



januari 1978

missen

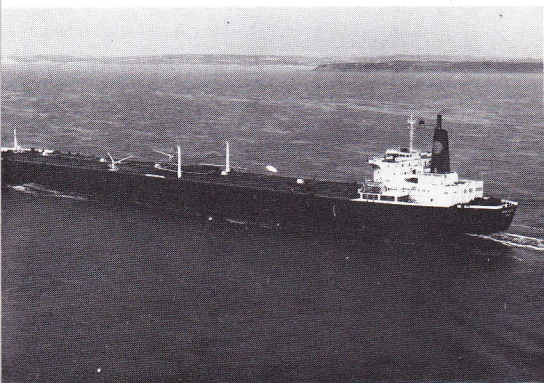
## Bij de voorplaat

De „8” van 1978 is in deze januari-editie gedrukt over beelden genomen tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december jl. De tekst van de toespraak gehouden door onze directeur, ir. M. L. C. van Heeswijk, treft U aan op pagina's 3 en 4 van dit blad.

WIJ WENSEN AL  
ONZE LEZERS  
EEN GELUKKIG  
EN  
VOORSPOEDIG  
NIEUWJAAR.

## „Marinula” weer in de vaart

Na de „Capulonix” en de „Lepton” is thans de laatste opgelegde tanker van onze vloot, de „Marinula”, weer in de vaart gebracht.



## Vlootcirculaires

In de periode 16 november tot en met 15 december 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten

No.	Datum	Onderwerp
1336	21.11.77	Gagewijziging Europees Vlootpersoneel 1 november 1977
1337	25.11.77	Ship's Reporting Systems Manual
1338	25.11.77	Opslag en verwerking van chemicaliën Boekwerk „Chemiekaarten 1977”
1339	28.11.77	Beveiliging draaibanken
1340	28.11.77	Vlootinformatiebulletin No. 75
1341	1.12.77	Ankerboeien
1342	30.11.77	Koersen (PCOR)
1343	5.12.77	Verzoek toezending oude Almanacs en Tide-tables (PCOR)
1344	14.12.77	Aanvulling PLA-informatiemap
1345	14.12.77	Message-procedure during holidays (PCOR)

## Afscheid

Drie gezagvoerders (A. de Ligt, P. C. Hoek en C. Vriend), drie hoofdwerktuigkundigen (C. Heeres, J. P. Hasenack en W. Bosman), alsmede één scheepsgezel A/W (G. Z. Spaans) – met een gezamenlijke Shell-ervaring van 205 jaar – namen afscheid op 17 november jl.

In de intieme ruimte van de „kleine” lunchkamer werden ze toegesproken door de directeur die, doelende op die 205 jaar ervaring onder meer zei: „Dat deze bijeenkomst een feestelijk tintje heeft, betekent allermint dat we blij zijn dat u weggaat en zo'n schat aan ervaring en kennis meeneemt. Maar u hebt de tijd die nu komt verdiend en die is u ten volle gegund. Hoewel, zo juist beluisterde ik al bij enkelen van u, dat u nu nog harder moet werken dan ooit!”

De diensttijd van de zeven heren varieerde van 25 jaar tot 31 jaar, aanleiding voor de heer Van Heeswijk om in het kort nog te memoreren welke nieuwe ontwikkelingen zij allemaal hebben meegemaakt, zoals het gaan varen met geïntegreerde bemanningen, met Spanjaarden en met Indonesiërs. Verder de mentaliteitsverandering bij vooral de jongeren. „U stapt er uit als we net zijn begon-

nen aan het PLA-experiment, om ook op langere termijn een grote vloot te kunnen handhaven. Dat wij tot heden de vloot op ruim 40 schepen hebben kunnen houden – ondanks de toch niet onbelangrijke loonsverschillen met onze zustervloten – is voor een groot deel te danken aan uw inzet in al die jaren.”

Aan de dames die hun echtgenoten vergezelden op deze dag bracht de heer Van Heeswijk dank voor hun bijdragen in het verleden: „Wij zijn ons bewust dat aan zeemannsvrouwen vaak extra hoge eisen worden gesteld. Als ik u een lange tijd toewens waarin u samen zult kunnen genieten van de toekomst, dan – ik kan het niet laten weer het „projekt” te noemen – wens ik u ook een lange adem in jaren.”

Natuurlijk kwamen de collega's van de wal die in de voorbije jaren regelmatig contact onderhielden met de thans afscheid-nemenden, langs om hen het beste te wensen voor de toekomst. Een toekomst waarin we elkaar toch weer zullen ontmoeten op de CNOOKS-bijeenkomsten; op de laatste maakten sommige van de kersvers gepensioneerden al hun opwachting.



Afscheidsreceptie gepensioneerden: V.l.n.r.: Mw. Bosman, hwtk. Bosman, hwtk. Heeres, kapt. Hoek, Mw. Heeres, Mw. Hoek, kapt. De Ligt, sch.gez.a/w. Spaans, hwtk. Hasenack, Mw. Hasenack, Mw. Vriend, kapt. Vriend.

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

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

# Toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december 1977

Het is bij dit soort gelegenheden gebruikelijk om even terug te kijken op het afgelopen jaar en vooruit naar het volgende. Vier maanden zijn voor mij een wat te korte periode om zinvol terug te kijken en ik wil het daarom wat 1977 betreft laten bij een paar eerste indrukken.

Een daarvan is dat u in grote getale naar deze jaarlijkse bijeenkomst bent gekomen, waaruit ik meen te mogen constateren dat u zich nauw betrokken voelt bij ons bedrijf. Dat is op zich natuurlijk geen wonder want ieder van ons is voor zijn bestaan sterk afhankelijk van het wel en wee van Shell Tankers. Onze maatschappij is op zich weer sterk afhankelijk van wat zich afspeelt in de wereldtankvaart en de rol die zij daarbij als Nederlandse Shell-rederij kan blijven spelen.

Als u de vakbladen van de laatste weken erop na leest, dan zult u merken dat de experts het over de toekomst van de wereldtankvaart niet allemaal met elkaar eens zijn. Koppen als „Overschot aan tankertonnage loopt terug” tot „Malaise tot de negentiger jaren”, met daar tussenin allerlei varianten.

Daar komt dan nog bij dat vele onzekere factoren het beeld verder vertroebelen. U zult het met mij eens zijn dat de oliewinning in Alaska en de toenemende beschikbaarheid van olie uit de Noordzee het sinds jaren bestaande vaarpatroon, waarbij ruwe olie in hoofdzaak uit het Midden-Oosten naar de verbruikscentra werd getransporteerd, ingrijpend kunnen veranderen. Nog steeds hangt ons de dreiging van toenemend protectionisme in de V.S. boven het hoofd. Wat gaat de vergadering van OPEC-landen, die op dit moment begint in Venezuela, beslissen t.a.v. de olieprijs voor het volgende jaar? Wat doet de wereld-economie in de komende jaren, worden er alternatieve energiebronnen ontwikkeld en zo ja, welke? Dit zijn even zoveel factoren die het onmogelijk maken om de toekomst nauwkeurig in kaart te zetten.

Toch zijn er een paar zaken die steeds duidelijker worden. Voor wat betreft de grote tankers zullen wij qua tonnage nog een aantal jaren met een groot overschot blijven zitten op de wereldtankermarkt, maar er komt een betere markt voor produktenschepen. Ook zeker is dat er meer specialistisch vervoer zal komen. Denk maar eens aan de LNG-schepen die energie in de vorm van vloeibaar gemaakt aardgas uit verre landen naar Japan, de V.S. en Europa brengen. Als kolen een belangrijk alternatief voor onze energie gaan vormen, dan is het niet uitgesloten dat ook hiervoor specialistisch vervoer nodig zal zijn. Hieraan nemen wij op dit moment nog niet deel, maar dit soort vervoer behoort wel degelijk ook voor Shell Tankers in de toekomst tot de mogelijkheden mits wij ervoor zorgen dat wij kunnen blijven concurreren, waartoe – ondanks het hoge loonpeil in Nederland – efficiënte bedrijfsvoering en keiharde kostenbewaking in belangrijke mate kunnen bijdragen.

Men zegt wel eens: is die concurrentiepositie nu wel zo belangrijk? De Koninklijke/Shell maakt toch een behoorlijke winst. Ja, gelukkig wel, maar dat is ook hard nodig voor de enorme

investeringen in de toekomst, naar schatting 1,6 miljard pond sterling voor 1978. En al het water van de zeeën die wij bevaren wast niet weg dat wij als Nederlandse tankerrederei geen eerstgeborene recht hebben om tankers toegewezen te krijgen als wij t.a.v. de kosten voor het runnen van die schepen duurder zijn dan andere Shell tankerredereien. Ik moet hier onmiddellijk aan toevoegen, dat de teruggang in het aantal tankers gedurende de laatste jaren niet in de eerste plaats aan onze kosten te wijten is. De oorzaak van de malaise in de tankvaart mag zo langzamerhand wel als bekend worden verondersteld. Ze treft alle redereien, ook die van Shell, ook ons. Wij kijken nu wel eens met een schuin oog naar onze Britse collega's om te zien of die niet een te grote hap van de koek nemen, maar ook zij hebben een krimpende vloot. Ik moet daar wel aan toevoegen dat zij een relatief jongere vloot hebben. En bovendien nog 9 gastankers in beheer.

Zijn wij wat de inkrimping van de vloot betreft nu aan het eind gekomen? Uiteraard een belangrijke vraag, want ons aller bestaan is daar sterk mee verbonden. Helaas is dat niet het geval. Het ziet er naar uit dat wij in de komende jaren nog wel een paar schepen zullen moeten afstoten. Aan de andere kant zijn er toch ook nog lichtpuntjes want – ik zei het u al – aan produktentankers komt weer meer en meer behoefte. Voor de Shell zijn er recent een paar nieuwe afgeleverd en worden er nog acht gebouwd. Enkele daarvan zijn reeds toegewezen aan andere Shell-rederijen, maar vier stuks staan nog open. Die zouden mooi kunnen dienen om onze vloot weer op peil te brengen, te verjongen, maar . . . dan moeten we wel concurrerend zijn. U merkt het: ik kom steeds terug op concurrerend zijn. Een andere manier om in de vaart te blijven is

specialisatie. Op dat gebied hebben wij inmiddels ook onze strepen verdiend met het lichter. Ons wordt wat dat betreft lof toegezwaaid van verschillende kanten, niet alleen vanwege de accuratesse waarmee dat gebeurt, maar ook omdat wij er in slagen vrijwel elke vorm van olievervuiling te voorkomen. Het aantal incidenten waarbij vervuiling optrad, is trouwens wat onze gehele vloot betreft in het afgelopen jaar, voor zover wij kunnen nagaan, minder geweest dan ooit.

Een derde mogelijkheid die ertoe bijdraagt dat wij onze schepen varende houden is het in charter voor derden varen. Ook hier zijn nog mogelijkheden voor de toekomst waarbij wij natuurlijk wel bijzondere aandacht moeten blijven schenken aan de ladingverzorging. Vooral nu de lading in vergelijking met een paar jaar geleden een viermaal zo hoge waarde vertegenwoordigt.

Inmiddels zijn al onze opgelegde schepen in het afgelopen jaar weer in de vaart gekomen. Nadrukkelijk niet, omdat het wereldtonnageoverschot verdwenen zou zijn, maar vanwege het aflopen van huurcontracten voor schepen van derden. Dat gaf op het gebied van personeelsplanning wel even problemen. Immers, we hadden ons eind vorig jaar ingesteld op een sterker krimpende vloot. Daardoor vertoonde de stafpositie in 1977 in verschillende rangen sterke verschillen in de vorm van een surplus of een tekort, met alle gevolgen wat betreft aflossing.

Op dit moment vertoont de leeftijdsopbouw van onze gezagvoerders een evenwichtig beeld. En dit heeft er weer toe bijgedragen dat de promotie bij de dekstaf een goed peil bereikte. Ook de vooruitzichten voor de komende jaren kunnen voor wat de dekstaf betreft, redelijk worden genoemd. Bij de werktuigkundige dienst



is de situatie wat ongunstiger, maar ook dat is een tijdelijk verschijnsel. In de komende jaren komt ook bij deze dienst een regelmatig promotiepatroon terug. Overigens is mede vanwege een tekort in bepaalde rangen gestopt met het uitlenen van werktuigkundigen aan derden. Wij zijn er zelfs als een noodmaatregel tijdelijk toe overgegaan om een aantal werktuigkundigen van een andere Nederlandse rederij voor één dienstperiode aan te nemen om het tekort voor de komende maanden te kunnen opvangen.

