelf meldde zich niemand, behalve een duister figuur. Daar de man „met-haast“ met bankbiljetten begon te wapperen, werd hij onverbiddelijk teruggewezen. „Dan degenen die kinderen bij zich hebben.“ Het resultaat was dat er nog drie plaatsen over waren. „Nu de alleen reizende dames.“ Slotresultaat: alle mannen bleven over. Er ontspan zich een fel gesprek over het al of niet terecht weigeren van de KLM-piloot om in de zandnevel in Lagos te landen. Kap. Allaart volstond met op te merken, dat het anderzijds te loven was dat men geen onnodige risico's had genomen. Even daarna werd juist hij op de schouder getikt door de KLM-bediende. „Er is nog een plaats over in een Sabena-charter naar Amsterdam, gate 33, maar dan moet u wel rennen; en zonder bagage.“ Dat van die bagage vond hij nou wel jammer, maar rennen kon hij, al waren de drie dagen reizen en vechten om een plaatsje in de meest vreemde toestellen te krijgen, hem niet in de koude kleren gaan zitten. Op het allerlaatste moment kwam de KLM-bediende toch nog met de twee koffers aansjouwen, die hij zelf door douane en alle problemen had geduwd. Om half elf in de avond stapte kap. Allaart veilig — en gelukkig nog steeds goedgehumt, maar niet met een tropenhelm — op Schiphol uit het vliegtuig. Het was me wel een reis geweest, anders dan anders.



**I must go down to the seas again,
To the lonely sea and the sky -
And all I ask is a tall ship
And a star to steer her by.**

Met deze woorden van de dichter John Masefield besloot de doopmoeder van de „Lepton”, mevrouw C. van Doormaal-Cabos, haar toespraak op 1 maart jl., nadat zij tevoren deze nieuwe aanwinst voor onze vloot officieel zijn naam had gegeven.

Als herinnering aan deze dag bood de doop-

moeder, echtgenote van Ir. P. M. van Doormaal, een der commissarissen van de Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, aan kapitein J. J. Schouten — onze commodore — een schets van de plastiek die zij thans voor het schip laat maken en die van toepassing is op de hierboven geciteerde regels.

De Rozenburgse harmonie „Uitspanning door Inspanning” — vergezeld door majorettes — stond tegen half elf op de eerste maart keurig op de kade opgesteld, toen de doopvrouwe van de „Lepton”, met haar gezelschap, het platform betrad. De minstens 500 gasten die tevens waren genood om deze plechtigheid bij te wonen — waaronder een groot deel van het walpersoneel van onze maatschappij — schaarden zich hier omheen, waarna mevrouw Van Doormaal met een bijltje de draad doorhakte en de fles champagne in schuim uiteenspatte op de boeg van het schip. Honderden gekleurde ballonnen werden op dat moment

door de 3e klassers van vier Rozenburgse scholen losgelaten (een enkel kind deed slechts met moeite afstand van de ronde attractie!). De Liberiaanse en Nederlandse volksliederen werden door het Harmoniecorps ten gehore gebracht, waarna een driewerf hoera de plechtigheid zelf besloot.

Langs de majorettes wandelend, die het geheel een bijzonder charmant aanzien gaven, begaf het gezelschap zich naar de „Lepton”, alwaar de gasten in kleine groepen op deskundige wijze werden rondgeleid. Na alle verslagen omtrent de „Lepton” die wij in dit blad reeds publiceerden (uiteindelijk is het niet alleen het grootste schip ooit in Nederland gebouwd, maar ook de grootste tanker die in onze vloot is opgenomen), lijkt het overbodig nogmaals een beschrijving te geven van uitrusting en inrichting van het schip. De voornaamste gegevens zijn elders bij dit artikel opgenomen.

Toespraken

Na terugkomst van het gezelschap in de grote kantine en een woord van welkom zette ir. J. van der Meer, lid van de Raad van Bestuur van de Rijn-Schelde-Verolme Groep, uiteen hoe snel de „Lepton” wel tot stand is gekomen. De kiellegging vond plaats op 11 mei 1974, de tewaterlating op 9 november en de technische proeftocht vindt begin april plaats, waarna het schip waarschijnlijk nog in de loop van deze maand zal worden overgedragen aan onze maatschappij. Dit wil zeggen: vier maanden eerder dan de contractuele opleveringsdatum.

Alhoewel — aldus de heer Van der Meer — de orderportefeuille van de werf nog vier tankers van de grootte als de „Lepton” bevat, ziet het er niet naar uit dat er de eerstkomende jaren nog verdere orders voor zulke grote tankers zullen volgen.

De lijn van stijgende produktiviteit voor de werf zal dus worden verbroken. Er is dan geen andere keus dan flexibiliteit in het eindproduct, d.w.z. ander soort nieuwbouwopdrachten als mede reparatie-opdrachten. De markt vraagt wijst duidelijk in de richting van kleinere schepen, speciale schepen en offshore projecten, waarvoor de kennis en ervaring op de werven van de RSV-Groep in ieder geval aanwezig zijn.



Als tastbaar bewijs van waardering die de werf had voor de gracieus verrichte doop van de „Lepton” overhandigde de heer Van der Meer aan de doopmoeder een fraaie broche. Onze directeur, de heer Brouwer, kreeg het bijltje aangeboden, waarmede mevrouw Van Doormaal de doop had verricht. Echter, traditie is traditie: een scherp voorwerp kan de vriendschapsbanden verbreken, dus de heer Brouwer diende hiervoor een stuiver in te leveren. Als goed zakenman heeft hij in de namiddag het bijltje weer doorverkocht — voor een kwartje — aan kapt. Schouten, die is aangewezen om de eerste reis met de „Lepton” te maken.

De grootste

De „Lepton” is met zijn draagvermogen van ruim 313.000 ton (men spreekt reeds over 318.000 ton, doch de officiële meting moet nog plaatsvinden) het grootste schip ooit in Nederland gebouwd. Alhoewel het huidige tonnagesoverschot op de vrachtenmarkt natuurlijk wel een zekere domper zet op de vreugde die normaliter zou heersen bij een dergelijke aanwinst voor onze vloot, is op de dag voorafgaande aan de doop de Nederlandse pers in de gelegenheid gesteld het schip te bezoeken. De belangstelling hiervoor was zeer groot.

Na de bezichtiging werden de persvertegenwoordigers in de gelegenheid gesteld aan de heer H. den Ouden, adjunct-directeur van onze maatschappij, vragen te stellen.

Ook bij de doop zelf, op 1 maart jl., waren vele vertegenwoordigers van de nieuwsmedia aanwezig, waaronder van de N.O.S.. Onze directeur, ir. W. H. Brouwer, beantwoordde daarbij vragen hem gesteld door Fred Emmer, de bekende nieuwslezer van het N.O.S. journal. Diezelfde avond, om 20.00 uur, werden de beelden uitgezonden.

De vragen die tijdens beide interviews werden gesteld, hadden voornamelijk als kernpunt of de Shell een dergelijk schip zou hebben besteld als tevoren de ontwikkeling op de tankermarkt bekend was geweest, of nog uitstaande nieuwbouwoorders voor VLCC's worden geannuleerd, waarom de „Lepton” onder Liberiaanse vlag komt en of wordt over-

wogen schepen van de Koninklijke/Shell op te leggen.

De antwoorden hierop waren, in het kort weergegeven, als volgt:

— het huidige nieuwbouwprogramma is opgesteld vóórdat de recessie en de stagnatie in de jaarlijkse groei van olieconsumptie begonnen. Indien deze factoren bekend waren geweest, was het nieuwbouwprogramma zeker anders uitgevallen.

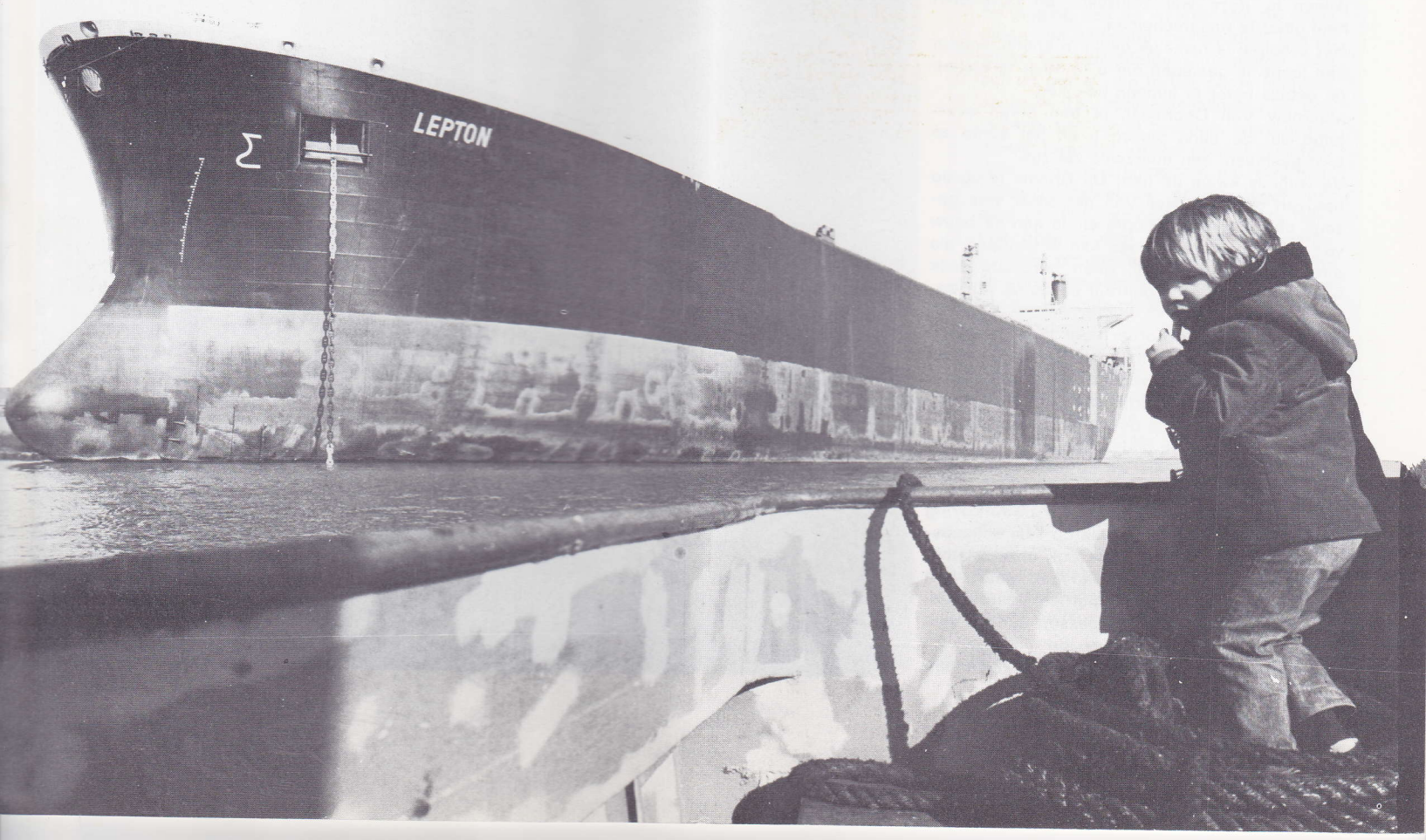
— tot heden is geen enkele nieuwbouwopdracht geannuleerd.

— het in de vaart brengen onder Liberiaanse vlag is uitsluitend een kwestie van financiering van nieuwbouwschepen.

— tot 1 maart waren geen schepen opgelegd, alhoewel door een deel van de vloot met verminderde snelheid wordt gevaren en sommige schepen, mede als gevolg van de ongekend zachte winter in N.W. Europa, soms moeten wachten alvorens te kunnen lossen. Dit heeft ertoe geleid, dat een studie is begonnen om na te gaan in hoeverre het gewenst is tijdelijk enkele schepen op te leggen.

s.s. Lepton

Lengte over alles	352,10 meter
lengte tussen de loodlijnen	336,—
breedte naar de mal	55,4
holte naar de mal	28,55
ontwerp diepgang	22,378
proeftochtsnelheid	ong. 15,5 knoop
ladingcapaciteit	ong. 396.000 m ³
hoofdmachine	Verolme/General Electric stoomturbine



Namens de Koninklijke/Shell sprak Drs. D. de Bruyne, een van de Managing Directors van de Groep, die begon met erop te wijzen dat het misschien wat vreemd lijkt om in een tijd waarin wij zoveel horen van tonnage-overschotten en annuleringen van nog te bouwen tankers, de naamgeving toch als zo'n feestelijke gebeurtenis te beschouwen.

