

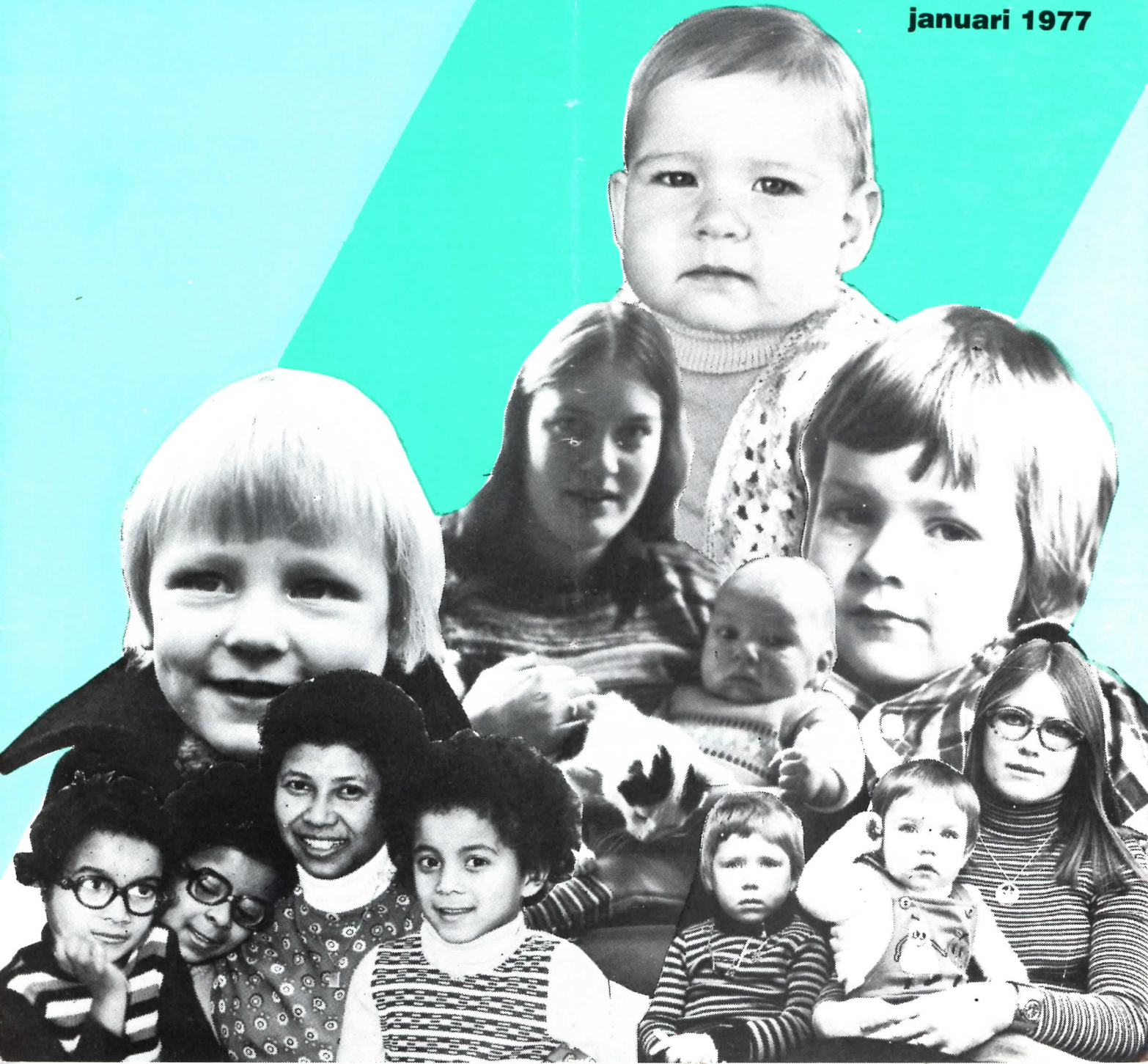
De „zeven” van het nieuwe jaar, geflankeerd door echtgenoten en kinderen van zes onzer collega's, waarbij de redactie van „Tussen Schip en Ka” zich, als zevende aansluit bij de goede wensen die zij uitspreken aan allen op zee. We zien hieronder de echtgenote en kinderen Ludmilla, Alphonsus en Winston van scheepsvakman II De Landes aan boord van de „Diadema”, zoon Aschwin van scheepsvakman II Schenk van de „Dallia”, de echtgenote en zoon Bert van 3e werktuigkundige

Boutsma aan boord van de „Daphne” de echtgenote en dochters Claudia en Barbara van scheepsgezel a/w Santbergen, dienstdoend aan boord van de „Dione”, zoon Niels van 3e werktuigkundige Van Baasbank, varende op de „Ondina” en, ten slotte, zoon Rikkert van 3e werktuigkundige Van der Ende, dienstdoend op de „Felania”.

tussen

schip en ka

januari 1977



Afscheid

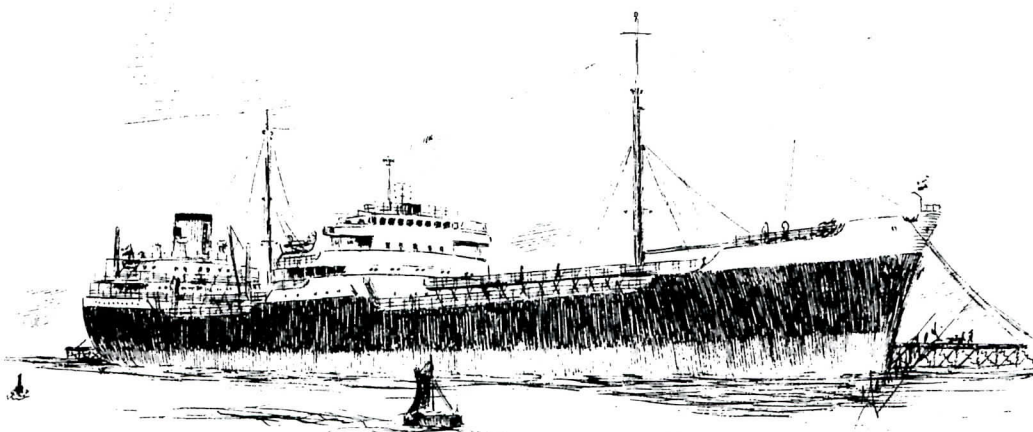
Vijf gezagvoerders en drie hoofdwerktuigkundigen namen op 13 december jl. afscheid van hun collega's op kantoor. Het waren de heren B. de Boer, H. H. Hacken, J. J. Schouten, W. T. Spier, E. J. Stapper respectievelijk J. J. Binkhorst, N. W. Groen en P. van der Hout. Om vier uur in de namiddag maakten zij, met hun echtgenote, hun opwachting in de lunchkamer van het Shell-Gebouw, waar in de gastenhoek directie en collega's met wie zij in de loop van zovele jaren nauwe betrekkingen hadden onderhouden, hen de hand kwamen drukken. Onze directeur bracht in zijn toespraak erkentelijkheid tot uitdrukking voor hetgeen de thans afscheid nemenden in de loop van zovele jaren hadden gepresteerd, alsmede voor hun loyaliteit, ook in minder rooskeurige tijden. „Dat goede prestaties aan boord in nauw verband staan met een goed thuisfront, is een bekend gegeven. Ik strek mijn erkentelijkheid dan ook gaarne uit naar de dames, die het door de jaren vaak ongetwijfeld niet gemakkelijk hebben gehad. Vooral in de wat verder achter ons liggende jaren, toen de dienstperioden aanzienlijk langer duurden dan we nu gewend zijn”.

Na de toespraak van de heer Brouwer voerde kap. Schouten nog het woord, die namens de aanwezige gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen een dankwoord overbracht aan alle afdelingen van de walorganisatie, voor de doorgaans bijzonder prettige samenwerking tijdens de – gemiddeld – 30-jarige loopbaan van de scheidenden.



Werkgroep PLA

De heer J. Verhoeven, gezagvoerder, maakt sedert 13 december 1976 deel uit van de werkgroep PLA, zulks voor een periode van ongeveer 4 maanden.



Verkocht

De „Philine” van 50.927 ton draagvermogen, die sedert juni 1975 lag opgelegd in de Clyde, is voor de sloop verkocht. Oplevering vindt plaats in Dalmuir aan de Clyde. Ook de „Kara” van 19.326 ton en de „Koscia” van 19.349 ton draagvermogen zijn inmiddels voor de sloop verkocht; oplevering respectievelijk in Inchon, Z. Korea, en Kaoshiung, Taiwan.

Onze vloot telt na oplevering van deze drie tankers nog 45 schepen, waarvan er 4 zijn opgelegd. Overigens is, in verband met aanhouden van het overschot aan V.L.C.C.-tonnage, de in Brunei-baai opgelegde C.S.M.-tanker „Marisa” eveneens op de markt gebracht.

Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Cinulla	m.s. Felania	s.s. Khasiella	s.s. Meta	s.s. Philippia
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Fossarina	s.s. Kopionella	s.s. Mitra	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Fossarus	s.s. Koscia	s.s. Mytilus	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Fulgur	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vitrea
s.s. Arca	m.s. Diadema	s.s. Kara	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Vlieland
s.s. Atys	m.s. Diloma	s.s. Katelysia	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zafra
s.s. Capiluna	m.s. Dione	s.s. Kalletia		s.s. Patro	s.s. Zaria
s.s. Capisteria	m.s. Dosina	s.s. Kermia			

Jaarlijkse bijeenkomst

Vroeger dan gewoonlijk, namelijk reeds op 15 december jl., vond de jaarlijkse bijeenkomst plaats van verlofgangers en walpersoneel, alsmede een aantal genodigden zoals het bestuur van de Cnooks en de recentelijk gepensioneerden. Bij die gelegenheid sprak onze directeur, de heer W. H. Brouwer, de volgende rede uit:

Tankvaart nog steeds in bijzonder slecht weer.

Dames en Heren,

Van harte welkom op deze december-bijeenkomst; voor het eerst in onze nieuwe behuizing. Het is verheugend te zien dat wederom velen gehoor hebben gegeven aan de uitnodiging om dit – zo langzamerhand traditionele – gebeuren mee te maken, een van de weinige mogelijkheden die ons ter beschikking staan om vloot en wal buiten het dagelijkse werk en in groter verband samen te brengen. Ik betreur het een aantal van onze collega's niet meer te zien; enkelen zijn ons helaas in de loop van het jaar ontvallen, anderen zijn met pensioen gegaan, weer anderen hebben elders in het bedrijfsleven – zowel binnen als buiten de Groep – een nieuwe functie aanvaard. Dit laatste in meerdere mate dan voorheen, een onvermijdelijk gevolg van onze gekrompen vloot.

