

schip en ka

januari 1979

„VRIJ UIT” met korting!

Ook voor gepensioneerden

Aan alle leden van het walpersoneel alsmede aan alle huisadressen van ons Nederlands vlootpersoneel is reeds een mededeling gezonden omtrent de korting die voor hen geldt wanneer zij een reis boeken uit de nieuwe „VRIJ UIT” autovakantie-gids voor de aanstaande zomer. Een gelijkluidend bericht is ook reeds naar alle schepen gezonden, inclusief de gids zelf. Deze korting, die 8% bedraagt, geldt evenzeer voor onze gepensioneerden. Trouwens, er is nog een extra korting mogelijk wanneer men een vakantie reis boekt buiten het hoogseizoen!

Gids

De nieuwe zomergids voor „VRIJ UIT” autovakantiereizen is reeds enkele weken gratis verkrijgbaar op circa 750 Shell-stations. Echter, personeelsleden en gepensioneerden die gebruik

willen maken van de kortingsmogelijkheid dienen **niet** de reserveringsbon te gebruiken uit de op de Shell-stations verkrijgbare gids. Immers, een **speciaal** reserveringsformulier is nodig om in aanmerking te kunnen komen voor de korting van 8% op de reissom. In eerste instantie moet door Shell-medewerkers en gepensioneerden de volle reissom aan „VRIJ UIT” worden betaald; aan het eind van het zomerseizoen – omstreeks september 1979 – zal de korting worden uitbetaald.

Reserveringsformulier

Alle werknemers hebben inmiddels al bericht gekregen hoe zij voor de korting in aanmerking kunnen komen. Gepensioneerden die eveneens de korting willen „terugverdienen” dienen uitsluitend het speciale reserveringsformulier te gebruiken dat in de „speciale” gids voor Shell-personeel is opgenomen. Zij kunnen zich hiervoor wenden tot de VOEKS p/a Shell Internationale Petroleum Maatschappij, Postbus 162, 's-Gravenhage. Daartoe kunnen zij de bon op pagina 5 invullen en aan de VOEKS opsturen. Daarna ontvangen zij thuis de speciale gids via de PTT. En daarin is dat voor hen bestemde reserveringsformulier opgenomen.

Extra korting

Het staat allemaal duidelijk in de gids, maar voor de zekerheid vermelden we het nog maar even. U kunt extra korting verdienen, door minimaal twee aaneengesloten weken te boeken buiten de piekperiode, d.w.z. voor 30 juni of na 11 augustus. Zelfs wanneer een van die twee weken wel in de piekperiode valt, komt men voor de reductie in aanmerking. Dubbelvoordeel dus, waarvan zeker de gepensioneerden gebruik kunnen maken. Vanzelfsprekend geldt de korting van 8% dan over de netto-reissom, d.w.z. het bedrag waarvan de eventuele „VRIJ UIT”-reductie al is afgetrokken.

Reeds geboekt?

Het is mogelijk dat gepensioneerden reeds eerder een vakantie van „VRIJ UIT” hebben genoten. Als vaste klant hebben zij dan thuis reeds de nieuwe reisgids ontvangen. En wellicht al een reis voor 1979 geboekt. Daar ook zij het speciale reserveringsformulier hadden moeten gebruiken en dit nu niet meer kan (zij zouden dan tweemaal hun eigen vakantie boeken) dienen zij het tweede vakje van de bon aan te kruisen. Op die wijze krijgen zij alsnog de korting van 8%.

De aanvraagbon vindt u op pagina 5

Mededeling

In aansluiting op de mededeling in de decembereditie kan thans worden medegedeeld dat de heer C. Geerincx (DF/2) benoemd is tot Finance Manager van Shell B.P. Uganda en met ingang van 7 januari 1979 onze dienst heeft verlaten. Zoals in genoemde mededeling reeds vermeld, zullen zijn werkzaamheden door de heer J. R. van den Berg (DFF/1) worden overgenomen, die ook inzake deze activiteiten aan de heer D. van Zanen zal rapporteren.

Vanaf 1 januari 1979 coördineert de heer Th. G. A. Westerveld, naast zijn functie als chef DFP/7, de formatie-activiteiten binnen DFP/1 (vlootpersoneel) en treedt op als plaatsvervanger van de heer G. H. van Leeuwen. Zoals eerder bekendgemaakt omvat de sectie vlootpersoneel vanaf 1 januari de vroegere secties Officieren (DFP/1) en Scheepsgezellen (DFP/2).

De heer J. Wielart zal zijn tijdelijke tewerkstelling bij DFP/7 binnenkort beëindigen en naar de vloot terugkeren. Zijn plaats wordt ingenomen door de heer H. Japin, die sinds kort – eveneens tijdelijk – bij DFP/7 is tewerkgesteld.

*Wij wensen
al onze lezers
een gelukkig
en
voorspoedig
nieuwjaar*

Voorschottenboekje

In overleg met de ondernemingsraad voor het vlootbedrijf is besloten voortaan ook aan de Nederlandse scheepsgezellen een voorschottenboekje te verstrekken. Met ingang van 1 januari jl. wordt aan iedere vertrekkende tijdens kantoorbezoek een boekje uitgereikt, waarbij hij tevens wordt ingelicht hoe hiermede te handelen. In de loop van dit jaar zullen op deze wijze alle in onze dienst zijnde Nederlandse scheepsgezellen van een dergelijk boekje zijn voorzien.



schip en ka
JANUARI 1979

Bij de voorplaat

De collage, welke gemaakt is van foto-opnamen die genomen zijn tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december jl., geven u een indruk van de sfeer en de drukte op die middag.

De toespraak van de heer Van Heeswijk vindt u op de pagina's 3, 4 en 5.

Verzoeken voor scheeps- informatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Diloma	m.s. Fusus	s.s. Marinula	s.s. Patro
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dione	s.s. Khasiella	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Cranio	m.s. Dosina	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	m.s. Tagelus
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Laconica	m.s. Niso	s.s. Viana
s.s. Capiluna	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
	m.s. Diadema	m.s. Fossarus	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zafra
		m.s. Fulgur	s.s. Macoma		s.s. Zaria

Houdt goede koers

Dames en heren,
Hartelijk welkom op deze middag. Dat u in zo'n grote getale bent gekomen, bewijst dat er een band is tussen ons allen. En dat velen van u uw echtgenote hebben meegebracht, maakt die band alleen maar sterker.

1978, u verwacht van mij een korte terugblik. Mag ik zeggen, het was me het jaartje wel? Het jaar dat waarschijnlijk de historie zal ingaan als het jaar van de Amoco Cadiz, een voorval, daar twijfelt niemand aan, dat nog jarenlang grote konsekwenties zal hebben voor de tankvaart. Maar om dichterbij huis te blijven ook voor ons een bewogen jaar. Het aantal schepen dat op 1 januari 1978 nog 43 was is in de loop van het jaar geleidelijk aan teruggelopen tot 36. De hoop die wij een aantal jaren gekoesterd hebben op de Mitsui's werd de bodem ingeslagen. Maar 1978 was anderzijds ook het jaar waarin wij aan het PLA wat meer inhoud hebben kunnen geven en waarin wij eindelijk weer eens een schip aan onze vloot hebben kunnen toevoegen, namelijk de Laconica; en ook het jaar waarin er wat meer zicht is gekomen op een behoorlijke lange termijnplanning voor de Nederlandse Shell vloot. Hoe was het met de veiligheid gesteld in het afgelopen jaar? Ondanks het geringere aantal schepen dan in 1977 is het aantal ongevallen hetzelfde gebleven. Dat is dus relatief een teruggang. Jammer.