Wat de scheepsgezellen-functies betreft, in het afgelopen jaar was de situatie niet onbevredigend. Wel ervaren we problemen met het aantrekken van Nederlandse scheepsgezellen, met ervaring in dekwerk plus technische ervaring of opleiding. Het gevolg is dat personeel moet worden aangetrokken, dat wel een technische opleiding heeft gehad maar aan boord nog moet worden getraind in dekwerk. Dit betekent uiteraard voor de

Ook in economischer beheer dat we hopen te bevorderen door met name een deel van de verantwoording van het kantoor naar het schip te verleggen. Als dat inderdaad lukt dan kan het leiden tot grotere zelfstandigheid en meer beslissingsbevoegdheid aan boord. En dat past dan weer in een gewijzigde opzet waarin wij trachten de sociale omwenteling, die aan de wal reeds is begonnen, ook geleidelijk aan boord in te voeren.

Uit het voorgaande merkt u wel dat ik het PLA wel belangrijk vind maar het toch niet zie als de enig zaligmakende oplossing voor al onze problemen. Zeker niet als men het PLA definieert als alleen maar datgene wat op het ogenblik aan boord van de vier F-schepen gebeurt. Als wij in de toekomst de Nederlandse Shell-vloot op een behoorlijk peil willen handhaven met voldoende werkgelegenheid voor al ons personeel, dan zullen wij zo snel mogelijk allemaal, ieder voor zich en op zijn eigen plaats, moeten nagaan hoe wij kunnen

steunen op de wil tot en de behoefte aan een open en eerlijke communicatie binnen de organisatie.

U hebt zelf uw vertegenwoordigers gekozen, zowel in de vloot O.R. als in de wal O.R. Deze vertegenwoordiging is voor ons allen van groot belang want daardoor kunnen alle medewerkers meedenken, ideeën aandragen en desnoods bezwaren opperen, hoewel ik hoop dat dat laatste niet het merendeel van onze contacten zal uitmaken.

Om die betrokkenheid bij het PLA door middel van de ondernemingsraden beter mogelijk te maken, hebben wij de afgelopen maand in onderling overleg besloten om een goede vertegenwoordiging van de ondernemingsraden te stimuleren in de 7 projectgroepen die worden gevormd voor de verdere ontwikkeling van het PLA. Deze projectgroepen zijn ontstaan naar aanleiding van een discussie in Rockanje tussen een aantal opvarenden van de beide F-schepen die sinds 1 januari de PLA-experimenten aan boord uitvoeren. In deze projectgroepen staat de deskundigheid van de leden voorop, maar tevens is het de bedoeling dat dezen voldoende contact onderhouden over hun project-activiteiten met collega's op de vloot en aan de wal. Wij willen ervoor zorgen dat de diverse gezichtspunten zo goed mogelijk in deze projectgroepen worden vertegenwoordigd, zodat de adviezen niet alleen tot stand zullen komen in onderling overleg tussen wat ik zou willen noemen de verklaarde vurige voorstanders. Anderzijds is het niet de bedoeling dat de projectgroepen „praatgroepen” worden, die in oeverloze debatten ten onder gaan. De meeste zullen slechts een beperkte zittingsperiode hebben, voldoende om het betreffende onderwerp of probleem door te nemen, argumenten voor en tegen te verzamelen, ideeën aan te dragen, alternatieven te bekijken en de consequenties onder ogen te zien. Zodra dit is gebeurd kan het advies tot stand komen en worden voorgelegd aan de directie, die daarna de uitvoering zal opdragen aan de uitvoerende organen van wal en vloot, zodat de betreffende projectgroep daarna kan worden ontbonden. U kunt meedenken en meespreken door hetzij uw deskundige vertegenwoordiger van de vaksectie, hetzij uw vertegenwoordiger in de ondernemingsraden.

Ik kom zo langzamerhand aan het eind van hetgeen ik u op deze middag wilde vertellen. Natuurlijk zijn er nog genoeg andere onderwerpen die ik zou kunnen aansnijden. Mijn prettige en waardevolle ervaringen op de „Arca” en de „Kelletia” b.v. waarop ik het genoeg had een paar korte zeetriepjes te maken; de mogelijkheid om in de toekomst voldoende goed opgeleide scheepsgezellen aan boord te krijgen.

Maar basta, u hebt al lang genoeg geluisterd. Ik weet dat het bijna achter ons liggende jaar voor velen niet gemakkelijk is geweest. Het is dankzij u aller inzet dat wij er toch in zijn geslaagd de vloot varende te houden. Ik bedank u daarvoor en ben u erkentelijk voor de open wijze waarop u mij in de afgelopen maanden bent tegemoet getreden.

Mijn vrouw en ik zullen het op prijs stellen met diegenen van u die wij vanmiddag voor het eerst ontmoeten kennis te maken. Maar voordat wij daartoe overgaan wens ik u allen, mede namens haar, heel prettige feestdagen. *Moge 1978 u en de uwen brengen tevredenheid, gezondheid, geluk en voorspoed en voor onze zeevarenden een goede en prettige vaart en keer op keer een blijde en behouden thuiskomst.*

scheepsleiding en de onderofficieren een extra belasting.

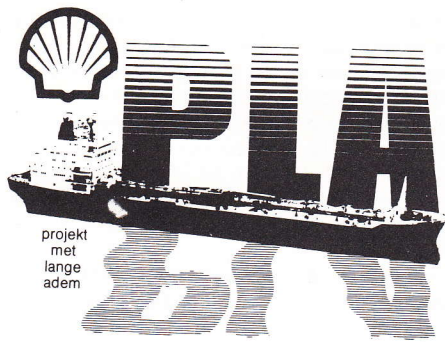
Zo'n extra belasting, ook op personeelsgebied, vormt ongetwijfeld ook het Project met Lange Adem. Niet alleen omdat zeven stuurlieden en zeven werktuigkundigen moesten worden onttrokken aan het bestand, met het doel hen op te leiden voor het zgn. „plus”-diploma, maar ook omdat op de vier PLA-schepen die thans varen een zekere „continuïteit” gewenst is.

Enkelen van u zullen zich wellicht afvragen: „Is het dat allemaal wel waard, nog afgezien van de kosten gemoeid met het een jaar lang laten studeren van een aantal BS/BM-leerlingen voor een „plus”-diploma.” Welnu, daarop durf ik inmiddels te zeggen: „Ja, ik heb de indruk dat het zeker de moeite waard is de PLA-ontwikkeling voort te zetten.” Bij handhaving van het gagepeil dat wij nu in Nederland hebben, zullen we het moeten zoeken in minder opvarenden per schip en in andere werkmethode indien dit mogelijk is.

meewerken aan het in toom houden van de operationele kosten van onze vloot.

In mijn brief in het laatste nummer van „Tussen Schip en Ka” heb ik gezegd, dat de beste basis voor een gezonde ontwikkeling van onze maatschappij in de nabije toekomst gevormd wordt door het onderhouden en zonodig verbeteren van een open, eerlijke en onbevangen communicatie tussen al onze medewerkers. Als wij aan communicatie denken aan boord van onze schepen, dan speelt daarin de R.O. een belangrijke rol. Dezelfde rol zou ik in het samenspel tussen employé's en directie graag vervuld zien door de O.R., een van de meest geëigende middelen in de huidige tijd voor het onderhouden van die communicatie. Maar even goed als de radio-officier aan boord voor het verzorgen van de communicatie afhankelijk is van de bereidheid tot communiceren tussen schip en wal, geldt hetzelfde voor de ondernemingsraad. Zij kan alleen volledig tot haar recht komen als ze kan





Na één jaar PLA aan boord van de „Fulgur” en „Fossarina” was het tijd om de stand van zaken eens te inventariseren. Daartoe werden van deze twee schepen acht met verlof zijnde officieren uitgenodigd om in „Badhotel Rockanje” drie dagen lang ervaringen uit te wisselen.

Daarvoor hadden de directie en de PLA-werkgroep reeds, mede naar aanleiding van adviezen uitgebracht door de vloot- en wal-O.R., overwogen de verdere ontwikkeling van het projekt waar nodig bij te stellen.

Van de nu door de „Fulgur” en „Fossarina” opvarenden in Rockanje gedane suggesties is daarom dankbaar gebruik gemaakt om ten aanzien van het „Projekt met Lange Adem” noodzakelijk gebleken koerscorrecties aan te brengen

In zijn toespraak tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december jl. (zie pagina's 3 en 4) maakte onze directeur, de heer Van Heeswijk, daar reeds melding van: grotere betrokkenheid, niet alleen van de opvarenden van de PLA-schepen, maar ook van de opvarenden van de niet-PLA-schepen en van de beide ondernemingsraden. Meer advies dus van „the man on the spot”, meer accent op de gewijzigde werkmethoden, met de mogelijkheid dat een deel daarvan ook op niet aan het projekt deelnemende schepen wordt doorgevoerd.

# KOERS CORRECTIE

Alhoewel thans alle vier F-klasse tankers experimenteren met het „Projekt met Lange Adem”, werd uitsluitend van de „Fulgur” en „Fossarina” een achttal opvarenden uitgenodigd om naar Rockanje te komen, daar juist op deze schepen de meeste en langste ervaring is opgedaan.

Tevens waren bij de discussies aanwezig – uiteraard zonder daar direct aan deel te nemen – de PLA-werkgroep en de begeleiders van het projekt (Roggema en Voors). Het resultaat van de discussies werd ter plaatse doorgenomen met onze directeur alsmede met de secretaris van de vloot-O.R.

Van de zijde van de scheepsstaf werd aan het begin voorgesteld o.a. te praten over onderwerpen als de continuïteit, scheepsorganisatie, civiele dienst, spreiding PLA naar andere schepen, communicatie/werkoverleg aan boord, de beloning en de communicatie met kantoor.

## Continuïteit

Continuïteit – aldus de deelnemers – is een absolute voorwaarde om PLA verder te kunnen ontwikkelen. Ideaal zou het zijn als continuïteit, dus steeds terug naar hetzelfde schip, voor alle opvarenden kon gelden. Immers, juist dan zijn bij voorbeeld continuïtering van beleid, onderhoud, kostenbewaking alsmede ontwikkeling en voortgang van het projekt het meest gewaarborgd. Echter, dit is nu nog geen haalbare kaart. Wel moet er naar worden gestreefd alle PLA-opvarenden in ieder geval na verlof steeds te herplaatsen op een schip dat aan het projekt deelneemt. Echter, voor de gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige geldt dat zij – mede vanwege de kostenbewaking en de budgettaire verantwoordelijkheid die zij zijn gaan dragen – steeds terugkeren naar hun eigen schip; althans zeker gedurende drie achtereenvolgende dienstperioden.

Dit laatste brengt overigens nogal wat complicaties met zich wat betreft de reglementaire verlofregeling. Voor alle overige opvarenden, aldus de deelnemers in Rockanje, geldt dat tijdelijke tewerkstelling op conventionele schepen moet worden vermeden. Juist vanwege de gewijzigde taakinhoud, de opgelegde verantwoordelijkheden en de ge-

weekte zelfstandigheid op een PLA-schip, zouden betrokkenen moeilijkheden hebben als ze weer moeten omschakelen naar „conventioneel” varen.

