

SCHEEP



TECHNIKA

20e jaargang
nummer 8
april
1981

TECHNIEK VOOR STUURLIEDEN



SCHIP EN KA

Maandblad voor
het vloot- en walpersoneel van Shell
Tankers B.V.

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

*Indien het toestelnummer van degene met wie
u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks
de verbinding tot stand brengen door
aansluitend na 69 dat nummer te draaien.*

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Twintigste jaargang, nummer 8
april 1981

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het
huisadres van alle personeelsleden en
gepensioneerden van Shell Tankers B.V.
Buitenstaanders kunnen te allen tijde een
jaarabonnement nemen door overschrijving
van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell
Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking
van dit bedrag op bankrekening No.
42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolingsingel 119,
Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement
Schip en Ka'.

Hoewel Shell-maatschappijen een eigen
identiteit hebben, worden zij in deze publikatie
soms gemakshalve met de collectieve
benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in
passages die betrekking hebben op
maatschappijen der Koninklijke Shell Groep of
wanneer vermelding van de naam van de
maatschappij(en) gevoeglijk achterwege kan
blijven.

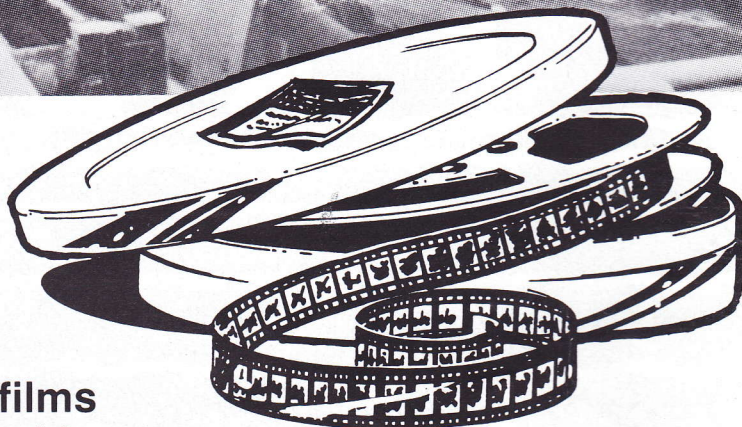
*Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of
bewerken van artikelen dient men de
toestemming van de redactie te vragen. In de
meeste gevallen zal die graag gegeven
worden.*

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwollebv

IN DIT NUMMER

Sociaal Verslag	4
Het hedendaagse tankerbedrijf	7
Elena	9
Techniek voor stuurlieden	13
Aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'	14
Schoon Schip	16
Personalia	18
Uitslag kerstpuzzel	20



59 shell-films in een boekje

Begin maart is de nieuwe
shell-film-catalogus 1981/1982
verschenen: een boekje waarin op
overzichtelijke wijze een beeld wordt
gegeven van de films die de Shell
Nederland filmcentrale in beheer heeft.
Deze films staan kosteloos ter
beschikking van verenigingen, bedrijven,
onderwijs- en andere instellingen die over
een 16 mm projector voor optische
geluidsweergave beschikken. Alleen de
retourkosten zijn voor rekening van de
aanvrager.

Het kan ook voorkomen dat U
(Shell-employé) lid bent van bijv. een
buurt- of wijkvereniging en graag voor
vertoning wilt lenen. Ook dan kunt U bij de
Shell Nederland filmcentrale van
Rotterdam terecht. De films zoals die in
de catalogus zijn opgenomen, zijn naar
onderwerp gerangschikt, zoals aardolie,
chemie, metalen, transport, veiligheid,
oliewinning, enz. Alle films (59 in totaal,
waaronder 14 nieuwe) worden in het kort
beschreven. Bovendien staat bij elke film
de lengte, de regisseur en het jaar van
opname vermeld. Alle films zijn voorzien
van Nederlands commentaar of
ondertiteling.

Shell-films zijn veel gevraagde, dus veel
vertoonde films. Om U een indruk te
geven: in 1979 werd de film 'levend water'
4067 maal vertoond en trok in totaal
120.492 bezoekers. Als 'goede tweede'
eindigde 'de lage landen' met 3179
voorstellingen en 99.111 bezoekers.

Derde werd 'alles over olie' met 2142
vertoningen en 56.715 bezoekers. De
nieuwe film-catalogus kunt U aanvragen
bij de sectie DFP 4 - 010 - 696126.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1693	4.3.81	Overlegvergaderingen OR-vloot - aanvulling op bericht van 9.2.81 (PCOR)
1694	11.2.81	Bezetting i.v.m. COW-en
1695	13.2.81	Inhoudingen op het loon 1981, enz.
1696	18.2.81	Ship's Agency Manual (PCOR)
1697	27.2.81	Koersen (PCOR)
1698	2.3.81	Port information Dakar (PCOR)
1699	2.3.81	Indoctrinatie oefeningen (PCOR)
1700	3.3.81	Charterspeed (PCOR)
1701	6.3.81	Traffic Separation Scheme (PCOR)
1702	11.3.81	KNRV rapport Voortvarend voortvaren (PCOR)
1703	11.3.81	Introductie nieuw beoordelingssysteem CAO vlootpersoneel, lonen en andere arbeidsvoorwaarden.
1704	11.3.81	

Sociaal Verslag

Deze en de volgende pagina's zijn in wezen een verkorte weergave van het 'Sociaal Verslag', dat thans

in druk is. Laat dit artikel U dus niet weerhouden om ook het volledige sociaal verslag door te nemen. Exemplaren ervan worden naar alle schepen gezonden en zullen ook geruime tijd ter beschikking blijven liggen op de informatiestand op de 6e etage van ons gebouw. Trouwens, ook toezending naar het huisadres is mogelijk, na telefonische aanvraag via 010-696107.

1980: een somber jaar

Dat – nationaal en internationaal gezien – de economie er minder goed voorstaat, moet inmiddels wel tot een ieder zijn

Schema 1

gemiddelde dienstperioden officieren (in maanden)

	1980
Gezagvoerder	4,4
1e Stuurman	4,9
2e Stuurman	4,6
3e Stuurman	4,4
4e Stuurman	4,2
Hoofdwerktuigkundige	4,8
2e Werktuigkundige	4,8
3e Werktuigkundige	4,7
4e Werktuigkundige	4,7
5e Werktuigkundige	4,5

Toch ziet het ernaar uit, dat de lang gevreesde daling in het aantal van onze schepen nu wel degelijk gaat doorzetten. De 'Diloma' en 'Dosina' zijn inmiddels al verkocht en zeer waarschijnlijk zullen in de loop van dit jaar nog enkele schepen volgen. Hieraan ligt niet alleen de slechte economische toestand in de wereld ten grondslag. Behalve de geleidelijke wijziging in vaarroutes, die globaal gezien korter worden door oliewinning in bijvoorbeeld de Noordzee, Midden-Amerikaans gebied en Alaska, spelen ook de eisen die binnenkort voor grotere tankers worden gesteld (crude-oil washing, inert gas, gescheiden ballast-tanks) een rol. Dit laatste immers maakt het noodzakelijk te beslissen of sommige schepen van onze vloot moeten worden aangepast of afgestoten.

Vlootbestand

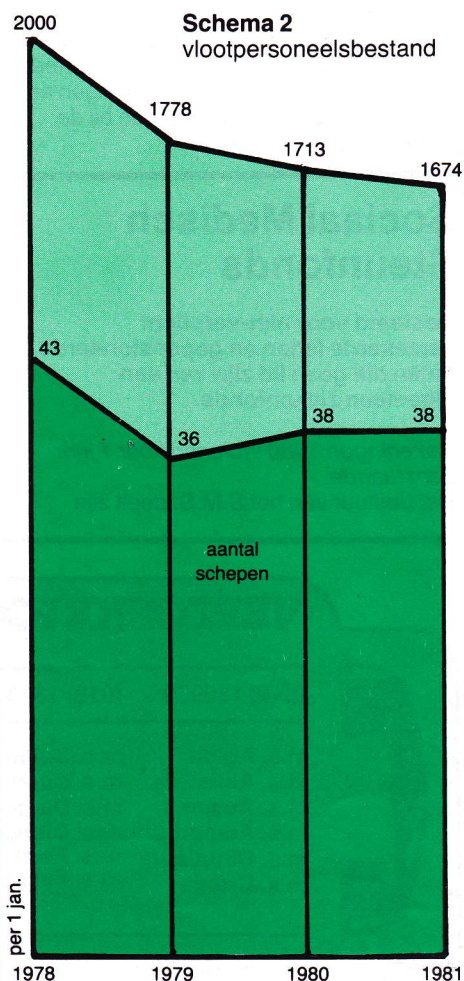
Door het niet verlengen door de Shell Groep van afgelopen charters, d.w.z. van 'derden' gehuurde schepen, kon in 1980 og een groot deel van de eigen hell-vloot worden gehandhaafd. Echter, ogingen om voortijdig (tegen een fkoopsom) een gehuurd schip weer ter eschikking van eigenaars te stellen, zijn iinder succesvol geweest. Op zichzelf lleszins verklaarbaar, want de eigenaar eet net zo goed als wij, dat er nog eeds een overschot aan tonnage is, i.a.w. hij vindt geen nieuwe huurder. leer succes was er in 1980 in Shell's pogingen schepen aan 'derden' te verhuren, hetgeen tegenstrijdig lijkt met hetgeen hiervoor werd gezegd. Echter, dit bleek mogelijk omdat de expertise van de opvarenden, de veiligheid en de beschikbaarheid van Shell-tankers in alle delen van de wereld, op de internationale markt hoog wordt aangeslagen. Met dit verhuren, varen voor anderen dus, zal de Shell onverdroten doorgaan. Maar dit neemt niet weg, dat het weinig verantwoord lijkt om alsnog op alle schepen die, op zichzelf kostbare, voorzieningen te treffen die noodzakelijk zijn willen wij aan de eisen van MARPOL en IMCO gaan voldoen. Op de 'Diadema', de 'Daphne', 'Dallia' en 'Onoba' is dit inmiddels al geschied. Rekening moet derhalve worden gehouden met een verdere daling, in de loop van dit jaar; de ervaring heeft inmiddels wel duidelijk gemaakt, dat het nauwkeurig voorspellen van het aantal schepen dat over enige tijd in de vaart is, een onmogelijkheid vormt.

Daar staat wel een lichtpunt tegenover, in zoverre dat in 1980 een bestelling werd geplaatst voor twee smeerolieschepen van 19.900 ton draagvermogen, te bouwen bij de R.S.V.-Heusden-werf. Zij zullen in 1982/1983 worden opgeleverd en onder Nederlandse vlag bij ons in dienst komen.

Personeel

Lengte dienstperioden.
Wanneer hierboven wordt gesproken

over 1980, een somber jaar, dan denken wij in Nederland ook onmiddellijk aan de stijgende werkloosheid. Merkwaardig daarbij is dat, om de dienstperioden binnen de reglementaire duur van 4 maanden te kunnen houden en daarbij ook normaal verloop te kunnen opvangen, wij in 1980 dringend personeel nodig hadden. Ondanks intensieve werving slaagden wij er, wat de werktuigkundige dienst betreft, niet in onze doelstelling te bereiken. Voor stuurlieden tegen het eind van 1980 wel, in zoverre dat voor hen thans de dienstperioden over het algemeen tot 4



OR-Wal

In het maart-nummer van dit blad staan de namen vermeld van de werknemers die de komende periode zitting hebben in de nieuwe Ondernemingsraad van het Kantoor en het Walbedrijf van Shell Tankers B.V. Inmiddels is ook de functieverdeling bekend gemaakt. Voorzitter en plaatsverv. voorz. zijn resp. P. Huigen en J. van Duuren. Secretaris en plaatsverv. secr. zijn R. Kleijn en C. M. A. de Goey. In de Commissie van Dagelijkse Aangelegenheden hebben zitting: P. Huigen (voorz.) met als plaatsvervanger J. van Duuren; R. Kleijn (secr.) met als plaatsvervanger C. M. A. de Goey en J. B. M. Ouwens (lid).

Brandstofbesparing

Bij het artikel over brandstofbesparing in het maartnummer van dit blad is een verwarrende fout geslopen. In het schema op pagina 16, links onder, is het woord 'vermogenswinst' op de plaats gekomen waar eigenlijk 'verlies' had moeten staan. De aandachtige lezer zal de verwisseling wel hebben opgemerkt maar voor de goede orde rectificeren wij de fout bij dezen.

Dodenherdenking

Op maandag 4 mei a.s. zullen in de hal van het Centraal Kantoor in Den Haag onze collega's herdacht worden die in de tweede wereldoorlog om het leven kwamen en wier namen vermeld staan op de aldaar aangebrachte plateaus. De herdenking begint om 10.00 uur. Zowel 's morgens als 's middags is er personeel aanwezig om bezoekers te ontvangen en bestaat er gelegenheid bloemen bij de plateaus neer te leggen.

Sociaal Medisch Steunfonds

Bestemd voor niet-verplicht verzekerde leden en gepensioneerde leden die geen lid zijn van een algemeen ziekenfonds.

Rekeningen 1980 indienen vóór 1 juni aanstaande
Het bestuur van het S.M.S. deelt zijn

BUNKER BESPARINGS ACTIE

f 10.000 + f 7.500 + f 5.000 aan beloning!

leden mee dat het als gevolg van de per 1 januari jl. in werking getreden wijziging in de Wet op de Loonbelasting dringend gewenst is, dat rekeningen welke betrekking hebben op het jaar 1980, *niet zoals gebruikelijk voor 1 juli a.s., doch voor 1 juni a.s.* bij het fonds worden ingediend.

Hoewel rekeningen als voornoemd, welke gedurende de maand juni worden ingediend, nog wel in behandeling zullen worden genomen, dient men er namelijk rekening mee te houden dat over eventuele uitkeringen, welke op grond hiervan na 1 juli 1980 mochten worden verstrekt, belasting verschuldigd zal zijn. Het betreft hier een speciale situatie welke alleen betrekking heeft op kosten die in 1980 zijn ontstaan, en waarvoor in 1981 een vergoeding wordt toegekend. *Het is derhalve in ieders belang er zorg voor te dragen dat de betrokken rekeningen tijdig, d.w.z. vóór 1 juni bij de administratie van het S.M.S. worden ingediend.*

Voor wat betreft rekeningen over 1980 welke na 1 juli 1981 worden ingediend, blijven de bestaande voorschriften van kracht, d.w.z. zij kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond, dat indiening vóór 1 juli 1981 absoluut onmogelijk was. Volledigheidshalve zij vermeld, dat over eventuele uitkeringen m.b.t. deze rekeningen eveneens belasting

verschuldigd zal zijn.