Ten aanzien van de watervervuiling zijn de resultaten die wij het afgelopen jaar geboekt hebben echter aanmerkelijk beter. Tot nu toe zijn er 10 gevallen van watervervuiling gerapporteerd en dat is minder dan vorig jaar. Wel waren er een aantal het gevolg van onvoldoende interne richtlijnen en dus direct aan menselijk falen toe te schrijven.

Onze dokkosten voor die schepen die wij dit jaar hebben gedokt zijn binnen de geraamde bedragen gebleven. Helaas was het aantal dokdagen wat groter dan was gepland.

Ten aanzien van de reisreparaties, waar u aan boord zo'n enorm grote bijdrage aan kunt leveren, kan ik u voor het afgelopen jaar een uitstekend resultaat melden, zeker als wij dit vergelijken met dat van Shell Tankers U.K.

Ook ten aanzien van de inefficiënte dagen steken wij allerminst ongunstig af bij de andere Shell vloten, ook al zijn we dan geklopt door onze Duitse vrienden.

Dan zou ik melding willen maken van de vele vakkundig uitgevoerde lichteroperaties. Niso is flink op weg naar de 250; Dosina en Sepia hebben het afgelopen jaar de 100 volgemaakt. Zafra en Zaria hebben tot dusver gezamenlijk 185 rondtrips tussen het AUK-veld en Teesport voltooid en dit alles zonder ernstig incident. Maar ook voor de kosten van de lichteroperaties behoeven wij ons niet te schamen. Op de Mississippi hebben wij de prestaties van onze Sepia kunnen vergelijken met die van de twee Franse zusterschepen. De kostenverhouding was 1 : 1,6 ten gunste van de Sepia. Ook aan de wal hebben wij in 1978 bewogen dagen achter de rug. Ik ga daar nu niet verder op in. Het zal u duidelijk zijn dat de veranderingen die plaats vinden op de vloot ook aan de wal niet voorbij gaan. Ik heb er dan ook behoefte aan mijn dank uit te spreken voor de constructieve wijze waarop zowel de O.R. Wal als de O.R. Vloot in het afgelopen jaar hebben bijgedragen aan de vormgeving van het beleid voor Shell Tankers B.V.

Tevens dank ik alle employé's voor hun inzet in 1978. Keerpunt 1978?

De problemen die verband houden met de huidige economische situatie nemen beslist nog niet af. Dagelijks informeren kranten, radio en televisie ons over de sociale aspecten van die economische problematiek. Laat mij er een paar noemen: mislukte onderhandelingen over het centraal akkoord, discussies over werktijdverkorting, aftopping van de prijscompensatie. Waar staan wij, Shell Tankers B.V., op dit moment? Waar zijn wij mee bezig? Met toestemming van de schrijver zou ik u een stukje willen voorlezen uit een brief die ik eind oktober ontving van een van onze hoofdwerktuigkundigen en die deze titel droeg: waar zijn wij mee bezig? Hij schrijft:

„Gisteren ontvingen ook wij de PCOR's circulaire Nos 1428 en 1429; de ene over alweer meer salaris, de ander over het inkrimpende vlootbestand. En de trieste mededeling dat ook de Mitsui-schepen aan ons voorbij gaan. Het is de eerste keer dat ik in alle geleerden van de officieren aan boord een verslagenheid op het gezicht zag. Een blik van „Wat doen wij hier nog?“ Het is ook de eerste keer dat ik geluiden hoor in de trant van „die salarisverhoging hoeft van mij niet; waar blijft de promotie?“ Kunnen wij hier nu eens niets aan doen? Wij moeten toch ergens beginnen? Of gaat de toekomst van onze jongere collega's ons totaal niet ter harte? Anders nog: gaat de toekomst van onze „broodheer“ interesseloos aan ons voorbij? Wij zitten met een overwerkregeling die tot excessen gaat leiden. Zoals hier, op de kust varende. Een der officieren, die op basis van 8 uur werken per dag, nog geen 10 uur overwerk in de maand gemaakt heeft, maar wel over de 200 uur uitbetaald krijgt aan herleide uren van toeslag, zondag binnen, enz. Wat kunnen wij eraan doen? Willen wij wat inleveren met betrekking tot onze toekomst? Willen wij een wat meer reële overwerkregeling? Het lijkt mij op z'n minst iets om over na te denken. Voor elkaar, door elkaar. Want waar wij nu mee bezig zijn is makkelijk vast te stellen: wij zijn bezig op een grandioze manier onszelf de nek om te draaien.”

Tot zover de brieveschrijver. Ik heb de indruk dat zijn brief de stemming typeert die er geleidelijk aan bij een aantal van onze employé's begint te komen. Laten wij daarom eens samen kijken wat er voor ons in het verschiet ligt.

Het is wel zeker dat het huidige tankeroverschot nog een aantal jaren zal duren. Weliswaar neemt het verbruik van olie en olieproducten weer langzaam toe, maar ook het deel daarvan dat op korte afstand van de verbruikcentra wordt geproduceerd. Noordzee-productie en recente vondsten in Mexico betekenen een aanmerkelijke verschuiving van het transportpatroon. Bovendien wordt het Suezkanaal in de komende jaren verder uitgediept, wat betekent dat ook meer grote tankers, zeker in ballast, van dit kanaal gebruik zullen kunnen maken.

Shell komt gelukkig iets eerder in een evenwichtssituatie dan andere maatschappijen, omdat wij de laatste 5 jaar in totaal zo'n 75 schepen deels voortijdig hebben gesloopt. Daarvan waren er in 1978 drie van 200.000 ton, 10 jaar oud, inclusief onze



Toespraak
gehouden door
onze directeur
tijdens de
jaarlijkse
bijeenkomst op
20 december
1978



Houdt goede koers (vervolg)

Mitra. Wij hebben dan ook op het ogenblik geen schepen meer opgelegd. Bovendien is het voor Shell gunstig dat er in het afgelopen jaar ongeveer 1/5 van onze schepen transport uitvoerde voor derden en dat zal, naar wij verwachten, in de komende jaren door blijven gaan. Wij mogen dan ook stellen dat bij Shell de tering tijdig naar de nering is gezet. Maar desondanks zullen er toch in het komende jaar bij ons weer 7 of 8 schepen worden afgevoerd. In tegenstelling tot 1978 betekent dit echter voor onze vloot geen of nauwelijks een reductie in aantal omdat wij er in het komende jaar 6 of 7 schepen bij krijgen en wel, zoals inmiddels is aangekondigd, vier F-schepen en twee L-schepen van Shell Tankers U.K. en hopelijk rond de jaarwisseling ook ons eerste kolenschip.

