

SCHEEP



25e jaargang
nummer 12
augustus 1986

TENIKA



SCHIP EN KA

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

Postbus 8989
3009 TK Rotterdam
Tel.: 010-4071899

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 4071 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 4696131

Maatschappelijk werk 4216111 b.g.g. 4071805

Ondernemingsraad 4071842

Sociaal Medisch Steunfonds 4696749

Vijftiende jaargang nr. 12
augustus 1986

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-4071826

'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, Coolsingel 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.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

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.

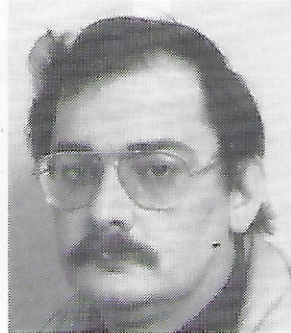
Vormgeving
Tijl Tijdschriften B.V.
Bezuidenhoutseweg 58
Den Haag

Druk
Koninklijke Tijl N.V. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR-verslag	5
Foto-impressie Stellata	7
Een halve eeuw Ondina	8
Hoe je de boot kunt missen in Guayaquil	11
Schoon Schip	13
Personalia	14

Foto voorpagina:
Photo Sea Sky Martin



In memoriam

Op 20 juni 1986 moesten wij het droeve bericht ontvangen dat — na een langdurige ziekteperiode — 4e werktuigkundige A. A. Wagenaars zijn moeizame strijd op had moeten geven. Hij overleed op de leeftijd van amper 30 jaar.

Wij leerden Fons kennen toen hij in 1974 een start maakte met zijn studie in Vlissingen. Zijn nuchtere kijk op de dingen en zijn rustige, betrouwbare instelling maakten hem tot een prettig collega. De toekomst leek voor hem een belofte in te houden waarin hij zijn ideaal kon verwezenlijken . . .

Na de uitvaartdienst in zijn parochiekerk te Leeuwarden werd Fons Wagenaars op 24 juni ter aarde besteld op de R.K.-begraafplaats aldaar.

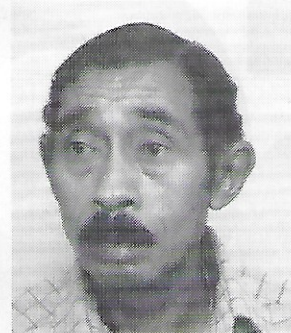
Onze gedachten gaan thans uit naar zijn ouders, broer en zus. Mogen zij de kracht vinden om dit onbegrijpelijke verlies te kunnen dragen.

Graag willen wij langs deze weg al degenen bedanken die ons, bij het overlijden van onze Fons, hun blijk van medeleven zonden.

Familie Wagenaars

VLOOTCIRCULAIRES

- | | | |
|------|----------|-----------------------------------------------------------|
| 2388 | 16.06.86 | Rapportages aan kantoor (PCOR) |
| 2389 | 20.06.86 | Overlijdensbericht (PCOR) |
| 2390 | 26.06.86 | Overlegvergadering (PCOR) |
| 2391 | 27.06.86 | Medicine locker (PCOR) |
| 2392 | 30.06.86 | Uniforme barprijzen (PCOR) |
| 2393 | 01.07.86 | Koersen (PCOR) |
| 2394 | 01.07.86 | Herziene Scheepsreglementen/aanpassing overige boekwerken |
| 2395 | 02.07.86 | Veranderingen in UAR-vlag (PCOR) |
| 2396 | 03.07.86 | Ongevallenrapportage (PCOR) |
| 2397 | 07.07.86 | Training Manual i.v.m. herziening SOLAS 1974 (PCOR) |
| 2398 | 07.07.86 | Overlijdensbericht (PCOR) |
| 2399 | 09.07.86 | Tijdschriften/postverzending stagiaires AG (PCOR) |
| 2400 | 09.07.86 | Oorlogstoelageregeling AG (PCOR) |
| 2401 | 09.07.86 | Tewaterlaten nieuwbouw 414/415 (PCOR) |



In memoriam

Tot ons leedwezen ontvingen wij op 4 juli jl. het bericht dat op 55-jarige leeftijd na een vrij korte ziekte scheepsgezel E. P. L. M. Kesauly was overleden.

Emiel kwam in 1971 als scheepsgezel bij ons in dienst. Wij hebben hem leren kennen als een bereidwillige persoon, die altijd opgewekt zijn werk deed. Zijn humor werkte daarbij voor veel van zijn collega's als stimulans.

Ons medeleven gaat uit naar zijn gehele familie en in het bijzonder naar degenen die hem tijdens zijn ziektebed van grote steun zijn geweest. Wij wensen hen alle sterkte toe om dit verlies te kunnen aanvaarden. De begrafenis van Emiel heeft op 9 juli jl. plaatsgevonden op de begraafplaats Hofwijck te Rotterdam.

Geld meenemen bij reizen

Zeer onlangs heeft een aflossing niet door kunnen gaan aangezien de personen, die naar een schip moesten reizen niet over voldoende geld beschikten om een aansluitende vlucht ter plaatse te regelen. Hierbij ging het om een bedrag van f 110,—. Hoewel de reis via ons reisbureau uitstekend was geregeld bleek een uur voor vertrek van Schiphol dat het ticket voor het laatste traject op het vliegveld aldaar verrekend diende te worden.

In het verleden is meerdere malen gewezen op het belang om voldoende geld in de vorm van US dollars, Traveller Cheques, Credit Cards e.d. met zich te dragen indien men reist. De wereldwijd geaccepteerde 'Eurocard' kan men via Shell Tankers B.V. bestellen. U kunt via onze receptie een aanvraagformulier aanvragen en op die wijze tegen een aantrekkelijke korting in het bezit komen van deze credit card.

ATTENTIE! Scheepsinformatiebandjes:

Aangezien zich de afgelopen weken veel technische problemen voordeden in onze telefooncentrale in verband met het scheepsinformatiebandje, is besloten twee nieuwe telefoonnummers ter beschikking te stellen. Voortaan dient u voor scheepsinformatie de telefoonnummers **010-4566008** of **010-4566009** te bellen. In het overzicht hiernaast staat vermeld welk nummer voor welk schip dient te bellen. N.B.: In geval van problemen met één van de bandjes zullen alle scheepsbewegingen op het andere nummer worden ingesproken.

Privépost aan opvarenden

In verband met de meer beperkte postkamerfaciliteiten in het nieuwe gebouw in de Alexanderpolder zullen de bestaande regels voor verzending van **privé-post** door huisgenoten aan opvarenden strikt gehanteerd worden. Ter voorkoming van onduidelijkheden zijn deze regels opnieuw geformuleerd en volgen hieronder:

1. Alleen brieven worden in behandeling genomen. **NB.:** Prentbriefkaarten etc. worden dus niet doorgestuurd.
2. De brief moet zijn geschreven op **luchtpostpapier** en zijn gevoegd in een **luchtpostenveloppe**, welke als volgt is geadresseerd:

De heer/mevrouw

a/b

p/a Shell Tankers B.V.

Postbus 8989

3009 TK Rotterdam

De brief moet tevens zijn voorzien van het adres van de afzender.

3. De brief mag niet zwaarder zijn dan **20 gram** en moet gefrankeerd zijn met het binnenlands tarief, dat thans f 0,75 bedraagt.

Indien aan bovenstaande eisen is voldaan, zorgt de Maatschappij voor doorzending per luchtpost naar het schip waarop de geadresseerde dienst doet en neemt de daaraan verbonden portokosten voor haar rekening.

Privé-post die niet aan bovenstaande eisen voldoet, wordt teruggezonden naar de afzender. Zeer urgente post die niet aan bovenstaande eisen voldoet (bijv. officiële documenten), kan doorgestuurd worden, mits aangeboden met begeleidend briefje. Andere poststukken, zoals pakjes, cassettebandjes etc. kunnen niet door de Maatschappij verzonden worden. In voorkomende gevallen dient de afzender zelf voor verzending te zorgen. Indien nodig kunnen inlichtingen m.b.t. adressen verkregen worden bij de postkamer, tel: 010-4071830.

I.v.m. de beperkte bezetting van de postkamer, wordt men echter verzocht deze verzoeken om telefonische informatie tot het uiterst noodzakelijke te beperken.

NB: Lesbrieven van erkende instituten, mits duidelijk als zodanig herkenbaar, vormen op bovenstaande een uitzondering.

Afscheid gaat nemen

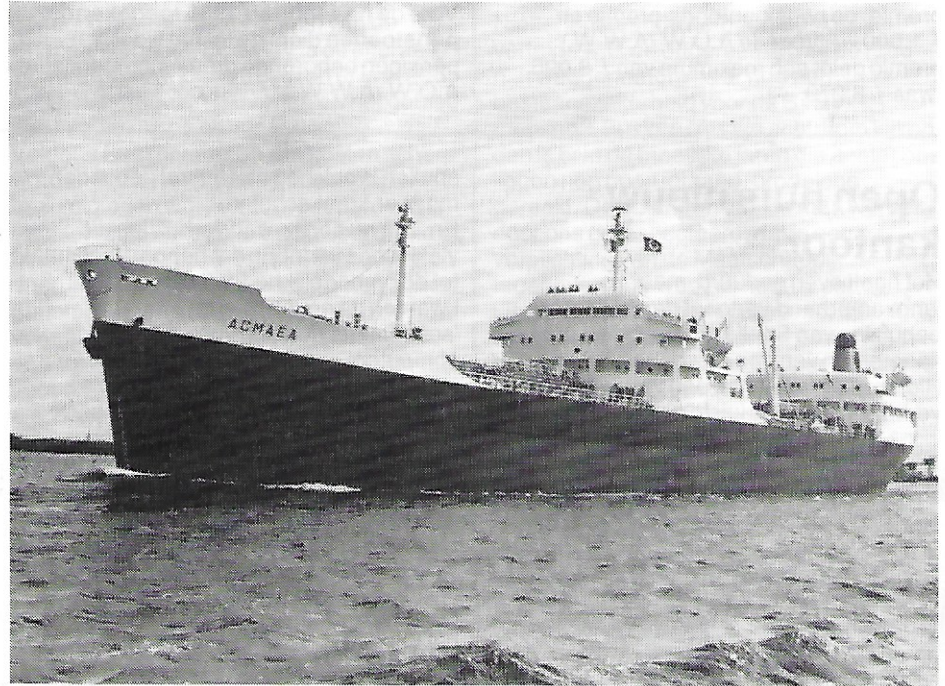


Mw. F. J. Bijl DFP/3

Afscheidsreceptie op vrijdag 22 augustus a.s. om 16.00 uur in de lunchruimte van het Shell Tankers-gebouw aan de Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam-Alexanderpolder.

Acmaea verkocht

De 'Acmaea', het laatste schip uit de 'A'-klasse serie van onze vloot, is 'for further trading' verkocht aan Troodos Shipping. De oplevering heeft rond 20 juli jl. plaatsgevonden te Piraeus (Griekenland). De 'Acmaea' werd in 1959 gebouwd bij P. Smit Jr. te Rotterdam en heeft een draagvermogen van 19.195 ton.