In verband met het bovenstaande wordt aangeraden, waar nodig, bij de betrokken arts etc. op het tijdig toezenden van de desbetreffende rekening(en) aan te dringen.

Mutaties pensioenfondsen

De heren drs. O. C. Fischer, lid A en voorzitter van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfondsen en voorzitter van het College van Gedelegeerden van het fonds en ir. E. G. G. Werner, lid A en waarnemend voorzitter van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfondsen zullen, in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd per 1 juli 1981, hun bovengenoemde functies neerleggen. Drs. O. C. Fischer zal in zijn functies worden opgevolgd door ir. L. C. van Wachem, ir. E. G. G. Werner door ir. J. H. Choufoer.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMANTIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cinulia
m.s. Crania

m.s. Dalia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Dione
m.s. Felania
m.s. Felipes

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

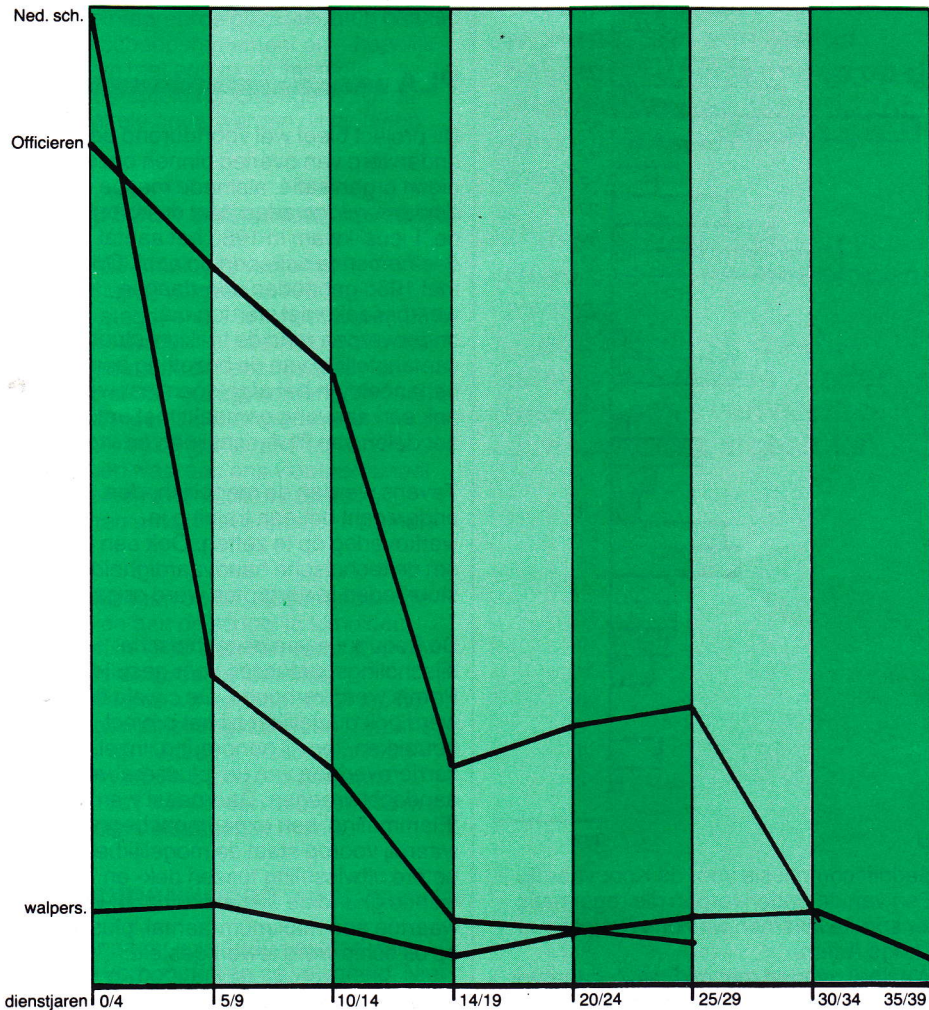
s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton
s.s. Macoma

s.s. Marinula
s.s. Meta
s.s. Mytilus
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria

Schema 3

verdeling personeelsbestand in dienstjaren



maanden kunnen worden beperkt. Dit gold echter nog niet voor het afgelopen jaar, hetgeen wel blijkt uit schema 1, waarin de gemiddelde dienstperioden voor de officiersrangen, in maanden, over 1980 zijn weergegeven.

Mede om het nog steeds bestaande tekort aan werktuigkundigen op te vangen, is in 1980 een speciale wervingsactie gericht op het aantrekken van wachtassistenten. Hiermede werd reeds zodanig succes geboekt dat de verwachting is dat in de loop van 1981 de dienstperioden voor werktuigkundigen ook tot gemiddeld 4 maanden kunnen worden beperkt.

Al is voor enkele rangen van de Nederlandse scheepsgezellen de lengte van de dienstperiode in 1980 wel eens overschreden, gemiddeld kon de reglementaire duur van 4 maanden toch worden gehandhaafd.

Ondanks het aantrekken van zowel nieuwe officieren als Nederlandse scheepsgezellen, heeft de dalende lijn in het vlootpersoneelsbestand zich voortgezet, zoals is weergegeven in Schema 2.

Niet vergeten daarbij moet worden, dat in de loop der jaren ook het aantal schepen onder ons beheer sterk is afgenomen. Voor 1981 ligt het in de bedoeling de werving op zodanig peil te handhaven, dat niet alleen de normale lengte van de dienstperiode wordt gegarandeerd, maar

ook verloop kan worden opgevangen en er de mogelijkheid is vlootpersoneelsleden, indien zij dit wensen en er geschikte vacatures zijn, over te plaatsen naar andere Shell-maatschappijen aan de wal. Op die wijze wordt ook de onder ons personeel opgebouwde ervaring en (theoretische) kennis behouden voor de Koninklijke/Shell.

Arbeidsvoorwaarden

Loonpauze, loonmatigingsbesluit en — eind 1980 — een beperkt loonmatigingsbesluit betekenden een beperkte rem op de jaarlijks terugkerende stijging van lonen en gages. Niet dat daarmee alle gages en salarissen het gehele jaar door 'bevroren' bleven, maar een en ander leidde wel tot een matiging, 'minder meer', zoals dat tegenwoordig heet.

Desondanks kon in het eerste halfjaar een volledige prijscompensatie en in het tweede halfjaar een beperkte in de vorm van een toeslag ad f 26,— p.m. worden doorgevoerd. Bovendien werd de gageschaal van de scheepsgezellen met ingang van 1 november 1980 verbeterd, waarvoor dispensatie van de Minister kon worden verkregen.

Ingaande 1 januari 1980 kon ons vlootpersoneel lid worden van het Sociaal Medisch Steunfonds, hetgeen ertoe leidde dat de collectieve ziektekostenverzekering van het VZVZ

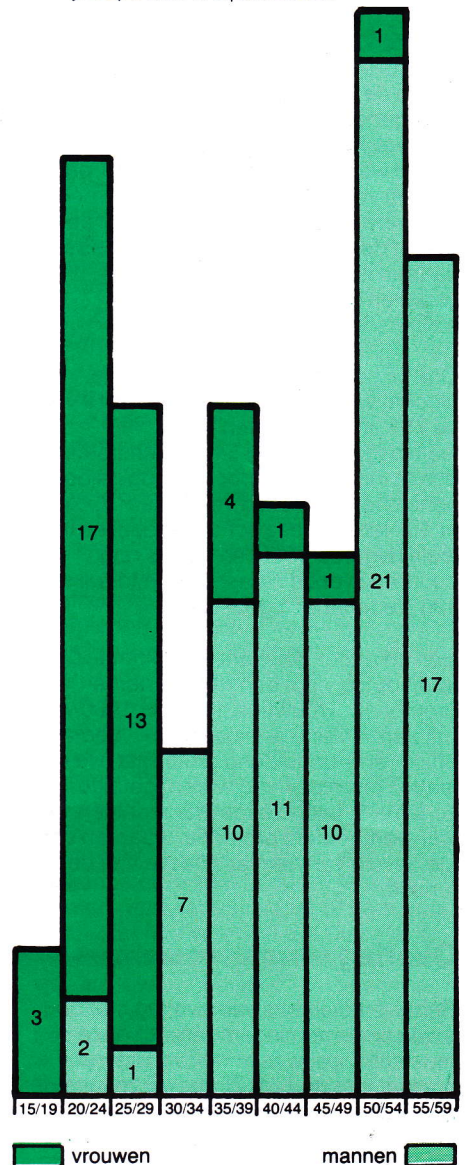
een ware leegloop onderging. Vanaf dezelfde datum waren ook onze Nederlandse scheepsgezellen in het Shell Pensioenfonds opgenomen, waarmee een lang geuite wens in vervulling is gegaan.

Naast de hiervoor reeds genoemde verbeteringen in de arbeidsvoorwaarden is nog een aantal bestaande regelingen zowel voor vloot- als walpersoneel in gunstige zin gewijzigd. Dat de band tussen 'Shell' en employés niet alleen sterk is voor walpersoneel, maar ook voor vlootpersoneel, blijkt wel uit schema 3, waarin de verdeling in 'dienstjaren' is weergegeven. Dat het accent nog sterk ligt bij de kolom 0/4 dienstjaren, wordt niet alleen veroorzaakt door het nog steeds vrij hoge verloop op jeugdige leeftijd — vooral van de scheepsgezellen — doch ook door het grote aantal personeelsleden dat in 1980 is aangetrokken, namelijk 107 officieren en 68 Nederlandse scheepsgezellen.

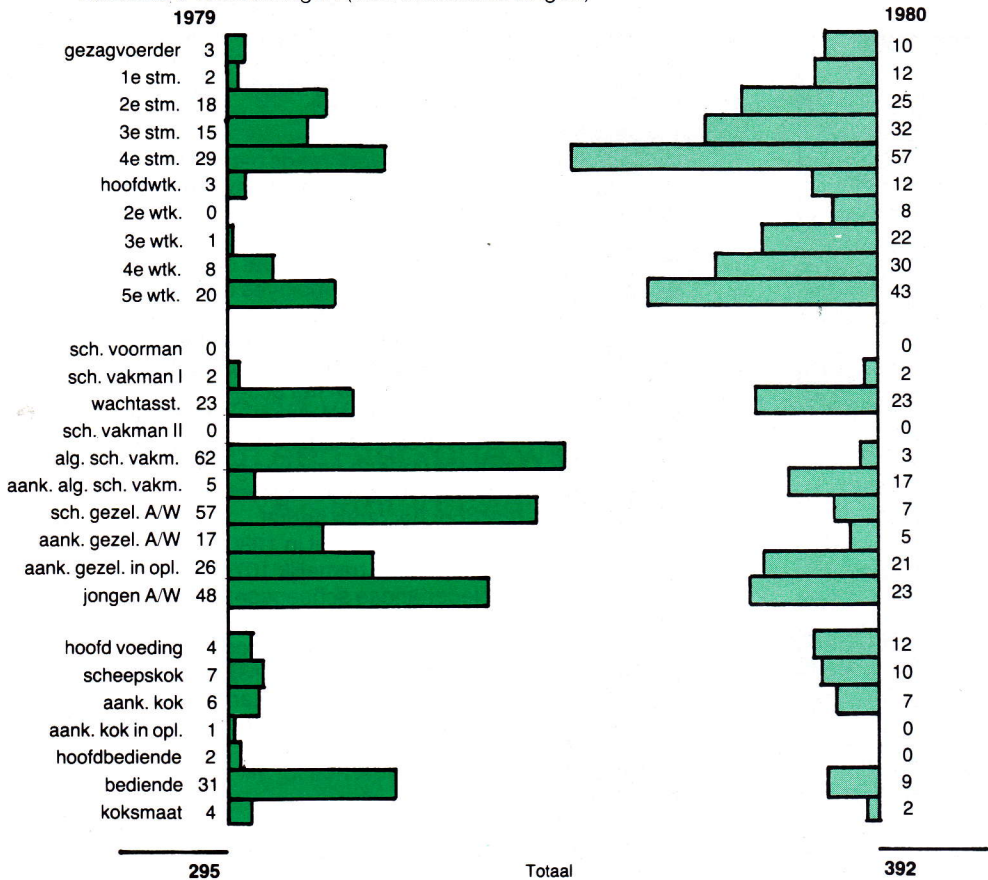
Bij het kantoorpersoneel bedroeg het aantal indiensttredingen 15, waarvan 9 van buiten Shell werden aangetrokken. Overigens valt bij het kantoorpersoneel

Schema 4

Leeftijdsopbouw walpersoneel



Schema 5 aanstellingen (incl. indiensttredingen)



een sterke 'vergrijzing' waar te nemen, zoals blijkt uit schema 4, waarin niet alleen de leeftijdsopbouw is weergegeven, maar ook de verdeling in vrouwelijke en mannelijke collega's. Het aantal wal-pensioneringen in 1981 en daarop volgende jaren is relatief groot, een ware uittocht van wat men wel eens noemt de 'na-oorlogse' lichter. Mede daarom is een tijdelijke uitbreiding gegeven aan het aantal walpersoneelsleden.

Ook bij het vlootpersoneel komt die uittocht van ouderen eraan, want 49 van de 751 officieren zitten in de leeftijdsgroep 50 t/m 54 jaar, en bereiken dus binnenkort de voor hen nog geldende pensioneringsleeftijd van 55 jaar. Ook zijn er 18 Nederlandse scheepsgezellen in de leeftijdsgroep 50/54 en 2 zelfs nog ouderen in onze dienst op een totaal van 420 Nederlandse gezellen.

Een en ander betekent in de komende jaren op de vloot een redelijk aantal promoties. Trouwens, reeds in 1980 was het aantal vaste aanstellingen – vooral bij officieren – beduidend groter dan we in de laatste jaren gewend waren, getuige schema 5. In datzelfde jaar maakten 11 wal-werknemers promotie, waarvan één als gevolg van herclassificatie van de functie.