Na 1980 verwachten wij dat het aantal schepen verder zal worden gereduceerd tot ongeveer 30 en daar houden we het dan op voor de rest van de tachtiger jaren. Wat betekent dit voor ons personeelsbestand? Op het ogenblik hebben wij op de vloot ruim 800 officieren, ca. 500 Nederlandse gezellen en nog eens 500 buitenlandse gezellen, in totaal zo'n 1800 man vlootpersoneel. Aan de wal beschikken wij over ongeveer 120 man. Van de officieren zijn er 76 gezagvoerder en 76 hoofdwerktuigkundige en dat zijn er natuurlijk teveel om efficiënt 30 schepen te bemannen. Bovendien is een betrekkelijk groot aantal van deze toprangen nog vrij jong zodat het natuurlijk verloop alleen de aantallen niet terug kan brengen tot de gewenste sterkte. Wij zullen dan ook in de komende jaren de mogelijkheden voor plaatsing bij andere Shell maatschappijen intensief blijven ontwikkelen.

Desondanks zullen promoties uit de middelrangen nog geruime tijd stagneren, hetgeen ongetwijfeld zou kunnen leiden tot een toenemend verloop, vooral van jonge officieren die hun toekomstmogelijkheden bij Shell Tankers B.V. beperkt zien. Daarom is onlangs besloten om verzoeken tot vervroegde pensionering van officieren, die anders binnen een paar jaar normaal met pensioen zouden gaan, te stimuleren om althans enige doorstroming naar de hogere rangen in de komende jaren mogelijk te maken.

Ten aanzien van de Nederlandse scheepsgezellen zitten wij met een heel ander probleem. De verdere uitbreiding van ons experimentele PLA-project tot 8 schepen in 1979 vereist een verdubbeling binnen 10 maanden van het aantal gezellen voor deze schepen. Wij betwijfelen of binnen ons huidige bestand van Nederlandse scheepsgezellen voldoende vakbekwame en geschikte gezellen voor dit project te vinden zijn, vooral gezien het enorme verloop dat wij in het afgelopen jaar bij de Nederlandse scheepsgezellen hebben gehad, namelijk 35%. Gelukkig was dit cijfer voor de PLA-gezellen aanmerkelijk lager. Wij zullen er dan ook bij het aanwerven van nieuwe gezellen en het opleiden van deze gezellen op moeten wijzen dat zij bij de Shell een goede toekomst tegemoet gaan. Ook onze walorganisatie moet worden aangepast aan de reductie in het vlootbestand en ook daar zal een teruggang naar zeg 90 man over een aantal jaren niet alleen tot stand kunnen komen door natuurlijk verloop. Ook ten aanzien van walpersoneel zijn wij dus intensief bezig met het onderzoe-

ken van plaatsingsmogelijkheden bij andere Shell maatschappijen.

Terecht vraagt u zich dan toch af, waar leidt dit alles toe? Hoe ziet ons Bestek 81 eruit?

Op dit moment, eind 1978, zijn over onze gehele vloot genomen onze operationele kosten per schip nog steeds hoger dan die van onze Engelse collega's. Volgens onze huidige schattingen en dank zij de invloed van de toepassing van het PLA of delen daarvan op een steeds groeiend aantal schepen van onze vloot, ziet het er echter naar uit dat wij in 1981 het punt zullen bereiken waar de gemiddelde operationele kosten per schip van de Nederlandse Shell-tankervloot gelijk zullen zijn aan die van onze Engelse collega's. Daarvoor zijn echter wel een paar uitgangspunten erg belangrijk. In de eerste plaats dat wij geen vertraging oplopen ten aanzien van de mogelijkheden om ons project met een lange adem toch op een zo kort mogelijke termijn op een zo groot mogelijk aantal schepen van onze vloot in te voeren. Wij menen dat dit mogelijk moet zijn door nu zo snel mogelijk uitvoering te geven aan de eindadviezen van de projectgroepen Continuïteit, Spreiding en Opleiding, die wij kort geleden hebben vastgesteld. Ons is gevraagd om onze ervaring in het PLA in te brengen in het tri-partite overleg tussen overheid, FWZ en KNRV ten aanzien van het rapport Rationalisering van de Nederlandse zeescheepvaart. Wij zullen dat gaarne doen maar rekenen er dan wel op dat dit niet zal leiden tot een vertraging in de implementatie van ons project. Wij zijn jaren geleden in goed overleg met de FWZ begonnen en nu is de snelle realisatie voor ons brood-broodnodig om de concurrentie met

worden ingezet voor het transport van kolen van Australië naar West Europa. Als alles goed gaat hopen wij, zoals ik al zei, heel binnenkort dit schip over te nemen van zijn huidige eigenaar. En wie weet, als het eerste schaap over de dam is . . .

Nog een enkel woord over onze beide ondernemingsraden. Zoals u weet wordt hoogstwaarschijnlijk in 1979 een nieuwe wet op de ondernemingsraden van kracht. Deze zal grotere bevoegdheden geven aan de zelfstandig opererende ondernemingsraden die in de toekomst uitsluitend zullen bestaan uit gekozen leden. Ten aanzien van een groot aantal beleidsbeslissingen moet de ondernemer advies inwinnen of de goedkeuring vragen van de ondernemingsraad. Tevens is de informatie die door de leiding van het bedrijf aan de ondernemingsraad moet worden verstrekt, aanzienlijk uitgebreid. Dit legt een zeer grote verantwoordelijkheid op de schouders van degenen die als lid van de ondernemingsraad de employé's van Shell Tankers B.V. vertegenwoordigen in het beraad met de directie. Ik herhaal daarom nog eens uitdrukkelijk het verzoek dat ik aan u allen heb gedaan om voor de komende verkiezing van de nieuwe ondernemingsraad van de vloot zeer zorgvuldig tewerk te gaan bij het stellen van kandidaten en bij de verkiezing van degenen die u in dit beraad met de directie zullen vertegenwoordigen.

Beste medewerkers, u mag uit wat ik u heb verteld rustig de conclusie trekken dat ook 1979 voor ons een interessant jaar zal worden. Dat er nog wel degelijk lichtpunten zijn ondanks alle sombere verhalen die op het ogenblik de ronde doen. Als wij samen kans zien om de resultaten van het afgelopen jaar te bestendigen, om onze personeelskosten nog een tijd lang binnen de perken te houden en de efficiency van ons bedrijf op alle gebieden te verhogen, dan durf ik te voorspellen dat de Nederlandse Shell-vloot zich volledig zal kunnen handhaven temidden van de andere Groepsvloeten. Dat niet alleen, maar dat de Nederlandse Shell-vloot ook in het kader van de Nederlandse zeescheepvaart een leidende rol zal kunnen blijven spelen in het in stand houden van een gezond bedrijfsleven. En daar hebben wij allemaal belang bij.

Ook in het komende jaar zal ik bij herhaling een beroep moeten doen op uw flexibiliteit en zullen wij alert moeten blijven op de noodzaak tot regelmatige koerswijziging. De barometer stijgt weliswaar nog niet snel, maar iedere depressie gaat eens voorbij.

Ik wens u allen gezondheid en geluk zowel voor uzelf als voor al degenen die u dierbaar zijn. Houdt goede koers.

onze Engelse collega's op redelijke termijn met het volste vertrouwen tegemoet te kunnen zien. Ik acht dit ook in het belang van de Nederlandse zeescheepvaart in het algemeen.