Alhoewel ik beslist niet voornemens ben om op deze middag de stemming te vergallen, is het niet te vermijden om bij dit inkrimpen van onze vloot, met alle gevolgen daarvan voor onze collega's – zowel op de vloot als aan de wal – even stil te staan.

Alhoewel ik mij niet kan voorstellen dat er onder u nog zouden zijn, die niet zijn doordrongen van

het feit dat de tankvaart zich nog steeds in bijzonder slecht weer bevindt, is het toch nuttig even een blik op het huidige weerkaartje te werpen.

De kostenstijgingen in ons bedrijf worden wel het duidelijkst geïllustreerd als ik u vertel, dat het exploiteren van een tanker voor de charterer sedert 1971 meer dan vertweevoudigd is. De vrachtopbrengsten daarentegen zijn ver onder die van 1971.

Het overschot aan tonnage waarvan die ongunstige balans tussen kosten en baten mede het gevolg is, duurt voort en zal nog wel een aantal jaren aanhouden. De zwakke opleving van de vrachten in het laatste kwartaal was slechts van tijdelijke aard en zal het volgende kwartaal weer grotendeels verdwijnen. Ergo 1977 vraagt binnen de Groep om minder tankertonnage dan 1976, als gevolg van weinig groei in de vraag naar olie en meer aanbod uit gebieden zoals de Noordzee.

Het overschot aan tonnage tracht men te beteugelen, o.a. door het afstoten van vele schepen voor de vloot. Niettegenstaande komt er over de gehele wereld alleen al in 1977 nog eens een 20 miljoen ton draagvermogen aan tankers bij. Tussen 1978 en 1980 dan mogelijk nog een 10 miljoen ton. Dit zijn voornamelijk grote schepen, VLCC's en ULCC's. En dan te bedenken dat er juist in deze groep wereldwijd reeds zo'n groot overschot is en ondanks het feit dat vele schepen zijn opgelegd; nog steeds rond 30 miljoen ton.

Ik wil u niet met cijfers vervelen. Wij kunnen ons nog troosten met de gedachte dat de grote oliemaatschappijen, en met name de Shell, ten minste nog het voordeel hebben hun eigen scheepsbalans spoedig weer enigszins in evenwicht te kunnen brengen door minder schepen in te huren. Voor de onafhankelijke rederijen liggen de kaarten nog veel ongunstiger. In dit verband is het interessant te weten dat wij nu verwachten, dat de Shell wat VLCC's betreft een dergelijk evenwicht in een paar jaar weer hoopt te bereiken. Dit mede dankzij de verkoop het afgelopen jaar van een aanzienlijk aantal tankers van de M-klasse.

Gelukkig ziet het er iets rooskleuriger uit met de produktentankers; een evenwicht zal hier veel

**Principe-aanvraag
voor
investeringspremie
ingediend.**



spoediger worden bereikt. Bovendien zullen als gevolg van het snel ouder worden van een deel van de huidige produktentankers in de komende jaren zelfs investeringen moeten worden gedaan, waarmee ik bedoel nieuwe schepen aan de Shell-vloten moeten worden toegevoegd. Daar liggen hopelijk ook voor ons weer enige kansen. Het is in dit verband dat ook onze maatschappij een principe-aanvraag voor een investeringspremie heeft ingediend bij de overheid voor 3 à 4 nieuwe produktentankers. In Engeland en menige andere maritieme natie bestonden en bestaan nog, in tegenstelling tot Nederland, gunstige regelingen voor het investeren in schepen.

De Nederlandse investeringspremie, indien deze wordt verkregen, kan het grootste deel van de bestaande ongelijkheden op dit gebied wegnemen en brengt ons dan dicht bij wat bijvoorbeeld nu in Engeland mogelijk is. Dit alles echter mits de Nederlandse investeerder de vrijheid behoudt zijn schepen te verkrijgen tegen soortgelijke prijzen als zijn buitenlandse concurrenten.

Beschouwt daarentegen onze overheid deze scheepvaartpremie meer als een verkapte steun om de hogere prijzen van de nationale scheepsbouw te compenseren, dan belanden wij van de regen in de drup en blijven voor de Nederlandse reders de nadelen van de afgelopen jaren bestaan, met mogelijk ernstige gevolgen voor de Nederlandse koopvaardij. De kosten van onze schepen zijn, zoals u weet, tweërlei: behalve de kapitaalkosten – waar ik zojuist even over sprak – hebben wij vooral te maken met exploitatiekosten,

bemanningskosten, bunkers, reparaties en verzekeringen. Ook hier steken wij helaas niet gunstig af bij vele van onze buitenlandse concurrenten. Maar deze kosten hebben wij gelukkig, althans voor een deel, in eigen hand. Met goed vakmanschap, ervaring, gezond verstand en goede wil – en alle zijn, weet ik, toch in ruime mate op onze vloot aanwezig – kunnen wij de kostenbalans weer deels in evenwicht brengen. En dat willen wij ook. Wat betreft een betere inzet van de mensen aan boord van onze schepen is het „Project Lange Adem” daarvan een voorbeeld. Op zichzelf wellicht een wat vreemde aanduiding voor een nieuwe werkwijze op de vloot, een werkwijze die vanaf medio januari als proef in praktijk zal worden gebracht op de „Fulgur” en „Fossarina”. Wij zullen nog heel wat moeten experimenteren; wij verbeelden ons echt niet het reeds geheel gevonden te hebben. Wel weten wij zeker dat deze gedachten, die zijn voortgekomen uit de bijdragen van vele van onze medewerkers, een goede kans tot slagen behoren te krijgen. Het zal er toe kunnen bijdragen, dat er nog efficiënter en voor allen met meer bevrediging in het werk kan worden gevaren.

Wat bunker- en reparatiekosten betreft, daarmee zijn wij op de goede weg. We hebben in het afgelopen jaar zelfs zowel bunker- als reparatiekosten kunnen besparen door uitbreiding te geven aan het systeem van mini-dokkingen, ook voor grotere tankers. Terwijl dankzij de inspanning van velen ook voor de normale reparatie-opdrachten minder geld behoefde te worden uitgegeven.

Dankzij gegevens verkregen middels de uitgezonden brandstofbezuinigingsteams blijken verdere besparingen op bunkerkosten mogelijk, waarmee wij in 1977 zullen doorgaan. Tegenover het verlies als gevolg van overtonnage konden wij gelukkig ook nieuwe activiteiten stellen: het beheer in Brunei over opgelegde schepen van derden, het in charter varen voor derden: ik noem de „Onoba”, die

voor Union Oil voer, en een uitstekende prestatie heeft geleverd en door deze niet-Shell-charterer werd gecompimenteerd inzake geleverde prestaties, met daaraan verbonden een verlenging van het charter. Verder dienen in dit verband genoemd te worden de „Dosina” en „Sepia”, die nu beide als lichterscheepen op de Amerikaanse kust dienst gaan doen. Dit zijn allemaal voorbeelden van bijdragen, hetzij tot het verlagen van de bedrijfskosten, hetzij ter verhoging van onze inkomsten. Ook echter voorbeelden van de bijdragen van u hier aanwezig en onze collega's.

Na dit spreken over stijgende kosten en de korte toelichting op welke wijze wij bezig zijn om op dit gebied de trend van het verleden te keren, wil ik vanaf deze plaats nog eens benadrukken dat welke maatregelen ook genomen dienen te worden, de veiligheid altijd voorop dient te blijven staan. We zijn niet voor niets met een hernieuwde veiligheidsactie begonnen en gaan er mee door. Vier nieuwe veiligheidsinstructeurs zullen in 1977 de schepen bij toerbeurt bezoeken, het accent zal

medewerkers nog verder voor hun taken te bewakemen.

Het is ten dele reeds gezegd vandaag, en het is elders reeds gezegd, maar ik wil het graag nog eens benadrukken. Wij zijn ons hier terdege bewust, dat het aan de inzet van u, op zee en aan de wal, te danken is dat wij in het slechte weer waarin we nu varen, het nog zo redelijk hebben kunnen bolwerken. Immers de gang van zaken in ieder bedrijf wordt in belangrijke mate bepaald door de mensen die er werken. Voor wat Shell Tankers betreft slaat dit dus op ons en onze collega's op zee of elders ter wereld. Wij hebben gezamenlijk al veel bereikt in het afgelopen jaar.

Gezien de omstandigheden die ik u zojuist weer geschetst heb zullen wij door moeten gaan met ons extra in te spannen. Meer dan ooit is het een tijd van „geen gezever maar daden”, alleen middels daden kunnen wij slagen.

Ik ben mij ervan bewust dat het voorafgaande totaal gezien een somber verhaal is en blijft. Het is echter geenszins mijn bedoeling, zoals ik bij de aanvang reeds zei, om dit betoog in mineur te eindigen. Er zijn zeker positieve aspecten: de



nog meer dan voorheen op de persoonlijke veiligheid komen te liggen.

Er waren in het afgelopen jaar enkele operationele ongevallen, voornamelijk ontstaan door overmacht. Anderzijds is het aan de vakbekwaamheid en de slagvaardigheid aan boord te danken dat – ondanks het ouder worden van een deel van de vloot – de performance op een zeer goed peil kon worden gehandhaafd.

Desalniettemin zijn wij van plan het komende jaar ook aan de navigatie speciale aandacht te schenken, waarbij vooral gedacht wordt om het werken in teamverband op de brug verder te stimuleren en te verbeteren. Het drukke scheepvaartverkeer in vele van onze vaargebieden, vooral bij het aanlopen van havens, vergt, juist van een tankerreedery als de onze, dat al het mogelijke wordt gedaan onze

Nederlandse vloot van de Koninklijke/Shell, onze maatschappij dus, blijft bestaan. Juist het feit dat wij lid zijn van de grote Shell-familie geeft ons wat betere mogelijkheden om deze moeilijke jaren door te komen. De verdere toekomst is aan ons zelf en daarbij gaat het er voornamelijk om door juiste werkmethoden, door goede inzet en mentaliteit dié prestaties te leveren waardoor wij economisch gezien ook op langere termijn een grote vloot kunnen handhaven.