Maar het geven van een naam is zoiets als het zetten van een kroon op het werk van vele honderden medewerkers, die hieraan bijna een jaar lang hebben gewerkt.

Zich wendende tot mevrouw Van Doormaal: „Wij zijn allemaal getuige geweest, mevrouw Van Doormaal, hoe u zo juist de naam aan dit nieuwe schip voor de Shell-vloot hebt gegeven. Als doopmoeder hebt u door deze handeling als het ware een band gesmeed met uw petekind, de „Lepton“.

Zoals u weet, dragen praktisch al onze schepen de naam van een schelp. De „Lepton“ is daarop uiteraard geen uitzondering. Er is voorheen ook al eens een „Lepton“ in onze vloot geweest: een schip — wij zijn geneigd, in vergelijking met deze 35-maal zo grote zuster te zeggen een scheepje — van ruim 9.000 ton, gebouwd in 1947. De schelp waarnaar de eerste „Lepton“ en nu ook uw schip is vernoemd, is de „Lepton squamosum“, een zogenaamd tweekleppig schelpje. Dit kan langs de kusten van vele landen in Europa en Afrika worden gevonden en, ik hoop dat ik u niet teleurstel, is beslist niet zeldzaam. Men zou misschien verwachten dat bij een groot schip van maar liefst 313.000 ton, een schelp van formaat zou passen. Wij hebben het hier echter gezocht in tegenstellingen, want het is slechts een klein en weinig opvallend schelpje.

Toch wil ik, mevrouw Van Doormaal, niet alleen om een traditie te handhaven, maar ook om namens Shell onze grote erkentelijkheid tot uitdrukking te brengen voor uw bereidheid vandaag als doopmoeder op te treden, u een exemplaar van dat schelpje overhandigen. Alléén is deze wél zeldzaam, en bovendien heel goed te onderscheiden.

Het schelpje is namelijk gevat in kristal, waarin een loupe is geslepen om u in staat te stellen de details beter te kunnen bekijken.

Mevrouw Van Doormaal, ik ben ervan overtuigd dat de band tussen u en het schip zo juist gesmeed, een duurzame zal zijn.”

Vervolgens kwam de heer De Bruyne terug op hetgeen door de heer Van der Meer was gezegd omtrent het voorlopig einde aan de bouw van grote tankers. „Helaas kan ik vandaag, als directeur van de Shell, geen geruststellende woorden laten horen omtrent de bouw van traditionele tankers.

Sinds 1971, toen de order voor deze „Lepton“ werd geplaatst, hebben er grote veranderingen in de wereld plaatsgevonden. Deze wijzigingen hebben het gehele bedrijfsleven beroerd, zowel de grote concerns als de kleinere bedrijven; in Nederland en ook in andere landen.

Shell, het RSV-concern en de andere scheepswerven bevinden zich dus niet in een uitzonderingspositie. Wij kunnen daarom bewondering opbrengen voor de wijze waarop vele scheepsbouwbedrijven en met name ook onze gastheren, zoals door de heer Van der Meer werd verklaard, de kennis en expertise waarover zij beschikken, weten aan te passen aan de zich zo snel wijzigende vraag van de industrie. Als voorbeeld uit de olie-industrie; er is de laat-

ste jaren in Noord-West Europa een geheel nieuw arbeidersterrein ontstaan. Ik denk dan zeer specifiek aan exploratie en produktie in de Noordzee, zowel van olie als van gas. Als Nederlander doet het mij uiteraard genoeg om te bemerken dat ook de Nederlandse industrie, de Rijn-Schelde-Verolme Groep niet uitgezonderd, hierin haar partij wil blijven meespelen.

Het surplus aan tankertonnage hangt uiteraard direct samen met de situatie op de oliemarkten. De huidige olieoverkopen bijvoorbeeld in Europa zijn niet hoger dan die welke reeds één à twee jaar geleden werden gerealiseerd. Dit is het gevolg van gedeeltelijk de huidige recessie en gedeeltelijk de uitzonderlijk milde winter die ons nu beschoren is. Maar ook — en waarlijk niet in geringe mate — is deze ontwikkeling het gevolg van het feit dat over de gehele wereld de oliegebruikers zich hebben aangepast aan de hoge kosten van energie. Veel aandacht is, zeer terecht, gericht op de noodzaak het energieverbruik te beperken.

Wij mogen daarom ook niet verwachten dat, wanneer de economische situatie in algemene zin zal zijn verbeterd, het oliegebruik weer een jaarlijkse groei zal gaan vertonen gelijk aan die uit het verleden. Wanneer wij deze ontwikkelingen gaan vertalen in termen van het benodigde aantal tankers en hun tonnage, moeten wij ook duidelijk rekening houden met situaties, zoals de reeds genoemde olieproduktie uit de bodem van de Noordzee, vlakbij grote verbruikscentra. Dit soort ontwikkelingen zal zeker over enige jaren zijn invloed doen gelden.

Al deze factoren tezamen hebben geleid tot, wat men zou kunnen noemen in het Nederlands, „het de pas inhouden“ van de tankrederijen, vooral op het gebied van de grote ruwe-olietankers.

De scheepvaart in het algemeen, waaronder ook de tankvaart, heeft in het verleden echter wel meer moeilijke tijden gekend. Ik ben er dan ook van overtuigd dat wij kunnen vertrouwen op de vindingrijkheid en vakbekwaamheid van allen die bij deze bedrijfstak zijn betrokken, zowel op zee als aan de wal, zowel bij de overheid als het bedrijfsleven. Ongetwijfeld zullen zij wegen vinden om in deze veranderende wereld hun bekwaamheden spoedig wederom volledig ten nutte te maken.

Op dit moment zal de tankvaart in eerste instantie zich moeten aanpassen aan de verminderde vraag naar tonnage. Enige vermagering nu houdt echter zeker niet in dat, over een wat langere periode gezien, deze tak van scheepvaart minder gezond zou moeten zijn.”

Echter, — aldus de heer De Bruyne — daarom is de bewondering voor de prestaties van het Verolme-personeel er niet minder om. En als erkentelijkheid daarvoor overhandigde hij een cheque bestemd voor het personeelsfonds.

Sponsor

Ook mevrouw Van Doormaal voerde het woord. Haar toespraak trok veler bijzondere aandacht, zowel door de charmante wijze waarop ze werd gebracht als door de gevoelige toon. Zij verhaalde van haar angst als vijf-



tienjarige, toen zij alleen naar Indonesië voer en het schip in de Golf van Biskaje een prooi der golven dreigde te worden. „Vanaf die nacht is voor mij een schip niet meer een „ding“. Het is een levend iets, dat moet vechten om in de strijd te overwinnen, of onder te gaan. Iets levends, dus met een eigen karakter en persoonlijkheid, bijna als een levend wezen dat — in tegenstelling tot een hoop staal — een naam moet hebben. Zoals ouders wanneer een kind is geboren, blijdschap kennen om dat kind een naam te mogen geven, zo voel ik hier blijdschap in de harten van velen hier aanwezig met hun nieuwgeborene, die ik zojuist de naam „Lepton“ heb mogen geven”.

Na onder woorden te hebben gebracht hoe die blijdschap ook bij de werf is, bij de rederij, alsmede bij de kapitein en zijn bemanning, bracht mevrouw Van Doormaal haar erkentelijkheid tot uitdrukking voor het cadeau dat zij van de werf had aangeboden gekregen alsmede voor het exemplaar van de schelp waarmee de Shell haar had verrast.

Zich wendende tot kapitein Schouten: „Nu ik de doopmoeder van uw schip ben geworden, wil ik u zeggen dat ik vanaf deze dag de LEP-TON met haar huidige en toekomstige bemanningen op haar rondzwervingen in gedachten blijf volgen en u allen warme gevoelens toedraag.

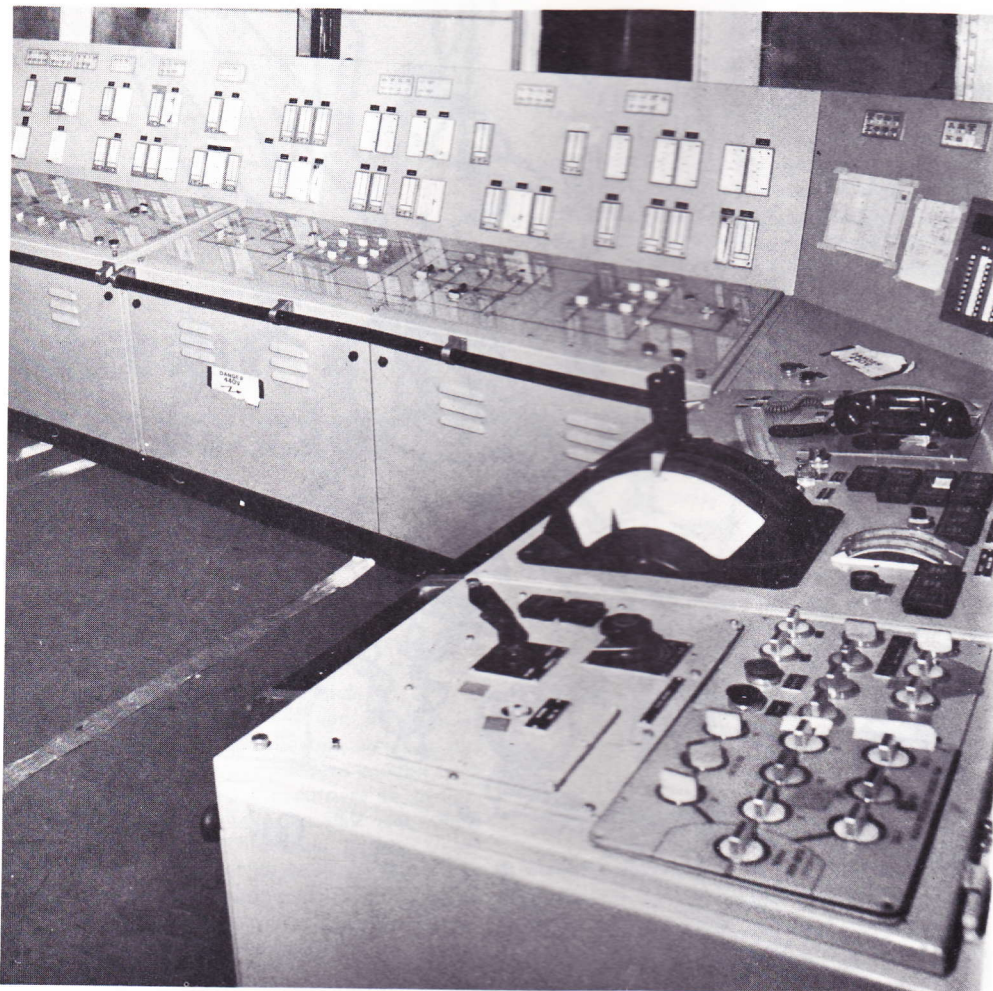
Captain, you have got your ship, may you find your lucky star to steer her by”.

Links:

Bij aankomst werd aan de doopmoeder een boekje aangeboden door een tweeling, dochtertjes van een der werknemers van Verolme Verenigde Scheepswerven. Op de achtergrond Ir. P. M. van Doormaal, Commissaris van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Onder:

Blik in de machine-controlekamer



Groepsresultaten

1974

hoger dividend

Commissarissen en directie van de Koninklijke zullen aandeelhouders voorstellen tot uitkering van een slotdividend over 1974 van f 4,50. Het totale dividend over 1974 zal dan f 8,— per aandeel bedragen vergeleken met f 7,25 over 1973. Het tussen de Koninklijke en Shell Transport te verdelen nettoresultaat over 1974 bedroeg pounds 1.161 miljoen, een welkome verbetering ten opzichte van 1973 toen het nettoresultaat pounds 730 miljoen bedroeg. Het rendement op het gemiddeld netto-actief was in 1974 24 pct. en het netto-resultaat per verkochte eenheid 1,91 cent per liter.