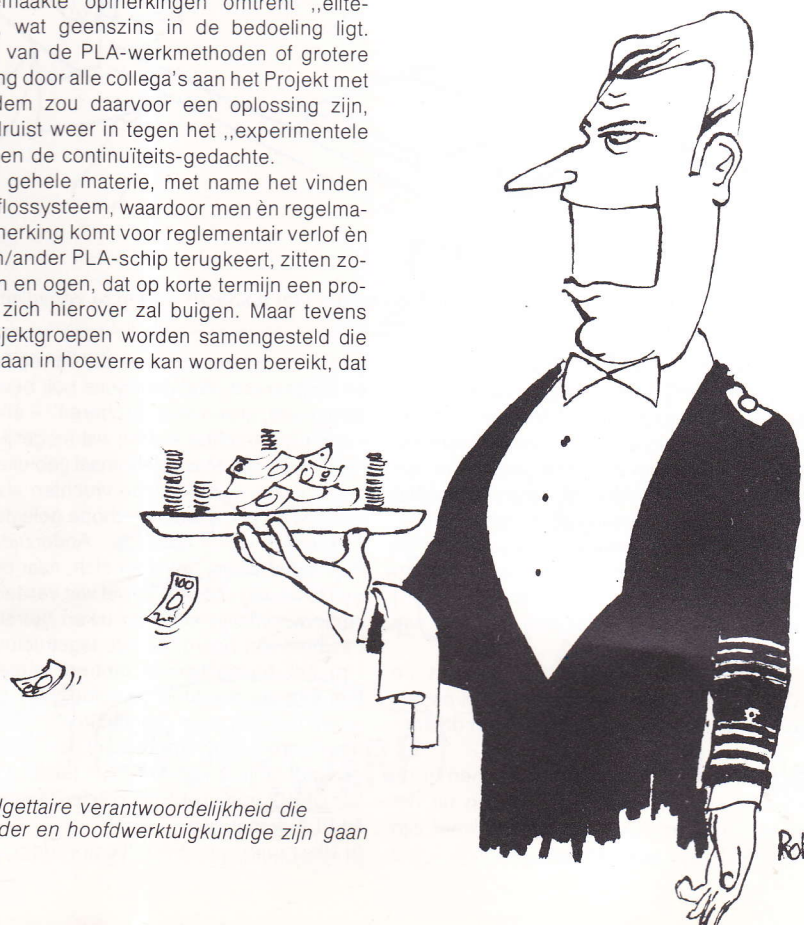
Niet te ontkennen valt, dat aan continuïteit ook nadelen zitten. Immers, te veel kan hierdoor een scheiding worden gecreëerd tussen degenen die op een PLA-schip varen en alle andere collega's die nog niet daartoe zijn aangezocht. Het zou aanleiding zijn tot het gevoel dat er twee vloeten zijn, een conventionele en een PLA-vloot. En aldus een voedingsbodem vormen voor de door sommigen reeds gemaakte opmerkingen omtrent „elitevorming”, wat geenszins in de bedoeling ligt. Spreiding van de PLA-werkmethoden of grotere deelneming door alle collega's aan het Projekt met Lange Adem zou daarvoor een oplossing zijn, doch dit druist weer in tegen het „experimentele stadium”, en de continuïteits-gedachte.

Aan deze gehele materie, met name het vinden van een aflossysteem, waardoor men èn regelmatig in aanmerking komt voor reglementair verlof èn naar eigen/ander PLA-schip terugkeert, zitten zoveel haken en ogen, dat op korte termijn een projektgroep zich hierover zal buigen. Maar tevens zullen projektgroepen worden samengesteld die zullen nagaan in hoeverre kan worden bereikt, dat

de resultaten met PLA behaald ook naar andere schepen worden verspreid, de voorlichting aan de gehele vloot kan worden opgevoerd, om maar een paar voorbeelden te noemen.

## Projektgroepen

En nu het woord „projektgroep” toch gevallen is – een term die we niet alleen hieronder, maar ook in de toekomst meer zullen tegenkomen in de rapportage omtrent PLA – even nagaan hoe het tot



... de budgettaire verantwoordelijkheid die gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige zijn gaan dragen ...

duisverre ging met de begeleiding van het project door de walorganisatie.

Afgezien van het „Management Team”, alwaar alle beleidsbeslissingen bij onze maatschappij worden genomen, was destijds – juist vanwege het PLA – besloten tot instelling van zowel een „stuurgroep” als een „werkgroep”. De werkgroep bestaat uit een vlootfunctionaris en een functionaris uit de walorganisatie. De eerste maakt op roulaïebasis deel uit van de werkgroep, terwijl laatstgenoemde permanent in de werkgroep is opgenomen. De heer Van der Linden, die tot voor kort deze plaats bezette, werd na zijn vertrek naar het buitenland opgevolgd door de heer Westerveld, voorheen chef walpersoneel.

Deze werkgroep heeft onder andere tot taak gegevens te verzamelen en de zaak te coördineren; zij bereidt verder vergaderingen voor, onderhoudt contact met autoriteiten, licht collega's voor op bijeenkomsten, enz. Daarboven stond de stuurgroep PLA, waarin directie en een aantal leidinggevende functionarissen van ons bedrijf, tezamen met de heren Roggema en Voors, zitting hadden. Deze groep dirigeerde op basis van de mondelinge en schriftelijke rapportages de verdere PLA-ontwikkeling.

Alhoewel deze opzet in het verleden heeft volstaan, is wel duidelijk geworden dat – nu PLA door het opstart-stadium is gekomen en meer definitieve beslissingen moeten worden genomen –

betrokking tot de projectgroep voortzetten via onderlinge schriftelijke communicatie. Op deze wijze wordt bereikt, dat de gehele vloot veel nauwer bij het PLA wordt betrokken dan voorheen.

Ook degene die namens het kantoor in een projectgroep wordt ingedeeld, zal in de eerste plaats „deskundig” moeten zijn op het te onderzoeken gebied. Hij dient overigens een „mandaat” van zijn „achterban” te hebben, d.w.z. gevolmachtigd zijn ter plaatse namens de vaksectie of afdeling te spreken en te beslissen. Hetzelfde geldt trouwens voor het betrokken O.R.-lid, of die nu van de vloot of van de wal-ondernemingsraad is. Alleen op die wijze kan worden bereikt, dat „snel” en „deskundig” advies wordt uitgebracht.

Door de Directie wordt mede op basis van de conclusie en het advies van de betrokken projectgroep de uiteindelijke beslissing genomen. Zij weet zich dan gevoed door deskundige collega's die nauwkeurig weten waar het om gaat. Maar tevens wordt hierdoor bereikt dat de personeelsvertegenwoordiger, d.w.z. de man of vrouw die door de O.R.-achterban als gespreksvoerder is gekozen, ook zijn of haar mening heeft kunnen uiten. Juist door die gespreksgroepen en de door de Directie daarop te nemen beslissing zal mede worden bereikt, dat de aan het experiment deelnemende schepen geleidelijk een meer identiek patroon gaan volgen. Nu – en dat kwam duidelijk naar voren in Rockanje – is men op een bepaald

van de werkgroep opgenomen; hij heeft een coördinerende taak en ziet erop toe dat ook bijkomende aspecten niet uit het oog worden verloren. Zo'n projectgroep krijgt bij de instelling ook een duidelijke taakstelling. Bij de projectgroep „continuïteit” b.v.; „Te onderzoeken in de oververre continuïteit op de F-schepen zo effectief en economisch mogelijk bereikt kan worden en welke aflossingssysteem hiervoor het meest in aanmerking komen.”

Uit het bovenstaande zal duidelijk zijn, dat de conclusie en het advies van de projectgroep – waarin het personeel sterk vertegenwoordigd is – rechtstreeks aan de Directie wordt voorgelegd. De „PLA-stuurgroep” is daarmee overbodig geworden en derhalve opgeheven. Voordat thans een beslissing valt, hebben zij die rechtstreeks met het speciale facet te maken hebben en met het geadviseerde in de praktijk zullen werken, hun mening laten horen, welke in de door de Directie genomen beslissing medebepalend is geweest.

### Urgent

Onze collega's in Rockanje sneden bij de discussies heel wat onderwerpen aan, waarvan men zich bewust is dat ze om een spoedige oplossing vragen. Afgezien van het zoeken naar mogelijkheden om „continuïteit” te waarborgen, kwam b.v. ook de civiele dienstbezetting en de taakverdeling in deze dienst aan de orde. Een urgente zaak, want vanaf 1 januari 1978 is de verantwoording voor het voedingbudget op elk PLA-schip overgeheveld van het kantoor naar het schip. Reden te meer om bij de instelling van projectgroepen de hoogste voorrang te geven aan – we halen nu de taakstelling voor deze projectgroep maar weer letterlijk aan: „Het evalueren van het met ingang van 1 januari 1978 in te voeren nieuwe budgetstelsel; onderzoeken welke organisatievorm aan boord van de F-schepen het meest geschikt is en komen tot een beschrijving van taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden, kennis en opleiding van de betrokken functionarissen.” Mede aanleiding hiertoe was de ervaring met enkele veranderingen die in de C.D.-organisatie aan boord van PLA-schepen zijn doorgevoerd. Punten als:

- „goed varen” met b.v. 1½ man in de kombuis en 2½ bediende hangt voor een groot deel af van de „hele” man in de kombuis.
- met het invoeren van het C.D.-budget aan boord, kan ook de hoofdvoeding medeverantwoordelijkheid dragen.
- „kunnen enkele bedienden niet een koksopleiding volgen zodat zij ook in de kombuis kunnen worden ingeschakeld?”

Vragen en suggesties die spoedige beantwoording door de projectgroep eisen.

Net als de „continuïteit”-projectgroep is ook de C.D.-projectgroep inmiddels aan haar werk begonnen. En ook hier dienden weer personen te worden aangezocht, waarvan verwacht kan worden dat zij de problematiek van het onderwerp zo gedegen en uitvoerig mogelijk van elke zijde kunnen onderzoeken, namelijk van de wal een voedingsinspecteur; verder een medewerker van DFP/2 (crew), want door deze sectie wordt het C.D.-personeel voor de schepen aangenomen en verder tijdens hun loopbaan begeleid. Ook een bediende die reeds op een PLA-schip vaart en een hoofdvoeding tevens lid van de vloot O.R. En, zoals dus bij elke projectgroep, 1 lid van de werkgroep.

Onder „urgent” kunnen we ook rangschikken de opleiding van scheepsgezellen. Weliswaar was het voor de in Rockanje bijeengeroepen officieren moeilijk om aan te geven welke opleidingsmogelijkheden er in Nederland hiervoor moeten worden benut, maar door de PLA-werkgroep was op dit gebied reeds veel voorbereidend werk verricht. Niet alleen is, in samenwerking met een aantal PLA-officieren, een concept gemaakt van de ge-



... projectgroepen die met bekwaamheid en spoed hun opdracht dienen te vervullen ...

meer inbreng noodzakelijk is van zowel degenen die op de vloot dienstdoen, alsmede van de vloot- en wal-O.R. als vertegenwoordigers van het gehele personeel. Daartoe zal, telkenmale wanneer een bepaald aspect om een meer definitieve oplossing vraagt, een tijdelijke projectgroep worden ingesteld. De leden daarvan zullen zich in het bijzonder met dit bepaalde aspect bezig houden en advies uitbrengen aan de Directie naar aanleiding van hun bevindingen en conclusies. De samenstelling van de ene groep kan weer afwijken van een volgende projectgroep.

Waar terzake bevorderlijk zal een lid van de vloot-O.R. of van de wal-O.R. (of – als het onderwerp dit vergt – van beide O.R.'s) eraan deelnemen.

De vlootfunctionarissen die zitting hebben in de projectgroepen, zullen worden gekozen uit het gehele vlootbestand. Ook wanneer zij weer zijn tewerkgesteld op de vloot, kunnen zij hun taak met

gebied op het ene schip verder dan op het andere, en omgekeerd. Wat overigens ook bewust is gestimuleerd; alleen met „proberen” – elk voor zich – kan men erachter komen wat mogelijk is binnen het PLA-kader. Maar is eenmaal gebleken, dat een ontwikkelde werkmethode vruchten afwerpt, dan is het wel zaak dat die methode geleidelijk op elk PLA-schip wordt gevolgd. Anderzijds zijn de PLA-schepen vrij, elk voor zich, naar nieuwe wegen te blijven zoeken, zowel wat verdeling van de verantwoordelijkheden en taken betreft, de leefbaarheid aan boord, de overlegstructuur, enz. Om het bovenstaande omtrent projectgroepen met een voorbeeld te verduidelijken: de projectgroep die zich over „continuïteit” (aflossingssysteem op PLA-schepen) buigt, is als volgt samengesteld: 1 medewerker DFP/1 (staff), 1 medewerker DFP/2 (crew), 1 PLA-officier/tevens OR-lid, 1 lid PLA-werkgroep.

In elke projectgroep wordt een vertegenwoordiger



... personen waarvan verwacht mag worden dat zij de problemen van het onderwerp zo gedegen mogelijk kunnen onderzoeken ...

wenste opleiding voor onze scheepsgezellen, maar ook de zeevaartschool in Vlissingen werkt aan een concept-leerplan. Het ziet er naar uit – vooruitlopend op de goedkeuring door alle hierbij betrokken partijen en natuurlijk ook op de belangstelling die andere rederijen tonen – dat in 1978 met een opleiding van gezellen zou kunnen worden begonnen. Dit biedt mogelijkheden, alhoewel ... ook problemen, want de toekomstige cursisten zouden al enkele maanden vaarpraktijk moeten hebben. En daarbij ook een „takenboek” bijhouden, dat nog opgesteld moet worden.

„konsekwenties van de PLA voor de walorganisatie.”

