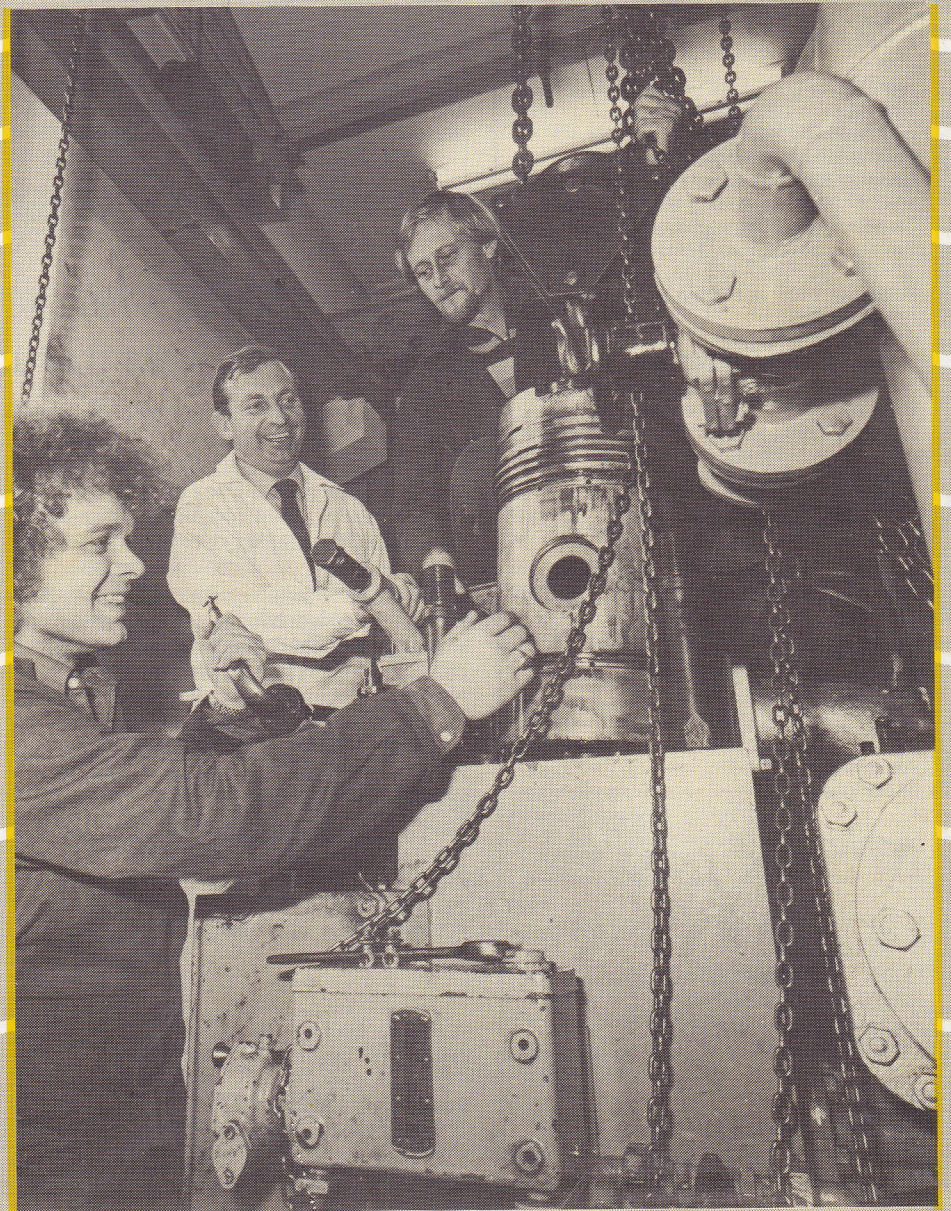


# SCHEEP ENNIKA

21e jaargang  
nummer 4  
december 1981





# 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 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 4  
december 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, 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) gevoelig 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 Den Haag

Druk  
Tijl Zwollebv

## IN DIT NUMMER

Met pensioen Anders dan anderen	4
OR-vloot	6
Hoe zit het nu met mijn pensioen	9
Bonkerbesparingsactie	10
TIEN weken naar school	12
Lang leven de tanker-planten	14
Schoonschip	16
Vlootpersonalia	18
De 'Acila' als redder in de nood	20

## Verhuisd

Als u nu gaat monstere bij de  
waterschout in Rotterdam, moet u niet  
meer naar het sedert jaren vaste adres  
aan de Glashaven. Wij kregen namelijk  
bericht dat een hele serie diensten van  
het Directoraat Generaal Scheepvaart en  
Maritieme zaken in het district Rijnmond  
per 1 december is verhuisd naar het

**Europoint  
[B gebouw] op het Marconiplein  
te Rotterdam.**

Deze diensten zijn o.a. Loodswezen en  
Scheepvaartverkeer,  
Scheepvaartininspectie,  
Scheepsmetingsdienst, en ook het  
Waterschoutsambt. Als u op het  
Marconiplein staat ziet u drie enorme  
torens, in één ervan (het B-gebouw) zijn  
de diensten ondergebracht. Het adres is  
Galvanistraat 15 of, als u iets toe te  
zenden heeft, Postbus 6566, 3002 AN  
Rotterdam. (tel. 010-896977).  
Gaat u per auto, neem dan de afslag  
Spaanse Polder. Komt u per openbaar  
vervoer, dan - vanaf Centraal Station -  
tramlijn 1 of - vanuit het Centrum -  
tramlijn 8.

## Zijlstra commissaris?

De Raad van Commissarissen en de  
Directie van de N.V. Koninklijke  
Nederlandsche Petroleum Maatschappij  
zullen in een op 10 december a.s. te  
houden algemene vergadering van  
aandeelhouders voorstellen Dr. J. Zijlstra  
met ingang van 1 januari 1982 tot  
commissaris der vennootschap te  
benoemen.  
Dr. Zijlstra, thans 63 jaar, studeerde aan  
de Erasmus Universiteit te Rotterdam,  
waar hij in 1946 promoveerde tot doctor in  
de economische wetenschappen. In 1948  
werd hij benoemd tot hoogleraar in de

economische wetenschappen aan de  
vrije universiteit te Amsterdam. Hij was  
minister van economische zaken van  
1952 tot 1959, minister van financiën van  
1959 tot 1963 en minister-president van  
1966 tot 1967. In dat jaar volgde zijn  
benoeming tot president van de  
Nederlandsche Bank, welke functie hij  
met ingang van 1 januari 1982 neerlegt.  
Gedurende deze periode trad Dr. Zijlstra  
tevens op als president van de Bank voor  
Internationale Betalingen te Bazel en als  
gouverneur van het Internationale  
Monetaire Fonds te Washington.

## Opgelet! als u studerende kinderen heeft

Voor het studiejaar 1982/1983 zal  
wederom een aantal

### STUDIETOELAGEN

beschikbaar worden gesteld voor  
kinderen van werknemers en gewezen  
werknemers van Groepsmaatschappijen  
die aan een universiteit of hogeschool in  
Nederland studeren of gaan studeren, of  
die een door het Rijk erkende hogere  
beroepsopleiding volgen of gaan volgen.  
Hiervoor komen uitsluitend in aanmerking  
kinderen die financieel ten laste van hun  
ouders komen. In totaal 60 tot 80  
studietoelagen beschikbaar worden  
gesteld, ongeveer gelijkmatig verdeeld  
over *hogere beroeps- en universitair  
onderwijs*.

Onder gewezen werknemers wordt in dit  
verband verstaan zij aan wie bij het  
verlaten van de maatschappij een direct  
ingegaand pensioen werd toegekend.

**Vòòr 15 december**  
Er zijn nog een aantal bepalingen die

gelden voor het aanvragen van zo'n  
toelage. Die staan volledig vermeld op  
een formulier, dat verkrijgbaar is op de  
personeelsafdeling (voor zeevarenden  
010-696135, voor walemployés toestel  
6139). Aan de hand van de in dat  
formulier vermelde gegevens moet  
officieel vòòr 15 december a.s. schriftelijk  
bericht worden gegeven aan het  
secretariaat van de Commissie voor Shell  
Studietoelagen. Postbus 162, 2501 AN  
's Gravenhage. Weliswaar is ons  
telefonisch toegezegd Shell Tankers  
personeel *enkele* dagen respijt te gunnen  
vanwege de publikatie-datum van dit  
blad, doch het is wel degelijk zaak de  
aanvraag niet uit te stellen. De tijd dringt!

## Mededeling

De heer M. A. Busker is met ingang van 2  
november 1981 benoemd tot Algemeen  
Procuratiehouder van onze maatschappij.



## Jaarlijkse bijeenkomst

Nog even ter herinnering: de jaarlijkse bijeenkomst is op

**woensdag 16 december a.s.**

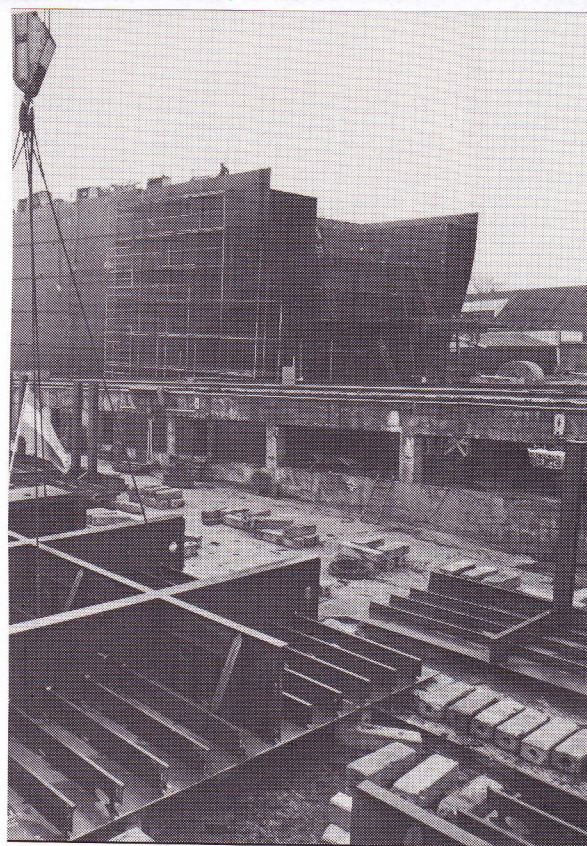
De personeelswinkel op de 1e etage is vanaf 15.00 tot 16.00 uur open. De lunchkamer op de 2e etage is, in verband met gereedmaken voor de hopelijk massale opkomst, pas vanaf 16.00 uur toegankelijk.

Op de jaarlijkse bijeenkomst is er voor zeevarenden en ex-collega's alle gelegenheid afscheid te nemen van onze fleet manager D. Jongeneel, wegens zijn pensionering. Zijn afscheid van het walpersoneel wordt gevierd op de 10e december, eveneens om 16.00 uur in de lunchkamer.

een C begint. Voor de eerst op te leveren tanker is de schelpnaam 'Caurica' gekozen. Hiermee wordt de 'C-klasse, waarvan we nu nog de 'Cinulia' en 'Crania' in beheer hebben, nieuw leven ingeblazen. Op de foto de a.s. 'Caurica' op de achtergrond, ervoor de kiellegging op 10 november jl. van de eerste sectie van de tweede produktentanker voor onze vloot.

En u weet het zo langzamerhand wel: *ook de dames zijn van harte welkom.*

Als u met de auto komt, zal men in de parkeergarage van ons gebouw een plekje kunnen vinden totdat het bordje 'vol' bij de ingang verschijnt. Doe dus verstandig als u een redelijke verbinding per openbaar vervoer hebt en laat uw auto thuis. Want parkeren rond het Shell-Gebouw is erg moeilijk tegen vieren.



## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1774	16.10.81	Eisen Le Havre en Antifer (PCOR)
1775	20.10.81	Functie-inhoud dekdiens (PLA)
1776	20.10.81	Dienstregl. officieren/ gezellen
1777	21.10.81	Vacatures (PCOR)
1778	26.10.81	Port performance – kosten per dag
1779	26.10.81	Persoonlijke Ongevallenverzekering (PCOR)
1780	27.10.81	Viana uit de vaart (PCOR)
1781	28.10.81	Persoonlijke Ongevallenverzekering
1782	30.10.81	Koersen (PCOR)
1783	2.11.81	Autogeenlassen
1784	2.11.81	Vacatures (PCOR)
1785	9.11.81	Voorraad flessen oxygen, enz. (PCOR)
1786	9.11.81	Reisreparaties via resident supers (PCOR)
1787	11.11.81	Reisrapportage
1788	13.11.81	Vacatures (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abidá	m.s. Dallia	m.s. Ficus	s.s. Kylix	s.s. Marinula	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Meta	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Latia	m.s. Niso	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latirus	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	s.s. Onoba	s.s. Zafra
m.s. Crania		m.s. Fusus	s.s. Macoma		s.s. Zaria



# Vermindering loonbelasting wegens negatieve opbrengst eigen woning

Voor die zeevarenden die nog niet (of onvoldoende) bekend zijn met deze mogelijkheid volgt hieronder een samenvatting.

## Wat is negatieve opbrengst eigen woning?

Van een negatieve opbrengst eigen woning is sprake indien het totaalbedrag van de voor de inkomstenbelasting aftrekbare kosten eigen woning (b.v. hypotheekrente) hoger is dan de vastgestelde huurwaarde van de woning.

## Is er een minimum negatieve opbrengst?

Om voor vermindering van loonbelasting in aanmerking te komen zult u moeten kunnen aantonen dat in het betreffende jaar de negatieve opbrengst eigen woning meer zal bedragen dan f 2000 en dat de volgens de 'loonbelastingtabel zeevarenden' in te houden loonbelasting de inkomstenbelasting voor dat jaar zal overtreffen met 10% doch ten minste met f 500.

## Hoe wordt vermindering aangevraagd?

U dient zich hiervoor schriftelijk te wenden tot de Inspecteur der Belastingen waaronder de woonplaats ressorteert, met het verzoek u hiervoor een aanvraagformulier toe te zenden. Bij het invullen van dit formulier steeds duidelijk vermelden dat men zeevarende is en dat de 'loonbelastingtabel zeevarenden' op het loon wordt toegepast. Als deze aantekening niet op het formulier voorkomt, volgt een beschikking van de inspecteur die op kantoor niet kan en mag worden gebruikt. Indien de aanvraag door de inspecteur wordt gehonoreerd, ontvangt u een beschikking, waarin het verlaagde inhoudingspercentage wordt medegedeeld. Deze beschikking dient u zo snel mogelijk naar kantoor (sectie DFP/3) te zenden, zodat inhouding van het juiste percentage plaats kan vinden.

## Hoe lang is de beschikking geldig?

De beschikking geldt voor het belastingjaar dat erop is vermeld. Wilt u voor belastingvermindering in aanmerking blijven komen, dan moet elk jaar opnieuw een aanvraag worden ingediend.