Dames en Heren, na alles wat ik gezegd heb ben ik ervan overtuigd dat het met alle hens aan dek bij STBV waarachtig wel zal gaan. Ik stel voor daarop nu een dronk uit te brengen, waarbij ik u voor het komende jaar – overdrachtelijk gesproken – een beter weerbericht toewens.

NIEUW BEGIN

„Ik vind het best als je over mij gaat schrijven – laten ze maar weten dat ik er ben – maar druk dan geen stempel op mij.”

Tegenover mij zit Marianne Kors; ze is vlot, net in de dertig, goedlachs en vol goede moed om zich aan haar taak bij Shell Tankers te gaan wijden. Om dit doeltreffend te kunnen doen is het onontbeerlijk om enig inzicht te hebben in het leven van onze mensen op zee. Daarom maakte zij o.m. een kennismakingsreis aan boord van de „Acila” om eens een kijkje achter de schermen te nemen. Niet nodig om te zeggen dat dit voor een landrot een heel bijzondere en nieuwe ervaring was, waarbij zij – mede uit wat zij opmaakte uit de aan boord gevoerde gesprekken – een indruk kreeg wat voor werk er voor haar weggelegd zou kunnen zijn.

Hulp

Al snel blijkt, dat Marianne Kors vanaf haar eerste baan altijd hulp heeft verleend, maar dan in velerlei vorm. Marianne blijkt in het bezit van het verpleegstersdiploma en zelfs is zij een aantal jaren plv. afdelingshoofd in een middelgroot ziekenhuis geweest. Het bleef echter aldoor haar grote wens nog eens in het buitenland te kunnen werken. Vandaar dat zij bij het bedrijfsleven solliciteerde, maar niet in het „buitenland” maar in de buitenland „dienst” terecht kwam. Dat was als inspectrice huisbrandolie bij Shell Nederland Verkoop – de eerste vrouw die ooit zo'n baan kreeg. Buiten de normale verkoopactiviteit, bleek dit een grote mate van „hulp” verlenen met zich te brengen. Juist zij kreeg de problemen toevertrouwd, die nu eenmaal kunnen ontstaan bij het verkopen van energie. Een overgelopen tank, klachten, moeilijkheden, plooiën die glad gestreken moesten worden. Dit

verkopen van energie en alles wat daarbij hoort ontwikkelde zich tot een geheel eigen rayon voor de eerste inspectrice. Na de oliecrisis ontstond er vraag naar isolatiemogelijkheden voor woningen, een geheel nieuw terrein voor Shell Verkoop. Marianne werd erop uitgestuurd om de markt te verkennen. Zij dook in de techniek van het isoleren, praatte met potentiële klanten, ging met meetlint door het huis om het aantal vierkante meters vast te stellen, adviseerde, maakte offerte en ga zo maar door. Tot en met de nazorg, wanneer de isolatie eenmaal was aangebracht. Aldus kwam zij met allerlei mensen in aanraking.

Trouwens als bestuurslid van het personeelsfonds van Shell werd zij ook met problemen gekonfronteerd. Natuurlijk zijn er bij een fonds regels waaraan de uitkeringen bij bijzondere voorvallen worden afgemeten. Maar er zijn ook altijd situaties, waarbij de collega in nood net „tussen schip en ka” dreigt te vallen. In zo'n geval is het advies van een maatschappelijk werkster nodig, iets dat Marianne nog niet was, maar werk dat haar wel boeide, trok en zelfs tot de beslissing bracht de studie daartoe aan een academie aan te vragen.

„Veel aanstaande maatschappelijk werkers gaan na hun middelbare studie gelijk door naar de sociale academie. Dat heb ik niet gedaan. Na m'n jaren in de verpleging ging ik naar het bedrijfsleven, dat ik nu een beetje heb leren kennen. De combinatie van die twee soorten ervaring lijkt me een goede basis bij de hulpverlening, het maatschappelijk werk dus, bij Shell Tankers.” Want hulp verlenen is haar doel: hulp in de vorm van advies, bemiddeling, begeleiding wanneer men in moeilijkheden is geraakt.



Nieuw

Is het verlenen van maatschappelijke hulp door onze maatschappij aan haar personeelsleden iets geheel nieuws? „Neen”, zegt Marianne Kors.

„In het verleden is door mw. M. G. Paupit als maatschappelijk werkster reeds baanbrekend werk verricht voor onze maatschappij, terwijl daarna altijd door Shell Tankers is bemiddeld als het werd gevraagd. Maar er zitten twee kanten aan. Het gaat niet alleen om degenen die om hulp vragen, maar ook om degenen die nu juist niet zelf om hulp verzoeken, maar ze wel – en misschien nog harder – nodig hebben. Denk bijv. eens aan ernstige problemen met gezinsleden, waardoor een collega zijn werk niet meer aan kan, aan langdurig zieken en de moeilijkheden die daardoor kunnen ontstaan, aan de nasleep bij overlijdensgevallen. Soms weet men – terecht – de plaatselijke instanties in te schakelen, zonder mijn hulp. In andere gevallen kan net dat duwtje dat ik er nog aan kan geven, noodzakelijk zijn om de hulpverlening op



gang te brengen. Welnu, daar ben ik voor. De contacten die met mij ontstaan zijn op vertrouwelijke basis. Er wordt niets geregeld buiten medeweten van betrokkene om, al voeg ik er wel nadrukkelijk aan toe, dat het in sommige gevallen noodzakelijk kan zijn een bepaalde situatie met chefs of met derden te bespreken om begrip te kunnen kweken voor de moeilijkheden. Maar dan nog zal ik het alleen doen met toestemming van de betrokkene.”

Dat er voor Marianne Kors werk aan de winkel is, daarvan zijn wij overtuigd. Dat haar taak niet gemakkelijk zal zijn, daarvan zijn wij eveneens zeker. Trouwens wij zullen zelf ook moeten wennen aan het idee hulp te kunnen vragen „Maar dat hoeft geen probleem te zijn” voegt zij er aan toe. „**Iedere maandag ben ik op kantoor bereikbaar, kamer 7.15 of telefonisch onder nr. 696105. Zo komen we allemaal te weten in welke gevallen ik hulp kan verlenen; het is voor ons allemaal een nieuw begin.**”

Menigmaal wordt door de personeelssecties een situatie gerapporteerd, waarbij men de hulp zou willen inroepen van iemand die gespecialiseerd is in het oplossen van problemen in het maatschappelijk vlak. Want door bijzondere omstandigheden kan een ieder van ons – geleidelijk of plotseling – in persoonlijke of gezinsmoeilijkheden komen te verkeren. En dan is het goed als er een maatschappelijk werkster is, iemand die de situatie begrijpt en de weg weet te bewandelen om samen aan een oplossing te werken. Sedert enige maanden is het zover: Marianne Kors, voorheen werkzaam bij Shell Nederland Verkoop, heeft zich nu ingewerkt in alles wat met de scheepvaart, met name de sociale kanten ervan, te maken heeft en staat met raad en daad ten dienste van vloot- en walpersoneel en hun gezinnen.

Reünie wal

Het aantal gepensioneerde walemployés dat gevolg had gegeven aan de oproep voor de reünie op vrijdag 19 november jl., overtrof alle verwachtingen. Op de vorige bijeenkomsten – de bedoeling is om de twee jaar – telden we zo ruim twintig ex-collega's. En dat was – de walorganisatie is nu eenmaal kleiner dan waar de C.N.O.O.K.S. uit kan putten – echt een aantal waarmee je niet ontevreden mag zijn. Bij de reünie van 19 november jl. liep het echter storm. Ongetwijfeld was hiervan de oorzaak, dat aan de reünie een bezichtiging van het nieuwe Shell-Gebouw werd gekoppeld; tevens, dat vanwege de behuizing ook de echtgenoten nu beter konden worden ontvangen.

Dat de reünie als zeer geslaagd mag worden beschouwd, kwam ook tot uiting in de stemming die er heerste. Het is ondoenlijk om de enthousiaste uitroepen hier te vermelden, waarmee collega's van „weleer” elkaar de handen schudden. Of waarmee men de loftrampet uitstak over de lunchkamer, alwaar de begroeting plaatsvond. Of over de media-zaal, waar een tweetal films werden vertoond. Of de reacties te vermelden – voornamelijk van de dames, maar wat wilt u – bij het zien van de keukenuitrusting, waarmee de maaltijden van de 850 vaste bewoners van het Shell-Gebouw worden klaargemaakt. En nog minder is het mogelijk, om de wijze weer te geven waarop deze oud-gedienden hun opvolgers – die in de namiddag het gezelschap vergrootten – begroetten. Of het moet zijn, dat men verwonderd was dat de wilde haren van weleer, nu ook grijs waren geworden.

Onze directeur zei het al in zijn welkomsttoespraak om 2 uur: „Ik stel mij zo voor, dat straks, na de rondleiding, er niet alleen over het heden en de toekomst, maar zeker ook over het verleden nog wel het een en ander te vertellen is”. Nou, dat was er, ongetwijfeld mede omdat voor dorstige kelen smeersel genoeg aanwezig was.

Opvallend was overigens de activiteit die vele gepensioneerden in hun privéleven nog aan de dag bleken te leggen. Er was er een die de studie voor meester in de rechten is begonnen, weer een ander had de eerste tijd er wat moeite mee gehad, dat hij niet meer werd geraadpleegd: „Ik zat de eerste dag thuis gewoon aan de telefoon te wachten. Dacht, dat ze het nooit zouden klaren. Maar na drie maanden vergeefs wachten, heb ik m'n verbazing maar weggeslikt. Nu heb ik het zo druk, dat ik me afvraag hoe ik ooit tijd heb kunnen vinden om voor de maatschappij te werken”. En dat zegt toch wat, als men z'n vrije tijd nog zodanig weet te vullen, dat men tot een dergelijke uitspraak komt.

We hebben de hele groep reünisten op de foto gezet en vragen ons af in hoeverre de oudere lezers hen nog herkennen, de vroegere boekhouders, technisch inspecteurs, personeelsfunctionarissen, procuratiehouders, chefs en medewerkers op andere terreinen. Waarbij wij het alleen betreuren dat er toch nog enkele oud-collega's ontbraken; ziek, of te druk bezet?