Met het oog op de inflatie zijn de cijfers herberekend op basis van de huidige koopkracht van het pond sterling. Op deze basis bedraagt het nettoresultaat over 1974 pounds 909 miljoen, het rendement op het gemiddeld netto-actief 12 pct. en het netto-resultaat per verkochte eenheid 1,58 cent per liter.

Behalve door de inflatie zijn de Groepsresultaten ook beïnvloed door de zeer sterke prijsverhogingen van ruwe olie die de regeringen van olieproducerende landen hebben doorgevoerd.

De oliesector buiten Noord-Amerika droeg voor iets meer dan de helft bij tot het totale Groepsresultaat. Hier vormde de stijging van de waarde van de voorraden een belangrijk bestanddeel van de winst. De gemiddelde winst-marge „van put tot pomp“ die in het derde kwartaal op basis van vervangingskosten 50 dollarscents per barrel bedroeg, werd in het vierde kwartaal vrijwel geheel tenietgedaan door de stijging van de ruwe-oliekosten. Hoewel de prijzen tegen het eind van het jaar begonnen aan te trekken, blijft de druk, die door de regeringen van produktielanden en van sommige verbruikerslanden op de winstmarges wordt uitgeoefend, zorg baren.

De aanlooptijd die in de olie-industrie met grote projecten is gemoeid, bedraagt 3 tot 5 jaar. De kapitaaluitgaven over de laatste jaren waren gebaseerd op een verwachte aanzienlijke groei in de vraag, die echter uitbleef als gevolg van de ongekende prijsverhogingen voor ruwe olie, de verminderde industriële productie en de zachte winters. Hierdoor ontstond overcapaciteit, met name aan tankers en in de verwerkingssector, zodat de toch al sterk aan inflatie onderhevige kosten per eenheid nog verder opliepen.

Als ik heerlijk rustig onderuit gezakt „Tussen Schip en Ka” lees — en ik hoop dat men mij deze manier van lezen vergeeft — dan kan ik vanuit deze positie zo heerlijk meegenieten van de verhalen van de „groot-wildjagers” onder ons. Jagers die in gesloten formatie, zwetend (misschien van angst), bewapend met grote camera's, de wildparken van donker Afrika betreden, al dan niet voorzien van een lunchpakket.

De kleine safari

Een ieder op de vloot heeft ze wel gezien, die onverschrokken knoekoegangers die, wanneer een onzer schepen in de havens van Curaçao of Venezuela ligt, van boord gaan, voorzien van allerlei attributen. Zoals emmers, dozen, schepjes, koevoeten en soms zelfs bijlen. Een zeer vreemde uitrusting voor een safari zult u zeggen, maar de gereedschappen die aldus, in de zwaar gehandschoende handen, worden meegenomen, zijn voor deze jacht uitstekend geschikt.

Nee, geen groot wild dit keer of het moet een slang zijn, waartegen door de plaatselijke bevolking nog wel eens gewaarschuld wordt als ze deze groepjes voorbij zien trekken. Maar onze helden hebben voor dit gevaar een goede remedie gevonden: de broek in de sokken gestopt, want dan kunnen ze niet langs het blote been omhoog klimmen, meneer.

Na deze stortvloed van woorden weet u misschien nog steeds niet waar de jacht dan wel op is. Welnu, beste lezers, het zijn cactussen, liefst in allerlei soorten en maten, welke straks de huiselijke bloembak moeten sieren of ont-sieren. En nu moet u niet gaan zeggen: „cactussen? Is dat nu alles?” Want dan heeft u deze lieden nog nooit zien terugkeren aan boord, bezweet, met de nodige schrammen en bulten, hier en daar zelfs nog met een lastige stekel in het lijf. Het is een buit die weldra in vele soorten blikken verspreid, de hutten zal sieren.

Maar na deze jacht geen wilde verhalen of het moeten de verhalen zijn welke de medejagers aan een ieder die maar even wil meelachen, vol leedvermaak vertellen over een minder fortuinlijke broeder. Verhalen over plukkers die vol enthousiasme aan een wortel staan te scheuren, want het ding zal en moet er uit en die dan, bij plotseling meegeven, in onzachte aanraking komen met een broeder van de sneuvelde, die uit pure wraak zijn stekels opzet in de arme rug, om zo het onrecht te wreken. Gelukkig zijn er dan wel behulpzame handen in de buurt, die het slachtoffer van zijn onaangename prikkers willen ontdoen. Want een bed van bladcactussen valt waarlijk niet mee, voor een amateur-fakir dan.

Dan zijn er ook die denken dat een twee meter hoge cactus thuis wel leuk zal staan. Schrijver dezes verdenkt ze eerder van het gemis van een kapstok thuis, welk tekort ze op deze manier willen aanvullen. Want echt, zo'n lel zie ik niet zitten. Toch gebeurde het. Bij het latere transport werd het ding als maar groter en zwaarder, zodat er verder — met bloedend hart — weer van werd afgezien. Hetgeen de persoon in kwestie misschien ook wel enige

En die dan terugkeren met verhalen waar klein-kleinkinderen later nog plezier van zullen beleven. Toch bekruipt mij dan een ietwat ontevreden gevoel, omdat een klein beetje onrecht wordt gedaan aan tochten die nooit beschreven werden, tochten tocht ook vaak onder barre omstandigheden verricht; en het zijn deze tochten die ik hier graag uit de anonimiteit wil halen, namelijk

telige situatie wilde bevrijden. De jager kon slechts zielig achterom kijken naar het zich snel verwijderende hoopje aarde.

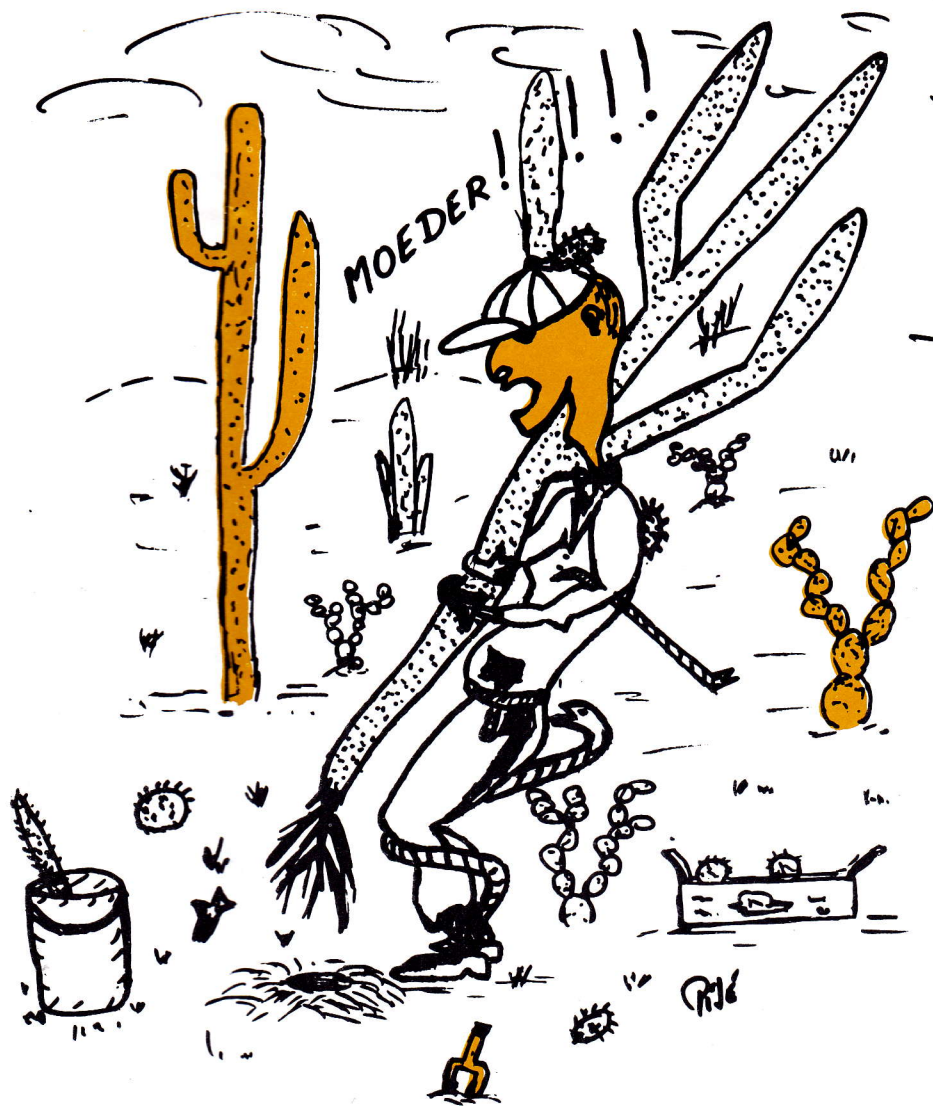
En zo zullen er nog wel vele andere verhalen zijn die schrijver helaas niet bekend zijn, zodat hij er geen kond van kan doen. Toch ben ik blij dat ik met deze kleine greep, via dit blad, een ode kan brengen aan al deze onverschrokken plukkers, die zoveel ontberingen op het lijf krijgen. Heus, het valt niet mee en daar komt nog bij dat de poaling steeds dunner wordt, zodat de tochten zich steeds verder uitstrekken.

Rest nog het probleem „hoe krijg ik ze in mijn woning?” Want niet elk contract brengt het schip in Rotterdam, waar de buit uitgeladen kan worden. De vliegmaatschappijen zullen onze plukkers niet met open armen ontvangen wanneer zij met op elke arm een stekelig ding, aan boord willen stappen. Het lijkt me ook geen pretje zoiets boven het hoofd te hebben bij eventuele luchtzakken. Enfin, dan is de aflosser de gelukkige en kan hij met de buit gaan strijken als het schip toevallig Rotterdam wél aandoet.

PiJé

spot van de mede-opvarenden scheelde, want zo'n jachttrofee is wel zeldzaam maar hoogst ongebruikelijk.

Of het verhaal van de persoon die met de armen kwijttraakte én met een emmer daerde los weg voljtraakte. Hij gooide toen moedeloos zijn emmer maar leeg, want zoeken met zo'n zware last is ook niets. Net toen hij dit gedaan had kreeg hij een lift van een toevallig passerende automobilist, die hem gaarne uit zijn ne-





UIT EN THUIS

Wij mochten weer enkele bijdragen ontvangen voor de rubriek „Uit en Thuis“; een ontwikkeling die wij van harte toejuichen. Een van de meest frappante was wel onderstaande bijdrage van mevrouw E. Hus-Rotmans, die wij in extenso weergeven. Ook de andere bijdragen zullen worden opgenomen, echter om nu niet tegelijk de rubriek al te omvangrijk te maken, zullen wij deze over de komende nummers van „Tussen Schip en Ka“ uitsmeren. Bij onderstaand artikel hebben wij gemeend in een naschrift te moeten reageren op de gedane suggesties.

Jaar van de vrouw

Nu 1975 is uitgeroepen tot „jaar van de vrouw“, heb ik na lange aarzeling besloten ook eens mijn visie te geven over het wel en wee als echtgenote van een zeevarende.

Ik ga er van uit dat vrouwen van zeevarenden sterke persoonlijkheden moeten zijn om hun zware taak aan te kunnen, anders zouden onze mannen nooit in staat zijn carrière te maken. Emancipatie is dan voor ons ook niet nieuw maar eigenlijk een achterhaald begrip. Vanaf onze kennismaking met de zeevaart wordt van ons verwacht: in alle problematiek een juist en helder inzicht ten toon te spreiden. Het opvoeden en opvangen van kinderen en de daaruit

voortvloeiende moeilijkheden, b.v. schoolkeuze zijn waarlijk niet gering.

