

SCHEEP



FEEST

19e jaargang
nummer 6
februari 1980

Beelden Jaarlijkse bijeenkomst



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Negentiende jaargang no. 6
februari 1980

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'.

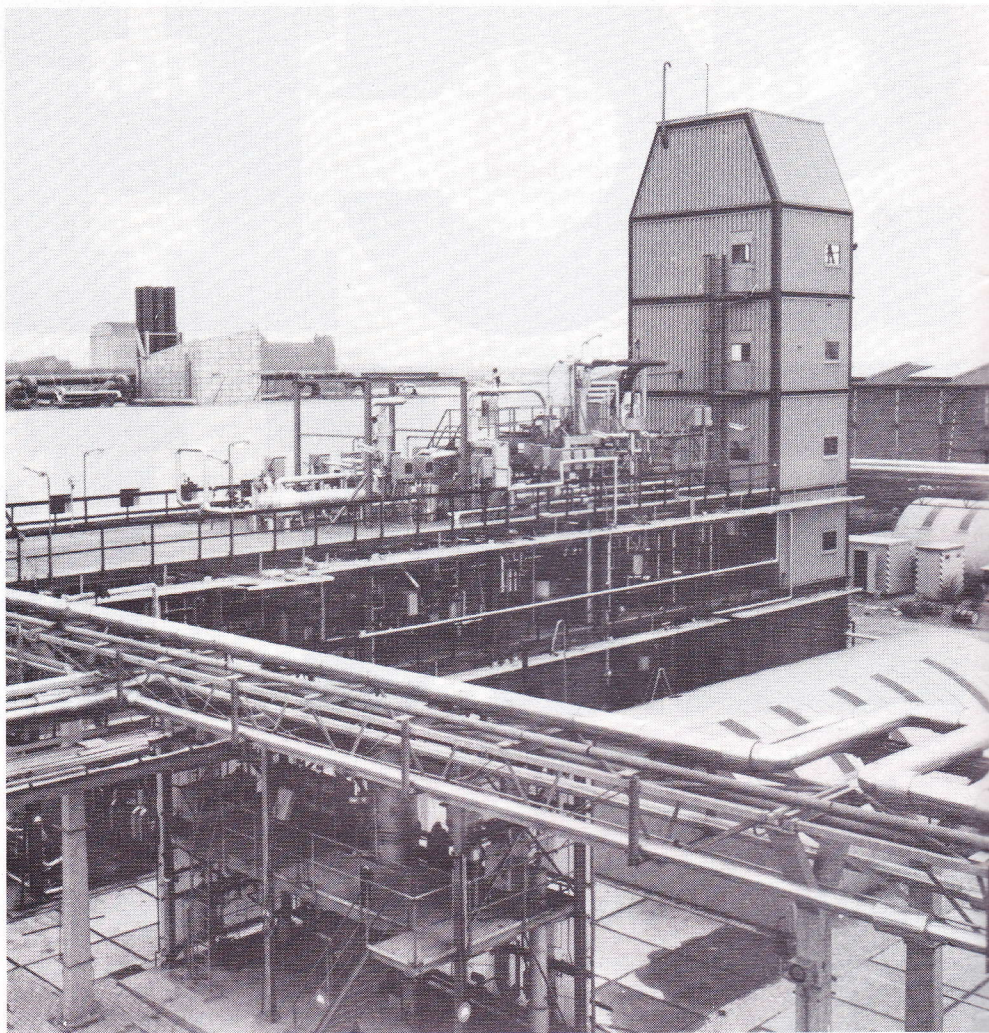
Hoewel Shell-maatschappijen een eigen identiteit hebben, worden zij in deze publikatie soms gemakshalve met de collectieve benaming 'Shell' of 'Groep' aangeduid in passages die betrekking hebben op maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep of wanneer vermelding van de naam van de maatschappij(en) gevoeglijk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

Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie

Vormgeving Tijn Vorm
Druk Tijn Zwolle bv

IN DIT NUMMER

OR-vloot	4
Wie wil er mee?	9
Wat anderen zeggen	10
Ideeënbus	12
Beelden van de jaarlijkse bijeenkomst	13
Bedankt Scheveningen Radio.	
Bedankt N.C.R.V.	14
Bezoeker uit Spanje	14
Kerstfeest in het dok	15
Schoon Schip	16
Personalia	18
Jubileum op de 'Fossarus'	20



Shell kolengas voor PNEM centrale

Shell Nederland B.V. heeft het voornemen op het terrein van Shell Chemie in Moerdijk een kolenvergassingsinstallatie te bouwen met een capaciteit van 1000 ton kolen per dag. Shell wil hiermee aantonen dat het Shell/Koppers kolenvergassingsproces technisch en economisch te realiseren is.

In dit project zal het kolengas worden gebruikt voor milieuvriendelijke electriciteitsopwekking met een hoog energie-rendement door middel van gasturbines met een daarachter gekoppelde stoomcentrale, (zgn. Steg of combined-cycle eenheid). Het ligt in de bedoeling dat de N.V. Provinciale Noordbrabantse Electriciteits Maatschappij (PNEM) het geproduceerde kolengas onder nader overeen te komen voorwaarden zal afnemen voor gebruik in een te bouwen centrale van dit type, die zal worden opgericht hetzij in de Dongecentrale te Geertruidenberg, naast een bestaande Steg-eenheid, hetzij op het industrieterrein Moerdijk. Shell en PNEM zullen gezamenlijk een werkgroep instellen om ter voorbereiding van de eind 1980 te nemen definitieve investeringsbeslissingen een aantal punten van gemeenschappelijk belang te bestuderen. Zij streven er naar het project

per 1 december 1983 bedrijfsklaar te hebben.

De bouw van de kolenvergassingsinstallatie zal een investering vergen van ca. f 300 miljoen. Na de inbedrijfstelling zullen hier circa 100 man werk vinden. De Steg-eenheid zal een investering vergen van ca. f 125 miljoen.

Shell is sinds 1972 bezig met de ontwikkeling van het Shell/Koppers kolenvergassingsproces. De research- en ontwikkelingskosten van dit proces hebben tot nu toe ongeveer f 200 miljoen bedragen.

Na de in 1976 in bedrijf genomen proefinstallatie in het laboratorium te Amsterdam (6 ton kolen/dag) en de in 1978 opgestarte demonstratie-eenheid (150 ton kolen/dag) te Harburg (West-Duitsland), zet Shell in Moerdijk de derde stap op weg naar een volwaardig rendabele installatie met een kolenverbruik van 5000 tot 6000 ton per dag. Een dergelijke installatie zou naar verwachting tegen het eind van de jaren '80 operationeel kunnen zijn.

Proefinstallatie voor de vergassing van steenkool op het terrein van het Koninklijke/Shell-Laboratorium, Amsterdam.

Mutatie Shell Pensioenfonds

Drs. O. C. Fischer, directeur van het Centraal Kantoor Den Haag, is benoemd tot nieuwe voorzitter van de Stichting Shell Pensioenfonds. Hij volgt als zodanig Drs. D. de Bruyne op die, in verband met zijn benoeming tot voorzitter van het Comité van Groepsdirecteuren, besloten heeft af te treden als lid A, tevens voorzitter, van de Raad van Bestuur van de Stichting Shell Pensioenfonds. Voorts zal de heer De Bruyne aftreden als voorzitter, tevens lid, van het College van Gedelegeerden van deze stichting. Deze functies zijn per 1 januari 1980 door de heer Fischer overgenomen.

Pasfoto's

Bericht is ontvangen van de agenten in Kuweit, dat opvarenden van schepen die aldaar van boord willen voor walverlof of voor welke andere reden dan ook, behalve hun paspoort of monsterboekje tevens pasfoto's moeten hebben om daarvoor toestemming te krijgen. Dit geldt voor alle havens daar, zoals Mina-al-Ahmadi, Shuaiba, Mina Abdulla en Mina Saud. Wij raden een ieder dus nog maar eens aan, in zijn of haar eigen belang, er zorg voor te dragen bij vertrek naar zee steeds een aantal pasfoto's mee te nemen.

Nieuwe voorzitter en secretaris CNOOKS

Tijdens de op 3 december jl. gehouden algemene ledenvergadering van de Club van Nederlandse Oud-gedagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen van de



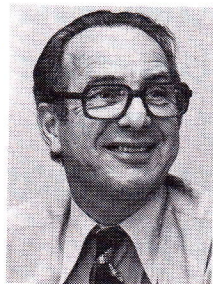
G. den Bakker



H. den Ouden

Koninklijke/Shell, kortweg de CNOOKS genaamd, is de heer G. den Bakker tot voorzitter en de heer H. den Ouden tot secretaris gekozen.

Afscheid gaan nemen ...



M. de Klerk - DFF/3
afscheidsreceptie op
14 maart 1980 - 16.00
uur



J. J. A. Meijers -
DFP/3
afscheidsreceptie op
28 maart 1980 - 16.00
uur

Ook varende collega's die met verlof zijn en van hun belangstelling blij willen geven, zijn van harte welkom op de afscheidsreceptie, die op de aangegeven dag in de lunchkamer wordt gehouden.

Mededeling Shell Pensioenfonds

Franchise

In verband met de van 1 januari 1980 af geldende hogere AOW-uitkeringen is de franchise, als genoemd in artikel 1 van reglement II en van reglement III, met ingang van genoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 31 december 1979 met recht op pensioen verlaten, vastgesteld op:

f 21.399,— voor gehuwde mannelijke
fondsleden
f 10.700,— voor gehuwde vrouwelijke
fondsleden
f 14.712,— voor ongehuwde fondsleden

Grensbedragen

Op grond van artikel 21, lid 2 van

reglement II en artikel 20, lid 2 van reglement III, heeft de raad van bestuur besloten de in artikel 19, lid 3 van artikel 21, lid 1 van reglement II en artikel 18, lid 3 en artikel 20, lid 1 van reglement III genoemde grensbedragen te wijzigen, en met ingang van 1 januari 1980 te verhogen tot f 22.800,— voor grensbedrag I (was f 22.000,—) en tot f 31.200,— voor grensbedrag II (was f 30.100,—).

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1562	11.12.79	Superintendent Singapore (PCOR)
1563	14.12.79	Sluiting kantoor tijdens feestdagen (PCOR)
1564	14.12.79	Berichtenproc. tijdens feestdagen (PCOR)
1565	17.12.79	Uniforme barprijzen (PCOR)
1566	19.12.79	Postverzending
1567	19.12.79	Boek 'Waterbehandeling' Meevaarregeling echtgenotes
1568	19.12.79	Schoonmaak werkzaamheden in de machinekamer
1569	19.12.79	Aanstellingen (PCOR)
1570	19.12.79	Kerstwens directeur (PCOR)
1571	20.12.79	Koersen (PCOR)
1572	31.12.79	Minimum maandloon koopvaardij (PCOR)
1573	31.12.79	Gageverhoging Chinese scheepsgezellen per 1.1.80 (PCOR)
1574	4. 1.80	Fin. gegevens i.v.m. wijziging voedinggeld per 1.1.80 off.en Eur. scheepsgezellen.
1575	7. 1.80	Tanker Port Performance, kosten per dag.
1576	8. 1.80	Radioberichtgeving aan Ned. koopvaardij schepen.
1577	8. 1.80	Verbindingen Scheveningen Radio (PCOR)
1578	9. 1.80	Uurverdienst tarieven per 1.1.80 (PCOR)
1579	10. 1.80	Overleg vergaderingen Vloot OR (PCOR)
1580	15. 1.80	

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

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

(010) 130955

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Diloma
m.s. Dione
m.s. Dosina

(010) 130956

m.s. Felania
m.s. Felipe
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

(010) 130957

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

(010) 130958

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

(010) 130959

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



OR-VLOOT

- O.R.-vloot wil in de Centrale O.R. ● Vanaf 1982 weer nieuwbouw voor de Shell-vloten.
- Gelijkschakeling hotel- en verblijfkostenvergoeding Singapore voor alle zeevarenden van onze maatschappij.

De lengte van de _____ dienstperiode _____

Een onderwerp dat in de belangstelling, ook van de O.R., blijft. In de oktober-vergadering was het overzicht 3e kwartaal reeds kritisch bekeken voor zover het de officiersrangen betrof. Thans waren ook de civiele-dienstrangen en de scheepsgezel-overzichten beschikbaar, waaruit bleek dat tot en met het 3e kwartaal voor hen de gemiddelde dienstperiode schommelde tussen 3 maanden 24 dagen en 4 maanden 7 dagen.

Toch is er ongerustheid ontstaan, met name door de vele vermeldingen van 'vijf' maanden voor bijna alle officiersrangen in het 'Nieuws van Shell Tankers' voor januari en, in iets mindere mate, voor februari. Door het hoofd van de personeelsafdeling, C. van Dalen, die de beide overlegvergaderingen bijwoonde, werd uiteengezet hoe de maatschappij thans alle zeilen bijzet om het officierenbestand aan te vullen. Vijf Britse 4e en 3e stuurlieden zijn geleend van STUK (op Nederlandse arbeidsvoorwaarden), advertenties zijn geplaatst en pogingen werden verricht om van andere Nederlandse rederijen personeel te lenen. Dit laatste overigens tot nu toe zonder succes. De enigen die beschikbaar konden worden gesteld waren (hilariteit!) gezagvoerders. Geattendeerd werd de bestuurder op de situatie die aan het ontstaan is, met name dat 4e stuurlieden nu soms binnen enkele maanden tot 3e stuurman worden gepromoveerd. Met andere woorden: een extra verzwaring voor de meer ervaren staf, die het toezicht moet houden.

Van maatschappij-zijde realiseert men zich volkomen de moeilijke situatie. Het probleem ligt voor een heel groot deel bij de HTS-opleiding, waarvan zeer velen na een of meer jaren nog nauwelijks belangstelling voor het zeevarende beroep hebben. Een ontwikkeling die destijds, bij de instelling van de HTS-structuur, met name door Shell Tankers is voorspeld. Echter, de HTS-opleiding was niet tegen te houden en we zitten nu met de wrange

vruchten. Extra facet is natuurlijk, dat door het langer dan verwacht in de vaart houden van enkele schepen, aanzienlijk meer personeel nodig is. Echter, geen enkele poging zal achterwege worden gelaten om zo snel mogelijk het personeelsbestand te brengen op 40 schepen, zoals in de nieuwjaarstoespraak ook al aangekondigd. Daarbij ligt het accent niet meer alleen op stuurlieden, maar ook op werktuigkundigen. Mede-oorzaak hiervan is het beroep dat door de walorganisatie wordt gedaan op werktuigkundigen van de vloot. En voor alle duidelijkheid: er komen dit jaar ook promoties van 2e werktuigkundige tot hoofdwerktuigkundige!