Met pensioen

Het begin van de avondspits draaide reeds zijn huiswaartse cirkels rond het Hofplein, toen afscheidnemende collega **J. H. Bruijn**, met echtgenote, de lunchkamer betrad. Een carillon – bestaande uit oude scheepsbellen, die nu het restaurant opsieren – luidde ter begroeting. „Bruijn”, zo begon de heer Van 't Slot, hoofd van de afdeling Personeel, zijn toespraak, „we weten dat je niet staat te trappelen om weg te gaan.” En zo was het! Reeds meerdere malen had de heer Bruijn, die vele jaren werkzaam was in de sectie DFP/3 – Wages and administration Fleet Personnel, aan zijn collega's laten doorschemeren de pensioendatum met een tikje vrees te zien naderen. „Je vindt het een verspilling van energie om nu reeds met werken op te houden.” Aldus de heer Van 't Slot, die in het kort de loopbaan van de heer Bruijn beschreef. Hierbij viel vooral de indrukwekkende rij diploma's op, die de heer Bruijn in de avonduren bij elkaar heeft gestudeerd. Het kon ook niet anders of het geschenk dat de heer Bruijn namens collega's kreeg aangeboden, kwam tegemoet aan deze studiezijn. Nadat de heer Van 't Slot de wens had uitgesproken, dat de kersvers gepensioneerde tezamen met zijn echtgenote nog een lang, gelukkig en gezond leven beschoren zou zijn, kon de heer Bruijn een drietal woordenboeken (t.w. Frans, Duits en Engels), plus het prachtige boek: Wereldgeschiedenis van de Kunst, in ontvangst nemen.

De heer Bruijn dankte met een toespraak, die een afspiegeling was van de menselijke wijze waarop hij in de 28 jaar bij Shell Tankers zijn werk benaderd heeft. Dat hij bij deze werkzaamheden zo vitaal is gebleven, zo stelde hij, is uiteraard een gelukkige omstandigheid, doch mede te



danken aan de uitstekende Shell-arbeidsvoorwaarden en de maaltijden die zijn vrouw voor hem bereidde. Overigens betreurde de heer Bruijn het, dat bij tegenwoordige kantoor-nieuwbouw een trim- of gymzaaltje over het hoofd wordt gezien. Dit met gedachten aan het K.L.M. gebouw in Den Haag – waar Shell Tankers, toen nog „La Corona” geheten, aan het eind van de veertiger jaren was gehuisvest – waar wel een gymzaaltje ter beschikking was voor het personeel, om zich in de middagpauze op gezonde wijze te ontspannen.

Na de vele goede woorden was er bij een borrel gelegenheid om met mevrouw en de heer Bruijn het verleden nog eens de revue te laten passeren. Het was al ver na het spitsuur toen de laatste collega's afscheid namen.

Na op 4 maart 1948 een arbeidsovereenkomst met de toenmalige Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij. getekend te hebben duurde het voor Kapitein **W. Th. Spier** nog ruim een maand alvorens hij met de „Willem Ruys” naar Singapore vertrok. Van daar met de „Maetsuycker” naar Batavia, per vliegtuig naar Morotai en per vliegtuig door naar Sorong. Zo was het pas op 22 mei van dat jaar dat hij eindelijk aktief dienst kon gaan doen, en wel als „jongste stuurman” op de „Kaitero”. Maar toen ging het dan ook vlug, want nog geen twee maanden later werd hij aan boord tot „oudste stuurman” bevorderd. Het was dan ook wel een heel ander schip dan bijvoorbeeld de „Felania” of de „Fulgur”, waarover hij gedurende zijn beide laatste dienstperioden het commando voerde.

Eerst echter nog even terug naar die begintijd, toen de Oost gedurende een reeks van jaren in hoofdzaak zijn „vaargebied” vormde, aanvankelijk de wateren rond Nieuw Guinea, later met veel nadruk op de vaart op Pladjoe. Eigenlijk kwam daar pas begin 1956 een einde aan. En na eerst verlof te hebben genoten volgde toen een periode in de Caraïbische wateren bij de C.S.M.: Frasca, Gomphina, Julieta, Gyrotoma, Gari, Glessula en Manuela waren in die periode de schepen waarop hij als 2e en waarnemend 1e stuurman dienst deed.

Daarna kwam de toenmalige „supertanker” „Vivipara” aan de beurt. En hoewel gedurende de volgende jaren nog enige malen te Curaçao op de lokale schepen werd dienstgedaan, was het toch sindsdien voor het merendeel de diepzeevloot waarmede hij te maken had.

Op 13 juli 1967 werd hem te Rotterdam zijn eerste commando toevertrouwd, en wel over de „Kalydon”; een afbeelding in olieverf van dit schip kreeg hij ter gelegenheid van zijn vijftienvingjarige dienstjubiläum bij onze Maatschappij door zijn echtgenote aangeboden en dit zal wel een ereplaats in huize Spier innemen. Daarna heeft hij nog een reeks van schepen onder zijn bevelen gehad. Naast een aantal van de „K”-klasse onder andere ook de „Arca”, „Vitre”, „Philippia”, „Ondina”, „Capisteria” en „Diloma”. En zoals hierboven al vermeld, gedurende zijn beide laatste dienstperioden de „Felania” en de „Fulgur”.

Nu Kapitein Spier met ingang van 1 januari 1977 de dienst van onze Maatschappij onder toekenning van pensioen heeft verlaten, wensen wij hem nog vele gelukkige jaren in goede gezondheid toe temidden van zijn gezin.

SHORE ORGANIZATION SHELL TANKERS BV

GENERAL
MANAGEMENT
W. H. BROUW
DF

**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
D. VAN ZANEN*
DFF



TECHNICAL REPAIRS
J. VAN DUUREN
DFT



**MANAGEMENT
FLEET I**
D. JONGENEEL
DFM/1



Accounting
and Budgets
E. J. Montfoort
DFF/1



Repairs
Planning
L. H. Roodhorst
DFT/1



General Affairs
W. Punt
DFM/3



Methods and
Procedures,
Computer
Applications
C. van Steensel
DFF/2



Calculations
N. Coors
DFF/3



Translations
Corresp. and
Documentation
F. M. v. d. Kolk
DFF/4



Materials
H. Sierat
DFF/5



Fleet I

Abida
Acmaea
Arca
Capiluna
Cinulia
Dallia
Daphne
Dione
Fossarus
Fulgur
Katelysia
Kelletia
Kermia
Lovellia
Macoma
Mitra
Ondina
Sepia
Viana
Vlieland
Zafra

** Asst. Managing Director and General Attorney
* General Attorney

Note: the positions the portraits occupy on this chart are not intended to indicate the relative seniority of those portrayed.



MEDICAL
K. ENGELSMA
DF/1



DEVELOPMENT
C. E. VAN 'T WOUDT*
DFD

MANAGEMENT
FLEET II
M.A. BUSKER
DFM/2



PERSONNEL
E. VAN 'T SLOT**
DFP



Catering
DFM/4

Technical
G. Veldt
DFD/1



Staff
G. H. van Leeuwen
DFP/1



Industrial
Engineering
K. J. Wiessner
DFD/2



Crew
F. K. Neuerburg
DFP/2



Nautical
M. A. Riteco
DFD/3



Wages and
Administration
Fleet Personnel
J. Beekhuizen
DFP/3



Safety
J. Drogd
DFD/4



Personnel
Information
W. N. Wouters
DFP/4



Electrical
H. Snel
DFD/5



Shore
Personnel
T. G. A. Westerveld
DFP/5



Personnel
Relations
E. Otten
DFP/6



Special
Projects
J. van der Linden
DFP/7



Fleet II

- Acila
- Acteon
- Atys
- Capisteria
- Crania
- Diadema
- Diloma
- Dosina
- Felania
- Fossarina
- Khasiella
- Kopionella
- Kylix
- Meta
- Mytilus
- Niso
- Onoba
- Patro
- Vitrea
- Zaria

Laid-up ships

- Capulonix
- Lepton
- Marinula
- Marisa

WEGGEGAAN... EN WEGGEBLEVEN

Brachten wij vorig jaar de serie „Terug van weggeweest”, dit jaar aandacht voor die collega's die, na jarenlang dienst op de vloot, elders een werkkring hebben gevonden. En met „elders” bedoelen wij bij een van de andere maatschappijen van de Koninklijke/Shell, hetzij op eigen verzoek hetzij op voorstel van Shell Tankers. De eerste die deze serie opent is Harm Brijde, voorheen 3e werktuigkundige.



Het is even zoeken om hem te vinden, als wij trachten telefonisch contact met hem te krijgen. De Nederlandse Aardolie Maatschappij, waar Harm Brijde sedert september 1975 zijn nieuwe werkkring heeft, heeft haar personeel over heel wat locaties verspreid. Harm blijkt in Hoogezand bereikbaar, dat wil zeggen: als hij toevallig in de dagdienst zit. Want al rap word je bij de mensen „in het veld” geconfronteerd met het probleem dat zij in verschillende diensten kunnen zitten. Maar een boodschap die wij achterlaten in Hoogezand, blijkt hem vlot te bereiken, want de volgende dag belt hij ons al terug. „Ja, ik wil best eens vertellen hoe

het met mij gaat, maar aangezien ik juist een paar dagen vrij ben door de wachtwisseling, kunt u het beste bij mij thuis komen, in Vries.” Dat is aardig gezegd, en ook bijzonder hartelijk, maar voor een westerling betekent het wel even zoeken op de kaart waar Vries in hemelsnaam ligt. Drente, niet ver van Tynaarlo. En zo spoed je je dan met pen en papier naar Vries, in het Hoge Noorden. Je verwacht dat Vries wel zal bestaan uit drie huizen, een lantaarnpaal en een café maar het tegendeel is waar. Het is een aantrekkelijk, typisch Drents dorp, dat ook z'n eigen nieuwbouw is begonnen. Niet van die zelfrijzende betonkolossen die

je in het Westen van ons land gewend bent zodra je het woord nieuwbouw hoort, maar aan elkaar geschakelde villaatjes, die hier — heel bescheiden — geschakelde huizen worden genoemd. Harm Brijde waarschuwt tegelijk bij de binnenkomst niet je hoofd te stoten aan de lamp in de hal, want die hangt nogal laag. „Waarom”, zo vraag je je even af, maar het antwoord vind je tegelijk in zijn postuur: niet groot van stuk is Harm, die toch wel even opkijkt van de opmerking, dat wij van plan zijn van het Noorden naar het Zuiden te trekken om de oud-collega's eens aan de tand te voelen en na te gaan in hoeverre de

„overplaatsing” hun bevalt. Verwonderd des te meer, omdat hij de eerste is van de serie over collega's in de Eemhaven, Hoogezand, Assen, Den Helder, Klundert, Pernis en al die andere plaatsen waar vestigingen zijn van onze moedermaatschappij. „Ja, we moesten ergens beginnen en waarom niet bij u?” „Nou, zeg maar Harm tegen mij en kom in de kamer.” Het is er wel een waar je „u” tegen zegt. Riant uitzicht op een brok natuur met vijver, in de verte een rij bomen die een bouwland afsluit. Even ben je stil. Die uit betonbakmeel omhoog geschoten betonkolossen geven ook een riant uitzicht, maar dit is toch wel wat anders. Maar daar zouden we het niet over hebben. We zouden eens trachten te achterhalen in hoeverre deze ex-collega het naar zijn zin heeft, wat hem tegen is gevallen, wat de problemen zijn geweest bij de overgang van een „varend leven” naar een „walbaan”.