Een andere aanname die wij hebben gedaan is dat in de komende jaren de gages, de salarissen en de kosten van andere arbeidsvoorwaarden van ons personeel aanmerkelijk minder snel zullen stijgen dan die in Engeland.

Op het technische vlak blijft verhoging van de veiligheid ons devies. Onze veiligheidsinspecteurs zullen dan ook in 1979 doorgaan met hun bezoeken aan onze schepen. Van de leiding aan boord verwachten wij dat de Veiligheids Commissies in het komende jaar beter zullen opereren. En met de vakbonden hebben wij afgesproken om regelmatig overleg te plegen over de veiligheid aan boord. Vanzelfsprekend gaan wij door met het in eigen beheer zo verantwoord mogelijk uitvoeren van al het onderhoud dat wij met de beschikbare mankracht aan boord van het schip zelf kunnen doen. In dit verband zijn wij bijzonder blij met het slagen van de proef voor efficiënter dekonting die wij kortgeleden met de Diloma in dok hebben uitgevoerd. Wij verwachten daarvan ook in de toekomst goede resultaten.

De behoefte aan meer vakbekwaamheid bij onze scheepsgezellen heeft er reeds toe geleid dat wij op de Bedrijfsschool in Pernis weer cursussen zijn begonnen in verschillende technische richtingen. Ook voor de opleiding van geïntegreerd scheepsgezel aan het Maritiem Instituut De Ruyter te Vlissingen hebben wij kandidaten. Kortom wij gaan ook in de komende jaren door met veel aandacht te besteden aan training en opleiding van scheepsgezellen. De medewerking en belangstelling van alle officieren aan boord is hiervoor vereist, omdat opleiding op de eerste plaats op het werk moet plaats vinden, aangevuld met cursussen aan de wal om de tekorten die aan boord worden geconstateerd, versneld op te vangen.

Mijn blik op de toekomst zou niet volledig zijn zonder een paar gedachten over onze bemoeienissen met andere energiedragers dan olie. Over vloeibaar aardgas kan ik u zeggen dat wij kort geleden een contract hebben afgesloten met de Nederlandse Gasunie voor het verstrekken van advies op het gebied van transport en aanlanding van vloeibaar aardgas voor Nederland. Wij hopen natuurlijk dat dit uiteindelijk zal leiden tot het in beheer nemen van een of meer schepen die voor het transport van vloeibaar aardgas gebruikt worden.

Op het gebied van kolentransport zijn de onderhandelingen voor ons eerste kolenschip in een vergevorderd stadium. Het is de Stirling Bridge, een 120.000 ton bulk carrier, die voornamelijk zal

Vlootcirculaires

In de periode 16 november tot en met 15 december 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1436	20.11.78	Periodieke keuring van Stoom- en Damptoestellen
1437	20.11.78	Uniforme barprijzen
1438	23.11.78	Overeenkomst Werkgelegenheid, Wet op de Arbeids- en Rusttijden, Invulling declaratie extra te betalen uren
1439	24.11.78	Stores-boeken dek- en machinedienst
1440	28.11.78	Ankeren in noodgevallen
1441	28.11.78	Regeling meevaren echtgenotes/regeling reizen verblijfkosten
1442	30.11.78	Koersen (PCOR)
1443	1.12.78	I.S.G.O.T.T. (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals)
1444	4.12.78	Aankopen luxe-artikelen
1445	4.12.78	Alcoholgebruik aan boord
1446	7.12.78	Vrij-uit autovakantie zomerseizoen 1979
1447	13.12.78	Berichtenprocedure tijdens feestdagen (PCOR)

AANVRAAGBON „VRIJ UIT” REISGIDS 1979

(gepensioneerden dienen deze op te zenden aan VOEKS, p/a S.I.P.M. postbus 162, Den Haag)

Ondergetekende, adm. code

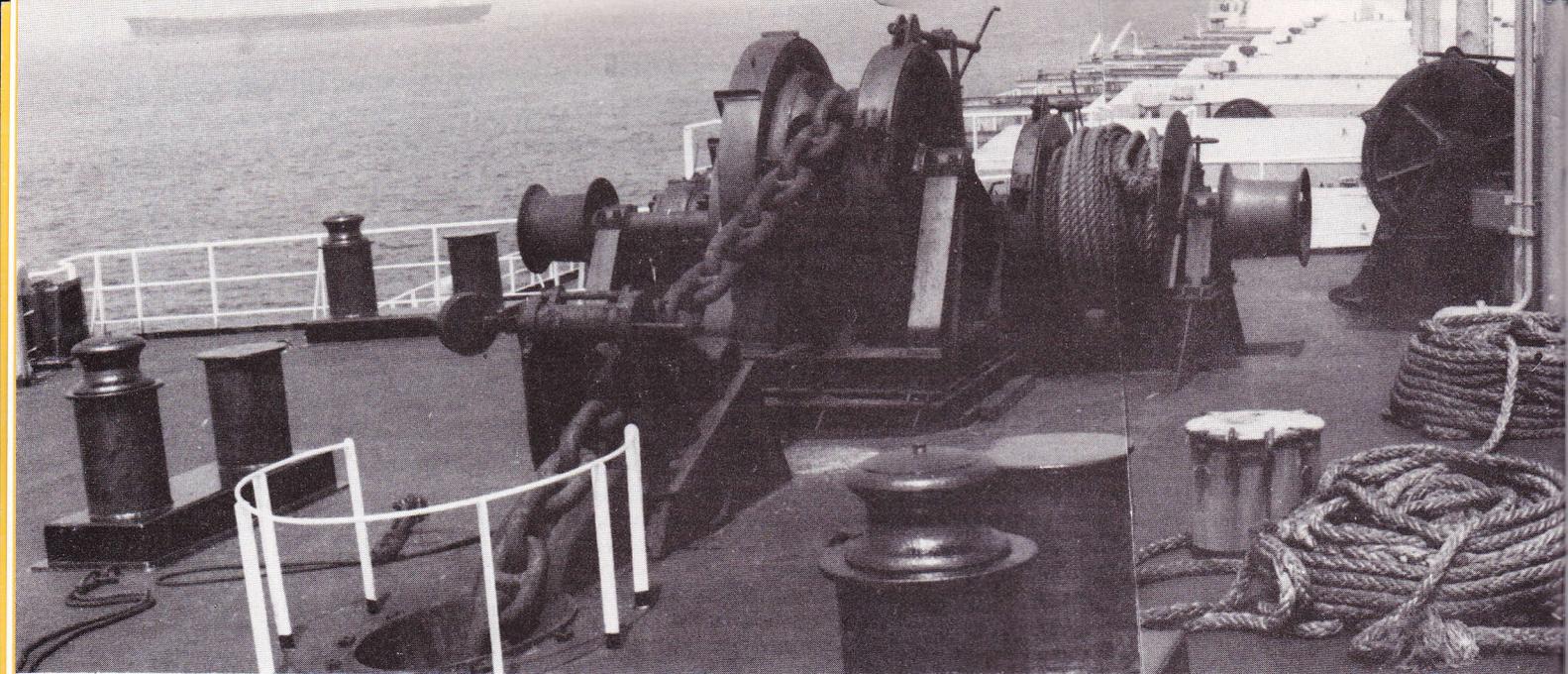
gepensionoord, wonende te

verzoekt toezending van een „VRIJ UIT” reisgids *)