Ook hiervoor zullen – op korte termijn – projectgroepen worden ingesteld. Zoveel mogelijk zullen uiteraard de conclusies die door de projectgroepen worden getrokken en de directie-beslissing die daaruit volgt, worden medegedeeld. Trouwens, ook van hetgeen op een volgende bijeenkomst in Rockanje van PLA-deelnemers wordt besproken (waarschijnlijk nog deze maand) zullen wij zoveel mogelijk mededeling doen.

Alleen door volle inspraak van vloot- en walvertegenwoordiging en volledige opening van zaken in dit blad kan het Projekt met Lange Adem op den duur leiden tot wat voor ogen staat: behoud van de werkgelegenheid bij de Nederlandse koopvaardij en een goede leefbaarheid aan boord.

De projectgroep die zich hierover buigt is samengesteld uit:

- 1 medewerker DFD/1 (Development)
- 1 medewerker DFP/2 (crew)
- 2 PLA-gezellen
- 1 lid vloot-O.R. (1e stm)
- 1 lid werkgroep.

#### Beloning

Ook het onderwerp beloning had in Rockanje de volle aandacht, want wie heeft daar niet mee te maken? Geconstateerd werd, dat op de PLA-schepen het een en ander aan het veranderen is of nog gaat veranderen, hetgeen uiteindelijk zal leiden tot een herwaardering van bepaalde functies. Deze herwaardering kan echter alleen tot stand komen na uitgebreid onderzoek door speciaal daarvoor opgeleide arbeidsanalisten. Echter, op dit moment is nog geen functie aan boord van de PLA-schepen „gesettled” en het zal van de voortgang van het projekt afhangen, wanneer voldoende gegevens ter beschikking staan om tot een definitieve functie-beschrijving gevolgd door functie-classificatie te kunnen komen.

#### Nog meer projectgroepen

Gaven wij hierboven reeds weer hoe de noodzaak – mede n.a.v. Rockanje – is ontstaan voor drie projectgroepen die met „bekwaamheid” en „spoed” hun opdracht dienen te vervullen, Rockanje wees duidelijk uit dat aan verdere inspraak van vloot en wal dringend behoefte is.

In onze volgende editie zullen we aandacht wijden aan de in Rockanje besproken onderwerpen „spreiding PLA-onderdelen over de rest van de vloot”, „Organisatie en taakverdeling aan boord van de PLA-schepen”, „Voorlichting over PLA aan vloot/wal-personeel en derden”, alsmede de



... onze collega's in Rockanje sneden bij de discussies heel wat onderwerpen aan ...

Medical  
**K. Engelsma**  
DF/1



**GENERAL  
MANAGEMENT**  
**M. L. C. van HEESWIJK**  
DF



Industrial  
Engineering  
**C. Geerinck**  
DF/2

**FINANCE AND  
ADMINISTRATION**  
**D. van ZANEN\***  
DFF



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



**MANAGEMENT  
FLEET II**  
**M. A. BUSKER**  
DFM/2



Accounting  
and Budgets  
**E. J. Montfoort**  
DFF/1



Fleet  
Services  
DFM/3

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



Calculations  
**N. Coors**  
DFF/3



Translations,  
Correspondence and  
Documentation  
**F. M. v. d. Kolk**  
DFF/4



Materials  
**H. Sierat**  
DFF/5



**Fleet 1**

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

**Fleet II**

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

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.



# SHORE ORGANIZATION SHELL TANKERS B.V.

as on 1.1.1978



**DEVELOPMENT**  
**C. E. van 't WOUDT**  
DFD



**PERSONNEL**  
**E. van 't SLOT\*\***  
DFP



Technical Repairs  
**J. van Duuren**  
DFT



Technical  
Development  
**G. Veldt**  
DFD/1



Staff  
**G. H. van Leeuwen**  
DFP/1



Repairs Planning  
**L. H. Roodhorst**  
DFT/1



Electrical  
**H. Snel**  
DFD/2



Crew  
**F. K. Neuerburg**  
DFP/2



Nautical  
Development  
**M. A. Riteco**  
DFD/3



Wages and  
Administration  
Fleet Personnel  
**J. Beekhuizen**  
DFP/3



Safety  
**W. Hoogendijk**  
DFD/4



Personnel  
Information  
**W. N. Wouters**  
DFP/4



Shore  
Personnel  
DFP/5

Personnel  
Relations  
**E. Otten**  
DFP/6

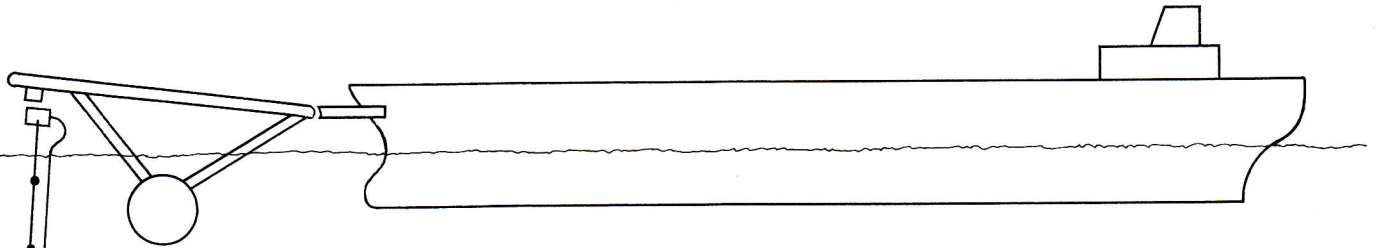


Special  
Projects  
**T. G. A. Westerveld**  
DFP/7



Superintendents in onze organisatie zijn dikwijls weken achtereen afwezig. Ze doen hun werk in Singapore, Amsterdam, Marseille, Skaramanga, noem maar op. Dokkende schepen zijn immers hun werkterrein. Zo kan het gebeuren dat de wel zeer langdurige afwezigheid van superintendant De Leeuw van Weenen de meesten nauwelijks is opgevallen. Dat zijn uitzending naar een „dokkend” schip echter tot vele maanden achtereen is uitgelopen, was voor ons aanleiding hem eens aan te schieten. En zijn relaas was een bewijs te meer dat ook in de scheepvaartwereld diversificatie en specialisatie hoogtij vieren.

# Op één poot staan



Dat zou je kunnen zeggen van de vroegere Spaanse tanker „Ildefonso Fierro”, die nu als „Delta” met zijn draagvermogen van 58.000 ton voor de Spaanse kust ligt. Of staat, het is maar net hoe je het bekijkt.

Super De Leeuw werd in februari vorig jaar – net terug uit Singapore – eigenlijk een beetje overvallen door de vraag of hij bereid was om wel in Shellverband maar niet voor Shell Tankers, voor een week of zes naar Cadiz, in Spanje, te gaan. We laten hem eerst zelf maar aan het woord.

„Ja, er was een schip aan het dokken in Cadiz en er zat maar geen schot in de voortgang. Het was een schip dat was gecharterd om bij Castellon – dat is daar in de buurt van Amposta, Middellandse Zeekust – bij een productieput te worden ingezet. Het was een heel bijzonder schip, althans dat moest het worden. De ogen van velen waren er al op gericht, want – voor het eerst in de geschiedenis van oliewinning op zee – wilde men een schip ankeren op zee en wel zodanig dat de olie uit de put rechtstreeks naar het schip werd gepompt, zonder onderbreking. Dus zonder platform en boei. Op het schip moest de olie de eerste behandeling ondergaan, dus ontgast en ontwaterd, en vervolgens worden opgeslagen totdat een kleiner schip de olie kwam overnemen. Eigenlijk net als de Zafra en Zaria in de Noordzee doen, alleen meren die aan de boei die daar ligt en is daar wel onderbreking van de productie als ze elkaar afwisselen. Zo'n boei is op zichzelf een kostbare zaak en voor kleinere productieputten zoals bij Castellon niet verantwoord. Vroeger zou zo'n put niet eens geëxploiteerd worden, omdat de hoeveelheid olie niet de moeite loont voor kostbare platforms en leidingen. Maar met de gestegen olieprijs en het dreigend energietekort wil men dat wel doen, maar dan met behulp van zo'n schip. Ik kreeg de opdracht me de volgende dag in Den Haag te melden, op het Centrale Kantoor. Overladen werd ik er met allerlei gegevens van de verbouwing. Kreeg er vele handen te schudden van mensen die bij het project betrokken waren. Onder andere van Kapt. Ir. Brink, die destijds – na voltooiing van zijn studie – naar het Centraal Kantoor was overgeplaatst. Hij

was heel nauw betrokken bij dit project en met hem heb ik zowel in Cadiz als op het schip totdat dit in bedrijf was gekomen, nog veel samengewerkt.”

## Taak

Superintendant De Leeuw van Weenen kreeg in Den Haag een vierledige opdracht:

- schatting van de verbouwingkosten
- toezicht op staalproductie
- algeheel lokaal toezicht en opdrachten verstrekken
- bespreken en controleren van de eindafrekening

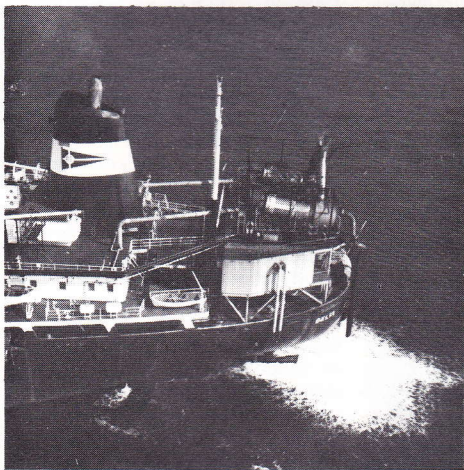
In wezen hetzelfde wat iedere scheepsbouwkundig superintendant doet bij een dokkend schip, met dit verschil echter dat geen enkele voorbereiding voor hem mogelijk was geweest en dat de verbouwing afweek van elke voorgaande die hij ooit had meegemaakt.

Daar kwam dan nog bij dat de betrokken werf in

... net terug uit Singapore ...



Cadiz ook een beetje met het probleem zat, omdat alles zo vreemd was en op dat gebied nergens ervaring was opgedaan. Het ging immers om een geheel nieuw concept. Een schip dat kon varen naar een opgegeven lokatie, een uitrusting had om als het ware met één poot aan de zeebodem te worden vastgemaakt, ruwe olie ontwaterde, de gassen die eruit vrijkwamen separeerde, de olie en het water opsloeg en dit later naar een kleinere tanker over kon slaan. Daarbij maximum-veiligheid en bedrijfszekerheid, dus veel dubbel uitgevoerd. Die oorspronkelijke zes weken werden dan ook acht maanden, een periode waarin de super hard als „pusher” moest optreden en moest samen-



werken met Nederlanders, Spanjaarden, Amerikanen, Duitsers, met werftechnici, ontwerpers, ingenieurs, lastechnici, nautici en vele anderen. Een leerzame periode, zeker omdat de inrichting van een dergelijk schip toen nog als uniek mocht worden bestempeld.

#### Inrichting

In wezen ging het erom dat, nadat de productieput onder water met de zgn. „kerstboom” was afgewerkt, een installatie beschikbaar kwam om het schip op een en dezelfde plaats te houden en de olieleiding er naar toe te leiden zonder een enkele kans van verontreiniging van de zee.

Zoals uit de schets valt te zien, is vanaf de put een leiding aangebracht naar een in de zeebodem geplaatste verankering. Daaraan vast, maar wel naar alle zijden beweeglijk, moest een enorme ketting (100 ton) van de vereiste lengte (bij Castellon ± 120 m lang) omhoog. Elke 7 meter lange schalm scharnierend aan de volgende verbonden. Hierlangs loopt de flexibele ruwe-olieleiding omhoog. Het systeem, genaamd SALS (Single Anchor Leg Storage), wordt dus als het ware gevormd door een vaste poot van de zeebodem naar het schip, waar ze, ook weer naar alle kanten beweeglijk, verbonden is met een – laten we maar zeggen – enorme kraanarm, die aan de verbouwde voorsterven (met 2 king-size scharnieren) vastzit. De in A-vorm geconstrueerde arm is maar liefst 20 m breed en 50 m lang.