Maar er zijn meer zaken waardoor hij zich onderscheidde. Neem alleen al zijn belangstelling voor het kombuisgebeuren. Kent u één gezagvoerder die, tijdens verlof, bij de slager het uitbenen van een net geslachte koe gaat afkijken? En dat alleen maar om, als het volgend schip geen bekwame keukenmeester heeft, hem althans de eerste knepen van het vak te kunnen leren? Trouwens, Brameijer nam soms zelfs een kookboek met recepten mee, om de broodnodige variatie aan boord te brengen. Legde trouwens zelf, met succes, proeve van bekwaamheid af na het volgen van een kookcursus voor mannen. Wat daarbij wel opvalt, is de 4 voor gedrag!

Brameijer: 'Ik vond altijd, dat de maaltijden aan boord goed moesten zijn, erg belangrijk voor het moreel. Trouwens, ik geloof dat ik van alle facetten van m'n vak een hobby heb gemaakt. Daardoor ben ik voor anderen misschien wel wat lastig geweest'. Maar dat hij toch met plezier heeft gevaren, 33 jaar lang, dat blijkt wel uit de talloze verhalen die hij opdist. Die 33 jaar behoeft enige uitleg. Brameijer heeft namelijk eerst nog twee jaar gevaren bij de Java-China-Japan-Lijn, van '47 tot '49. Machtige tijd vond hij dat. Dat hij naar de Shell, of beter gezegd Petroleum Maatschappij 'La Corona' overstapte, op 3 december 1949, kwam door een fusie – toen al – van de JCP met de KPM. Daardoor werden de promotiemogelijkheden voor hem en vele collega's bijzonder ongunstig. Weliswaar was er ook bij de Shell een wachtlijst voor jonge stuurlieden, maar hij kwam solliciteren op het moment dat plotseling een groot aantal tankers van de Britse naar de Nederlandse vloot werd overgeheveld. En hij was bereid desnoods nog op de dag van de

sollicitatie in dienst te treden. Goed, hij mocht nog even naar huis en een nachtje slapen, maar nog dezelfde week was hij op weg naar Engeland om als 4e stuurman op de 'Gadila' te stappen.

## Twoe jaar uit

Het waren contracten voor twee volle jaren. Pas in december 1951 kwam hij met verlof, na ommekomst waarvan hij 3e werd op de (oude) 'Marpessa', vervolgens senior mate op de 'Betoeran'. Op dit schip en op de 'Adinda' heeft hij veel geleerd, zo zegt hij zelf. Stuurman Koning, ouderen nog wel bekend, was er zijn leermeester. Dan leerde je wel manoeuvreren, had je geen cursus voor nodig. Ook op de run van Kharg naar Bombay heeft hij op dit gebied veel opgestoken.

In 1954 belandde hij, als 2e stuurman, bij de C.S.M. op Curaçao, waar hij later ook z'n vrouw leerde kennen, die aldaar op een 5-jarig contract werkzaam was als onderwijzeres.

Nog met enige bitterheid – en niet ten onrechte, dachten wij – denken zij terug aan het jaar 1958, waarin zijn toen nog a.s. echtgenote in augustus haar contract erop zou hebben zitten. Maar Brameijer al in het voorjaar. Het verzoek om een paar maanden langer te mogen dienstdoen, werd niet ingewilligd door het kantoor in Curaçao. Alhoewel ze in het rederijkantoor in Rotterdam verwonderd opkeken bij zijn komst; men had hem in het geheel nog niet terugverwacht.

## Hard bestaan

Juist omdat z'n echtgenote als enige dochter uit een gezin kwam, wilden ze het huwelijk in Holland laten voltrekken. Dat



betekende dus wel voor haar, dat ze haar contract niet kon afmaken, dus zelf de terugreis betalen en ook verder financieel een strop had. Maar goed, het huwelijk werd voltrokken en zij kregen een flatje in de Dr. Colijnlaan in Rijswijk. U weet wel, die straat waar zo vele van onze zeevarenden zijn begonnen. En nog beginnen!

Bij de geboorte van zijn eersteling zat Brameijer op zee. Verlof was er toen niet bij. Maar ook niet toen de kansen van de kleine niet levensvatbaar bleken. Dat moest je in die tijd als vrouw alleen verwerken. Dank zij haar beroep kon zij in Den Haag aan de slag, om op die wijze weer moed te vatten. De familie Brameijer kreeg daarna nog drie zoons en een dochter. Hoewel hun kinderen – op de jongste na – hun vleugels nu zelf hebben uitgeslagen, betreurt Brameijer het dat zoveel van de jeugd van zijn kinderen aan hem is voorbijgegaan. Trouwens, zo betreurt zijn echtgenote het oprecht nimmer te hebben kunnen meevaren. Vroeger mocht het niet onbepert, en met de opgroeiende kinderen ging het niet meer, tenzij je een goede vervangster hebt. Gelukkig heeft zij hem altijd opgezocht als zijn schip in Rotterdam lag, zodat ze althans enige weet heeft van de gang van zaken aan boord.

## Diepzeevloot

We zullen niet alle eenheden van de diepzeevloot opnoemen waarop de nu gepensioneerde gezagvoerder heeft gevaren. De A, C, D, K, L en nog andere klassen zijn erin vertegenwoordigd. Wel heeft hij erg veel gevaren op produktschepen, het leek wel zijn specialiteit. De 'Kalydon' was zijn eerste schip als aangesteld 1e stuurman, de

'Khasiella' – 1967n – zijn eerste als gezagvoerder. De 'Crania' was – in april 81 – het laatste schip waarvan hij afzwaaide. Nog onkundig van het feit, dat zijn rugklachten – een oude kwaal – hem zouden weerhouden nog een kort contractje vòòr zijn pensionering te maken.

## Eigen schip

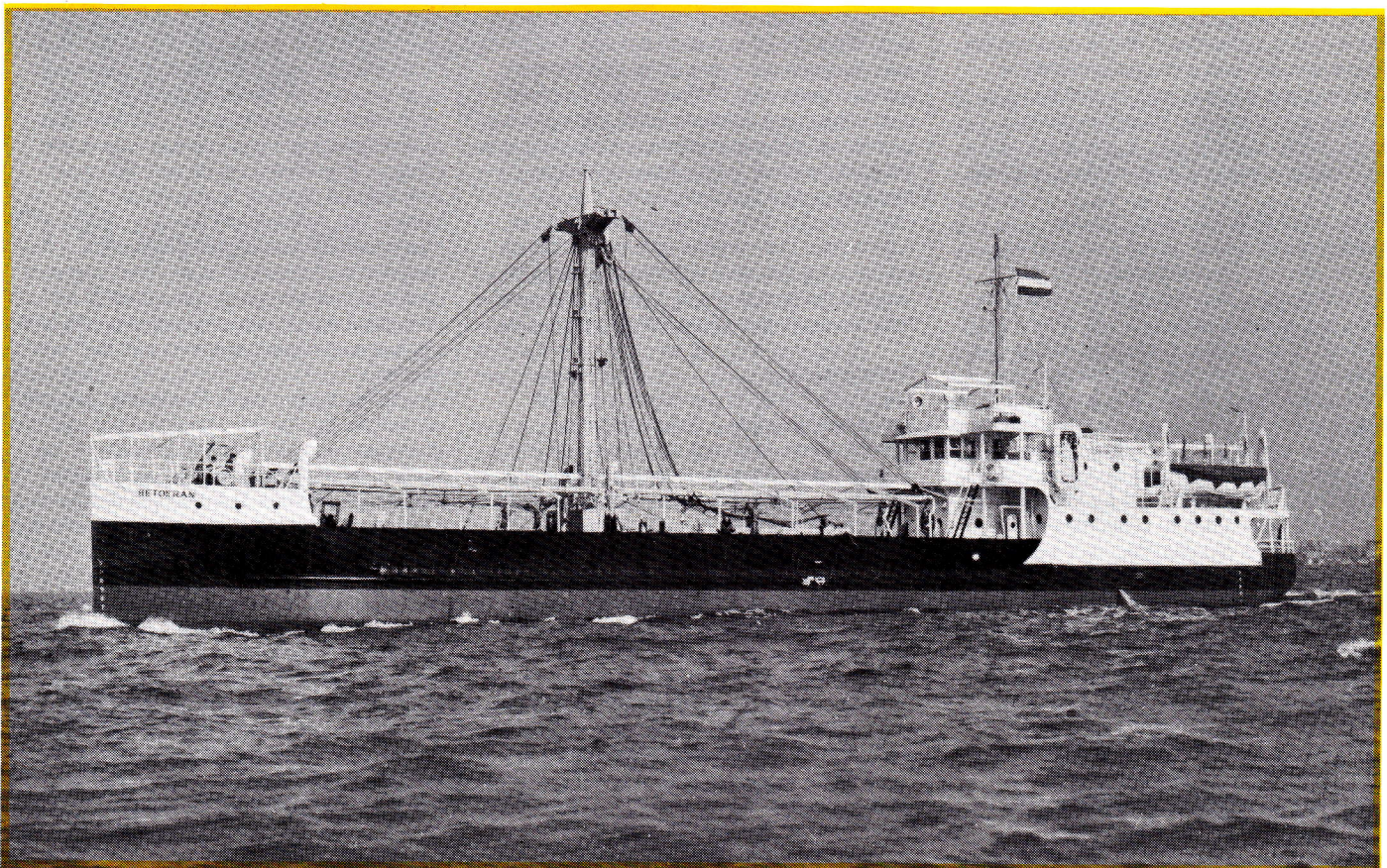
Toch hoopt hij nog het commando te kunnen voeren in de toekomst. Het was in de lange, hete zomer van '76, dat hij – op een fietstocht – op het Eemmeer zoveel mooie scheepjes zag liggen, dat hij zich verbaasd afvroeg waarom hij er eigenlijk niet een aanschafte. En dan te bedenken, dat hij als jongeling alle meren in Friesland al had afgegraasd, per kano, per schouw, per lark. De watersport zat hem dus al vroeg in het bloed. In 1978 kocht hij een 7½ meter lange grundel, die hij – na zelf het complete verwerk te hebben verricht – Fejoene doopte, Fries voor de godin van de zee. Als zijn conditie het hem toelaat, hoopt hij in de toekomst menig tochtje op dit

*Het m.s. 'Betoeran', waarop kapt. Brameijer in het begin van zijn carrière als 'Senior mate' voer. Dit in 1944 in de Verenigde Staten gebouwde schip was oorspronkelijk een tanker, doch is later verbouwd tot motor-vrachtschip voor de kustvaart. Het werd in de Indonesische Archipel gebruikt voor het vervoer van materialen en benodigdheden van de hoofdaanvoerhavens naar de verschillende administraties. Het schip, dat eigendom was van de N.V. Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, had een laadvermogen van 850 ton.*

gerieflijke scheepje te kunnen maken. Blijven de rugklachten, dan wordt het – helaas – een motorbootje. Maar hij laat zich voorlopig niet kennen. Is aan het uitwerken hoe hij, geheel alleen, vanuit één plaats alle noodzakelijke scheepshandelingen kan verrichten. Doorloopt nu ook een timmercursus, niet om plotseling fervent doe-het-zelver te worden, maar wel om zelf het meest noodzakelijke er redelijk vanaf te kunnen brengen. Hoewel, zijn echtgenote vult aan, dat zij een aardige lijst voor hem heeft liggen.

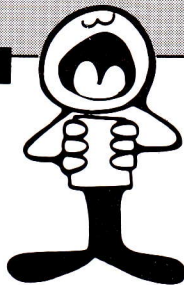
## En verder . . .

Maar Brameijer zit ook in de werkgroep 'Eemdelta' van het Koninklijk Nederlands Watersportverbond, verder in de Vereniging tot Behoud van het IJsselmeer, Brameijer: 'Ze hoeven maar te merken, dat je met pensioen komt of ze komen al aan met joppies. Maar ik mag dat wel, wat organiseren en op touw zetten. Geloof ook, dat het goed is dat ik er nu uit stap bij de Shell. De stemming aan boord is natuurlijk bij de huidige ontwikkeling niet het einde. Een paar jaar geleden, toen ineens een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen vervroegd pensioen aangeboden kreeg, was ik een van de weinigen die weigerde. Ik was er nog niet rijp voor, het kwam me te onverwachts. Maar nu, ja, nu wel, al blijft het even wennen. Je moet niet vergeten, dat het voor zeevarenden ook een soort gezinshereniging is. Geloof dat het dan anders is dan voor een walman, die toch al elke avond thuiskwam. Maar we hebben er samen naar toe geleefd, mijn vrouw en ik, zijn daarom vol vertrouwen in de toekomst'.





# OR-VLOOT



*De O.R.-vloot-vergaderingen op 12 en 13 november waren voor een deel gezamenlijk met de O.R.-wal. Dit gold met name voor het deel waarin onze directeur, als voorzitter, diverse mededelingen deed en voor het halfjaarlijks financieel overzicht door finance manager Van Zanen. Tevens hierbij aanwezig waren de heren Vernède en Helfrich, respectievelijk commissaris en toekomstig commissaris van onze maatschappij.*

Niet de overleg- maar wel de ondernemingsraadsvergaderingen stonden onder voorzitterschap van de vroegere secretaris Hans Baard. Nol Witten, die tot voor kort de leiding had van de O.R.-vloot, is namelijk eind oktober overgeplaatst naar het Centrale Kantoor (S.I.P.M.) in Den Haag. Een onder de O.R.-vlootleden gehouden verkiezing had tot resultaat, dat Hans Baard tot het eind van de huidige zittingsperiode – maar a.s. – de voorzittershamer gaat hanteren en John van Kesteren voortaan als secretaris optreedt. Om de daardoor in de B-groep opengevallen plaats te bezetten, is de kandidaat met het volgende hoogste aantal stemmen bij de vorige verkiezingen, A. J. Kappers, aangezocht en bereid gevonden voor de nog resterende maanden de opengevallen plaats te bezetten.

## 'Viana'

Alvorens een verslag te geven van de belangrijkste punten behandeld op de november-vergaderingen, is het goed in herinnering te brengen dat in oktober, op korte termijn, een extra gezamenlijke overlegvergadering van de beide ondernemingsraden moest worden gehouden, met als enig agendapunt de adviesaanvraag voor de verkoop van de 'Viana'.

Door onze directeur werd bij die gelegenheid uiteengezet – en aan de hand van een kostenberekening ook aangetoond – dat helaas de 'Viana' zou moeten worden verkocht. Het thans ruim 20 jaar oude schip nog langer in de vaart houden, zou een zeer aanzienlijke verliespost voor Shell Tankers gaan betekenen. De noodzakelijke dokking zou alleen al minstens f 4 miljoen gaan kosten. Gevoegd daarbij de bijzonder hoge operationele kosten en het feit, dat de markt geen uitzicht biedt op een aantrekkelijke charterprijs voor een langere periode, konden de beide raden niet anders doen dan adviseren de 'Viana' op korte termijn buiten dienst te stellen. Daarbij is de bestuurder wel ernstig in overweging gegeven om tot verkoop voor 'sloop' over te gaan.