heeft voor de zomer 1979 reeds een „VRIJ UIT”-reis geboekt via het vóór-reserveringssysteem en wil voor die reis eveneens in aanmerking komen voor de kortingsregeling. Het reserveringsnummer is *)

handtekening

*) slechts één van de beide hokjes aankruisen



Een nieuw jaar **EEN NIEUW BEGIN**

Het ziet er naar uit, dat het jaar 1979 behoudens voortzetting van de gebruikelijke olievaart, voor onze vennootschap het begin gaat worden van „kolenvaart”. Niet dat bulk-schepen die voor dergelijk vervoer worden gebruikt, geen andere lading dan kolen over de wereldzeeën transporteren. Maar indien de bulk carrier „Stirling Bridge”, waarvan in de nieuwjaarsrede van onze directeur sprake is, inderdaad aan onze vloot wordt toegevoegd, gaat het primair om het vervoer van Australische kolen naar Noordwest Europa. Geheel nieuw voor de Koninklijke/Shell Groep is dit vervoer niet. Shell Tankers (U.K.) Ltd heeft sedert enkele maanden een bulk carrier in de vaart, de „Tectus”, die zijn eerste ladingen reeds heeft gelost. Bovendien varen inmiddels twee andere bulk carriers voor de kolenvaart in charter bij S.T.U.K., die ook met Britse collega's zijn bemand. Met de „Stirling Bridge”, die de schelpnaam „Tagelus” krijgt, zal ook onze vloot deel gaan nemen aan kolenvervoer.

Het zal voor de meesten even omschakelen zijn als men voorheen uitsluitend dienst heeft gedaan op tankers en plotseling op een „kolenboot” wordt geplaatst. Kolenvervoer doet ons al gauw denken aan de vrachtschepen die vroeger – en dan denken we aan de jaren vóór de 2e wereldoorlog – vuil en zwart de haven verlieten na hun lading te hebben gekregen of afgegeven. Maar hoewel kolen even zwart zijn gebleven als weleer, heeft de technologie niet stil gestaan. Moderne bulkschepen die thans voor kolenvervoer worden ingezet, zijn van een geheel ander ontwerp dan de vrachtvaarders van de dertiger jaren die het zwarte goud aanvoerden. Ook het laden en lossen geschiedt veel efficiënter dan voorheen.

Reeds hebben – vooruitlopend op de definitieve beslissing dat de „Stirling Bridge” onder onze vlag komt te varen – enkele van onze officieren ter oriëntering met dit schip een reis meegemaakt. Het zijn hoofdwerktuigkundige C. P. de Waard en 1e stuurman J. de Jager Jr. Laatstgenoemde is tevens enige tijd gedetacheerd geweest bij een overslagbedrijf voor kolen in Nederland.

Natuurlijk zal een ieder benieuwd zijn te weten hoe groot de „Stirling Bridge” is en met welke installaties het is uitgerust. Gelukkig zijn wij aan de hand van een inspectierapport van enkele maanden geleden in staat reeds thans het een en ander over dit schip te vertellen.

De „Stirling Bridge”, gebouwd bij Mitsubishi in Hiroshima (Japan) en opgeleverd in 1972, heeft een draagvermogen van 120.186 ton. De lengte over alles is 260,78 meter bij een breedte van 40,60 meter en een holte van 22,50 meter. De diepgang „zomer vrijboord” is 16,53 meter.

Machinekamer

Het schip wordt voortgestuwd door een vijfbladige schroef, rechtsdraaiend, aangedreven door een 9-cilinder Sulzer type RND 90 hoofdmotor, die het schip een dienstnelheid geeft van 15 knopen. De motor kan worden beschouwd als een modernere versie van de hoofdmotor van onze „Niso”. Het maximale vermogen is 26100 pk bij 122 omw/min. en het dienstvermogen is 22500 pk bij 116 omw/min. Het brandstofverbruik is 81,5 ton per dag aan stookolie en 3 ton per dag aan dieselolie.

Nu we het toch over de machinekamer hebben, deze is gebouwd als „onbemand”. De controlekamer is in de machinekamer ondergebracht. De

bediening kan zowel vanuit deze controlekamer als vanaf de brug geschieden.

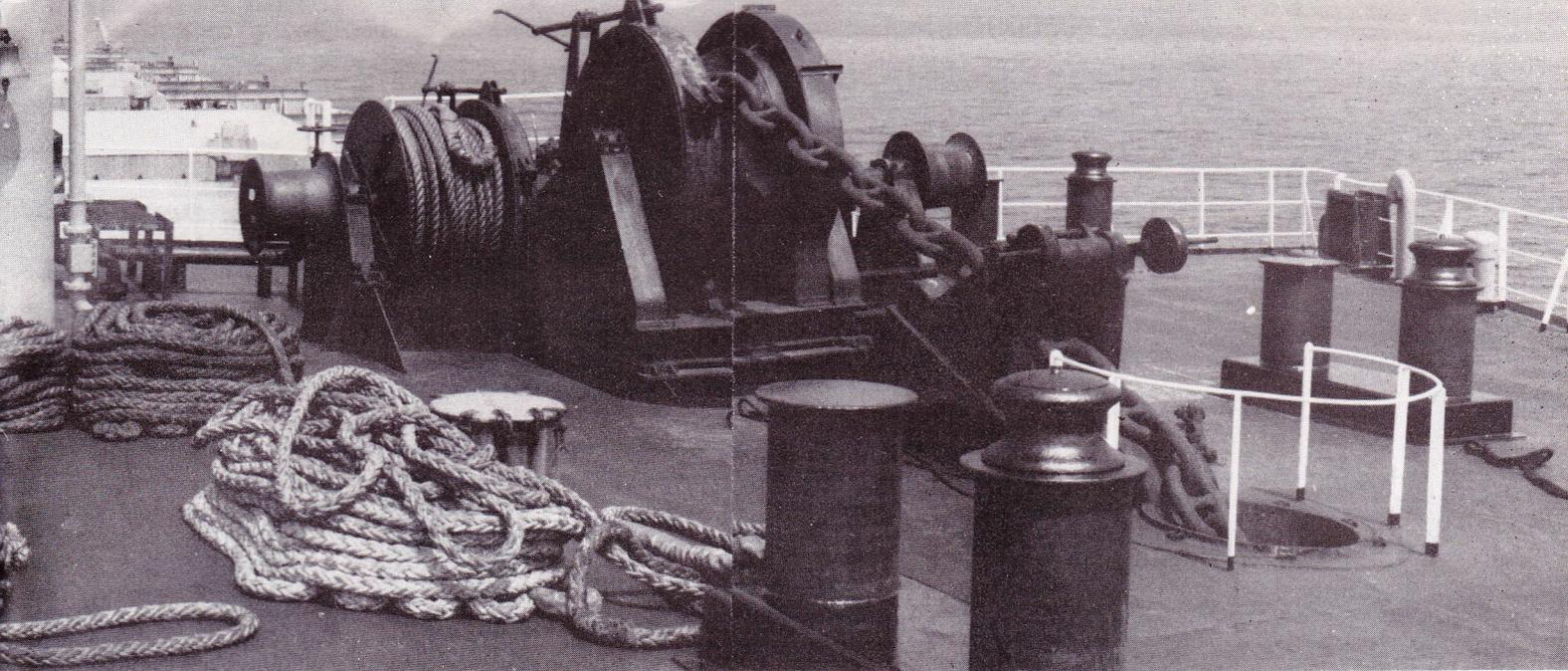
De lay-out van de machinekamer is zodanig, dat hoofd- en hulpwerktuigen goed toegankelijk zijn. Boven de hoofdmotor is een loopkraan van 10 ton met ruime hijshoogte. Dit hijsen gebeurt met behulp van een luchtmotor, terwijl het verplaatsen elektrisch geschiedt. De kraan loopt over de gehele lengte van de hoofdmotor tot boven het tussendeck achter de hoofdmotor. Dit zelfde tussendeck wordt gebruikt voor opslag van de grote reservedelen, zoals cilinderkop, rotor turboblower, zuigers en spoelluchtkoeler. Boven dit tussendeck bevindt zich het hijsluik om machinekamerdelen in of uit deze ruimte te transporteren. Voor het hijsen door dit luik zijn er twee laadbomen, elk van 5 ton. In de top van de MK zijn 2 Brown Boveri turboblowers geplaatst en een uitlaatgassen economiser. Er zijn twee kleine, automatisch werkende, oliegestookte ketels, stoomdruk 6,5 kg/cm², capaciteit 2500 kg/uur. Deze stoom wordt gebruikt voor verwarming van bunkers en warmte-wisselaars. De elektrische installatie bestaat uit 3 generatoren van 770 kW, 450V, 60Hz, aangedreven door Daihatsu diesels van 1200 pk, type 4-takt, 8 cil., 600 omw/min. Deze generatoren zijn geplaatst langs scheeps naast elkaar, op het tussendeck achter de hoofdmotor. Het hoofdschakelbord is in de controlekamer.