Ook grotere beslissingen, zoals koop van een huis of aanschaf van een auto, zijn dikwijls vanwege urgentie niet per brief te overleggen. Briefwisseling is prettig en noodzakelijk maar de realiteit wordt meestal teniet gedaan omdat het meeste nieuws bij ontvangst achterhaald is en er al weer nieuwe dingen aan de orde zijn. Uit het voorgaande kunt u opmaken dat de vrouw van een zeevarende een zware taak heeft en dat het niet altijd meevalt als je man weer voor 4 of 5 maanden weg moet. Daar staat tegenover dat de 2 maanden thuis heerlijk en ontspannend zijn. Ze vliegen echter zo om en opnieuw staan er zo'n 5 eenzame maanden voor de deur.

Dan is er nog een ander aspect dat ik wil belichten en wel het feit dat wij totaal niet betrokken zijn bij het werk van onze mannen (uitgezonderd dames die meevaren). Daar worden wij volkomen buiten gehouden. Het is een echte mannengemeenschap. Zelfs op de nieuwjaarsreceptie worden wij geacht niet aanwezig te zijn. Ik zou dat graag veranderd zien; wij moeten meer betrokken worden bij het werk van onze mannen. Dat kan alleen maar stimulerend werken. Ook zou ik graag één à tweemaal per jaar een georganiseerde contactavond willen hebben voor de vrouwen van zeevarenden om zodoende wat meer inzicht te verkrijgen in de problematiek van mijn lotgenoten. Misschien kunnen wij nog veel van elkaar leren en komen dan ook de positieve kanten meer naar voren.

Dan heb ik nog iets op mijn hart, namelijk dat van de dertien jaar dat wij getrouwd zijn, mijn man er maar drie met Kerstmis thuis was. Nu zou ik het zo'n leuke geste van Shell Tankers vinden als zij de alleen-thuiszittenden een leuke kerstkaart stuurden, met een paar opbeurende woorden erop. Zoiets doet wonderen en geeft je ook het gevoel er helemaal bij te horen.

Dan heb ik nog een idee waarop ik gaarne van de andere dames reacties en zo mogelijk betere suggesties zou willen ontvangen. Destijds, toen ik mee kon varen, mocht dat niet omdat mijn man nog geen tien jaar bij de firma was. Nu is dat verleden tijd en zijn de faciliteiten om mee te kunnen varen enorm verbeterd. In de meeste gevallen is het echter zo dat degenen die toen niet mee mochten nu niet mee kunnen vanwege de kinderen. Niet iedereen is gezegend met ouders die kunnen oppassen.

Nu is mijn vraag aan de dames zonder kinderen die altijd meevaren of zij zich eens een week of drie willen opofferen ten gunste van de misdeelde groep. Zodoende de zorg voor het gezin van een lotgenoot een week of drie op zich te nemen opdat ook die ander eens een kans krijgt een reisje met haar man mee te varen. Zoiets moet toch mogelijk zijn.

Dit is in het kort wat ik op mijn hart had. Ik hoop dat alles positief benaderd wordt. Ik heb met deze brief alleen de realiteit willen weergeven.

Hoogachtend,
Mevr. E. Hus-Rotmans
Nijl 33
Amstelveen

Naschrift redactie:

Wij hebben zo het gevoel, dat deze brief vele dames uit het hart is gegrepen. Een ieder zal het met Mw. Hus eens zijn, dat inderdaad van

de echtgenote van een zeevarende heel wat meer bij de opvoeding van de kinderen wordt gevraagd dan van een vrouw wier man elke avond thuiskomt. Echter, het is een facet dat nu eenmaal onvermijdelijk is als de man een zeevarend beroep uitoefent. Daarom is onze bewondering voor de zelfstandigheid die een zeemannsvrouw moet hebben er niet minder om!

Wat betreft de opmerking, dat de echtgenote van een zeevarende in het geheel niet is betrokken bij het werk van haar man tenzij ze meevaart, dit valt gedeeltelijk te verhelpen. Het is ook juist om deze reden dat „Tussen Schip en Ka“ naar alle huisadressen wordt verzonden en dat niet wordt volstaan met toezending van het blad naar de schepen en verdeling op kantoor. Toegegeven, het is slechts een gedeeltelijke compensatie voor het gebrek aan contact met de werkgemeenschap, maar het is er een die — naar wij hopen — toch een band kweekt. Dat bij nieuwjaarsrecepties en dergelijke niet de echtgenote nadrukkelijk wordt uitgenodigd, is niet omdat de Directie hun aanwezigheid niet op prijs zou stellen. Het is vanwege het tekort aan ruimte dat de grote lunchkamer biedt, een probleem waarvoor wij wel meer worden gesteld bij bepaalde gelegenheden. En om nu elders — zo dit rondom de jaarwisseling al mogelijk zou zijn — een grote zaal, ver van het Shell-Gebouw, te huren en daar in een onpersoonlijke sfeer bijeen te komen, is nu ook niet zo aantrekkelijk. Echter, wie weet in hoeverre na de voltooiing van het nieuwe Shell-Gebouw zich mogelijkheden gaan bieden, alhoewel er eerlijkheidshalve aan moet worden toegevoegd dat de vooruitzichten op extra ruimte voor ontvangsten ook niet al te rooskleurig zijn.

Wat betreft het organiseren van een contactavond, zo één- à tweemaal per jaar, dit zou een mogelijkheid zijn. Echter, diegenen die wat meer dan tien jaar in dienst zijn, zullen zich herinneren dat destijds een poging is gedaan tot oprichting van een soort club, met o.a. als doel dergelijke contactavonden voor de echtgenoten. De response was toentertijd echter zo enorm teleurstellend, dat wat dit betreft wij het bijzonder somber inzien. Trouwens, in zekere zin is de noodzaak daartoe grotendeels verdwenen, juist omdat de laatste jaren — met steun van het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk — de Stichting Gezinscontact voor Zeevarenden zo zeer is opgekomen. In plaatselijke afdelingen worden contactavonden belegd. Weliswaar zijn het de echtgenoten van zeevarenden van allerlei Nederlandse rederijen die hierin zijn verenigd, doch wel degelijk zijn in tal van plaatsen ook de echtgenoten van onze zeevarenden actief hierbij betrokken. De stichting is neutraal en biedt voor wie behoefte heeft aan dergelijke contacten een ware uitkomst. Nadere inlichtingen hieromtrent kunnen worden ingewonnen bij de stichting zelf, wier adres is: Willemskade 13, Rotterdam, tel. 010-137881.

Een leuke kerstkaart sturen? Ja, wellicht zullen velen het op prijs stellen. Maar zullen anderen niet reageren met: „Wat heb ik daaraan? Het komt gewoon uit de computer, al die adressen, het is niet persoonlijk!“ Maar laten wij niet negatief zijn, mevrouw Hus. Wellicht zullen uw suggesties toch iets wakker schudden. De toekomst zal het leren.

Negen weken 'Korovina'

Gedurende negen weken dokte en voer de „Korovina” met enkele meevarende echtgenotes. Hun wederwaardigheden wilden zij aan het papier toevertrouwen, opdat wij de lezers daar deelgenoot van kunnen maken. Maar kennelijk toch bang voor pen en papier, strikten zij uiteindelijk 3e werktuigkundige K. Elshout, die voor hen het verslag samenstelde en ons toezond.

Na veel gesleep, gezweet en de nodige lelijke woorden geuit te hebben, verschenen de echtgenotes van resp. tweede werktuigkundige en tweede stuurman aan boord van het s.s. „Korovina”. Het aan boord komen viel ook niet mee, daar het schip geheel leeg in het Keppeldok lag, maar dankzij de aanmoedigende kreten van de dokwerkers verschenen zij dan uiteindelijk aan dek. Hier gingen zij vragend rond of iemand hun man had gezien. Wat dachten zij wel in deze eerste dokdagen?

Het dokken viel de dames overigens best mee, ondanks de transpiratie. Dit laatste niet van het werken maar van het stappen. Het was een fraai trio toen de echtgenote van de werktuigkundige superintendant zich er bij aansloot. Het werd zo erg, dat zij al spoedig bekende figuren werden op Change Alley en in het Peoples Park. Daarbij kwam dat ze eeuwig ruzie hadden met taxichauffeurs.

Op de Keppelwerf was het al gauw bekend dat het aan boord, na het werk, een gezellige boel was en de uitnodigingen gingen dan ook over en weer. De dames kwamen nooit aan hun voorgeschreven zeven uur rust en zagen regelmatig de zon ondergaan en opkomen. Op de party aangeboden door de Keppelwerf werd kennis gemaakt met verschillende mensen van de overige schepen welke er voor hun dokbeurt lagen. De gezagvoerder van de Russische Walvisvaarder, geboren in Siberië, ontdeedte op slag toen hij het vrouwtje van de tweede stuurman zag. Dit was de reden tot de uitnodiging op de Russische boot, waar ijverig toast met gerookte zalm en speciaal voor de dames, kaviaar werd verstrekt. Alles werd flink doorgespoeld met glazen Russische wijn, vol voor de dames en half vol voor de heren. Maar de tedere omhelzing van de Rus bij het afscheid stond de dames niet zozeer aan.

Aangezien zij een tweede uitnodiging niet accepteerden vereerde Yurin Borisnov ons schip met een persoonlijk tegenbezoek. De vrouw van de tweede stuurman kreeg hier de lucht van en sleepte haar man mee de wal op, naar de bios, waardoor zij een mooie potvistand, door de Russische kapitein persoonlijk bewerkt, misliep en ook het blikje met kaviaar. Desalniettemin werd de kaviaar door de overi-

gen met plezier genuttigd en ging de gastheer er met de potvistand weer vandoor.

Het etentje aangeboden door de supers viel erg in de smaak. Het werd een daverend succes. De dames gekleed in het lang dreigden regelmatig hun nek te breken op de dansvloer, waarop tussen de gangen door aan de spijsvertering werd gewerkt onder het motto „Swing u fit”. Gezelligheid kent geen tijd, maar het personeel van het Peking restaurant wel en dezen begonnen dan ook ijverig met de verlichting te knippen als hint dat het tijd werd om op te stappen. Dit werd met tegenzin gedaan.

Op de tweede zondag in dok werden we allemaal in een autobus geperst en begonnen we aan een rondrit over het eiland, waarbij de diverse bezienswaardigheden bekeken werden en vastgelegd op de gevoelige plaat. Deze rondrit was door het dok georganiseerd en het werd door een ieder zeer gewaardeerd.

Tot ieders verbazing — spoedig hadden allen het gehoord — verscheen in het verre Singapore ook St. Nicolaas aan boord. Het werd een bijzonder genoeglijk bezoek. Maar op vrijdagdag 13 december verliet de „Korovina” het dok.

Vanwege de laatste feestdagen van het jaar 1974 hadden de dames de nodige inkopen gedaan in Singapore. Het gevolg was dan ook dat we met Kerstmis een keurig versierde eet-salon hadden en er zelfs twee coniferen waren omgetoverd tot kerstbomen. Het kerstdiner liet een ieder zich goed smaken en er heerste een gezellige sfeer, zo ook bij het uitpakken van de traditionele kerstkist, die allerlei aardige surprises bevatte. Tijdens de gesprekken viel ook het woord oliebolletjes, met de gevolgen van dien. De dames gingen met behulp van de kok op oudejaarsmiddag ijverig aan de slag voor het klaar maken van het beslag voor de oliebolletjes en de appelbeignets. Maar ach, het beslag wou niet rijzen. Nadat de technische dienst er nog het een en ander aan had toegevoegd lukte het wel en zo stonden de dames een paar uur later de derde wtk., die was gecharterd voor het bakken, te assisteren. Het gevolg was dat er een hoeveelheid gebakken werd om er een weeshuis mee te voorzien. Schijnbaar was

dit schip ook bemand met wezen, want er bleef niets over. Met veel kabaal van toeters en sirenes werd het nieuwe jaar binnengehaald en begon een ieder met de beste wensen voor 1975. Het nieuwe jaar bracht ons een paar eentonige reizen, namelijk een heen-en-weer-dienst tussen Ras Tanura en Jeddah. En vele van deze reizen zouden nog volgen voor hen die bij de tweede aankomst te Jeddah niet afgelost werden.