Tevens verzochten de raden toen om in de november-vergaderingen het schepenplan nogmaals te bespreken.

## Schepenplan

Als wordt bedacht, dat de beschikbare tankertonnage op de gehele wereld thans geraamd wordt op ongeveer 320 miljoen ton, terwijl er slechts vraag naar omstreeks 170 à 180 miljoen ton is, dan is er weinig voorstellingsvermogen voor nodig om zich te realiseren, dat er een enorm overschot aan tankers is. Iets meer dan de helft van het tonnage-overschot wordt weggewerkt door 'slow steaming' en het gebruik van tankers voor drijvende opslag (floating storage); de rest van dit overschot wordt niet benut, is opgelegd, ligt te wachten, vaart in 'deadfreight' etc. Weliswaar zal de sloop in 1981 zo'n 20 miljoen ton bedragen, maar daar staat nog steeds zo'n 15 miljoen ton nieuwbouw tegenover, voornamelijk voor rekening van nationale oliemaatschappijen. Uitgaande van dit plaatje mag vóór 1986/1987 geen evenwicht tussen vraag en aanbod worden verwacht. De voor de Shell-tankervloten voorgenomen reductie (en voor onze maatschappij betekent dat reductie tot niet meer dan 25 schepen in beheer in 1985) gaat geleidelijk door. Met de verkoop van de 'Viana' eindigen we 1981 met 33 schepen. Voor volgend jaar staan in elk geval twee schepen op de nominatie te worden afgevoerd, naar alle waarschijnlijkheid de 'Acteon' en 'Marinula'. Daar staat tegenover dat de nieuwbouwproduktentanker 'Caurica' aan de sterkte zal worden toegevoegd, zodat – volgens deze planning – de vlootsterkte eind '82 zo'n 32 schepen zal zijn. Maar een garantie voor dit aantal kan nimmer worden gegeven. Immers, elke keer als een schip gaat dokken, dient nagegaan te worden of dat wel verantwoord is, waarbij de dokkosten en operationele kosten worden gesteld tegenover de marktverwachtingen voor dat bepaalde type schip. De conditie van een schip en de kans op emplooi worden dus zakelijk tegenover elkaar gezet, 'geen goed geld naar kwaad geld gooien' blijft het devies.

## Personeel

Natuurlijk heeft dit gevolgen voor het personeelsbestand, daar dit aantal gerelateerd is aan het schepenbestand. Echter, er wordt naar gestreefd de reductie in het schepenbestand zo geleidelijk mogelijk door te voeren. Daaruit – aldus onze directeur – moet niet de conclusie worden getrokken, dat het allemaal wel mee zal vallen, een geluid dat hij zelf waarnam aan boord van door hem tijdens verblijf in Singapore bezochte schepen. 'Er was aan boord géén paniekstemming, gelukkig niet. Maar dat men zich wel flexibel moet opstellen, wél aangeboden kansen moet benutten, dat is kennelijk nog niet tot een ieder doorgedrongen'.

Van maatschappijzijde wordt alles gedaan om, eventueel door om- en bijscholing, goede toekomstmogelijkheden te scheppen voor ons personeel binnen en eventueel buiten de Shell Groep. Zo kon ter vergadering worden medegedeeld, dat bij Tunirex, waarin de Koninklijke/Shell belangen heeft, een aantal plaatsen voor onze zeevarenden ter beschikking komt. Aan de kust van Tunesië wordt namelijk een olieveld in ontwikkeling gebracht, waarvoor een 200.000 tonner – de vroegere 'Murex' – nu wordt omgebouwd tot opslag- en overslagtanker. Dit schip zal in 1982 met Nederlandse officieren worden bemand, die na 28 dagen dienstdoen aan boord een verlof van eveneens 28 dagen in Nederland kunnen genieten. (Voor verdere bijzonderheden wordt verwezen naar het aan de schepen verzonden pcor).

Regelmatig wordt door de activiteiten van de personeelsafdeling de gehele Shell Tankers vloot op de hoogte gesteld van de mogelijkheden die er elders voor onze zeevarenden zijn. De eerste overplaatsingen zijn inmiddels geschied, terwijl nog vele sollicitatieprocedures worden afgewikkeld. Nogmaals: met flexibiliteit aan beide zijden kunnen veel potentiële problemen worden voorkomen en kan veel geregeld worden voor de officieren bij onze vloot. Wat Nederlandse scheepsgezellen betreft is er geen overschot. Enerzijds als gevolg van het nogal 'vlottende' bestand, anderzijds omdat de nieuwe produktentankers ook met Nederlandse scheepsgezellen zullen worden bemand.

Probleem is wel, dat voor functies elders veelal jonge werktuigkundigen worden gevraagd, een rang waarin nu juist geen overschot is. Het blijft daarom zaak – en daar wordt door de personeelsafdeling bijzondere aandacht aan besteed – dat overplaatsingen geschieden vanuit alle rangen. Wanneer ook de betrokkenen zich daarbij flexibel opstellen, wordt bereikt dat de leeftijds- en rangopbouw aan boord zo gunstig mogelijk blijft, hetgeen noodzakelijk is wil men ook voor de toekomst een goed personeels- en promotiebeleid kunnen voeren en dit blijft een van de uitgangspunten van het beleid.

Op de vraag van de O.R.-vloot of, gezien de verwachte lengte van de dienstperioden voor gezagvoerders, 3e en 4e werktuigkundigen (zoals blijkt uit 'Nieuws van Shell Tankers') in deze rangen niet juist van een tekort sprake is, werd ontkennend geantwoord. Veel ziekte bij gezagvoerders heeft tijdelijk geleid tot wat langere dienstperioden, wat nu wordt opgevangen door 1e stuurlieden tijdelijk als waarnemend gezagvoerder te laten varen. In verband met bijzondere persoonlijke omstandigheden zal echter binnenkort ook een aantal gezagvoerders





en hoofdwerktuigkundigen de dienst van de maatschappij verlaten. Overschrijding van de dienstperioden bij jongere werktuigkundigen is niet een gevolg van de stafpositie, maar van hun eigen wens. Een aantal van hen wil langer uitblijven om op die manier studieverlof op te bouwen.

### Bezoek Singapore

Zoals hiervoor reeds vermeld, bezocht onze bestuurder tijdens zijn verblijf in Singapore diverse van onze schepen, namelijk de 'Acila', 'Acteon' en 'Ficus'. Met name over zijn bezoek aan de dokkende 'Acila' bracht de voorzitter van de overlegvergaderingen verslag uit. Bij het voorbereiden van en tijdens het dokken werd een aantal aanbevelingen van de task force 'dokken' reeds uitgetoetst. De 'Acila' is een soort 'test case'. Men had een goed inzicht in wat moest worden gedaan omdat een inspecteur meevoer. Op

deze wijze kon men beter de te verrichten werkzaamheden in het dok overzien en in de hand houden. Resultaat is, dat men financieel en qua dagen binnen de planning is gebleven.

### PLA

Bij de eerste experimenten met het 'Projekt Lange Adem', zo'n vijf jaar geleden, stond ons onder andere voor ogen om mogelijkheden te scheppen om ons bedrijf gezond te houden, d.w.z. economisch te varen (dus concurrerend). Die eis gold toen, maar ook nu in onverminderde mate, zoals een ieder duidelijk moet zijn die de ontwikkelingen in de tankvaart volgt. Dit is aanleiding geweest om de balans eens op te maken en ons af te vragen: wat stond ons destijds voor ogen en wat realiseerden wij in de tussentijd? Verder: wat ging niet

zoals wij wilden en staat ons nu voor ogen? Van deze, je zou het 'inventarisatie' kunnen noemen, komt binnenkort een verslag in 'Schip en Ka'.

Ter vergadering werd door voorzitter Rasterhoff meegedeeld, dat de plannen om de 'Flammulina' met 6 plussers te gaan bemannen, d.w.z. in de rangen van 2e en 3e stuurman alsmede 3e en 4e werktuigkundige en een hierop afgestemde scheepsorganisatie, inmiddels nader uitgewerkt zijn. Deze plannen zullen binnenkort worden besproken met de PLA-commissie. Daarbij is continuïteit voor alle officieren essentieel.

## Mededelingen directie tijdens de overlegvergaderingen

De 'Acila', dokkende in Singapore, blijft qua kosten en tijd binnen de planning, mede dank zij de thans gevolgde dokprocedure. Deze dokking was de 'proef op de som' van hetgeen door de task force 'dokken' was ontwikkeld.

Geen wijzigingen in het schepenplan. Het ziet er naar uit, dat de 'Viana' het laatste schip is dat dit jaar wordt afgevoerd. Volgend jaar moet erop worden gerekend, dat in elk geval twee schepen zullen worden afgevoerd en het ziet er naar uit, dat dit de 'Acteon' en 'Marinula' zullen worden. Echter, één

nieuwe produktentanker, de 'Caurica', zal dan aan de vloot worden toegevoegd. Volgens de huidige planning zal het aantal eenheden onder ons beheer rond 1985 onveranderd ongeveer 25 zijn.

Vele ziekten onder gezagvoerders leidde ertoe, dat de dienstperioden uitliepen. Tijdelijk vaart een aantal 1e stuurlieden als wnd. gezagvoerder. Ook zal een aantal gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen vanwege bijzondere persoonlijke omstandigheden binnenkort onze dienst verlaten.

De plaatsingsmogelijkheden elders voor onze officieren zijn aanzienlijk uitgebreid nu een als 'floating storage unit' te gebruiken M-klasse tanker voor Tunirex met Nederlandse officieren zal worden bemand.

In 'Schip en Ka' komt binnenkort een overzicht van hetgeen wel/niet is bereikt met PLA en hoe nu verder. De 'Flammulina' zal binnenkort 100% PLA gaan varen, d.w.z. met 6 plussers als 2e/3e stuurman en 3e/4e werktuigkundige.

## O.R.-allerlei

Nu Nol Witten vanwege zijn overplaatsing geen lid meer kan zijn van de O.R.-vloot moest ook een opvolger voor zijn zetel in de Centrale Ondernemings-Raad worden gevonden. Hiervoor is aangewezen Kees van Schuppen.

Er is uitgebreid gesproken over eventuele consequenties van het zich vrijwillig in het buitenland vestigen van Nederlandse zeevarenden, dit naar aanleiding van een door de maatschappij opgestelde beleidslijn.

Naar aanleiding van een verzoek in het verleden gedaan, zal binnenkort in dit blad een uiteenzetting worden gegeven hoe men zelf kan nagaan hoe een verlofgoed is opgebouwd, zulks aan de hand van de toegezonden verlobberekening.

Tot lid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden, tot de volgende zitting, zijn benoemd John Donks en Ben Wortelboer (vaste leden zijn Hans Baard en John van Kesteren).

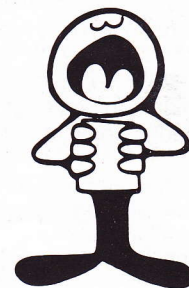
De C.D.A. zoals deze commissie gemeenlijk wordt genoemd, zal de knelpunten inventariseren die zich kunnen voordoen bij lange vlieggreizen, lange wachttijden op vliegvelden, enz.

Het sociaal jaarverslag zal met instemming van de beide ondernemingsraden in 1982 verschijnen als een extra editie van 'Schip en Ka'.

De nieuwe conducerapportage blijkt over de gehele linie zodanig te voldoen, dat momenteel geen wijzigingen worden overwogen. Dank zij het 'captain'project (= gecomputeriseerd personeelsbestand), dat inmiddels operationeel is, kan snel worden nagegaan in hoeverre door omstandigheden iemand gedurende een langere periode dan gewenst niet is beoordeeld.

Er worden maatregelen genomen om voortaan aan boord duidelijk te maken wie c.q. welke sectie bepaalde berichten naar een schip zendt en wie een form 63 op kantoor heeft beoordeeld (een onduidelijke paraaf zal voortaan niet meer worden toegestaan).

Dubbele hutten aan boord behoeven slechts door twee personen te worden bezet als er geen andere hutten beschikbaar zijn. Dit slaat ook op de nieuwe produktenschepen, die nog dubbele leerlingenhutten hebben. Echter, het aantal is voldoende om onder normale omstandigheden een ieder een eigen hut te geven.





# In hoeverre is Shell Tankers zelfstandig?

Tijdens de gemeenschappelijke overlegvergaderingen is uitvoerig met de bestuurder van gedachten gewisseld over de plaats van Shell Tankers binnen de Groepsorganisatie. Te veel – aldus onze directeur – denkt men nog in termen van 'Het Londense kantoor legt ons een dictaat op' en gaat men voorbij aan onze zelfstandigheid en onze eigen verantwoordelijkheid.

Shell International Marine is een dienstverlenende maatschappij op maritiem gebied, niet alleen voor ons, maar eveneens voor Shell Tankers U.K. en voor alle andere, kleinere Shell-vloten. Maar de beheerders van een Groepsvloot, dus ook onze maatschappij, hebben wel degelijk een eigen verantwoordelijkheid, een eigen directie, die verantwoording verschuldigd is aan de aandeelhouders. De verkoopmaatschappijen over de gehele wereld geven op welke hoeveelheden olie zij denken te verkopen in de komende jaren. Gevoegd daarbij de gegevens omtrent de gebieden waar de olie moet worden gehaald en, later, na

raffinage, in de vorm van produkten heen moet worden vervoerd, kom je tot een bepaalde transportbehoefte voor de hele MGroep. Die behoefte over zee wordt uitgedrukt in T-2 eenheden. Onze rol nu is om op basis van SIM's advies de vloot aan die behoefte aan te passen. SIM is verder belast met alle charter-werkzaamheden, waaronder ook valt het verhuren van schepen aan 'derden'. Tevens adviseert SIM bij nieuwbouw en assisteert zij bij de aan- en verkoop van schepen.

De Marine Co-ordinator maakt deel uit van Shell International Petroleum Co. Net als er co-ordinatoren zijn voor gas, kolen, enz., alsmede voor bepaalde geografische gebieden (area co-ordinators), is er één – de heer Tookey – belast met maritieme zaken. Hij coördineert het maritieme beleid binnen de Groep. De leden van de beide ondernemingsraden van onze maatschappij hebben reeds herhaaldelijk – en dat gebeurde in november wederom – suggesties gedaan gericht op huns inziens grotere emplooi-kansen voor onze

vloot, waarbij het oog ook kritisch gericht blijft op andere Shell- en niet-Shell-vloten. Zo waren er nu vragen over het niet door Shell deelnemen aan de groeiende markt voor bulkvervoer.

Uit de door de bestuurder gegeven uiteenzetting bleek, dat Shell Tankers weliswaar het recht heeft om zelfstandig beslissingen te nemen (zelfs tot b.v. de bouw van een nieuw schip), maar dat we dan wel voldoende rendement (= winst) moeten maken. Wanneer, binnen de Shell-Groep, enkele maatschappijen met investeringsvoorstellen komen die een hoger rendement in zich houden, dan worden de fondsen aan die maatschappij met uitzicht op het hoogste rendement toegewezen.