Vlootbestand _____

Voor zover nog niet bekend, is het goed nog eens de nu verwachte situatie ten aanzien van onze schepen op een rijtje te zetten. De 'Flammulina' is in december aan onze vloot toegevoegd. De 'Zafra' en 'Zaria' zullen beide voorlopig in de vaart blijven, de eerste voor dienst op het Auk-veld, de 'Zaria' wellicht ook voor 'worldwide'. De 'Viana' is weer voor 30 maanden verhuurd aan Maraven en ook de 'Vitrea' zal hoogstwaarschijnlijk nog 30 maanden in de vaart blijven, terwijl de 'Ficus' – de laatste Britse F-klasser – omstreeks april wordt overgenomen. Daarmee is de vloot dan weer gegroeid tot 39 schepen. De 'Capiluna' staat nog steeds op de nominatie om te verdwijnen in oktober 1980 en of de 'Labiosa' nog wel tegen het einde van 1980 zal worden overgenomen van STUK is onzeker geworden. Dit zal afhangen van de verhouding tussen Britse en Nederlandse vloot nadat onze vloot weer tot 39 schepen is gegroeid.

Nu de olieprijsstijging aanzienlijk is, loont het voor de V.S. om de olie uit Alaska en Californië te ontzwaren. Dit betekent wel afname van de lichteractiviteiten op de Amerikaanse kust. De contracten voor de 'Dosina' en 'Sepia' zijn dan ook niet verlengd. Beide schepen gaan dus weer 'worldwide' varen met – incidenteel – lichteractiviteit. Bij de Koninklijke/Shell Groep zijn nu

plannen in ontwikkeling (offertes zijn nog niet aangevraagd) voor de bouw van waarschijnlijk 5 smeeroleschepen, op te leveren tussen 1982 en 1985. Het zullen schepen worden van ongeveer 20.000 ton draagvermogen. Echter – en dit met nadruk – aan welke vloot die zullen worden toegewezen is nog absoluut onbekend. Dat er daarna nog meer volgen is niet uitgesloten. Ook qua nieuwbouw van bulk carriers zijn er meer positieve geluiden. Immers, de vooruitzichten voor bulkvervoer zijn goed. Shell International Marine heeft daarom aan Shell Coal voorgesteld meer eigen bulk carriers – men denkt aan vier stuks – in beheer te nemen en wel vanaf 1983. Dit opent voor ons nog geen grote perspectieven, omdat in Groot Brittannië de fiscale en financiële regelingen aantrekkelijker zijn dan de huidige WIR in Nederland. Dit blijft voor ons als Nederlandse tak van de Shell vloot-organisatie een grote zorg, juist omdat het smeerolie- en bulkvervoer voor ons bijzonder interessant zou kunnen zijn. Waarmee weer niet gezegd wil zijn, dat vloeibaar-gasvervoer van de baan is. Wie echter de nieuwsmedia volgt, zal het niet zijn ontgaan dat nog een levendige discussie gaande is over het transport van gas van Algerije naar Nederland. Onze directeur gaf ter vergadering nog een exposé van zijn bezoek aan de twee terminals van het Brunei-project, zowel aan de ladingkant (Brunei) als de loskant (Tokio).

Hotel-/ _____ verblijfkosten _____

De problemen die in het verleden zijn gerezen omtrent de vergoedingen in Singapore voor de diverse categorieën zeevarenden zullen nu binnenkort tot het verleden behoren. De regeling wordt nog nader uitgewerkt, zodat het voorbarig zou zijn alle detail-cijfers te vermelden. Wel – en dit kan met nadruk worden gesteld – gaat niemand erop achteruit, doch de vergoedingen worden gelijkgeschakeld. Hiermede wijken wij dan af van de Britse collega's, wier vergoeding synchroon liep met die van de Nederlandse zeevarenden. Echter, juist in het kader van het slopen van aparte regelingen voor

scheepsgezellen en officieren, was een aanpassing voor met name Singapore dringend gewenst. Overigens wordt de onkostenregeling voor Nederland ook aangepast aan het gestegen prijspeil.

Twee O.R.-en van _____ Shell Tankers en de _____ COR _____

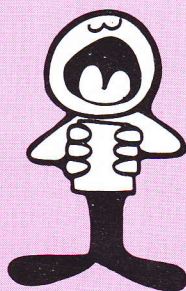
Zoals elke maatschappij met verschillende vertakkingen in Nederland, heeft ook de Koninklijke/Shell in Nederland een Centrale Ondernemingsraad. Van elke Nederlandse Shell-maatschappij hebben twee of meer leden (afhankelijk van het aantal werknemers) hierin zitting. Belangrijk, juist omdat in de COR (= Centrale Ondernemings Raad) zaken worden besproken die meer algemeen gelden voor de diverse maatschappijen. Dit kunnen zijn de ontwikkeling van het personeelsbestand, de vergoedingsregelingen, enz., maar ook de pensioenvoorzieningen. Van Shell Tankers nemen aan de COR-vergaderingen twee wal O.R.-leden deel. De O.R.-vloot is niet bij de COR aangesloten, een situatie die weinig bevredigend is, zeker nu zowel alle officieren als Nederlandse scheepsgezellen lid van het Shell Pensioenfonds zijn.

Reeds geruime tijd wordt binnen Shell Tankers gesproken over het vormen van één gemeenschappelijke ondernemingsraad in plaats van twee gescheiden O.R.-en, hetgeen o.a. meer efficiënt werken mogelijk zou maken. Daarbij zou de vertegenwoordiging van de wal zodanig kunnen worden geregeld, dat specifieke walonderwerpen niet door de vlootleden 'onder de tafel' kunnen worden geveegd. Immers in zo'n gemeenschappelijke ondernemingsraad is er een groter aantal vertegenwoordigers van de vloot. Ondanks dat hiervoor een regeling mogelijk is en de O.R.-vloot van harte bereid is daaraan mee te werken, stond de wal-O.R. er in eerste instantie niet positief tegenover. De wal-O.R. hield daarna door middel van een enquête ruggespraak met haar achterban. Uitslag: 73 walpersoneelsleden tegen en 33 voor samengaan. De O.R.-vloot betreurt dit. Echter, het heeft haar niet weerhouden om in de januari-vergadering de maatschappij officieel te verzoeken ten spoedigste een lidmaatschap voor de O.R.-vloot bij de COR te bewerkstelligen. Het belang van deelneming in de COR-beraadslagingen wordt door de O.R.-vloot namelijk van zo primair belang geacht, dat thans geen andere weg meer open staat. Waarbij – en dit nadrukkelijk – de O.R.-vloot nog steeds haar hand uitsteekt om met de wal-O.R. samen te gaan, ook al is dit aanzoek reeds enige malen afgewezen.

Veiligheid _____

Een onderwerp waarover de ondernemingsraad zich in de naaste

toekomst meer wil buigen. Nèt zo goed als over leef- en werkomstandigheden aan boord. Beide onderwerpen liggen voor een deel in elkaars verlengde. Alvorens zelf dieper in te gaan op een aantal aspecten, had de raad het hoofd van de veiligheidssectie – W. Hoogendijk – verzocht een praatje over dit onderwerp te houden, terwijl het hoofd van DFT (Technische en Nautische Diensten) – C. E. van 't Woudt – samen met Hoogendijk de problemen rond de leef- en werkomstandigheden nader toelichtten. De persoonlijke ongevallencijfers over 1979 (nog voorlopig) wijzen uit dat – vergeleken met 1978 – het aantal ongevallen met arbeidsverzuim gedaald is van 90 naar 77. In 20 gevallen was er geen directe schuld van betrokkene, maar in 57 gevallen wel. Er wordt thans door de maatschappij gewerkt aan een veiligheidsreglement. De veiligheidsinstructeurs die thans, vanwege het nijpende tekort aan 1e



stuurlieden, een dienstperiode in hun eigen rang vervullen, zullen na afloop van verlof weer als instructeur terugkomen, omdat de maatschappij het belang hiervan wel degelijk inziet. Echter, van nog meer belang – aldus Hoogendijk – is de blijvende motivatie van de opvarenden zelf, waarbij het werkoverleg zoals dat in PLA-verband aan boord plaatsvindt goede resultaten blijkt af te werpen. Bewijs daarvan is wel, dat aan boord van de F-schepen (over 1979 5½ schip) slechts 6 ongevallen plaatsvonden en op de 7½ conventioneel met Nederlandse scheepsgezellen varende schepen maar liefst 31.

Er wordt nu ook overleg gepleegd met de Lagere Zeevaartscholen over het opnemen van veiligheidslessen op school. Bij onze maatschappij zullen nieuw in dienst getreden scheepsgezellen eerst een veiligheids/brandbluscursus moeten volgen. Overigens zullen in de komende 2 jaar ook Scheepvaart-Inspectie en IMCO eisen ten aanzien van veiligheidstraining gaan stellen. Bij overname van schepen van STUK zal erop gelet worden, dat zo spoedig mogelijk een veiligheidsinspectie aan boord plaatsvindt, terwijl nu reeds contacten gaande zijn over veiligheidseisen bij toekomstige nieuwbouw voor de Shell. Dit alles nam niet weg dat reeds nu (maar de O.R. wil er later zeker nog op terugkomen) vragen werden gesteld over de toch soms minder gunstige situaties op schepen, met name op die welke voor sloop zijn bestemd. Men kon zich niet aan de indruk onttrekken dat in zulke gevallen aanvragen van veiligheidsvoorzieningen te snel worden afgewezen. En als ze niet

worden afgewezen duurt de aflevering vele, vele maanden. Net zo goed als aan onveilige situaties aan de wal in loshavens (die aan Londen worden doorgegeven) slechts zelden iets wordt gedaan.

Schoenen en _____ oorkappen _____

Een ander – we mogen wel zeggen – 'heet hangijzer' blijkt de al of niet aanwezigheid van veiligheidsschoenen in diverse maten, het tekort aan oorkappen, de onaantrekkelijkheid van GAK-veiligheidspublicaties. Kortom, men maakte van zijn hart geen moordkuil en wilde meer doeltreffende voorziening van het benodigde qua veiligheid. Wel genoegdoening gaf de medeling dat wordt overwogen om voor elke opvarende een gehoorcap te verstrekken. Nagegaan zal ook worden of het aanleggen van depots voor veiligheidsschoenen in havens als Singapore en Curaçao tot de mogelijkheden behoort. Wel – en daaraan schort het nog wel eens – is het noodzakelijk **tijdig** aan te vragen en niet te wachten tot er een tekort is. Of de suggestie de voorraad aan boord in de wekelijkse performance-cijfers van het schip op te nemen een oplossing zou bieden, zal worden nagegaan.

Geluidshinder en _____ trillingen _____

Bijzondere belangstelling had de raad voor hetgeen door Van 't Woudt en Hoogendijk werd gezegd omtrent geluidshinder en trillingen. Ondanks dat nieuwbouw vanuit Londen wordt geregeld (en begeleid), is er inbreng onzerzijds, zeker wanneer tevoren bekend is, dat een schip voor onze vloot is bestemd. Neem alleen de langere (en bredere) kooien, het kleinere aantal hutten maar wel van grotere afmetingen. Moeilijker ligt het bij het totaal-ontwerp. Vroeger konden geen minimum-eisen ten aanzien van geluidshinder en trillingen worden gesteld. Maar nu meer bekend is geworden omtrent de criteria daarvoor, kunnen minimum-eisen in nieuwbouwspecificaties worden opgenomen. Maar een bestaand schip met geluidshinder en trillingen alsnog verbouwen tot een meer 'comfortabel' schip, is financieel niet altijd haalbaar. Natuurlijk geldt voor bestaande schepen ook het restant aan levensduur. Wordt dan besloten een schip alsnog langer in de vaart te houden, dan kan een aantasting van de leef- en werkomstandigheden ontstaan. Maar voor alles geldt, dat een schip als het ware tot z'n laatste snik veilig dient te zijn. En als er op dit gebied tekortkomingen aan boord mochten worden geconstateerd, aanvragen inzenden: onmiddellijk.

Er komen nu Nederlandse en IMCO-eisen wat betreft geluidshinder, zowel voor bestaande als voor nieuwbouwschepen. In recente onderzoeken zowel op de TH in Delft

(waar Shell Tankers contact mee onderhoudt) als in Amerika is nagegaan in hoeverre een teveel aan trillingen - en die weer onderverdeeld in horizontale en verticale - de gezondheid kunnen beïnvloeden. Dit werkt dus in de hand dat in de toekomst stringenter eisen in specificaties kunnen worden opgenomen. Wat bestaande schepen aangaat, met name sommige F-klässers, binnenkort zal een vertegenwoordiger van Norske Veritas een reis meemaken om de bronnen te lokaliseren. Echter nogmaals: de kosten van eventuele wijzigingen zouden wel eens hoog kunnen oplopen, dat het daarna verder varen economisch niet meer haalbaar zou zijn.

A/C units

Ook de air-conditioning units en de daarmee geproduceerde 'leefbaarheid' in de hutten kwam ter sprake. Feit is wel, dat wanneer de installatie eenmaal goed door een expert afgesteld is de situatie zeker acceptabel is. Echter, hoeveel wordt er daarna aan boord niet door menigeen aan de kleppen en dergelijke gesleuteld om z'n eigen comfort tot het maximaal haalbare op te voeren. Maar daarmee is onmiddellijk de gehele installatie verstoord! Toch bleef men vragen stellen, juist omdat deze onderwerpen hete hangijzers zijn. Zo werd gevraagd of men wel eens had bekeken of niet eventueel verschillende A/C units zodanig konden worden geïnstalleerd, dat de airconditioning per dek kon worden geregeld. Een goede suggestie, aldus Van 't Woudt. Verder vroeg men zich af of men bij Shell Tankers wel eens had gehoord van isolatiemaatregelen. Er zijn hutten, waarvan de vloer een dusdanige temperatuur heeft vanwege de eronder gelegen installaties/ruimten, dat het lopen op blote voeten een onmogelijkheid is. Heeft men nu nooit eens overwogen om isolatiemateriaal aan te brengen? Gewezen erop werd, dat bij dergelijke situaties een aanvraag moet worden ingediend respectievelijk een post op de doklijst moet worden vermeld. Zeker in een tijd van energiebesparing verdienen en krijgen deze posten nu meer dan ooit aandacht.