Wel even wennen

„Nou, daar kan ik kort over zijn,” zegt Harm. „Het bevalt me prima, al is het wel even wennen geweest. Ook voor mijn vrouw Janny, die uiteindelijk geboren en getogen is in Heiloo, Noord-Holland, en haar hele familie daar heeft wonen. We hadden daar ook al een eigen huis, maar konden door de waardevermeerdering van eigen bezit de zaak goed verkopen en hebben het er maar op gewaagd dit aan te schaffen. Maar voor m'n vrouw is de overplaatsing in het begin toch minstens even hard aangekomen als voor mij”, zegt Harm.

„Weet u, waar ik het meest aan moest wennen?”, vult zijn vrouw aan. „Aan de verschillende soorten diensten die Harm heeft. Het is of dag-, of avond- of nachtdienst. En dan natuurlijk de dienst in het controlecentrum.” „Ja”, vult Harm aan, „maar dat is pas de laatste tijd. Ik begon hier in september 1975 mee te lopen met een ander; drie maanden lang. Je krijgt geleidelijk allerlei problemen voorgeschoteld die tot je werk behoren, maar juist door het meelopen word je goed opgevangen. Op een bepaald moment moet je natuurlijk op eigen wieken verder, maar dat heeft geen problemen opgeleverd. Je bent tamelijk vrij, krijgt steeds een ander district toegewezen, noord, zuid, oost, west of „centrum” en daarop concentreer je je. Je bepaalt aan de hand van het wachtboek waar je heen gaat in dat district. Is er ergens anders in je district een spoed-karwei, dan word je met de mobilfoon gewaarschuwd en trek je erop af, met je eigen auto, waarvoor je natuurlijk vergoeding krijgt.” Dat is allemaal gemakkelijk gezegd, maar maakt nog niet duidelijk wat nu eigenlijk z'n werk is. „Tja, hoe zal ik dat omschrijven,” zegt Harm



Brijde. „Je doet aan de hand van een check-list een aantal controlewerkzaamheden en bedient apparatuur op het NAM-terrein. Is er iets bijzonders, dan schrijf je een werkopdracht uit, waarbij je goed moet opletten dat je het richt aan de juiste dienst die het karwei moet klaren. Aan de andere kant, op elk veld is er het nodige basis-gereedschap en ik moet bekennen, dat ik nogal gauw geneigd ben om, als het een klusje is dat je snel zelf kunt fiksen, de handen ook zelf uit de mouwen te steken.” Het blijkt een van de aantrekkelijke kanten voor de NAM te zijn om ex-werktuigkundigen te hebben voor controle op de velden, omdat zij niet bang zijn – sterker, eraan zijn gewend – om zelf snel actie te nemen.

Waarom niet meer naar zee?

Zulk werk impliceert wel, dat men veel in de buitenlucht is. „Inderdaad”, beaamt Harm, „dat ben je zeker, met alle voordelen en natuurlijk ook met de nadelen die eraan zijn verbonden. Als het 's winters vriest loop je even goed je rondje, maar het bevalt me toch beter dan eeuwig achter een bureau te moeten zitten. Want dat stelde ik me aanvankelijk voor van een baan aan de wal. Ik had het de laatste tijd op zee niet zo naar m'n zin. Misschien wel aan mezelf te wijten, want omdat ik niet was geslaagd voor m'n „B-I” diploma, ben ik langere dienstperioden gaan maken en nam korter verlof, om zo in eigen tijd te kunnen gaan studeren. Maar op die manier loop je natuurlijk wel op je tandvlees, als u begrijpt wat ik bedoel. Je bent gespannen, gauw geïrriteerd, zowel

aan boord als thuis en ik zag het – ook nog om andere redenen – na 10 jaar op zee niet helemaal meer zitten. Toen men mij aanbod om het eens bij de NAM te proberen, dacht ik alleen: dat wil m'n vrouw nooit, want dan moeten we verhuizen. Zij zei echter het eerste ja, was zelfs enthousiast, en toen ik derhalve eens ging kennismaken in Assen kochten wij tegelijk dit huis. Dat was dus al voordat ik was aangenomen.” Harm grinnikt nog even na; „Wel wat riskant, dat geef ik toe, maar ik was zo verbouwereerd door het enthousiasme van m'n vrouw, dat ik maar tegelijk de grote sprong waagde. Gelukkig was de kennismaking met de NAM kennelijk wederzijds naar genoeg, want op 15 september 1975 kon ik in dienst komen. Dat betekende wel zo'n acht maanden in een hotel hier, want het huis was nog niet eens klaar. Sedert kort word ik ook ingewerkt in het controlecentrum in Sappemeer. Het betekent iedere keer een vijftal dagen binnendienst, maar toch bijzonder interessant, omdat je vandaar het overzicht houdt over al hetgeen op de diverse gasvelden gebeurt.” Waar Harm dus bij betrokken is, is de gasproductie zelf, op het veld. Het zijn voornamelijk de „clusters” waarop hij toezicht houdt, op de gasdrooginstallatie, die het gas geschikt maakt om het aan de Gasunie af te leveren. Alle fitnesses van de gasproductie zijn hem inmiddels bijgebracht op cursussen.

Financieel een stap terug?

Natuurlijk, er was het financiële nadeel dat hij aan de wal minder

ging verdienen dan aan boord. Maar daar staat tegenover dat er regelingen zijn die dit weer gedeeltelijk compenseren. Maar, toegegeven, je gaat natuurlijk de overwerkvergoeding missen. „Nu was overwerken aan boord nooit een bezwaar, want – onvermijdelijk op een tanker – een echt privé-leven had je daar toch niet. Hier zou ik nooit zoveel overwerk willen doen. Je gaat juist veel meer waarde hechten aan je privé-leven, waarvoor je die financiële stap terug best over hebt.” Frappant is te horen dat, wanneer ex-vlootcollega's – en er zijn er zo langzamerhand heel wat bij de NAM – bijeen zijn, het gesprek al gauw gaat over hun dienst op zee. Prettige, maar ook de minder aantrekkelijke ervaringen worden uitgewisseld. De PLA-gedachte blijkt Harm hevig te interesseren, hij kijkt bij het horen erover net of hij weer mee wil doen. Is dat een werksituatie die hem – wellicht onbewust – toen ook al voor ogen stond? De promotiekansen bij zijn huidige walbaan zijn natuurlijk totaal verschillend van die aan boord. De volgende stap, die naar „wachtchef”, volgt niet automatisch na een zekere diensttijd en het behalen van een diploma. Trouwens, er zijn er meer die zo'n stap willen doen. Maar als het werk dat hij nu heeft hem verveelt, kan hij overplaatsing naar een andere dienst vragen, met weer nieuwe mogelijkheden. Maar voorlopig denkt hij daar niet over.

Omschakeling thuis

„Wat ik een enorme verandering vond en natuurlijk ook wel even

problemen heeft gegeven, is dat de kinderen mij nu niet meer zien als een soort Sinterklaas. Vroeger was het feest als je met verlof kwam, nu ben je er altijd. Je gaat je veel meer met alles en iedereen bemoeien. En dat is wennen geweest, niet alleen voor mij, maar misschien nog meer voor m'n vrouw en voor de kinderen.”

Zijn vrouw beaamt dit, het is in het afgelopen jaar niet altijd rozengleur en maneschijn geweest. Zij moest ook wennen aan de verschillende diensten. Dan komt hij vijf dagen achtereenvolgend om half vijf 's middags thuis, dan even na middernacht en dan weer om half negen 's morgens. Het betekent maaltijden op verschillende tijden. Maar er is ook het voordeel dat – of het na de dag-, de avond- of de nachtdienst is – hij bij de dienstwisseling ook zo'n dag of vijf achterelkaar thuis is. „Je kunt dan samen uitgaan, ongelooflijk veel rommelen, knutselen en timmeren of – bij een lang weekend – met z'n allen een paar dagen naar Heiloo. Nee, spijt heb ik niet, het is een overgang waar je – als je altijd graag gevaren hebt – even aan moet wennen. Maar als je de voordelen tegen de nadelen afweegt, heb ik er geloof ik wel verstandig aan gedaan. Al ga ik wel gauw naar het strand als ik in Heiloo ben, want de zee blijft trekken.”





Hulp

Die wordt op zee menigmaal verleend, zo dikwijls zelfs dat we er in dit blad niet altijd melding van maken. Tenzij het een omvangrijke hulpverlening betreft, zoals onlangs door de „Kelletia” (oktober-nummer), of wanneer wij de hand op foto's weten te leggen. Dat laatste was met de hulpverlening door de „Ondina” in de Javazee geen probleem, want wvd hoofdwerktuigkundige De Groot kwam ze keurig brengen bij de redactie na zijn aflossing. Het was – aldus schreef de gezagvoerder in zijn rapportje aan kantoor – op 9 november jl., dat op ongeveer 45 mijl uit de kust in de Javazee de 2e stuurman en hijzelf een kleine open boot gewaar werden, waarvan de twee inzittenden door met lappen en voorwerpen te zwaaien, te kennen gaven hulp nodig te hebben. De „Kelletia” draaide bij en al spoedig werd duidelijk, dat het om een gebroken roer ging. Nu moeten we ons van dat roer geen te grote voorstelling maken, zoals ook duidelijk op een der foto's waarneembaar, maar het was ook geen koopvaardijboot dat in nood was gekomen. Een scheepje zoals je ze in de Oost bij honderdduizenden ziet, bestemd om langs de kusten te vissen, goederen of personen te vervoeren en „no more”. Echter, als gevolg van het gebroken roer was het bootje een speelbal van wind en golven geworden en aldus een aardig stuk uit de kust gekomen, bij Straat Soenda. Proviand was er nauwelijks aan boord geweest,



zodat de twee opvarenden dolblij waren dat de „Kelletia”, volgens oud en goed zeemansgebruik was bijgedraaid. Zij kregen een goede maaltijd voorgezet, terwijl de werktuigkundige dienst zich over het roer boog. Met nog wat extra proviand mee voor de terugreis (daar zouden ze waarschijnlijk wel twee dagen over doen) en de beste wensen van de officieren van de „Ondina” en de Indonesische bemanning vertrok het scheepje – afkomstig uit Djakarta – weer.