Wanneer wij werkelijk zeker van onze zaak zijn, dan kunnen we een aanbeveling doen. Wanneer SIM, met de haar ter beschikking staande gegevens (die ook de kansen op langere termijn behelzen) onze mening deelt, dan kunnen we de aandeelhouders benaderen met een verzoek om geld beschikbaar te stellen.

## Financieel overzicht

Het door finance manager Van Zanen gegeven halfjaarlijks overzicht gunde leden van beide Shell-Tankers-ondernemingsraden een blik in het financiële hart van onze maatschappij. Met name in hoeverre enerzijds de opbrengsten en anderzijds de kosten zich verhouden ten opzichte van de gebudgetteerde bedragen. Maar ook in hoeverre een positief dan wel negatief saldo mag worden verwacht. Dit alles dus op basis van de in het eerste halfjaar 1981 bereikte resultaten. Hoewel een bescheiden winst lijkt te worden gemaakt, is er nog geen reden tot juichen, zeker niet als het resultaat wordt vergeleken met het risicoloze rendement van meer dan 12% op b.v. staatsleningen. Voor risicodragende investeringen mag een nog hoger rendement worden verwacht.

De koersschommelingen van de U.S. dollar en het pond sterling alsmede de effecten van revaluatie van onze Nederlandse gulden, maken een blik in de verdere toekomst bijzonder gewaagd.

Echter, uitgaande van niet al te grote afwijkingen van de vreemde valuta waarin de afrekening nu eenmaal plaatsvindt, kan ook voor 1982 een uiterst bescheiden positief saldo worden verwacht. Daarbij – en dat werd zeer nadrukkelijk naar voren gebracht door Rasterhoff – is het zaak dat bij voorbeeld de gebudgetteerde bedragen beslist niet worden overschreden. Dit geldt met name voor dokkingen inclusief 'voyage repairs' en 'spares', die tegenwoordig zo'n 20 à 25% van onze totale kosten uitmaken. De verwachtingen – zuiver financieel gezien – tot eind 1985 werden door Van Zanen weliswaar geschetst, doch vanwege alle onzekerheden noemde hij het zelf een 'artist impression', een weliswaar lichtelijk positief plaatje, dat echter het produkt van veel schattingen is en daarom niet betrouwbaar. Echter, je moet anticiperen, vooruitzien, hoe vaag allerlei factoren het beeld ook maken. Daarom kan ook onze maatschappij het niet stellen zonder dergelijke prognoses die, naarmate zich veranderingen voordoen, moeten worden bijgesteld.





# Hoe zit het nu met mijn pensioen?

Dezer dagen is een boekwerkje in uw bus gegleden, waarin door het Shell Pensioenfonds in begrijpelijke taal een uiteenzetting wordt gegeven van alles wat u van uw pensioen zou moeten weten. Niet alleen zijn de voornaamste bepalingen van het reglement op populaire wijze behandeld maar ook worden rekenvoorbeelden van de verschillende pensioenen gegeven. Allerlei begrippen zoals 'franchise', 'premiecompensatie', 'overbruggingspensioen' en 'uitgesteld pensioen', komen er in aan de orde. Er wordt in verklaard hoe de relatie pensioenfonds/overheid in elkaar steekt en hoe het bestuur van de stichting, die onafhankelijk is van de maatschappij, is samengesteld. De handzame en handige gids is ook toegestuurd aan Shell-medewerkers onder de 25 jaar, die vanwege hun leeftijd nog geen lid zijn (de aspirant leden). Hun oudedagsvoorziening is nog ver verwijderd, maar de dienstjaren die zij voor hun 25e jaar bij Shell maken, tellen later wel mee als pensioenjaren.

## Zeevarenden

Het boekje is geschreven voor het standaard fonds lid werkzaam bij een willekeurige Shell-maatschappij. Het weidt daarom niet uit over zaken die niet voor de meerderheid van de fondsleden van belang zijn. Zo vindt men er geen toelichting in over de verhouding Shell Pensioenfonds en het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, die toch voor onze vlootpersoneelsleden nogal van belang is omdat de uitkeringen van de twee fondsen met elkaar verweven zijn. Bij het doornemen van de rekenvoorbeelden dienen onze vlootmensen te bedenken dat

deze voorbeelden niet zonder meer voor hen van toepassing zijn: weliswaar kunnen zij aan totaal-pensioen tenminste de bedragen verwachten die zijn voorgerekend voor vergelijkbaar walpersoneel, maar zij ontvangen die gedeeltelijk van het Bedrijfspensioenfonds en gedeeltelijk van het Shell Pensioenfonds. Het bedrag uit het Bedrijfspensioenfonds wordt niet beïnvloed door het lid zijn van het Shell Pensioenfonds. Het Shell-pensioen wordt echter vermindert met dat gedeelte van het BPF-pensioen dat tijdens Sheldienst is opgebouwd uit premies gestort door Shell, het fonds lid zelf en uit die premies gevormde middelen. Het Shell-pensioen wordt niet vermindert met dat gedeelte van het BPF-pensioen dat buiten Sheldienst is gevormd of is gefinancierd door anderen, b.v. de Overheid.

Zij die na het lezen van de brochure nog vragen mochten hebben kunnen daarvoor altijd terecht bij de personeelsafdeling.

## Voorlichter

Goede voorlichting op pensioengebied is noodzakelijk. Om hierbij behulpzaam te zijn is sinds het begin van dit jaar Ad Meijer (52 jaar) als voorlichtingsman bij het pensioenfonds. Hij ziet het onder andere als zijn taak om de betrokkenen

bij het fonds, in totaal ruim 35.000 mensen, zo goed mogelijk op de hoogte te brengen en te houden van wat hij noemt 'het pensioengebeuren'. 'Soms is dat een wegwijzer-functie, mensen vertellen waar en bij wie ze met hun vraag terecht kunnen. Het kan ook betekenen dat ik personeelsfunctionarissen en ondernemingsraadsleden collectief of via individuele contacten informatie geef, zodat zij de vragen van medewerkers en achterbanners goed kunnen opvangen'. Ad zelf heeft er al een achtenswaardige Shellperiode op zitten. Behalve dat, was hij zes jaar lang lid van de ondernemingsraad van het centraal kantoor. Drie jaar daarvan heeft hij zich, als lid van de 'pensioencommissie' actief met pensioenzaken beziggehouden. 'Als ondernemingsraadsleden merkten we al jarenlang de behoefte aan meer voorlichting in pensioenaangelegenheden. Het pensioenfonds gaf vroeger de zogenaamde 'witboeken' uit, waarin reglementswijzigingen en andere veranderingen bekend werden gemaakt. Sinds drie jaar ontvangen de leden jaarlijks de 'rechtenbrief'. Daarin staat hoeveel pensioen men bij pensionering op basis van het huidige salaris, zal ontvangen. Dat is al een hele verbetering. Het net verschenen boekje is weer een stap verder in de richting van goede voorlichting aan de leden en aspirant leden van het Shell Pensioenfonds. Aan gelden van leden en werkmaatschappijen is 5,2 miljard gulden belegd en dat scheidt een verantwoordelijkheid naar al diegenen die na hun pensionering op die gelden zijn aangewezen. Bovendien is het pensioengebeuren politiek en sociaal in beweging en staat het onderwerp midden in de belangstelling. Ik vind het de taak van elk pensioenfonds om haar leden duidelijk en open in te lichten over hun financiële toekomst', aldus Ad. Het pensioenfonds behoort toegankelijk te zijn voor haar leden. 'Toegankelijk' is een sleutelwoord dat Ad Meijer veel gebruikt en hijzelf is daarvoor de sleutelfiguur. U kunt hem bereiken op 070-776969 in het gebouw van de stichting Shell Pensioenfonds aan de Carnegieaan te Den Haag.





# Een bedrag van f 12.500 aan prijzen uitgekeerd!

*Helaas, het 'ei van Columbus' werd niet tussen de inzendingen aangetroffen. Wel ideeën die, soms een behoorlijke, besparing aan bunkers op onze schepen mogelijk maken. Maar – daarover was de speciaal ingestelde bunkerbesparingscommissie het eens – toch niet die grote doorbraak waarop was gehoopt. En ook niet een werkelijk oorspronkelijk idee, dat echt nog nimmer was beproefd of in praktijk gebracht.*

Reden om, geheel volgens de wedstrijdvoorwaarden, niet de grote prijs van f 10.000 voor het origineelste briljante idee uit te keren. Wel waren er onder de totaal 15 inzendingen, goede suggesties, die de moeite van doorvoeren op een of meer schepen waard zijn. Weer geheel volgens de wedstrijdvoorwaarden zijn daarom de tweede en derde prijs van respectievelijk f 7.500 en f 5.000 samengevoegd en verdeeld over de beste inzendingen. Dat wil nu ook weer niet zeggen, dat die f 10.000 van de hoofdprijs aan de inzenders van goede ideeën voorbijgaan. Besloten is namelijk dit bedrag te gebruiken om alle bunkerbesparende suggesties die via de gewone ideeënbus binnenkomen en uit die pot worden beloond, dubbel te belonen. Niet alleen de lumineuze ideeën, maar ook die waarvoor slechts een aanmoedigingspremie kan worden toegekend. En dat dubbele geldt net zo lang tot de f 10.000 van de nu niet uitgekeerde hoofdprijs op is. Alle ideeënbusbijdragen binnengekomen na sluitingsdatum van de bunkerbesparingsactie (12 mei 1981), die bunkerbesparing als onderwerp hebben, komen dubbel uit de bus.

**f 12.500 (belasting- en premievrij!)**  
Het totale bedrag van f 12.500 dat kon worden uitgekeerd is over vijf inzendingen verdeeld. Alle vijftien inzendingen zijn stuk voor stuk beoordeeld o.m. de originaliteit, toepasbaarheid, waarschijnlijkheid van

technisch/commercieel succes, investering/besparing-verhouding en besparing op jaarbasis. Voor deze facetten werden punten toegekend. De commissie – bestaande uit H. J. Kievit, G. Veldt en – voorzitter – C. E. van 't Woudt, alsmede als neutrale buitenstaander K. Döhmel, deskundige op het gebied van warmtetechnieken, is hierbij zeer zorgvuldig tewerk gegaan. Immers, het totaal aantal punten dat voor elke inzending werd toegekend, moest aangeven wie voor de grootste prijs in aanmerking kwam. Vijf inzendingen bleken aanzienlijk meer punten te vergaren dan de overige tien. Aan de inzenders hiervan werden dan ook de prijzen toegekend, als volgt:

---

f 4000 voor stagiaire **R. A. Hadders**  
f 3000 voor 3e werkt. **P. A. van Splunter**  
f 2500 voor stagiaire **R. Duym**  
f 1500 voor 5e werkt. **R. J. van der Schans**  
f 1500 voor wachtass. **J. C. Wiegant**

---

### Jongeren

Niemand zal het ontgaan, dat deze prijzen nogal bij jongeren terecht zijn gekomen. Wat ook weer niet wil zeggen, dat onder de vijftien inzenders van ideeën in het kader van de bunkerbesparingsactie, géén senioren waren. Maar – voor hen helaas – het puntenaantal van de bovengenoemde vijf was hoger dan dat van de overigen.

Maar voor allen – jong en oud – liggen er nu weer volop kansen om alsnog voor een flinke beloning in aanmerking te komen. Nogmaals: elke ideeënbusbijdrage wordt dubbel beloond, net zo lang tot die f 10.000 die nu nog liggen te wachten, aan inzenders van suggesties zijn uitgekeerd. Mits het een bunkerbesparende suggestie is, want daar is die pot voor.

### f 4000 beloning

Het hoogste bedrag dat nu kon worden uitgekeerd was voor een idee van stagiaire R. A. Hadders om op de 'Niso' de afgewerkte stoom van de turbovoedingpomp naar de ontluchter te voeren en deze aldaar het ketelvoedingwater te laten verwarmen. Hoewel dit idee in principe ook op de 'D'-klasse motorschepen kan worden toegepast, zal het effect op de 'Niso' groter zijn, daar dit schip een hoge gebruiksfrequentie heeft van het stoombedrijf.

Toch is het voorstel op zichzelf niet origineel; het wordt ook reeds op andere schepen toegepast. Evenmin werd de

jaarlijkse besparing berekend, zoals in de voorwaarden duidelijk gesteld. Echter, goed uitvoerbaar en een zeer aanzienlijke bunkerbesparing. Daarom zeker het bedrag van f 4000 waard.

### f 3000 beloning

Derde werktuigkundige P. A. van Splunter stelt voor om de zoetkoelwaterkoelers (van het zoetkoelwatersysteem) aan boord van de 'Latia' in serie aan te sluiten, met een brandstofvoorwarmer. Het warme zoetkoelwater wordt daarbij allereerst door de brandstofvoorwarmer gevoerd en daarna, indien nodig, door de zoetkoelwaterkoeler. De beschikbare warmte uit het zoetkoelwater kan dan gebruikt worden om de koude brandstof uit de bunker te verwarmen. Een dergelijk systeem zou nog verder kunnen worden uitgebreid. Hoewel op zichzelf niet geheel origineel (op F-klasse schepen vindt de bunkerverwarming al middels warmte uit het zoetkoelwatersysteem plaats) is een besparing zeker te bereiken op nieuwbouwschepen. Het idee wordt dan ook naar de nieuwbouwafdeling van Shell International Marine doorgegeven.

### f 2500 beloning

Stagiaire R. Duym zoekt het in het verzamelen van sludge via o.a. lekolietaanks, bilgewater-, smeerolie- en brandstofseparator. Deze sludge daarna te verstoken in de hulpketels van A-, C- en D-klasse schepen. Hij wil er zelfs een aparte leiding met filter en pomp, vanaf de sludgetank, voor aanleggen, aan te sluiten op een bestaande brander van de ketel. Nu is het verstoken van sludge op zichzelf niet origineel, tot op zekere hoogte wel echter het gebruiken van een aparte pomp en filter en het aansluiten op een bestaande brander. Ook de door hem berekende besparing is juist. Vandaar ook de toch nog aanzienlijke beloning van twee-en-half-duizend belasting- en premievrije guldens.