Ladinggassen

Ook gassen aan boord en in de tanks geven, bij sommige soorten lading, nogal eens aanleiding tot klachten. De vraag in hoeverre de gezondheid hierdoor kan worden beïnvloed, bleef dan ook niet uit. Uitvoerig werd hierbij stilgestaan, ook dat bij handhaving van de voorschriften uit het reglement men geen gevaar voor de gezondheid hoeft te duchten. Er is bij de raffinaderijen van de Groep voortdurend onderzoek naar de eventuele gevaren van de verschillende gassen en daarover wordt door ons steeds contact onderhouden. Dat al vele jaren geen ongevallen op onze schepen hebben plaatsgevonden, toont wel aan dat - zo lang men zich bewust blijft van de risico's en de voorschriften aanhoudt - de veiligheid, ook op dit gebied, gewaarborgd blijft.

O.R.-allerlei

- bij de bespreking van de lengte dienstperioden vroeg men zich af waarom het toch zo'n moeite kost personeel aan te trekken. Zijn wij dan niet meer de 'gouwe' maatschappij van vroeger? Opgemerkt ten antwoord werd, dat alle rederijen met hetzelfde probleem worstelen, maar dat ons door hen het verwijt wordt gemaakt toch vooruit te lopen in arbeidsvoorwaarden.
- In de loop van 1980 zal worden nagegaan in hoeverre het aantrekkelijk is de personeelsplanning per computer te verrichten. Een studie daarna zal binnenkort worden afgesloten.
- Men overweegt een werkoverlegtraining voor hoofdwerktuigkundigen en uitgezocht wordt of over dit onderwerp een video-band bestaat om hen aan boord de uitleg over 'hoe werkoverleg te plegen' te vergemakkelijken.
- De bijdrage van zeevarenden in het Shell Pensioenfonds is vastgesteld op 12% voor scheepsgezellen en officieren die op de leeftijd van 57½ met pensioen gaan en op 14% voor die officieren die met 55 gepensioneerd worden. Voor velen zijn door hun storting in het Bedrijfspensioenfonds en de AOW-premie geen eigen bijdrage

verschuldigd aan het Shell Pensioenfonds.

- 5 mei zal dit jaar weer nationaal worden gevierd (altijd om de vijf jaar). Voor Europees vlootpersoneel geldt derhalve de bevrijdingsdag als een feestdag.
- De studie over het 'schip van de toekomst', zoals dit door het Nederlands Maritiem Instituut wordt ontwikkeld (onze hoofdwtk. Wielart is daarvoor afgestaan) zal uit meerdere schepen bestaan, waaronder een produktentanker en een bulk carrier.
- Briefwisseling tussen secretariaat en varende O.R.-leden gaat soms met veel vertraging gepaard. Telegramwisseling, in dringende gevallen zelfs een telefoongesprek, kan een oplossing zijn.
- Tot de retraite in oktober zal de huidige O.R.-secretaris, Baard, optreden als plaatsvervangend voorzitter.
- Niet vreemd opkijken aan boord als aparte enveloppen van de O.R. komen. Ze zijn gesloten en uitsluitend bestemd voor de varende O.R.-collega.
- Alhoewel de O.R. waardering heeft voor het initiatief een veiligheidskalender uit te brengen voor 1980, is de raad met de technische uitvoering niet geheel gelukkig, waarvan nota is genomen.
- O.R.-lid Van Iperen heeft om persoonlijke redenen bedankt. Zijn plaats zal worden ingenomen door Holwerda.

Gedachtenwisseling met Commissaris Montijn

De raad van Commissarissen van onze maatschappij wordt gevormd door Ir. E. G. G. Werner (voorzitter), R. M. Hart, Ir. J. A. P. Montijn en - de zgn. 'buiten'-commissaris, dus niet van Shell - J. A. Warning. Volgens het rooster treedt de heer Montijn in april 1980 af als commissaris. In verband met een voorstel de heer Montijn te herbenoemen, had de O.R.-vloot verzocht tijdens de januari-vergadering over zijn eventuele herbenoeming met hem van gedachten te mogen wisselen.

Montijn vertelde bij deze gelegenheid hoe hij, naast zijn functie als president-directeur van Shell Nederland, tevens zitting heeft in het dagelijks bestuur van het VNO, de Kamer van Koophandel te Rotterdam, de Raad van Commissarissen van de

Nederlandse Gasunie en van de Curacaose Scheepvaart Mij, alsmede zitting heeft in de Raad van de Waterstaat. Dit zijn alle functies, waarbij direct of indirect belangen van Shell Tankers kunnen spelen. We hoeven daarbij slechts te denken aan de geul naar Rotterdam, de Maasvlakte Oil Terminal, de nieuwe Kolenterminal op de Maasvlakte en de mogelijke taak van Shell Tankers bij het vervoer van vloeibaar gas naar Nederland.

Continuïteit

Een van de overwegingen van de O.R.-vloot om een gedachtenwisseling te verzoeken, was de vrees dat de continuïteit binnen de Raad van Commissarissen in het gedrang zou kunnen komen bij zijn herbenoeming. Men had namelijk vernomen, dat in 1981 Werner en Warning zouden aftreden als commissaris en Montijn in februari 1981 zou worden gepensioneerd. Montijn begon met te constateren, dat dit probleem overal speelt, daar in het begin van de 80-er jaren een grote concentratie van pensioneringen plaatsvindt. Echter, in de groep worden de werkzaamheden steeds in teamverband uitgevoerd, waarbij tevens de mogelijkheid bestaat dat, indien wenselijk, een zekere spreiding kan



worden bewerkstelligd zolang betrokkenen de 60-jarige leeftijd nog niet hebben bereikt. Bovendien, een jongere kandidaat met dezelfde nationale functieverdeling is er niet binnen de Groep, gedeeltelijk ook omdat die functies samenhangen met het president-directeur zijn van Shell Nederland.

Ook de vrees binnen de O.R., dat hij als zodanig primair zou denken aan de belangen van die maatschappij, in plaats van aan het 'onafhankelijke transportpatroon van Shell Tankers' bleek ongegrond. Immers, zo vertelde hij, meer zaken lopen parallel dan dat ze met elkaar in strijd zijn. Daarbij vormt Shell Tankers een belangrijk facet in het voorzieningspatroon van Nederland, zonder dat de internationale 'supply'-vaart wordt aangetast.

Geruchtenstroom

Reeds lang – aldus stelde de O.R. – zijn er geruchten over een door Shell Nederland overnemen van onze maatschappij. En al blijft het tot nu toe bij geruchten, het zou op z'n zachtst gezegd laf zijn dit hier niet ter sprake te brengen, juist omdat Montijn als president-directeur én als commissaris een dergelijke beslissing in belangrijke mate zou kunnen beïnvloeden. En dat weerhield de O.R.-vloot ook nog van het volmondig 'ja' zeggen op zijn

kandidaatstelling. Bijzonder openhartig ging Montijn hierop in, waarbij hij benadrukte, dat het geenszins zeker is dat dit ooit zal gebeuren. Trouwens, het zou er slechts op neerkomen dat Shell Tankers financieel dichter wordt getrokken bij de andere werkmaatschappijen in Nederland. Dit zal nooit betekenen dat Shell Tankers wordt 'overgenomen', dus een afdeling van Shell Nederland zal worden. Shell Tankers blijft als



zelfstandige onderneming voortbestaan. Dus dezelfde organisatie als thans, dezelfde binding met Shell International Marine, dezelfde opbouw aan de wal én op de vloot, dezelfde taken namelijk internationaal vervoer ten behoeve van de Koninklijke/Shell groep. Wel zou dit van invloed kunnen zijn op de Raad van Commissarissen. Een andere vormgeving zou financieel voor Shell Tankers aantrekkelijk kunnen

zijn, al is die op verschillende wijzen te realiseren. Zeker wat betreft financiering van eventuele nieuwbouw zouden nieuwe perspectieven zich openen. Doch nogmaals, de studie daaromtrent is zeker niet afgesloten. Juist omdat de O.R.-vloot dit aspect toch wat nader belicht wilde zien, gaf Montijn als voorbeelden de situatie weer bij Shell Nederland Chemie, bij Chemie Verkoop, Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Verkoop; maatschappijen die volkomen onafhankelijk werken, maar aan Shell Nederland zijn gebonden. 'Nee, als – en ik herhaal als – ooit daartoe zou worden besloten, dan wordt Shell Tankers beslist geen afdeling van Shell Nederland. En voor het personeel zouden er beslist geen veranderingen zijn anders dan die welke mogelijk zijn bij het voortzetten van de huidige structuur', aldus Montijn.

Voordracht akkoord

In de daarna gehouden vergadering van de ondernemingsraad is besloten volledig akkoord te gaan met de herbenoeming van Ir. J. A. P. Montijn tot commissaris bij onze maatschappij, onder voorbehoud dat in de nabije toekomst de continuïteit van de commissarissen nauwlettend in het oog zal worden gehouden.



◀ De plaats in de raad van Stolk, die hij vanwege zijn pensionering moest opgeven, wordt thans ingenomen door Hillen, die in januari voor het eerst deelnam aan de vergaderingen.



▶ Veiligheid en leef- en werkomstandigheden aan boord. Dat waren ook onderwerpen die ter sprake kwamen bij de laatstgehouden vergadering. Zowel Van 't Woudt (zie foto) als Hoogendijk gaven een explicatie en beantwoordden vragen. Het zijn onderwerpen die in de toekomst zeker opnieuw zullen worden aangesneden door de O.R.-vloot.



◀ Besloten is dat – tot de retraite in oktober – Baard op het secretariaat werkzaam blijft, tevens als plv. voorzitter optreedt. Daarna zal de situatie opnieuw worden bekeken.



▶ 'Ja, er komt nieuwbouw bij de Shell. Of ook wij na 1982 een of meer nieuwe smeerolie- of bulkschepen toegewezen krijgen, is nog niet bekend.'

De januari-vergadering stond nog onder leiding van Witten. In maart neemt – alleen bij de overlegvergaderingen – onze directeur

◀ de – overigens niet aanwezige – hamer over.



▶ Uitvoerig is gesproken met Montijn, de commissaris van onze maatschappij, tegen wiens herbenoeming de O.R.-vloot geen bezwaar maakt.



Die vraag wordt nogal eens gesteld, als men ziet dat er voor een bijeenkomst van de O.R.-vloot maar liefst drie agenda's voor drie afzonderlijke vergaderingen worden rondgestuurd. 'Kunnen ze dat daar niet in één vergadering afhandelen?', zo zou je eraan kunnen toevoegen.

'Nee', zegt de wet op de ondernemingsraden; er is een aparte O.R.-vergadering (dus zonder de bestuurder, de directeur dus) en een aparte overlegvergadering (met de bestuurder). Zo gaat dat – geheel volgens de nieuwe wet – bij praktisch alle bedrijven met een ondernemingsraad.

Echter, er is een extra complicatie bij een rederij, waar het wettelijk vereiste aantal O.R.-leden een groot deel van het jaar afwezig is. Men kan wel gelijk met de ondernemingsraadvergadering beginnen, doch in de periode dat de leden afwezig waren zijn er nieuwe ontwikkelingen geweest; er zijn bijzondere mededelingen van de zijde van het bedrijf. En dan onmiddellijk met een O.R.-vergadering zonder bestuurder beginnen, zou weinig zin hebben. Immers, men wil meedenken, meepraten, de argumenten horen en meebeslissen, bij alle punten die de O.R. aangaan. Want dat is nou juist de hele bedoeling van het instituut ondernemingsraad. Vandaar: eerst een overlegvergadering, dan een vergadering van de ondernemingsraad daarna, bij de tweede overlegvergadering, de bestuurder te laten weten hoe de raad denkt, adviseert of beslist over hetgeen door hem te berde is gebracht.

Veel tijd

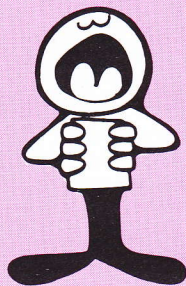
Dat in die drie vergaderingen veel tijd gaat zitten, is waar. Bij de vergaderingen van 8 en 9 januari jl. werd de eerste dag vergaderd van 09.30 tot 17.30 uur, met een korte lunchpauze. De agenda van de O.R.-vergadering was toen slechts gedeeltelijk afgewerkt, zodat de discussie om 20.00 uur werd hervat en pas beëindigd om 22.30 uur. De volgende morgen waren de 15 leden om 08.30 uur al weer rond de vergadertafel en zetten er pas om 13.00 uur een punt achter. Toen moest 's middags nog de tweede overlegvergadering plaatsvinden, doch die was van kortere duur.

Twee dagen lang vergaderen is vermoeiend, zeker voor zeevarenden, die normaliter wel geheel andere

werkzaamheden gewend zijn. Toch is men nog blij het tot die twee dagen te kunnen beperken, doordat er ook veel werk in commissies wordt verzet.

Commissies

Commissies zijn kleinere groepen van O.R.-leden (bij ons zo tussen de 3 en 7, afhankelijk van het onderwerp), die zich tussen de gemiddeld twee-maandelijke vergaderingen van de O.R. buigen over allerlei zaken, die 'tijdelijk' of 'altijd' extra aandacht vragen. Tijdelijk bij voorbeeld, als het gaat om het opstellen van een nieuw O.R.-reglement, dat juist nu actueel is.



Immers, met de nieuwe wet in de hand moeten alle reglementen weer worden aangepast. Is zo'n reglement eenmaal aangenomen door de gehele ondernemingsraad en ook door de bedrijfscommissie waar het moet worden ingediend, dan wordt zo'n commissie bedankt en opgeheven. Echter, de wet maakt ook 'vaste' commissies mogelijk en die zijn er ook bij onze ondernemingsraad. Een commissie voor pensioenvoorzieningen bij voorbeeld. Of de commissie die zich met het Projekt met Lange Adem bezighoudt.