SLT

Een van onze gezagvoerders wees ons erop dat in de contacten met het agentschap te Kaapstad het gebruik van SLT-telegrammen mogelijk is, met nauwelijks enige vertraging, dus vlug en voordelig. Wist u dat ook?

Caravan-rally

Het koude jaargetijde is bij uitstek geschikt om zich eens te beraden op welke wijze de zomervakantie kan worden besteed. Een overweging verdient dan beslist de „Shell International Camping and Caravaning Rally 1977”, die van zaterdag 4 juni tot en met zaterdag 11 juni 1977 door de „Shell (Carrington) Club” zal worden georganiseerd. Met tent of caravan zijn alle Shell-employés die dagen van harte welkom op het landgoed Alton Towers, halverwege tussen Manchester en Birmingham, in het graafschap Staffordshire. Op dit prachtige landgoed, met zijn fraaie tuinen, zijn een keur van attracties aanwezig om, zeer zeker met kinderen, een aangename vakantie week door te kunnen brengen. We noemen onder andere

de miniatuurspoorweg, een kabelbaan, een zwembad met kinderbad en een meer om op te zeilen of roeien.

Indien men zich wenst op te geven als deelnemer aan deze „Rally” – waarbij rally hier de betekenis heeft van een bijeenkomst, een jamboree dus – kan dat bij de General Secretary van de Shell (Carrington) Club, Carrington Lane, Carrington, Nr. Umstom, Manchester, M31 4AB, U.K.

Vrij Uit

U kent ze wel, die gezellige vakantieprospectussen die zo tegen de kerst uit komen. Ook de gids van „Vrij Uit” doet je watertanden en naar het vroege voorjaar uitzien. En als we dan bedenken, dat achter Vrij Uit grote en vertrouwde namen staan, om precies te zijn: de ANWB, Nationale-Nederlanden, de Rabobank en Shell, dan bekijk je die gids met extra belangstelling. De gids is inmiddels ook naar alle schepen verzonden. En wie zelf een exemplaar wil bezitten om dit op z'n gemak te bestuderen, die moet even rijden langs een van de 650 Shell-stations in Nederland die zijn uitgezocht voor verdere verspreiding. Vorig jaar profiteerden 110.000 Nederlanders van de vakantie-aanbiedingen, u ook dit jaar?

Brielle Maritiem '77

Onder deze naam worden talloze activiteiten gebundeld, die gedurende de gehele maand april in de oude Tromp stad zullen plaats vinden. Het wordt namelijk van het grootste belang geacht, dat de Nederlandse bevolking weer betrokken wordt bij de enorme betekenis van de zee voor ons land en kennis kan nemen van alle facetten van de zee als transportweg, energie-bron, voedselproducent, recreatieterrein en werkverschaffer voor honderdduizenden Nederlanders. Al deze facetten van de gezamenlijke Nederlandse inspanningen, ook van de Shell, op en rond de zee zullen gestalte krijgen in Den Briel, door tentoonstellingen, demonstraties, wedstrijden, filmvoorstellingen, excursies, vlootbezoeken en diverse andere attracties in de Brielse straten en rondom het Brielse Meer. Er komt zelfs een maritiem informatie-centrum, dat de gehele maand geopend zal zijn voor het verstrekken van informatie. Den Briel is dus in april a.s. in alle opzichten een bezoek waard, vooral ook voor de jongeren.

AMVER

Je hoeft aan niemand van Shell Tankers te vertellen wat AMVER precies is. Dat weten ze nu wel. Gingen in 1974 34 schepen met een onderscheiding van deze hulpverleningsorganisatie-dienst strijken, over 1975 bereikte het aantal schepen – die meer dan 128 dagen op de AMVER plot stonden – ook weer de drie kruisjes. Nee, AMVER is niets nieuws voor Shell Tankers. „Tja,” hoor je dan op de jaarlijkse uitreiking van wimpels en oorkondes; „met zoveel schepen van ons in de prijzen gaat de glans eraf.” Aan zo'n opmerking ligt ergens de gedachte ten grondslag, dat het niet meer dan normale „zeemansplicht” is, deel te nemen aan een organisatie, die het mogelijk maakt op efficiënte wijze collega's in nood te hulp te komen. Voor ons een stukje „plicht”, voor de United States Coast Guard een brok vrijwillige steun bij hun werk. Vandaar ook de erkentelijkheid, die ieder jaar tot uitdrukking wordt gebracht in de uitreiking van oorkondes en wimpels.

Dit jaar was hiervoor als datum 22 november gekozen en als plaats van handeling wederom de Amerikaanse Ambassade aan het Haagse Voorhout. Die datum, zo laat in het jaar 1976, bracht de gastheer op deze middag-bijeenkomst, Ambassadeur Robert McClosky, in zijn welkomstwoord tot de kwinkslag: „dat gezien het feit dat het jaar '75 alweer bijna 11 maanden achter ons ligt, men zou vermoeden dat het „State Department” (Am. ministerie van buitenlandse zaken) de organisatie in handen heeft. De vlotte wijze waarop, nadat de ambassadeur zijn erkentelijkheid had betuigd aan de deelnemende

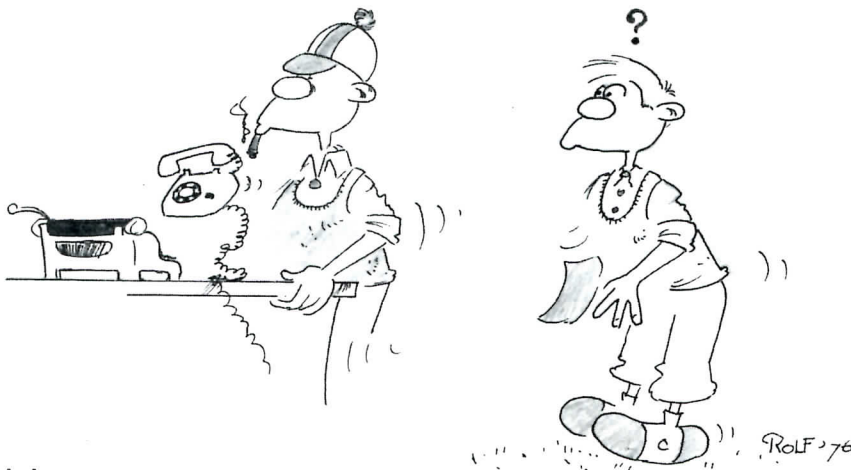


Op de foto: 4e van links: Dhr. J. J. van Schagen, vanaf 10e van links: Kapt. J. van Beele, Capt. P. Nichiporuk U.S.C.G., Dhr. J. J. Osinga, Kapt. J. H. Korsen, Kapt. J. van der Velden en Kapt. D. M. Mos.

maatschappijen en hun schepen, de oorkondes en wimpels werden uitgereikt, was hier echter mee in tegenspraak. En zo konden, na eerst een aantal andere maatschappijen aan de beurt te hebben gelaten (niet alleen uit sportief oogpunt, maar ook uit overwegingen van alfabetische aard), onze gezagvoerders J. van Beele, J. H. Korsen, D. M. Mos, en J. van der Velden uit handen van Captain P. Nichiporuk de onderscheidingen voor respectievelijk de „Meta”, „Vlieland”, „Acila” en „Macoma” in ontvangst nemen. De overige

onderscheidingen werden overhandigd aan de heren J. J. Osinga en J. J. van Schagen als vertegenwoordigers van Shell Tankers, respectievelijk voor de Acteon, Felania, Kosicia, Diadema, Kalydon, Kopionella, Zaria, Capisteria, Diloma, Dosina, Onoba, Vitrea en Crania en voor de Fulgur, Kermia, Mitra, Dalia, Kryptos, Capiluna, Kelletia, Philippia, Dione, Lovellia, Daphne, Ondina en Cinulia. De Crania kreeg zelfs de gouden wimpel, omdat ze nu al vijf jaar achtereen een getrouwe AMVER deelnemster is. Overigens werd de Cinulia voor de zesde keer

gehonoreerd. Een flinke lijst, dat zeker, en waar we geheel terecht toch wel een beetje trots op mogen zijn. Uiteindelijk rust op de Amerikaanse schepen een soort stille verplichting tot deelname en zijn de Noorse schepen sinds september dit jaar van overheidswege verplicht om in de AMVER te participeren. En als we met dit in gedachten de lijst van AMVER Award Winners beschouwen, dan blijkt dat het AMVER devies: „No call for help shall go unanswered” ook bij Shell Tankers hoog in het blazoen geschreven staat.



Verhuisd

De secretaris van de ondernemingsraad van het vlootbedrijf is wederom verhuisd, ditmaal naar de 9e etage, kamer 09.10. Het telefoonnummer is ongewijzigd gebleven, namelijk 696146.

Voortaan thuis

In tegenstelling tot de zeevarenden, die dit maandblad allen thuisbezorgd krijgen per post, werd iedere maand op kantoor het laatste nummer van „Tussen Schip en Ka” aan de walemployés uitgereikt. Voordeel was uiteraard, dat men op die wijze het nummer zo twee dagen eerder in handen had dan bij bezorging per post mogelijk is. Daar stond tegenover, dat menig collega zo nu en dan een nummer miste als gevolg van het wegens dienstreis, ziekte of vakantie niet aanwezig zijn. Besloten is derhalve om, indien uitvoerbaar reeds met ingang van het volgende nummer, het maandblad voortaan ook aan de walemployés per post toe te zenden. Extra voordeel is dat ook alle huisgenoten aldus inzage van het blad krijgen.

Vlootpersonalia

periode van 16 november t/m 15 december 1976

In memoriam

Wij ontvingen het droeve bericht dat scheepsvakman I



Humberto Collazo González

op 8 december 1976 te Vigo is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 35 jaar. Laatstelijk deed hij dienst als assistent op wacht aan boord van het s.s. „Philippia”, van welk schip hij op 9 mei j.l. wegens ziekte werd afgemonsterd. Zijn heengaan echter kwam voor ons toch geheel onverwachts. Wij verliezen in hem een zeer gewaardeerde medewerker, doch op de eerste plaats gaan thans onze gevoelens uit naar zijn vrouw en kinderen. Mogen zij de kracht vinden om dit zware verlies te kunnen dragen.