Op zee staat één generator bij, met de twee andere op stand-by. Bij uitvallen wordt automatisch een andere gestart, gesynchroniseerd en op het bord gezet.

De werkplaats bevindt zich op het dek boven de controlekamer, alwaar ook ruimte is voor het overhalen en testen van brandstofhuizen. Voor en achter de werkplaats zijn ruimtes voor het opslaan van kleinere reservedelen. De electrostore is tevens ingericht als electrowerkplaats, met een test-paneeltje.

Brug

Hoewel wij bij dit artikel enkele foto's kunnen plaatsen is de kwaliteit daarvan – mede omdat het kleurenopnamen zijn die in zwart/witdruk kwalitatief achterruit gaan – helaas zodanig, dat niet geheel uitkomt dat achter de ramen van de brug, dus vóór de panelen, een geheel vrije loopruimte is. Een situatie die wij niet op onze moderne tankers aantreffen. De kaartkamer is achter een schot ge-



creëerd, dat tot de zijden doorloopt. Het schip is voor de navigatie uitgerust met Auto pilot, Decca navigator (de MK 21), 2 drie-centimeter-radars welke onafhankelijk van elkaar werken en ieder een eigen scanner hebben, een Sperry Mark 37 gyrokompas (enkel), Marconi echolood, electromagnetisch werkend Hokushin log, een Marconi Lodestar II D richtingzoeker en een magnetisch kompas.

Dek

Op het bakdek zijn twee gecombineerde mooring ankerwinches, hydraulisch gedreven, met de power pack in de bakruimte. Aan de achterkant van de bak is nog een hydraulische verhaalwinch. Op het campagnedek staan 3 verhaalwinches. Alle mooring winches zijn van het auto-tension type, capaciteit 20 ton bij 15 m/min.

Op het hoofddek achter treffen we twee 2 tons kranen aan, welke door elektromotoren worden getopt en gezwaaid, waarmee de stores van buitenboord kunnen worden opgehaald.

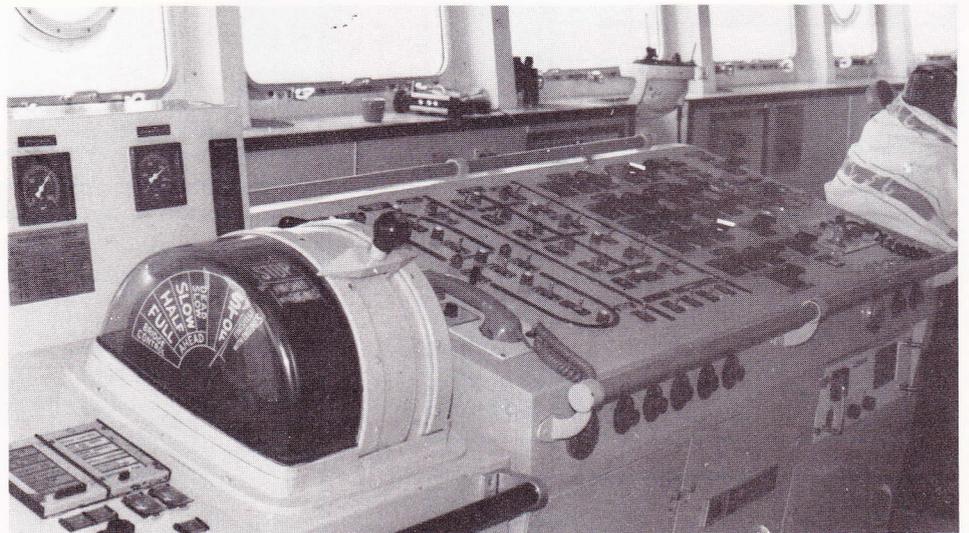
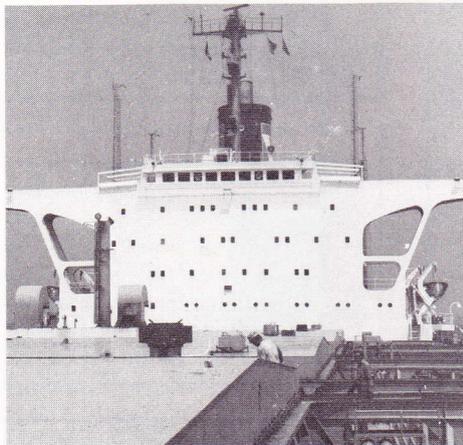
Indeling

Het schip is als volgt onderverdeeld: voorpiek, 9 laadruimen, machinekamer en achterpiek. Geheel nieuw voor ons zijn de laadruimen en de bediening van de luiken erboven. De ruimen zijn alle 21,60 meter lang en strekken zich over de volle scheepsbreedte uit. Een naar de scheepszijden gedeeltelijk omhooglopende dubbele bodem doet dienst als ballasttank, waarvan de twee achterste als brandstoftanks zijn ingericht. Langs de scheepszijden onderdeks worden door „trimmende” langsschotten de boven-zij-ballasttanks gevormd.

Als erts carrier zijn alleen de laadruimen 1, 3, 5, 7 en 9 aangewezen, met een totale inhoud van ongeveer 72.000 m³. Als kolencarrier doen alle 9 laadruimen met een totale inhoud van ongeveer 132.000m³ dienst.