Overleg

Behalve het intensieve overleg met de beide ondernemingsraden van onze maatschappij, was er ook voortdurend contact met de F.W.Z., dat wil zeggen de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart. Verder contacten met diverse landelijke overlegorganen en de

betreurd, zoals ook in een schrijven aan alle schepen en huisadressen werd bekend gemaakt.

PLA

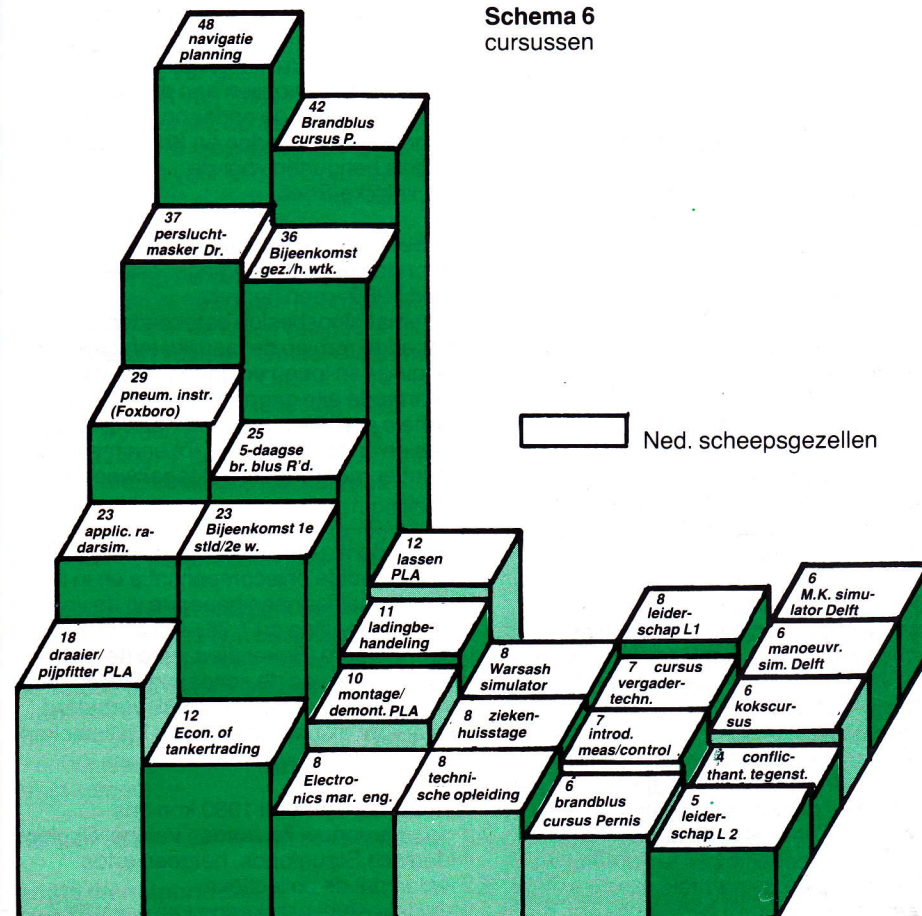
Dit project bleef wel voortdurend een onderwerp van overleg binnen onze eigen organisatie, alsmede met de Ondernemingsraden. Met de komst van de 'Ficus' kwam in 1980 het aantal deelnemende schepen op acht. Op een in mei 1980 gehouden drie-daagse werkbijeenkomst werden o.a. onderwerpen rond de taakstructuur en de samenstelling van de bezetting aan boord behandeld. In het afgelopen jaar werd ook een aanvang gemaakt met het bundelen van PLA-richtlijnen en -notities.

Tevens werden de mogelijkheden onderzocht om een training in werkoverleg op te zetten. Ook een cursus om de technische handvaardigheid van stuurlieden te vergroten werd opgezet.

De frequentie van de technische bijscholingscursussen voor gezellen in Pernis werd verhoogd. De civiele dienst werd ook duidelijker bij het project betrokken, terwijl honorering, inzet en carrièreverloop van de 'plussers' veel aandacht vroegen. Daarnaast werd op de 'Flammulina' een experiment begonnen waarbij voorop staat de mogelijkheid een betere uitwisseling tussen dek- en werktuigkundige diensten door te voeren, waartoe een maximum-aantal 'plussers' op dit schip werd tewerkgesteld.

Voor het lopende jaar staan o.a. op het programma: een doelmatiger inzet van de 'plussers', een begin met de cursus

Schema 6
cursussen



technische handvaardigheid stuurlieden, officiële 'erkenning' door de overheid van onze geïntegreerde gezellen, aanpassing van het scheepsreglement en – hopelijk – een begin met een experimentele HTS-plus-opleiding. Overigens zijn dit maar enkele onderwerpen uit de lange lijst.

Cursussen

Totaal 439 employés van onze maatschappij volgden in 1980 een cursus, stage, enz. Hieronder waren 26 personeelsleden van de walorganisatie, 60 Nederlandse scheepsgezellen en maar liefst 353 gezagvoerders/officieren. Schema 6 geeft in blokmodel een indicatie van de grote variëteit van de cursussen waaraan ons vlootpersoneel kan deelnemen (de cijfers op de kolommen geven het aantal deelnemers aan).

De opleidingen op de 'Nederlander', de 'Pollux' en aan de school in IJmuiden leverden in 1980 voor het eerst door de overheid als zodanig 'erkende' geïntegreerde scheepsgezellen op. Op onze eigen opleidingsschepen 'Daphne', 'Dosina' en 'Macoma' werden in 1980 4 ploegen van elk 8 jongens geplaatst. Ook in 1981 zal worden doorgegaan met technische cursussen in Pernis.

Slotopmerkingen

Veel aandacht is in 1980 besteed aan verdere verhoging van de veiligheid. Niet alleen werd doorgevoerd dat het vlootpersoneel eenmaal per dienstperiode aan boord gratis veiligheidsschoenen kreeg, maar ook kregen reeds velen een persoonlijke veiligheidsbril met montuur verstrekt. Alle tweede stuurlieden worden – vanaf 1980 – succesievelijk naar een cursus 'onderhoud persluchtapparatuur en -compressor' gezonden, opdat het onderhoud van deze veiligheidsmiddelen kan worden verbeterd. De ongevalfrequentie verminderde t.o.v. 1979 met ca. 15%. Dit goede resultaat wordt overschaduwd door één dodelijk bedrijfsongeval in 1980.

1980 was verder het jaar waarin de grootste elektronische order uit de maritieme geschiedenis werd geplaatst. Het gaat daarbij om de levering aan onze tankers en die van STUK boven de 10.000 brt van lotron collision avoidance radars, waarmee de 'Macoma', 'Felipes' en 'Onoba' inmiddels zijn uitgerust.

Helaas werd 1980 niet het jaar waarin onze 'Tagelus' als deelnemer in het niet-olievervoer versterking kreeg van een andere bulk carrier. Noch was het het jaar waarin gasvervoer aan ons kon worden toevertrouwd. Als we daarbij bedenken, dat reeds 9 LNG-schepen en 2 bulk carriers, alsmede 2 oil/ore carriers in de vaart zijn onder de vlag van de Koninklijke/Shell, dan blijft onze hoop bij een dalend aantal olietankers in ons beheer, gevestigd op grotere deelname aan de bulk- en gasvaart. Juist hierin liggen perspectieven voor de toekomst.

De Yom Kipur oorlog die in 1973 in het Midden Oosten woedde, had een aantal belangrijke wijzigingen op de internationale oliemarkt tot gevolg. Dit waren onder meer:

- grote prijsstijgingen van ruwe olie bij een teruglopend aanbod
- een toenemend aantal oliecontracten die zonder tussenkomst van derden direct werden afgesloten

tussen de regeringen van de OPEC-landen en de regeringen van afnemende landen. Het aandeel in het transport door de vloten van de grote oliemaatschappijen was daarbij erg klein, met als gevolg een groot surplus aan tonnage, vooral bij de VLCC's.

Het is duidelijk dat de gevolgen voor de zeetransport-afdelingen van de Koninklijke/Shell Groep verstrekkend waren.

HET HEDENDAAGSE TANKERBEDRIJF

Presentatie door MRA/4 en MRA/41

Nu zelf bevrachter

In de jaren vóór 1973 was Shell International Marine het groepsonderdeel dat voornamelijk als taak had om de ruwe olie en de produkten te vervoeren die door Shell International Trading Company (SITco) waren aangekocht. De ruwe olie was voor het overgrote deel bestemd voor de diverse verwerkingsmaatschappijen binnen de Groep. Het transport vond plaats met eigen schepen of gecharterde tonnage.

Na 1973 echter, werd SIM door de gebeurtenissen gedwongen haar rol drastisch te wijzigen. Ze was niet langer een dienstverlenende maatschappij maar werd nu zelf bevrachter. Meer en meer werden ladingen voor derden vervoerd. Het was tevens noodzakelijk geworden om de kosten en de baten nauwkeurig te becijferen. Kortom, SIM mocht geen verliesgevend groepsonderdeel worden. MRA/4 'Traffic Division' kreeg er daarom een poot bij, MRA/41 'Operations, Economics and Commercial', met als taken:

- het vaststellen van de uiterste prijs tot waar men kon gaan om vervoerscontracten aan te gaan
- het opstellen van bevrachtingscontracten
- het berekenen van de meest gunstige vaarsnelheid
- de verdeling van de kosten tussen SIM, SITco en de andere betrokken groepsondernemingen
- de meest voordelige bunkeraankopen.

Verhelderend

Het bovenstaande was de inleiding van een presentatie 'The Economics of Tanker Trading' die in oktober vorig jaar in het Shell Gebouw in Rotterdam door MRA/4 en MRA/41 werd gegeven voor een groep vloot- en walwerknemers van onze maatschappij. De inhoud van de lezing bleek dusdanig interessant en vooral belangrijk dat we de heren uit Londen hebben gevraagd de lezing dit jaar een paar keer te herhalen. Ze waren hier gaarne toe bereid. Zo kwam het dat begin februari jl. een tweede groep van ongeveer 20 personen, bestaande uit met verlof zijnde gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden en tweede werktuigkundigen, bijeenkwam om te luisteren naar wat de heren B. R. Readman en M. Bridge van respectievelijk MRA/4 en MRA/41 te vertellen hadden. En uit de reacties van de aanwezigen kon worden opgemaakt dat het betoog van beide heren zeer verhelderend was. Er kwam wat meer duidelijkheid in het hoe en waarom van de ogenschijnlijk vaak onbegrijpelijk klinkende orders uit Londen. 'Waarom moeten we nu opeens daar of daar gaan laden? En hoe komt het dat wij zo lang moeten wachten terwijl een ander schip wel direct wordt beladen? Waarom nu wel via Suez en de vorige identieke reis niet?' Dit zijn slechts enkele van de vele vragen waarop men nooit het antwoord te weten komt (of pas een hele tijd later). Feit is natuurlijk dat het ondoenlijk zou zijn om gelijk met de order ook de achtergronden van die order te geven. Met behulp van

slides werden verder, punt voor punt, de economische kanten van het tankerbedrijf belicht.

Planning

Er werd vrij uitvoerig stilgestaan bij begrippen als Worldscale, A.F.R.A. (Average Freight Rate Assessment) en Daily Values. Uit ontvangen commentaar na de eerste presentatie was gebleken dat niet iedereen wist wat met die termen precies werd bedoeld. De achtergrond en de opbouw ervan was voor velen onbekend of in de vergetelheid weggezonden. Vandaar dat hieraan wat meer aandacht wordt besteed. Nog een term: 'Tonnage Balancing', het in evenwicht houden van tekorten en overschotten aan vervoerscapaciteit – eigen schepen en gecharterde tonnage. Planning op lange, middellange en korte termijn. Alles uitgedrukt in T2 equivalenten. Uit de gemaakte berekeningen worden dan de conclusies getrokken: wel of niet via de Kaap, aanpassing van vaarsnelheden, ruilen van tonnage met andere maatschappijen, koop en verkoop van schepen, opleggen, bijhuren, enzovoort. Deze beslissingen worden genomen op economische gronden. Ook bij eventualiteiten zoals politieke situaties (Iran/Irak-oorlog), stakingsacties, e.a.

Bunkers

's Middags werd gesproken over het wel zeer actuele onderwerp 'Bunkers'. Door

BUNKER BESPARINGS ACTIE

Hebt u uw idee al uitgewerkt?

de reeds genoemde gewijzigde doelstellingen en de volle verantwoordelijkheid voor de inkomsten en uitgaven voelt SIM zich niet langer geroepen om alle bunkeraankopen via SITco te doen. Jaarlijks wordt nu een vijfde deel van alle bunkers van derden aangekocht (gemiddeld 25 transacties per maand). Het onderwerp 'slow steaming' kwam ook ter tafel. Voor de opvarenden niet bepaald leuk maar uit hoofde van bunkerbesparing zet deze maatregel zeker zoden aan de dijk. Hoe de prijzen van bunkers zijn opgelopen bleek wel uit een paar geproduceerde cijfers: In januari 1972 bedroeg de prijs van fuel oil in NW Europa US \$ 14 per ton. Nog geen tien jaar later, in januari 1981 was de prijs al opgelopen tot maar liefst US \$ 208 per ton (momenteel zelfs boven US \$ 240 . . .)

Tussen de diverse programma-onderdelen van de presentatie die dag waren enkele 'Workshop Case Studies', (erg) vrij vertaald als 'werk aan de winkel'. De aanwezigen konden hetgeen ze gehoord en gezien hadden nu toetsen aan de hand van een paar praktijkgevallen. 't Kostte wel hoofdbreken en hier en daar wat diepe zuchten maar de meesten kwamen er wel uit . . .

Het ligt in het voornemen de presentatie nog een paar keer te herhalen dit jaar. Ook bij andere Groepsmaatschappijen zal de lezing worden gehouden.



ELENA

'Ja, ik zou beslist weer het zeevarende beroep kiezen als me nog eens de keus zou worden gesteld. Ondanks de twee wereldoorlogen die ik op zee heb meegemaakt. En alle nare toestanden van dien'.