### f 1500 beloning

Twee bedragen van f 1500 werden uitgekeerd, namelijk aan 5e werktuigkundige R. J. van der Schans en wachtassistent J. C. Wiegant. Van der Schans stelt, dat het condensaat in de hulpcondensator op b.v. de 'Latia' ruim 40°C onderkoeld is, hetgeen bij een omvangrijk hulpbedrijf een belangrijk warmteverlies betekent. Hij stelt daarom voor deze warmte te benutten door een regeneratieve warmtewisseling. Hij geeft zelfs drie mogelijkheden aan om de condensaattemperatuur te verhogen. Het merkwaardige nu is, dat Van der Schans een mogelijkheid tot besparing ziet in een deel van het scheepsbedrijf, waar dit nog niet eerder werd toegepast. Als zodanig is het voorstel wel origineel, maar de besparing is bij een lage gebruiksfrequentie betrekkelijk gering. Geen nood, want ook kleine besparingen dragen bij, maar vanwege de hoge kosten om dit te realiseren op bestaande schepen, zal een eventuele doorvoering pas op nieuwbouwschepen kunnen plaatsvinden. Daarom is ook dit idee naar de nieuwbouwafdeling in Londen doorgegeven. Wachtassistent Wiegant had verschillende suggesties, waarvan er



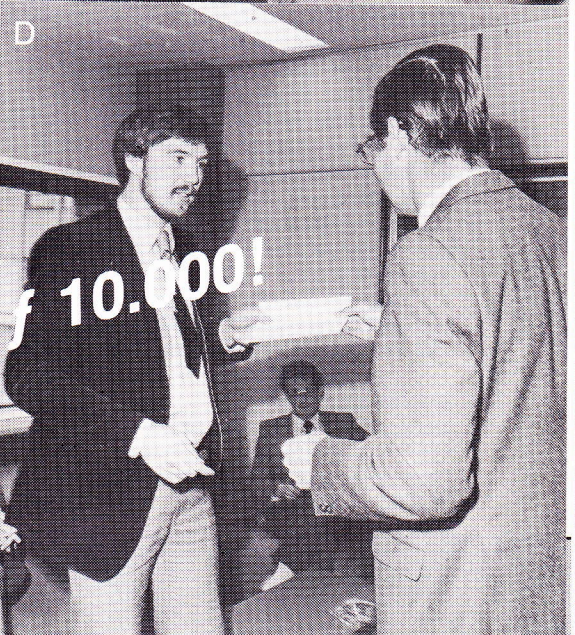
twee er meer uit springen dan de andere. In de eerste plaats een suggestie om alle lekolie en afgewerkte smeerolie en dergelijke (met uitzondering van de purifier sludge) te verzamelen in een zgn. 'schone' vuile olietank en die olie weer met de brandstofbunkers te vermengen. Inderdaad, dat kan, maar wordt al op vele schepen gedaan, zij het in iets andere uitvoering dan door hem voorgesteld.

Daarnaast wil Wiegant energie besparen door bij onbemande machinekamer gedurende bepaalde perioden de verlichting uit te schakelen met behulp van een tijdschakelaar. Eventueel ook in de messroom en die hutten waar geen personen aanwezig zijn. Nu zitten er aan het automatisch uitschakelen van de verlichting in een machinekamer wel wat bezwaren, ook al stelt hij voor daarnaast nog een handschakelaar te plaatsen.

Denk eens aan alarmtoestand, of het verrichten van overwerk. Daarom, doorvoering hiervan wordt niet zonder meer overwogen. Maar dat ook aan boord verlichting uit hoort te zijn in hutten als er toch niemand is, dat is een gegeven waar men niet omheen kan. Daarom, een zekere originaliteit zit er wel in dit idee. Samen met z'n eerste suggestie, nog altijd een bedrag van anderhalfduizend gulden waard.

Onze directeur, Drs. A. L. Rasterhoff, reikte op woensdag 18 november jl. met veel genoegen de prijzen uit aan de winnaars van de bunkerbesparingsactie. Al had de wedstrijd niet 'de grote doorbraak' opgeleverd, dit nam niet weg dat het alleszins bruikbare ideeën waren; zoals enkele winnaars zelf stelden, waren sommige ideeën ontwikkeld met medewerking van anderen aan boord.

A: Stagiaire Hadders die, pot voor meneer, f 4000 toucheerde  
 B: 3e wtk Van Splunter lacht vergenoegd. Wat wil je, f 3000 'schoon'  
 C: Stagiaire Duym met de enveloppe (inhoud f 2500) in de hand  
 D: 5e wtk v.d. Schans voelt de f 1500 al  
 E: Wachtassistent Wiegant kijkt vrolijk en wie zou dat niet doen als hij f 1500 schoon voor zijn idee krijgt?





# TIEN weken naar s



**'Wat? Tien weken naar cursus? Tien lange weken naar school? Ja, als je er al bijna vijftien jaar varen op hebt zitten valt het inderdaad niet mee om weer in de schoolbanken plaats te moeten nemen. Tegenover ons zit aankomend scheepsvakman D. A. C. Wink. Naast hem z'n collega en medecursist, de aankomend scheepsvakman R. A. v.d. Sande. Beiden volgen de Cursus voor Bevarenen in Rotterdam. Een nieuwe cursus, van start gegaan op 31 augustus jl. en die tot 7 november doorloopt. Enkele dagen erna begint de tweede cursus, met twee STBV-deelnemers en daarna volgt nog een derde, ook bijgewoond door twee van onze mensen.**

"Ik Dacht dat ik het verkeerd verstaan had toen ik opgebeld werd en me werd gevraagd of ik de Cursus voor Bevarenen wilde volgen. Ik verstond in eerste instantie twee weken maar even later bleek uit het gesprek dat het om in totaal tien weken ging'. Scheepsgezel Wink heeft voor een kwartiertje de rumoerige instructiehal in de school voor Scheepswerktuigkundigen aan de Willem Buytewechstraat in Rotterdam verlaten om in de, op dat moment, rustige kantine wat over de cursus te vertellen. Samen met zijn collega v.d. Sande.

#### **Hoe en waarom**

Eerder die middag was ons door Commandeur Kalkman van het Opleidingsschip voor de Handelsvaart 'Nederlander' al het een en ander verteld

hoe deze cursus tot stand was gekomen. Dat er in toenemende mate behoefte is aan geïntegreerde scheepsgezellen. Gezellen die zowel aan dek als in de machinekamer inzetbaar zijn. Een paar grote scheepvaartmaatschappijen in ons land doen zelf al veel aan de opleiding van deze gezellen maar er bestaat bij de reders behoefte aan een goed gestructureerde opleiding. Dit is indertijd aangekaart bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, ressorterende onder dit ministerie, heeft een ontwerp-programma gemaakt voor deze 10-weekse opleiding. Bij dit project is ook het ministerie van Onderwijs, en Wetenschappen alsook het ministerie van Sociale Zaken betrokken. Laatstgenoemd ministerie subsidieert het project voor een

niet onaanzienlijk deel. Er zijn nogal wat kosten aan verbonden. Door de werkgeversvertegenwoordigers in het ORO (Overkoepelend Rationalisatie Overleg) werden de eisen geformuleerd waaraan de geïntegreerde scheepsgezel zou moeten voldoen. Het Opleidingsschip 'Nederlander' in Rotterdam treedt op als coördinator van dit project (of, zoals Commandeur Kalkman het zelf zegt 'als penvoerder' van de betrokken onderwijsinrichtingen).

De opleiding vindt niet op één lokatie plaats maar op een paar punten in de stad, niet ver van elkaar verwijderd: de reeds genoemde School voor Scheepswerktuigkundigen aan de Willem Buytewechstraat (voor het technische praktijkgedeelte), de Hogere Zeevaartschool aan de Pieter de Hoochweg (nautisch), de dependance aan de Bruinstraat en het gebouw van de Studenten Huisvesting Nautisch Onderwijs aan de Blokmakerstraat (theorie). Voor de eerste cursus zijn 19 scheepsgezellen genomineerd, werkzaam bij Nedlloyd, Van Ommen, v. Nievelt Goudriaan, Incotrans en Shell Tankers B.V. Twaalf ervan zijn afkomstig uit de dekdiens en zeven uit de machinedienst. 'Een beetje ongelijke verdeling' geeft de Commandeur toe, 'maar het ging dit keer niet anders'. Bij de gezellen met ervaring in de dekdiens (een toelatingseis is dat men minstens een jaar zeedienst er op heeft zitten) valt tijdens de cursus de nadruk op het opdoen van kennis van de machinekamer. Bij gezellen met ervaring in de machinedienst ligt dat juist andersom. Beide groepen volgen lessen in elektro montage, elektrisch lassen, autogeen lassen, bankwerken, praktijk dek, scheepskennis machinekamer, EHBO.

#### **Geen zitvlees**

De lessen bestaan uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Op onze vraag hoe onze twee deelnemers de cursus tot dusver vinden blijft het een moment stil. Na enig nadenken antwoordt één van hen



# school

'het is een zeer gevarieerde cursus, van alles wat. Maar waar ik persoonlijk wel een beetje moeite mee heb is de theorie. 't Valt me niet mee, te meer omdat ik geen zitvlees heb'. Z'n collega valt hem bij. 'Ja precies, maar als je dan weer met een praktijkgeval bezig bent dan voel je jezelf weer in je element.' Die dag dat we met ze spraken was 's morgens theorieles gegeven en 's middags stond er onder meer het starten van een hulpdiesel op het programma. (dat was dan ook de reden dat we het lawaai in de hal waren ontvlucht om even in een wat stiller omgeving een babbeltje te maken). De eerste cursus wordt begeleid door een hoofdwerktuigkundige en een eerste stuurman. Beiden van Nedlloyd. De hoofdwerktuigkundige die we spraken is tevreden tot nu toe.

'De deelnemers raken steeds meer op elkaar ingespeeld. Ze kunnen goed met elkaar opschieten'. Zelf vindt hij het geen onprettige bezigheid, dat leraar zijn. 'Meestal hebben ze het vrij snel door waar je het over hebt. Alhoewel je jezelf moet hoeden om niet te veel in details te gaan. Wordt het wat ingewikkeld dan kun je aan de hand van enkele voorbeelden iets opeens veel duidelijker maken'.

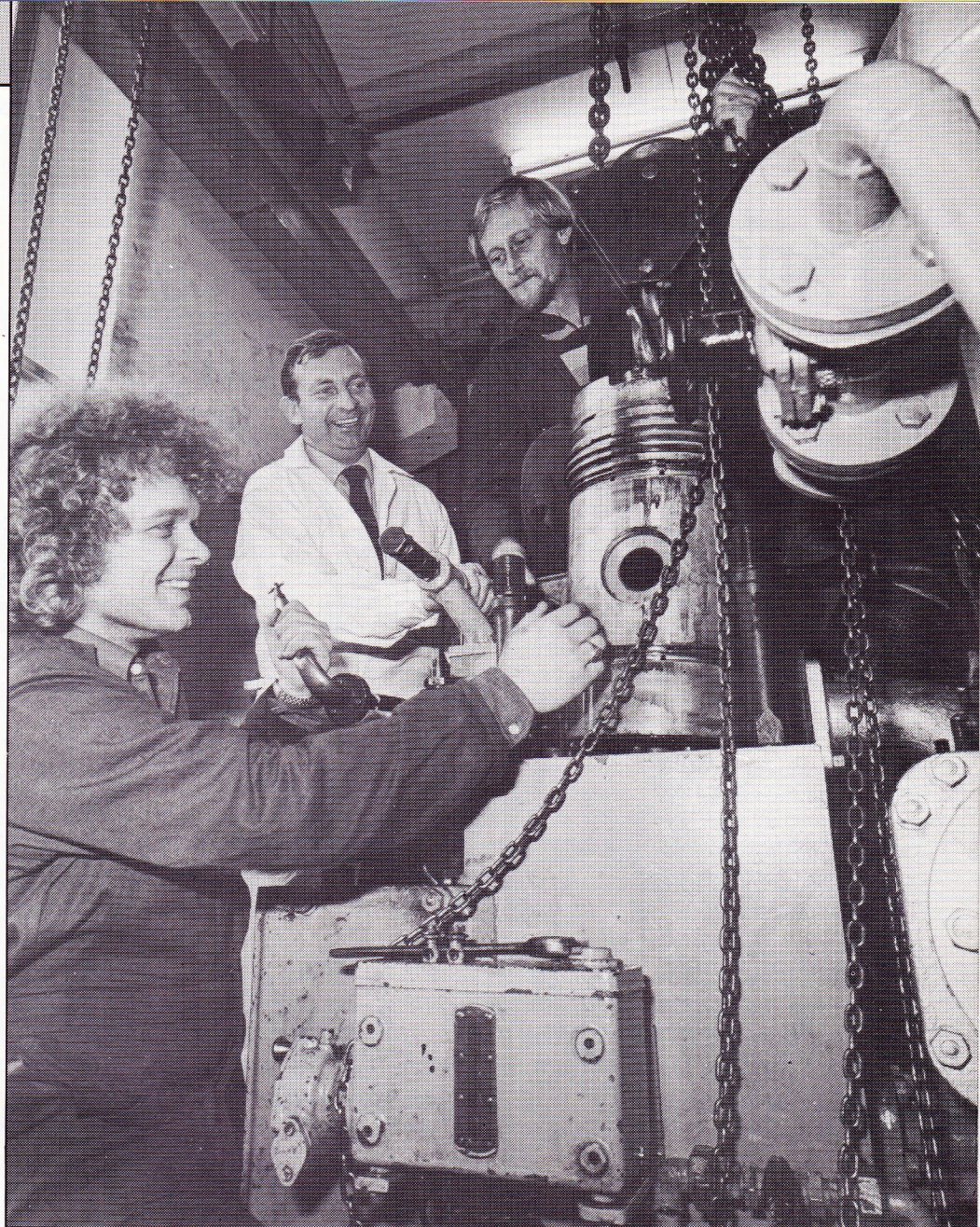
## Technische bijscholing gelijk

Nog ruim een week en dan zitten de tien weken erop. Weken waarin een breed scala aan onderwerpen is behandeld. Onderwerpen waarmee geïntegreerde scheepsgezellen in de praktijk geconfronteerd kunnen worden. Het onderricht in de diverse machinekamer- en dekwerkzaamheden omvat dusdanig veel onderdelen dat het te ver zou voeren om ze hier te noemen. Niet voor niets zijn er bijna drie maanden voor uitgetrokken om het programma door te werken! Uitgangspunt is dat voor scheepsgezellen van beide disciplines de technische bijscholing gelijk zal zijn. Het technisch onderhoud neemt op de cursus een zeer belangrijke plaats in. Als we het onderwerp motorenkennis eens uit het programma lichten dan zien we onder meer de volgende onderdelen:

- juiste benaming van de onderdelen waaruit een motor is opgebouwd
  - kennis van de delen en onderdelen van een motor die moeten worden gekoeld
  - het aan de hand van blokschema's kennis nemen van loop en kringloop van smeerolie, zoetwater, zoutwater, brandstof van bunker naar verstuiver
  - controle van oliepeil in motorcarter, tandwielkasten, e.d.
  - het brandstofsysteem behorende bij een stoom- of verwarmingsketel
  - branders, luchtregeling
  - voorgeschreven appendages aan de ketel
  - kennis van de delen, niveaus, drukken en temperaturen die op de beveiligingsinstallaties zijn aangesloten
  - te verrichten handelingen bij in werking tredend alarm enz.
- Zomaar een greep uit het onderricht in dekwerkzaamheden:
- het houden van uitkijk
  - het aflezen van magnetische en gyro-kompassen
  - het sturen van een schip
  - het bedienen van de meest gangbare stuursystemen, enz.
  - het werken met trossen en meerdraden
  - het bedienen van trossenlieren

- het bedienen van de ankerspil
- het maken van gangbare knopen
- het op- en aftuigen van de loodsladder
- het nemen van ullages, enz.
- het bedienen en regelen van ladingpompen
- het waarnemen van wacht aan dek enz.