Commissarissen Shell Tankers

Per 1 juli 1986 is mr. J. H. Kelly, u allen bekend als de Marine Co-ordinator, benoemd tot Commissaris van onze Maatschappij. Hij volgt in deze hoedanigheid mr. R. M. Hart op, die per genoemde datum zijn functie als commissaris wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd heeft neergelegd. Naast de heer Kelly hebben in de Raad van Commissarissen van Shell Tankers B.V. zitting de heren A. C. Helfrich, H. de Ruiter en L. A. Vernède.

J. H. Kelly

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN



Acmaea
Cardissa
Caurica
Felania
Felipes
Ficus

010-4566008

Flammulina
Fossarina
Fossarus
Fulgur
Fusus
Niso

Sarda
Shelltrans
Solaris
Spectrum

Stellaris
Stellata
Tagelus
Zafra

010-4566009



Jaarlijkse aanpassing pensioenberekening

Volgens de per 1 januari 1985 van kracht geworden pensioenregeling dienen jaarlijks per 1 juli een aantal bij de pensioenberekening gebruikte grootheden herberekend of opnieuw vastgesteld te worden.

Op grond hiervan zullen voor de berekening van pensioenen toe te kennen na 30 juni 1986 navolgende grootheden worden gebruikt:

Premiedruk

Onder de premiedruk wordt verstaan de som van bepaalde (sociale) werknemerspremies die na pensionering niet meer verschuldigd zijn of waarvoor de gepensioneerde compensatie ontvangt. Vanaf 1 juli 1986 wordt de premiedruk als volgt berekend:

W.W.-premie: 1,60% (was 2,60%) van het NPS, waarbij het NPS onveranderd wordt gemaximeerd op f 68.382,—.

W.A.O.-premie: 15,05% (was 16,00%) van het NPS, (onveranderd) verminderd met f 23.751,—; waarbij het NPS wordt gemaximeerd op f 68.382,— (onveranderd)

Pensioenfonds-premie: 10,00% (onveranderd) van het NPS verminderd met f 80.960,— (was f 82.790,—)

A.O.W./A.W.W.-premie: 12,70% (was 13,10%) van het NPS verminderd met de som van de W.W.-premie, de W.A.O.-premie, de pensioenfonds-premie en f 1.000,—. Voor de A.O.W./A.W.W.-premie geldt een maximum van f 8.096,— (was f 8.279,—).

De premieonderdelen worden vastgesteld op centen nauwkeurig, waarbij een gedeelte van een cent wordt verwaarloosd. Negatieve uitkomsten worden op nul gesteld.

0%-tranche, schijfbedragen en overbruggingspensioen

De 0%-tranche is het gedeelte van het laatste salaris dat bij de berekening van het Shell-pensioen buiten beschouwing wordt gelaten, omdat de overheid geacht wordt over dit deel van het inkomen het A.O.W.-pensioen te verstrekken. De beide schijfbedragen markeren de bovengrens

van twee verdere inkomens-'schijven'. Bij pensioenberekening wordt over de met de schijven corresponderende delen van het laatste salaris, respectievelijk het boven de tweede schijf uitgaande deel ervan, afnemende percentages pensioen per pensioenjaar toegekend.

Onderstaand volgt een overzicht van de vanaf 1 juli 1986 geldende bovengrens van de 0%-tranche en de schijfgrenzen, alsmede van het daarbij behorende pensioengevende salaris (PGS). Ter vergelijking zijn de tot en met 30 juni 1986 geldende waarden vermeld.

Schijfgrens	Vanaf 1-7-1986		t/m 30-6-1986	
	NPS	PGS	NPS	PGS
Bovengrens:				
0%-tranche	24.575,—	21.129,46	24.360,—	20.664,78
eerste schijfbedrag	31.800,—	26.386,70	31.000,—	25.361,69
tweede schijfbedrag	74.200,—	58.292,93	72.400,—	55.296,09

De aanpassing van de 0%-tranche heeft tot gevolg dat het na 30 juni 1986 toe te kennen volledig overbruggingsbestanddeel van het tijdelijk pensioen (tot 65 jaar) f 20.337,12 (was f 19.899,40) per jaar zal bedragen.

Premiecompensatie A.O.W./A.W.W.
Voor de na 1 januari 1985 toegekende pensioenen dient de tot het tijdelijk pensioen behorende premiecompensatie A.O.W./A.W.W. jaarlijks per 1 juli te

worden aangepast aan de dan van toepassing zijnde A.O.W./A.W.W.-premie. Vanaf 1 juli 1986 bedraagt deze premiecompensatie $(12,7 : 87,3) \times$ het tot uitkering komend pensioenbedrag exclusief deze compensatie; een en ander met een maximum van f 8.096,— per jaar. (was $(13,1 : 86,9) \times$ het tot uitkering komend pensioenbedrag exclusief de compensatie; met een maximum van f 8.279,— per jaar).

Open huis nieuw kantoor

Het heeft even geduurd, maar zo langzamerhand vertoont de nieuwe behuizing van Shell Tankers de kenmerken van een bewoond kantoor. Hier en daar staat nog een verdwaalde verhuisdoos en de juiste plaats voor alle

spullen is ook nog niet overal gevonden, maar er komt schot in. En, zeg nu eerlijk, een verhuizing die vlekkeloos verloopt: dat behoort toch haast tot de onmogelijkheden? Ook bij ons kwamen de onvermijdelijke 'schoonheidsfoutjes' voor: uitvallende computers en telex-apparatuur, telefoonbeantwoorders die (nog) niet optimaal werken, leveranciers die bij de burens op de stoep stonden en meer van die 'kleine ongemakken'. Maar alles heeft zijn tijd nodig, ook een verhuizing, en na de aanloopmoeilijkheden kunnen we nu met recht zeggen: het ziet er goed uit! We vinden dan ook dat de tijd is gekomen om ons nieuwe kantoor voor de ogen van ons personeel te onthullen. De deuren gaan open en voor dit 'open huis' hebben wij twee data geprikt: op **zaterdag 30 augustus** en **zaterdag 6 september a.s.** zijn alle in actieve dienst zijnde vloot- en walpersoneelsleden van 11.00-14.00 uur welkom in het gebouw aan de Folkert Elsingastraat 34 te Rotterdam-Alexanderpolder. Gezinsleden en andere dierbaren zijn uiteraard ook van harte welkom. Wel graag even voor 25 augustus een telefoontje op welke dag en met hoeveel personen u van plan bent te komen (telefoon 010-4071805/4071826).

Eén-daagse computercursus voor vlootpersoneel

In verband met het toenemend gebruik van computers aan boord van onze schepen bestaat de mogelijkheid voor ons vlootpersoneel op kantoor de individuele één-daagse cursus 'Toets naar de Toekomst' te volgen. Door middel van video en beeldplaatpresentatie wordt men in 6 à 8 uur ingeleid in de diverse mogelijkheden die het werken met computers bieden. Na een algemene inleiding wordt men op een onderhoudende wijze ingewijd in het gebruik van tekstverwerking, database en rekenprogramma's, bovendien wordt men de eerste beginselen van het zelf programmeren bijgebracht. Deze cursus wordt in het bijzonder aanbevolen voor degenen die genomineerd zijn voor een dienstperiode op de 'Cardissa', 'Caurica' of de 'Shelltrans', aangezien deze schepen zijn of binnenkort zullen worden uitgerust met een 'personal computer'. Wenst men van de geboden mogelijkheid gebruik te maken, dan dient men een afspraak te maken met de heer G. Debets, telefoon 010-4071808, die deze cursus coördineert en inleedt.

De basis van vrijwilligheid impliceert dat reiskosten voor deze één-daagse cursus worden vergoed, er wordt echter geen extra verlofdag toegekend.



O.R.-VERSLAG

- zorg over ontwikkelingen bij STBV
- veiligheid
- financiële en sociale jaarverslagen

Op 23 en 24 juni jl. vond een overlegvergadering plaats met de bestuurder. Deze werd eveneens bijgewoond door onze commissaris de heer ir. L. A. Vernède. De heren H. F. M. Tijthoff en C. van Dalen gaven toelichting op resp. het Financieel en het Sociaal jaarverslag 1985 van Shell Tankers B.V., terwijl dokter R. G. Louwe het een en ander vertelde over enige medische aangelegenheden. De

bijeenkomst vond plaats in het Shell-gebouw aan het Hofplein.

Na een ieder hartelijk welkom te hebben geheten, in het bijzonder de heer Vernède, vroeg de bestuurder, tevens in de functie als voorzitter van de overlegvergadering, een ogenblik stilte, ter nagedachtenis aan de op 19 juni jl. overleden 4e werktuigkundige A. A. Wagenaars.

Zorg over ontwikkelingen bij STBV

Meestal staat het onderwerp Veiligheid bovenaan de agenda van de overlegvergadering maar dit keer week de bestuurder van de gebruikelijke volgorde af. Niet dat veiligheid ineens minder belangrijk zou zijn maar voor deze gelegenheid was besloten de situatie bij STBV als eerste te bespreken. De bestuurder schetste in het kort hoe de vlag er voor stond. Allereerst de situatie op de wereldtankermarkt: 'De vrachtnoteringen zijn weliswaar iets opgelopen maar nog te laag om nu al te juichen', aldus de bestuurder. De 'Cinulia' en 'Ondina' zijn verkocht voor sloop en de 'Acmaea' volgt weldra. De scraprijzen zijn goed maar worden negatief beïnvloed door de lage koers van de dollar. Voor wat betreft het derde bareboat-schip; er bestaat nog steeds een kans dat het schip alsnog in onze vloot kan worden opgenomen. De nieuwbouw verloopt voorspoedig en de twee laatste Hyundai-schepen zullen naar verwachting vóór het einde van dit jaar in

de vaart komen.

Binnen de Marine-functie zijn studies gemaakt omtrent de toekomst van de Shell-tankervloot. Bij STBV is dit uiteraard eveneens bijzonder actueel en er is al een reeks maatregelen genomen op het gebied van inkrimping en herstructurering. Volgens Busker moeten alle kosten scherp worden gezien en moeten aanzienlijke bezuinigingen worden doorgevoerd om te trachten STBV als zelfstandig opererend bedrijf te laten voortbestaan. Een aantal daaruit voortvloeiende maatregelen zijn al genomen. Men denke b.v. aan de verhuizing van het kantoor naar een andere lokatie. De beheersovereenkomst voor de 'F'-klasse schepen is per 1 januari a.s. opgezegd en vernieuwing zal slechts plaatsvinden als STBV een aanzienlijke besparing van kosten kan waarmaken. Het plaatsen van Indonesische scheepsgezellen op de 'F'-schepen maakt daarvan deel uit. Tevens bestaan plannen om metertijd Indonesische junior-officieren op de 'F'-schepen te laten dienstdoen.

Bij monde van Willem Hoogendijk toonde

Situatie wereldtankermarkt: te vroeg om te juichen



ONDERNEMINGSRAAD



de O.R. zich bezorgd over de situatie bij STBV. Met name over hetgeen er nu staat te gebeuren met de samenstelling van de bemanning op de 'F'-schepen was de raad ongerust. Wat gaat er met de Nederlandse opvarenden gebeuren?