Toch – zo zullen sommigen onder U opmerken – zal door het gewicht van die A-vormige arm (en dat is inderdaad 600 ton!) een veel te zware belasting optreden. Uiteraard is dit tevoren gerealiseerd, vandaar dat – zoals ook in de schets te zien – door middel van een drijver van 20 meter lang bij een diameter van 8 meter („buoyancy” tank) het gewicht van ketting en kraanarm wordt opgevangen. Juist daardoor kan het schip, zelfs bij slecht weer, veilig met z'n „poot” naar beneden blijven liggen. Bovendien wordt door de beweeglijke verbinding zowel boven als onder aan deze poot, het schip niet gehinderd bij het draaien op wind en zee, zoals gebruikelijk bij iedere boeimering. Natuurlijk is een dergelijke constructie niet mogelijk bij weersgesteldheden als in de Noordzee verwacht kunnen worden. Maar uitgebreide proefnemingen op

schaal hadden tevoren reeds aangetoond dat voor de Middellandse Zee, ter plaatse, deze constructie onder alle omstandigheden zou voldoen. En de eerste storm aldaar heeft dit ook al aangetoond. Natuurlijk ligt het schip zelf verder stevig verankerd, aan vier ankers, nl. twee vóór en twee achter.

#### Behandeling

De olie die aldus aan boord wordt ingenomen wordt allereerst ontdaan van gas, van hoge en lage druk, en vervolgens wordt het water erin afgescheiden. De vrijkomende gassen worden in een 100% beveiligde installatie op het achterschip verbrand en afgevoerd, behoudens dat deel dat nodig is om de scheepsinstallatie in bedrijf te houden. Uitgebreide maatregelen moesten genomen worden om de verbranders te kunnen koelen, hetgeen er de oorzaak van is dat bij het achterschip continu een zee van witte bellen zichtbaar is. Het uit de ruwe olie geseperde water wordt in enkele zijtanks opgeslagen en later, door lichters, afgevoerd naar Amposta, alwaar het weer aan „moeder aarde” wordt toevertrouwd. De olie wordt om de paar weken met een tanker van 15.000 ton draagvermogen (die slechts gedeeltelijk wordt beladen en dus vaste ballasttanks heeft, net als onze „Z”-klasse) ter raffinage afgevoerd.

#### Beveiliging

Een put op gang brengen is een heel proces. Dus onder geen voorwaarde mag ooit de stroomvoorziening voor de pompen, enz. uitvallen. Juist omdat de tussenschakel van een productieplatform



achterwege is gebleven, moesten hiervoor op de „Delta” voorzieningen (altijd in duplo!) worden getroffen. Daarvoor is een „no-break-set” geïnstalleerd, bestaande uit een enorm vliegwiel op het achterschip dat weinig energie vraagt om op gang te worden gehouden, maar wel voldoende energie heeft om, zodra slechts enkele procenten daling in het stroomsysteem optreedt, via een clutch enkele noodgeneratoren in te schakelen. Enorme koelpompen, extra ankerlienen, een inert-gasinstallatie, een heli-platform, extra accommodatie, ruime werkplaatsen en een installatie om gereedschappen en meetinstrumenten diep onder water in de put neer te laten, completeren het geheel. Na een succesvolle verbouwing kwam aldus een schip tot stand, dat een revolutionaire omwenteling teweeg kan brengen in de exploitatie van putten die zonder het SALS-systeem waarschijnlijk verlaten zouden worden.

## Jacht op olie uit zeebodem

Olie en gas uit zee zijn, zoals bekend, de laatste jaren steeds belangrijker energiebronnen geworden. Maar om deze reserves aan te kunnen boren en te produceren moet men wel over de nodige technieken en installaties kunnen beschikken. Over de hele wereld is men druk doende met de ontwikkeling daarvan, waarbij Shell zeker niet achterblijft. Men heeft in zekere zin de wind mee. Nu de prijzen van alle soorten energie sterk gestegen zijn, kan aan de technische hulpmiddelen ook meer ten koste worden gelegd. Men mag dan ook veronderstellen dat de onderwatertechnologie economisch aanvaardbare oplossingen kan bieden voor de problemen bij de ontwikkeling van de winning op zee. Het uiteindelijke doel is de constructie van volledige productiesystemen, stijgbuizen en drijvende installaties.

Er zijn een aantal betrekkelijk kleine olievoorkomens waar – gezien de enorme kosten – het gebruik van extra productieplatforms, niet verantwoord zou zijn, maar waar een combinatie van onderzeese putten en een verzamelsysteem, eventueel met een drijvende installatie op het wateroppervlak, economisch aantrekkelijk zou kunnen zijn. In welke richting men zoekt en welke oplossingen worden uitgewerkt, is te lezen in een pas verschenen SBS-uitgave „Onderwatertechnologie,” ofwel „Subsea technology”, zoals de titel van de Engelse versie luidt. Exemplaren van deze uitgaven zijn naar alle schepen verzonden, alsmede naar elke sectie op kantoor. Extra exemplaren staan ter beschikking in de informatiestand op de 6e etage.



#### 1947-1977

Van verslaggeefster/fotografe Els Ghijsels afb. van de „Felania” ontvingen wij het volgende bericht: 23.10.1947 – 23.10.1977 – *Hwtk. C. W. Stolk 30 jaar in dienst.* Deze dag wilden we niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Met z'n allen, stuurlieden, wtk's en bemanning, hebben we de hwtk. verrast, zonder dat deze iets van de voorbereidingen had gemerkt. De 4e wtk. M. v. Bethlehem had een beker van koper gedraaid. Hierop stond 30 en een schelp ingegraveerd. De baas wilde de beker gebruiken voor een flinke borrel. Saw P. Groen was de wal opgegaan onder het mom van „Ik moet naar de dokter”. Na 4 uur zoeken werd eindelijk een geschikt cadeau gevonden en gekocht. De crew veraste de baas met een wereldklok en een Japanse vaas, die thuis op de nieuwe kast komt te staan. Ondertussen vertelde de baas dat z'n eerste reis PLA beter verliep dan z'n eerste reis 30 jaar terug; hij had toen last van zeeziekte. Kapit. D. M. Mos gaf hem een pakje met een

grote strik erop. Na veel gepeuter kwam de 2e wtk. met een zakmes te hulp. Er zat een doosje in met erop 30 dagen PLA – 30 jaar trouwe dienst en erin 2 zilveren lepeljes. Hwtk. Stolk vertelde dat hij was gaan varen om eens een keer in New York te komen, maar helaas, na 30 jaar varen is hij nog niet in New York geweest.

Ten slotte werd er een symbolisch schip aangeboden, gemaakt van papier, sigaretten en lucifers, dus een die helemaal in rook op kon gaan; gemaakt door de vrouw van 4e stuurman J. Ghijsels.

Hwtk. Stolk hoopte dat de geschenken met evenveel genoegen gegeven waren als hij ze in ontvangst had mogen nemen. Na alle surprises en de nodige reacties zorgde chef W. v.d. Moezel met al z'n discipelen voor een voortreffelijk koud buffet. Al met al een geslaagde dag, vooral omdat de baas niet in het minst heeft kunnen vermoeden wat voor hem was bekostigd.

#### Voorjaar

Nu aan het voorjaar denken betekent – en zeker als je een tuin hebt – bollen, zaden, planten e.d. kiezen. Vandaar dat Turkenburg deze maand de voorjaarscatalogus uitbrengt. Die personeelsleden die in 1977 iets bij Turkenburg hebben besteld, krijgen de catalogus thuisbezorgd. Walpersoneelsleden kunnen er een verkrijgen in de personeelswinkel. Maar om onze zeevarenden in staat te stellen ook hun keuze vast te bepalen, is aan elk schip eveneens zo'n fleurig boek, met prijzen, toegezonden. En u weet het: voor allen werkzaam bij de Shell is er een korting van 15% op de vermelde prijzen.

#### Manifestatie

Wij krijgen zo juist bericht, dat in het najaar van 1979 weer een manifestatie „Arti et Pectini” zal worden gehouden, waarvoor eigen en oorspronkelijk werk van personeelsleden en gepensioneerden kan worden ingezonden. „Najaar 1979?” zo zult u zich afvragen, is het dan niet erg vroeg om dat nu reeds aan te kondigen? „Nee,” roepen we nadrukkelijk uit, want degenen die – als hobby – schilderijen vervaardigen of aquarellen en gouaches, of tekeningen en grafieken, of beeldhouwwerk, of mozaiek en aanverwante technieken volgen willen zoiets gaarne vroegtijdig weten. Uiteindelijk kan je wel op je zolderkamertje je kunstgevoel botvieren, maar het is toch ook wel eens aantrekkelijk om iets van je werk op een tentoonstelling te zien. En van iedere inzender zal minstens één produkt op deze manifestatie worden opgehangen of geplaatst. Die

manifestatie, die elke keer veel bezoekers heeft betrokken, gaat in 1979 naar Den Haag (Pulchri Studio), dan naar Assen, vervolgens naar Amsterdam (Gebouw Overhoeks), daarna naar Klundert om ten slotte in Rotterdam te belanden, als het even kan in het Shell-Gebouw. Voor elke categorie van de bovenopgesomde technieken wordt door een deskundige jury een 1e, een 2e en een 3e prijs toegekend, alsmede een aantal evovolle vermeldingen. Dus, dames en heren kunstenaars, aan de slag. Wij komen te zijner tijd terug op de wijze waarop u uw werk kunt inleveren.



#### SSAWW

Worden we in het dagelijks leven overstroomd met de meest wilde afkortingen, voor degenen die met zekere jaloerse blikken wel eens hebben gekeken naar de jassen van Britse loodsen is SSAWW toch een afkorting om te onthouden. Net zo bijzonder als het is dat menige Brit z'n privé-trein in tuin of, gezamenlijk met anderen, in z'n graafschap heeft rijden, is er met die jassen (en ook broeken) die de loodsen dragen, iets bijzonders aan de hand: ze zijn namelijk **niet** in de handel, maar wel voor u te koop. U moet ze echter rechtstreeks bij de fabrikant kopen. Een fabriek, opgericht door de loodsen zelf, die er een aantal ex parachute-naaisters aan het werk hebben gezet. En wat die praktijkmensen en naaisters voor elkaar stoven, is inderdaad het puikje van de zalm. U weet wel: jassen die je warm en droog houden, hoe het ook stormt en regent. En nog drijvend ook als je „tussen schip en ka” valt. Dat wil dus zeggen: je kunt ze opblazen in geval van nood en er zijn géén naden op strategische plaatsen. Al heel wat collega's hebben het adres waar je die jassen kunt kopen achterhaald en er een bestelling geplaatst. Helaas is in één geval de order keurig afgeleverd, maar niet betaald. Da's jammer, maar dat heeft het vertrouwen van Sea Safe All Weather

Wear Ltd. (begrijpt u nu de afkorting?) in Shell-zeevarenden niet geschokt. Zij accepteren nog steeds opdrachten, met genoegen zelfs. Het adres is Sea Safe All Weather Wear Ltd 84, Singlewell Road Gravesend – Kent  
Telefoon: Gravesend 52970 & 67275.

De jassen – verkrijgbaar in standaardlengten of met 13 cm extra lengte – zijn in twee uitvoeringen verkrijgbaar: voor de winter en als lightweight. De prijs voor de eerste is f 130 à f 150, voor de andere ± f 120; een bedrag ± 25% lager dan wat normaliter wordt berekend, maar dat is omdat zeevarenden „professionals” zijn. Uiteraard zijn de jassen in verschillende maten en kleurencombinaties te verkrijgen. En dat ze degelijk en praktisch zijn moge wel blijken uit het feit, dat ze ook aan vele loodsen en politie-organen in het buitenland worden geleverd. Meet voordat u uw bestelling aan bovengenoemd adres opgeeft uw bovenwijdte (borst rondom) met uniformcolbert aan. We hebben op kantoor nog wat vouwbladen beschikbaar, met alle gegevens erin vermeld. Mocht u zich eerst nader willen oriënteren, dan kunt u die aanvragen (010-696127) of meenemen uit de informatiestand op de 6e etage.

#### Shell helpt

Begin november is het vierde – en voor dit jaar tevens laatste – deel in de serie „Shell helpt”, getiteld „Zonder autoproblemen de winter door” verspreid. De oplage was opnieuw 5,2 miljoen exemplaren. Hiervan zijn ruim 4,5 miljoen boekjes door de PTT huis aan huis verspreid. Het vierde deel in deze successerie is geheel gewijd aan de winter en aan de specifieke autoproblemen die deze met zich meebrengt.

In het eerste gedeelte van het boekje wordt de automobilist geconfronteerd met het lastigste van alle problemen: de auto die niet wil starten. Hij krijgt het advies in dat geval een procedure te volgen, die vrijwel zonder uitzondering duidelijk maakt waar de fout zit. Verder wordt onder meer uiteengezet waarom hij juist nooit de motor moet laten warmdraaien en het boekje bevat voorts oneindig veel tips, variërend van het keteltje warm water, dat de bevroren handrem ontdooit, tot adviezen omtrent het gebruik van het anti-condensdoekje en over het voeren van een goede verlichting. Een flinke plaats wordt tevens ingenomen door de speciale „winter-checklist”, die de automobilist vertelt wat hij zoal als voorbereiding kan doen om winterse problemen te voorkomen.