Halverwege de cursus is het sloepgastexamen afgenomen. Ook de brandbluscursus is achter de rug. Van de Sande: 'Deze cursussen hebben we beiden met succes afgesloten'. De laatste dag van deze tien weken krijgt een officieel tintje. Dan breekt het moment aan waarop de 'Verklaring als Geïntegreerd Scheepsgezel' wordt uitgereikt. Na enkele maanden vaartijd wordt vervolgens de 'Erkenning als Geïntegreerd Scheepsgezel' afgegeven. Als alles goed gaat (en daar twijfelen onze deelnemers niet aan) kunnen Wink en v.d. Sande zich ook voegen bij degenen die de 'Erkenning' al eerder ontvingen.





# Lang leve de tanker-planten

*Chlorophytum comosum* – ijersterk



*Met andere woorden gezegd: dat de planten aan boord een lang leven beschoren mag zijn. Toevallig hadden wij het onlangs over de 'hut' planten aan boord met een jonge collega van de voorlichtingssectie in het Haagse Centraal Kantoor, Isabelle van Wezel. Prompt kwam er van haar een aantal opmerkingen waar we even stil van werden. Tjonge, die wist veel van planten. Maar dit bleek toch geen wonder: ze had de middelbare tuinbouwschool voor meisjes in Rijswijk doorlopen, met succes. Was echter op het Shell-kantoor beland, hoewel haar liefde nog steeds uitging naar haar eigenlijke beroep, verzorging van planten. 'Schrijf jij nou eens een artikel over verzorging van planten aan boord', stelden we haar voor. Het resultaat daarvan treft u hieronder aan, met illustraties, ook van haar hand. En mochten er nog vragen overblijven, richt ze aan de redactie van dit blad. We sturen die dan aan haar door, waarna zij best bereid is die via dit blad te beantwoorden; dit ter lering van al degenen wier kweek het ondanks dit artikel nog niet al te best doet.*

Hutplanten zijn niet de gelukkigsten in de familie der 'kamerplantachtigen'. Met als woonhuis een tanker, worden ze verscheept van tropische, moesson-achtige atmosferen naar gure poolvlakten. De air-conditioning tracht deze extreme temperaturen zoveel mogelijk op te vangen en blaast dus eerst flink koude en later flink warme lucht door de hut (of openbare ruimte). Maar deze lucht is bijna altijd droog en de planten hebben het daar moeilijk mee. Ook met de grootte van de patrijspoorten, zeker wanneer die nog van het kleinere formaat zijn zoals op oudere schepen. Zij laten dan eigenlijk weinig licht en zon door. Veel plantjes bezwijken dan onder deze omstandigheden, ondanks alle aandacht en liefde die ze van de mede-opvarenden krijgen.

Verreweg de eenvoudigste oplossing van dit probleem is de aanschaf van een dozijn plastic planten, die dan alleen nog maar afgestoft hoeven te worden. Dit druist echter te veel in tegen de gevoelens van groen-liefhebbende collega's aan boord; en met enkele aanwijzingen valt er nog heel wat te redden.

## Licht

Wat het licht betreft is het ten eerste verstandig te zorgen dat die kleine raampjes wel schoon zijn, zodat het licht wat er dan nog wel doorheen zou kunnen komen, niet tegengehouden wordt door een gordijn van vuil.

Ten tweede moeten de plantjes dan wel zo dicht mogelijk bij dit 'raam' staan, om een maximum aan licht op te vangen. En anders is er altijd nog kunstlicht. Spotjes (vooral laagspanning) helpen wel iets, maar beter is 2 x TL 29 of TL 33, 40 Watt op 60-80 cm boven de planten. Zo belangrijk als het is dat een plant voldoende daglicht krijgt, zo belangrijk is het ook dat hij 'slaapt'. Minimaal 6 uur duisternis per etmaal moet een plant toch hebben om de opgedane voedingsstoffen te verwerken.

## Water

Watergeven is in verhouding tot andere verzorgingsmaatregelen een van de simpelste. Door alleen een vinger op de aarde te leggen kan men voelen of de aarde droog is en de plant dus wel of

geen water moet hebben. Hiernaast is het regelmatig watergeven een gulden regel. Liever 1 x per week een beetje dan twee weken lang elke dag een plens en dan twee weken niets met het idee: 'Ach, hij heeft zich twee weken lang vol kunnen zuipen', want daar zijn de wortels niet op ingesteld.

Aan de wal hebben planten in de winter een rustperiode, waarin ze niet groeien en dus véél minder water en voedingsstoffen gebruiken (Pokon etc.). Met het watergeven moet daar zeker rekening mee gehouden worden. Na die rustperiode, als het buiten ook lente gaat worden en de dagen gaan lengen, krijgen ze meer behoefte aan water en voedingsstoffen en gaan ze weer een nieuwe groeiperiode tegemoet. Dat is ook de tijd dat men wel Pokon of andere plantenvoedende middelen mag gaan toedienen, maar niet 1 x per week, zoals op de verpakking staat vermeld. 1 x per maand is voldoende. Waardoor het risico dat de potgrond te zout wordt en daardoor de bladeren bruine punten krijgen en aarde en pot wit uit slaan, veel kleiner is. Moeilijker wordt het aan boord, als het schip door zijn type vaart eigenlijk niet afwisselend een zomer- en winterseizoen



heeft. Toch dien je dan na verloop van tijd een soort rustperiode voor de planten door te voeren. Ze hebben dat gewoon nodig.

## Luchtvochtigheid

Het zou heel goed zijn voor de planten, als de droge air-conditioned lucht iets vochtiger zou zijn. Planten drogen dan minder uit aan de bladeren en krijgen daardoor ook minder snel bruine punten. Dit is waarschijnlijk het gemakkelijkst te verwezenlijken door het ophangen van water-verdampingsbakken, zoals we ze thuis aan de radiator hangen. Het is dan wel aan te raden om deuren zo veel mogelijk gesloten te houden, voor zover dat nog niet het geval is, om dan die vochtiger lucht wel 'binnenshuis' te houden.

## Stekken

Stekken is natuurlijk ook leuk. Alleen niet als de stekjes weggroten of schimmelen. Meestal lukt het wel als de te stekken delen onderaan van blad worden ontdaan (blad afbreken) en dan in droge potgrond worden gestoken. Op de plaats waar het blad is afgebroken zullen dan worteltjes komen. Direct na het stekken mag het plantje ook *niet* te veel water krijgen, omdat de kans op rot en schimmel dan véél groter is. Een uitstekend hulpmiddeltje bij het stekken is een poedertje, dat in een minieme hoeveelheid op de wond aangebracht moet worden, voordat het stekje de grond in gaat. Het bevordert de wortelvorming, het heet Rhizopon, en is verkrijgbaar bij diverse tuincentra.

## Pitten

Ook kan men plantjes opkweken uit het planten van pitten, bijvoorbeeld sinaasappel- of grapefruitpitten, avocado's pitten.

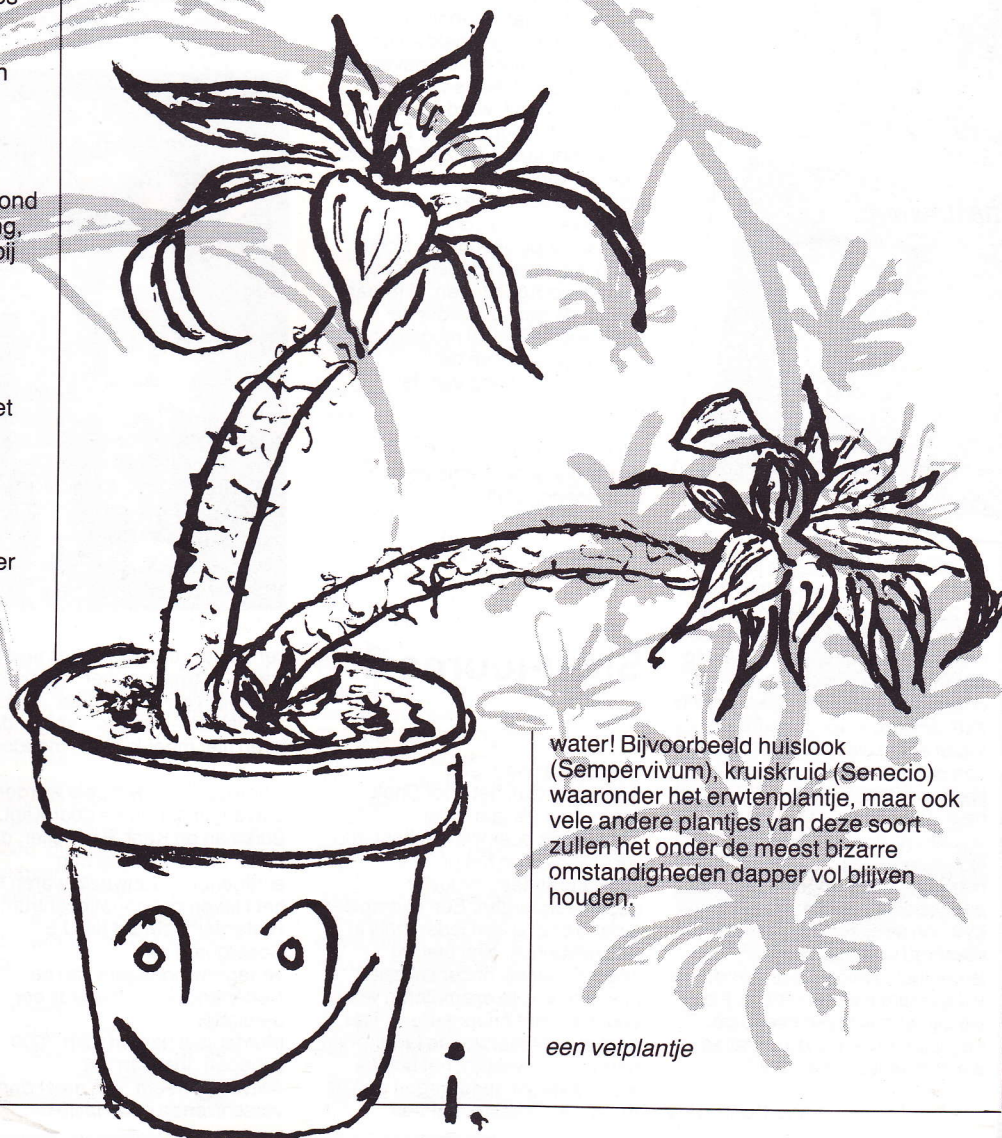
Alvorens deze pitten in de grond te stoppen, moeten ze een tijd in het water gelegd worden. Die tijdsduur is afhankelijk van de dikte van de zaadhuid en de grootte van het zaad. Het gaat er

namelijk om dat die zaadhuid barst. Dit kan gebeuren doordat de (droge) zaadhuid in een vochtige omgeving (grond, of een glas water) terecht komt, water opneemt, zwelt en barst. Maar bij een houtige zaadhuid, zoals avocado's en geraniumzaden hebben, kan men ze ook een beetje helpen door die huid een beetje open te krassen met een scheermesje of een speld. Vervolgens toch ook nog enige tijd in een glas water leggen voordat ze 'plantklaar' zijn. Op de plaats waar de zaadhuid barst, zal later het kiemplantje naar buiten komen en verder groeien. Het maakt niet uit of de zaadjes op hun kop of achterste voren geplant worden, ze groeien toch onder invloed van de zwaartekracht, hoe gek dat ook zal klinken. De wortels groeien met de zwaartekracht omlaag; stengel en bladeren in de tegenovergestelde richting, omhoog naar het licht. Dit geldt overigens niet voor het planten van bollen en knollen, mochten onze collega's op zee ook krokussen en hyacinten aan boord hebben. Die hebben namelijk al wortels en bladeren gevormd. Wel geldt voor zowel zaad als bol en knol, dat de diepte waarop ze geplant moeten worden, het dubbele is van hun eigen dikte of doorsnee. Zo krijgen ze dus een dekje grond van eigen dikte.

## Tips

Als laatste nog enkele tips over plantesoorten, die zo sterk zijn dat zelfs het ergste van het ergste ze niet deert. Ze eisen niet veel water of licht. Eigenlijk doen ze het altijd wel.

Ten eerste de Chlorophytum. Een plant met wortelknollen waarin hij water en voedsel opslaat. Nadat hij gebloeid heeft, komen aan de bloemsteel, op de plaats waar de bloemen gezeten hebben, nieuwe plantjes. Deze kunnen dan ook weer geplant worden, in vochtige grond. Deze stekjes zullen vrij hard groeien, gaan bloeien en dan ook weer plantjes afleveren. Op die manier is het binnen de kortste keren één groen-oord. Deze chlorophytum bestaat in een 'effen' groene vorm en in een wit-bonte vorm. Het blad heeft dan witte strepen in de lengterichting van het blad, maar heeft dan tevens meer licht nodig, omdat anders die strepen verdwijnen. Diverse vetplantjes zijn ook tegen wisselende omstandigheden als droogte en warmte bestand. Zij hebben ook het voordeel dat ze best wel eens vergeten kunnen worden, niet altijd de mooiste potgrond moeten hebben of dat de lucht goed vochtig moet zijn; in de winter hoeven ze zelfs bijna helemaal geen



water! Bijvoorbeeld huislook (Sempervivum), kruiskruid (Senecio) waaronder het erwtenplantje, maar ook vele andere plantjes van deze soort zullen het onder de meest bizarre omstandigheden dapper vol blijven houden.

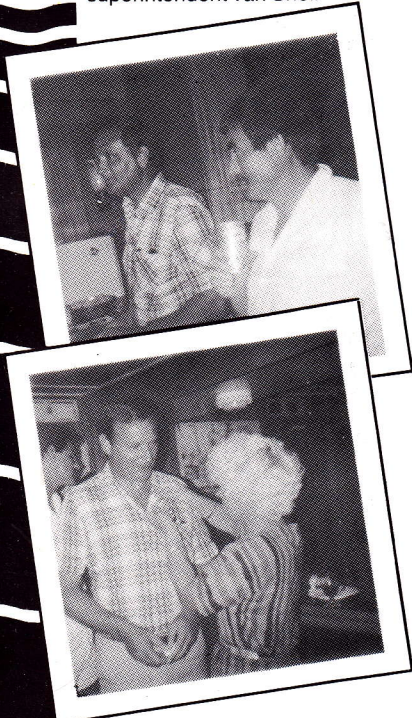
een vetplantje



# SCHOON SCHIP

## 25-jarig dienstjubileum

Op 22 oktober jl. lag de 'Laconica' bij Aruba ten anker voor het doen uitvoeren van een noodreparatie. Hiervoor was aanwezig de heer Hartman, technical marine superintendent van Shell



Curacao. Enkele dagen tevoren had hij zich laten ontvallen, dat hij de 22e oktober 25 jaar in dienst zou zijn van Shell Tankers, in de heilige overtuiging dat hij die dag wel thuis, op Curacao, zou doorbrengen. Echter, de reparatie zat, zoals zo vaak gebeurt, wat tegen en zo was hij de 22e nog aan boord van de 'Laconica'. Namens Shell Tankers B.V. werd hem door kapitein De Boer 's avonds, toen het werk toch stil lag, in samenzijn met de overige officieren een aangeklede borrel aangeboden, welke zoals gewoonlijk uitstekend werd verzorgd door hofmeester Broeninck. Helaas was Hartman's echtgenote niet aan boord, maar we zijn er heilig van overtuigd, dat de jubileumviering op Curacao wel dunnetjes is herhaald.