De 86-jarige heer J. Weering denkt met plezier terug aan de tijd die hij op zee doorbracht. Vanaf 1908 toen hij als 'manusje van alles' van 14 jaar op de koftjalk 'Eendracht' zee koos tot het moment dat hij als gezagvoerder bij de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij in 1946 werd gepensioneerd.

Timmer niet aan de weg

Wat een voorrecht om al 34 jaar in goede gezondheid van je pensioen te mogen genieten. Het echtpaar Weering woont reeds jaren in Het Gooi. Een ruime benedenwoning vlak bij het station. Ze gaan nog regelmatig op reis. Pas nog naar familie op Texel. Daarna gaan ze overwinteren in Torremolinos. Ze kennen heel veel mensen. Talrijke gepensioneerde Shell-employés ontmoeten ze op de VOEKS en CNOOKS bijeenkomsten.

Een oud-collega tipte onze redactie. 'Jullie moeten eens gaan praten met Weering. Die heeft vroeger zelfs nog op zeilschepen gevaren'. Gezien z'n leeftijd zou dat best eens kunnen, dachten we. Wij de telefoon gepakt om een afspraak te maken. Aanvankelijk voelde Weering niet zo veel voor een gesprek. Praten natuurlijk wel, maar z'n verhaal in een blad? 'Nee, ik timmer niet zo met m'n belevenissen aan de weg. Laatst vroeg me een dagbladjournalist of hij eens langs mocht komen voor een interview. 'k Heb hem toen gezegd dat ik er niets voor voelde'. Ons is het dan toch gelukt en we zijn er wel een beetje trots op om wat van z'n verhalen te kunnen opschrijven, verhalen uit een tijd die velen van ons slechts uit boeken kennen of van horen zeggen. Maar Weering weet zich alles nog haarfijn te herinneren.

Voor de mast

'k Ben voor de mast begonnen. In 1908. Dertig gulden per jaar plus de kost.' We dachten eerst hem verkeerd te hebben verstaan. Per jaar? 'Ja ja, niet per maand maar per jaar. We zeilden toen met een equipage van vier man naar Engeland, Duitsland en landen rond de Oostzee. Later voer ik op een groter schip en de bestemmingen lagen steeds verderweg. Met anthraciet van Engeland naar Casablanca in Afrika bijvoorbeeld. Met de 3-mast gaffelschoener 'Europa' van Kapitein Tammes.' Hij laat een foto zien van het schip. Als volslagen matroos verdiende hij

twintig gulden per maand. Weering monsterte niet alleen op Nederlandse schepen maar later ook op Duitse. De zeilschepen begonnen toen al gestaag terrein te verliezen aan de door machines voortgestuwde schepen.

'Op zee maak je je niet al te druk over een op handen zijnde oorlog. Je werkte hard om samen met je mede-opvarenden het schip op z'n bestemming te krijgen. In 1914 lagen we met de 'John Heidmann' in een Duitse haven en we zouden als taak krijgen het bevoorraden van Duitse kruisers. Daar schrok ik wel van. Dat is toch al te gek, zoiets ging toch niet? Ik

heb toen geweigerd om door te varen. Er werd al over desertie gesproken. Ik heb wat afgepraat met de Nederlandse consul. Maar ik wilde naar m'n familie in Groningen. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Toch ben ik niet lang thuis gebleven. Ik moest en zou weer naar zee. Ben naar Rotterdam gegaan en vond daar een boot van Van Ommeren, die me naar New York bracht. Daar aangekomen heb ik op een Brit gemonstert, de 'Tuscan Prince'. De meest uiteenlopende landen en havens ter wereld heb ik met

Kapitein Weering: plezierige tijd op zee doorgebracht.



dit schip bezocht. In 1916, de eerste wereldoorlog woedde nog in volle hevigheid, kwam ik weer in New York en deed m'n uiterste best om een boot te vinden die naar Holland ging. Ik had in geen jaren mijn familie gezien. Toevalligerwijs kwam ik in contact met een Hollandse kapitein. 'k Zal z'n naam niet licht vergeten, kapitein Post. Z'n schip, de 'Rijswijk' van Erhardt en Dekkers, lag op vertrek naar Holland. De eerste kennismaking met de 'Rijswijk' was niet zo prettig want toen ik bij de kapitein mezelf zat aan te prijzen als een uitstekend matroos (ik kon ook prima getuigschriften tonen) werd mijn plunjezak, die voor de hut stond, gestolen. Ik had aardig verdiend de laatste jaren en zat goed in de spulletjes. Alles weg. Een kist met Chinees serviesgoed die ik bij me had was tijdens mijn afwezigheid even 'verzet'. Met als gevolg dat de inhoud van de toch uiterst vakkundig gestuwde kist één grote puinhoop was. Enfin, ik was in ieder geval, na lang heen en weer praten, aangenomen 'voor de run' naar Holland.' Het werd weer een tijd van hard werken voor Weering. En bovendien was het nog steeds oorlog. Even na het verlaten van de haven van New York werd de 'Rijswijk' al met de ellende geconfronteerd. Een reddingboot van een getorpedeerd Hollands schip, de 'Zeta'. Na het bijdraaien bleek de boot leeg te zijn. We hebben de persoonlijke eigendommen, die in de boot lagen, meegenomen naar Engeland en daar afgegeven aan de wonder boven wonder door een ander schip geredde schipbreukelingen. De reis ging dus niet rechtstreeks naar het vaderland. Onder de Engelse kust sommeerde een Engelse oorlogsbodem de 'Rijswijk' naar Gravesend op te stomen. Na veel oponthoud kon het schip met een stuk of twintig andere schepen richting Nederland vertrekken. De meesten gingen naar Rotterdam. De boot van Weering ging de lading maïs in Amsterdam lossen.

Weering had intussen besloten om voor stuurman te gaan leren. Aanvankelijk in Delfzijl maar later ging hij naar de (thans niet meer als zodanig gebruikte) zeevaartschool op Texel. Hij kon zich op school volledig aan de theorie wijden, waarbij hij erg veel voordeel van z'n jarenlang opgedane praktijkervaring ondervond. Met z'n derde rang op zak ging hij weer op zoek naar een boot. Weer niet zo gemakkelijk maar wie liep hij onverwachts tegen het lijf? Kapitein Post! 'Deze man wist wel wat hij aan me had en gaf me de raad even naar het kantoor in Rotterdam te gaan. Toen ik hem de hand gaf vertelde ik hem dat ik, als ik zou worden aangenomen, niet meer als matroos bij hem aan boord zou komen maar als derde stuurman. Je had z'n reactie eens moeten zien, prachtig . . . Ik werd aangenomen en voer nog een poosje bij Erhardt & Dekkers, en een paar andere scheepvaartmaatschappijen. Vervolgens ging ik weer naar school om achter elkaar m'n tweede en eerste rang te halen. Dat was in 1925. Voor beide rangen had ik plenty vaartijd. Na nog een reis op een Lloyd-boot te hebben gemaakt ging ik op aanraden van een loods uit Den Helder bij de Shell solliciteren. Oh ja, aan die reis met die Lloyd-boot naar Turkije zit nog een heel verhaal vast'. Weering begint weer te grinniken als hij eraan terugdenkt. Het zou een beetje te ver voeren om z'n wederwaardigheden tijdens de opleveringsreis van die boot aan Turkse eigenaren te herhalen, maar na het beëindigen van de reis moesten ze grote delen van Istanbul doorzoeken om de kapitein te vinden die met de gehele scheepskas van boord was gegaan om met Wijntje en Trijntje wat plezier te gaan maken. Net op tijd kon het geld worden gered.

Jenever in het badwater

'Tja, nu wat over m'n Shell-tijd. Het kostte

heel wat moeite om bij zo'n gerenommeerde maatschappij als de Shell te komen. De eisen waren bijzonder streng. Ik had een gesprek met kapitein De Haan op kantoor. De doorslag heeft, geloof ik, gegeven dat ik wat tankerervaring had, opgedaan op o.a. de 'Gallia' van Van Ommeren en omdat ik in het bezit was van het bewijs van bekwaamheid om als telegrafist te varen. In december 1926 ging Weering met de pakketboot 'Stuyvesant' naar Curacao en op 16 januari 1927 stapte hij als tweede stuurman op de 'Maximina' van de CSM. Gage f 180,— per maand. Voor die tijd een goede gage. In de jaren die volgden zag hij bijna de gehele CSM-vloot van binnen. De 'Lucita', 'Julieta', 'Frasca', 'Petronella', 'President Bolivar', 'Alicia', 'Leticia' en we kunnen zo nog wel even doorgaan. In oktober 1932 kreeg hij z'n eerste eigen commando, op de 'Elena'. En aan de 'Elena' zit onverbrekelijk een gebeurtenis vast die Weering nooit zal vergeten. Wij hadden er zelf nog nooit iets over gehoord of gelezen. Een heuse geboorte aan boord. In een primitieve omgeving, zonder doktershulp, midden op zee, geen geschikte hulpmiddelen . . . 'Er werd me in Lagunillas gevraagd om een hoog zwangere vrouw van een Engelse 'gauger' (dat is iemand die de inhoud van de tanken opmeet) naar Maracaibo te brengen. Ze zou daar in het ziekenhuis bevallen. Ik zei O.K., laat ze maar meegaan, niet wetende dat de weeën al zouden beginnen toen we maar net op het Meer zaten. Het zag er naar uit dat we



De 'Europa' van kapitein Tammes.



'Elena' op anderhalfjarige leeftijd.

Maracaibo binnen zouden lopen met een extra passagier. De vrouw was zenuwachtig maar ik wellicht nog meer. Desondanks probeerde ik haar op haar gemak te stellen door te zeggen dat ik m'n eigen zes kinderen ook zelf 'gehaald' had (ze had eens moeten weten dat ik nog niet eens vader was, laat staan had geholpen om kinderen ter wereld te brengen). In allerijl heb ik in de medische boeken aan boord het een en ander nagekeken en gewapend met deze geringe kennis toog ik aan het werk. Tot mijn grote voldoening (en verbazing) ging alles zonder complicaties: Ruim tien pond schoon aan de haak. Gelukkig zette het kind het al snel op een brullen. Dat was een geruststellend geluid, zo had ik ergens gelezen. Tijdens het wassen schoot me te binnen dat het badwater gedesinfecteerd moest worden. Ik heb er toen maar een flinke scheut jenever in gegooid. Je weet maar nooit . . . De moeder was me zeer dankbaar. Zo dankbaar zelfs dat ze het kind, een meisje, naar het schip vernoemde: Elena. Ik heb nog jarenlang briefwisseling met ze onderhouden'.

Het Fort ingestort

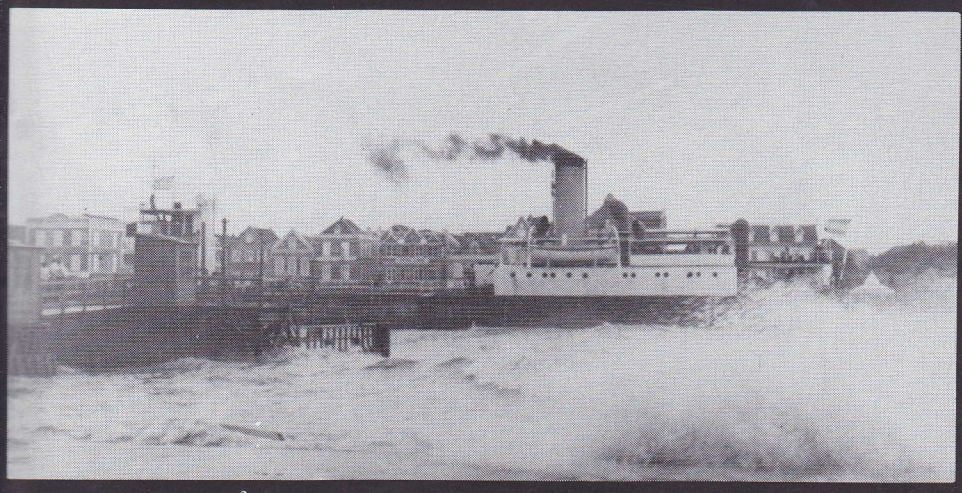
De jaren verstreken. De lijst met namen van schepen waarop hij als gezagvoerder

dienstdeed werd langer en langer: 'Adela', 'Maruja', 'Matilde', 'Conchita', 'Chepita' en ga zo maar door. 'Ik heb altijd gelukkig gevaren. Wel eens ternauwernood aan onheilen ontsnapt'. Zijn vrouw valt hem bij. 'Weet je nog van dat noodweer op Curacao?' Nou of hij dat nog weet.' 'Was in '37 of '38. Veel schepen lagen op zee te wachten om beter weer af te wachten alvorens Willemstad binnen te lopen. We hadden ons al verheugd op een zogenaamde 'nacht in'. Zouden we het toch maar wagen? Als ik had geweten wat een hoge zee er stond bij Het Fort, dan had ik geen poging gedaan. Maar we moesten nu wel doorvaren, er was geen weg terug. Juist toen we Het Fort 'bij de haveningang' passeerden, stortte een groot deel van het bouwwerk met donderend geraas in zee. Gelukkig ver genoeg van het schip.

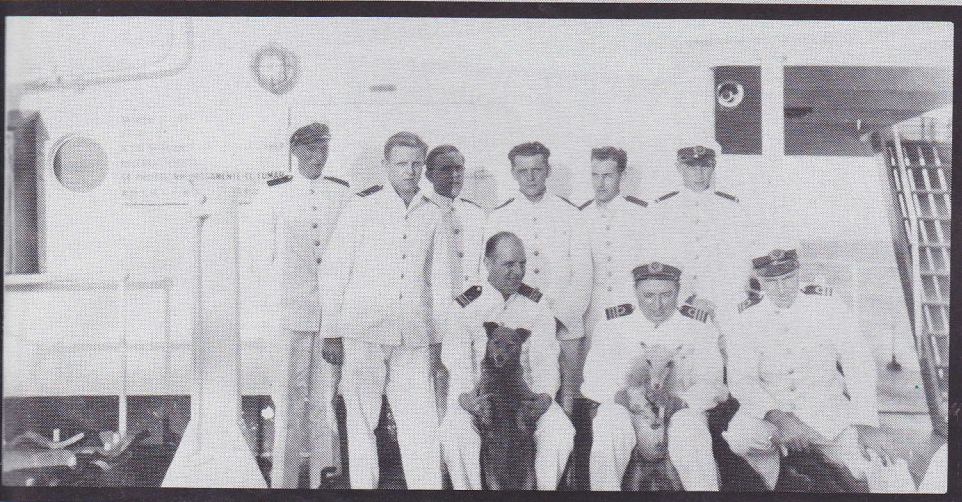
Toen we vast lagen kwamen er terstond autoriteiten aan boord om een rapport op te maken. Aanvankelijk werd verondersteld dat het instorten mede was veroorzaakt door de zuiging van het schip, maar later bleek dat louter en alleen de buitengewoon slechte weersomstandigheden daar debet aan waren. Maar van de 'nacht in' kwam niets terecht. Nadat we gelost hadden moesten we weer direct terug naar het Meer.