# schoon schip

**Vrij Uit** AUTO VAKANTIE REIZEN 1978

**6321 HOTELS, PENSIONS, APPARTEMENTEN EN BUNGALOWS IN 12 LANDE**

Nieuw: Vele bestemmingen in Noorwegen  
Uitgebreid met: Nog meer hotels voor onderweg

Vakantie in Europese hoofdsteden  
7-daagse Cruise op de Middellandse Zee  
7-daagse Rondreizen in uw vakantie-land

Lijstgebruikt voor Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V.

cruise op de Middellandse Zee. Zoals al eerder het geval was is het ook dit seizoen weer mogelijk om via VRIJ UIT vóór hotels onderweg te reserveren en voor de gasten die er niet voor voelen zelf het auto Stuart ter hand te nemen is er weer het comfortabele, snelle vervoer per bus naar bestemmingen in Italië, Spanje en Oostenrijk. Kortom: Shell helpt u aan een autovakantie zonder zorgen! Deze slogan zullen wij in de komende maanden regelmatig tegenkomen in reclame-uitingen op de Shell-stations. Vakantiegangers die eerder via Shell reeds een VRIJ UIT autovakantie hebben geboekt, ontvingen de gids inmiddels al thuis. Als vaste klanten kregen zij de primeur en dat is belangrijk want de ervaring van voorgaande jaren heeft geleerd dat een flink percentage van hen opnieuw een VRIJ UIT vakantie kiest!

### Informatie

Een ieder die het Shell-gebouw betreedt, moet het wel zijn opgevallen dat informatie in overvloed wordt verstrekt. Niet alleen staat in de hal reeds een flink opgezette informatiestand, met brochures, persoonsbladen, uitgaven in de serie „Shell helpt” en ander materiaal, maar ook de hal op de 2e etage – nabij de lunchkamer – herbergt een dergelijke stand. Toch hebben wij er op de 6e etage ook een opgericht. Weliswaar van kleinere omvang, maar daarin treft u nu juist datgene aan wat u – als zeevarende – het meest zal interesseren. Mocht daar iets bij zijn dat u gaarne meeneemt, schroom niet: het is er voor!

### Vrij uit

Op circa 650 Shell verkooppunten in ons land is de VRIJ UIT autovakantie-reisgids weer gratis verkrijgbaar. Ook aan alle schepen is inmiddels een exemplaar verzonden.

De nieuwe gids is met zijn 240 pagina's dikker dan ooit. Hij is uitgegroeid tot een aantrekkelijk reisboek dat weer bol staat van de interessante aanbiedingen. Voordelig en vooral betrouwbaar, want alle autovakantiereizen van VRIJ UIT worden gecontroleerd door de ANWB.

Het aantal bestemmingen is dit jaar wederom uitgebreid, en wel nieuwe vakantiegebieden in onder meer Noorwegen, Schotland, Wales en Duitsland. Niet minder dan 6321 hotels, pensions, appartementen en bungalows in 12 landen staan ter beschikking. In Engeland, Frankrijk, Italië, Joegoslavië, Noorwegen en Zwitserland kan men zijn vakantie beginnen of beëindigen met een interessante rondreis en VRIJ UIT biedt dit jaar voor het eerst ook de mogelijkheid voor een 1-weekse



### Op de buis

Als directeur van een groot bedrijf zit het er dik in, dat je wordt gevraagd voor een lezing, een interview, ja zelfs voor een televisieoptreden. Onze nieuwe directeur trof het niet, in zoverre dat het eerste verzoek dat hij van de publiciteitswereld ontving, gelijk was om maar op de buis te verschijnen. Het verzoek was afkomstig van de EO, die een programma wilde samenstellen over de „supertanker”. Daarbij werd een aantal vragen gesteld omtrent de geleidelijke toename van de tonnage van tankers en hoe het komt, dat juist aan VLCC's zo'n overschot is. Bij het sluiten van de kopij voor deze editie was de datum waarop de uitzending zou plaatsvinden nog niet bekend, maar wie het programma gaat missen kan in ieder geval uit de foto genomen tijdens de opname zien, dat de heer Van Heeswijk zijn vuurdoop „zonder een spier te vertrekken” onderging.

Dat deed hij trouwens ook bij de opname – weer voor een optreden op de buis, maar dan binnenshuis – in het Shell-Gebouw. Nu elf van onze schepen inmiddels zijn uitgerust met een video-recorder ligt het immers voor de hand, dat je dit medium ook gaat gebruiken om kantoor en vloot dicht bij elkaar te brengen. De toespraak die hij op 20 december jl. voor de verzamelde verlofgangers, gepensioneerden en leden van het walpersoneel uitsprak was een goede gelegenheid om – voor het eerst in de Shell Tankers geschiedenis – deze toespraak ook aan boord in beeld te brengen, dus niet alleen in woord via dit blad. En laat die video-banden nou ook nog eerder zijn verzonden dan dit blad! Da's oneerlijke concurrentie voor uw redacteur.

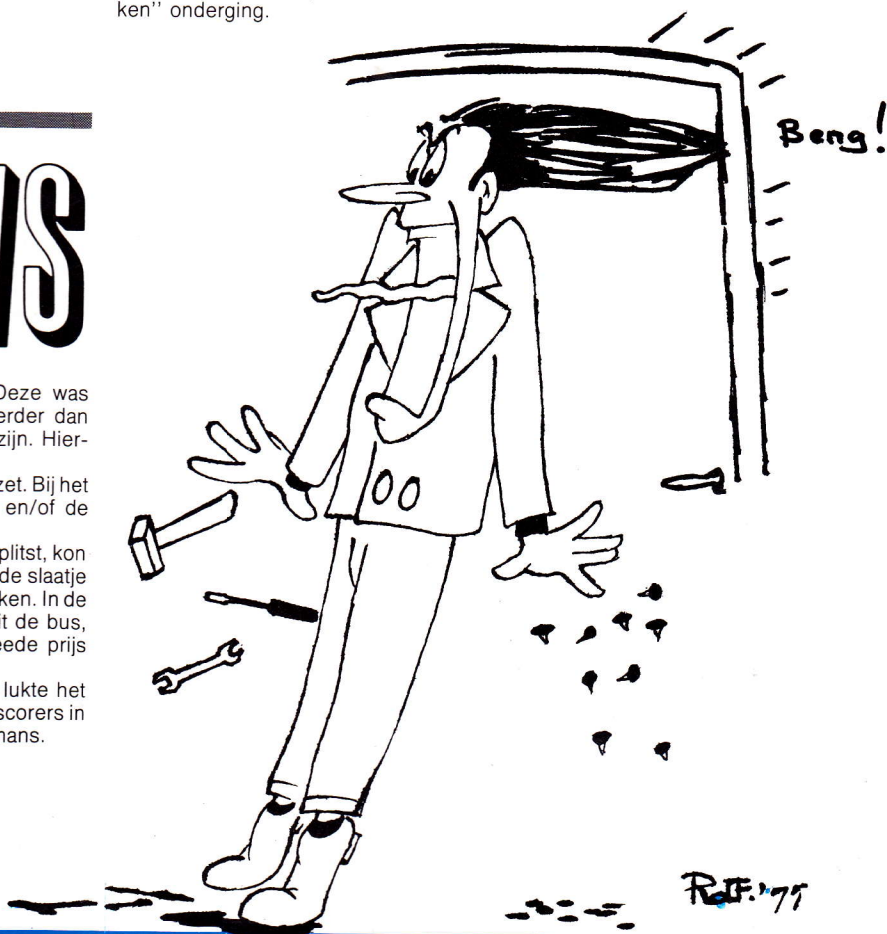
# OVST-NIEUWS

Op 10 december j.l. werd een bowlingavond georganiseerd. Deze was geplaatst tussen de Sint en de Kerst aangezien anders niet eerder dan januari/februari voldoende banen voor ons beschikbaar zouden zijn. Hierdoor bleef het aantal deelnemers echter beperkt tot 62.

George Timmermans had deze avond wederom voortreffelijk opgezet. Bij het binnenkomen de kop koffie, eventuele instructie in het gooien en/of de puntentelling en voor de wat meer geroutineerden ingooien.

Daar de deelnemers, zoals gebruikelijk, in twee groepen waren gesplitst, kon de ene ploeg spelen, terwijl de andere zich het uitstekend verzorgde slaatje (of moeten wij toch zeggen het eenpersoons-koud buffet?) liet smaken. In de finale bij de dames kwam Christa Palsrok (DFP/3) als sterkste uit de bus, terwijl Kelly en Saskia Hoogendoorn een keer extra om de tweede prijs moesten gooien. Uiteindelijk won Kelly.

Ondanks zijn hoge score (205 punten) om in de finale te komen lukte het Willem de Gee (4e wtk) niet om een prijs te bemachtigen, want topscorers in deze finale waren: 1e prijs Ton Otto en 2e prijs George Timmermans.



# Boekbespreking

Nogmaals zij er de aandacht op gevestigd, dat de meeste van de in deze rubriek besproken boeken tegen aanmerkelijke korting kunnen worden verkregen door z.g.n. „paspoorthouders” van de Stichting Maritiem Centrum, Kleine Houtstraat 70, Haarlem. Om in het bezit te komen van een dergelijk maritiem paspoort dient men zich rechtstreeks tot deze stichting te wenden; er zijn geen kosten aan verbonden voor degenen die zijn betrokken bij de Koninklijke Marine, de koopvaardij of de watersport.

## Touwwerk aan boord

Uitgever: Unieboek b.v., Bussum  
Prijs: f 32,50

De ondertitel van dit door Floris Hin uit het Engels vertaalde leerboek is: moderne toepassingen van touw en staaldraad. En daarmee wordt precies weergegeven wat deze fraaie uitgave bedoelt te zijn, namelijk een handleiding voor al degenen die in deze door computers beheerste tijd bij hun werk aan boord (ook in de vrije-tijds-vaart) knopen leggen en steken maken, touw splitsen, bindsels leggen, enz. Wel eens gehoord van een dubbele sjuowerman of apevuistje? Ze staan in dit door Jarman en Beaves samengestelde boek, maar ook honderden andere handigheidjes met touw en staaldraad. Zoals het beleggen van staaldraadvallen, maken van een bootsmansstoeltje, beleggen op een paalbolder, alles verduidelijkt met foto's en tekeningen.

## De bomschuit

door: E. W. Petreus

Uitgever: Unieboek b.v., Bussum  
Prijs: f 24,50

Bent u wel eens in Panorama Mesdag geweest in de Zeestraat in Den Haag? Nee? Moet u beslist eens heen gaan, ook al bent u geen museumbezoeker. En als u dan van uw eerste verbazing over wat de schilder Mesdag in zijn tijd daar bij elkaar schilderde heen bent, moet u eens letten op die vissersschepen op het strand. Op het strand? Jazeker, want vroeger — en dat is nog niet zo heel lang geleden — werden de schepen wel degelijk met opzet op het strand gezet. En na lossing wisten ze weer in zee te komen ook. Bomschuiten waren dat, een type vaartuig dat wij niet meer kennen.

Zoals de titel aangeeft, gaat deze uitgave van begin tot eind over dit type schepen. Eigenlijk is het een herdruk van een reeds in 1954 door het Maritiem Museum „Prins Hendrik” uitgegeven boekwerk. Maar dat was al lang uitverkocht. Jammer, want de belangstelling voor oude typen schepen is sterk groeiende. Dat zal ook wel mede ten grondslag hebben gelegen aan de heruitgave van „De bomschuit”, nu aangevuld met foto-illustraties. Niet alleen de bouw van een dergelijk schip wordt erin tot in detail beschreven, maar men kan er ook een goed beeld uit krijgen van het leven en werken aan boord van zo'n schip.

## Onze vlootjubilaren:



D. A. C. Vermeulen  
gezagv.  
30 jaar op 6.1.78



R. van der Voort  
2e stm.  
10 jaar op 8.1.78



W. Welbie  
gezagv.  
25 jaar op 9.1.78



W. C. van Megen  
hfd.wtk.  
30 jaar op 10.1.78



G. J. Visscher  
hfd.wtk.  
25 jaar op 12.1.78

## De nacht van de Titanic

door Walter Lord

Uitgever: Unieboek B.V., Bussum  
Prijs in de boekhandel: f 39,50

Als je min of meer beroepshalve veel boeken ter recensie voorgelegd krijgt, ben je — als de titel een langzamerhand overbekende scheepsramp vermeldt — gauw geneigd te mompelen „alweer een?”. Wanneer je echter deze heruitgave in het Nederlands van „A night to remember” doorbladert, valt onmiddellijk het aantal nog nooit geplaatste illustraties op. Kom je eenmaal tot het lezen van de tekst, dan vergeet je alles wat om je heen gebeurt. Het is een boeiend verslag, opgetekend uit de mond van een 63-tal geredden; verder gebaseerd op gegevens verkregen uit de verslagen van diverse raden van scheepvaart, die zich na de grootste ramp uit de scheepvaartgeschiedenis in vredestijd over de oorzaak bogen.