De bestuurder antwoordde hierop dat hij zich deze ongerustheid zeker kon voorstellen. 'Maar zoals we dit tot nu toe steeds hebben gedaan zal een en ander plaatsvinden langs de weg der geleidelijkheid. Thans varen twee 'F'-schepen met Indonesische scheepsgezellen. Straks gaan de Nederlandse gezellen van twee andere 'F'-schepen naar de twee nieuwe Korea-schepen. En zoals thans de situatie is bij STBV is er niemand over en ook niemand tekort'.

Niettegenstaande hetgeen Busker vertelde was de ongerustheid bij de raad niet weggenomen. 'Is er nog een bestaanszekerheid voor de STBV-mensen?' Busker: 'Als we achterom kijken dan is er in de moeilijke jaren die achter ons liggen nog nooit iemand 'brodeloos' geraakt. De belangen van de man worden door ons gerespecteerd, dat is een verplichting van de Maatschappij tegenover haar werknemers'. Zeer uitvoerig en openhartig werd met de bestuurder over dit onderwerp van gedachten gewisseld en Busker zegde toe dat de verdere ontwikkelingen terstond aan de O.R. zullen worden gemeld. Met het oog op de versoberingen in het bedrijf hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de bestuurder en leden van de Commissie Sociaal Beleid. Er is een pakket voorstellen geformuleerd waarmee de O.R. het in grote lijnen eens kon zijn. Op een aantal punten werden de bestuurder aanvullende of gewijzigde voorstellen gedaan.

Veiligheid

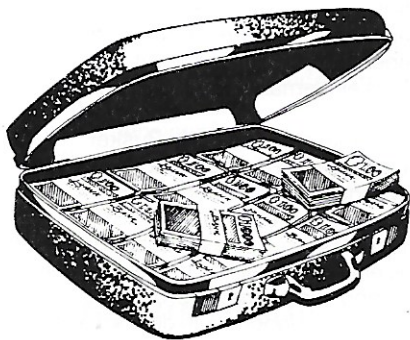
Het gaat niet slecht met de veiligheid bij STBV. Ten tijde van de vergadering waren er in 1986 in totaal 3 OMA's en 6 OZA's gemeld. Een blik op het lijstje met resultaten per 1.6.1986 van de andere Groepsmaatschappijen leert ons dat STBV thans op de eerste plaats staat met een frequency-rate van 1.06, gevolgd door S.T.U.K. met 1.75, Deutsche Shell met 2.55 en Société Maritime Shell met 8.2. Samenvattend zei de bestuurder zeker geen reden tot klagen te hebben, alhoewel moet worden gerealiseerd dat het verschil tussen een OMA en een OZA maar bijzonder klein is . . .

O.R.-ALLERLEI

- de bestuurder deelde mede dat de barprijzen per 1 juli 1986 op het vóór die datum geldende niveau gehandhaafd zullen blijven;
- per 1 juli 1986 is Wout Holwerda bereid gevonden de door de pensionering van Jolle de Jong opengevallen plaats in Groep 'A' op te vullen;
- Rupert Huysers rapporteerde over trillingen aan boord van één der 'S'-schepen. Dit onderwerp zal worden doorgegeven aan de betrokken kantoorafdeling;
- tot aan de volgende O.R.-vergadering op 1 en 2 september a.s. is Joost Boonstra als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. gekozen en Albert Vrolijk als plaatsvervangend secretaris. Zo nodig zullen zij 'switchen' van functie tijdens de vakantieperiode. Albert werd eveneens gekozen als voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden, terwijl Willem Hoogendijk als secretaris van genoemde Commissie zal fungeren.

Verkiezingen Groep 'C'

Door de recente pensionering van Joop Ouwens is in Groep 'C', Walpersoneel, een vakature ontstaan. Er zijn geen 'reserve'-kandidaten. De raad besloot unaniem om door middel van verkiezingen een opvolger of opvolgster voor Joop te kiezen. De procedure zal worden gestart om na de vakantieperiode verkiezingen te houden.

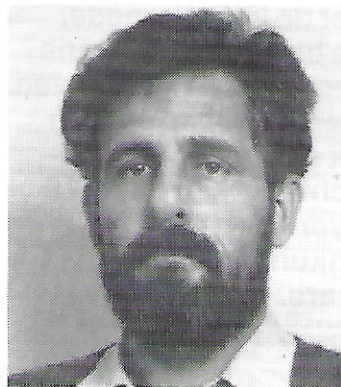


Financieel Jaarverslag 1985

In duidelijke bewoordingen gaf hoofd Finance Tijthoff een toelichting op het Financieel Jaarverslag over 1985 van STBV. Hieruit bleek hoe zeer we afhankelijk zijn van de situatie op de wereldtankermarkt. 'Deze is nog steeds in alle opzichten teleurstellend', aldus Tijthoff. De financiële resultaten van onze maatschappij over 1985 zijn nog net positief geweest, alhoewel zij ten opzichte van 1984 werden gehalveerd. Voor het eerste halfjaar van 1986 wordt een klein verlies verwacht of zal, in het gunstigste geval, 'quitte' worden gespeeld.

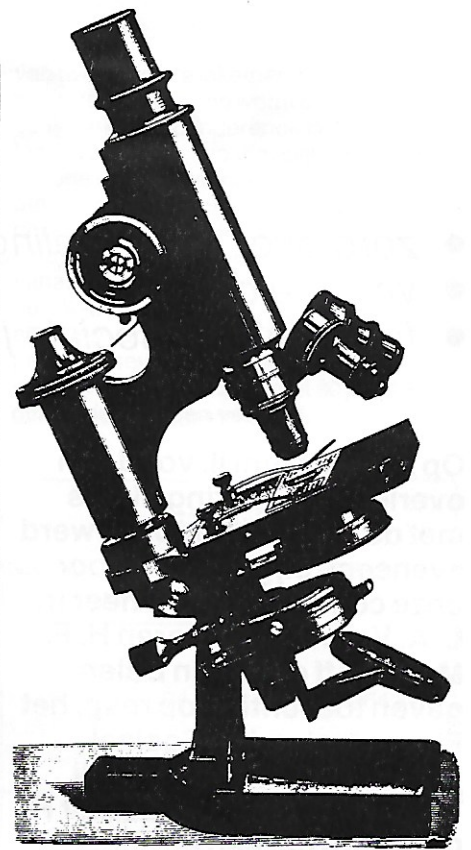
Sociaal Jaarverslag 1985

Evenals met het Financieel Jaarverslag het geval was geweest hebben de leden van de desbetreffende O.R.-commissies ruim tevoren de verslagen kunnen bestuderen en hierover vragen kunnen stellen. Ten tijde van de vergadering restte weinig meer dan een korte beschouwing en het geven van enkele aanvullingen. Van Dalen zei ondermeer dat belangrijk minder mensen tijdelijk in een lagere rang hebben gevaren dan aanvankelijk werd verwacht. 'Thans is het al een hele tijd niet meer voorgekomen'. Wat meer uitgebreid werd ingegaan op de *bijscholing van COO tot SGO*. De O.R.



W. Hoiwerda

vroeg Van Dalen of alle conventioneel opgeleide officieren in de gelegenheid worden gesteld deze bijscholing te volgen en binnen welk tijdsbestek de maatschappij dit denkt te verwezenlijken. Van Dalen antwoordde dat wordt gedacht om de omscholing binnen in totaal drie jaar, d.w.z. tot en met 1987, te laten plaatsvinden. Indertijd is aan alle belanghebbenden een brief gestuurd. Er waren ongeveer 70 geïnteresseerden, waarvan een aantal eerst een diploma in de eigen discipline wil behalen. In september a.s. gaat in Vlissingen weer een bijscholingscursus van start. Eerder in de overlegvergadering had de bestuurder al gezegd dat deze bijscholingscursussen dank zij de grote bereidwilligheid van de school tot stand zijn gekomen. 'Maar', aldus Busker, 'er kan natuurlijk niet ten eeuwigen dage mee worden doorgegaan. Iedere officier zal, ook voor zijn eigen belang, moeten inzien dat het op korte termijn volgen van deze bijscholing een absolute noodzaak is'. Van Dalen onderstreepte de woorden van de bestuurder.



Medische terugblik

Dokter Louwe behandelde vervolgens enkele medische aspecten. Hij gaf een verklaring voor het hogere ziekteverzuimpercentage t.o.v. 1984. De oorzaak ligt in het aantal ziektegevallen van langere duur bij de officieren en scheepsgezellen. De percentages over 1985 waren: 5.5 voor de vloot en 2.2 voor de walorganisatie. Met name het laatstgenoemde percentage ligt ver onder het landelijk gemiddelde. Er komt een herstructurering bij de Medische Dienst. Besloten is ondanks de recente verhuizing van STBV de MD niet te splitsen doch over enige tijd te integreren. Ze zal dan gezamenlijk met Shell Nederland en Shell Verkoop worden uitgevoerd. 'Maar de gebruikelijke service aan STBV blijft', aldus dokter Louwe.

Dank!

Zowel de bestuurder als O.R.-voorzitter Willem Hoogendijk brachten woorden van dank uit aan het adres van de vertrekkende leden Jan Alisma en Joop Ouwens. Helaas was Joop wegens ziekte verhinderd de vergadering bij te wonen. Jan Alisma zei dat hij veel geleerd had van z'n O.R.-tijd en dankte ook zijn mede-O.R.-leden: 'want zonder jullie hulp had ik het werk niet kunnen doen'.