Oorlog

De Tweede Wereldoorlog heeft Weering ook grotendeels op zee doorgebracht. Maar altijd heeft hij kans gezien de dans te ontspringen. Narrow escapes, dat wel. 'Op de 'Rebecca' hebben we verscheidene buitenlandse reizen gemaakt. En enerverende momenten beleefd! Zo die keer dat we rond middernacht, dwars van Trinidad, maar ternauwernood een aanvaring met een tegenligger konden voorkomen. Door de oorlogsomstandigheden was het voeren van navigatielichten niet toegestaan. Nou, achteraf stond ik wel te trillen op mijn benen . . . Op de Atlantische Oceaan passeerde ons op een morgen een groot Japans passagiersschip. Ik vond dat ze ongewoon veel notitie van ons namen. Ik vertrouwde het voor geen cent want je positie en vaart wordt in een mum van tijd aan een vijandelijke onderzeeër doorgegeven. Toen het Japanse schip uit zicht was ben ik koers gaan verleggen op Dakar en vervolgens helemaal onder de Zuid Amerikaanse kust doorgevaren. We kwamen op deze route geen oorlogsschepen tegen maar we vingen heel wat SOS-seinen op van schepen die het slachtoffer waren geworden van de op de loer liggende onderzeeërs. Een paar reizen later kwamen we met de in ballast varende 'Rebecca', midden in de nacht, in een ons tegemoetvarend konvooi terecht. Een der schepen kwam recht op ons af. Het was niet mogelijk hem te ontwijken en hij raakte ons ter hoogte van de hut van de eerste machinist. Er ontstond een groot gat boven de waterlijn maar niemand werd gewond. Het was een groot geluk bij een ongeluk dat hij ons daar raakte want je moet er niet aan denken als hij een der (niet ontgaste) tanks had geraakt . . . Later hoorde ik dat die boot wel koers had kunnen veranderen maar dat de dienstdoende stuurman deze order niet had durven geven zonder de gezagvoerder erin te kennen.' Weering raakt niet uitgepraat. Het ene verhaal volgt het andere op. Maar je maakt in zo'n lange zeemansloopbaan ook heel wat mee, geloof dat maar. Toch hebben we in een paar uur de sfeer van vroeger goed kunnen proeven.



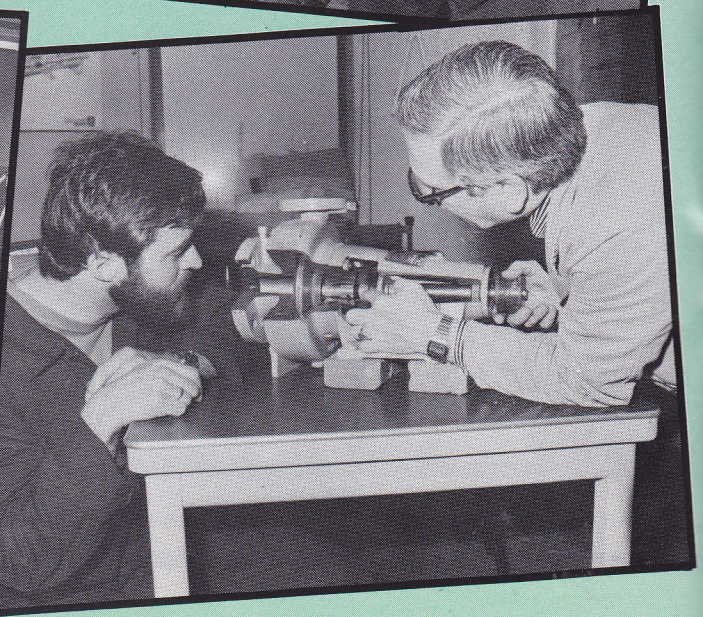
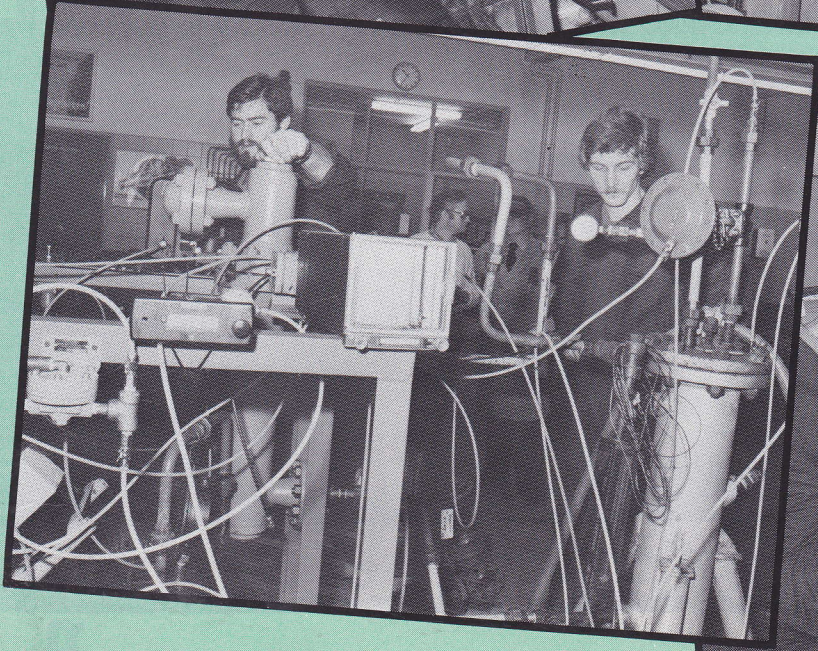
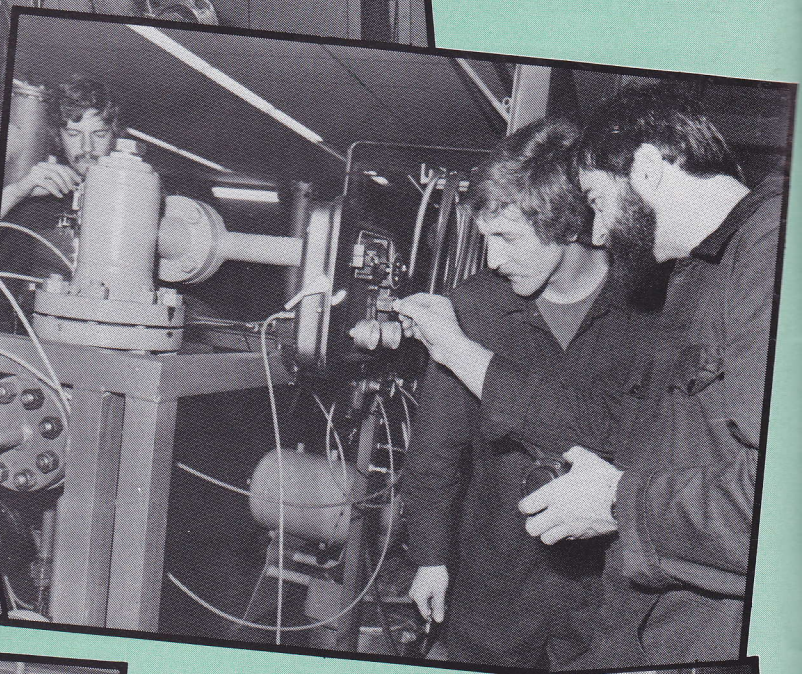
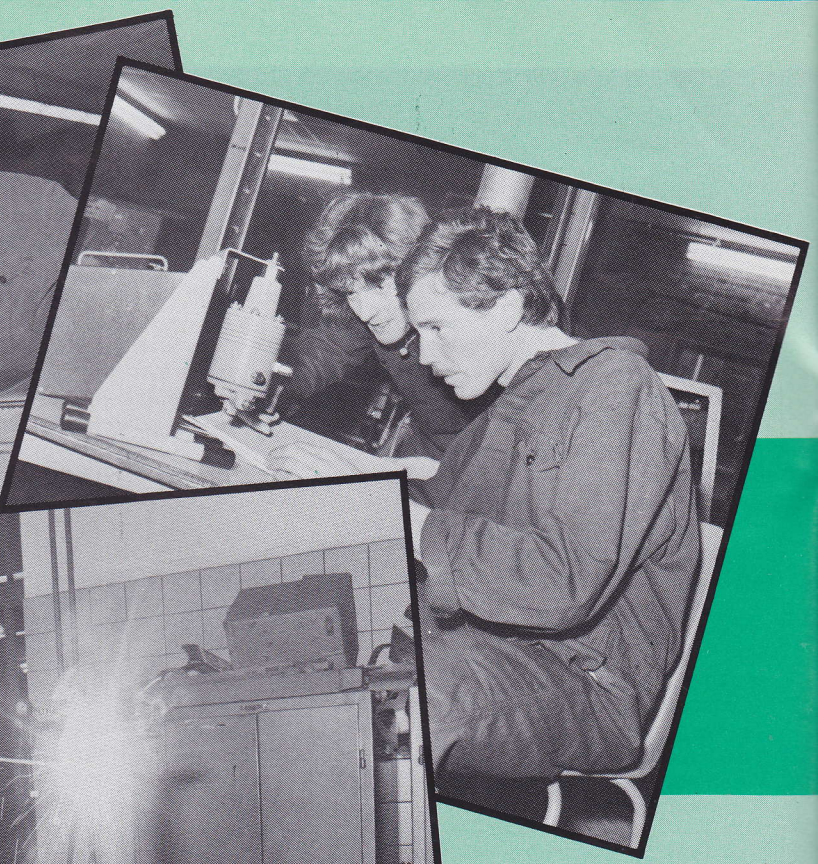
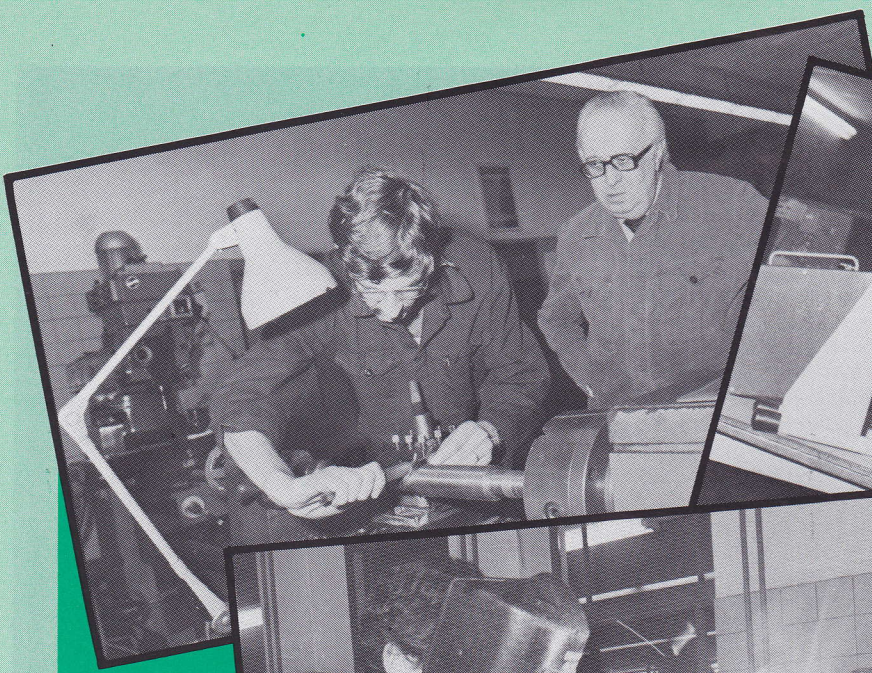
Binnenlopen Curacao tijdens slecht weer.



Officieren van de 'Elena' met scheepshond en scheepsschaap (!)



Fort ingestort.



'Je hebt een technische knobbel, of je hebt hem niet', hoor je vaak zeggen. Iemand die geen gevoel heeft voor techniek moet geen beroep in die richting kiezen. Maar kan zo iets wel worden aangeleerd? Dat is een vraag waarop verschillend wordt gereageerd. 'Vroeger had 'ie

echt twee linkerhanden, maar moet je nu eens zien hoe mooi hij de keuken heeft verbouwd. Gas, elektriciteit, water, alles zelf omgezet. Echt handig hoor . . '. En daar komen we bij het woord 'Handig'. Geen technische knobbel, maar handigheid. En handigheid kan in vele

gevallen wel worden aangeleerd. Het is ons verteld en we hebben het trouwens zelf gezien, tijdens de cursus Technische Handvaardigheid voor Stuurlieden in de Bedrijfsschool van Shell Nederland Raffinaderij in Pernis.

TECHNIEK VOOR STUURLIEDEN

Zes tweede stuurlieden staan om een gedemonteerde afsluiter geschaard. Een van de leraren van de Bedrijfsschool geeft uitleg hoe zo'n afsluiter in elkaar zit. Onderdelen ervan gaan van hand tot hand. Vragen erover worden gesteld en beantwoord. Toch blijft er nog wat onduidelijkheid. 'Komen jullie maar even mee'. Ze volgen de leraar naar een aan de hal, waar de proefapparatuur staat opgesteld, grenzend theorielokaal. Hij begint op een schoolbord een schema te tekenen. Het inwendige van een afsluiter. Synchroon aan het tekenen volgt z'n uitleg. Een ieder knikt nu begrijpend en zit ijverig aantekeningen te maken.