Nos encontramos en el triste deber de comunicarnos que el señor

Humberto Collazo González,

maniobrista especializado, falleció el día 8 de diciembre de 1976 en Vigo, a la edad de 35 años.

Ultimamente prestaba servicios como ayudante de guardia a bordo del vapor „Philippia”, de cuyo buque desembarcó el 9 de mayo último, por causa de enfermedad. Sin embargo, su desaparición llegó para nosotros totalmente inesperada. En Humberto Collazo hemos perdido un compañero muy apreciado y compartimos de veras la aflicción de su esposa e hijos. Ojalá encuentren fuerzas para poder sobrellevar tan dolorosa pérdida.

Op 4 december j.l. is overleden de heer

C. J. J. Rozema

oud-gezagvoerder. De heer Rozema verliet de dienst der maatschappij in 1969, na ruim 22 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 54 jaar.

Gehuwd:

19.11: A. Willemstein, II.wtk., met mw. N. Holtkamp;
22.11: R. van Exel, 4e stm., met mw. W. Hubert van Blijenburgh;
24.11: P. L. van der Vos, 4e stm., met mw. A. Verzuu;
2.12: J. M. van Zee, II.stm., met mw. L. van den Kerkhof;
3.12: R. Denker, 4e wtk., met mw. T. Martins da Silva;
9.12: J. P. Fölsche, II.stm., met mw. A. J. Goosens;
14.12: H. Hallie, 5e wtk., met mw. D. Teunissen.

Geboren:

24.11: Yvette, dochter van H. M. Westerveld, 2e wtk. en mw. T. M. Westerveld-Post;
26.11: Miriam, dochter van J. Water, 4e wtk. en mw. H. Water-Smids;
28.11: Jorn Jochem, zoon van H. de Rhoter, 3e wtk., en mw. R. A. de Rhoter-Visser;
30.11: Michel Christiaan, zoon van D. J. van Dijk, 1e stm., en mw. G. M. van Dijk-Dauve;
2.12: Judith Ingeborg Daniëlle, dochter van R. Hagen, 2e stm., en mw. C. H. C. Hagen-Tulp;
3.12: Ewoud, zoon van E. K. G. Schiefer, 4e wtk., en mw. E. E. Schiefer-Janssen;
11.12: Michel Richard Pieter, zoon van

M. J. van Loozen, 3e stm. en mw. W. P. J. van Loozen-Bout.

Aflossingen:

gezagv.: J. M. Hillen,
B. C. den Exter van den Brink, P. C. Hoek, R. Verhoef, M. Hus, W. T. Spier, F. Klaassen, P. J. F. de Beus, P. Buisman;
1e stm.: D. J. van Dijk, H. Verbaas, J. Hendriks, A. J. de Ronde, G. M. Schipper, C. P. van Hoek, J. de Jager sr., J. G. Wientjens, J. de Jager jr., J. Boord, J. V. Kruit, G. C. H. Dijkstra, R. A. Kattenburg-Schüler, A. J. Both, R. Jousma;
2e stl.: S. Bos, P. G. van der Horst, M. de Bruijne, M. J. van Loozen, H. J. Schaaf, W. C. Moll, F. J. Kronenberg, W. J. Netelenbos, F. G. Franken, R. G. de Haan, R. Zitter, R. P. Regout;
3e stl.: C. T. J. van Oosten, K. Cramer, J. Jongeneel, W. Holwerda, P. N. van Duyn, F. van Bommel, C. W. Kuyper, C. M. Bianchi, M. van Dijke, C. H. M. Buckens, R. J. Moeke, M. Hofman;
4e stl.: P. J. H. van Loenhout, A. Zwiens, E. J. G. Kraszewski, H. A. van der Want;
radio-off.: J. M. J. C. Nederpelt, T. Marcusse, J. Kramer, G. J. Wevers;
hfd.wtk.: S. A. Verhage, A. P. de Groot, L. Buitenkant, J. Heymans, C. G. Pusch, J. B. van Haaster, C. H. J. van Dijk, T. H. J. Feldberg, J. de Jong, W. van Kemp, W. J. Meuldijk, J. I. Bangert;
2e wtk.: J. W. van Putten, J. L. de Bondt, C. G. van der Zwet, J. Hensbroek, P. Dekker, H. Kuyper, W. Vroling, J. H. Burger, J. H. E. Nijhuis, J. P. Kalkman, J. J. Timmers;
3e wtk.: J. G. Kuit, R. A. M. Haffert, P. F. van Dijk, K. Elshout, H. E. Daniëls, E. L. F. Nijhuis, A. E. de Bruyn, J. van der Werck;
4e wtk.: J. Verhagen, W. J. L. de Gee, E. T. van de Pijpekamp, R. Denker, J. F. van Est, H. J. Nieuwenhuis, E. K. G. Schiefer, W. Hol, W. L. Verhage, J. Verwijs;
5e wtk.: A. W. van Sluys, G. A. Mellonius, J. F. Bijlsma, E. A. Rumeser, A. T. M. Hoffs, H. M. Zwanenburg, A. R. Seraus, J. L. M. Peeters, G. M. Kramer, W. G. Kole, J. H. M. Stoffelen, R. J. W. Winkelhuis, H. Hallie, J. J. van der Vlist, T. M. W. M. van den Berg, C. G. A. Hoenders;
II.wtk.: G. T. Verwoert.

Onze vlootjubilaren:



G. de Rocha Valverde
coc
10 jaar op 24.11.76



J. van der Velden
gezagv.
30 jaar op 09.01.77



C. Heeres
hfd.wtk
30 jaar op 13.01.77



C. Parrel
3e wtk.
10 jaar op 20.01.77

Aanstelling:



W. O. Kool
per 21 september 1976
aangesteld als gezagvoerder
en op 22 november 1976
belast met het commando over
het s.s. „Vlieland”.

In dienst getreden vlootpersoneel:

hoofd voeding: **W. Haanenpen.**



J. Roosenburg
hoofd voeding



J. B. M. Burgers
sch.vakman II

sch. voorman: A. de Kuyper, L. de Cock, J. C. van Willigen, A. J. Tinkhof, C. Voorspuy;
sch. vakman I: J. E. Houtman, M. A. J. Veen, R. Stuifzand, G. Otter;
sch. vakman II: W. J. Mooyman, H. Klijnstra, R. Cornelissen;
saw: H. N. Dekker, D. van Eenige, W. J. Engels, J. G. Koek, E. R. van Engel, R. A. Curial, M. van der Zwaag, H. Geelen, J. C. Daatselaar, J. G. Klein-Hesselink, P. C. Groen, A. A. van Klei, W. Stremme, D. Rovers, L. van der Sluis, J. den Hoed;
asaw: H. J. F. van den Berg, J. H. Ophof, H. Wighert, C. H. Hoogendijk;
hoofd voeding: A. G. Freeth, C. H. Rijnvis, F. B. Wayers, A. Onderstal, A. A. Turkenburg, J. H. Konert, C. F. van der Ende, R. M. Bruno;
sch. kok: G. J. C. de Deugd, C. van der Wildt;
hoofd bediende: L. J. Wulder;
bediende: J. R. L. van Toornburg, B. J. van Gelderen, H. A. Gard, W. M. Beekman, J. Wilhelm, R. van Ginkel, R. Jacobs;
bediende (a/d) F. Salomé;
kokmaat: W. A. van Noort;
jongen a/w: P. H. A. J. van Coenen, R. N. Jorissen, G. Lubbers;
H. B. J. Crombach, H. van der Weijden,, W. M. Walters.

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Acila: 1e stm. C. A. Koppendraaier;

m.s. Acteon: 1e stm. J. Post, wnd. 2e stm. A. Terpstra, 5e wtk. R. Linsen;
s.s. Arca: 1e stm. R. van Westendorp, 2e stm. J. I. Boon, 4e wtk. G. van Berghem;
s.s. Atys: gezagv. A. J. Schumm, 1e stm. O. A. van Druuten, 2e stm. R. de Bordes, wnd. 3e stm. D. van der Heul, hoofd voeding E. Kost;
s.s. Capiluna: 1e stm. G. J. Knol, 2e wtk. G. J. van Eyk, bediende J. Boelee, A. R. Tanasale;
s.s. Capisteria: 1e stm. C. J. Clarisse, hfd.wtk. C. de Witte;
m.s. Cinulla: 1e stm. R. Hendriks, 2e wtk. L. P. A. de Winter;
m.s. Crania: 3e stm. E. M. M. van den Bosch, 5e wtk. J. W. Jongkind, sch. vakman I P. A. van der Hoek;
m.s. Dallia: hfd. wtk. J. Tekelenburg;
m.s. Daphne: gezagv. H. A. Schelvis, 2e stm. M. A. F. Wanders, wnd. 4e wtk. P. H. Veldhoen, saw J. P. W. Dallmeyer, sch. kok F. W. A. van Deursen;
m.s. Diadema: gezagv. S. Harders, wnd. 3e stm. J. Kistenmaker, saw D. P. J. Zwart, bediende (a/d) A. A. van den Berg;
m.s. Diloma: 3e stm. R. F. Mesker, radio-off. J. A. Stevens, 5e wtk. E. B. Grootenboer, sch. vakman I J. M. Kools, asaw L. T. A. C. Roodakker;
m.s. Dione: gezagv. J. Priest, hfd.wtk. K. L. Schuring, 5e wtk. M. F. de Boer, ass. wtk. R. G. Boonstra, saw H. de Jong, P. F. Jonkman,