Anne Posthuma

## Pijnlijk

Bijzonder pijnlijk is het als een verlofganger brieven van boord meeneemt, ze in Nederland op de bus doet en alles komt hetzij geopend en beschadigd hetzij in het geheel niet aan. Dit overkwam in oktober een onzer werktuigkundigen ex 'Ondina'. Na thuiskomst werd door hem gezwind de voor Shell Tankers bestemde verzamelenvelophe in de brievenbus gedeponeerd. Echter, naar later bleek, moet de enveloppe door kwaadwilligen uit de bus zijn gevist, vervolgens geopend, maatschappij- en privé-post eruit gehaald en de enveloppen met privé-brieven ook weer geopend. Niets van hun gading vindend, werd de zending in een park weggegooid. Dank zij een wandelaar is de zending, door weer en wind besmeurd, later alsnog op een postkantoor afgegeven en aan onze maatschappij gezonden. Echter, niet alle brieven konden alsnog worden doorgezonden. Uiteraard zijn via de gezagvoerder de opvarenden zoveel mogelijk op de hoogte gesteld van de ongelukkige afloop van de postzending.

Nu maar hopen, dat een dergelijke gebeurtenis een uitzondering blijft.

## Shell-journaal

Ook dit jaar weer een Shell-journaal, het door Shell Nederland elk jaar weer uitgegeven boekwerkje, bestemd voor relaties en het gehele Shell-personeel, inclusief gepensioneerden. Een exemplaar ervan komt bij een ieder thuis in de brievenbus. Wat niet wil zeggen, dat elk onzer schepen niet van enkele exemplaren wordt voorzien. Het onderwerp dit jaar gaat over Nederlandse fanfare- en harmonie-orkesten; het boekje wordt daarom opgedragen aan de Bond van Orkestdirigenten.

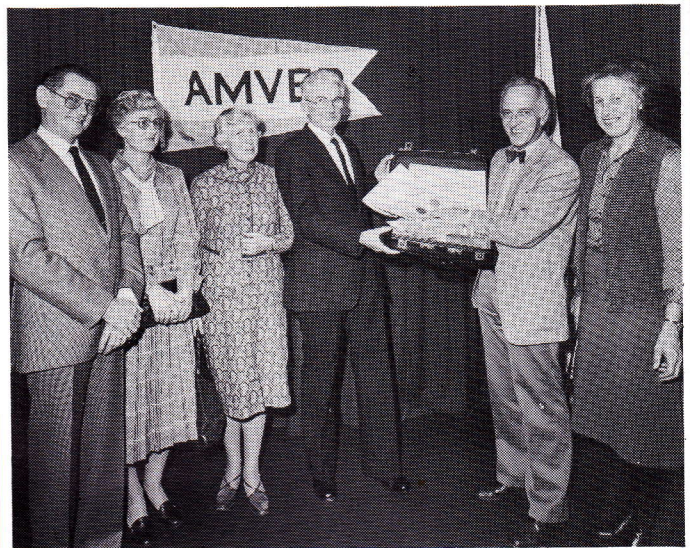
## Jaarlijkse uitreiking Amver-certificaten

### Ook 'Crania' heeft paarse wimpel

Kreeg vorig jaar onze 'Cinulia' als eerste Shell-tanker de paarse wimpel (10 jaar achtereen ten minste 128 dagen in het Amver-plot dank zij tijdige melding bij aanvang oceaansreis), dit jaar viel de 'Crania' deze eer te beurt. Toch blijft de 'Cinulia' koploper, want te zamen met de 'Chevron-Eindhoven' (vorig jaar ook paars) werd nu het 11e

Gemiddeld springt Amver per maand bij 12 scheepsrampen in de bres en coördineert de zaken bij medische hulpverlening aan 35 opvarenden.

Het was een 'koffer vol' certificaten en vlaggen waarmee het Shell Tankers gezelschap na de uitreiking met Wouters van de voorlichtingssectie naar een Rotterdamse eetgelegenheden toog om het grote aantal schepen dat in de prijzen viel, te vieren.



certificaat veroverd. Daarnaast waren er twee gouden wimpels, namelijk voor de 'Mytilus' en de 'Viana', die – helaas – volgende jaren niet meer kunnen meedoen.

Certificaten en wimpels werden in ontvangst genomen door Kapt. Buisman en Kapt. Brameijer, die op 27 oktober jl. met hun echtgenoten aanwezig waren in het Haven-coördinatiecentrum in Rotterdam, alwaar de U.S. Coastguard aan vertegenwoordigers van de Nederlandse koopvaardij eer betuigde. Momenteel nemen ruim 7000 schepen deel aan het Amver-systeem, van meer dan 90 verschillende nationaliteiten.

Certificaten en wimpels (die over het jaar 1980 gelden) zullen aan boord van de respectieve schepen worden geplaatst. Een volledig overzicht treft u hieronder aan, waarbij alleen de onderscheidingen voor 'ononderbroken' jaren zijn vermeld.

Abida 2	Laconica 1
Acila 4	Latia 1
Acmaea 1	Latirus 2
Acteon 3	Lepton 3
Cinulia 11	Macoma 7
Crania 10	Marinula 3
Felania 6	Meta 6
Fossarina 4	Onoba 8
Fossarus 4	Tagelus 8
Fulgur 6	Viana 5
	Zaria 2.



# SCHOON SCHIP



## Dank

Een van die vroegere Shell Tankers collega's van het eerste uur, is Frans van Maanen. Na het betrekken van het eerste Shell-Gebouw aan het Hofplein, stapte hij over naar Shell Nederland. Wij zijn hem nooit uit het oog verloren, trouwens hij ons ook niet, want vanuit zijn kamer op de 1e etage bestierde hij het Shell-Gebouw administratief, ook onze etages. Op 29 oktober jl. nam hij afscheid wegens pensionering, uitbundig uitgezwaaid door vele collega's van de drie in de Shell-toren gehuisveste maatschappijen. Hij verzocht ons het volgende op te nemen, aan welk verzoek wij gaarne gevolg geven.

'Omdat het niet mogelijk was om bij mijn pensionering van iedereen persoonlijk afscheid te nemen, wil ik graag op deze wijze al mijn ex-collega's het allerbeste voor de toekomst toewensen. Bovendien wil ik ieder die er aan heeft bijgedragen mijn afscheid tot een feest te maken, ook namens mijn vrouw, hiervoor heel hartelijk danken.

Frans van Maanen

## OVST-nieuws

### FEESTAVOND OVST

Op 1 januari 1982 bestaat onze Ontspanningsvereniging alweer 20 jaar. In verband hiermede heeft het bestuur van de OVST het plan opgevat om voor haar leden een feestavond te organiseren. Voor NIET-LEDEN is dit wellicht een goede aanleiding om nú lid te worden van de OVST (de contributie voor vlootpersoneel bedraagt slechts f 4,— per jaar).

Deze feestavond zal plaatsvinden op zaterdagavond 16 januari a.s. van 20.00 tot ± 01.00 uur in de Rotonde-Zaal van Café-Restaurant Engels, Stationsplein te Rotterdam. Restaurant Engels is vlak naast het Centraal Station in Rotterdam gelegen, dus gemakkelijk bereikbaar. Ook is er voldoende parkeergelegenheid voor Uw auto, o.a. in de parkeergarages van Engels en de Ton Menken IJshal.

De entree en garderobe zijn gratis. De avond wordt muzikaal opgeluisterd door de 'Fantasia's'. Bij binnenkomst wordt u een kopje koffie aangeboden en tevens

bieden wij u nog enkele versnaperingen aan.

Bent u lid van de OVST of wilt u lid worden en heeft u zin in een gezellige feestavond dan kunt u zich tot uiterlijk vrijdag 18 december a.s. aanmelden bij de volgende personen:

Mary Bode, tel. 010-696217  
Christa Harcksen, tel. 010-696116  
(introdactie is afhankelijk van het aantal leden dat zich aanmeldt)

Wij hopen dat u allen in groten getale aanwezig zult zijn.

## Nico weg

Weer is er een uit de walorganisatie vertrokken die we al lang in ons midden hadden. Nico Schoots kwam 18 jaar geleden, zo uit militaire dienst, op de toenmalige sectie Scheepsgezellen de gelederen versterken. Later volgde zijn overplaatsing naar de sectie Scheepsofficieren. Varende collega's van beide categorieën troffen hem later in de sectie Salarissen en Lonen en sedert begin dit jaar in Personeelsregelingen. Bovendien was hij jarenlang actief in het bestuur van onze ontspanningsvereniging. Hij is nu overgeplaatst naar het KSEPL in Rijswijk, maar niet zonder door walcollega's te zijn uitgezwaaid in de Spiegelzaal op 11 november jl. Ten afscheid gaf hij ons onderstaande tekst mee. 'Degenen die ik bij de bijeenkomst ter gelegenheid van mijn afscheid en bij mijn 'afscheidsrondje' door het gebouw niet reeds persoonlijk heb bedankt, wil ik graag hiermede dankzeggen voor 18 jaar opleiding, samenwerking en collegialiteit. Ook de velen die hebben bijgedragen aan mijn afscheidskado's in de vorm van een glazen slaande koperen scheepsklok (een lang gekoesterde wens) en platenbonnen, wil ik hiervoor nogmaals hartelijk danken. Ik

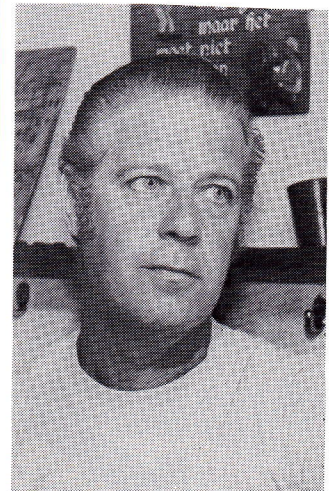
verzeker mijn vloot- en walcollega's dat ik met genoegen terugkijk op de goede tijd bij Shell Tankers doorgebracht en dat ik met enige weemoed ben weggegaan, hoewel blij met de kans die mij in Rijswijk is geboden.'

Nico Schoots

## Buyts jubileerde

Namens officieren en bemanning van de 'Macoma' berichtte Conny de Roos ons, dat aan boord het 25-jarig dienstjubileum van Gerard Buyts aanleiding was tot een feest. Zij schrijft: in het oktober-nummer van Schip en Ka kon men Gerard, als enige scheepsgezel met zoveel dienstjaren, trots tussen de andere jubilarissen zien. Gerard Buyts kwam 25 jaar geleden als matroos onder de gage aan boord van de oude 'Mitra' van de rederij 'La Corona', die later in Shell Tankers B.V. zou opgaan. Wij van de 'Macoma' vonden het feit, dat nu eens een scheepsgezel zo lange tijd bij Shell Tankers vaart wel een extra felicitatie en vermelding in het blad waard.

En dat vond de redactie ook. Op de foto zien wij Gerard Buyts tijdens zijn feest in de bar van de 'Macoma' op 31 oktober jl.





## Gehuwd:

21.10.81: L. L. Teveer, bediende, met Mw. C. D. H. Berg.  
 27.10.81: H. Domselaar, hoofdbediende, met mw. B. Roos.  
 28.10.81: A. D. N. Smith, 4e stm, met mw. J. de Wijze.  
 06.11.81: J. W. Jongkind, 4e wtk., met mw. A. Giesberts.

## Geboren

14.10.81: Gijsjan Johannis, zoon van J. Ghijsels, 3e stm. en mw. E. D. Ghijsels-Melaard.  
 16.10.81: Soraya, dochter van A. R. Tanasale, hoofdbediende, en mw. C. E. Tanasale-Valbuena.  
 29.10.81: Helena Anna Maria, dochter van J. L. M. Peeters, 3e wtk. en mw. M. A. E. Peeters-Mennen.  
 02.11.81: Thijs, zoon van J. P. P. van Alebeek, 3e wtk. en mw. J. M. B. van Alebeek-Wijers.

## Aflossingen:

*gezagv.:* J. Priest, G. Arkema, P. Janssen, H. A. Schelvis, D. M. Mos, C. Vlas, W. Croes, F. Klaassen, G. Verbrugh, F. Minkels, P. Hoogesteger, W. O. Kooi, H. G. Willemsen, L. van der Valk, J. de Jong.  
*1e stl.:* W. C. Moll, D. C. Tazelaar, W. Beekman, W. J. H. van Dipten, M. C. Kalkman, B. J. W. Wortelboer, G. A. M. Dorren, W. Hoogendijk, F. de Vries, T. W. Scharrenburg, J. van Ruiven.  
*2e stl.:* R. van Exel, J. W. H. B. ter Braak, R. J. Moeke, R. M. van der AA, P. L. van der Vos, P. J. T. Knappstein.  
*3e stl.:* A. R. Pieters Graafland, N. M. J. Duyn, A. C. M. Morriën, H. Ammerlaan, P. N. M. Ros, A. A. Schmidt, J. Barth, R. I. de Roos, K. Winters, M. C. Swart, C. J. M. Roels.  
*4e stl.:* R. Koers, E. Barsingerhorn, G. Y. Bouma, H. Brugts.  
*stag. stl.:* C. van der Wal, W. P. M. Ahout, A. J. Roefs.  
*radio-off.:* F. van der Doe, P. Dijkstra, J. J. Marcus, A. Boutkan, F. R. Meurs, J. W. Hendriks, A. H. C. de Bruyne, P. J. Balkstra.  
*hfd. wtk.:* F. L. Alexandre, L. C. Spoon, J. L. van der Rijnst, A. de Witte, A. J. G. Weitzel, W. J. van der Hoek, J. de Jong, H. L. de Koning, L. J. van Onselen, D. Gooris, N. C. van der Vecht.  
*2e wtk.:* M. Schmidt, M. F. Koens, R. J. Bosman, J. A. Willems, J. W. van Putten, J. B. H. de Gloppler, J. J. Timmers, W. J. M. Braeken.