Waarom?

Wat is het nut van een cursus Technische Handvaardigheid voor Stuurlieden? De scheepswerktuigkundigen aan boord kunnen een technisch mankement immers verhelpen? Maar daarin zit het hem nu juist. Het doel van deze 14-daagse cursus is de stuurlieden wat meer inzicht te geven in de techniek. 't Is geenszins de bedoeling dat ze net zo veel gaan weten van technische zaken als de scheepswerktuigkundigen, maar het kan een grote steun betekenen bij het verrichten van het eigen onderhoudswerk aan boord. Bij storingen of defecten aan de apparatuur kunnen de stuurlieden zelf al kijken wat er aan de hand is. Zelf een diagnose stellen. Maar, en dat moet hij ook goed in de gaten houden, hij zal tegelijkertijd ook zijn beperkingen moeten inzien. Tot hier toe, en niet verder. Dit is verder een zaak voor de vakman. 't Brengt in belangrijke mate begrip voor elkaars werk. En bovendien ligt dat volkomen in lijn met de opzet van het PLA.

Voldoende tijd

De cursus is opgesplitst in een aantal onderdelen: pneumatiek, hydrauliek, montage en demontage, electronica en

bankwerken. Een gedeelte van de stof is afkomstig uit de scheepsgezellencursussen. Uit de aard der zaak kan niet bij alle programmaonderdelen uitvoerig worden stilgestaan, maar toch is er voldoende tijd beschikbaar om niet door de leerstof te moeten jagen. En zodra iets niet wordt begrepen: vragen. Niet bang zijn om nog een keer uitleg te vragen of misschien voor een derde keer. 'Maar dat doe je niet zo gauw', vertrouwde één der cursisten ons toe. 'Je bent soms bang om een domme indruk te maken en dan houd je je mond maar'. Alhoewel, z'n collega naast hem vroeg wel degelijk om de uitleg nog eens te herhalen . . .

De inhoud van de cursus is samengevat in een map met handouts. Samen met de gemaakte aantekeningen kunnen ze later nog eens worden nagelezen. En vormen aldus een uitstekend naslagwerk.

Domme opmerking

Die ochtend in maart hebben we een uurtje Pneumatiek gevolgd. Leraar Alewijn van de Bedrijfsschool is een man die de stof tot in z'n vingertoppen kent, dat heb je zo in de gaten. Hij vond het een reuze bof dat er tijdens de eerste cursus een mogelijkheid was om samen met z'n collega-leraren aan boord van de 'Fossarus' een kijkje te gaan nemen om hetgeen hij de cursisten moest uitleggen zelf op het schip té kunnen zien. De 'Fossarus' lag voor wat langere tijd in Rotterdam voor werkzaamheden aan de afsluiters. De afsluiter waar we het daarstraks over hadden, was trouwens van dit schip afkomstig. Alewijn is een vlot verteller en keer op keer probeert hij de cursisten uit hun tent te lokken door het maken van een, wat hij zelf noemt, 'domme opmerking'. Maar ook dit keer wordt er niet ingetrapt. Een van hen heeft hem door en steekt z'n hand op. 'Ja, 't ziet er leuk uit, maar dat is niet de logische volgorde voor het afstellen. Als je het op die manier doet, klopt het niet en moet je straks weer van voren af aan

beginnen . . '. De leraar lacht eens fijntjes en knikt goedkeurend. Erg belangrijk is het dat de cursisten weten waar het apparaat voor dient en aan welke eisen het moet voldoen. En goed nadenken bij wat er gebeurt bij bepaalde handelingen. 'Beste mensen, wees op je qui-vive want eind van de week ga ik tijdens de praktijkles iets moeilijker zetten'. Dit betekent dat hij met z'n gereedschap het een en ander gaat verdraaien. Aan de cursisten de opgave om de fout te vinden.

De moeite waard

Alles blijft in vakjargon. 'Jongens, 't is twaalf uur, tijd om de voedingpomp bij te zetten'. Na de lunch gaat leraar Rademaker door met de lessen Hydrauliek. Hij begint in het leslokaal en na een uurtje gaat het groepje weer in de richting van de praktijkruimte om daar te gaan sleutelen. Voor ons werd het tijd om weer eens richting Shell-Gebouw aan het Hofplein te gaan. Maar niet voordat we en-passant nog wat reacties hadden gevraagd aan de cursisten. Eigenlijk een beetje overbodig, want we hebben met eigen ogen kunnen zien hoe enthousiast ze bezig waren.

'Erg de moeite waard, zonder meer. Vooral ook omdat veel wat we te horen en te zien krijgen, is geënt op de PLA-schepen. Wel valt het op dat, alhoewel het zusterschepen zijn, er veel onderlinge verschillen zijn op de 'F'-schepen'. Een ander: 'Helemaal niet erg om, voor het volgen van deze cursus, je verlof te moeten onderbreken'. Buiten regende het pijpestelen, al dagen lang, dus wat het weer betreft werd niet al te veel gemist . . .

Bij het uitkomen van dit nummer is de derde cursus net begonnen. Gedurende de eerste helft van juni a.s. is de vierde vastgesteld.

Resultat

Aandeelhoudersverg

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over 1980 bedroeg pounds 2.225 miljoen, vergeleken met pounds 3.051 miljoen over 1979. Deze cijfers laten zich echter beter vergelijken wanneer het effect van de door de meeste Shell-maatschappijen toegepaste 'first-in first-out' (fifo) methode van voorraadwaardering en dat van valuta-omrekeningen en koersverschillen buiten beschouwing wordt gelaten.

	1980 pounds	1979 miljoen
nettoresultaat, zoals gerapporteerd af:	2.225	3.051
effect, na belastingen, van toepassing van de fifo-methode van voorraadwaardering t.o.v. geschatte waarden op basis van actuele kosten voordelig (nadelig) effect van valutaomrekeningen met betrekking tot verkopen en monetaire posten – per saldo	735 (30)	1.120 176
	1.520	1.755

Aldus gecorrigeerd, was het nettoresultaat ongeveer 13 percent lager dan in 1979. De Groepsresultaten zijn over het algemeen ongunstig beïnvloed door de recessie en door het feit dat de in lokale valuta behaalde resultaten worden gerapporteerd in ponden die in waarde zijn gestegen. Zo bedroeg een belangrijke verbetering van ongeveer 37 percent in de resultaten op dollarbasis van zowel Shell Oil Company in de Verenigde Staten als Shell Canada op sterlingbasis slechts 15 percent. De resultaten in de olie- en gasector van andere Groepsmaatschappijen gaven enige verbetering te zien, maar het concurrentievoordeel van maatschappijen die toegang hebben tot goedkopere ruwe olie maakte het voor Groepsmaatschappijen moeilijker de gestegen kosten op de markt te verhalen. De chemische sector in West-Europa leed aanzienlijke verliezen. Het gerapporteerde nettoresultaat werd voorts beïnvloed door een belastingstijging van pounds 2.591 miljoen in 1979 tot pounds 3.061 miljoen, dit ondanks het lagere resultaat voor belastingen. Deze stijging is voornamelijk een gevolg van hogere belastingen in de olie- en gasproductiesector.

Commissarissen

Ir. L. E. J. Brouwer zal wegens het bereiken van de leeftijdsgrens zijn functie van commissaris der vennootschap met ingang van 1 juli 1981 neerleggen.

Ir. E. G. G. Werner zal op 30 juni 1981 in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zijn functie van directeur der vennootschap neerleggen. Voorgesteld zal worden de heer Werner met ingang van 1 juli 1981 tot commissaris der vennootschap te benoemen.

Tevens zal worden voorgesteld de heer R. S. McNamara met ingang van 1 juli 1981 tot commissaris der vennootschap te benoemen. De Heer McNamara doorliep na zijn studie aan de Universiteiten van Californië en Harvard, een carrière in de Verenigde Staten in het bedrijfsleven en bij de overheid. Van 1940 tot 1943 was hij assistent-hoogleraar in de bedrijfskunde aan de Universiteit van Harvard en vervolgens diende hij bij de luchtmacht. In 1946 aanvaardde hij een functie bij Ford Motor Corporation, waarvan hij in 1960 president-directeur werd. In 1961 werd hij benoemd tot minister van Defensie van de Verenigde Staten, welk ambt hij bekleedde tot 1968. In dat jaar volgde zijn benoeming tot President van de Internationale Bank voor herstel en ontwikkeling, ook bekend als de Wereldbank, welke functie hij met ingang van 1 juli 1981 neerlegt.

Voorts zal in bedoelde algemene vergadering van aandeelhouders worden voorgesteld de heer K. Fibbe, die volgens het rooster aan de beurt is om met ingang van 1 juli 1981 af te treden als commissaris der vennootschap, met ingang van die datum als commissaris te herbenoemen.

Aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'

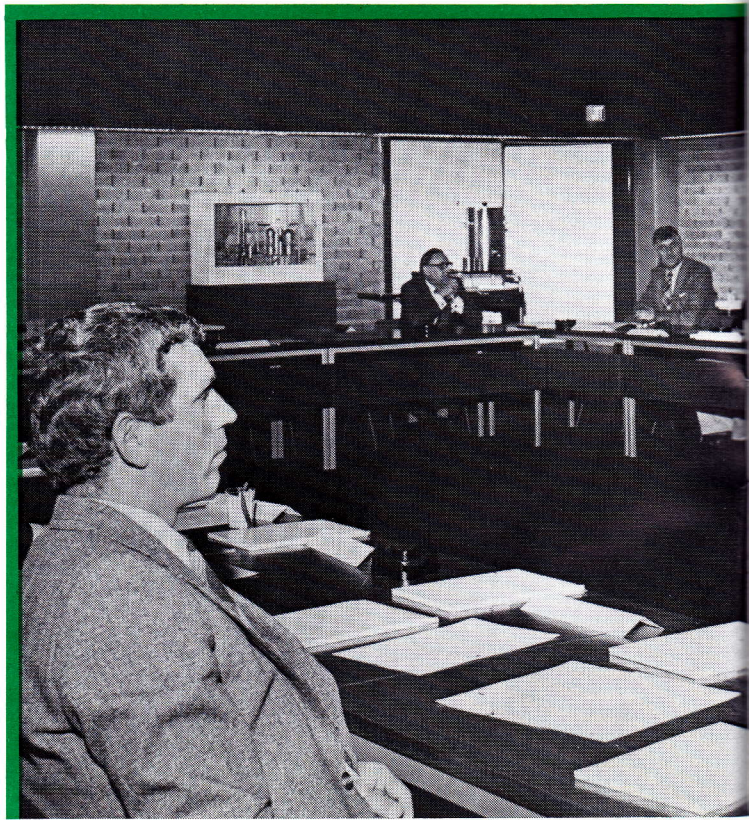
Voor de tweede maal dit jaar werd in het Nederlands Congresgebouw in Den Haag een aandeelhoudersvergadering van de 'Koninklijke' gehouden.

De eerste was op 28 januari. Behandeld werd wederom een voorstel van de raad van commissarissen en de directie om een aantal wijzigingen in de statuten aan te brengen. Deze hielden in: de splitsing van de bestaande aandelen van f 20,— nominaal in twee aandelen van f 10,—. De verhoging van het maximaal aantal stemmen dat een aandeelhouder of zijn gemachtigde kan uitbrengen tot 6000 (gebaseerd op aandelen van f 20,— nominaal was dat driehonderd) en een wijziging in de aanmeldingsprocedure voor de aandeelhouder die zich ter vergadering door een gevolmachtigde wil doen vertegenwoordigen.

Op 28 januari was, zoals verwacht, het voor een statutenwijziging vereiste quorum niet aanwezig. Vandaar dat op 25 februari een tweede aandeelhoudersvergadering werd gehouden waarin de voorstellen met een gewone meerderheid in stemming konden worden gebracht.

Protest

In totaal waren op deze vergadering, die werd voorgezeten door president-commissaris Mr. G. A. Wagner, 163 houders van aandelen aanwezig, die te zamen 34.326 stemmen konden uitbrengen. Onder deze aandeelhouders bevonden zich ook vertegenwoordigers van Pax Christi, Komitee Zuidelijk Afrika en de werkgroep Kairos, die bezwaar maakten tegen de wijziging in het maximaal door een aandeelhouder uit te brengen aantal stemmen en tegen de aanmeldingsprocedure voor de volmachten. Zij zagen hierin een mogelijke beperking op de



ten 1980

ndering 'Koninklijke'

acties van genoemde groepen tijdens de aandeelhoudersvergaderingen. 'Het wordt voor ons nu vrijwel onmogelijk invloed uit te oefenen op de agenda of op de benoeming van commissarissen', zei een van hen.

Bij acclamatie

De heer De Bruyne antwoordde dat de voorgestelde statutenwijzigingen zeker niet tot doel hadden het de actiegroepen moeilijk te maken. De splitsing van de aandelen maakt het zelfs gemakkelijker een aandeeltje te kopen en aldus 'gelegenheidsaandeelhouder' te worden. De stemmenbeperking is erop gericht de privé-aandeelhouders zoveel mogelijk zeggenschap te geven. In de Verenigde Staten, waar zich ongeveer 22% van het aandelenbezit 'Koninklijke' bevindt en waar men het instituut van het toonder-aandeel niet kent, heeft men altijd bezwaar gehad tegen een stemmenbeperking zoals die in de statuten van de 'Koninklijke' is geregeld. De aanmelding van volmachten vond zijn oorsprong in de administratieve moeilijkheden die men verleden jaar had ondervonden, toen de notaris op het allerlaatste moment zo'n 300 volmachten voor de aandeelhoudersvergadering kreeg te verwerken.

Scrupuleus

Naar aanleiding van de vraag van een aandeelhouder over de noodzaak van politieke discussie tijdens de aandeelhoudersvergaderingen van de laatste jaren, zei Wagner: 'In een gigantisch bedrijf als het onze met een zo grote verscheidenheid van activiteiten en nationaliteiten, dient men de meest scrupuleuze toepassing van de eigen regels te handhaven. Iedereen, ook al is hij gelegenheidsaandeelhouder, ook al interesseert de maatschappij hem niets, mag hier het woord voeren en dan zullen wij daar op onze wijze op antwoorden'.