Wat zonneklaar naar voren komt in deze fraai verzorgde uitgave is, hoezeer men in 1912 de mensheid nog in klassen indeelde en dienovereenkomstig behandelde. Alhoewel de meeste mannelijke passagiers zich er bij neerlegden dat vrouwen en kinderen voorgingen bij het bemannen van de reddingsboten, blijkt dat eerst de 1e klas passagiers in aanmerking kwamen, daarna nog wat vrouwen en kinderen uit de 2e klas, terwijl de 3e klas passagiers tot een bijna vergeten categorie behoorden. De in het boek opgenomen lijst van geredde passagiers is in dit opzicht opzienbarend. Even opzienbarend is te moeten vaststellen dat een passagiersschip van dergelijke afmetingen (269 meter lang, waterverplaatsing 66.000 ton, uitgerust met stoommachines van totaal 55.000 pk, waardoor het schip 24 à 25 knopen kon maken) destijds uit mocht varen met slechts 1178 plaatsen in de reddingsboten, terwijl er 2207 opvarenden waren. Dit ging in de ijskoude nacht van 14 april 1912 ten koste van het leven van meer dan 1500 opvarenden. Want tot overmaat van ramp bleef 25% van de reddingsboten onbezet. En toch had men ongeveer twee uur de tijd om zich het vege lijf te redden. Maar ongeloof in de mogelijkheid dat dit schip, met z'n 15 waterdichte schotten, zou kunnen zinken, was daar mede de oorzaak van. Hoe zeer de communicatie op zee in die tijd nog tekort schoot, blijkt uit het niet opstomen naar de plaats des onheils van de „Californian”. Dit schip lag in de buurt, de wacht nam zelfs met het blote oog het licht van de noodsignalen waar. Deze ramp is mede aanzet geweest tot het strakker aantrekken van de internationale voorschriften om de veiligheid van mensenlevens op zee te waarborgen.

Een aangrijpend boek, dat tot de klassieken over deze scheepsramp mag worden gerekend.

## Jan Compagnie in oorlog en vrede

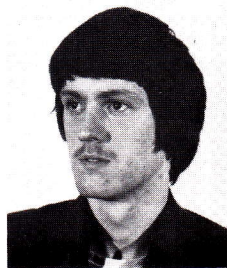
door: Prof. C. R. Boxer

Uitgever: Unieboek B.V., Bussum  
Prijs in de boekhandel: f 29,50

Een geheel ander boek, meer een wetenschappelijke verhandeling, is de uitgave over de Verenigde Oostindische Compagnie, die enkele maanden geleden het licht zag. Als centrale figuur voor het boek is Johan Maetsuyker gekozen, die een kwart eeuw lang gouverneur-generaal van Nederlands Oost-Indië is geweest. Maar ook het sociale en intellectuele leven in de vestigingen van de V.O.C., in de loop van de 17e en 18e eeuw, wordt niet vergeten. Juist de rijkdom en luxe die mogelijk werden door de bloei van deze handel-maatschappij, hebben op den duur ook geleid tot verslapping en corruptie, waardoor men de concurrentie niet meer de baas kon. Wie ooit heeft gezien hoe velen zich nog dagelijks in de rijksarchieven buigen over de brieven, documenten en traktaten die ons resteren uit die tijd, zal zich kunnen voorstellen dat deze uitgave voor velen boeiende lektuur betekent. Daarbij wordt deze beknopte geschiedenis van de V.O.C. ook nog verlevendigd door fraaie illustraties.

W.W.

## Bevorderd:



M. Koning  
sch. vakman 2  
per 28.11.77



P. A. J. Kouijzer  
sch. vakman 2  
per 10.12.77

# Vlootpersonalia

periode van 16 november t/m 15 december 1977



## Met pensioen

De heer R. A. M. van Hooydonk groeide op in het huidige Indonesië en volgde ten tijde van het uitbreken van de tweede wereldoorlog de BS-opleiding te Soerabaja. Hij vervulde daar ook zijn militaire dienstplicht, kwam als krijgsgevangene in een kamp – eveneens in Soerabaja – vast te zitten en deed na de oorlog – o.a. bij de Gouvernements Marine – nog een aantal jaren in het Verre Oosten dienst. Al met al was dit er oorzaak van dat hij pas in 1955 bij onze maatschappij solliciteerde en op 1 december van dat jaar een arbeidsovereenkomst met ons aanging. De volgende dag stapte hij te Amsterdam als 4e stuurman aan boord van de „Vasum”, die toen aldaar in het laatste stadium van afbouw verkeerde. Reeds enkele maanden later, op 29 februari 1956, werd hij op inmiddels zeer bekend terrein (namelijk te Soerabaja) 3e stuurman op de „Meratus”.

Na deze eerste dienstperiode werd de volgende geheel in de West doorgebracht op de schepen van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij in de Caraïbische wateren.

Op 31 juli 1962 volgde promotie tot 2e stuurman en ging hij als zodanig op de „Camitia” dienst doen. Daarna volgden nog de „Acteon”, „Kossmatella”, „Kelletia”, „Zaria” en „Dione”, uiteraard onderbroken door verlofperiodes en studieverlof. Op 26 juni 1967 werd hij gepromoveerd tot 1e stuurman. Als zodanig deed hij op vele van onze schepen dienst en dit werd slechts onderbroken van juni 1971 tot oktober 1973 gedurende welke periode hij als Marine Officer (Operations) West in Nigerië was tewerk gesteld. Hij hervatte daarna zijn vlootdienst, eerst op de „Khasiella” en vervolgens op de „Vlieland”, de „Dione” en tenslotte nogmaals de „Vlieland”. Hiervan werd hij op 21 september j.l. te Singapore afgelost. Nu hij na ommekeer van zijn verlof op 1 februari a.s. de dienst wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zal verlaten wensen wij hem, mede namens collega's op de vloot en aan de wal, nog vele jaren in goede gezondheid temidden van zijn gezin.

## In memoriam

Op 29 november jl. is overleden de heer

### A. Langendoen

oud-gezagvoerder.

De heer Langendoen verliet de dienst der maatschappij in 1958, na 31 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

## Gehuwd:

29. 9: R. F. van Loon, 4e wtk.; met mw. M. E. C. Fritsch  
18.11: D. Struyk jr., 5e wtk., met mw. J. Raterink;  
24.11: E. Kater, sch. gezel a/w, met mw. N. Buijs;  
29.11: M. Parlevliet, 3e stm., met mw. M. E. Noordman;  
12.12: J. Terpstra, 5e wtk., met mw. J. C. E. A. Handy.

## Geboren:

18.11: Ralph, zoon van W. J. M. Braeken, 2e wtk., en mw. J. C. M. Braeken-Willemsens;  
28.11: Nicolette Patrice, dochter van D. J. Mittelmeijer, 2e stm., en mw. W. C. M. Mittelmeijer-Wijsman;  
10.12: James John, zoon van B. Benjamins, sch. gezel a/w, en mw. B. Gosewish.

## Aflossingen:

gezagv.: J. C. de Groot, F. Minkels, K. Poort van Ingen, M. Hus, A. J. Bloem, M. G. C. Geerarts, S. Harders, H. van Slechtenhorst, A. P. J. Ham;  
1e stl.: A. Vlaar, R. Knol, C. J. Clarisse, J. G. Wientjes, J. W. Nieuwerf, W. Hogendijk, R. P. Jager, G. Buma, C. L. Heyboer, C. A. Koppendraaier, P. R. Brunet de Rochebrune;  
2e stl.: L. A. H. Vader, J. Korving, L. A. C. M. van der Bruggen, C. D. Kromhout, A. L. M. Nagelkerke, B. G. ten Cate, F. W. Roëll, C. B. Sliker, M. Waalewijn, J. J. Engelbrecht, W. L. Westhoff;  
3e stl.: J. A. M. van der Holst, J. B. Winkelhuis, H. G. D. Cramer, R. Schreuders, R. R. Hoep, C. J. Wijngaarden, J. Teertstra, J. L. Assendorp, A. A. Schmidt, A. Zwiars, G. J. Koek, R. J. E. van Haarst, B. den Heyer, H. A. van der Want;  
4e stl.: C. F. T. Smit, J. Ghijsels, R. A. S. Vermeulen, J. M. van Zee;  
radio-off.: H. R. Vissers, C. D. de Jong, H. T. Vreeburg, P. A. van Vierssen, A. H. L. de Mos, H. C. M. Vleeschouwer, J. A. Griffioen, E. van Bruggen;  
hfd.wtk.: J. L. 't Mannetje, K. L. Schuring, A. J. Baerveldt, J. van der Schee, J. H. Veen, C. L. Fehrmann, W. J. van der Hoek, E. Jousma, J. R. Almsa, H. de Jong;  
2e wtk.: J. C. Ganzinga, B. Oudkerk, J. A. Willems, F. D. Dieleman, R. A. Risseeuw, J. M. van de Wal, L. W. Jorissen, A. Sloot, P. Stachelhausen, W. Muis, A. van Rijswijk, J. Smid, J. A. Willems;  
3e wtk.: R. Bos, A. P. Grootenboer, P. J. van den Ende, R. F. Hamar de la Brethoniëre, M. W. M. van der Burgh, W. van den Dobbels,

steen,

J. D. Compier, J. P. P. van Alebeek, E. S. Petrusma, O. Wink, R. A. de Lijster;  
4e wtk.: C. L. M. Mazairac, P. H. Veldhoen, M. van Betlehem, L. Busé, W. T. van Leeuwaarden, W. P. N. Kramer, G. van Berghem, J. Verhagen, G. Dekker, F. P. van der Star, C. Castelijns, J. A. Goudzwaard, W. J. Stam;  
5e wtk.: P. P. Rolf, A. Visser, H. M. Smit, C. P. J. de Hond, T. P. J. van Alst, H. M. Zwanenburg, T. den Dekker, J. R. Kroos, R. Koudstaal, E. B. Grootenboer, K. van Zijderveld, N. C. van den Heuvel, M. F. de Boer, E. Meijer, C. J. J. van den Kerkhof, J. M. G. M. van Korten;  
sch. voorman: H. H. van Oostrum, B. R. Pronk;  
sch. vakman 1: R. W. van Rooyen, M. A. J. Veen, M. J. W. A. Schuurs, P. A. van der Hoek, G. Otter, J. Brobbel;  
sch. vakman 2: J. de Gans, V. H. Heymans, F. D. P. Croes;  
sch. gezel a/w: A. J. van Dormolen, R. J. Ruzette, W. J. Vrolijk, H. Sandifort, J. J. van der Kleij, W. de Vries, D. Visser, J. H. Spaans, W. J. van Strijland, E. R. van Engelen, R. A. Curial, F. W. J. Buijs, H. Geelen, C. J. F. van den Berg, D. A. Emanuels, M. van der Zwaag, M. Kumentas, P. F. Jonkman, C. Roodbol, H. Wigchert, J. L. Halsema, J. Tuinebreijer, E. J. B. Jansen-Andeweg, J. den Hoed, G. B. Jonkers;  
aank. sch. gezel a/w: M. G. W. Koomen, D. R. Reijgwart, F. J. van den Hoven, N. Penner, R. Mos, M. G. Willemsen, P. van Eenige, E. B. Veldwijk;  
hoofd voeding: A. R. Welvering, W. W. Huijgen;  
sch. kok: C. J. L. van der Linde, J. A. M. Kik;  
hoofd bediende: L. J. Wulder, R. Bakker, K. H. de Bruin, J. L. F. Romen;  
bediende: C. M. Vervloet, L. J. Schalk, C. J. de Graaf, M. F. Velsink, J. Breijer, L. L. Teveer, A. Vrolijk;  
bediende (a/d): S. Boekhout, A. A. van der Linden;  
koksmat: T. van der Bergh, I. C. van Gend, A. Schaffenaar;  
jongen a/w: M. G. T. Klaassen, G. Lubbers;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: radio-off. J. M. J. M. van der Vorst, hfd.wtk. A. Bax;  
sch. vakman 2 J. B. Kastelyn, P. A. J. Kouyzer;  
m.s. Acila: gezagv. K. Prins;  
m.s. Acmaea: 2e stm. R. F. M. Driessen, 3e stm. R. M. van der Aa, stag.stm. P. J. Prenen;