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 23 en 24 juni jl. waren:

Groep A

Jan Alisma
Joost Boonstra
Kees Hemmer
Willem Hoogendijk
Simon Neeleman
Hugo van Slegtenhorst

Groep B

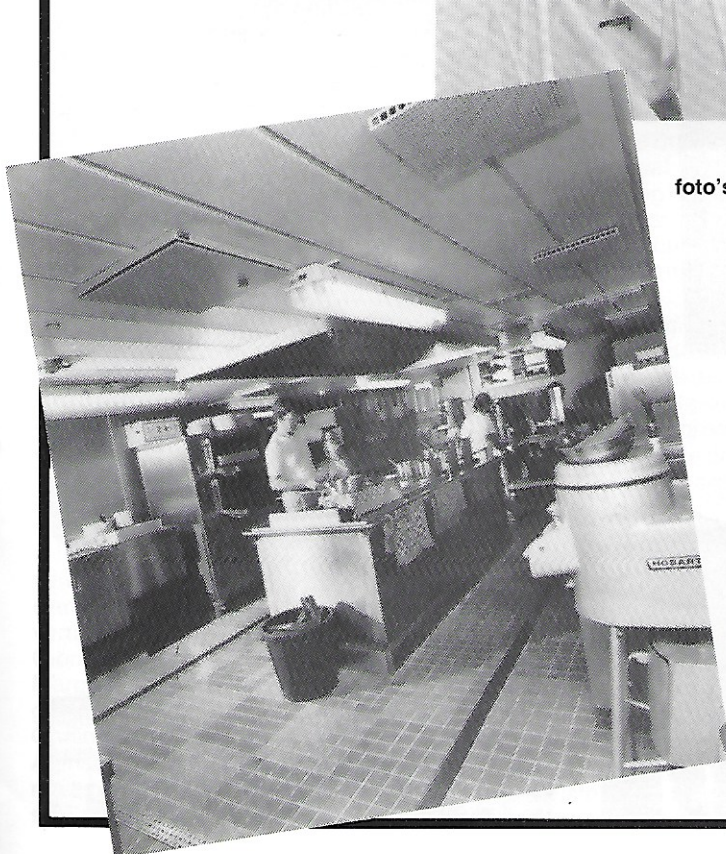
Rupert Huysers
Herman van Oostrum
Albert Vrolijk

Groep C

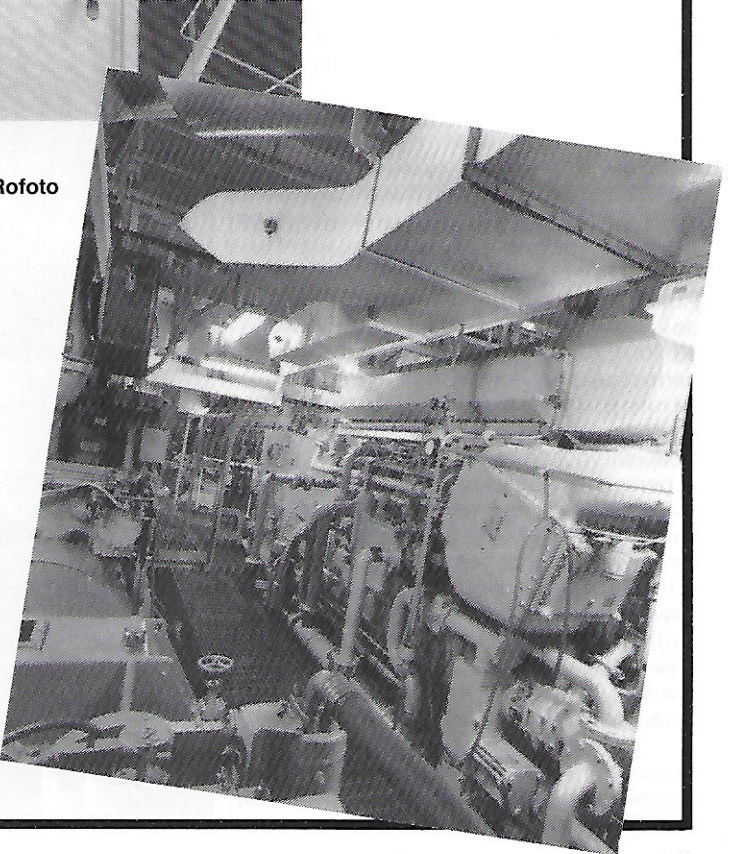
Frank v.d. Bas
Jarig Molenaar
Henk Steenstra



In juli lag de Stellata enkele dagen voor reparaties in de Botlek, dé gelegenheid om wat plaatjes te schieten van de laatste nieuwe aanwinst van onze maatschappij



foto's: Rofoto



EEN HALVE EEUW ONDINA

Schip verkocht maar naam leeft voort

Met slechts een onderbreking van twee jaar is de naam 'Ondina' gedurende bijna een halve eeuw met de geschiedenis van de Koninklijke/Shell Groep verbonden geweest. In 1959 verliet de 'roemruchte' Ondina, na 20 jaar trouwe dienst, de vloot om te worden gesloopt en in juli jl. kwam de 'nieuwe' Ondina in de Taiwanese haven Kaohsiung aan en onderging hetzelfde lot als haar illustere voorganger. Bepaald 'nieuw' was de tweede Ondina nu ook weer niet want, met een leeftijd van 25 jaar kan het schip beslist een veteraan in de huidige wereldtankervloot worden genoemd. Beide Ondina's hebben een stuk geschiedenis geschreven. De laatste, van 53.000 ton draagvermogen, was eens het vlaggeschip van Shell Tankers, bij oplevering het grootste in ons land gebouwde schip en een van de meest fraai gelijnde schepen in de Shell-vloot. Bovendien een schip dat in alle opzichten aan de verwachtingen heeft voldaan en waaraan talrijke opvarenden, die er in de loop der tijd op hebben dienstgedaan, goede herinneringen bewaren. Toch is de eerste Ondina wel de bekendste van de twee geweest. Immers, in november 1942 raakte deze 9000 ton metende tanker in gevecht met twee Japanse hulpkruisers en wist er één tot zinken te brengen. Een heldendaad die eigenlijk pas na de oorlog grotere bekendheid kreeg.

Koninklijke doop

Eind februari 1960 werd bij de N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij de kiel gelegd voor bouwnummer 298, een 48.000 tons tankschip (door een latere hermeting is het draagvermogen vergroot tot ruim 53.000 ton) dat bij de tewaterlating de naam Ondina zou krijgen. Speciaal voor de bouw van deze superschepen ontwierp de werf een nieuwe helling van meer dan 300 meter lengte. Terwijl de helling groeide werd ook de omvang van het casco steeds groter, tot in februari 1961 zowel helling als schip de gewenste lengte hadden bereikt. Op 9 februari was het zover: de tewaterlating. Een Koninklijke tewaterlating. HKH Prinses Irene was bereid gevonden om, zoals dat heet, 'de

doopwens uit te spreken en de laatste beletselen weg te nemen'. Bij de ceremoniële handeling van destijds waren vele prominenten aanwezig, zoals de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat H. A. Korthals, de Commissaris van de Koningin in Zuid-Holland Mr. J. Klaasesz en de Rotterdamse burgemeester Mr. G. E. van Walsum. De tewaterlating verliep vlot in het toch wel erg nauwe vaarwater van de Nieuwe Maas. Terwijl sleepboten nog bezig waren de hoog op het water liggende scheepsrump voor de wal te brengen werden in de werfkantine enkele toespraken gehouden. Ondermeer door R.D.M.-directeur ir. K. van der Pols, die voorzichtig een visje uitgooid naar nieuwe orders voor z'n moderne, grote scheepshelling. 'Heb geduld, wij komen', was het antwoord van Shell Tankers-directeur E. H. Larive. De Ondina was

overigens al het 17e schip dat de R.D.M. voor de Koninklijke/Shell Groep had gebouwd. Eén van de hofleveranciers . . . In aansluiting op de plechtigheid ging Prinses Irene naar het Shell-gebouw op het Hofplein (de huidige 'laagbouw') om aldaar een kleine tentoonstelling te bekijken over het fameuze zeegevecht van de naamgenoot van de zojuist tewatergelaten Ondina. Daarna lunchte de Prinses op de 9e étage van het Shell-gebouw. We hebben nog een draaiboek gevonden van dit Koninklijk bezoek en daaruit blijkt dat er heel wat moest worden geregeld voor het zover was. Van te voren is druk gerepeteerd en tal van vroegere collega's zullen destijds slapeloze nachten hebben gehad . . .

Vlaggeschip

In mei van datzelfde jaar kwam de Ondina in de vaart, het nieuwe vlaggeschip van



Prinses Irene en Ir. L. Schepers na de tewaterlating op bezoek in het toenmalige Shell-Gebouw



Shell Tankers. De 32.000 tons Vasum was daarmee de titel ontnomen. Een krantebericht uit die tijd meldde dat de rederij 'zonder de minste aarzeling het commando over het nieuwe schip toevertrouwde aan kapitein P. J. Boudier'. De accommodatie op de 'Ondina' was zonder meer uitstekend te noemen. Er was huisvesting voor niet minder dan 69 (!) personen. Een enthousiaste scheepvaartredacteur schreef in z'n blad dat overal aan was gedacht 'zelfs is op het schoorsteendek voor het gerief van de opvarenden een zwembad gebouwd'. We kunnen de carrière van de Ondina zeker als geslaagd beschouwen. Overal waar het schip kwam was het een imposante verschijning, vooral in de tijd dat een 50.000 tonner nog een 'supertanker' was.

De prachtige stroomlijn werd hooglijk gewaardeerd, alhoewel in het begin nog wel eens kritische opmerkingen werden gehoord over de vorm van de schoorsteen. De lange, dunne 'stags' op het achterdek zouden niet bij het schip passen. Verliep het kwart eeuw-bestaan van de Ondina geheel en al rimpelloos? Nee, dat niet. Een paar jaar geleden raakte het schip betrokken bij een ernstige verontreiniging door olie van de haven van Hamburg. Nog een zwarte bladzijde vormde de aanvaring in de Straat van Gibraltar met de Liberiaanse tanker Margarita op 8 mei 1962. Het ongeluk gebeurde tijdens dichte mist terwijl de Ondina onderweg was van Mena al Ahmadi naar Le Havre met een volle lading ruwe olie. Er waren gelukkig geen slachtoffers maar de gevolgen van de

aanvaring waren niet gering. Ondermeer was een groot gat ontstaan in ballasttanks 7 en 8 aan stuurboord. Het sloependek, accommodatiedek en brugvleugel waren zwaar beschadigd. De reparatie vergde vele maanden.

Al met al heeft de Ondina goede conductie-cijfers gehad. Het schip heeft een zeer actief bestaan geleid. Lang stilliggen was er niet bij. Ook in tijden dat vele 'zusters' waren opgelegd vond de Ondina nog wel emplooi. De laatste tijd voer het schip in charter bij de Braziliaanse staatsoliemaatschappij Petrobràs. Maar de leeftijd ging het schip parten spelen. Bovendien was de turbinevoortstuwing te duur in het gebruik. Verkoop voor sloop was daarom onafwendbaar.