Ook de echtgenote van de tweede wtk. ging hier met ons mee naar huis en had toen negen weken aan boord van het s.s. „Korovina” meevarende.

Van alle opvarenden die achterbleven werd hartelijk afscheid genomen, maar voor de verlofgangers begon toen de ellende pas. Eer we eindelijk in het hotel waren, was onze bagage al driemaal ondersteboven gehaald, hetgeen van onze koffers een janboel maakte. Maar gelukkig werd alles voor een moment vergeten toen we de stad ingingen en de heren zich in een boernoës staken, compleet met hoofddoek, tot grote hilariteit van de bevolking. Zo gingen de drie „oliesheiks” dan op stap met hun blanke dame, die ze goed bewaakten. Of was het meer een dame met haar „heerem”? Natuurlijk werd niet vergeten een echte waterpijp te kopen en toen er pogingen werden ondernomen om dit geval eens aan de praat te krijgen, wat ons natuurlijk niet lukte, werden we door een van de aanwezige Arabieren uitgenodigd om dit eens echt op zijn Arabisch te doen. Zo zat het hele gezelschap al spoedig in een koffiehuis zoals dat genoemd wordt. Wij kennen dit onder de naam van chauffeurscafé. Tot in de finesses werd ons het stoppen, aansteken en aanjagen van de pijp voorgedaan en toen deze eenmaal naar bevrediging van onze gastheer brandde, ging de slang met het mondstuk rond en lurkte een ieder om de beurt eraan, onder het genot van een kopje zoete thee.

De volgende ochtend vertrokken we naar het vliegveld, waar we na het nodige gesleep en geharrewar met bagage en paspoorten eindelijk in het vliegtuig konden stappen.

Na een vliegreis via Beiroet en Frankfurt bereikten we Amsterdam, waar het bakken uit de hemel goot en we aan ons verlof konden beginnen.

Oplossing kerstpuzzel

Negentien oplossingen werden ons toegezonden, hetgeen op zichzelf een bedroevend laag aantal is. Echter, wij troosten ons met de wetenschap, dat velen zich wel aan het oplossen — met meer of minder succes — van de puzzel hebben gezet, maar niet tot inzending zijn gekomen. Van de 19 ingezonden oplossingen waren er slechts 7 goed. Bij de beoordeling is rekening gehouden met enkele kleine variaties die binnen de gegeven opdracht mogelijk waren en voornamelijk te maken hadden met de verschillende toegestane schrijfwijzen van de verlangde woorden. Van Dale's Groot Woordenboek der Nederlandse Taal is hierbij onze handleiding geweest.

Onder toezicht van de secretaris van de Ondernemingsraad voor het kantoor en het walbedrijf van Shell Tankers B.V., de heer F. M. van der Kolk, heeft de trekking plaats gehad, waarbij de volgende winnaars uit de bus kwamen: eerste prijs van f 60,— 1e stm. W. Kalkman tweede prijs van f 30,— 3e wtk. L. J. Feunekes derde prijs van f 10,— kapit. D. P. Klip Onze gelukwensen aan de prijswinnaars, aan wie inmiddels een brief is gezonden waarin vermeld hoe het gewonnen bedrag aan hen zal worden overgemaakt.

1	ARCA	CABARET	CACAOBOTER
2	SLOK	KOOLSLA	KLAKKELOOS
3	IRIS	SIBERIË	RIBBEVLIES
4	OOST	ROOSTER	SPOORTREIN
5	VIER	RIVIËRA	RIVIERZAND
6	PIEN	PHILINE	LINIESCHIP
7	ROOD	DOORNEN	ONTROEREND
8	DORS	ROODVOS	VOOROUDEERS
9	WEEK	KWELDER	WERKLIEDEN
10	PENS	SPANTEN	KASPLANTEN
11	DORP	PRODUKT	PRODUKTIEF
12	KOOL	KOLONEL	KOPIONELLA
13	WERK	REKWEST	WEDERKOMST
14	KARA	KAARTEN	GASTANKERS
15	EEND	EENHEID	HELDENFEIT
16	HOND	HONDERD	DONKERHEID
17	ELKE	KELNERS	LEENSPREUK
18	TOER	ROETMOP	MOOIPRATER
19	MOST	STORMEN	STOOMTREIN
20	DEEL	RONDEEL	LEENHOUDER
21	SAKE	KASSIER	KLASSERING
22	NAAR	WAARDIN	WAARDERING
23	RARE	REKBAAR	BEREIKBAAR
24	KERN	NEKHAAR	HAARDKOLEN
25	ROEM	VEROLME	VEELVORMIG



Op vrijdag 2 mei a.s., aanvang 19.00 uur, is er een door de OVST georganiseerde

KOUD BUFFET/BOWLINGAVOND

Deze moderne indoorsport, welke vorig jaar bij de OVST werd geïntroduceerd, had de vorige keren een enorme belangstelling, zowel van vloot- als walleden. De avond op 2 mei a.s. zal de vorige avonden echter overtreffen door de combinatie koud buffet/bowling, welke door „Bowling Rotterdam”, 1e Jerichostraat 18-20 zal worden verzorgd. De toegangsprijs voor leden is f 9,50 en voor niet-leden f 15,—. Beperkte introductie is toegestaan.

Anmelding bij H. A. v. d. Schilt, DFP/3, tel. 010 - 145.144, toestel 2049. De inschrijving sluit op 18 april 1975.

Vlootcirculaires

In de periode van 16 februari t.m. 15 maart 1975 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten:

1030	17.2.75	Performance-resultaten 1974
1031	17.2.75	Training aan boord Indonesische scheepsgezellen
1032	17.2.75	Dienstreglementen
1033	20.2.75	Mentortoelage (form. No. 150)
1034	21.2.75	Dienstjubilea
1035	24.2.75	Snelheidsvermindering-instructies en bunkerbesparing i.v.m. „slow steaming” - wekelijkse computerdata
1036	24.2.75	Aromatische ladingen
1037	28.2.75	Koersen (PCOR)
1038	4.3.75	Inzenden 12-uurs rapporten
1039	4.3.75	Eenmalige uitkering i.v.m. invoering 40-urige werkweek Europees vlootpersoneel
1040	6.3.75	Stiptheidsactie Intern. Marine Pilots Organization (PCOR)
1041	11.3.75	Opname B.W. en W.v.K. in Nautische Bibliotheek

De maatschappij

Van '48 tot '60 werkte ik bij de CSM in Curaçao en onze drie kinderen zijn daar in die jaren geboren.

Nu was het in Curaçao zo, dat „de Maatschappij” in die tijd letterlijk alles verzorgde; of je nu het fornuis moest laten repareren, een spijker in de muur wilde hebben, een nieuwe lamp nodig had, met vakantie ging of 's avonds wilde briden dan wel de bioscoop wilde bezoeken, „de Maatschappij” verzorgde het.

Geen wonder dat deze aanduiding dagelijks door iedereen vele malen werd gebruikt. Tot mijn zoon, toen een jaar of vijf, mij tussen twee slokken melk aan tafel vroeg: „Pappa, wie is nu eigenlijk de Maatschappij”. Waarop ik me diep bezonnen heb hoe ik dat aan junior in begrijpelijke taal duidelijk kon maken. Wat me kennelijk niet gelukt is, zoals uit het volgende mag blijken.

Kort na dit voorval aan tafel kwamen er van vele bewoners van onze woonwijk klachten over ratten, die zich overdag op de vlieringen van de huizen schuilhielden. Gezien de bouw van die tropenwoningen is de vliering alleen van buitenaf bereikbaar door een ladder net onder de dakrand te plaatsen.

Wekenlang kwam een locale kracht op de fiets met een ladder op zijn schouder alle huizen langs, plaatste dagelijks rattevallen op de vlieringen en verwijderde eventueel gevangen ratten.

Op een dag kreeg mijn zoon in de gaten, dat de klachten over ratten verminderden en toen vroeg hij mij: „Pappa, wie jaagt nu de ratten weg?”, waarop ik — macht der gewoonte — vrij gedachtenloos opmerkte: „Dat doet de Maatschappij”.

De week daarop had hij vakantie van de kleuterschool en zag toen zelf voor het eerst de rattenvanger aan het werk, waarop hij mij tussen de middag aan het tuinhok opwachttte met de triomfantelijke mededeling: „Pappa, nu weet ik wie de Maatschappij is”.

Enigszins verbaasd vroeg ik nadere informatie, en toen, kwam zijn uitleg: „Dat is een man met een ladder op zijn rug”.

Leeuw

Beste Leerlingen

Gedurende een aantal jaren is het gebruikelijk geweest aan de „beste” leerlingen prijzen toe te kennen.

Nu werd dit predikaat „beste” toegekend op grond van een aantal gegevens, te weten het gemiddelde cijfer behaald tijdens het eindexamen plus de cijferwaardering van de Examencommissie voor de bijgehouden boeken en eenzelfde waardering voor de conduite-rapporten gedurende het leerlingjaar.

Deze gegevens zijn tevens de basis voor de volgorde waarin de nieuwe 4e stuurlieden en 5e werktuigkundigen in de bestandlijst worden opgenomen. No. 1 is de „beste” en kan van deze plaats gedurende zijn gehele loopbaan bij onze maatschappij voordeel hebben.

Bovendien zijn de onderlinge waarderingsverschillen voor de diverse leerlingen vaak zeer gering en deze kunnen bovendien veroorzaakt zijn door omstandigheden waarop zij zelf geen of weinig invloed kunnen uitoefenen.

In verband hiermede is besloten van de huidige vorm van het toekennen van prijzen af te stappen. Bezien zal worden of we naar andere wegen moeten zoeken om tot een waardering in dezen te komen.

Brandkast

Er is recent een geval van diefstal geweest aan boord. Bijzonder onaangenaam maar er zijn nu eenmaal havens waar ook ongewenste personen aan boord komen. Verstandig is het in ieder geval om, wanneer men een geldbedrag van enige betekenis bij zich heeft, de gezagvoerder te vragen of hij dit in de brandkast wil bewaren. En laat het erin zo lang u het niet nodig heeft!

Arti et Pectini

De inlevering van de Arti et Pectini-inzendingen heeft thans plaatsgevonden. Weliswaar steken de 10 stuks schilderijen, enz. van onze collega's wat schril af tegen de meer dan 100 van bij voorbeeld het Lab. in Amsterdam (om over de vele bijdragen uit Den Haag en Pernis nog maar te zwijgen), maar wij zijn niet eens ontevreden. Vlak voor het drukken van dit blad is de uitslag van de jury bekendgemaakt. Aan een onzer — de heer W. N. Wouters — is een eervolle vermelding toegekend voor zijn schilderij „Delftse Markt”. In het volgende nummer komen wij op deze manifestatie terug.

Condeep

Zoals uit onderstaande opname waar te nemen, vordert de bouw van de boorplatforms van „Condeep” (opgericht door Shell/Esso en Mobil gezamenlijk) gestaag. Het linker platform steekt nu al 151 meter onder water en 23 meter erboven, waaraan nog 20 meter wordt bijgevoegd door het platform zelf, met verschillende dekken, kraanuitrusting enz. Na voltooiing worden deze twee giganten verslept vanuit de fjord bij Stavanger waar ze worden gebouwd naar de olievelden Ekofisk en Brent in de Noordzee.

25 jaar

Van 3e stuurman P. H. Jacobs van de „Viana” ontvingen wij een verslag van de jubileumviering aan boord van gezagvoerder S. Harders. Wij laten hem hieronder zelf aan het woord.

Een wel meer voorkomend euvel is dat de opvarenden pas kort voordat een heuglijk feit gaat plaatsvinden daarvan vernemen.

Er moest toen in een record-tempo nog van alles worden georganiseerd om deze dag toch nog een feestelijk tintje te kunnen geven. Gelukkig geldt nog steeds, dat vele handen licht werk maken en zo slaagde men daar wonderwel in. Daarbij ook geholpen door het feit, dat de vierde februari in een haven

werd doorgebracht, zodat men een extra dag voor de voorbereidingen kreeg.