Dat ook die commissies de nodige problemen op hun pad vinden, moge wel blijken uit het feit, dat de PLA-commissie al maandenlang niet voltallig heeft kunnen vergaderen, omdat steeds weer leden afwezig, d.w.z. op zee, zijn. Juist deze maand echter hopen ze allemaal met verlof te zijn, waarbij het eindadvies Civiele Dienst dan – eindelijk – zou kunnen worden afgerond.

Dat die commissies, althans de man die nog niet inmiddels naar zee is vertrokken, op de O.R.-vergadering een korte rapportage uitbrengt over hetgeen in de afgelopen periode aan werk is verzet (of niet, omdat men dus eenvoudigweg geen kans kreeg bij elkaar te komen) is duidelijk.

C.D.A.

Toch kan het gebeuren (en dat is al menigmaal het geval geweest) dat de maatschappij een regeling wil invoeren of een maatregel wil treffen die de goedkeuring van de ondernemingsraad behoeft en geen uitstel gedooft. De O.R.-leden van het secretariaat zijn wel meestal aanwezig, maar zij zijn geenszins bevoegd 'ja' of 'nee' te zeggen namens de raad. Wel is er een Commissie Dagelijkse

Aangelegenheden, kortweg C.D.A. genaamd (niet te verwarren met een bekende politieke partij in den lande, al blijft de vraag wie er het eerst was). En die commissie kan in spoedgevallen meer zelfstandig werken. Daarover zal ze dan later in de raad wel verantwoording moeten afleggen. Extra complicatie voor een rederij (we blijven aan de gang met die kreet) is, dat ook de C.D.A.-leden na verlof weer naar zee vertrekken. Met andere woorden: tijdens elke ondernemingsraadvergadering, dus ongeveer om de 2 maanden (het minimum aantal jaarlijks te houden vergaderingen is wettelijk vastgelegd) moet worden nagegaan wie net aan hun verlof zijn begonnen, of ze bereid zijn zitting te nemen in de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden en of de vergadering daarmee akkoord kan gaan. Zo zijn in de januari-vergadering Jacobs en Jousma benoemd tot lid van de C.D.A. tot de in maart te houden vergadering. Tevens zitting daarin hebben de leden van het secretariaat, thans Baard en Witten.

Post

Er zijn klachten op het O.R.-secretariaat binnengekomen over de verzending en ontvangst aan boord van zowel lucht-drukwerkpost als zeepost. Ter toelichting: de lucht-drukwerkpost wordt wel degelijk met normale lucht-briefpost verzonden, doch in afzonderlijke enveloppen of pakketten. Door de PTT wordt de briefpost altijd in de eerste plaats behandeld, de lucht-drukwerkpost pas in de tweede plaats. Kan derhalve niet alle post mee met een vliegtuig, dan wordt de drukwerkpost aangehouden tot er wel ruimte is in een volgend vliegtuig met dezelfde bestemming. Wat zeepost betreft, zal – als gevolg van deroutheringen en 'missen' van het schip – altijd met vertraging rekening moeten worden gehouden, doch de vraag is in hoeverre die vertraging nog te accepteren is. Over beide onderwerpen wordt contact opgenomen met de chef postkamer.

Gepensioneerd zonder bon!

Heel wat pas gepensioneerden stelden tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december jl. de vraag, waarom zij nu geen maandelijke benzinebonnen meer krijgen. Hiervoor is uitvoerig geschreven in het VOEKS-nieuws, dat aan alle gepensioneerden wordt toegezonden. Doch – helaas – onze recent-gepensioneerden hebben dit gemist, vandaar nogmaals de uitleg. Belastingautoriteiten staan binnen redelijke grenzen aan werkgevers toe, dat zij door hen vervaardigde producten aan *werknemers* verkopen, met korting, zonder dat dit als extra inkomsten voor de werknemers wordt aangemerkt. En gepensioneerden zijn geen *werknemers* meer. Vandaar!

Wat komen gaat . . .

Een van de agendapunten voor de eerstvolgende O.R.-vergadering, in maart a.s., is 'Terugblik PLA 1979'.

WIE WIL ER MEE?

Zoals bekend, reserveert onze maatschappij elk jaar 2 kooien op het zeilend zeeschip, de 'Eendracht'. De enthousiaste verhalen die deelnemers daarna te vertellen hebben (en die ook meestal worden gepubliceerd in dit blad) bewijzen, dat zo'n reis over zee met een groot zeilschip onder deskundige leiding bijzonder in de smaak valt.

Werden de 2 kooien voorheen uitsluitend ter beschikking gesteld van degenen die in onze dienst zijn, dit jaar – zo is besloten – zullen de kooien worden toegewezen aan zoons of dochters van degenen die thans bij ons in dienst zijn (vloot en wal uiteraard), of onmiddellijk na hun dienst bij onze maatschappij zijn gepensioneerd. Ook kinderen van een tijdens dienst of na pensionering overleden medewerker komen, vanzelfsprekend, in aanmerking.

Jongerenreis

A.s. zomer zal de 'Eendracht' een aantal 'jongerenreizen' maken. Eén ervan, reis No. 151, gaat van Karlskrona in Zweden naar Amsterdam. Een reis van zo'n 11 dagen, kriskras door Europese wateren. Vertrek – per bus – vanuit Nederland op 25 juli a.s. Embarkatie in Karlskrona op 26 juli en debarkatie in Amsterdam op 6 augustus 1980. Met opzet is voor deze reis gekozen, opdat eventueel nog

**2 kooien op 'Eendracht'!
Nu voor jongeren**

schoolgaande jongeren (leeftijd 16 t/m 25 jaar) ook kunnen meedoen. Deze reis is een van de 'Tallship races 1980'.

Kosten

Zoals gebruikelijk, zullen de vervoerskosten en de deelnemingskosten voor rekening van onze maatschappij zijn, d.w.z. kooigeld én de reiskosten naar Karlskrona, alsmede de af te sluiten verzekering. Wel voor eigen rekening zijn de kosten van een paspoort, monsterboekje en eventuele inentingen. Zeilervaring is niet nodig! Wel goede wil om samen met andere jongens en meisjes, onder deskundige leiding, 11 dagen lang het schip gaande te houden. Geen luxe reis, wel een waarvoor gemeenschapszin nodig is.

Lot beslist

We mogen aannemen, dat dit aanbod veel weerklank zal vinden onder de kinderen van 16 t/m 25 jaar van onze

(ex)-employés. Daarom, wanneer meer dan twee gegadigden zich aanmelden (moet men natuurlijk wel vakantiedagen vrijhouden), beslist het lot, te trekken onder toezicht van een lid van de O.R.-vloot en O.R.-wal.

Inzendtermijn

In verband met de tijdig door ons aan de Stichting het Zeilend Zeeschip door te geven namen van de deelnemers, alsmede het in orde maken van de benodigde papieren, dienen wij uiterlijk 9 mei a.s. de aanmeldingen binnen te hebben. In het juni-nummer volgt dan de bekendmaking van namen dergenen die de reis van hun leven kunnen maken (zij krijgen ook zo snel mogelijk rechtstreeks bericht, eventueel telefonisch). De jongeren die zich wel hebben aangemeld doch – helaas – zijn uitgeloot, weten dan nog tijdig dat zij hun vakantiedagen op andere wijze zullen kunnen besteden. Denkt u er wel aan: als men zich aanmeldt, dan ook de periode 25 juli tot en met 6 augustus 1980 vrijhouden. Zou men de kooi toegewezen krijgen en wegens gebrek aan vrije tijd niet kunnen deelnemen, dan is een ander die wel had gekund gedupeerd!

Laat uw zoon of dochter zijn/haar aanmelding in gesloten enveloppe zenden naar Shell Tankers B.V., t.a.v. DFP/4, postbus 874, 3000 AW Rotterdam. Duidelijk vermelden: naam met voorletters, man/vrouw, geboortedatum en adres (eventueel met telefoonnummer), alsmede de volledige naam van vader. Indien deze is gepensioneerd of overleden, vermelden wanneer dienst verlaten. Schrijf in de linkerbovenhoek van de enveloppe: 'Eendracht'.



Gaven wij, zoals gebruikelijk, in de januari-editie volledig de tekst weer van de nieuwjaarsrede van onze directeur, ook elders zijn tegen het einde van het jaar 1979 behartenswaardige woorden omtrent de

scheepvaart gesproken. Zo hield R. M. Hart, lid van het Comité van Groepsdirecteuren, recentelijk een toespraak tot een groep financieel deskundigen. Daarbij sprak hij ook over de

scheepvaartzaken binnen de Koninklijke/Shell, waarmee hij onder andere speciaal is belast. Enkele bijzonder markante facetten uit zijn lezing laten wij hieronder volgen.

Wat anderen zeggen

Op het juiste moment op de juiste plaats . . .

Hogere olieprijsen leiden tot hogere bunkerprijsen, maar ook tot een kleinere vraag naar olie. In theorie zou lagere vraag weer leiden tot een groter aantal opgelegde tankers. Des te vreemder lijkt het dat in 12 maanden tijds de totaal opgelegde tonnage in de wereld is gedaald van 39 miljoen ton naar 10 miljoen ton.

Dit is echter een gevolg van de algehele onzekerheid die voortvloeit uit de gedaalde flexibiliteit en efficiency die vorig jaar is gekropen in de gehele olievoorziening. Wij schatten dat op het ogenblik (eind 1979) 11% meer tonnage nodig is om dezelfde hoeveelheid olie te vervoeren als slechts twee jaar geleden. De beperkingen wat betreft de beschikbaarheid van olie hebben ertoe geleid, dat er een aanzienlijke toename is in het aantal deel-ladingen en het aantal havens waar moet worden geladen. Op het ogenblik geldt voor een koper in de eerste plaats: waar is olie te verkrijgen en tegen welke prijs? Om een schip derhalve op het juiste moment op de juiste plaats te

hebben is – economisch gezien – zo langzamerhand belangrijker geworden dan een optimaal vervoerssysteem. De vrachtprijs is nu, in verhouding, slechts een kleinere factor in de totale leveringskosten.

Evenwicht dichterbij dan aanvankelijk verwacht

Deze gewijzigde omstandigheden brengen wellicht het moment van evenwicht tussen vraag en aanbod – uitgedrukt in scheepstonnage – dichterbij dan aanvankelijk verwacht en op middellange termijn weegt dit op tegen de daling in de vraag naar olie. Wat de kleinere schepen betreft is het evenwicht al hersteld en er zijn recentelijk al heel wat nieuwe orders voor kleinere tankers geplaatst. Echter, op de lange duur, zal het transport over zee in aanzienlijke mate worden beïnvloed door de gedaalde vraag naar olie.

Bij de Shell zijn eind 1979 een aantal charters beëindigd. Zo'n 35 schepen, met



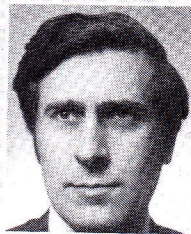
R. M. Hart

een totale tonnage van ongeveer 5 miljoen ton, zijn in 1979 uit dienst gegaan. Tegelijkertijd is het aantal door ons te vervoeren barrels gedaald.

Produktentankers zijn in wezen in evenwicht gekomen maar het herstel van het evenwicht wat betreft grotere tankers zal nog enkele jaren op zich laten wachten.

In de afgelopen 12 maanden is er een opvallende stijging geweest in de doorsnee-vrachttarieven, nog geruime tijd voordat de kosten stegen. Dat betekende betere verdiensten. Te zamen met het beëindigen van enkele dure charter-overeenkomsten heeft dit Shell geholpen om dichterbij een financieel evenwicht te komen wat betreft vervoer met onze tankers.

R. W. Tookey:



Workshop

Weer andere facetten van de Shell-scheepvaart werden belicht tijdens, wat men noemt, een 'Ship Management Workshop' voor onze Britse collega's. Werden tot voor kort voor met verlof zijnde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen alsmede voor 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen van Shell Tankers (U.K.) Ltd regelmatig aparte bijeenkomsten gehouden, thans worden gezamenlijke workshops gehouden, die zo'n 3 dagen in beslag nemen. Mede opzet daarvan was dat een einde zou komen aan het overwicht dat de Britse walorganisatie wat betreft de discussie had. In plaats daarvan – zo zei Richard Tookey, voorheen directeur van STUK, thans Marine Co-ordinator – ligt het in de bedoeling te komen tot meer uitwisseling van gedachten.

Bulk-schepen

Aan de wal in Engeland, zo vertelde Chris Hutton, hoofd van de financiële afdeling in Londen, is de kantoorbezetting nu gereduceerd tot ongeveer 200 man, ten behoeve van thans 56 STUK-schepen, plus de diensten die worden verleend aan Tanker Fleet Services, de Britse Shell-organisatie die in wezen hulp verleent aan niet-Shell-rederijen. Sprekende over bulk carriers vertelde hij, dat hier de groeikansen liggen. Daarbij vestigde hij er met nadruk de aandacht op, dat Shell Coal, de Britse kolenorganisatie, als het ware voor de keuze staat gebruik te maken van of de eigen Shell-vloot of gecharterde bulk carriers. De kosten geven hierbij de doorslag en hoewel STUK nog net de voordeligste vervoerders zijn wat betreft de vlotten van de Koninklijke/Shell Groep (wat voornamelijk wordt veroorzaakt door belastingfaciliteiten), blijft de concurrentie van schepen die kunnen worden gehuurd scherp.

Brandstof besparen!

Jim Duguid, hoofd van de technische afdeling, legde o.a. de nadruk op brandstofbesparing. Brandstofkosten maken een belangrijk deel uit van de totale exploitatiekosten van STUK. Een besparing van 1,5 à 2 ton per schip per dag zou een totale jaarlijkse besparing

opleveren van ongeveer 1 miljoen pond sterling! Brandstofbesparing is niet alleen een kwestie van goed onderhoud, maar ook van een gladde scheepshuid en optimale trim/ballast, zo stelde hij.