Ondina in oorlogstijd

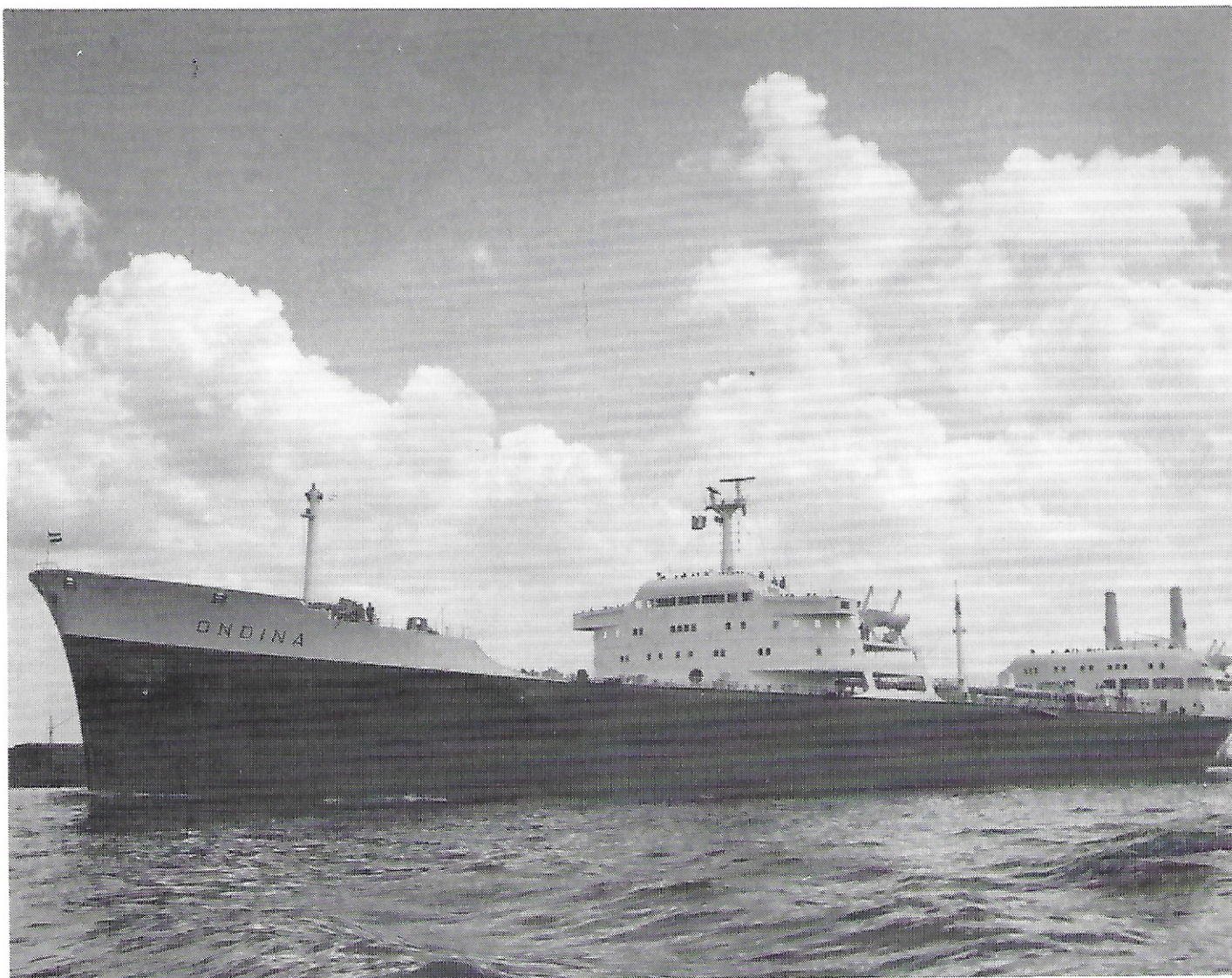
Zoals gezegd: de Ondina van 1961 was een 'groot en bekend' schip. Haar voorganger echter kunnen we op z'n minst beschrijven als 'groots en beroemd'. Niettegenstaande de beroemdheid van weleer is de kans erg groot dat de lotgevallen van de 'oude' Ondina tijdens de tweede wereldoorlog helemaal in de vergetelheid raken. Oud-collega H. J. Slabbekoorn, woonachtig in Engeland, was daarom blij verrast onlangs een uitvoerig verhaal over de Ondina aan te treffen in de Sunday Express onder de titel 'Who has heard of the heroes of November 11, 1942?' Hierin wordt op volle paginabreedte verslag gedaan van hetgeen zich op die bewuste dag in de Indische Oceaan afspeelde. Tevens werd in het artikel

Schilderij van het zeegevecht in de Indische Oceaan

afgerekend met eerder verschenen publicaties waarin het aandeel van de Ondina bij het tot zinken brengen van de Japanse hulpkruiser Hokoko Maru minimaal zou zijn geweest en dat met name de Engelse mijnenveger Bengal, die de Ondina escorteerde, het voor de Jap fatale salvo had afgevuurd. Wat gebeurde er die 11e november?

Moed en doortastendheid

De Ondina had op 5 november 1942 de haven van Fremantle verlaten en was met een 12-mijls vaart op weg naar het eiland Diego Garcia, 2800 mijl verderop, in de Indische Oceaan. Het gebied was nagenoeg vrij van vijandelijke onderzeeërs, alleen bij de toegang tot Straat Mozambique opereerden enkele Duitse U-boten maar dat was ruim 2000 mijl westelijker. Het weer was prachtig. Een gladde zee en uitstekend zicht. Aan boord van de Ondina voelde men zich redelijk veilig. Het schip was leeg en de ladingtanks bevatten slechts zeewaterballast. Alleen was bijna 400 ton extra brandstof aan boord om onderweg de escorterende Bengal te kunnen bijtanken. Om omstreeks 11 uur in de morgen van de 11e november signaleerde de uitkijk op de Bengal een rookpluim aan de horizon, spoedig daarna gevolgd door een tweede. Zo te zien was het eerste schip een groot, tot hulpkruiser omgebouwd passagiersschip. Onmiskenbaar van Japanse nationaliteit. Het tweede schip



was kleiner maar ook afkomstig uit het land van de Rijzende Zon. Ze voeren met topsnelheid op hun prooi af.

De Bengal gaf de Ondina de raad om zich zo snel mogelijk uit de voeten te maken maar Willem Horsman, de gezagvoerder van de Ondina besloot dit niet te doen maar met de aan boord aanwezige primitieve middelen (een 4-inch mitrailleur en een geringe hoeveelheid ammunitie) de strijd met de Japanners aan te binden. Je laat je kameraden toch niet in de steek? Hetgeen volgde laat zich nauwelijks met een pen beschrijven. Er brak een hel los van rondvliegende projectielen. De Ondina deed dapper mee en de Engelse gunman aan boord van de Ondina had het ongelofelijke geluk een voltreffer te kunnen plaatsen in de munitieopslagplaats van de

Hokoku Maru. Na een enorme explosie volgde een zware brand waarna het schip zonk. De kleinere Japanse hulpkruiser Aikoku Maru viel de Ondina furieus aan en vuurde salvo op salvo af. Het pleit was daarna snel beslist. Er vielen gewonden op de Ondina en toen de situatie snel verslechterde gaf gezagvoerder Horsman order om het schip met de sloep te verlaten.

Maar voordat hijzelf de gelegenheid kreeg de kwetsbare scheepsbrug te verlaten sloeg het noodlot toe. De dappere en plichtsgetrouwe kapitein Horsman werd dodelijk getroffen door een Japans projectiel. Eerste stuurman M. J. Rehwinkel nam het commando over en zorgde ervoor dat de opvarenden snel van de (naar men dacht) zinkende Ondina

konden komen. Ook na het schipverlaten bleven de Japanners doorvuren en maakten nog enkele slachtoffers. Eerste werktuigkundige J. J. F. Niekerk overleed aan zijn verwondingen. Ook enkele Chinese opvarenden verloren het leven of werden gewond. Na verloop van tijd werd het vuren gestaakt en de Aikoku Maru voer snel weg. Wonder boven wonder bleef de Ondina drijven en de bemanning besloot na enige tijd aan boord terug te keren. Het lukte de motor te starten en naar Fremantle terug te varen waar het schip zeven dagen later arriveerde. Een staaltje van moed en doortastendheid in optima forma!

Al is nu, na een halve eeuw, de naam Ondina uit de vloot verdwenen, hij zal zeer zeker blijven voortleven in de geschiedenis van Shell Tankers.

HOE JE DE BOOT KUNT MISSEN IN GUAYAQUIL



of: Hoe ongelooflijk een waar verhaal kan zijn

Dat het, ondanks alle voorbereidingen en plannings, wel eens mis kan gaan met tewerkstellingen bewijst onderstaand verhaal. Mevrouw Oudkerk, echtgenote van hwtk. Oudkerk, zette haar recente belevenissen op papier; alles wat maar mis kon gaan ging mis op haar reis naar Guayaquil . . .

'Eindelijk was 't zover: de dag waarnaar ik al maanden had uitgekeken was aangebroken. Voor 't eerst zou ik mee gaan varen, op de Caurica, en daarvoor moest ik die enorme vliegreis naar Guayaquil maken! Om negen uur 's morgens zouden we vliegen met British Airways, dus tegen half acht stonden mijn ouders en ik op Schiphol. Daar werd me medegedeeld dat het vliegtuig naar Londen een uur vertraging had. 'Maar u heeft in Londen nog tijd genoeg hoor, maakt u zich maar geen zorgen!' Dus was het wachten geblazen. Al snel kwam er een aardige man naast me zitten, uit Chili begreep ik, die een praatje begon. Toen hij hoorde dat ik naar Guayaquil zou vliegen (hij dacht dat ik alleen ging) en dat ik niet zoveel vliegervaring had zei hij dat ik dan wel wat geluk moest hebben! Ik vertelde hem dat ik niet alleen zou vliegen, maar met nog iemand van Shell Tankers, en dat we elkaar zo zouden ontmoeten. Daarop keek hij werkelijk opgelucht, de aardige Chileen. 'U heeft hier afgesproken?' 'Nou nee', aarzelde ik, 'eerlijk gezegd kennen we elkaar helemaal niet, en daarom zit ik nu zo op mijn stoel te draaien, want ik kijk naar hem uit, en ik hoop nu toch maar dat hij gauw komt!' Tsja, ik wist ongeveer hoe hij er uit moest zien, de heer Boot, met wie ik samen zou reizen. Op de afdeling passages hadden ze mij verteld dat hij lang was en rossig haar had, en dat hij waarschijnlijk een baard en een snor droeg. Nu, dat leek me niet zo'n probleem, maar op Schiphol waren er maar liefst drie heren in mijn

naaste omgeving die aan die omschrijving beantwoordden. Ik bekeek ze eens zo onopvallend mogelijk en helaas: ze keken alle drie terug. Wat nu? Ik zat net moed te verzamelen er toch maar eens een aan te spreken, toen Fred naar me toe kwam met: 'Bent u soms mevrouw Oudkerk?' Wat was ik opgelucht, dat viel even mee!

Rennen

Na een uur later dan gepland in Londen te zijn aangekomen, draafden we snel door, de transferbus in, waarna we na een lange rit bij de terminal van Pan Am arriveerden. Bij de tassencontrole klonk een enorm gepiep: mijn breinaalden en een volgens de douane 'geheimzinnig' pakje, wat vervolgens voorzichtig werd opengemaakt en aan alle kanten bekeken: de handy talky die ik op verzoek van Radio Holland mee had genomen. Eindelijk konden we verder. De lichtjes van de waarschuwborden knipperden al, toen we het vliegtuig instapten. Puf puf, dat was net gelukt! Een hele ruk, van Londen naar Miami, en Fred en ik maakten wat nader kennis. Wel komisch, om als twee roodharigen zo samen op stap te zijn: over belangstelling heb je dan niet te klagen.

Nu, en toen kwam Miami, waar we redelijk op tijd landden. Maar voor we het vliegtuig uit konden . . . Vijf minuten, tien minuten, een stem uit de microfoon: 'Het vliegtuig is iets te ver doorgereden, we moeten even wachten tot 't weer is teruggeduwd, want nu kunnen we de slurf niet aansluiten'. Na vijftien minuten klonk weer de stem: 'De bagage die is doorgelabeld, moet toch worden opgehaald en worden meegenomen naar de transfervlucht'. Fred keek nu toch bepaald wanhopig, twintig minuten wachten en weer de stem: 'Passagiers voor Mexico-city hoeven niet door de douane, mogen meteen doorlopen voor hun transfer'.