Des morgens op 5 februari werd er eerst koffie gedronken in de feestelijk versierde bar, waarbij de chef ieder verraste met een fraai opgemaakte taart, waarop het aantal dienstjaren in zoete vorm was aangebracht. Ondanks de korte voorbereidingsperiode was het toch gelukt een herinnering aan deze dag in elkaar te knutselen in de vorm van een pennenhouders; deze werd, vergezeld van een oorkonde, aan gezagvoerder Harders aangeboden. Na de koffie werd het gezellig onderonsje voortgezet, waarbij de alcoholische versnaperingen niet ontbraken en vele herinneringen van vroeger jaren weer eens werden opgehaald. Zo vergat men bijna aan tafel te gaan, waar de fleurige menu's een uitgebreide Franse keuken beloofden, een belofte waar men niet in werd teleurgesteld.

Wij aan boord hopen, dat gezagvoerder Harders later nog eens met plezier aan deze dag zal terugdenken.

Shell-Gebouw

Het is wel een hele sprong, van de „Viana” in volle zee, naar het nieuwe Shell-Kantoor op het Hofplein. Maar wij wagen 'm, met het risico op de vingers te worden getikt dat wij de nieuwbouw als „Shell-Kantoor” betitelen. Immers, de definitieve directiebeslissing dat wij met andere Shell-maatschappijen dit gebouw gaan bezetten, is nog niet gevallen. Maar de Co-ordinatiecommissie Nieuwbouw heeft wel een voorstel aan de directie gedaan omtrent de indeling, die wij in het bijstaande schema weergeven. Ons kantoor zou dan worden gehuisvest op de eerste vijf etages van de hoogbouw (maar dan slopen wij wel even de fraaie scheepsbellen uit het huidige Shell-Gebouw, want die willen wij niet missen!). Duidelijk is in het schema ook de luchtbrug te zien die het oude met het nieuwe gebouw gaat verbinden.

Zoals ook op de foto is te zien, schiet de bouw van het skelet aardig op. Vele collega's geven hun ogen daarbij goed de kost en komen met vragen, zoals hoe lang het duurt om een vloer voor één etage te leggen. Een deskundige aan wie wij nadere informatie vroegen, vertelde dat dit in 5 dagen was bekeken. Bijzondere verbazing wekt ook de afwezigheid van vloeren in een gedeelte van de laagbouw. Echter, in de laagbouw komt ook een filmzaal. En deze, alsmede een gedeelte van de lunchkamer, hebben een „vide”, zodat de vloer van de verdieping erboven gedeeltelijk is weggelaten. Ook vraagt men zich voortdurend af wat men nu op de top van het gebouw doet. De enige activiteit daar ter plaatse is momenteel het aanbrengen van allerlei soorten leidingen in de kernschachten.

Stoppen

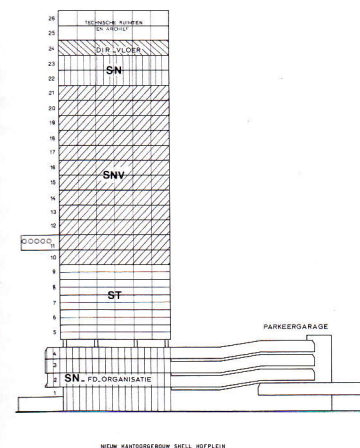
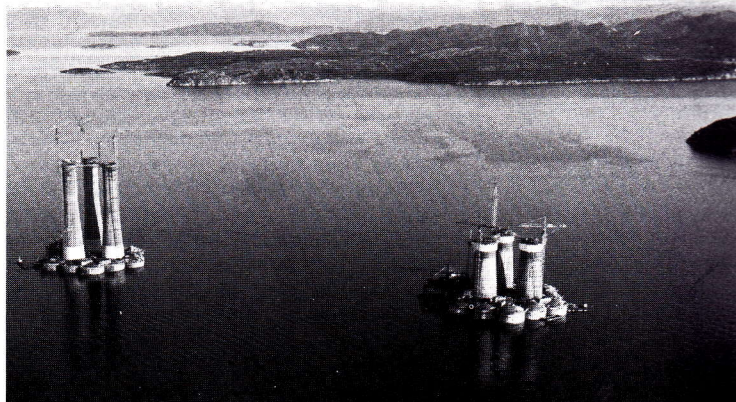
Wij zijn weer doorgelicht. Bijzonder goed dat op die manier o.a. ook onze longen in de gaten worden gehouden. Doorlichten schijnt ook tegen roken te helpen, althans te oordelen naar de grote peuken die vóór de ingang van de schermbeeldauto lagen op de bewuste dag. Wij stopten ermee (tot wij weer achter het bureau zaten). Zie de foto op de pagina hiernaast.

Bedrijfspensioenfonds

Wij ontvingen een verslag over 1973 van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, waaruit hieronder enige cijfers.

Aan pensioenpremie ontving het fonds ca. f 34,5 miljoen, terwijl de opbrengst van de beleggingen bijna f 41,8 miljoen bedroeg. Het totaal van de ontvangsten was dus f 76,3 miljoen. Hiervan moest f 41,3 miljoen worden gereserveerd om te zijner tijd de pensioenaanspraken te kunnen voldoen die de deelnemers in het fonds in het jaar 1973 hebben verworven.

Aan uitkeringen werd in 1973 f 7,4 miljoen betaald. Tezamen met de



schoon schip

toevoeging aan de premiereserve van f 41,3 miljoen en enige andere uitgaven bedroeg het totaal van de lasten f 51,7 miljoen. Er resteert dus een voordelig saldo van f 24,6 miljoen. Dit bedrag is toegevoegd aan de extra-reserve.

Een zekere extra-reserve is uiteraard nodig; wanneer echter de extra-reserve oploopt, kan het bestuur van het fonds over een gedeelte ervan beschikken om de pensioenrechten te verbeteren. De stand van de extra-reserve was eind 1973 zodanig dat het bestuur kon besluiten alle op 31 december 1973 bestaande pensioenrechten — waaronder ook de reeds ingegane pensioenen, maar met uitzondering van de vaarplichtbeloning — te verhogen met 5 pct. Hiervoor was een bedrag nodig van f 28,3 miljoen, dat aan de extra-reserve werd onttrokken. Bovendien moest een bedrag van bijna f 15 miljoen aan de extra-reserve onttrokken worden omdat het bestuur besloot de aanspraken op weduwenpensioen uit de oude regeing met ingang van 1 januari 1974 te verhogen van 60 pct. tot 70 pct. van de aanspraken op ouderdomspensioen.

Fout

Een van de foto's opgenomen bij het artikel „De negen van de Metula” in het vorige nummer had als bijschrift de namen van degenen die het zich aan boord goed lieten smaken. Laten we daar nou een fout in hebben gemaakt. Want



scheepsgezel a/w v. d. Ven stond er helemaal niet op, het had zijn collega Krüger moeten zijn, waarvoor redactioneel excuus.

Geachte mijne heren van de fa. SHELL Tankers B.V.

Ik ben Marien Dragt 10 jaar. Ik zit in de 4e klas van de lagere school. Op de Burg. de raadsingel 95 Te Dordrecht. (Schippers internaat). Ik ben nog maar jong. Maar ik heb om inlichtingen gevraagd en ik heb ze gekregen. En er stond bovenaan het 1e blad stond Opleiding tot Koopvaardij officier. En op het 2e blad stond bovenaan 1 voor stuurmansleerling en leerling-werktuigkundige. Wel werken, dat kan ik wel, maar tuigkundige ben ik niet. En sturen kan ik ook wel. Want mijn vader vaart op een binnenvaart schip. En uit die boekjes die u mij gestuurd heeft kan ik veel leren over uw SHELL Tankers over zee. Maar later kom ik wel bij U in dienst. Dan kan ik wel de cursus aan. Nu niet want ik ben nog te jong daarvoor. Maar ik ga wel vast leren, dan kan ik het later al een beetje.

Hartelijk Dank voor al die boekjes en bladen dan kan ik alvast gaan studeren.

Gooi geen geld weg

Een nogal overbodig advies. Maar opvarenden van onze schepen die worden gerepatrieerd krijgen in een aantal gevallen van de Agent behalve een passagebiljet ook een zogenaamde MCO („Miscellaneous Charges Order”), dat is een soort cheque waarmee voor overvracht moet worden betaald. In feite is dat een geldwaardig papier wat niet altijd wordt gerealiseerd. Nog onlangs moesten wij constateren dat een gerepatrieerde officier een dergelijke MCO had weggegooid. Gezien het feit dat hij van de Fiji-eilanden kwam had hij daarmee wel zo'n f 1.100,— in de vuilnisbak gedeponneerd!

Dus nogmaals — en zeer nadrukkelijk — stuur uw gebruikte passagebiljetten met alles wat daarbij hoort aan ons terug, zowel na een reis naar het schip als in omgekeerde richting.



1,91 cent

kan een hoop geld zijn

In 1974 maakte Shell over de hele wereld genomen een winst van 1,91 cent per liter verkochte eenheid aardolie, aardolieproducten, gas en chemische producten. Vermenigvuldigd dat kleine bedrag met de vele miljarden liters producten die het afgelopen jaar een weg vonden naar de consument en men komt op een totale winst van f 7291 miljoen.

Hiernaast staat een grafiek die aangeeft op welke wijze de totale inkomsten van ons bedrijf namelijk f 111.464 miljoen, werden besteed. Bovenaan staat de winst van f 7291 miljoen. Maar wat gebeurt daarmee:

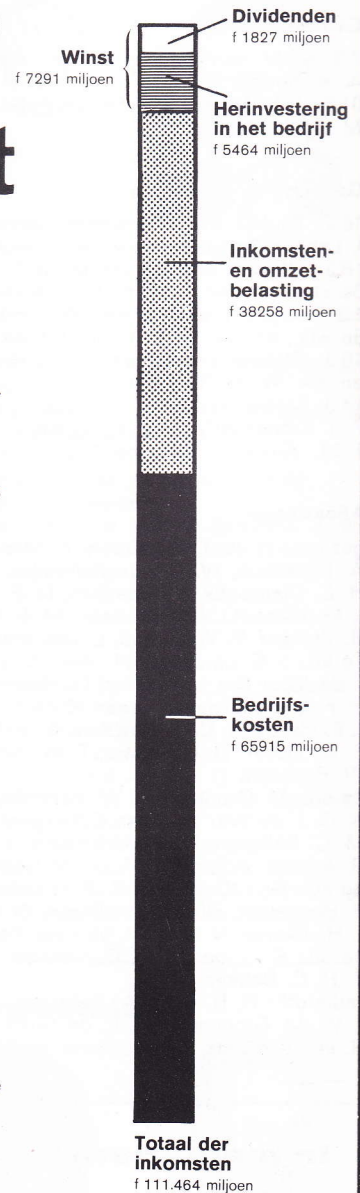
- Herinvestering in het bedrijf

In de eerste plaats was het noodzakelijk de continuïteit van de olie-aanvoer te waarborgen. Die vergde in 1974 meer geld dan ooit tevoren. Naarmate de olie-exporterende landen hun prijzen opvoerden, moest er meer geld worden besteed om onze olievoorraden aan te vullen teneinde te voorkomen dat onze klanten „droog” zouden komen te staan.

Verder moesten er maatregelen genomen worden om ook voor de toekomst in de energievoorziening te kunnen voorzien; er zijn pijpleidingen, raffinaderijen en andere installaties nodig o.a. voor de nieuw ontdekte olie- en gasvelden in de Noordzee en elders. In 1974 bedroegen de kapitaaluitgaven van Shell over de gehele wereld f 6167 miljoen. Voor het grootste deel komt dat geld uit de winst die in het bedrijf werd teruggeploegd.

- Dividenduitkering

Die gaat naar onze aandeelhouders, waaronder honderdduizenden gewone mensen die hun spaargeld in ons bedrijf hebben belegd. Bovendien zijn er miljoenen anderen die via pensioenfondsen, verzekeringsmaatschappijen en andere instellingen een belang hebben bij ons bedrijf.



Vlootpersonalia

periode van 16 februari tot en met 15 maart 1975

Gehuwd:

7.3: A. M. den Bakker, 5e wtk., met mw. A. Korfmaker;
31.1: J. L. M. Peeters, 5e wtk., met mw. M. A. E. Mennen.