Voor ballastvaart zijn de volgende tanks beschikbaar: voorpiek, boven-zij tanks 1 t/m 5, dubbele bodemtank 1 t/m 3, ladingruim No. 6, dubbele bodemtank in de machinekamer en achterpiek; totale ballast-capaciteit 51023 ton zeewater. De brandstoftanks bevinden zich als dubbele-bodemtanks onder de ruimen 7, 8 en 9.

Elk laadruim is voorzien van twee hydraulisch op-drukbare luiken, welke met behulp van door lucht-



lieren aangedreven staaldraad takels zijdelings worden weggerold.

Tussen de dubbele-bodemtanks bevindt zich de ductkeel, met afmetingen 5 x 2,60 meter. Hierin liggen de twee centrale ballastleidingen, brandstofleidingen, kabelbaan en nog diverse hydraulische

leidingen voor de ballastafsluiters. Over ballast gesproken: het verpompen hiervan geschiedt door twee elektrisch aangedreven „Shinkokinzo-ko” pompen, die in de voorkant van de machinekamer zijn opgesteld. Elke pomp heeft een capaciteit van 2000 M³ per uur, bij 250 kW.

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



Medical
K. Engelsma
DF/1



**TECHNIC
NAUTICA**
C. E. van
DFT

Technical
Services
G. Veldt
DFT/1

Nautical
Services
M. A. Rite
DFT/2

Repairs
J. van Du
DFT/3

Repair and
Planning a
Administra
L. H. Rood
DFT/31

Safety
W. Hooger
DFT/4

ALL VESSELS

TSK 5 - JANUARI 1979 - 8

DF

DFM

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2

DFF/3

DFF/4

DFF/5

DFM/1

DFM/2

DFM/3

DFM/4

DFF/1

DFF/2



Special Assignments
M. A. Busker
DF/2



...L AND
SERVICES
...t Woudt*



PERSONNEL
C. van DALEN*
DFP



Fleet Personnel
G. H. van Leeuwen
DFP/1



Wages and Administration
Fleet Personnel
J. Beekhuizen
DFP/3



Personnel Information
W. N. Wouters
DFP/4



Shore Personnel
P. H. van Groeningen
DFP/5



Personnel Relations
J. van Wijck
DFP/6



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



* General Attorney

Note: the positions shown on this chart are not indicative of the seniority of those portrayed

Maintenance
d
on
horst



dijk



REPORTING as on 1.1.1979. SET-UP

Met pensioen

Door de onvoorziene ontwikkelingen met betrekking tot onze vlootsterkte worden wij al enige tijd geconfronteerd met een surplus aan officieren in verscheidene rangen. Als één van de maatregelen om hiervoor oplossingen te vinden is onlangs besloten positief te reageren op het verzoek van een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen om voor vervroegd pensioen in aanmerking te mogen komen. Vandaar dat ditmaal en ook gedurende de komende maanden in deze rubriek een aantal van onze gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen zullen voorkomen, van wie dit onder normale omstandigheden voorlopig zeker niet het geval zou zijn geweest. En van wie wij van onze kant dan ook slechts node afscheid nemen.

Vloot



De heer *Th. H. J. Feldberg* deed een eerste poging in 1945 om bij onze maatschappij te komen. Toen dat niet direct lukte, herhaalde hij het nog eens een jaar later. Hij werkte destijds bij de werf Wilton-Fijenoord en schreef toen: „Van het ogenblik dat het m.s. „Gadila” hier in reparatie is, ben ik werkzaam in de machinekamer en ik ben zo vrij uw aandacht te vestigen op het feit dat ik in de machinekamer van dit motorschip voor u een goede werkkraft zou zijn.” Overigens was hij toen reeds in het bezit van het diploma als ass. wtk. en op 2 augustus 1946 tekende hij een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Mij. Na „wachten op tewerkstelling” en reizen met verschillende schepen stapte hij op 13 december van dat jaar te Singapore als assistent-machinist op de „Ceronia”. Die eerste dienstperiode duurde tot oktober '48 en na verlof werd het 2 jaar en 4 maanden „Tibia” als 5e, 4e en uiteindelijk 3e werktuigkundige. Na nogmaals verlof kwam pas daarna tewerkstelling op de „Gadila” uit de bus, waar hij dus nog goede herinneringen aan had via zijn vorige werkgever! Inmiddels was het al een eind in de vijftiger jaren en in deze tijd volgde ook nog een periode op de schepen van de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij in de Caraïbische wateren. En daarna weer naar de diepzeevloot, de „K”-klasse met name, waar de stoomturbines voor hem zo geen nieuwe, dan toch in ieder geval een heel andere ervaring waren in vergelijking met wat hij voordien had meegemaakt. In februari 1962 werd hij tot hoofdwerktuigkundige bevorderd. Ook toen was er een periode van een surplus aan personeel. In dat kader werd hij aan de Rotterdamse Lloyd ter beschikking gesteld en met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst op het m.s. „Blitar” geplaatst. Toen in 1966 de „Niso” — de eerste 100.000 tonner voor onze vloot op stapel stond, was hij degene die werd aangewezen om de afbouw alsmede de eerste maanden van de operationele periode van dit schip te begeleiden. De wijze waarop hieraan door hem werd voldaan was voldoende aanleiding hem ook voor de afbouw van de „Neverita” aan te wijzen, het eerste Nederlandse schip van een dergelijke afmeting dat was ingericht om met een onbemande machinekamer te varen. De ogen van de Scheepvaartinspectie waren sterk gericht op dit project alvorens van alle zijden het groene

licht werd gegeven om met de onbemande machinekamer in zee te gaan; voor een groot deel was dat ongetwijfeld aan het inzicht en de inzet van de heer Feldberg te danken.

Sedertdien heeft hij op vele en alle klassen schepen van onze vloot het toezicht over de werktuigkundige dienst aan boord uitgeoefend.

In april vorig jaar werd hij door H.M. Koningin Juliana benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau, een onderscheiding die hem door zijn vele vrienden op de vloot ongetwijfeld van harte wordt gegund.

Met ingang van 1 januari 1979 verliet hij de dienst van onze maatschappij.



De heer *J. B. Biondina* volgde de opleiding aan de Machinistenschol te Middelburg en behaalde zijn praktijkjaar bij walbedrijven. Op 10 augustus 1946 tekende ook hij een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij. Hij vertrok eveneens naar de Oost en kwam op 7 november van dat jaar te Hongkong als waarnemend 5e werktuigkundige op de „Antonia”, waarop hij die gehele dienstperiode — tot 4 november 1948 — volmaakte, niet alleen in die rang maar ook als 4e en 3e werktuigkundige. Na verlof werd het nogmaals het Verre Oosten en een deel daarvan als oudste werktuigkundige op de „Nassau”, dus de Small Craft.