Fred propte zich naar voren, liet onze tickets zien en vroeg zeer dringend of wij ook ineens door mochten lopen voor de vlucht naar Guayaquil, die we anders beslist zouden missen. De juffrouw keek wat besluiteloos en gaf ons het advies om het aan de mijnheer met de zwarte das te vragen. De mijnheer met de zwarte das zei ons naar de manager te gaan, de manager

verwees ons naar de superintendent en de superintendent zei: 'Het spijt me verschrikkelijk, maar ik kan u echt niet helpen'. Ondertussen was het ver over vieren en om vijf uur zou ons vliegtuig vertrekken. Rennen naar de bagageband dus. Wachten . . . en met een heleboel gekraak stopte de band. Wat er aan de hand was scheen niemand te weten. Een heleboel schreeuwende en mopperende mensen en eindelijk weer beweging in de band. Het liep tegen half vijf . . . Mijn weekend-tas ontbrak, ook dat nog. 'Mevrouw, maakt u zich geen zorgen, uw tas was toch doorgelabeld naar Guayaquil? Die komt vanzelf terecht!' We wilden niets liever dan dat verhaal geloven, denderden onze koffers op een lorrie, gilden dat ze op het vliegtuig van Aerolines Argentinas naar Guayaquil moesten en draafden weer verder. Een behulpzame stewardess, die toch wel met ons lot begaan was, hielp ons langs een paar erg lange rijen; Fred is heel overtuigend in noodsituaties. Dan de douane, waar we vooraan in de rij mochten gaan staan. Eindelijk mochten we door en toen, bij Aerolines Argentinas: 'I'm so sorry, your plane left about ten minutes ago'.

Kussens en dekens

Daar stonden we dan: bekaft, maar gelukkig hield Fred de moed er nog in: 'Zo vlug mogelijk proberen een andere vlucht te krijgen!'. Aerolines Argentinas kon ons niet helpen, misschien Equatoriana? De eerstvolgende vlucht zou de volgende dag om half vier vertrekken. 'Veel te laat', volgens Fred, 'als die boot maar niet weg is!' We hadden echter geen keus en lieten onze vlucht boeken. Maar waar hingen onze koffers uit? Ze zouden dat voor ons uitzoeken, hadden we een half uurtje? Ach, we hadden nu alle tijd van de wereld . . . Fred Boot hield gelukkig nog steeds het hoofd koel en stevende doelbewust op de balie af van Pan Am, waar een dame ons te woord stond. 'Een hotel voor u betalen?', er werd vriendelijk bij geglimlacht, 'dat is toch wel wat ongebruikelijk?' Het geduld van Fred raakte nu toch ook wel wat uitgeput. Hij vroeg vriendelijk of ze dan soms twee kussens en twee dekens voor ons had om ons neder te leggen aan de voet van de

Pan Am-balie. De dame verschoot van kleur, schoof wat nerveus met de papieren op haar bureau en besloot plotseling: 'Ik zal u een korting geven van 35 dollar in Miami-Inn, maar dan moet u wel samen een kamer nemen' . . .

Terug naar Aerolines Argentinas en wat een wonder: twee koffers terecht! Toen een taxi – ons geld hutje bij mutje gelegd – naar Miami-Inn (toch maar twee kamers genomen) en Fred probeerde nog te bellen of te telexen, helaas zonder succes. We aten nog een hapje en toen . . . even rust.

De boot gemist . . .

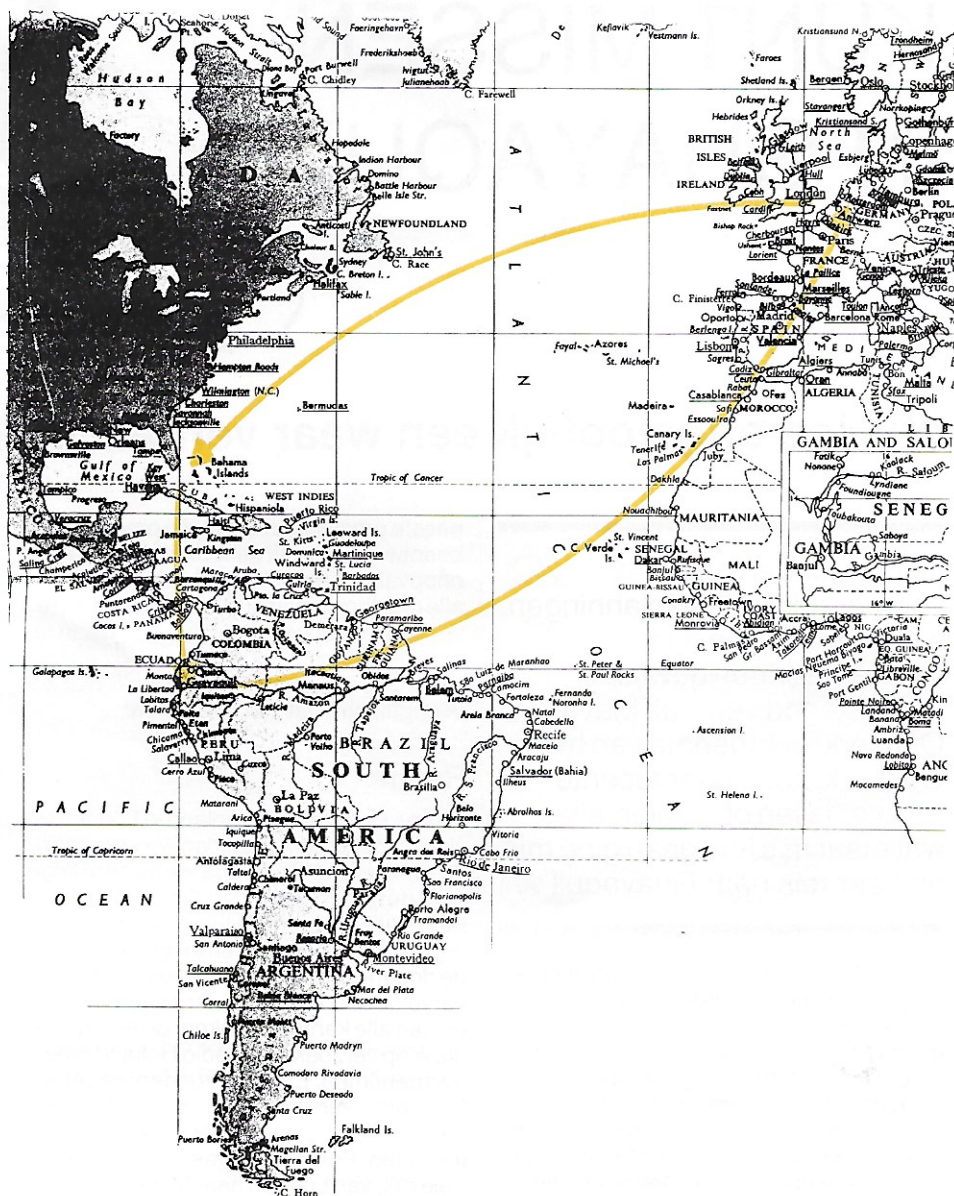
Na het ontbijt de volgende ochtend zorgden we heel vroeg op het vliegveld te zijn. Mijn tas was en bleef weg (misschien op Guayaquil?) en slechts (!) een half uur te laat vertrokken we. Om half acht 's avonds arriveerden we in Guayaquil, waar de agent onmiddellijk op ons afschoot (twee zulke redheads zie je niet over het hoofd). Het eerste wat hij zei was dat mijn man zich zo ongerust had gemaakt. Tsjja, wat dacht je van mij dan? Als VIPS's werden we overal doorheen gesleurd en terwijl wij op de koffers wachtten, zou de agent de Caurica waarschuwen dat we er waren. Deze keer waren onze koffers er vlot, maar helaas: geen tas.

Naar buiten waar een gammel rood wagentje van minstens twintig jaar oud stond te wachten, met nog twee personen ernaast: de zoon en de secretaresse van de agent, naar later bleek. De dame vertelde heel zenuwachtig dat ze niet in 't kantoortje van de telex kon want er was niemand en ze wist echt niet wie de sleutel had. Wel had ze gehoord dat de telex zo stond te ratelen . . . Ik snapte in eerste instantie niet waarom ze mij dat vertelde, de agent had toch al een telex naar de Caurica gestuurd? Toen, helaas: de auto wilde niet starten, dat zou ook al te mooi geweest zijn! Pas na verschillende aanduwpozingen was het geval in beweging te krijgen. Daar gingen we dan en na ongeveer twintig minuten stopten we tot onze verbazing in een woonwijk: het huis van de agent. We begrepen er niet veel van maar we werden alleraardigst ontvangen. We hoorden dat Ben, mijn man, hier de avond tevoren ook nog een borrel had gedronken.

Ondertussen werd er druk getelefoneerd en opeens moesten we weg, nu in een soort bestelwagen met een open laadbak. Door haventerreinen, slagboom hier, slagboom daar, pasje laten zien, en door maar weer. Langs een douane-ambtenaar, die speciaal voor ons de hele zondag in zijn kantoortje had gezeten (echt waar!). En dan: de kade. Vol verwachting klopte mijn hart, nog heel even en dan zou ik er zijn. De agent ging de boot waarschuwen die ons naar de Caurica zou varen. Twee uur zou dat nog duren, want ze lag buiten op zee te wachten. Het wachten duurde lang, te lang, vond Fred. De agent keerde terug met de ontstellende mededeling: 'I'm so sorry, the Caurica left for Brasil' . . .

Terug naar huis

Het was inmiddels tien uur geworden, de deadline voor het schip was acht uur. Om half acht waren we op het vliegveld



aangekomen. Als de sleutel van dat telexkantoortje niet zoek was geweest? Arme Ben, arme Fred, arme ik. Ik had het gevoel dat ik door de grond ging. Dit kon toch niet? Die hele reis en dan de Caurica weg? Ben weg? Kapot was ik. Daarna naar een hotel, iedereen lief en bezorgd. En ik wilde maar één ding, naar mijn kamer om alleen te zijn en te kunnen huilen. Maar daar kreeg ik de kans niet toe. Fred en Alexander (de leerling die van de Caurica was afgemonsterd) sleepten me mee de bar in. 'Je moet nu niet alleen zijn, je hebt een borrel nodig'. En ze hadden natuurlijk gelijk. De volgende ochtend kon ik gelukkig Ben een telex sturen, om hem een beetje te troosten.

Nu ik dit zo neer schrijf, na een dit keer voorspoedige en comfortabele reis per

KLM weer veilig thuis en met de volgende week de reis naar Brazilië in het vooruitzicht om toch nog te kunnen meevaren, wil ik graag een paar mensen bedanken.