Geboren:

16.2: Paulina Maria Elisabeth, dochter van J. Labeur, 3e wtk., en mw. A. Labeur-Geelhoed;
16.2: Elfriede, dochter van M. de Bruyne, 3e stm., en mw. J. M. de Bruyne-van Druten;
1.3: Marjolein, dochter van W. H. Hennink, 3e wtk., en mw. W. H. Hennink-Flink;
19.3: Sietske, dochter van O. de Roos, 2e wtk., en mw. W. de Roos-Blok;
14.3: Menno Frederik, zoon van F. J. Kronenberg, 2e stm., en mw. J. M.. Kronenberg-Heijne.

Aflossingen:

gezagv.: H. H. J. Dijkhuizen, F. Menninga, A. Boddé, A. W. C. van Schendel, H. E. Glansbeek, F. Klaassen, G. F. de Boer, J. M. Hillen, G. P. Paulussen, M. E. Wolper, R. Verhoef, T. W. Pals, J. L. Muyskens;
1e stl.: J. S. de Jong, F. F. Ates, L. J. Hirs, J. de Jager Sr., L. A. Veer, G. Gerritse, P. F. L. Schölvinck, R. van Kranen, J. P. Hendriks, C. L. Heyboer, A. J. de Ronde, F. A. Visser, H. Steenstra, T. W. Scharrenburg, W. Beekman;
2e stl.: M. Groothuis, J. W. Hendriks, A. G. J. de Wit; J. B. van Opbergen, M. C. Kalkman, D. M. Alderlieste, J. Zwart, R. Agema, J. Kerkhof, R. G. de Haan;
3e stl.: G. J. Gerritsen, R. P. le Coultré, F. Hogenbirk, W. A.. van Essen, W. Holwerda, J. Houtkamp, N. J. C. M. van der Palen;
4e stl.: F. G. de Bruyn, D. Venema, F. H. C. Bakker;
radio-off.: R. B. P. C. A. Schouten, J. W. M. Groenewegen, L. de Soete, R. van den Berg, R. Roodzand, P. A. van Room,

R. M. Stam, W. B. Post, M. M. Spanjersberg, C. J. Klop, G. H. P. Ribbens, C. F. W. Schöttelndreier, P. van Wijk, A. Boutkan, H. W. Snip;
hfd.wtk.: J. E. Weidema, P. J. de Lange, A. de Boer, J. van der Stel, J. I. Brangert, W. van Kemp, J. B. Biondina, H. Bax, J. van Essen, R. W. H. Buitenrust Hettema, W. Balvers, J. Heymans;
2e wtk.: J. A. Maassen, C. G. van der Zwet, W. A. M. Bouma, J. A. M. Leer, J. W. van der Plas, F. A. M. Vergroesen, F. A. J. Boot, E. Aanen, J. F. Vernooy, T. Bakker, F. C. Koens, F. W. Gakes, H. L. de Koning, W. Muis;
3e wtk.: R. M. Hendriks, T. J. van Lammeren, T. P. M. Westhuis, A. Verwey, C. A. Douwes, J. Qualm, G. A. Dieterich, R. A. M. Haffert, I. J. Albrechts, H. G. de Boer, C. Oppelaar, J. G. Kuit, A. E. de Bruyn;
4e wtk.: T. J. R. Eggink, P. Dekkers, J. H. L. Baris, R. L. Rader, R. J. de Vries, J. H. Maneschijn, J. Key, A. B. M. Peeters, M. J. Viergever, J. L. F. Vermeulen, G. van Bergheem, G. Dekker, J. G. van der Poel;
5e wtk.: C. Vreugdenhil, J. van der Werk, J. Snapper, F. P. van der Star, H. M. Smit, E. J. M. Bourgonje, A. H. L. Ludekuse, P. Bakx, W. J. Adema, J. D. ten Napel, P. van Noort, E. J. Swemmer, P. J. W. Hoogendoorn;
ass.wtk.: A. Korf;
sch.voorman: A. L. H. Botinga, J. M. Wigleven, A. J. Tinkhof;
sch.vakman I: wnd.. A. Vlaming, E. J. H. van Arcken, wnd. G. van Kuilenburg, F. J. Trijselaar, W. Gerritsen, C. H. Roozendaal, P. A. v. d. Hoek, R. Groot;
sch.vakman II: G. Jonkman, J. Punt, wnd. J. de Gans;
sch.gezel a/w: J. H. Oosterhof, J. W. v. d. Steen, R. F. Huysers, E. W. v. d. Horst, P. P. Corver, T. v. d. Langenberg, H. N. Dekker, E. J. H. Wilimink, J. A. Kimpton, C. L. M. Leliard, A. J. v. d. Kuip, J. H. T. M. Vissers, P. Luyten, V. H. Heymans, A. J. Hordijk, G. Buys, L. Neeleman, J. Lakkerwa, P. A. Janse, E. J. B. Jansse-Andeweg, G. v. d. Bent, G. Ammeraal, J. A. Clarijs, A. M. Klop, M. A. van Dijk, R. Cornelissen, C. W. F. Heemskerck, D. Bergen, C. Cammenga, L. A. Douma, A. A. Pol, D. A. Emanuels.
aank. sch.gezel a/w: P. de Vries, J. F. Spijker, B. C. P. Dietz, J. Smit, H. Wigchert, W. Kuipers, M. van Efferen, J. J. A. T. Uljee, R. R. van Walstijn, M. v. d. Bas;
hoofd voeding: L. T. R. Ernst, H. Vrugt, W. W. Huygen, J. H. Konert, L. H. H. L.. Leithuyser;
sch.kok: C. v. d. Wildt,
wnd. F. W. A. van Deursen, J. M. M. Koks;
aank. kok: G. H. H. Lammers,

G. P. M. Kraanen, M. W. B.. Kitzen;
hoofd bediende: D. Seip, M. te Hennepe, wnd. N.. G. Wehrman;
bedienden: A. Jansen, B. L. Johannes, C. M. Vervloet, J. Breyer, P. J. Gijse, R. van Ginkel, L. de Vos, H. A. Gard;
bedienden a/d: J. W. Barnhoorn, A. Cumming;
jongen a/w: W. J. Louwerse.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: 2e wtk. J. Hensbroek;
m.s. Acila: 4e wtk. M. J. Kleyn, 5e wtk. J. A. Geerdinck, II.wtk. G. R. Spijkerman;
m.s. Acmaea: wnd. 4e wtk. A. Middelkoop, 5e wtk. J. Gijsbertsen, 5e wtk. A. Belder;
m.s. Acteon: 5e wtk. L. J. Keus, 5e wtk. A. Verwijs;
s.s. Arca: wnd. gezagv. L. van der Valk, hfd.wtk. R. Romijn, 5e wtk. H. A. J. Kiljan, II.wtk. R. G. Boonstra;
s.s. Atys: 1e stm. S. B. M. Breukel, II.stm. H. A. van der Want, hfd.wtk. J. Polet, 3e wtk. J. W. van Velze, 5e wtk. F. Niehorster, II.wtk. T. M. W. M. van der Berg, radio-off. A. van Huissteden;
m.s. Camitia: wnd. 2e wtk. P. A. Post, radio-off. H. E. Haalmeyer;
s.s. Capiluna: hfd.wtk. L. C. Spoon, wnd. 2e wtk. J. G. van Werd, sch.gezel a/w P. N. E. Hermans, R. de Bruyn, H. A. Tevreden, F. L. Brocx, M. T. Kooymans, P. J. M. van Dillen, F. Hogerhorst, aank. sch.gezel a/w P. J. M. Coenen, A. W. M. Visser, J. Hendriks, J. W. van Rooyen, sch.kok V. G. M. van Boekel, aank. kok J. J. v. d. Elburg, bediende J. A. Schuiten, D. R. Langeweg, bediende (a/d) M. Bomhof;
s.s. Capisteria: II.stm. A. Leffers, II.stm. G. J. van de Lagemaat, 3e wtk. P. Dekker; 2° man M. Alonso Perez;
s.s. Capulonix: wnd. sch.voorman G. J. van Delft, wnd. sch.vakman I J. P. M. Kanters, wnd. sch.vakman II W. M. v. d. Poel, aank. kok A. J. J. N. Advocaat, bediende E. M. Embregts;
m.s. Crania: wnd. gezagv. J. Klein Roseboom, 3e wtk. G. Pos, 5e wtk. E. T. van de Pijpekamp, 5e wtk. A. W. van Sluys, II.wtk. P. Alkema;
m.s. Dalia: 5e wtk. J. L. M. Peeters, 5e wtk. J. H. van Leuven, II.wtk. B. M. Becker, II.wtk. K. Hut, radio-off. J. H. Gruben, sch.vakman I R. W. van Rooyen, aank. sch.gezel a/w E. A. Stelke, aank. kok J. G. Volleberg, koksmaat W. A. van Noort;
m.s. Daphne: 1e stm. B. Ritman, wnd. 3e stm.

In memoriam

Op 19 februari jl. overleed de heer

A. Penning Sr.

oud-gezagvoerder, in de leeftijd van 72 jaar.

Hij verliet de dienst der maatschappij op 1 augustus 1956, na ruim 31 dienstjaren.

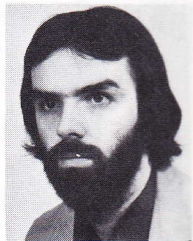
Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



R. M. van der Aa
4e stm.



J. W. J. Rodenhuis
4e stm.



T.M.W.M. van den Berg
II.wtk.



R. G. Boonstra
II.wtk.



V. G. M. v. Boekel
sch.kok

O. Wink, 5e wtk. W. T. van Leeuwen, 5e wtk. P. H. Rebel;
m.s. Dosina: 3e stm. R. van der Voort, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, wnd. 3e wtk.
 J. J. F. Govers, radio-off. H. L. de Graaf, sch.gezel a/w J. J. Donleben,
 C. T. M. Santbergen, P. T. Post, S. L. B. T. Sweelse, C. den Boer, aank. sch.gezel a/w J. Brederveld, M. Klok,
 B. C. de Kruys, aank. kok C. A. Breederland, hoofd bediende H. Domselaar, bediende A. B. Romen, jongen a/w L. van Bogaert;
m.s. Fulgur: II.stm. E. J. G. Kraszewski, II.stm. J. Kuiken, II.stm. A. A. Schmidt, 3e wtk. H. Wesselman, radio-off. A. Narold, sch.voorman C. F. M. Hartman, sch.vakman I L. J. C. van Kuyen, sch.gezel a/w A. van Sloten, C. Verlind, M. Kumentas, J. Bonte, F. Kromjongh, E. B. de Niet, F. G. M. van Kleef, wnd. sch.vakman II F. v. d. Velkkert, aank. sch.gezel a/w R. Wondergem, F. S. C. Budde, H. Korevaar, hoofd voeding A. P. Maat, sch.kok G. J. C. de Deugd, bediende A. Vrolijk, H. de Ruig, bediende (a/d) J. T. Heymann;
s.s. Kabylia: hfd.wtk. C. C. Bartels, 3e wtk. C. Parrel, 5e wtk. E. J. Kolet, 5e wtk. G. M. Piera, II.wtk. P. Hack, II.wtk. W. Hermans, radio-off. J. Kramer, hoofd voeding B. F. P. J. Sebrechts;
s.s. Kara: gezagv. P. Hoogesteger, 1e stm. M. A. Messelaar, 3e stm. E. Hietbrink, II.stm. H. V. de Jong, hfd.wtk. J. L. van der Rijst, II.wtk. P. C. Rijmsus;
s.s. Katelaysia: 1e stm. W. C. Padmos, hfd.wtk. F. L. Alexandre;
s.s. Kelletia: 2e stm. F. Makkee, 3e stm. P. Haas, II.stm. J. J. Smit, II.stm. C. A. M. Rovers, wnd. 3e wtk. J. Sprey, 5e wtk. W. A. 't Jong, II.wtk. B. A. Valk, radio-off. G. G. Bruininge;
s.s. Kermia: gezagv. E. H. Brameijer, wnd. 1e stm. J. Zwart, 2e stm. I. W. A. van Thienen, wnd. 3e stm. F. G. de Bruyn, 4e stm. R. M. van der Aa, II.stm. M. Treffers, II.stm. H. Puyman, hfd.wtk. J. D. Donken;
s.s. Khasiella: hfd.wtk. H. Buiten, 4e wtk. A. R. de Wilde, II.wtk. E. H. Goudsmit, II.wtk. A. R. Seraus;
s.s. Kopionella: 3e wtk. F. D. Dieleman, 4e wtk. M. F. Stoltink;
s.s. Korovina: 2e stm. F. L. A. Bloot, hfd.wtk. J. G. Bron, wnd. 2e wtk. M. Schmidt, 4e wtk. C. Brasser;
s.s. Kosicia: II.stm. E. E. de Rijcke, wnd. 2e wtk. A. Vis, II.wtk. G. A. de Ridder;
s.s. Kryptos: 4e stm. R. J. E. van Haarst, II.stm. G. A. van Dijk, II.stm. C. H. M. Buckens, 4e wtk. J. S. Machiels;
s.s. Xylis: wnd. 2e stm. W. T. van den Berg, 3e wtk. R. Bos, radio-off. P. J. Balkstra;
s.s. Lepton: gezagv. J. J. Schouten, 2e stm. H. Sieders, 3e stm. J. M. B. van Kessel,