W. J. Louwerse, asaw A. Zijlstra, T. T. van de Velde, hoofd voeding W. Haanepen, bediende G. J. Pfenning, C. M. Vervloet, bediende (a/d) G. J. van Rijn;
m.s. Dosina: gezagv. J. de Jong, 1e stm. L. A. Veer, hfd.wtk. J. H. Veen, saw P. Schilt, asaw M. Groen, hoofd voeding J. H. A. J. Orie;
m.s. Felania: sch. vakman I L. A. T. Blankemeyer;
m.s. Fossarina: hfd. wtk. L. J. van Onselen;
m.s. Fossarus: gezagv. J. W. Bakker, 2e stm. A. G. J. de Wit, wnd. 3e stm. G. J. Koek, 4e stm. R. M. van der Aa, radio-off. J. D. Dieker, 4e wtk. A. Nonnekes, 5e wtk. T. van Luttkhuizen, capataz J. A. Dosil Hermo, man esp R. Lago Vilas, mar int M. Bouzada Pazos, J. Farina Cacabelos, D. Fernandez Pintos, A. Fernandez Fernandez, J. Giraldez Rodriguez, M. Laje Santos, L. Martinez Duran, M. Pereira Rodriguez, C. Rodriguez Barral, 2° mar int B. Nogueira Vieitez, R. J. Pugigner Alonso, coc A. Gonzalez Vidal, cam may do A. Perez Rodriguez cam J. M. Alonso Alvarez, cam (trip) V. S. Fernandez Moreno;
m.s. Fulgur: gezagv. P. G. C. M. Passieux; 3e stm. J. A. P. Donks, hfd.wtk. J. van der Schee, radio-off. P. F. Wouters, 2e wtk. H. Japin, 4e wtk. J. L. B. de Bruin, J. B. Winkelhuis, saw J. H. Winands, J. J. Donleben, J. Poot, A. de Krey, P. J. Mirrer, H. J. F. Stoffers, S. J. van der Heide, sch. kok M. W. B. Kitzen;
s.s. Kara: 2e wtk. G. G. Wolsink, sch. vakman I

J. J. Sniijders;
s.s. Kelletia: 1e stm. B. Ritman, 3e stm. C. J. van Essen, hfd.wtk. J. Polet;
s.s. Kermia: 1e stm. F. de Vries, wnd. 2e stm. M. M. Scheele, 2e wtk. J. M. van de Wal, wnd. 4e wtk. L. Buizert;
s.s. Khasiella: 2e stm. M. van der Heiden, wnd. hoofd voeding R. J. Hageman;
s.s. Kopionella: 1e stm. L. A. Groendijk, wnd. 2e stm. P. J. J. M. Verspeek;
s.s. Kosicia: wnd. 4e wtk. P. A. G. van der Meer;
s.s. Kylix: wnd. 3e stm. R. J. E. van Haarst, 4e stm. A. H. Zuidema, radio-off. J. A. Griffioen, wnd. 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, wnd. 3e wtk. W. I. van der Burght;
sch. vakman I J. B. M. Burgers;
s.s. Lovellia: wnd. 3e stm. J. C. Hilberding, 2e wtk. K. J. Faase;
s.s. Macoma: sch. voorman, G. J. van Delft, sch. vakman I W. Gerritsen, E. J. H. van Arcken, saw P. de Vries, E. W. van der Horst, asaw T. Barth, hoofd bediende A. J. J. Ceelen, bediende M. F. Velsink, bediende (a/d) M. A. W. M. de Beer;
s.s. Marinula: 4e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, wnd. 3e wtk. C. J. J. Jongkind, 2e wtk. G. de Goede, 5e wtk. C. P. J. de Hond, N. C. van den Heuvel, sch. voorman C. Luykenaar, hoofd voeding P. C. Bergmans;
s.s. Mitra: 1e stm. C. Vlas, wnd. 3e stm. R. J. Moeke, radio-off. J. M. J. M. van der Vorst, hfd. wtk. R. J. Alsma, sch. voorman J. Pronk;

Elk exemplaar van dit blad aan boord, is bestemd voor gemiddeld vier lezers. Laat de laatste drie er niet naar fluiten!

Vlootcirculaires

In de periode 16 november tot en met 15 december verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No. Datum Onderwerp

1218	16.11.76	Onderhoudsadministratie-handleiding.
1219	17.11.76	Gageschaal en overwerk-tarieven Indonesische scheeps-gezellen.
1220	17.11.76	Slow steaming instructions (PCOR).
1221	26.11.76	Administratie in verband met Wet Arbeids- en Rusttijden Zeescheepvaart.
1222	29.11.76	Persoonlijke Ongevallen Verzekering voor Shell-personeel en ziektekosten bijdragen CAO vlootpersoneel.
1223	30.11.76	Koersen (PCOR).
1224	1.12.76	Meevaren Veiligheidsinstruc-teurs.
1225	8.12.76	Schaderapport 134.
1226	15.12.76	Berichtgeving tijdens feest-dagen (PCOR).



s.s. Mytilus: 1e stm. H. W. Vermaas, jefe de f. A. Lopez Nogueira;
m.s. Niso: gezagv. P. B. Hibma, 1e stm. R. van Kranen, 2e wtk. F. Bakker, 5e wtk. K. Vis;
s.s. Ondina: 1e stm. P. E. van der Velde, hfd. wtk. F. van Dalen, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen;
s.s. Onoba: hfd.wtk. F. L. Alexandre, wnd. 3e wtk. C. J. J. de Vos, 5e wtk. R. L. J. Collette;
s.s. Patro: capataz I. Parada Garrido, man esp J. Castro Romero, 2° man J. Crespo Gonzalez, mar int A. Alonso Alvarez, F. Casete Lestayo, S. Dominguez Castro, E. Gestido Martinez, J. Rajo Fernandez, J. Soage Vieitez, R. J. Trabazos Fernandez, R. Vicente Dominguez, 2° mar int M. Penedo Martinez, J. J. Seoane Fervenza, coc M. Abalo Prego, cam J. Ferro Alvarez, B. A. Otero Requejo, A. Perez Martinez, A. Rodriguez Soto;
s.s. Philippia: wnd. 3e stm. M. Ponsen;
s.s. Sepia: gezagv. D. A. C. Vermeulen, 1e stm. A. Vlaar, 2e stm. H. van Popta, D. C. Tazelaar, 4e stm. J. W. J. Rodenhuis, 2e wtk. H. Brand, 3e wtk. R. M. van Ham, hoofd voeding G. van Driel;
s.s. Viana: 2e stm. J. J. B. Roest;
s.s. Vitrea: hfd. wtk. J. P. Hasenack, 3e wtk. J. Haasjes, hoofd voeding J. Roosenburg;
s.s. Vileland: gezagv. W. O. Kooi, wnd. 2e stm. R. A. J. van Vught;
s.s. Zafra: 3e wtk. R. Bos, wnd. 4e wtk. F. S. Koolen;
s.s. Zaria: gezagv. K. Poort van Ingen, 2e wtk. J. W. van Putten, 3e wtk. W. J. van der Veer, 4e wtk. C. J. Tanis.

Uit dienst getreden:

1e stm.: J. H. F. Franken;
 2e stm.: P. G. van der Horst;
 3e wtk.: J. J. Schuddemat;
 5e wtk.: A. van Eijk.
 sch. vakman II: W. J. Brandwagt.

Met pensioen:

gezagv.: E. J. Stapper.

Naar militaire dienst:

4e stm.: A. J. M. van der Loo, A. Leffers, N. J. M. Duyn, F. G. de Bruyn, P. S. C. Braun, F. H. C. Bakker, S. S. Abma, L. van Doren, R. van Exel, P. J. H. van Loenhout, J. M. M. van Rossum.

Overgeplaatst:

1e stm.: S. B. M. Breukel - Nederlandse Aardolie Maatschappij.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: W. J. Stoker - Sarawak Shell Berhap.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

3e stm.: C. M. Bianchi - Chevron Tankers B.V.;
 1e stm.: L. A. Groendijk - Petroleum Development Oman;
 4e stm.: W. J. Noortman - Shell Nederland Raffinaderij B. V.;
 4e wtk.: W. L. Verhage - H.A.L.-Beheer B.V..

Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. J. B. Roest, J. F. Casimiri;
 1e stm. G.H.V.-th.: J. P. J. M. Cobelens, J. Korving, M. A. F. Wanders, W. L. Westhoff;
 2e stm. G.H.V.-th.: A. G. den Dekker, A. H. den Breems;
 3e stm. G.H.V.: J. M. van Zee, R. G. Pieters, A. Schol, B. J. A. A. van Iersel, C. F. T. Smit, J. Klad, F. B. Koek, W. A. Engelen, J. Ghijsels, W. H. Nibbelink;
 „C,: L. P. A. de Winter, G. J. van Eijk;
 „C-th,: J. H. S. van der Pas;
 „B,: T. J. van Lammeren, H. R. Muysson;
 „B-th,: F. H. de Jong;
 „A/B-th,: R. R. Vijber, J. W. G. van der Hoeven, W. J. van der Veer, J. Qualm, J. E. de Fretes, P. P. van der Wilt, L. van der Valk.



Bruidspaar van de maand

Ach, dat vele aanstaande echtparen elkaar in de schoolbanken leren kennen, is zo'n alledaags verschijnsel, daar kijkt niemand meer van op. Maar ons bruidspaar van deze maand maakt hiermee toch wel een stukje geschiedenis. Annette Goosens en Jean-Paul Fölsche ontmoetten elkaar op, wat lang een hecht „mannen-bolwerk” bleek, de hogere zeevaartschool in Amsterdam. Inmiddels hebben zij hun leerlingenjaar achter de rug: Annette bij de NSU en Jean-Paul bij Shell Tankers. Vers voorzien van hun derde rang bleek het dan ook verantwoord om op 9 december in de huwelijksboot te stappen. Een gebeurtenis die overigens ruime aandacht in de Haarlemse pers kreeg toegemeten. „Voorlopig blijven we beiden varen”, antwoordde Annette desgevraagd: „Samen op een schip? Nee hoor, liever niet.”

Mutaties Walpersoneel

in de periode 16-11-76 t/m 15-12-76

Uit dienst

30.11 I. J. A. van Dommelen - DFF/5 (naar N.A.M.)

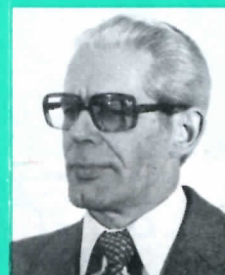
Met pensioen

30.11 J. H. Bruijn - DFP/3

Waljubilarissen



M. A. Ritco - DFD/3
30 jaar op 17.1.77



J. B. Kerkhoven - DFP/1
30 jaar op 1.2.77



A. van der Voorn - DFP/2
10 jaar op 1.2.77

tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 5
- januari 1977

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

Redactiecommissie

A. de Coninck
 D. Jongeneel
 G. H. van Leeuwen

Redactie

R. L. N. Olieroock
 W. N. Wouters
 010 - 696126

Administratie

010 - 696127

Kopij

In te zenden aan:
 Redactie „Tussen Schip en Ka”,
 p/a Shell Tankers B.V.,
 Postbus 874
 Rotterdam