Personeel

Tenslotte worden op de 16 deelnemers aan de in november jl. gehouden workshop in vier groepen gesplitst, elk met de opdracht om hun visie op papier te zetten omtrent diverse aspecten in de scheepvaart. Eén daarvan was 'manpower utilisation', het gebruik aan boord dus van de beschikbare mankracht. Dat daarbij al snel ons projekt met lange adem ter sprake kwam, mag geen wonder heten. Wel dat men nog steeds het meren/ontmeren als een grote belemmering ziet om met gereduceerde bemanningen te varen. Ongetwijfeld zal de mededeling van het hoofd van de afdeling personeel, Peter Davenport, dat men o.a. overweegt om gezagvoerders/hoofdwerktuigkundigen en 1e stuurlieden/2e werktuigkundigen meer gezamenlijk uit te zenden, grote aandacht hebben gekregen van de deelnemers. Een volgende stap, aldus Davenport, zou kunnen zijn een grotere vaste ploeg te formeren, waarbij dus ook andere rangen in de ploeg worden opgenomen. Eventueel zouden die ploegen dan steeds naar een zelfde type schip of zelfs steeds naar hetzelfde schip kunnen worden uitgezonden. Een ontwikkeling die bij ons al is begonnen en reeds vaste vorm begint aan te nemen.

Groeikansen

Werd dus tijdens de 'workshop' al het een en ander gezegd tot onze Britse collega-zeevarenden over de groeikansen van de bulkvaart, ook Dr. Alkema van Shell Coal, die zich o.a. bezighoudt met de vraag op langere termijn, noemde met nadruk dit aspect tijdens een lezing elders. Achttien procent van de wereldvraag naar energie wordt gedekt door kolen, totaal zo'n 3600 miljoen ton per jaar. Ongeveer de helft daarvan wordt gedolven in landen met een centraal geleide economie. Slechts een klein deel van de wereldproductie – zo'n 6% – wordt over zee vervoerd. Als men bedenkt dat ongeveer tweederde van de wereldolieproductie over de oceanen wordt getransporteerd, is 6% slechts een bescheiden percentage. Dit kwam tot voor kort door de hoge kosten verbonden aan het vervoer van kolen, maar toch voornamelijk omdat er naar olie (en gas) meer vraag was en deze producten ook goedkoper waren.

H. J. Alkema:



De toekomst van kolen

Waarom de toekomst van kolen er nu rooskleuriger uitziet, is zo langzamerhand tot een ieder doorgedrongen: de meer beperkte reserves aan olie en gas, de terughoudendheid van sommige olie-exporterende landen, de overvloed aan kolenreserves die er zijn en de beter wordende prijsverhouding als gevolg van gestegen olieprijsen. Juist bij elektriciteitscentrales in West-Europa is het toenemend gebruik van kolen al goed merkbaar: van 138 miljoen ton in 1973 naar 190 miljoen ton in 1979! Natuurlijk zijn er verschillende scenarios – nauwkeurig berekende toekomstverwachtingen – voor de gehele kolenhandel. Als we van de verschillende scenarios de meest realistische nemen, kunnen we ook nagaan welke invloed de toename van het kolenverbruik zal hebben op de bulkvaart.

Kolenvervoer over zee

Werd er in 1978 146 miljoen ton over zee vervoerd, in 1985 zal dit naar schatting zo'n 270 miljoen ton zijn, d.w.z. een jaarlijkse toename van 9%! Daarna, dus van 1985 tot 2000, wordt de toename van het kolenvervoer over zee geschat op ongeveer 6,5% jaarlijks. Maar ook in het overige bulkvervoer wordt een toename verwacht, weliswaar minder spectaculair dan voor kolen, maar toch van invloed op de totaal benodigde scheepstonnage voor het droge-bulkvervoer, als volgt:

(in miljoenen tonnen)	1979	1985	2000
Kolen	155	270	700
IJzererts	294	474	905
Graan	146	168	228
Overig bulkvervoer	257	485	1012
Totaal	852	1397	2845

Hieruit blijkt dat – bij een voorzichtige schatting – verwacht mag worden dat in het jaar 2000 het kolenvervoer maar liefst 25% kan uitmaken van het totale droge-bulkvervoer. En het jaar 2000 is nog maar 20 jaar van ons verwijderd!



Ideeënbus

Tijdens de jaarlijkse bespreking van ingezonden ideeën viel op, dat enkele inzenders met name hun inventiviteit hebben gericht op brandstofbesparing. Juist bij de hogere kosten die 'energie' thans vergt, is dit een lofwaardig streven. Meer dan ooit tevoren gaat het er thans om te besparen op energie, ook aan boord.

Het totaal aantal inzendingen van vorig jaar bedroeg slechts vijf. Eén ervan, idee No. 515, kon – helaas – in het geheel niet worden beloond. Echter voor de vier andere werden aanmoedigingspremies en beloningen van f 100,— tot f 750,— uitgekeerd.

Zowel 2e Wtk. Bosman als 5e Wtk. De Klerk toucheerden elk f 200,— aanmoedigingspremie voor een idee (No. 516) dat zij reeds in 1977 hadden ingezonden, doch in de post verloren moet zijn geraakt. Aan de hand van een kopie ervan kon de ideeënbuscommissie – de heren Jongeneel en Van Duuren, onder voorzitterschap van de heer Van 't Woudt – toch het voorstel nagaan. Het ging erom een aparte elektromotor te installeren op de 'Z'-klasse schepen die dienst doen op het Aukveld. Door toepassing van deze motor zou het bij gemeerd liggen niet meer noodzakelijk zijn de achteruit-turbine te gebruiken en daardoor een aanzienlijke brandstofbesparing worden bereikt. Echter, toepassing van het idee zou bijzonder hoge investeringskosten vergen, tussen de f 100.000,— en f 150.000,— per schip. Bovendien was de berekening niet geheel correct. Alles bijeen genomen, moest het idee worden afgewezen, mede rekening houdend met de relatief nog korte periode gedurende welke de 'Z'-klasse in de vaart blijft. Het idee van 3e stuurman Van Haarts betrof de nieuwe verdeelkast voor de navigatielichten aan boord van de 'Cinulia'. Om geheel aan alle voorschriften te voldoen stelt inzender twee oplossingen voor, een bij onmanoeuvrbaar schip zonder black-out en een als gevolg van black-out. Zeer uitvoerig gaat inzender in op de relatief eenvoudige wijziging van de installatie, waarna zijns inziens aan alle mogelijke eisen kan worden voldaan. Echter, aldus de commissie, er worden toch enkele zaken over het hoofd gezien, die doorvoering van het idee absoluut onmogelijk maken. Het alarm/signaal circuit b.v. zou onnodig in werking kunnen treden. Een zoemer in serie met een signaallamp is op zich zelf ook een niet correcte schakeling. Maar juist vanwege de inventiviteit van het idee en de

accurate manier waarop het is uitgewerkt kende de commissie toch een beloning van f 250,— toe, ook al zal het idee dus niet worden doorgevoerd.

Wel een geheel ander idee (No. 318) zond radio-officier Schuller in, die meende een besparing voor de maatschappij te hebben gevonden door op schepen met TOR-installatie de kosten van radiosurprise-opdrachten te drukken.

Echter, de commissie vond het idee – hoewel lofwaardig – toch een enigszins vertekende weergave van de reële situatie geven. Elke radio-officier heeft al de opdracht zoveel mogelijk berichten te combineren, alleen zijn voorstel de opdrachten direct per telex-tape naar Radio-Holland te sturen was nieuw. Het gevaar daarvan is wel, dat bij de ontvanger verwarring ontstaat als zakelijke en surprise-berichten onder één noemer gaan vallen. Geen beloning dus, wel een aanmoedigingspremie van f 100,—.

Het idee van 4e Wtk. Van den Heuvel (No. 519) is te uitgebreid om hier volledig te herhalen. Samengevat doet hij de suggestie om het systeem voor het reinigen van de brandstoffilter na verloop van een instelbare tijdsduur (zoals uitgevoerd op de 'Laconica', waarop hij voer ten tijde voor het insturen van zijn voorstel) te wijzigen in een systeem dat automatisch op drukverschil werkt. Hierdoor zou een brandstofbesparing bereikt worden. Het voorstel werd door inzender daadwerkelijk beproefd.

De Commissie gaf hierop het volgende commentaar:

De conclusie betreffende schieten op drukverschil is juist, het is echter niet nieuw, want dit systeem wordt al op andere schepen toegepast.

Het idee werd uitstekend uitgewerkt; jammer dat de besparing in brandstofhoeveelheid niet werd opgegeven.

Op de 'Laconica', waarop inzender toentertijd dienst deed, is een dergelijk systeem niet aanwezig. Zeker indien wij in de toekomst met onbemande machinekamer willen varen, zal dit systeem moeten worden toegepast. Tevens zal dan nagegaan dienen te worden hoe de situatie op de andere 'L'-klasse schepen is.

Indien het schip zelf een en ander installeert zullen de kosten \pm f 5.000,— bedragen; verwachten wij daarbij een besparing van 100 liter per dag, d.w.z. \pm f 10.000,— per jaar, dan wil dat zeggen dat de gemaakte kosten ruim binnen een jaar terugverdiend kunnen worden.

Op grond van bovenstaande komt de heer Van den Heuvel in aanmerking voor een beloning van f 750,—.



Beelden van

Druk was het die 20e december, dat is zeker. Meer en meer weten verlofgangers en ook gepensioneerden de weg naar het Shell-Gebouw te vinden voor de jaarlijkse bijeenkomst. Zelfs de alom bekende Jeanne Poot (foto 2), net met verlof uit Abu Dhabi, was present. Voor onze maatschappelijk werkster, Marianne Kors (foto 5), was de bijeenkomst een uitstekende gelegenheid om met vele van haar varende collega's (en hun echtgenoten) kennis te maken. Frappant was ook de aanwezigheid van de reeds sedert 1960 gepensioneerde Dr. Thoden van Velzen. (foto 3). De Shell-winkel (foto 4) had tevoren al een grote groep bezoekers te verwerken gekregen. Heel goed te merken aan de omzet, zo fluisterde de caissière ons toe. En voor de klanten was het openzetten van de winkeldeuren een kans bij uitstek om voordeliger dan elders iets uit het assortiment aan te schaffen. De door onze directeur gehouden toespraak (foto 1), die in de januari-editie volledig werd afgedrukt, werd op het laatste moment aanzienlijk ingekort, dit om – zoals de heer Van Heeswijk het uitdrukte – de aanwezigen het lange tijd staan luisteren naar iets wat toch gedrukt wordt weergegeven, te besparen. Kortom, van deze enige gelegenheid die er jaarlijks is om elkaar weer eens te ontmoeten, is door zeer velen dankbaar gebruik gemaakt. En dat is mede het doel van wat je zo langzamerhand de jaarlijkse reünie kunt noemen.

U HEEFT EEN IDEE? VOOR DE DAG ERMEE!

Inzenden aan Ideeënbuscommissie, p/a Shell Tankers. B.V.



an de jaarlijkse bijeenkomst



Bedankt Scheveningen Radio. Bedankt N.C.R.V.

Een foto uit de oude doos. Eigenlijk nog niet eens zo oud, de doos misschien wel maar de foto zeker niet. Herinnert u zich nog het radiogroetenprogramma voor zeevarenden door Radio Nederland Wereldomroep? Regelmatig kwam toen

een groepje familieleden naar Hilversum om groeten uit te spreken aan vader, man of zoon, al gelang de familierelatie. In 1972 stopte de Wereldomroep het programma omdat de animo bij vele rederijen afnam. Shell Tankers vormde

een uitzondering maar kon toch niet verhinderen dat een eind kwam aan de gezellige samenkomsten in Hotel Gooiland.

Het was voor de echtgenote van wnd. 1e stuurman H. J. de Vries een grote verrassing dat zij, na gereageerd te hebben op een oproep van de N.C.R.V., uitgekozen werd om in de studio te gast te zijn en tevens een kerstgroet uit te brengen aan haar man op de 'Fossarina'. De aanleiding om dit groetenprogramma te brengen vormde het 75-jarig bestaan



Bezoeker uit Spanje

Hij komt niet dikwijls aan boord, in volle zee. Maar de bezoeker uit Spanje, die op 5 december er kennelijk in slaagt op talloze adressen tegelijkertijd aanwezig te zijn, sloeg dit jaar de 'Felania' niet over. Hij kwam per helikopter, aldus een verslaggever aan boord, terwijl 4e werktuigkundige Goudzwaard voor foto's zorgde.

Op de algemene vergadering, waar zaken van velerlei aard worden besproken, was de wens naar voren gekomen om het Sinterklaasfeest te vieren, hetgeen de Goedheiligman kennelijk had ingewilligd. Ondanks windkracht 7, zo werd gemeld, was hij per helikopter op het schavotje geland. Vóór zijn komst was aan boord al een koortsachtige bedrijvigheid ontstaan. Een ieder had een surprise gemaakt en was geheimzinnig aan het knutselen geslagen om de meest fantastische dingen en enorme gedichten in elkaar te draaien.

Ook waren met vereende krachten en vooral met vrouwelijke hulp leuke costuums gemaakt, eveneens te gebruiken door toekomstige 'bezoekers'. Zijn nederdaling op het schavotje in de avond van de 5e was, zo werd via het omroepsysteem bekend gemaakt, nogal vermoeiend geweest voor de 'oude' heer en zijn knecht. Des te warmer was het welkom door de gezagvoerder in de bemanningsbar, waar de aanwezigen met luide zang de stemming erin brachten.

Bij het uitreiken van de presentjes, hetgeen op een leuke en originele manier gebeurde, bleek dat de opvarenden beschikken over een enorme vindingrijkheid en grote kennis tot dichters. Hieronder zullen wij enkele coupletten overnemen uit het gedicht dat door Sinterklaas werd voorgedragen. Terugblikkend kan worden gezegd dat het een geslaagde avond is geworden, waarop veel is gelachen onder het genot van voortreffelijk bereide speculaas en gevulde letter.

*Ik hoorde over deze boot al vele malen,
zeer onbegrijpelijke verhalen.
Alleen al dat op ieder, ons gegeven uur,
door iedereen gebruikt wordt het woordje 'zuur'.*

*Een zure reis, een zure pomp, een zure pan,
de sla is zuur, nou ja . . . dat kan!
Dan heb je ook nog een zuur land, met een zure arabier,
en wat je daar niet krijgt, is dat zure bier!
Dat maakt me wel een beetje bang,
het lijkt wel of jullie varen op een rol zure Rang.*

*Beneden schijnt het niet helemaal naar behoren,
soms knetteren de alarmen om je oren,
en na veel gekanker is dan het resultaat,
dat zo'n verdomde fluel-pomp weer vast staat*

*Echter ook betere berichten vernemen Sint en Piet,
Namelijk de reizen verbeteren, is het niet?
Er wordt ook volgens een nieuw systeem gewerkt,
PLA, dat betekent: werken zonder dat je het bemerkt!
Alleen begrijpt de Sint het niet zo best,
Zou je als PLA-er langere adem moeten hebben dan de rest?*

*Al met al varen we toch wel goed,
't is namelijk niet het schip dat het 'm doet,
Het wordt gemaakt – en dat is al jaren –
door de mensen die er op varen!*



van Scheveningen Radio. Mevrouw de Vries zond ons een verslagje van haar belevenissen en we laten verder het woord aan haar.