Nadat nog verschillende aandeelhouders hun mening over de voorgestelde statutenwijzigingen hadden gezegd, werden deze bij acclamatie goedgekeurd.



Groepsactiviteiten

Voorafgaand aan de behandeling van het, enige, agendapunt had president-directeur De Bruyne nog een overzicht gegeven van de stand van zaken in de Koninklijke/Shell Groep. Hij vertelde onder andere, dat er, buiten de Verenigde Staten en Canada, in 1980 voor exploratie- en produktiedoelinden voor 2,2 miljard dollar geïnvesteerd is. Dat is ongeveer 50% van de totale investeringen van de Groep. In 1980 besloegen de concessiegebieden buiten Noord-Amerika 833.000 vierkante kilometer verdeeld over 38 landen, meer dan enig andere aardoliemaatschappij bestrijkt.

Ook in de downstream-activiteiten (verwerking, verkoop) zijn vele investeringen gedaan en nog nodig. Hier zal de Groep vooral moeten inspelen op de ingrijpende veranderingen die plaatsvinden. Wat aardgas betreft, neemt de Groep een bijzonder gunstige plaats in. Nieuwe produkties (uit het Brentveld en uit de Deense en Noorse wateren) komen binnenkort op gang. Voor LNG (vloeibaar gemaakt aardgas) staan nieuwe projecten op stapel in Maleisië, Nigeria en Australië, die ieder zo'n vijf miljard dollar gaan kosten. Op het gebied van steenkool zal de Groep in de jaren tachtig en negentig een steeds belangrijker rol gaan spelen. Bedroeg de omzet in 1980 ca. 8 miljoen ton kolen, omstreeks 1985 zal deze naar verwachting reeds ca. 25 miljoen ton zijn. De petrochemie daarentegen is het slachtoffer van de recessie geworden. In 1980 werden verliezen geleden. Men verwacht dat in de nabije toekomst vraag en aanbod beter in balans zullen komen.

Onze 'metaalpoet' Billiton, zo zei de heer de Bruyne, behoort tot de twintig grootste nonferro-metaalondernemingen ter wereld, al is haar bijdrage aan de totale Groeps winst nog bescheiden. Het zal nog wel enige jaren duren voordat deze de 5% overschrijft. Speciale aandacht wijdde de heer De Bruyne aan de activiteiten van Shell Oil (V.S.) en Shell Canada, door enkele recente uitspraken aan te halen van de president-directeur van deze maatschappijen respectievelijk de heren J. F. Bookout en C. W. Daniel.

Shell Oil (Groepsbelang 69%) heeft in 1980 1.½ miljard dollar winst gemaakt. Haar verwerkings- en verkoopactiviteiten werden de meest winstgevendende van alle oliemaatschappijen in de V.S. In 1981 denkt men voor 3,6 miljard dollar te investeren, voornamelijk in de sectie exploratie en produktie.

Shell Canada, waarin de Groep een belang heeft van 79%, maakte in 1980 335 miljoen Canadese dollars winst. Ook hier worden de investeringen opgevoerd. Veel moeilijkheden ondervindt Shell Canada van meningsverschillen tussen de federale en de provinciale regeringen. Resumerende, zei de heer de Bruyne, dat de Koninklijke/Shell Groep er over het algemeen gunstig voorstaat en dat zij een waardevolle bijdrage zal kunnen blijven leveren aan de oplossing van de energieproblemen waarmee de wereld te kampen heeft.

Ook naar aanleiding van deze korte toespraak stelden verschillende aandeelhouders vragen, die door hem of zijn mede-directeuren Choufoer of Van Wachem beantwoord werden.

De 'Rimula', een van die schepen die in de toekomst een grote rol kunnen gaan spelen in het vervoer voor 'Shell'. Het schip loste begin vorige maand een volle lading kolen in het Europeoort-gebied. Net als het zusterschip 'Rapana' - eveneens varende onder STUK-beheer - is de 'Rimula' een VLOO (geschikt voor zowel olie- als ertsvervoer). Het draagvermogen van deze schepen is 227.412 ton.

SCHOON SCHIP



Tanker in stukgoedhaven

Een tanker afgemeerd in een stukgoedhaven. Dit was begin dit jaar te zien in de IJsselhaven in Rotterdam. De 'Fossarus' lag er een weekje om te repareren (afsluiters). Het transport op de voorgrond had niets met de 'Fossarus' te maken en lag waarschijnlijk te wachten op verscheping door een of ander droge lading schip.

Knappe prestatie!

We hebben sinds kort een Meester in de Rechten onder ons vlootpersoneel. Tweede stuurman A. H. den Breems, tijdelijk tewerkgesteld bij Shell International Marine in Londen, deelde ons mede dat hij zijn rechtenstudie aan de Universiteit van Utrecht met succes heeft afgesloten. Een knappe prestatie!

Bo(e)k/bier

Op een van onze 'D'-schepen zat men onlangs dringend verlegen om een Brown's Almanac. Er werd driftig geïnformeerd maar niemand kon het schip op korte termijn hieraan helpen. Tot een Noors schip meldde dat ze een exemplaar konden afstaan.

Maar op dat zelfde Noorse schip zaten ze ook ergens om te springen. Er was geen druppel bier meer aan boord. . . . Snel werd een 'deal' gemaakt. Dertig dozen bier gingen naar de Noor en het gewenste boekwerk kwam naar ons schip. Een nogal ongelijke ruil zult U zeggen? Dat is waar, maar te Uwer geruststelling kan worden vermeld dat bij deze transactie wel een betaling heeft plaatsgevonden. Beide schepen hebben tevreden hun reis voortgezet.

SI brochure

Er is een herdruk verschenen van de bekende SI brochure die Shell Verkoop tegen het einde van 1977 in Nederland heeft uitgegeven vanwege het van kracht worden per 1 januari 1978 van het nieuwe Internationale Stelsel van Eenheden. Die brochure, verschenen in het kader van 'Shell helpt', bleek een schot in de roos. Zelfs nu – ruim drie jaar na de verschijning van de eerste oplage van 100.000 exemplaren – is er nog steeds veel belangstelling voor. Om die reden is onlangs een herdruk verschenen, in een oplage van 50.000 exemplaren; daarin zijn tevens de laatste wijzigingen opgenomen. Hoewel het gebruik van het SI-stelsel steeds meer gemeengoed gaat worden, worden er toch nog vrij veel fouten gemaakt. Ook bij Shell wordt er nogal eens tegen het SI

gezondigd. Zo kan men bijvoorbeeld in rapporten nog vaak het begrip 'metrieke ton' (afgekort met MT of Mt) tegenkomen. We kennen echter alleen het begrip 'ton' (symbool 't') en bovendien betekent MT 'megatesla' terwijl Mt staat voor 'megaton' een hoeveelheid die een miljoen maal groter is dan wordt bedoeld. In de internationale olie-industrie schijnt de 'barrel' (ook wel genoemd: vat) een hardnekkig leven te zijn beschoren. Waarom niet gebruik gemaakt van de liter of de kubieke meter, waarvan we ons de grootte gemakkelijk ruimtelijk kunnen voorstellen?

Specialty Motor Oil

Er is een nieuwe Shell-smeerolie op de markt gebracht, 'Shell SMO'. Dat staat voor 'Specialty Motor Oil'. Een zeer speciale motorolie dus, met uitzonderlijk goede eigenschappen. Shell SMO zal alleen verkrijgbaar zijn in een plastic fles van één liter. Deze is van het zelfde type als de bekende verpakking van Shell Super Plus Motorolie. Het enige verschil is de kleur: de nieuwe fles is zilvergrijs. Uit de prijsstelling van het nieuwe produkt – f 12,75 per liter – mag worden afgeleid dat Shell SMO een motorolie is voor de klant die bijzonder hoge eisen stelt aan zijn auto en de smeerolie daarin. Naast de Specialty Motor Oil wordt tevens een tweede nieuwe smeerolie geïntroduceerd: een goedkopere doe het zelf-olie (DZ-olie). Dit produkt is bedoeld voor de klant die veel van het

onderhoud aan zijn auto zelf doet en ook zelf olie ververst. Shell DZ-olie zal dan ook alleen verkrijgbaar zijn in een vijfliter-verpakking.

Geen videobanden

Nee, u hoeft niet te schrikken. Onze met video uitgeruste schepen krijgen zo veel als in ons vermogen ligt de wekelijkse Nederlandse programma's met gezwinde spoed toegestuurd. Maar daarbij worden nooit onnodige risico's genomen. Zeker niet als het havens betreft die als min of meer onbetrouwbaar bekend staan wat de pakketpost aangaat. Zo is onlangs besloten om geen videobanden te versturen via de havens Douala, Manilla, Mina al Fahal en Sullom Voe. Er kan in die havens soms lange tijd overheen gaan voordat de banden bij de agent arriveren en in vele gevallen is het schip inmiddels weer vertrokken. Laten we hopen dat het bij deze vier havens blijft.

VD-ers behaalden hun 'A'

In de afgelopen maanden hebben drie vlootmedewerkers, die bij ons voeren als assistent van de wachtchef in de machinekamer hun 'A'-diploma gehaald. Het zijn de heren S. van der Zee, D. J. Galama en A. F. den Hengst. Zij kregen allen de aanstelling tot 5e werktuigkundige. Een van hen leverde bovendien nog een extra prestatie door het genoemde diploma tijdens zijn verlof te behalen.



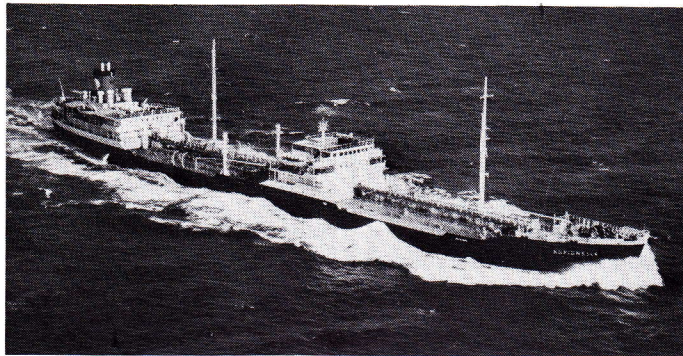
SCHOON SCHIP

Modelbouw

Schepen zijn 'in' bij modelbouwers. Dat merken we niet alleen aan activiteiten van eigen collega's, maar ook aan de talloze verzoeken uit den lande, om bouwtekeningen, enz. van onze schepen ter beschikking te stellen. Nu is het maken van kopieën van tekeningen bijzonder kostbaar, zodat daartoe onder geen beding wordt overgegaan. Echter, de K-klasse tanker bleek enkele jaren geleden zo populair bij modelbouwers, dat besloten werd om althans van dit schip via het Tekeningen-Archief van de 'Modelbouwer' gegadigden ter wille te zijn. Het heeft wat langer geduurd dan voorzien, maar voor de leden van de vereniging van modelbouwers is het ook vrije-tijd-werk geweest om de originele tekeningen zodanig uit te werken op schaal 1 : 100, dat modelbouwers er iets aan hebben. In het maart-1981-nummer van het tijdschrift de 'Modelbouwer' werd aangekondigd, dat de bouwtekeningen nu kunnen worden besteld.

Het te bouwen model, met z'n lengte van 1,68 meter, is uitstekend geschikt om als varend model te worden uitgevoerd. De tekeningen zelf, zo hebben we kunnen constateren, zijn zeer gedetailleerd. Echter, een waarschuwing geldt wel: het is beslist geen beginnersmodel! Je moet modelbouwen dus als het ware al in je vingers hebben, wil je deze K-tanker werkelijk van de thuis-helling kunnen laten lopen.

De tekeningen kunnen rechtstreeks worden besteld door overschrijving van f 67,50 voor niet-leden en f 45,- voor leden van de Nederlandse Verg. van Modelbouwers, op girorekening 258895 t.n.v. Beheerder Tekeningen-Archief NVM, Heezerweg 383, Eindhoven, onder vermelding van tekening No. 10.10.060 (6 bladen). NVM-leden moeten hun lidmaatschapsnummer daarbij vermelden. Het telefoonnummer van de beheerder van het Tekeningen-Archief is 040 - 113850, alwaar uiteraard nadere informatie kan worden



ingewonnen. Voor alle duidelijkheid: er is géén verdere bouwbeschrijving bij.

Nieuw Walport-depot

U wilt Walport-filmkisten ruilen in Sullom Voe? Dat kan, want aldaar is een nieuwe Walport-vertegenwoordiging: Hay and Co., Sullom Voe

Dank

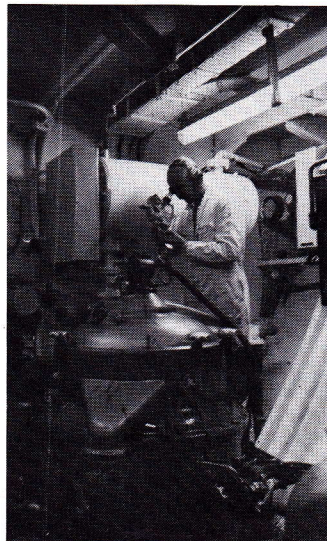
Dank brengen we deze keer over van kapitein P. Buisman. Liggende met de 'Felipes' in dok te Malta, met broederlijk langs zij de 'Onoba', maakten de gezamenlijke opvarenden van het 30-jarig Maatschappij-jubileum van de kapitein een ware feestdag, zowel voor hem als zijn vrouw. Ook de Maatschappij-superintendents deden een duit in de zak met als resultaat dat op 16 november hem een fraai boek en een klok die glazen slaat konden worden aangeboden. 'In één woord', aldus kapitein Buisman, 'het was een geweldige dag, vooral 's avonds'.

Paperbacks

Jaarlijks wordt elk schip voorzien van een serie 'paperbacks' als aanvulling op de bibliotheek aan boord. Recentelijk namen twee collega's het initiatief om ons erop te attenderen, dat er wel erg veel moord en doodslag,

alsmede science fiction tussen zit. 'Waarom niet meer klassieke boeken, die kan je toch ook krijgen als paperback?' (de meeste noemen die boeken nog pockets, maar ze zijn tegenwoordig toch wel te groot om in je zak te steken). Wij zijn er de geleidelijsten die we bij elke zending van de boekhandel krijgen, nog eens op gaan nalopen. Maar wel degelijk zit er een aantal klassieke boeken in elke zending. Zouden die boeken toch niet te groot zijn om ze 'figuurlijk gesproken' in je zak te steken?