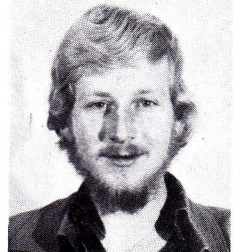
## Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



P. J. Prenen



E. M. van Dijk  
4e stm.



A. Baan  
sch. vakman 2

*m.s. Acteon*: sch. vakman 2 M. Koning;  
*s.s. Arca*: 3e wtk. W. H. Hennink, sch. kok  
 M. W. B. Kitzen;  
*s.s. Atys*: 3e stm. P. A. Vermolen, 4e wtk,  
 W. L. Verhage;  
*s.s. Capiluna*: hfd. wtk. A. Modderman, bediende  
 E. M. Embregts, A. Bours, bediende  
 (a/d) A. Cuming;  
*s.s. Capisteria*: 2e wtk. J. H. M. van Jaarsveld,  
 4e wtk. W. H. Lentink, capataz  
 P. Raimundez Collazo, man. esp.  
 E. D. Francisco Quiroga, 2° man. I. Pazo Alonso,  
 F. J. Dieguez Gomez, mar. int. J. Alvarez Conde,  
 J. M. Fernandez Pena, J. Martinez Perez,  
 R. Martinez Perez, J. L. Martinez Vila,  
 F. Perez Taboada, A. Sotelo Barroso,  
 S. Villanueva Aquino, F. Zabala Calvino, 2° mar.  
 int. E. Guimerans Perez, jefe de f.  
 J. S. Duran Barros, coc. A. Gonzalez Montes,  
 cam. may. do. A. Lorenzo Figueiras, cam.  
 J. M. Alonso Alvarez, A. Dieguez Garcia,  
 M. Paz Curra;  
*s.s. Capulonix*: 3e stm. D. van der Heul,  
 3e wtk. P. G. Venema;  
*m.s. Cinulia*: 2e wtk. J. H. Burger;  
*m.s. Crania*: gezagv. G. Heising, wnd. 1e stm.  
 H. J. de Vries, wnd. 2e stm. M. Parlevliet,  
 4e stm. E. M. van Dijk, 3e wtk. J. P. van de Water,  
 sch. vakman 2 A. Baan;  
*m.s. Dalia*: hfd. wtk. J. E. Weidema, sch. gezel  
 a/w H. A. ten Benschel, hoofd voeding B. Gohres;  
*m.s. Daphne*: wnd. 1e stm. F. J. Kronenberg,  
 wnd. 2e stm. C. Doolaard, sch. voorman  
 A. de Kuijper, sch. gezel a/w N. L. P. J. Reyntjes,  
 jongen a/w P. J. Jilleba;  
*m.s. Diadema*: wnd. 3e stm. E. E. de Rijcke,  
 2e wtk. J. W. van Putten, wnd. 3e wtk. A. J. Zon,  
 5e wtk. W. M. de Vries, A. van der Ster;  
*m.s. Diloma*: sch. voorman G. J. van Delft, sch.  
 gezel a/w C. H. van Genderen, J. Kranendonk,  
 C. Verlind, B. de Boer, aank. sch. gezel a/w  
 G. L. Barendse, T. D. Pot, hoofd bediende  
 K. H. de Bruin, bediende B. H. Nelissen, koksmat  
 W. E. M. van Lieshout;  
*m.s. Dione*: 4e wtk. A. Harkink,  
 sch. vakman 1 W. Gerritsen, sch. gezel a/w  
 J. A. Klarholz, bediende G. C. Pfennings,  
 sch. kok R. A. de Lange;  
*m.s. Dosina*: gezagv. S. Noordenbos, wnd.  
 3e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, radio-off.  
 M. F. Wisman, hfd. wtk. J. van Essen, 5e wtk.  
 R. de Vries, sch. vakman 1 J. Lubberts,  
 sch. vakman 2 A. A. O. Schenk, sch. gezel a/w  
 J. G. M. van Heugten, D. Rovers, A. Zijlstra,  
 L. T. A. C. Roodakker, H. de Jong,  
 H. J. Groeneveld, L. van Ierland, bediende  
 P. Aldenkamp;  
*m.s. Felania*: 4e stm. W. A. Engelen, wnd.  
 3e wtk. P. Naaktgeboren, 4e wtk. R. Denker,  
 aank. sch. gezel (a/w) A. de Baat,  
 H. J. van Zoggel, hoofdbediende H. Domselaar,  
 bediende (a/d) A. B. Romen;  
*m.s. Fossarina*: 2e stm. M. M. Scheele, sch. gezel  
 a/w G. Symons, J. H. Oosterhof, aank. sch. gezel  
 a/w W. H. Reimerink, bediende A. Scheffer,  
 bediende (a/d) H. Zaat;  
*m.s. Fossarus*: 1e stm. J. Broekmeijer, hfd. wtk.  
 H. W. van Diepen, sch. gezel a/w L. G. Smit,  
 J. Poot;  
*m.s. Fulgur*: gezagv. P. Buisman, sch. gezel a/w  
 J. H. Winands, aank. sch. gezel a/w C. Louter,  
 A. Fredriks, C. H. Clever, H. van der Werf,  
 H. W. Helsdingen, bediende (a/d)  
 B. W. van Wierst;  
*s.s. Kelletia*: hfd. wtk. J. B. Biondina, 4e wtk.  
 W. Kool;  
*s.s. Kermia*: wnd. 3e stm. K. T. Wiegert, 2e wtk.  
 P. F. Buil, stag. wtk. G. E. H. Gerritsen;  
*s.s. Khasiella*: 2e stm. R. A. de Boer;  
*s.s. Kopionella*: gezagv. A. C. Weide, stag. stm.  
 E. N. de Vries, 3e wtk. J. C. van Koten;  
*s.s. Kylix*: 1e stm. J. Priester, aank. kok  
 T. B. Postma;  
*s.s. Lepton*: radio-off. M. K. Bierlee, hfd. wtk.  
 F. in 't Veld, 2e wtk. J. B. van Haaster, 5e wtk.  
 E. M. Bosch; F. X. van Tol,  
 E. J. Tieleman, sch. vakman 1 P. van der Toorn,  
 B. A. Amstelveen;  
*s.s. Lovellia*: wnd. 2e stm. T. Kik, radio-off.  
 C. Jongbloed, 2e wtk. J. L. de Bondt, 3e wtk.  
 H. R. Muysson;

*s.s. Macoma*: gezagv. A. W. C. van Schendel,  
 wnd. 2e stm. K. Cramer, hfd. wtk. C. H. J. van Dijk,  
 4e wtk. E. K. G. Schiefer, 5e wtk.  
 H. W. J. Schoonbergen, aank. sch. gezel a/w  
 J. Kooistra, bediende (a/d) R. R. van den Berg;  
*s.s. Marinula*: wnd. 2e stm. L. H. Stevens;  
*s.s. Meta*: 2e wtk. C. J. den Hollander, wnd.  
 4e wtk. M. Klein;  
*s.s. Mitra*: wnd. 3e stm. J. de Groot, hfd. wtk.  
 S. Neeleman, 5e wtk. A. J. Leget, W. G. Kole,  
 sch. vakman 1 L. A. T. Blankemeyer;  
*s.s. Mytilus*: gezagv. K. Drent, radio-off.  
 D. G. van de Mheen, hfd. wtk. B. Veldhuis, 4e wtk.  
 J. J. Feenstra, 5e wtk. R. J. W. Winkelhuis;  
*m.s. Niso*: 1e stm. J. Baard, D. J. van der Mast,  
 radio-off. A. Boutkan, 3e wtk. J. E. Buitendijk, man.  
 esp. J. Gonzalez Davila, mar. int.  
 M. Carballo Suppo, J. B. Gonzalez Cortes,  
 M. Pensado Doldan, P. Arufe Vidal,  
 M. Santome Canedo, J. L. Seoane Fervenza, coc.  
 M. Abalo Prego, cam. may. do.  
 J. A. Dasilva Villaronga, cam.  
 C. Magdaleno Gonzalez, C. Nogueira Rocha,  
 A. Rodriguez Soto;  
*s.s. Ondina*: wnd. 2e stm. H. H. van Dijk, 2e wtk.  
 K. J. Faasse;  
*s.s. Onoba*: gezagv. H. A. Kuling, wnd. 4e wtk.  
 M. J. M. Borghouts;  
*s.s. Patro*: wnd. 3e stm. J. H. Oort, capataz  
 A. Lopez Fernandez, man. esp. A. Abalde Bastos,  
 2° man. A. Lopez Ballesteros, D. Vidal Miguez,  
 mar. int. O. Alonso Lopez, M. Bouzada Pazos,  
 E. Lago Alvarez, J. Lopez Pena, J. Rajo Fernandez,  
 U. Riobo Riobo, J. Soage Vieitez, J. Valladar Costa,  
 R. Vicente Dominguez, 2° mar. int. E. Peon Cajide,  
 coc. A. Estevez Solino, cam. A. Barros Miguez,  
 J. C. Comesana Rey, S. Soto Carballo, cam. (trip)  
 V. S. Fernandez Moreno;  
*s.s. Sepia*: 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen,  
 hoofd voeding J. Roosenburg;  
*s.s. Viana*: radio-off. L. A. Little, sch. vakman 1  
 R. Hennequin, sch. vakman 2 F. Oostdijk;  
*s.s. Vitrea*: gezagv. R. Verhoef, 2e stm.  
 E. Hietbrink, 2e wtk. T. Scholte;  
*s.s. Vleeland*: gezagv. J. Klein Roseboom, 4e wtk.  
 S. J. F. 't Hoofft;  
*s.s. Zafra*: gezagv. P. J. F. de Beus, wnd. 1e stm.

H. Sieders, 5e wtk. J. Wijnmalen;  
 s.s. Zaria: hfd. wtk. J. F. Spiering, 2e wtk.  
 G. G. Wolsink.

#### Uit dienst getreden:

4e stm.: B. P. de Lange, J. J. M. Helvensteyn,  
 A. S. Baarda, J. van Dijk;  
 4e wtk.: R. J. Flokstra, A. W. M. M. Mey;  
 I.I. wtk.: R. S. van Dijk.  
 sch. voorman: J. den Heyer;  
 sch. vakman 1: A. W. Jansen, J. C. Huiberts;  
 sch. vakman 2: J. C. van den Berg, S. Boelens;  
 hoofd voeding: A. R. Welvering.

#### Met pensioen:

gezagv.: A. de Ligth.

#### Terug van militaire dienst:

4e stm.: J. van Dijk, K. T. Wiegert.

#### Overgeplaatst:

4e wtk.: R. C. Duyts – Nederlandse Aardolie  
 Maatschappij;

#### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. Drogth – Shell International Petroleum  
 Co. Ltd. te Londen;  
 2e wtk.: H. Japin – Walorganisatie Shell Tankers;  
 3e wtk.: C. Parrel – Shell Curaçao.

#### Aangesteld als:

gezagv.: A. J. Bloem, J. Post, H. W. Vermaas,  
 H. van Slegtenhorst;  
 5e wtk.: J. A. Drenth,  
 sch. vakman 1: B. A. Amstelveen;  
 hoofd voeding: M. W. B. Kitzen.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: B. W. Bakker;  
 1e stm. G.H.V.-th.: J. Boonstra;  
 2e stm. G.H.V.: P. A. Vermolen, E. Hietbrink,  
 P. C. J. Dikentman;  
 "C-th.": J. H. E. Nijhuis, A. Houwaard;  
 "B": A. J. Zon, P. Naaktgeboren,  
 E. K. G. Schiefer, J. P. van de Water;  
 "A/B-th.": J. A. C. Gerretse, R. G. Ruben,  
 A. C. van der Ham, R. B. Klijn, A. G. J. Suyskens.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-11-1977 tot en met 15-12-1977

#### Uit dienst

M.i.v. 26-11 J. van der Linden – DFP/7 (naar Bru-  
 nei Shell Petroleum Company Ltd.)

#### Geboren

10-12 Alexander Christiaan, zoon van de heer en  
 mevrouw H. A. van der Schilt-Verhagen (DFP/6)

## Waljubilaris



15-1-78 H. Selser, 10 jaar  
 (DFP/2)

## tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 5  
 januari 1978

**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.**

#### Redactie

W. N. Wouters  
 010 - 696126

#### Administratie

010 - 696127

*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.*

#### Kopij

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