Fred, die zo bezorgd was en thee voor me zette toen ik na de eerste nacht in Guayaquil nog zo heel verdrietig was; Alexander, die iedereen in Nederland vertelde wat er aan de hand was; de agent in Guayaquil, die ons bij hem thuis uitnodigde en de hele avond platen voor ons draaide; en natuurlijk last but not least Shell Tankers, die er voor zorgen dat ik toch nog naar de Caurica kan. Bedankt allemaal!

Joke Oudkerk-Beumkes



Vakantie in Singapore

Shell Singapore wees ons op de mogelijkheid dat zeevarenden die enkele dagen in Singapore vakantie willen houden tegen billijke prijzen gebruik kunnen maken van de onlangs gereedgekomen Mariners Club. Shell Singapore heeft de accommodatie bekeken en vastgesteld dat de faciliteiten 'good value for money' zijn. De Mariners Club is opgezet door de National Maritime Board of Singapore en ligt aan de Cantonment Road 120, niet ver van de haven (telefoon 2227311). Kortingen op verblijf, bar en restaurant worden uitsluitend gegeven op vertoon van monsterboekje of scheepsasje.

Onderscheiding

Oud-gezagvoerder S. J. de Geus, woonachtig in Engeland, liet ons trots weten dat hij op 14 juni jl., ter gelegenheid van de verjaardag van de Koningin van Engeland, is benoemd tot Member of the British Empire. De heer De Geus heeft deze onderscheiding te danken aan zijn grote verdiensten op het gebied van de dierenbescherming. Hij werd in 1979 voorzitter van de Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals en heeft zich op bijzondere wijze ingezet om een dierenopvangcentrum in Wales op te richten.

Frank Pecchioli, Group Personnel Coordinator:

'Mensen maken Shell'

Mensen maken Shell tot wat ze is, en goed gekwalificeerde, gemotiveerde mensen in effectieve organisaties zullen de belangrijkste sleutel blijven tot het voortdurende succes van de Groep. Dat stelde Group Personnel Coordinator C. F. (Frank) Pecchioli tijdens een lezing voor personeel van het Centraal Kantoor op 27 juni. Hij legde uit hoe Personeel probeert zeker te stellen dat het juiste aantal mensen met de juiste opleiding en ervaring beschikbaar is om de bestaande onderdelen van het bedrijf te bemannen en verder te ontwikkelen, en om nieuwe mogelijkheden aan te pakken. Het personeels- en managementbeleid van de Groep zullen zeker invloed ondervinden van de groeiende onzekerheid en de veranderingen in de markt, van de groeiende noodzaak de kosten onder controle te houden en van de snelle ontwikkelingen op het gebied van informatietechnologie. De recruitmentafdelingen van de Groep moeten talent in een vroeg stadium identificeren, aantrekken en daarna ook zien vast te houden. Geprobeerd wordt om meer spreiding van nationaliteiten te creëren bij het aannemen van jong talent, en om meer vrouwelijke academici in dienst te nemen. 'Ik ben er van overtuigd dat hoog gekwalificeerde, getalenteerde

Uit de postbak

geachte heer,

Geachte Heer, ik ben elf jaar. ik spaar informatie over shepen en wil u vragen of u informatie over shepen van u bedrijf heeft. Bij voor baad hartelijke dank zorie maar het tikmachin deet het niet goed
aub

Container is jarig

Het is alsof ze altijd al hebben bestaan, de containers. Gemakkelijk te hanteren, de kans op beschadiging of diefstal van de inhoud is klein maar het belangrijkste voordeel is dat de goederen op snelle wijze 'van huis tot huis' kunnen worden vervoerd.

mensen vastgehouden moeten worden door ze al in de beginperiode van hun dienstverband voldoende aantrekkelijk en uitdagend werk te bieden', aldus Pecchioli. 'De verwachtingen van een interessante, opwindende carrière moeten vanaf de eerste dag binnen de Shell-organisatie door de realiteit worden waargemaakt. Daarom moet iedere Functie en iedere Groepsmaatschappij zich afvragen of zij voor nieuwe werknemers een werkomgeving weten te creëren die voldoende uitdagingen biedt.' De doelstelling van Personeel is niet alleen het verzekeren van een afdoende doorstroming, maar ook het afstemmen van de carrièremogelijkheden op de capaciteiten en wensen van de individuele werknemers. Waarbij wel moet worden bedacht dat goede prestaties in iemands huidige baan een belangrijke voorwaarde vormen voor individuele vooruitgang. De 'lijm' van de Groep is volgens Pecchioli de internationale samenstelling van de staf. Dat internationalisme draagt in belangrijke mate bij tot de 'decentrale samenhang' die zo typerend is voor de Koninklijke/Shell Groep. Het aantal expatriates is met zo'n vijfduizend beduidend hoger dan in welke andere commerciële



De container is een Amerikaanse vinding. Dertig jaar geleden werd deze wijze van vervoer geïntroduceerd door Malcolm McLean, een vooraanstaande figuur uit de Amerikaanse maritieme wereld en de oprichter van één van de grootste containertransportbedrijven ter wereld, Sea Land. Aanvankelijk zag men in Europa deze wijze van vervoer helemaal niet zitten. Iets typisch Amerikaans . . .

organisatie dan ook; in percentages uitgedrukt is dat verschil nog opvallender. De informatietechnologie heeft al een duidelijk merkbare invloed op individuele banen en organisatiestructuren. Goede training moet er voor zorgen dat die ontwikkeling zal worden gezien als een mogelijkheid om de kwaliteit van het werk te verbeteren en banen meer inhoud te geven. De beschikbaarheid van nieuwe technologieën en de noodzaak kosten te beperken zal moeten leiden tot organisaties op basis van duidelijker omschreven doelstellingen en verantwoordelijkheden, met minder lagen, aldus Pecchioli. Plattere organisaties dus, waarbij de individuele werknemer meer betrokken wordt bij het bereiken van de gestelde doelen. Dat moet, samen met een salarissysteem dat meer mogelijkheden biedt voor het belonen van individuele prestaties, bijdragen tot de motivatie van individuele werknemers; en daardoor tot de kwaliteit van het geleverde werk op ieder niveau in de organisatie. Betrokkenheid en motivatie op alle niveaus zijn van vitaal belang voor het versterken van de positie van de Groep in de komende jaren, benadrukte Pecchioli. 'Daarvoor is een overtuigende, aansprekende bedrijfsdoelstelling nodig, gecombineerd met heldere en constante communicatie, efficiënte organisaties, een verregaande toepassing van computer- en informatietechnologie, duidelijk omschreven individuele taken, doelstellingen en verantwoordelijkheden en het bevorderen van persoonlijke inzet en initiatief.'

Thans vindt een groot gedeelte van het stukgoedvervoer per container plaats. Dank zij de containerisatie en het snel inspelen op de situatie is Rotterdam uitgegroeid tot de haven met de grootste containeroverslag. In 1985 werden via Rotterdam 1,9 miljoen containers verschepen. Ruim twintig procent werd met schepen van Sea Land aan- en afgevoerd.

SCHEER
SCHIP
NOON

ALPHELIAN BOERSO FELIPES VICUS FLAMMULINA FOSSARINA FOSSARUS FULGUR FUSUS NISO SERICATA SHELLTRANS

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Cardissa'
sgo: C. J. Blijleven, B. Scholten,
roff.: H. W. Hogeweg, saw: F.
Smagge, asv: G. S. J. Metzelaar,
bed.: M. Jonkman

m.s. 'Caurica'
sgo: M. Boersma, roff.: M.
Platschorre

m.s. 'Felania'
wnd. gezv.: M. F. D. Becx, hwtk. K.
L. J. Aertssen, 4e wtk.: H. van
Weenen, saw: L. P. Kooi, B. R. M.
Metzelaar, asv: R. W. van Rooyen,
bed.: J. A. Schuiten

m.s. 'Felipes'
3e stm.: P. J. L. Mulder, roff.: W.
Schelling

m.s. 'Ficus'
wnd. 1e stm.: T. W. Scharrenburg,
4e stm.: M. A. Nanlohy, wnd. hwtk.:
J. H. E. Nijhuis, 2e wtk.: J. A.
Willems, roff.: G. K. Wouters, asv.:
J. A. M. van Beurden, K. H.
Willemsen, bed.: D. J. Bakker

m.s. 'Flammulina'
gezv.: M. de Graaf, wnd. 1e stm.: L.
A. H. Vader, abko.: M. Bouwkamp,
bed.: A. Cumming

m.s. 'Fossarina'
gezv.: A. T. van Es, wnd. 1e stm.:
W. Holwerda, hwtk.: H. Buiten,
saw.: M. J. Heiligers, asaw.: R. La
Grand, asv.: A. van der Haak, H. de
Vries, abko.: A. R. Tanasale

m.s. 'Fossarus'
gezv.: J. E. Dekker, 1e stm.: R. W.
Overdijkink, 3e stm.: M. J. A.
Krijvenaars, 4e stm.: F. J.
Ringersma

m.s. 'Fulgur'
hovo.: J. M. C. Verjans

m.s. 'Fusus'
wnd. 1e stm.: J. S. de Vos, wnd. 3e
stm.: J. D. C. Plug, 2e wtk.: J. C.
van Koten, sgo.: R. M. Simonides,
asv.: M. J. W. A. Schuurs

m.s. 'Niso'
wnd. 2e wtk.: T. J. M. H. Bakker, 4e
wtk.: P. A. van Tilborg, roff.: C. D.
de Jong

m.s. 'Sericata'
1e stm.: G. W. Geesink

m.s. 'Shelltrans'
1e stm.: A. van Leeuwen, sgo.: A.