Overigens, er is geen enkel bezwaar tegen om boeken uit deze, wat men veelal noemt, 'maatschappij-bibliotheek' (dus niet te verwarren met de boekenkast van de bibliotheek voor zeevarenden) te ruilen met die van andere Shell-tankers. Of met die van zeemanshuizen als men daar iets voor voelt. Getracht wordt steeds



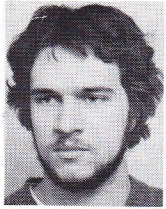
diversificatie te brengen in het assortiment. Juist nu de bedragen voor de jaarlijkse suppletie paperbacks zijn verhoogd, is daar voor de boekhandel nog meer mogelijkheid toe dan voorheen. Onzerzijds blijven we de klassieken in ieder geval in de peiling houden.

Het kan verkeren

Kapitein Vermaas van de 'Flammulina' zond ons, na thuiskomst voor verlof, enkele in november aan boord genomen opnamen toe. Zoals de meesten wel bekend, is de 'Flying Flam', zoals het schip ook wel wordt genoemd, een van die schepen waarop nogal veel 'plussers' meevaren, met andere woorden stuurlieden in de machinekamer en werktuigkundigen op de brug is er een dagelijks beeld. Dit werd op een van de bijstaande opnamen wel duidelijk tot uitdrukking gebracht, waarop wij een stuurman bij het 'schieten van de purifier' zien. Van heel ander kaliber is de opname van Neptunus en z'n vrouw Rex, die op 22 november een bezoek aan het schip brachten. Juist die dag werd ook het 30-jarig dienstjubileum van hoofdwerktuigkundige C. L. Fehrmann gevierd; het bezoek was daarom geen toeval, maar diende ook om extra luister bij te zetten.



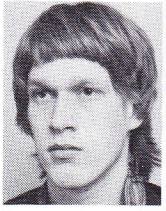
In dienst getreden vlootpersoneel



R. G. P. Zelis
5e wtk



P. S. Willems
5e wtk.



A. F. den Hengst
5e wtk.



G. B. Wekking
sch. vakman 2w



H. Valk
sch. vakman 2w



F. J. Kroon
sch. vakman 2w



F. Caspers
sch. vakman 2w



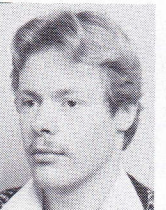
F. van Laar
sch. vakman 2w



A. Herbert
sch. vakman 2w



J. A. Beukelman
sch. vakman 2w



J. L. Greving
sch. vakman 2w



L. P. J. van Alphen
sch. vakman 2w



R. H. M. van Boemen
sch. vakman 2w

s.s. Macoma: 1e stm. L. A. Groendijk, hfd. wtk. J. D. Donken, 2e wtk. J. Smid, 3e wtk. F. R. R. Smith, 4e wtk. J. W. Jongkind, 5e wtk. A. F. den Hengst, sch. vakman 1w R. Croese, sch. gezet a/w C. J. F. van den Berg;
s.s. Marinula: gezagv. A. Post, hfd. wtk. S. Neeleman, 4e wtk. P. F. M. Kösters, 5e wtk. R. J. Mooring, capataz, F. Ruiz Veiga, man. esp., J. C. Perez Fernandez, 2° man. J. L. Perez Hermo, M. Viteitez, Viteitez, mar. int., A. Acuna Germade, S. Dominguez Castro, A. Fernandez Garcia, E. Gonzalez Fernandez, A. Guisande Martinez, J. L. Martinez Vila, J. Rodriguez Goberna, jefe de f., M. Fernandez Blanco, coc., A. Lorenzo Miguez, cam. mayedo., A. Otero Garcia, cam. J. Amodeo Otero, J. Barros Barros, a.d. coc., C. Nogueira Rocha;
s.s. Meta: 2e stm. D. Venema, 3e stm. M. R. Vogelpoel;
s.s. Mytilus: wnd. 2e stm. B. Kerver, 3e stm. M. J. A. Krijvenaer, stag. stm. A. de Klerk, hfd. wtk. H. Blaauw, 5e wtk. W. Jongens, A. A. Wagenaars, stag. wtk. P. F. G. Moreu, N. J. Galama, H. van Pinxteren;
m.s. Niso: gezagv. J. M. Hillen, 2e stm. J. Jongeneel, N. J. C. M. van der Palen, hfd. wtk. L. J. van Onselen, 2e wtk. D. Smit, 4e wtk. R. R. Vijber, 5e wtk. H. L. P. Hutter, radio-off. M. Elffers, sch. vakman 2w F. D. P. Croes, hoofdvoeding G. Barnhard;
s.s. Ondina: stag. stm. A. A. R. Woudenberg, hfd. wtk. H. Kuypers, 3e wtk. G. Dekker, radio-off. N. Eylers;
s.s. Sepia: gezagv. J. H. Korzen, 3e stm. R. G. J. Koreman, 4e stm. J. Brinkman, stag. stm. N. van den Belt, radio-off. T. Neutel, sch. vakman 2w F. van Laar;
m.s. Tagelus: gezagv. D. Rijk, wnd. 2e stm. C. J. Wijngaarden, 2e wtk. T. Bakker;
s.s. Viana: gezagv. M. Hus, 4e stm. D. Gadjradj;
s.s. Vitrea: 3e wtk. E. Hendrikse;
s.s. Zafra: gezagv. C. Wolse, 1e stm. J. van Ruiven, 3e stm. H. de Roo, 2e wtk. J. W. van Velze, radio-off. E. Nicolay;
s.s. Zaria: 1e stm. G. J. Knol, 3e stm. R. P. C. van Leeuwen, 4e stm. S. A. Forsten, stag. stm. J. A. A. Schreuder, S. A. Griede, radio-off. R. J. Visser.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: M. A. F. Wanders – S. I. P. C. London;
1e stm.: G. Zoetendal – Shell Curaçao N.V.;

Uit dienst getreden

1e stm.: J. Korving;
2e stm.: R. A. J. van Vuqt;

In Memoriam

Op 30 januari jl is overleden de heer **J. J. D. Bijlaard**, oud-gezagvoerder. De heer Bijlaard verliet de dienst der Maatschappij op 1 januari 1961 na ruim 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Op 26 februari jl is overleden de heer **B. van Bennekum**, ex-scheepskok. De heer Van Bennekum verliet de dienst der Maatschappij op 1 januari 1966 na bijna 11 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 77 jaar.

Op 11 maart jl. is overleden de heer **N. van Meerten**, oud-gezagvoerder. De heer Van Meerten verliet de dienst der Maatschappij op 30 november 1952, na ruim 29 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 79 jaar.

3e stm.: W. P. G. Nowé;
3e wtk.: J. P. van de Water;
5e wtk.: M. K. Flipse;
sch. vakman 1w: P. A. van der Hoek.

Behaalde diploma's

1e stuurman G.H.V.-th – L.H. Stevens, S. S. Abma;

Onze vlootjubilaren



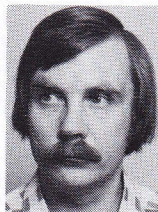
J. Guisande Martine
sch. gezet a/w
10 jaar op 26-2-81



J. S. Schregardus
gezagv.
25 jaar op 07.05.81



C. P. de Waard
hfd. wtk
25 jaar op 09.05.81



J. R. Spoelstra
3e wtk.
10 jaar op 14.05.81



A. J. Bloem
gezagv.
25 jaar op 15.05.81



J. Post
gezagv.
25 jaar op 22.05.81



M. de Graaf
1e stm.
25 jaar op 25.05.81

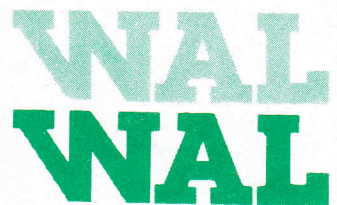
2e stuurman G.H.V. – J. Teertstra, C.F.T. Smit;
2e Stuurman G.H.V.-th. – A. E. R. van der Griend, H. Rijpkema;
'A': D. J. Galama;

Aangesteld als

5e wtk.: D. J. Galama,
sch. vakman 1w: R. W. van Rooyen, H. W. M. Rolvink.



F. W. Gakes
per 24 juni 1980 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 22 oktober 1980 tewerkgesteld aan boord van het s.s. 'Mytilus'.



In dienst

M.i.v. 1-3 P. W. J. Hageraats – DFP 1



Uit dienst

M.i.v. 1-3 Mw. B. M. J. Gevaerts-Verhaar – DFF/5
m.i.v. 10-3 Drs. P. H. van Groeningen – DFP/5 (over naar Private Oil Holdings Oman Ltd.
m.i.v. 28-2 V. T. M. Kesting-Schelvis – DFF/3
m.i.v. 1-3 Mw. W. J. van Schie-Lely – DFF/4
m.i.v. 28-2 H. A. van der Schilt – DFP/6

Uitslag kerstpuzzel

'Pas als je iemand hebt die met je lacht en met je grient, pas dan kun je zeggen, ik heb een vriend. Toon Hermans'. Aldus luidde de oplossing van de kerstpuzzel, zoals deze stond in het afgelopen december-nummer van dit blad. Op de dag van de trekking van de prijswinnaars waren er 90 oplossingen binnengekomen. Geen slecht resultaat als men bedenkt dat de door kapitein S. Harders ontworpen puzzel verre van eenvoudig was. Omdat volstaan kon worden met het insturen van bovengenoemde uitspraak was het aantal goede oplossingen ruim 90 procent. Maar o wee als we hadden gevraagd om de gehele puzzel in te sturen, dus inclusief het bovenste

gedeelte. Een stuk of twintig hadden keurig alleen het onderste stukje met de uitspraak ingestuurd en de bovenkant zelf gehouden . . . We konden zodoende niet nagaan of alle woorden wel correct in de juiste vakjes waren gezet. Bij de overige inzendingen waren nogal wat lege vakjes. Maar het gezegde 'een goed verstaander heeft maar een half woord nodig' ging in dit geval ook op. Uit hetgeen er op papier stond kon plotsklaps de gevraagde uitspraak worden geformeerd. En daar ging het om.

Onder wakend oog van enkele leden van beide ondernemingsraden vond op 6 maart jl. de trekking plaats. Hierbij

kwamen de volgende prijswinnaars uit de bus.

Eerste prijs f 100,—
J. DE ROOIJ (gepensioneerde
superintendent)

Tweede prijs f 50,—
K. TH. WIEGERT (2e stuurman)

Derde en laatste prijs f 25,—
P. H. JACOBS (2e stuurman)

Onze welgemeende gelukwensen!

Voor de puzzel van eind dit jaar
verwachten wij weer ontwerpen. Mocht
uw ontwerp worden gekozen dan
ontvangt U een boekenbon ter waarde
van vijftig gulden. Probeert U het eens?

1	P	A	N	N	E
2	A	A	R	D	E
3	S	T	E	R	K
4	A	P	P	E	L
5	L	O	P	E	N
6	J	A	B	E	L
7	J	A	N	U	S
8	E	C	L	A	T
9	I	E	D	E	R
10	E	I	B	E	R
11	M	A	T	S	E
12	A	N	D	E	R
13	N	A	A	K	T
14	D	E	L	E	N
15	H	A	A	R	D
16	E	L	I	T	E
17	B	A	R	S	T
18	T	E	G	E	N
19	D	U	B	I	O
20	I	N	D	I	A
21	E	U	V	E	L
22	M	A	A	N	D
23	E	R	E	I	S
24	T	E	X	E	L
25	J	A	L	O	N

E	E	R	Z	A	A	M
L	A	M	P	R	E	I
A	N	E	M	O	O	N
C	H	O	L	E	R	A
H	E	R	M	A	N	S
T	E	R	E	C	H	T
E	N	T	E	N	T	E
N	E	G	A	T	I	E
M	A	T	I	N	E	E
F	L	L	E	N	D	E
T	A	X	E	R	E	N
J	U	W	E	L	E	N
E	F	F	I	G	I	E
G	A	R	S	T	I	G
R	U	S	L	A	N	D
I	M	P	A	S	S	E
E	M	B	A	R	G	O
N	E	G	L	I	G	E
T	A	G	E	L	U	S
P	A	T	R	O	O	N
A	N	A	G	R	A	M
S	T	E	R	V	E	N
D	E	S	P	O	O	T
A	B	R	A	H	A	M
N	O	T	E	R	E	N

K	A	N	S	S	P	E	L	E	N
U	N	I	V	E	R	S	E	E	L
N	O	R	M	A	L	I	T	E	R
J	O	U	R	N	A	L	I	S	T
E	G	A	L	I	S	E	R	E	N
Z	O	N	D	E	R	L	I	N	G
E	C	H	T	G	E	N	D	O	T
G	A	N	Z	E	N	B	O	R	D
G	R	O	O	T	K	R	U	I	S
E	N	C	A	D	R	E	R	E	N
N	A	K	O	M	E	L	I	N	G
I	N	T	E	R	M	E	Z	Z	O
K	E	R	S	T	A	V	O	N	D
H	A	K	K	E	T	E	R	E	N
E	S	S	E	N	T	I	E	E	L
B	A	C	C	H	A	N	A	A	L
E	N	C	A	U	S	T	I	E	K
E	Q	U	I	V	A	L	E	N	T
N	E	G	O	T	I	E	R	E	N
V	L	A	A	N	D	E	R	E	N
R	E	S	T	A	U	R	A	N	T
I	N	C	O	M	P	L	E	E	T
E	X	O	R	B	I	T	A	N	T
N	A	B	O	O	T	S	I	N	G
D	E	N	E	M	A	R	K	E	N

P	A	S		A	L	S		J	E		I	E	M	A	N	D		H	E	B	T		D	I	E
	M	E	T		J	E		L	A	C	H	T		E	N		M	E	T		J	E			
		G	R	I	E	N	T		P	A	S		D	A	N		K	U	N						
			J	E		Z	E	G	G	E	N		I	K											
			H	E	B		E	E	N		V	K	I	E	N	D									
			T	O	O	N		H	E	R	M	A	N	S											