G. Vreugdenhil, 4e stm. M. Ponsen, 2e wtk. C. Hemmer, 3e wtk. J. M. Hogenstein, 5e wtk. H. M. Zwanenburg, 5e wtk. D. J. Bastiaans, II.wtk. J. A. Drent, II.wtk. A. Steenstra, radio-off. R. Roquas, hoofd voeding J. S. W. Martens, koksmaat John v. d. Horst;
m.s. Diadema: gezagv. J. van Beele, II.stm. J. J. M. Helvenstein, 2e wtk. B. R. A. Jansen, 3e wtk. J. Almekinders, wnd. 4e wtk. J. P. Kleywegt, II.wtk. M. F. de Boer, II.wtk. E. Dubbeldeman, jongen a/w J. L. Halsema;
m.s. Diloma: 1e stm. P. E. van der Veld, wnd. 4e wtk. J. Esselman, 5e wtk. W. Overeem, sch.vakman I J. Lubberts, sch.gezel a/w A. Spaans, F. D. P. Croes, aank. sch.gezel a/w J. Piers, F. A. B. Helmich, hoofd bediende D. J. Bakker;
m.s. Dione: gezagv. H. Barth, 3e stm. A. Terpstra, 2e wtk. J. Homminga, wnd. 3e wtk.

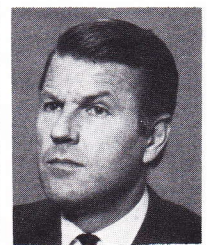
Kinderbijslagen

In verband met de aanpassing aan het gestegen loonpeil, zijn met ingang van 1 januari 1975 de kinderbijslagbedragen als volgt verhoogd:

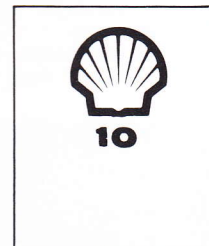
	per kwartaal	
	nieuwe bedrag	oude bedrag
1e kind (bedrag is bevroren)	f 164,58	f 164,58
2e en 3e kind	f 255,06	f 242,58
4e en 5e kind	f 340,86	f 323,70
6e en 7e kind	f 376,74	f 358,02
8e en volgende kinderen	f 417,30	f 396,24

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van april 1975 worden uitbetaald.

Onze vlootjubilaren



P. B. Hibma
gezagv.
1950 - 1.4 - 1975



W. J. Stoker
1e stm.
1965 - 21.4 - 1975

5e wtk. G. Batenburg, 5e wtk. A. Oost, 5e wtk. C. G. A. Hoenders;
s.s. Lovellia: gezagv. J. P. Jongbloed, wnd. 2e stm. C. Kamminga, wnd. 4e wtk. J. B. van der Veer;
s.s. Macoma: gezagv. C. Vriend, hoofd bediende A. J. J. Ceelen;
s.s. Marisa: sch.gezel a/w W. Stremme, aank. sch.gezel a/w L. V. Helstone, koksmaat R. A. de Lange, jongen a/w W. Zuidema.
s.s. Meta: gezagv. G. Heising, 2e stm. A. J. W. Rommes, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 3e wtk. H. C. den Ouden, wnd. 4e wtk. L. J. Criens, 5e wtk. W. J. Stam;
s.s. Mitra: gezagv. A. Post, 1e stm. J. Baard, wnd. 2e stm. P. W. Kamperman, 3e stm. A. H. den Breems, II.stm. J. W. Steynis, 2e wtk. F. J. van der Vorm, 3e wtk. H. G. W. Meijer, wnd. 4e wtk. G. Bijvank, 5e wtk. H. Oldeboom, II.wtk. K. van Zijderveld, radio-off. A. A. M. Lapidaire;
 capataz J. A. Dosiil Hermo, man. esp. R. Lago Vilas, 2° man M. Bouzada Pazos, mar.int. F. Alonso Alvarez, J. A. Amarin L cio, J. M. Pena Castro, M. Rodriguez Rodriguez,

Aangesteld



C. C. Bartels,
per 6 december 1974
aangesteld als
hoofdwerktuigkundige
en op 16 februari 1975
tewerkgesteld aan
boord s.s. „Kabylia“.



P. Hoogesteger,
per 12 december 1974
aangesteld als gezag-
voerder en op 14 maart
1975 belast met het
commando over het
s.s. „Kara“.

M. Santome Canedo, J. Soäge Vieitez, R. Vicente, Dominguez, 2° mar.int. V. E. Perez Pintos, J. J. Seoane Ferverza, coc. M. Martinez Amoedo, cam. J. A. Dasilva Villaronga, A. Rodriguez Soto, A. A. Salgueiro Rodriguez, cam. (trip) V. S. Fernandez Moreno, hoofd voeding J. Roosenburg;
s.s. Mytilus: wnd. 2e stm. M. A. F. Wanders, II.stm. J. A. M. van der Holst, II.wtk. F. Timmermans, II.wtk. J. Terpstra, mar.int. J. Gomez Vila, J. Vidal Pereira;
m.s. Niso: gezagv. D. Rijk, 1e stm. J. S. de Jong, 2e stm. H. van Popta;
s.s. Ondina: 1e stm G. J. Knol, wnd. 3e stm. R. T. R. Hortulanus, 5e wtk. C. G. Storm, 5e wtk. P. C. Farro, radio-off. J. H. Boskemper, hoofd voeding A. A. Turkenburg;
s.s. Onoba: 1e stm. M. Klein sr., 2e stm. W. J. Netelenbos, II.stm. W. M. Ritter, 2e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. P. C. A. Versluys, II.wtk. W. M. de Vries, radio-off. T. P. de Zwart, hoofd voeding A. G. Freeth;
s.s. Patro: wnd. 3e wtk. D. Roodnat, 2° man. C. Gulin Garcia;
s.s. Philidora: 5e wtk. C. Vreugdenhil, wnd. sch.vakman I R. Croese, sch.vakman I G. J. C. Dudink, aank. sch.gezel a/w G. J. A. Wachelder,
s.s. Philine: 4e wtk. J. J. Ceelen, sch.voorman R. P. L. Verhoeven, sch.vakman I A. W. Jansen, sch.gezel a/w H. Hendriks, E. P. Aponno, A. A. O. Schenk, C. A. M. de Vree, aank. sch.gezel a/w P. B. Klaasen, J. H. Ophof, bediende A. D. Beckschebe, H. J. Denies, kokmaat H. B. Klaasen-Bos, jongen a/w F. L. E. Vlaming, J. A. M. van Beurden;
s.s. Philippia: 3e wtk. J. Labeur, radio-off. D. Dijkstra, iefe de f. J. S. Duran Barros;
s.s. Sepia: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 2e wtk. J. W. van Putten, 4e wtk. L. M. Dijkhuizen, 5e wtk. M. Klein;
s.s. Vasum: 5e wtk. R. P. de Boorder, radio-off. P. van Dijk;
s.s. Viana: II.stm. P. J. F. Steenberg, II.stm. B. P. de Lange, 5e wtk. R. Denker, 5e wtk. R. Koudstaal, II.wtk. J. J. Rodoe;

Bruidspaar van de maand

In het inrichten van hun toekomstige woning in Spijkenisse is voor 4e wtk. A. M. den Bakker veel meer tijd gaan zitten dan hij vermoedelijk verwachtte. Toch onderbrak hij dit werk met genoeg om op 7 maart jl. zijn bruid, Mej. Anneke Korfmaker, per „old timer” naar het stadhuis in Oostvoorne te voeren. Ook al weigerde het vehikel onderweg alle diensten en moest de rit per taxi worden voortgezet, voor ons was deze foto een uitspringer.



s.s. Vitrea: 1e stm. A. J. de Kraker, 4e stm. P. H. Visser, II.stm. J. B. Winkelhuis, 3e wtk. J. M. van de Wal;
s.s. Vlieland: wnd. 3e stm. R. van Exel, 5e wtk. M. J. de Kroon;
s.s. Zafra: 1e stm. G. W. Bouma;
s.s. Zaria: gezagv. J. van der Zouwen, 3e stm. J. J. Engelbrecht.

Uit dienst getreden vlootpersoneel:

1e stm.: L. Kazemier;
 4e stm.: A. G. Lenting;
 2e wtk.: J. B. Krijnen;
 4e wtk.: D. C. de Jong, R. L. Schultz, G. J. Afink, J. P. A. M. Ghuijs, N. Z. van der Zwan;
 5e wtk.: F. O. Schlüter, B. Maaskant, D. A. Kruk, G. J. van der Weerd, R. van Egmond;
 II.wtk.: M. A. J. Mouwen;
 praktkant: J. Huveneers;
 hoofd voeding: T. J. Melchers;
 sch.kok: J. W. T. Smit.

Praktikanten tijdelijk in dienst:

E. H. Goudsmit, J. J. Rodoe, B. A. Valk, J. T. G. Willemsen;

Aangesteld als:

gezagv.: R. Verhoef;
 4e stm.: W. J. Noortman;
 hfd.wtk.: J. I. Brangert;
 5e wtk.: P. C. Farro, F. R. E. Szrama;
 wnd. sch.voorman: G. J. van Delft;
 wnd. sch.vakman I: J. P. M. Kanters, R. Croese;
 wnd. sch.vakman II: W. M. v. d. Poel, F. v. d. Vlekkert.

Behaalde diploma's:

1e stuurman G.H.V.: W. T. van den Berg;
 1e stuurman G.H.V.-th.: M. van den Belt, W. Koeze, T. H. Tromp;
 2e stuurman G.H.V.: R. A. J. van Vugt, P. W. Kamperman, J. M. Huisman;
 2e stuurman G.H.V.-th.: H. R. R. van de Riet, P. J. J. M. Verspeek;
 3e stuurman G.H.V.: W. J. Noortman;
 „B”: M. Schmidt, J. J. F. Govers, J. D. Compriet, P. A. Post;
 „B-th.”: B. P. Droogendijk;
 „A/B-th.”: E. J. Kolet, H. Deurloo, P. C. Farro;
 „A”: J. H. van Leuven;
 „MVD”: F. R. E. Szrama.

Mutaties walpersoneel

in de periode 11.2.75 t/m 10.3.75

Uit dienst

1.3: Mevr. A. Donker-van der Gaag - DFF/1

Gehuwd

14.2: Mej. A. van der Gaag - DFF/1 - met de heer M. A. Donker

Interne mutaties

13.2: Mej. K. E. Odems van DFF/4 (doc.) naar DFF/1
 17.2: Mej. A. P. Lobé van DFF/4 (corr.) naar DFF/4 (doc.)

Waljubilaris



A.A.A. ten Bruggencate
DFM/21
1950 - 3.3 - 1975



E. J. Buijs
DFM/24
1965 - 1.3 - 1975

tussen schip en ka

veertiende jaargang no. 8 - april 1975

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

Redactiecommissie:

A. de Coninck, D. Jongeneel, 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