Lekker opscheppen

Eigenlijk vond ik het wel eng want naar zo'n programma luisteren natuurlijk veel mensen. En de stijl van 'tante is niet meer zo erg ziek', daar houd ik niet van . . . Enfin, ik heb de stoute schoenen aangedaan en heb, toen de oproep werd gedaan, gelijk de telefoon gegrepen. En wat wel te verwachten was, mijn persoon was een van de velen die gereageerd hadden. Maar goed, ik stond op de lijst en nu maar afwachten. Woensdag, de dag voor de uitzending, werden we benaderd door de N.C.R.V. of we de volgende middag, 20 december, in de studio wilden komen om een kerstgroet te komen uitspreken. De kinderen mochten ook mee. Onze twee zoons sprongen een gat in de lucht toen ze hoorden dat ze mee mochten. Dat was wat voor ze, praten met papa op zijn schip. En wat toch ook wel geweldig was, naar de studio. Kan je daarna lekker opscheppen tegen je vriendjes . . .

Geen plankenkoorts

We werden in Hilversum erg vriendelijk ontvangen en naar de opnamestudio gebracht. Daar werden we hartelijk begroet door Gerard v.d. Berg en Conny Vink, die het programma presenteerden. Op onze plaatsen aangekomen werd ons verteld hoe alles zou gaan. Samen met nog een mevrouw waren wij de enige genodigden en ons werd gevraagd om zo nu en dan ook wat te zeggen als commentaar op de gesprekken die binnenkwamen. Dat vond ik erg leuk want ik ben zelf een paar reisjes met mijn man meegeweest. Er kwamen telefoontjes binnen waarbij je jezelf goed de situatie kon indenken. Ook ging het over plaatsen in de wereld, waar je zelf ook wel eens was geweest. Zo'n gesprek liep dan net zo lekker alsof je met een oude bekende verhalen aan het ophalen was. Ook was het leuk om eens wat meer te horen over het dagelijkse leven van de familie van andere zeevarenden en de problemen waarmee men wordt geconfronteerd. Erg vaak staat een zeeman nog in een vreemd daglicht en dat vind ik erg jammer.

Maar het belangrijkste voor mij was wel het gesprek met mijn man. Het was helemaal niet zo eng als ik gedacht had. De plankenkoorts verdween bij het horen van zijn stem. Het was een erg fijn gesprek, ook voor de kinderen. En ze zaten ook niet met hun mond vol tanden. Ze vonden het geweldig om papa zo ver weg te weten en zijn stem toch zo heel dichtbij. We hadden geluk met de verbinding want die kwam erg goed door, wat niet van alle verbindingen kon worden gezegd. Maar dat lag stellig niet aan Scheveningen Radio. Atmosferische storingen gooien wel eens roet in het eten.

Kortom, het was een geweldige belevenis en we waren bijzonder blij dat we de gelegenheid geboden kregen. Bedankt Scheveningen Radio. Bedankt N.C.R.V.

Kerstfeest in het dok

Waarom zou je, als een schip in het dok ligt, geen uitgebreide Kerstparty houden? Zo dachten de opvarenden van de 'Mytilus' er over toen hun schip eind december in Singapore dokte. De entourage was nou niet precies 'je dat'. Allereerst de temperatuur. Alhoewel het in Nederland op dat moment zeker niet bar koud was (hooguit te nat) gaven de thermometers in Singapore toch wel een tikkeltje hogere temperatuur aan . . . Tijdens verblijf in dok is het overal op het schip rommelig. Allerlei werkzaamheden, over het hele schip verspreid. Mede door de douane-voorschriften waren dit wel de voornaamste oorzaken dat het traditionele kerstdiner dit jaar niet kon worden gerealiseerd.

Water uit de mond

Maar wat hiervoor in de plaats kwam heeft niemand teleurgesteld. De HOVO en z'n mensen hebben een koud buffet toebereid waar nog dagen over gesproken werd. Zeker niet in de laatste plaats door de zes mensen van kantoor, die ambtshalve tijdens de dokking aan boord hun werkzaamheden moesten verrichten. Bij het zien van de tijdens het feest genomen kleurenfoto's loopt het water je mond uit. Al die lekkernijen. In dit geval maar goed dat 'Schip en Ka' niet in veelkleurendruk wordt uitgebracht . . . Door de grote inzet van de Civiele Dienst, de zangkunst van de Spaanse scheepsgezellen en nog andere factoren is dit tropische Kerstfeest voor de opvarenden, de tijdelijk aan boord verblijvende echtgenotes en de genodigden een onvergetelijke ervaring geworden.

Foto's en een verslagje van dit gebeuren werden ons toegezonden door 1e stuurman J. W. Nieuwerf.



SCHOON SCHIP

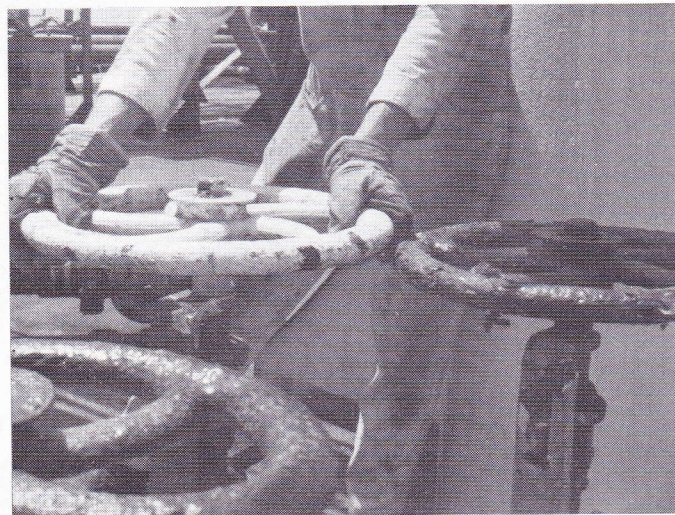
Uit de veiligheidswedstrijd . . .

Olie in kort bestek

Onder deze titel is in de Shell Briefing Service de Nederlandse versie verschenen van 'background to oil', een brochure met acht grafieken en bijbehorende tabellen over een aantal aspecten van de huidige olie- en energiesituatie. Behandeld worden zaken als het energieverbruik, vraag en aanbod van olie, productie en reserves, de kostprijs voor de consument, de kapitaaluitgaven en de kosten van energie in de toekomst. De brochure is te vinden op de informatiestands in het Shell Gebouw aan het Hofplein. Het gebruikelijke aantal is inmiddels naar de schepen verzonden. U kunt ook een exemplaar schriftelijk of telefonisch (010-696127) aanvragen.

Afscheid

Na dertien Shell Tankers jaren heeft Ad van der Voorn van de afdeling Vlootpersoneel eind december de deur van kamer 608 voor het laatst achter zich dicht gedaan om op 2 januari met 'volle kracht' weer te beginnen als personeelsman op de Shell Rafinaderij in Pernis. Op 11 januari kwam hij, vergezeld van zijn echtgenote, nog even terug om in de Spiegelzaal op de 2e etage van het Hofplein Gebouw de bijeengekomen collega's vaarwel te zeggen. In een afscheidwoord van de heer Van Leeuwen, chef van de afd. Vlootpersoneel, bedankte hij Ad voor het vele werk dat hij voor onze maatschappij en onze scheepsgezellen in het bijzonder heeft verricht. De laatste tijd was hij ten nauwste betrokken bij het werven van



Voor een ingewijde commentaar overbodig . . .

Nederlandse scheepsgezellen en hij had een groot aandeel in de plaatsing van LTS'ers op de opleidingschepen. Ad heeft ook heel wat uurtjes besteed aan allerlei O.V.S.T. activiteiten. Hiervoor eveneens ieders grote erkentelijkheid. Als afscheidsgeschenk werd hem een wandklok aangeboden. Hierdoor zal hij nog vaak herinnerd worden aan zijn Shell Tankers jaren. Nog geruime tijd nadat Ad's woorden van dank aan collega's en verdere bekenden hadden weerklonken bleven velen genoeglijk bijeen. En zo is weer een STBV-man uitgevlogen om zijn geluk elders te gaan beproeven.

Chemicals Information Handbook

'De afzet van chemische produkten bedraagt 10,5% van Shell's totale opbrengsten uit verkoop. Hiermee is de omzet van Shell op chemisch gebied de grootste van alle oliemaatschappijen'. Dit vermeldt het Chemicals Information Handbook 1979-80, een uitgave van Shell International Chemical Comp. in Londen. Uit het boekje blijkt verder onder meer dat Shell's verkoop van chemische produkten met 4,5% steeg tot een omzet van 2406 miljoen pond sterling in 1978. Behalve gegevens over Shell-activiteiten en belangen in de chemie, geeft de onlangs verschenen nieuwste editie van

het Handbook ook recente informatie over de chemische industrie in de hele wereld. Het Chemicals Information Handbook 1979-80 kunnen belangstellenden verkrijgen door te schrijven (t.a.v. DFP/4) of 010-696127 te bellen.

Shell for ever

Op 2 oktober jl. werd op de 'Cinulia' varend op de Atlantische Oceaan, een noodsignaal opgevangen van een passerend zeiljacht. Onmiddellijk werd actie genomen en de 'Cinulia' zette koers naar het jacht. Binnen gehoorsafstand gekomen bleek de opvarende reeds enige tijd zonder voedsel en drinkwater te zitten, terwijl ook de positie de nodige problemen opleverde. Het jacht was de 'Nakomis' uit Maine, USA en al 29 dagen onderweg, met aan boord twee mannen, een vrouw en een kind. Na ze voorzien te hebben van voedsel en drinkwater alsmede



de juiste positie vervolgden ze heel wat opgewekter hun weg naar Horta op de Azoren. Op de 'Cinulia' klonk de gemaakte belofte 'we will tank Shell for ever' nog na. Behalve het volgen van een goede traditie ter zee leverde deze hulp dus ook nog een tevreden klant op.

Shell helpt

Er is een nieuw boekje in de reeks 'Shell helpt' verschenen. Dit 15e deel handelt over kinderen, de meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers die er is. In de inleiding wordt meteen de belangrijkste vraag gesteld: moet het kind rekening houden met ons, als - vaak gemotoriseerde - weggebruikers, of moeten wij



rekening houden met het kind? Het antwoord op die vraag wordt in deel 15 duidelijk en onomwonden gegeven: de volwassen weggebruiker, en met name de automobilist, draagt een grote morele verantwoordelijkheid en zal dan ook de verstandigste moeten

SCHOON SCHIP

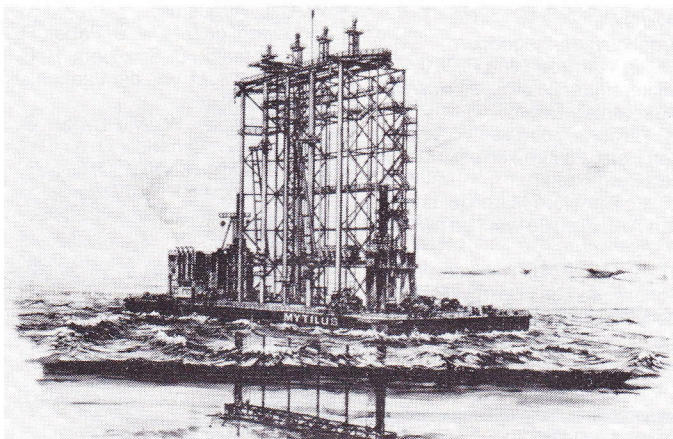
zijn.

De begeleiding van het kind, zichtbaarheidsproblemen, het komt allemaal aan de orde. Maar vooral door de lezer meer inzicht te geven in het – soms letterlijke – gezichtspunt en de gedachtengang van het kind, zal deel 15 een welkome bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid.

Aan de totstandkoming van dit boekje werd gewerkt gedurende het Internationale Jaar van het Kind. De lezer kan dan ook op de achterpagina een verheugde reactie vinden van de voorzitters van respectievelijk de Nederlandse Kinderraad en de Nationale Commissie Internationaal Jaar van het Kind onder het motto 'Shell helpt 't kind'...

Naamgenoot

Onze 'Mytilus' heeft er een naamgenoot bij. Nadat besloten was, na veel geharrewar, om de Oosterschelde in het kader van de Deltawerken niet hermetisch met een dam te sluiten, maar een afsluitbare stormvloedkering te bouwen, was een speciaal vaartuig nodig. Een schip dat de structuur van de Oosterschelde-bodem verbeterd op die plek waar de gigantische stormvloedkering komt. In wezen komt het erop neer, dat daarmee vibrerende 'naalden' in de bodem worden gebracht, waardoor zandkorrels ten opzichte van elkaar de meest optimale positie gaan innemen en de grond dus hechter en steviger wordt om het bouwwerk te dragen. Het daarvoor



speciaal ontworpen en gebouwde diepteverdichtingsvaartuig (kosten f 32 miljoen), draagt de naam 'Mytilus'. Waarom? Dat weten we niet, of het moet zijn omdat de mytilus-schelp, alvorens zich door het water te verplaatsen, eerst zelf de fijne draden breekt waarmee het zich heeft vastgezet op bodem of rots. Na eenmaal op een nieuwe plek te zijn aangekomen, spint ze zelf weer nieuwe, je zou haast zeggen, 'meer' draden en zet zich zo weer vast (illustratie uit 'Atlas Copco's Perslucht').