M. H. Vossen, 2e wtk.: J. J. J.
Ludekuse, 5e wtk.: J. A.
Beukelman

m.s. 'Solaris'
sgo: J. R. N. de Bode, M. P. M.
Boeren, saw: P. C. Groen, D. van
Selm, asaw: N. Scheepers, beko:
C. Westbroek, bed.: A. Smit

m.s. 'Spectrum'
sgo: H. R. Gallis, hwtk.: H. L. de
Koning, sgo: J. B. A. Heerbaart,
asv: H. C. J. van Laarhoven, bed.:
W. de Vries

m.s. 'Sponsalis'
gezv.: F. W. van Oerle

m.s. 'Stellaris'
1e stm.: J. van Rooyen

m.s. 'Stellata'
gezv. H. van Slegtenhorst, hwtk.: F.
Bakker, sgo: E. S. Petrusma, R.
Roor, saw: H. van der Laaken,
asaw: F. Groeneveld, asv: J. J. van
Hulst

s.s. 'Zafra'
2e stm.: J. A. Koenraad, 3e wtk.: K.
Wagenaar, wass.: J. Doolaar, H.
Klijnstra, hovo: J. Roosenburg

Aflossingen

gezv.: W. Bosma, P. R. Brunet de
Rochebrune, C. P. Schoenmakers,
P. E. van der Veld, C. Vlas, R. van
Westendorp, J. van der Zouwen
1e stm.: J. Boonstra, B. Crum, J. W.
Nieuwerf, T. H. Tromp, A. J.
Verheul

2e stm.: D. Dankart, B. Kerver, R.
P. Regout, B. M. Stubbe

3e stm.: R. Koers, R. F. Portman, P.
J. Prenen, H. de Roo, M. van der
Woud

4e stm.: G. Y. Bouma, B. F. L.
Cloet, R. H. Nagel, J. N. M. Sinnige
sgo: J. Buren, R. A. Huting, H.
Oudenes, J. Teertstra, P. Verhoef,
J. van der Wees

stmI.: A. Eijgenraam

hwtk.: G. J. van Eijk, A. P. de Groot,
H. Japin, L. W. Jorissen, F. G.
Krijgsman, W. G. van der Velden

2e wtk.: J. D. Compier, J. A.
Deelen, J. H. M. A. van Jaarsveld,
J. P. Kalkman, J. E. A. Westerbeek

3e wtk.: A. van Beek Jr., F. H. de
Jong

4e wtk.: M. B. van der Horst, R. F.
van Loon, M. H. Tjeldeman

5e wtk.: D. J. Galama, R. T. M. Wilmering
 sgo: H. G. Besselink, A. M. P. Dekker, A. M. M. Duyn, E. J. M. Trimbach, J. G. Verbeek
 roff.: M. K. Bierlee, P. J. Balkstra, C. H. E. J. van der Ploeg, J. Verduyn, C. P. Verschoor, J. H. ter Horst
 wass.: J. Heeren, F. Oostdijk, F. J. Trijselaar, Q. A. P. de Wit
 saw: C. H. Moerkerk, R. B. Popken, C. M. Rijnsburger, P. Sanders
 asaw: J. G. Cornelissen, T. G. Loke
 asv: A. de Baat, E. L. Boldewijn, F. W. Bosson, A. J. de Gooyer, H. Haasnoot, S. G. Hoedjes, R. F. Huysers, F. G. M. van Kleef, J. M. Kools, G. van Kuilenburg, H. H. van Oostrum, R. W. Pieters, L. R. Stevens, J. H. Winands
 hovo: P. C. Bergmans, M. van Hagen, W. C. Kapper
 beko: W. M. Beekman, P. J. J. Burger, T. de Vos, A. Vrolijk
 bed.: K. G. Bergmans, E. Bottenberg, G. P. Onder de Linden, P. de Vries, F. G. Olde Wolbers
 jaw: B. Holwerda, J. G. H. Kockelkoren, M. Mak, R. J. P. Metselaar, R. H. F. Meyer, G. P. Michels, M. M. Sytsma, W. D. Treffers, P. van der Wal, R. Wekema
 ajng.: M. Schiphorst

Gehuwd

25.06: ASAW J. M. van Hoeven met Mw. M. P. Teeuwen
 27.06: 3e stm. A. Bergsma met Mw. C. Ree

Behaalde diploma's

'C': W. J. Stam

Aanstellingen

Gezagvoerder: A. T. van Es;
 1e stuurman: J. van Rooyen
 1e stuurman S.G.O.: C. B. Sliker
 2e stuurman: J. de Boer, K. Cramer, L. van den Ende, A. E. R. van de Griend, L. F. F. T. van Oudvorst;
 4e stuurman S.G.O.: H. A. Lamme, H. T. J. Meyer, T. A. Neven, B. Scholten, P. J. Veldhuizen;

2e werktuigkundige: J. A. Deelen, J. J. F. Govers, J. C. van Koten;
 3e werktuigkundige: A. van Beek jr., K. G. Visser;
 4e werktuigkundige: R. G. Kooiman, P. A. van Tilborg,

Met pensioen

3e wtk. J. G. Kuit

Uit dienst getreden

4e stm.: M. A. Spoelstra
 3e wtk.: G. A. Mellonius
 TS5: E. J. M. Trimbach
 JAW: J. G. H. Kockelkoren, M. Mak, R. J. P. Metselaar, R. H. F. Meyer, G. P. Michels, M. M. Sytsma, W. D. Treffers, P. van der Wal, R. Wekema
 ASAW: R. van der Blom
 ASV: A. van Eysden, J. Jager
 SAW: W. de Caes

Onze vlootjubilaren



A. K. van 't Blik
 Hoofdwerktuigkundige
 25 jaar op 01.09.1986



E. Dallinga
 Hoofdwerktuigkundige
 25 jaar op 01.09.1986



G. M. Schipper
 Gezagvoerder
 30 jaar op 02.09.1986



C. H. J. van Dijk
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 04.09.1986



D. J. Bakker
 Bediende
 30 jaar op 10.09.1986



W. J. Meuldijk
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 10.09.1986



S. Neeleman
 Hoofdwerktuigkundige
 30 jaar op 21.09.1986



R. van Westendorp
 Gezagvoerder
 30 jaar op 24.09.1986

WAL WAL WAL

Tijdelijke tewerkstelling:

G. G. Tegelberg (DFF/1) – SIM (MRP)
 G. Boonzaaijer (SIPM) – DFF/1

Uit dienst getreden:

01.06: Mw. M. D. C. I. Backx (DFP/3)
 01.07: Mw. J. A. Hoosbeek-Wildschut (DF/1)

Met pensioen

01.07: H. Verbaas – DFMS

Onze waljubilaren:



F. A. Voogt (DFF/5)
 30 jaar op 01.09.1986



R. Kleijn (DFP/4)
 30 jaar op 17.09.1986

Dertig-jarig jubileum kapitein J. Post

Van de opvarenden van de 'Caurica' ontvingen wij onderstaand verslag van de festiviteiten rond het 30-jarig jubileum van gezagvoerder Post:

'22 mei 1956 was de dag dat onze kapitein in dienst trad van Shell Tankers. Wat een tijd, dertig jaren, die zijn niet zomaar voorbij gevlogen. Als vierde stuurman begon kapitein Post zijn carrière bij Shell Tankers. Vijftien jaar later had hij alle stuurmansrangen op zak. Hier was hij erg trots op, maar dat weerhield hem er niet van om toch nog te streven naar datgene wat mogelijk in zijn bereik lag. Namelijk de kapiteins-functie. Waar een wil is, is een weg en deze rang heeft hij dan ook nog geen zes jaar later behaald. Met de grootste overtuiging, verantwoordelijkheid en doorzettingsvermogen heeft hij dan nu de dertig jaren bereikt. Een grote dag. Veel aandacht werd er door een ieder aan boord aan deze dag geschonken. De civiele dienst was al een paar dagen voor de bewuste dag met de voorbereidingen gestart. Ook aan decoratie ontbrak het niet. Een aantal opvarenden heeft hier kostbare nachtelijke uurtjes aan opgeofferd, met weinig gebrek aan fantasie en veel vreugde. Van oude zeekaarten waren slingers gemaakt, van toiletpapier en afval-printpapier mooie franjes. De kerstspullen zijn ook niet ongebruikt gebleven. De stoelen van de kapitein en zijn vrouw werden namelijk versierd met kerstslingers. Kerstlampjes waren dwars door de lounge opgehangen. De keuze van een cadeau voor kapitein Post was een grote gok. Na veel wikken en wegen viel de keuze uiteindelijk op een boek van Jacques Cousteau, over het leven in en op de zee.

Gedicht

Eindelijk was het dan zover. Nadat we 's middags een lichte maaltijd hadden verorberd en een ieder van enige rust had genoten, konden we met frisse moed en vol enthousiasme beginnen met de festiviteiten. Eerst een apéritiefje om alvast in de stemming te komen en daarna het formele gedeelte. Nadat we een uurtje hadden geborrelt ging de lange schuifdeur open en een prachtig ogend buffet kwam, gepaard met een dik applaus, te voorschijn. De schalen met lekkers stonden op verschillende hoogtes, waardoor met het woord 'prachtig' niets te veel is gezegd. Onze chef-kok nodigde het kapiteins-echtpaar uit om het buffet te openen. Omdat deze mensen het blijkbaar verschrikkelijk zonde vonden om dit moois te vernielen, werd het met een zorgvuldige en tedere hand behandeld, waarbij van onze chef-kok het genoegen van zijn gezicht straalde. Nadat een ieder van het buffet had geproefd was het tijd voor de speech en 'toebehoren'. Wel, een speech kon je het eigenlijk niet noemen. Eén van onze meevarende echtgenotes had namelijk een erg mooi gedicht geschreven



dat werd voorgedragen door haar man en de stuurman. Een citaat hieruit: Ten enermale dertig-jarig dienstverband een leven ter zee, hart verpand Nu past een kleine terugblik in vogelvlucht op een tijdvak vervlogen als een diepe zucht Het kapiteins-echtpaar genoot zichtbaar en na dit prachtig stukje werk werden de cadeau's overhandigd. Eén van de leerlingen aan boord had in het boek van Jacques Cousteau een opdracht geschreven met een heel mooi professioneel handschrift, zoals dat bij een opdracht hoort. De keuze was zeer goed

Links kapt. Post en echtgenote, rechts hoofdvoeding Maaskant

geweest, getuige de reactie van de kapitein. Ook aan zijn vrouw was gedacht. Haar werden een fruitmand, twee flessen port en sigaretten aangeboden. In zijn dankwoord uitte kapitein Post de wens dat ook wij allen onze dertig jaren mogen behalen bij Shell Tankers. Tja, wat valt er nog meer te zeggen. Alle waardering en dankbaarheid lagen in deze paar woorden. Wat kan je dan nog meer doen? Dat, wat wij ook hebben gedaan. Feest vieren!

Gezagvoerder C. P. Donken met pensioen

Van 1e stuurman Martens ontvingen wij ook een stukje kopij, dit maal van het afscheid van kapitein Donken op de Tagelus:

'Dinsdagmorgen 27 mei jl. verliet kapitein Donken voor de laatste maal 'zijn' Tagelus. Bijna vijf jaar lang heeft hij als vaste man het commando over dit toch wel unieke schip van onze Maatschappij gevoerd. Kapitein Donken was een graag geziene gast in alle havens die het schip in de loop van de tijd heeft aangedaan. Ook aan boord was het sociale aspect een van zijn grootste zorgen, vooral omdat er zeer lange reizen worden gemaakt. En er kan gerust worden gesteld dat hij volledig in zijn pogingen geslaagd is om van de Tagelus een 'happy ship' te maken, wat duidelijke uitwerking heeft gehad op iedereen aan boord.

Het afscheid van kapitein Donken werd nogal plots aangekondigd en de opvarenden werden daardoor voor het probleem gesteld om een afscheidscadeau te organiseren. Na veel moeite is het toch nog gelukt kapitein Donken de avond voor het definitieve afscheid een schitterende koperen, glazen slaande, scheepsklok met inscriptie te overhandigen namens alle opvarenden. Zijn echtgenote werd verblijd met een boeket bloemen. Namens alle opvarenden van de Tagelus en vooral ook namens de vaste medewerkers wensen wij kapitein Donken en zijn gezin nog vele fijne jaren toe met de belofte dat wij zullen trachten de Tagelus op dezelfde wijze te laten doorvaren als onder zijn commando: gezellig en vooral in alle opzichten GOED!