*3e wtk.:* G. W. Goethals, H. R. Muyson, J. Verlinde, B. K. Frans, A. E. de Bruyn, R. Koudstaal, T. J. M. H. Bakker, J. H. van Leuven, R. M. Eebes, G. A. de Wolf.  
*4e wtk.:* J. H. M. van Stoffelen, C. J. J. Verhart, F. Spijker, A. van Beek, G. R. Spijkerman, A. J. Leget, E. A. Rumeser, P. J. Farla.  
*5e wtk.:* W. A. Koudijs, P. M. Groeneveld, E. van der Holst, D. J. Galama, W. J. van Megen, A. W. J. Beunis.  
*stag. wtk.:* A. M. de Boer, R. J. M. van Geel.  
*sch. voorman:* P. van der Toorn.  
*sch. vakman 1:* J. M. H. Siepers, L. J. C. van Kuyen, J. M. Kools.  
*sch. vakman 1w:* G. J. C. Dudink, S. Y. Tysma, J. Heeren, Q. A. P. de Wit.  
*sch. vakman 2w:* J. W. Hemmes, A. P. T. J. Huurman, J. H. Hermesen, A. O. Koetje, P. J. C. M. Coenegracht, C. A. Wijnschenk Dom, L. Nunnikhoven, H. C. A. Muller.  
*alg. sch. vakman:* P. P. Flecken, C. W. S. T. Stoffels, H. A. Westhoff, J. A. M. Beurden, J. Vriendjes, W. H. Reimerink, R. van Buuren, J. W. P. Grommen, K. van der Sluis.  
*sch. gezal a/w:* H. Geelen, P. J. M. van Dillen, J. Hendriks, P. Luyten, M. J. Heiligers, R. E. Hubbard, J. Booy.  
*aank. sch. vakman:* R. E. Curial, M. R. Cordu, H. C. Weenink, G. W. Specht, G. den Heyer, J. M. D. Theunisse.  
*aank. sch. gezal a/w:* W. Pannekeet, J. G. Constant.  
*hoofdvoeding:* B. Gohres, F. Tüllman, J. G. Volleberg, H. A. Groenendijk, W. W. Huygen, L. H. Thibaudier, H. Vrugt.  
*sch. kok:* M. A. Kerkhoff, J. J. Coppoolse, T. van der Bergh.  
*hoofdbediende:* W. M. Beekman, N. G. Wehrmann, L. J. Schalk.  
*bediende:* M. Jonkman, S. J. Wollrabe, C. M. Vervloet, M. Bouwkamp.  
*bediende a/d:* A. Smit, R. K. Boon.  
*kokmaat:* R. B. Takke.  
*jongen a/w:* A. Quist.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:**  
 1e stm. J. G. Wientjes, 4e stm. D. A. Bosman, 3e wtk. J. G. Kuit, sch. vakman 2w H. Brouwer.  
**m.s. Acila:**  
 3e wtk. E. K. G. Schiefer, 5e wtk. E. R. J. van der Sleen, sch. vakman 1 L. A. T. Blankemeyer, M. Temmerman, aank. sch. gezal a/w A. J. de Gooyer, H. C. J. van

Laarhoven.

**m.s. Acmaea:**  
 wnd. gezagv. G. M. Schipper, 3e stm. D. van der Heul, stag. stm. P. van der Burg, 2e wtk. P. Dekker, 3e wtk. E. Hendrikse, sch. vakman 2w E. L. Evers.  
**m.s. Acteon:**  
 wnd. gezagv. W. Kalkman, 1e stm. R. Dijkstra, 2e stm. B. M. Stubbe, radio-off. W. M. van der Laan, 2e wtk. I. J. Albrechts, 3e wtk. J. Water, wnd. 4e wtk. J. F. Wind.  
**m.s. Cinulia:**  
 4e stm. N. T. Witte, radio-off. J. Buitendijk, sch. vakman 1w A. C. Hasenbalg, sch. vakman 2w H. A. Hulzebosch.  
**m.s. Crania:**  
 wnd. 3e stm. A. W. F. Pera, hfd. wtk. J. J. F. Reitsma.  
**m.s. Dallia:**  
 1e stm. G. Buma, 2e stm. J. M. M. van Rossum, radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg, hfd. wtk. K. L. Schuring, C. G. van der Zwet, 5e wtk. D. Hemstra.  
**m.s. Daphne:**  
 2e stm. J. A. Koenraad, sch. vakman 1 R. Vijlbrief, hoofdvoeding J. H. A. J. Orie, bediende A. Hansen.  
**m.s. Diadema:**  
 gezagv. J. van Beele, 1e stm. A. T. van Es, 3e stm. R. R. van der Maas, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, 5e wtk. A. F. den Hengst, stag. wtk. T. J. Veenstra.  
**m.s. Felania:**  
 gezagv. H. W. Vermaas, hfd. wtk. H. H. Apfel, alg. sch. vakman A. de Baat, H. de Vries, aank. sch. vakman P. A. Raas, hoofdbediende D. Seip.  
**m.s. Felipes:**  
 1e stm. F. J. Kronenberg, 2e stm. M. M. Scheele, 3e wtk. W. J. Stam, alg. sch. vakman M. A. Oosterhof.  
**m.s. Ficus:**  
 gezagv. J. Verhoeven, 2e wtk. H. Brand, 2e stm. C. M. Bianchi, alg. sch. vakman H. P. de Leeuw, J. H. Spaans, aank. sch. vakman J. G. M. van Heugten, aank. sch. gezal a/w A. Sumantri, R. Renders, sch. kok E. J. Niermeyer, hoofdbediende J. L. F. Romén, bediende A. D. Pattiiha, jongen a/w W. P. Guyt;  
**m.s. Flammulina:**  
 gezagv. R. Knol, 1e stm. J. W. Nieuwerf, bediende H. van den Enk;  
**m.s. Fossarus:**  
 1e stm. J. Broekmeijer, 3e stm. J. van der Wees, wnd. 4e wtk. H. G. Besselink;  
**m.s. Fulgur:**  
 1e stm. H. J. de Vries, stag. stm. W. A. Abbas, B. de Vries, M.



## In Memoriam

Op 15 oktober jl. is overleden de heer

### J. Boersma

oud-gezagvoerder. De heer Boersma verliet de dienst der Maatschappij op 10 mei 1958, na bijna 29 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Op 6 november jl. is overleden de heer

### R. Kooymans,

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Kooymans verliet de dienst der Maatschappij op 01 januari 1959, na ruim 30 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van 73 jaar.

Zoethout, hfd. wtk. A. Bax, 2e wtk. G. J. A. de Ruiters, stag. wtk. M. P. M. Boeren, H. A. Lamme, sch. vakman 1 M. J. A. Schuurs, alg. sch. vakman D. van Eenige, J. H. Winands, A. R. Oosterhof, aank. sch. vakman R. A. de Lange, aank. kok E. M. Stolk, hoofdbediende A. J. J. Ceelen, bediende C. J. A. W. M. Buenen, J. M. G. Sanders;

### m.s. Fusus:

gezagv. H. van Slegtenhorst, 1e stm. A. J. Both, 3e stm. G. A. H. Monkhorst, hfd. wtk. W. G. van der Velden, 2e wtk. A. Houwaard jr., alg. sch. vakman K. G. J. Schefferlie, J. H. Oosterhof;

### s.s. Kylix:

wnd. gezagv. B. Ritman, 2e stm. E. J. G. Kraszewski, 2e wtk. M. J. Parent, 3e wtk. F. H. de Jong, sch. vakman 2w A. Pasman, P. E. Komski;

### s.s. Latia:

hoofd voeding B. M. de Roode;

### s.s. Latirus:

gezagv. W. Welbie, 3e stm. P. C. Mink, 4e stm. R. Rodenburg, radio-off. J. H. ten Pas, wnd. 4e wtk. Y. S. Attema, sch. voorman W. J. Pronk;

### s.s. Lepton:

gezagv. D. Rijk, 1e stm. O. A. van Druten, hfd. wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. J. Smid, 3e wtk. A. Storm, 5e wtk. A. P. P. van den Broek, sch. vakman 1 J. P. de Landes, G. A. Vermeer, sch. vakman 2w R. J. Sellier, sch. gezel a/w R. B. A. Spronck, J. H. T. M. Vissers, J. A. Schaarman, J. P. Almeida, aank. sch. gezel a/w T. J. van der Maat, hoofd voeding W. A. van Noort,

aank. kok R. A. Snel, bediende a/d J. G. Koek;  
**s.s. Macoma:**  
gezagv. M. Hus, 3e stm. J. Ghijsels, hfd. wtk. H. Kuyper, 3e wtk. P. D. Koudenburg, 5e wtk. R. G. Kooiman, sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. kok R. Bakker;

### s.s. Marinula:

2e wtk. W. Vroling, sch. vakman 2w J. J. M. van den Beld;

### m.s. Niso:

1e stm. G. van der Oord, radio-off. N. Eijlers, hfd. wtk. J. van der Schee;

### s.s. Ondina:

gezagv. A. J. de Ronde, 3e stm. E. E. de Rijcke, stag. stm. J. A. M. van Zadel, wnd. 4e wtk. R. Groeneweg, stag. wtk. H. H. Hupkes;

### s.s. Onoba:

1e stm. R. Hendriks, 2e stm. J. W. J. Rodenhuis, radio-off. H. W. Hogeweg, hfd. wtk. R. M. F. van den Berg, wnd. 3e wtk. F. R. R. Smith, 4e wtk. C. J. Spanjer, 5e wtk. G. Ipreburg, sch. vakman 2w W. Kappert;

### s.s. Sepia:

3e stm. M. R. Vogelpoel, 4e stm. K. H. M. Smulders, hfd. wtk. J. B. van Haaster, 5e wtk. J. T. G. Verwey, hoofd voeding A. Onderstal;

### m.s. Tagelus:

3e stm. E. Witteveen, radio-off. A. A. M. Lapidaire, 2e wtk. T. Bakker, 4e wtk. B. L. C. Maas;

### s.s. Viana:

wnd. gezagv. R. van Westendorp, 5e wtk. H. P. M. Wouters;

### s.s. Vitrea:

2e stm. H. H. van Dijk, 3e wtk. C.

Brasser, 2e man. A. Costas Ezcurdia, mar. int. D. Fandino Rodriguez, A. Garcia Dominguez, J. Rajo Fernandez;

### s.s. Zafra:

radio-off. M. Dijkman, 4e wtk. D. Struyk;

### s.s. Zaria:

1e stm. H. Sieders;

### Indienst getreden vlootpersoneel:



N. T. Witte  
4e stm.



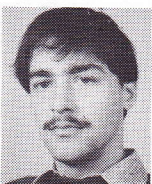
T. J. Veenstra  
4e stm.



G. Ipreburg  
5e wtk.



D. Hemstra  
5e wtk.



W. J. D. M. Gakes  
5e wtk.

### Indienst getreden vlootpersoneel:



H. Brouwer  
sch. vakman 2w



E. L. Evers  
sch. vakman 2w



P. E. Komski  
sch. vakman 2w

### Uit dienst getreden:

2e stm. : R. J. Moeke, E. Hietbrink;  
4e stm. : W. H. M. Schelvis;  
4e wtk. : H. M. Zwanenburg;  
sch. vakman 2w : S. H. Smits.

### Overplaatsing:

2e wtk. : A. G. M. Witten - S. I. P. M. te Den Haag;

### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm. : J. P. J. M. Cobelens - Qatar Petroleum Producing Authority;

### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

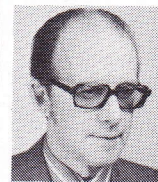
1e stm. : G. C. Peeters - Shell Nigeria Ltd.;

### Behaalde diploma's:

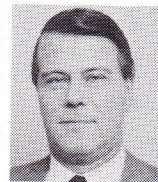
1e Stuurman G.H.V.-th. : P. A. Vermolen;  
2e Stuurman G. H. V. + 1e Stuurman G.H.V.-th. : L. Onderweegs;  
'C-th.' : W. I. van der Burgh;  
'B' : D. Struyk;  
'A/B-th.' : W. J. D. M. Gakes, N. J. Galama, H. J. P. M. van Pinxteren, M. L. J. Delfgaauw, A. A. R. Woudenberg, W. H. van Pamelen;  
'A/C-th.' : G. Ipreburg;

# WAL

### Jubilea



1-1-82,  
P. J. Huigen  
(DFM/6) - 25 jaar



1-1-82  
J. A. Vis  
(DFP/5) - 25 jaar



1-1-82  
J. G. van de Weijer  
(DFP/3) - 25 jaar



**Dank zij een duidelijk verslag (met foto's) van 4e stuurman E. J. D. de Leeuw kunnen wij onze lezers berichten omtrent de hulpverlening die de 'Acila' kon geven aan een in nood verkerend zeiljacht. Een verslag waaruit blijkt, dat door zeilers over de wereldzeeën wel eens wat veel risico wordt genomen.**

Het was 4e stuurman De Leeuw van de 'Acila' die op zaterdag 12 september het eerst een klein zeiljacht waarnam. Het schip was om 05.30 boordtijd in de positie 22°10' N 153°20' W en op weg naar Yokohama. Het zag er naar uit, dat dit zeiljacht de 'Acila' op 5 mijl aan bakboord zou passeren, maar de stuurman zag toch wel iets vreemds aan de fok. Er werd koers veranderd om iets dichterbij te komen, waarna inderdaad bleek dat de fok halverwege was samengeknoopt. Bij zeiljachten een teken van nood.

Nadat de opvarenden van het jacht bemerkten, dat de 'Acila' dichterbij kwam werd een handstakellicht ontstoken. De gezagvoerder werd gewaarschuwd en de machinekamer kreeg opdracht klaar te maken voor manoeuvreren. Zo lang dit nog niet kon, werden er rondjes gedraaid om het zeiljacht, maar om 06.45 uur werd begonnen met langsij komen. Met opzet werd verbinding via het achterschip tot stand gebracht, daar anders het houten jacht wel eens beschadigd kon worden tegen de scheepshuid.

### **Moedertaal**

In het Engels werd gevraagd wat de problemen waren, maar tot verbazing van de opvarenden van de 'Acila' werd in het Nederlands geantwoord. Weliswaar was het zeiljacht, Jig-Bil geheten, in Zwitserland geregistreerd, maar de twee opvarenden waren een Fransman en een Belg, respectievelijk Aracones en Coene geheten. Zij bleken al twee maanden onderweg te zijn van het Panamakanaal naar Hawaii, maar door slecht weer waren ze een flink eind weggezet. Ze zaten al twee weken zonder eten en vijf dagen zonder water. Hun toestand was dan ook uiterst kritiek. Waren ze niet ontdekt, dan hadden zij hun zeilavontuur waarschijnlijk met de dood moeten bekopen.

### **Proviand**

Het was natuurlijk een kleine moeite om de opvarenden van etenswaren en van water te voorzien. Echter, omdat ook gas aan boord van de Jig-Bil op was, moest proviand worden uitgezocht, die men zonder koken kon nuttigen. Hoewel het voor het zeiljacht nog maar drie dagen varen was naar Hawaii, werd voor twee weken geproviandeerd. De opvarenden hadden goede hoop na deze hulp het verder zelf te klaren, zodat om 08.30 afscheid werd genomen, met drie lange stoten op de scheepsfluit.

## **De 'Acila'** **als redder in de nood**