Onze eerste

Op 10 januari vertrok Marike van der Woud uit Assen naar Engeland. Niet om als au pair te gaan werken bij een Engelse familie. Ook niet om er een vakantie te gaan doorbrengen. Nee, haar reisdoel was de 'Kylix', liggende te Stanlow. Onze eerste vrouwelijke stuurman is inmiddels haar,

ongetwijfeld niet gemakkelijke, taak begonnen. Uiteraard is het niet haar eerste kennismaking met de zee want ze voer al eerder als stagiaire op verschillende schepen van de Nedlloyd groep. Gewone conventionele stukgoedschepen, maar ook op



een hypermodern roll-on/roll-off schip. Met de tankvaart had Marike nog geen kennis gemaakt. Maar dat gaat ze dus nu doen, in vaste dienst bij Shell Tankers.

Begin januari was ze op kantoor om allerlei formaliteiten te vervullen. Bij die gelegenheid had ze, op speciaal verzoek, haar uniform aangetrokken. 'Erg onwennig' vond ze. 'Iedereen kijkt naar je'. De scheepsgemeenschap zal ook wel even moeten wennen aan de aanwezigheid van een vrouwelijke stuurman aan boord. Alhoewel het dienstdoen van stagiaires op de vloot wel doet vermoeden dat mettertijd meer vrouwelijke vierde stuurlieden onze gelederen zullen komen versterken. Wellicht een beetje ongebruikelijk voor dit blad maar dat mag wel voor een keertje:

Wij wensen Marike een goede vaart en veel succes bij Shell Tankers B.V.!



Wat is dat nou? Een nieuwe thuishaven? Maar je kunt per slot van rekening toch niet overal ter wereld verlangen dat de scheepsschilders de Nederlandse taal machtig zijn...

Nieuwbouw Centraal kantoor

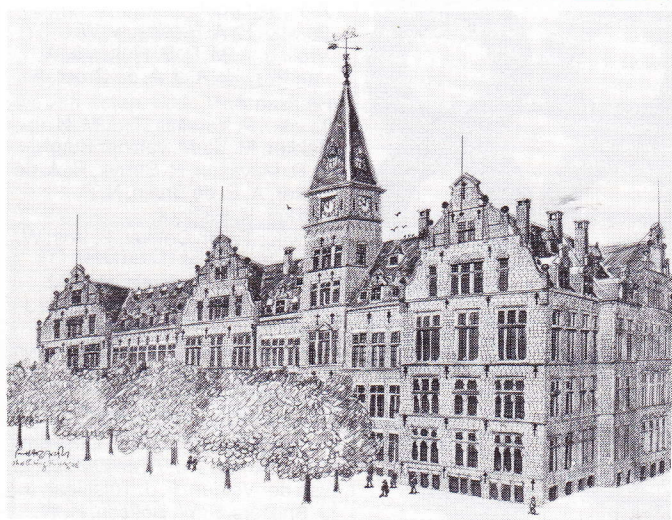
Shell Internationale Petroleum Mij wil een deel van haar kantorencomplex in het Benoordenhout in Den Haag vernieuwen. In december jl. is hiertoe een aanvraag voor een bouwvergunning ingediend bij B. & W. van Den Haag. Het bouwplan voorziet in een nieuw kantoorgebouw voor het blok Carel van Bylandtlaan, Raamweg, Groenhovenstraat, naast het bestaande hoofdgebouw aan de Carel van Bylandtlaan. De plannen voor deze nieuwbouw zijn gemaakt omdat de ruimte in de panden; die Shell als kantoor heeft ingericht, niet meer toereikend is voor de huisvesting van alle

werknemers. Enige afdelingen zijn al noodgedwongen elders in Den Haag en in Rijswijk ondergebracht.

Het voornemen is een kantoor (geen hoogbouw) van ongeveer 30.000 m² bruto kantooroppervlak te bouwen met daarbij twee ondergrondse parkeergarages voor ruim 500 auto's.

Als de vereiste vergunning binnen is zal zo spoedig mogelijk met de bouw worden begonnen.

Gebouwencomplex van de S.I.P.M. aan de Carel van Bylandtlaan te Den Haag



ALPERSOONLIJKE VLOOTPERSONEEL

Gehuwd

19.12: D. van der Heul, 3e stm., met mw. A. Brouwer;
21.12: R. M. van Schaik, 5e wtk., met mw. L. Windmeyer.

Geboren

14.12: Bertram Jeroen, zoon van B. E. Broekhuysen, 4e wtk., en mw. C. A. Broekhuysen-Hagedoorn.
12.12: Yuri: zoon van P. C. J. Dikkentman, 2e stm., en mw. M. Dikkentman-Bons;
22.12: Joris, zoon van W. T. van den Berg, 2e stm., en mw. M. van den Berg-Hoffen;
26.12: Annelore Mathilde, dochter van A. J. Zon, 3e wtk., en mw. J. D. Zon-Koens;
27.12: Hendrikus Ant, zoon van A. Schol jr. 4e stm., en mw. M. A. Schol-Warmerdam;
4. 1: Jules, zoon van C. J. Tanis, 4e wtk., en mw. A. Tanis-Mosselman.

Aflossingen

gezagv.: F. Klaassen, J. Bosman, H. Unger, J. de Jong, J. M. Hillen, P. Snel, R. Jousma, A. P. J. Ham, J. van der Zouwen;
1e stl.: W. F. van der Lei, J. J. B. Roest, P. F. L. Schölvinc, G. van der Oord, A. van Leeuwen, S. Termeer, P. J. Muntjewerf, J. M. Huygens;
2e stl.: M. C. Kalkman, J. Boonstra, P. H. Jacobs, C. van de Vrie, E. M. M. van den Bosch, D. J. Mittelmeyer, P. N. van Duyn, F. van Bommel;
3e stl.: D. A. L. Hitz, E. M. van Dijk, L. van den Ende, P. J. Prenen, J. de Boer, J. S. Bakker, J. C. Hilberding, R. A. S. Vermeulen, G. E. H. Gerritsen, B. Kerver, T. J. M. Louwen, Z. M. J. van Vliet, A. Zwiars, K. Cramer, W. H. Nibbelink;
4e stl.: J. H. A. Vermin, W. H. M. Schelvis, C. Groenendaal; radio-off.: H. W. Hogeweg, J. Dijkema, J. W. Hendricks, J. M. J. M. van der Vorst, A. Spruit; hfd.wtk.: J. Kruijse, W. J. van der Hoek, H. de Jong, J. Wielart, R. N. Groen, C. G. Pusch, J. Visser, R. M. F. van den Berg, H. Blaauw, O. A. van der Want, P. J. de Lange, A. P. de Groot;
2e wtk.: R. A. Risseeuw, W. Vroling, A. M. P. B. Fluitsma, A. van Rijswijk, A. J. A. de Groot, A. Houwaard;
3e wtk.: P. Versluis, T. J. M. H. Bakker, M. W. M. van der Burgh, H. R. Muysson, H. Struyk, R. A. de Lijster, A. E. de Bruijn, N. P. Dekker, K. Elshout;
4e wtk.: T. den Dekker, F. Vos; W. M. de Vries;
5e wtk.: J. W. Golstein, H. L. M. van Haelen, B. A. Kloosterman, J. C. Boogaarts, R. J. Verspoor, J. van Dalen, C. A. Jansen, P. F. van Gent, A. M. V. Beulen, R. R. Vijber, L. van der Valk, K. L. J. van Steenberg, R. G. M. Spruyt; sch. voorman: H. H. van Oostrum; sch. vakman 1: J. P. de Landes, L. van der Velden, F. J. Trijselaar, J. J. Snijders, F. W. Bosson, R. W. van Rooyen;

sch. vakman 2: A. A. O. Schenk, A. O. Koetje, L. W. Hobelman; sch. gezel a/w: R. Kollaart, L. Taal, S. J. Wollrabe, L. H. M. Konings, H. Hendriks, P. C. Groen, P. Luyten, J. P. W. Dallmeyer, H. J. Kolk, C. H. Hoogendijk, C. Vogelzang, J. van de Meer, A. de Krey, P. M. van der Toorn, B. L. Quist, E. B. de Niet, J. J. van der Kley, F. T. M. Pizarowitz, J. den Hoed, P. Buis, W. C. L. Augustus; aank. sch. gezel a/w: B. Faber, R. B. A. Spronck, C. Smolders, H. C. Wessemius, H. van der Laaken, J. A. den Oudsten; hoofd voeding: W. W. Huygen, G. van Driel, H. Scharloo, H. A. Groenendijk, H. Vrugt, C. G. M. van Schuppen, F. B. Wayers; sch. kok: D. O. J. Meulebrouck, W. A. van Noort; aank. kok: A. Veth, T. B. Postma, H. G. J. T. Knapen; hoofdbediende: H. Domselaar; bediende: C. M. Vervloet, A. Vrolijk, P. H. van Leeuwen, P. R. Klooster; bediende (a/d): W. W. Mohede, P. R. Duynstee, A. Cumming; koksmat: D. S. A. de Jong; jongen a/w: C. R. van der Berg, P. den Hamer, A. H. G. M. van Riel, A. I. M. J. van den Broek, M. Starrenburg, R. Bakker, R. Gleysteen, V. J. M. Terra;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: hfd. wtk. A. Modderman, 2e wtk. P. Stachelhausen; sch. vakman 2 R van Eysden;
m.s. Acteon: wnd. gezagv. R. A. Kattenburg Schuler; sch. vakman 2 P. B. Muller;
m.s. Acmaea: 1e stm. C. P. van Hoek;
s.s. Capiluna: 2e stm. B. Crum; sch. vakman 1 B.A. Amstelveen, E. L. Boldewijn, R. Vijlbrief, sch. gezel a/w H.S. Elia, P. de Jong, L. T. A. C. Roodakker, R. G. van den Brink, J. H. T. M. Vissers, sch. kok A. C. Boeser, bediende M. Jonkman, koksmat R. Kros;
m.s. Cinulia: 1e stm. B. Ritman; sch. vakman 1 J. Heeren, sch. vakman 2 A. P. T. J. Huurman;
m.s. Crania: 1e stm. F. B. Schröder, 3e stm. G. W. Simpson; sch. vakman 1 B. J. P. van Dorp, sch. vakman 2 M. P. Neleman;
m.s. Dallia: stag. stm. R. J. M. van Uffelen, A. A. H. Verbeek, 5e wtk. B. J. Krakowczyk, stag. wtk. R. Bomhof; sch. voorman J. Pronk, sch. vakman 1 J. de Gans, sch. gezel a/w T. D. D. Pot, aank. sch. gezel a/w M. Los, bediende G. C. Pfennings, H. M. Kok;
m.s. Daphne: 1e stm. A. T. van Es, 3e wtk. J. Kruijse; sch. gezel a/w G. H. de Visser, jongen a/w E. de Zwart, D. Verhoeven, L. van Batenburg, G. Overbeek, A. van Gend, J. van Engelenburg, J. P. Kooymans, A. Sumantri;
m.s. Diadema: 3e wtk. C. Brassier; hoofd voeding J. Roosenburg;
m.s. Diloma: gezagv. P. M. de Graaf, 2e stm. P. A. Vermolen, stag. stm. R. A. Huting, P. Verhoef, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, 5e wtk. J. Blaak, stag. wtk. J. B. A. Heerbaart, H. J.

Pietersma;
m.s. Dione: gezagv. R. Verhoef, 2e stm. G. W. Geesink, wnd. 3e stm. P. S. Jaarsma, radio-off. F. van Zomeren, wnd 2e wtk. C. N. A. Vreke, 5e wtk. R. de Vries;
m.s. Dosina: gezagv. S. Noorderbos, 1e stm. J. Priester, 2e stm. B. van Gulpen, 3e stm. R. C. M. Brunia, wnd. 3e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. W. J. Cheizoo; sch. vakman 1 L. J. C. van Kuyen, sch. gezel a/w W. A. J. Sikkas, D. A. Emanuel, hoofd voeding J. M. Maaskant, bediende A. Scheffer, bediende (a/d) C. J. A. Lensink;

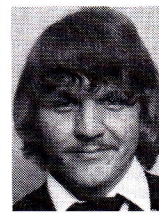
Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



M. van der Woud
4e stm.



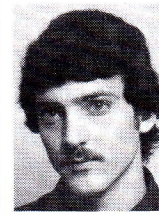
M. R. van der Meyden
4e stm.



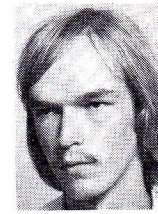
B. J. Krakowczyk
5e wtk.



W. J. Cheizoo
5e wtk.



R. J. Mooring
5e wtk.



J. Melis
5e wtk.



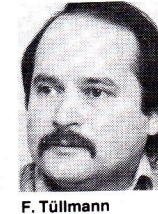
H. Bubberman
5e wtk.



M. P. Neleman
sch. vakman 2



R. Kamst
sch. vakman 2



F. Tüllmann
sch. kok



J. Doolaar
sch. vakman 1

m.s. Felania: wnd. 1e stm. A. J. Verheul, hfd. wtk. N. C. van der Vecht; hoofd voeding W. F. H. van der Moezel;

m.s. Felipes: 2e stm. M. Buth, radio-off. P. W. Veygen, hfd. wtk. C. de Witte, 2e wtk. H. Brand; sch. gezel a/w G. Ammeraal, C. C. Braem, J. A. M. van Beurden, aank. sch. gezel a/w J. R. van Engel, sch. kok F. Tüllmann, R. Bakker, hoofdbediende D. Seip, bediende M. F. Velsink;

m.s. Flammulina: gezagv. M. Hus, 1e stm. G. C. H. Dijkstra, 2e stm. A. Breevaart, 3e stm. P. J. T. Knappstein, stag. stm. G. C. van Aken, F. J. Goldberg, radio-off. F. Meyer, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, wnd. 2e wtk. T. J. van Lammeren, 3e wtk. W. I. van der Burght, 4e wtk. C. Castelijns, stag. wtk. G. Ipreburg, A. J. M. Thuis; sch. gezel a/w C. N. M. Prins, G. J. H. Muilenburg, J. J. F. M. Coppelmans, A. Bravenboer, L. F. M. Lenssen, C. W. Holster, K. G. J. Schefferlie, aank. sch. gezel a/w R. Engelsman, hoofd voeding A. P. Maat, aank. kok L. H. Thibaudier, hoofdbediende O. H. Noorman, bediende S. Bravenboer - Otto; M. A. W. M. de Beer;

m.s. Fossarus: gezagv. W. Welbie, 5e wtk. d.d. 3e stm. E. Meyer, hfd. wtk. J. R. Alisma; sch. gezel a/w L. R. Stevens, L. G. Smit, hoofd voeding C. A. Breederland, aank. kok R. A. Snel;

m.s. Fulgur: 4e stm. A. R. Pieters Graafland, stag. stm. G. A. H. Monkhorst, J. B. Weyland, 3e wtk. A. J. Zon, stag. wtk. P. A. Hadjidakis; sch. gezel a/w M. A. Rijken, M. A. Oosterhof, sch. kok R. Geensen;

m.s. Fusus: 1e stm. A. J. Both, 2e stm. R. J. Moeke, radio-off. J. A. Griffioen, hfd. wtk. A. Bax; sch. gezel a/w C. H. Clever, aank. sch. gezel a/w P. O. Schaap, aank. kok P. T. Post;

s.s. Kylix: 3e stm. J. D. Burgers, 4e stm. M. van der Woud, stag. stm. N. T. Witte, H. B. Stratman, 2e wtk. F. G. Krijgsman, stag. wtk. J. Zaagman, H. W. van der Landen; sch. vakman 1 J. Doolaar, sch. vakman 2 R. C. Neleman;

s.s. Laconica: hfd. wtk. H. Buiten, 4e wtk. J. L. M. Peeters, 5e wtk. A. Molenaar, N. A. Hoek;

s.s. Latirus: stag. stm. J. G. Deurwaarder, radio-off. D. J. Hage, hfd. wtk. O. K. Nicolai, wnd. 3e wtk. T. van de Ruit, 5e wtk. J. Melis, stag. wtk. M. J. E. van den Broek, A. C. Klitsie; hoofd voeding A. W. Jacobs;

s.s. Lepton: hfd. wtk. F. in 't Veld, 2e wtk. A. K. van 't Blik; sch. voorman R. P. L. Verhoeve, sch. gezel a/w D. van Eenige;

s.s. Macoma: 2e stm. J. van Rooyen, stag. stm. G. J. de Jong, J. M. Verest, 5e wtk. W. Jongens, stag. wtk. H. T. J. Meyer, H. van Weenen; sch. vakman 1 G. A. Vermeer, W. H. Klein, sch. gezel a/w R. E. Hubbard, C. H. van Genderen, bediende H. Wezenaar, bediende (a/d) R. J. Romijn, koksmaat M. Schouten, jongen a/w R. Hulshoff, L. Adriaanse, J. van Oostrum, R. Zielman, H. van Laarhoven, R.

Onze vlootjubilaren



J. Amoedo Otero camerero 10 jaar op 1.1.80



G. A. Vermeer sch. vakman 1 10 jaar op 3.2.80



S. Harders gezagv. 30 jaar op 7.2.80



J. Water 3e wtk. 10 jaar op 9.2.80



A. J. de Ronde gezagv. 25 jaar op 10.2.80



A. Nonnekes 4e wtk. 10 jaar op 11.2.80



H. N. A. Snel gezagv. 25 jaar op 18.2.80



J. Cordeiro Santos marinero integrado 10 jaar op 21.12.79



C. C. Bartels hfd. wtk. 25 jaar op 28.2.80



P. J. de Lange hfd. wtk. 25 jaar op 28.2.80

Pronk, R. Schaap, M. Eeken; **s.s. Mytilus:** radio-off. P. D. Blom, hfd. wtk. J. L. van der Rijst, 4e wtk. E. J. van den Brink, 5e wtk. Y. S. Attema; **m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, radio-off. A. Boutkan, 2e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld; capataz E. Santos Avileira, man. esp. J. Crespo Fontenla, mar. int. P. Arufe Vidal, J. Lopez Martinez, M. Santome Canedo, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, coc. A. Lorenzo Miguez, cam. maydo J. Villaverde

Boulloñ, cam. J. M. Alonso Alvarez, B. A. Otero Requejo, M. Paz Curra; **s.s. Ondina:** gezagv. A. C. Weide; **s.s. Onoba:** 5e wtk. H. Bubberman; **s.s. Sepia:** 2e stm. R. P. Regout, hfd. wtk. H. L. de Koning, 2e wtk. A. de Jong, wnd. 3e wtk. F. S. Koolen; sch. vakman 2 R. J. Sellier; **m.s. Tagelus:** 2e stm. H. van Popta; **s.s. Viana:** 4e stm. M. R. van der Meyden, hfd. wtk. J. G. Bron; **s.s. Vitrea:** hfd. wtk. C. L. H. Stocking Korzen, wnd. 3e wtk. G. A. de Wolf, 4e wtk. R. L. J. Collette, 5e wtk. R. J. Mooring, stag. wtk. P. H. Bastin; sch. vakman 2 R. S. Brak; **s.s. Zafra:** hfd. wtk. L. Buitenkant, 3e wtk. H. E. Daniels; sch. vakman 2 R. Kamst, A. Baan;

Uit dienst getreden

2e stm.: J. Koek jr.; 3e stm.: J. W. Steynis; 3e wtk.: C. J. J. de Vos; 5e wtk.: P. L. M. Akkerman, E. J. Tieleman. sch. vakman 1: F. A. de Vries; sch. vakman 2: C. Kole, D. Kooyman, J. W. Tonissen; P. te Riet; hoofd voeding: T. M. Vloot;

Tijdelijke tewerkstelling

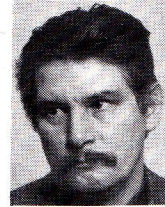
1e stm.: M. P. J. Hage; Shell Curaçao N.V.;

Aangesteld als

gezagv.: R. Jousma; 1e stm.: F. B. Schröder, D. M. Alderlieste, H. J. de Vries; 2e stm.: N. J. C. M. van der Palen, P. N. van Duyn, E. M. M. van den Bosch, J. M. M. van Rossum, N. C. M. Jonker, J. Jongeneel, S. S. Abma, J. W. H. B. ter Braak, A. Breevaart, H. A. Kamsteeg, R. J. Moeke; 3e stm.: P. J. T. Knappstein, P. W. F. Bos, R. R. Reinhardt, R. R. Hoep, R. G. Pieters, J. Ghijsels, W. H. Nibbelink, W. A. Engelen, L. M. P. Out, J. S. Bakker, L. van den Ende, J. de Boer, R. C. M. Brunia, L. Onderweegs; hfd. wtk.: J. Visser; 3e wtk.: P. Versluis, A. J. Zon, G. Dekker, J. J. de Groot, C. Brassier, J. Water, G. H. Willems; 4e wtk.: H. J. de Bordes, J. M. G. M. van Koten, G. A. Mellonius, A. van der Ster, E. Meyer, A. Hoosbeek, W. G. Kole, C. J. J. Verhart.

In memoriam

Op 8 januari jl. is overleden de heer **K. H. de Graaf** oud-gezagvoerder. De heer De Graaf verliet de dienst der maatschappij m.i.v. 1 januari 1951 na bijna 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 79 jaar.



H. L. de Koning per 14 oktober 1979 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 29 december 1979 tewerkgesteld aan boord van het s.s. 'Sepia'.

Behaalde diploma's

1e stm. G. H. V.: R. P. Regout; 1e stm. G. H. V.-th.: W. Holwerda; 2e stm. G. H. V.-th.: C. H. M. Buckens, E. J. G. Kraszewski, R. van Exel, J. B. Winkelhuis; 'C-th.': P. Kooyman; J. M. van de Wal; 'A/B-th.': W. J. Cheizoo, A. H. van Klinken

Met pensioen:

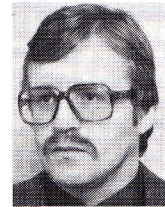
sch. voorman: I. Dijker, H. L. Klop, P. Sloover; sch. gezel a/w: E. M. Meyer; hoofd voeding: L. H. H. L. Leithuyser; hoofdbediende: L. J. Wulder;

Overplaatsing:

sch. voorman: C. Voorspuys, J. C. van Willigen - Shell Nederland Raffinaderij B.V. sch. vakman 1: A. J. Tinkhof - Shell Nederland Raffinaderij B.V.



In dienst



M. i.v. 1-1 M. A. Hazenoot - DFP/3



M. i.v. 1-1 Mw. V. T. M. Schelvis - DFP/3

Uit dienst

M. i.v. 1-1 A. van der Voorn - DFP/1 (over naar Shell Nederland Raffinaderij B.V.)

Interne mutatie

M. i.v. 1-1 P. J. Huigen van DFT/1 naar DFM/6

Jubileea



3-3-1980 A. A. A. ten Bruggencate - 30 jaar



18-3-1980 J. C. C. Naerebout - 30 jaar

Jubileum op de 'Fossarus'

Reeds tweemaal schreven wij over een 'laatste reis' en wat voor festiviteiten daar veelal mee gepaard gaan. Dat jubilea, met name die voor 25 jaar dienst op zee, ook niet ongemerkt voorbijgaan aan boord, bewezen de opvarenden van de 'Fossarus', die hun gezagvoerder, J. van der Zouwen, uitgebreid voor het voetlicht haalden.

Nu was het niet zo, dat men aan boord precies wist wanneer kap. Van der Zouwen z'n 25-jarig dienstjubileum zou herdenken. Normaliter brengt 'Schip en Ka' daarin uitkomst, doch het oktober-nummer, waarin zijn portret was opgenomen met als jubileumdatum 16 oktober, was natuurlijk nog niet aan boord van de 'Fossarus' toen het schip in de eerste dagen van die maand op de



rede van Dubai lag. En hoewel de opvarenden er wel lucht van hadden gekregen, dat het in die maand moest zijn (hij was uiteindelijk op de 4e oktober 1954 aangenomen), verkeerde men aanvankelijk in onzekerheid of dat jubileum nu wel op die dag viel of toch niet.

Geschenk

Echter, liggende op een rede en wachtend op orders is op zichzelf een uitstekende gelegenheid om een feest te bouwen. En mocht het schip naar elders worden gedirigeerd, dan zou in ieder geval een aantal vaste opvarenden worden afgelost en het feest missen. Bovendien, eenmaal op zee kan je geen cadeau meer kopen voor de jubilaris-in-spé. Dan nu, zo werd besloten, al kostte het even moeite om toestemming los te weken om met een sloep naar Dubai te gaan. Maar met wat overredingskracht en wat smoesjes, lukte dat aardig. Het geld was al ingezameld, het idee wat te kopen was er ook al, al was het nog maar de vraag of 'Zo'n klok die glazen slaat' (en dat had de gezagvoerder zich lang daarvoor wel eens laten ontvallen als een nog on vervulde wens) daar wel te krijgen was. Maar de vier man die naar

de stad trok, had geluk. Ook in Dubai was een observatorachtig bedrijf en – waarachtig – een fraaie klok stond kennelijk op hen te wachten. Eenmaal terug aan boord werd resoluut besloten de 4e oktober dan maar gelijk aan te houden als 'de grote dag'. Iedereen kreeg een taak toegewezen, van versieren tot gedichten, van het vervaardigen van een certificaat tot het samenstellen van een 'welluidende' zangbundel. Even was er verwarring op de 3e oktober, 's avonds, toen Van der Zouwen de chif vroeg om voor de volgende dag wat lekkernijen te maken. Want – zo voegde hij eraan toe – ik geloof dat dat m'n jubileumdag is, maar laat het maar als verrassing komen'. De chif hield zich goed, vertrok zo te zeggen geen spier, en beloofde z'n best te zullen doen, al was de tijd knap.

Orders

'Jongens, allemaal doen alsof er niets aan de hand is', zo hadden de opvarenden afgesproken. En zo verscheen de jubilaris op 4 oktober aan de ontbijttafel zonder dat iemand hem feliciteerde. Hij keek een beetje sip, vonden z'n tafelenoten, maar ze hielden zich verder voor den domme. Pas aan het eind van het ontbijt, bij het bekende 'welbekome', vroeg meester Alisma of de gezagvoerder zo vriendelijk wilde zijn tot 10 uur in z'n hut te blijven, want men wilde hem bij de koffie iets tonen. Toch blij, dat kennelijk was uitgelekt, wat hij aan de chif had gevraagd, ging Van der Zouwen naar boven, waarna grote bedrijvigheid op het schip ontstond.

Maar dat zal je nou altijd zien. Dagenlang wacht je op orders en – verdulleme – net als het niet uitkomt, komen ze nog binnen ook. Vlak voor tien nota bene, 'op naar Lavera'. En we weten allemaal wat dat betekent: berekeningen maken, enz, kortom: Klaarmaken voor de reis. Toch werd d kapitein om 10 uur naar beneden

genood, het cadeau overhandigd met een korte doch fraaie speech, waarna een ieder weer snel aan het werk ging, opdat het schip zo snel mogelijk op weg was, richting Europa.

Dat de schade later die dag werd ingehaald, behoeft nauwelijks betoog. Er was een bijzonder goed verzorgd koud buffet tussen de middag en 's avonds een saté-party die klonk als een klok. Geen wonder, als er een speciale zangbundel voor is samengesteld. In een fraai en lang gedicht is die avond de gehele loopbaan van de gezagvoerder aan den volke verkondigd, niet alleen zijn opklimmen in rangen, maar met name een aantal meer persoonlijke zaken uit zijn PLA-periode, z'n voorliefde voor 'boerenbridge' en dergelijke. Het certificaat, waarin officieel toestemming werd verleend, voor dit 25-jarig jubileum-feest, zal Van der Zouwen zeker nog jaren bewaren. Net zo goed als het gedicht zelf, dat alleen al vanwege zijn fraaie schrift het inlijsten waard is.

Over inlijsten gesproken, wist U dat hem thuis ook nog een verrassing wacht? We durven het in dit februari-nummer wel te verklappen, want 'onze' berekeningen wijzen uit, dat hij nu thuis is en inmiddels zeker het geschenk van zijn echtgenote in ontvangst heeft genomen. Een fraai schilderij van de 'Fossarus', waarvan wij wisten. Met zijn echtgenote gingen wij namelijk de mogelijkheden na om een schilder te vinden die hiertoe in staat is. Maar bij die pogingen bleek wel, dat maritieme schilders dun gezaaid zijn, of je moet tevreden zijn met de bekende

se havengezichten. Gelukkig der Zouwen Sr, die hierin nog ling heeft genoten, best bereid t dit schilderij te vervaardigen. ubilaris nu in z'n huiskamer schip kan zien, waarvan de en hem een warm hart i, getuige het feest dat zij hem e Reid.