Ongeveer tezelfdertijd als de heer Feldberg deed hij een tijdje dienst op één der schepen van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Maar nog tijdens die dienstperiode werd hij overgeplaatst naar de „Ena” en dus weer op de diepzeevloot tewerkgesteld. Vermeldenswaard is nog dat hij aan het einde van zijn volgende tewerkstelling — eveneens op de „Ena” — op 4 januari 1960 te Den Helder werd afgemonsterd; de oorzaak dat aldaar afmonstering plaatsvond hebben wij niet kunnen achterhalen, maar uitzonderlijk is het wel! Na in begin 1961 een paar maanden waarnemend in die rang op de „Kabylia” te hebben dienstgedaan, kwam op 1 oktober 1963 zijn promotie tot hoofdwerktuigkundige en dat vond plaats tijdens zijn deelneming aan een vlootstafcursus. 't Zal hem daar wel een rondje gekost hebben, maar we nemen aan dat dat het hem dik waard was!

Het eerstvolgende schip in die rang was — hoe is het mogelijk — de „Kabylia” en sedertdien zijn er nog velen gevolgd. Wij noemen daarvan de „Kosicia”, „Acteon”, „Arca”, „Vivipara”, „Philine” en „Capisteria”. Het laatste schip waarop hij de leiding van de werktuigkundige dienst aan boord had was de „Crania” en op 9 november jl. droeg hij zijn verantwoordelijkheden te Stockholm aan zijn aflosser over.

Nu hij de dienst met ingang van 1 februari 1979 gaat verlaten, hopen wij dat hij meer tijd mag vinden om zijn hobby — hout- en metaalbewerking — te beoefenen!

Wal

De heer M. E. Wolper doorliep de Zeevaartschool te Scheveningen, alwaar hij in juli 1946 het eindexamen behaalde. Enige maanden later, op 23 november van dat jaar, tekende hij eveneens een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij, stapte dezelfde avond op de nachtboot naar Engeland en begon drie dagen daarna te Glasgow zijn actieve dienst als stuurmansleerling op de „Cistula”.

Toen hij een jaar later zijn vaartijd vol had ging hij studeren voor S III en nadat dit diploma door hem was behaald, keerde hij op 7 juni 1948 terug in dienst als 4e stuurman.

De eerste dienstperioden werden merendeels in de Oost doorgebracht, onder andere als Commanding Officer op de „Beraoer”, „Seremoek” en „Sebjar”. Maar ook voor hem kwam er een „Curaçaose periode” in 1955/56 en wel als 2e stuurman, voornamelijk op de „Glebula”, hoewel de „Rufina” toen ook nog op zijn programma heeft gestaan.

Het jaar daarna werd hij 1e stuurman en in die rang deed hij in 1958/59 nog eens 14 maanden dienst in de Caraïbische wateren op de „Frasca”.

Op 28 november 1966 werd hij tot gezagvoerder gepromoveerd, op welke dag hij te Rotterdam op de „Kalydon” het commando overnam. De schepen die hij sedertdien onder zijn bevelen heeft gehad geven een goed beeld van het vlootbestand in deze jaren, want daarbij zijn praktisch alle klassen vertegenwoordigd: de „Camitia”, „Acmaea”, „Arca”, „Philidora”, „Zafra”, „Lovellia”, „Dosi-na” en „Mitra”. Ook de „Zaria” op het Aukfield maakte als een van zijn laatste schepen daarvan deel uit, en misschien is dat wel de basis geweest voor een nadere en nauwere kennismaking met Engeland. Hoe het ook zij, zeer recent heeft hij zijn huis in Werkendam van de hand gedaan en zich in Norfolk gevestigd. Hetgeen hem – naar zijn enthousiaste verhalen te oordelen – uitstekend bevalt.

Ook hij heeft van de voor hem gunstige gelegenheid gebruik gemaakt en zal met ingang van 1 februari a.s. de dienst met pensioen verlaten.

Wij wensen kapitein Wolper en hoofdwerktuigkundige Feldberg en Biondina, mede namens collega's en vrienden van de wal en op de vloot, nog vele jaren in goede gezondheid, tezamen met allen die hun dierbaar zijn.



Ook aan de wal zullen we in de toekomst een alom bekende collega moeten missen, namelijk de heer F. K. Neuerburg, chef van de sectie DFP/2 – Scheepsgezellen. Met zijn vrouw kwam hij in de namiddaguren van de 14e december op kantoor, alwaar hem een afscheidsreceptie werd aangeboden, die vele collega's trok, waaronder enkele verlofgangers van de vloot.

Niet zijn gehele dienstperiode van 33 jaar bracht de heer Neuerburg door in de „rederij”-organisatie. Na in oktober 1945 in dienst te zijn gekomen, werd hij uitgezonden naar Indonesië, welk land hij tot 1958 trouw bleef. Daarna werd het even hoofdkantoor Den Haag, gevolgd door wat de afdeling RIJ heette, later Shell Tankers. Dus toch zo'n 20 jaar betrokken bij het scheepvaartgebeuren, waarvan het overgrote deel in de sectie Scheepsgezellen.

De heer Van Dalen, chef afdeling Personeel, vertelde hoe zijn eerste kennismaking met de heer Neuerburg al in 1963 was, op een cursus in Engeland. „Tevoren was aan alle deelnemers bericht, in ieder geval de Personnel Management Guide mee te brengen. Maar hoe wij ook probeerden aan deze gids te komen, we moesten het doen met fotokopieën van de pagina's die speciaal zouden worden behandeld. Alleen Frank kwam met het complete boek. Zijn indruk op mij was: hij is òf een héél hoge òf hij werkt bij een bijzondere maatschappij. Later bleek dat de spreuk „marine is different” inderdaad nog steeds opgeld doet.”

De heer Neuerburg had spreker tevoren verzocht „het kort te houden”. Waarom? Het is toch geen terechtstelling?, zo vroeg zijn chef zich af. Maar om met die wens toch rekening te houden, hield hij het overzicht van het dienstverloop kort, maar haalde enkele uitspraken uit zijn persoonlijk dossier aan. „Dossiers zijn niet alleen interessant omdat zij ons een blik gunnen op de man die nu in ons midden staat. Maar ook, omdat het degenen typeert die over hem een beoordeling uitbrachten. De een noemt Frank Neuerburg 'een rustige vent', een ander vermeldt met nadruk 'Neuerburg brengt de rust op zijn omgeving over'. Een derde zegt het

als volgt: 'hij inspireert zijn medewerkers', weer een ander: 'hij bespeelt z'n medewerkers als een dirigent zijn orkest'.

Hoe men jou ook beoordeelde, Frank, duidelijk komen die eigenschappen naar voren die wij allemaal zelf hebben kunnen waarnemen. Het is dan ook met een zekere weemoed dat we afscheid van je gaan nemen. Anderzijds gunnen we je graag nog vele jaren, in goede gezondheid, met je gezin’.

Als afscheidsgeschenk, waaraan zowel door de walcollega's als – via de vòòr-aankondiging in dit blad – een aantal van de vloot was bijgedragen, kreeg de heer Neuerburg een degelijke koffer, waarin een aantal fraaie uitgaven op het gebied van kunst en geschiedenis, dit geheel „afgerond” met een grammofoonplaat. En, niet te vergeten, telexen en telegrammen van relaties in diverse Shell-bedrijven over de gehele wereld.

Zelf het woord nemend, bekende de heer Neuerburg, dat de komende dagen voor hem vreemd zouden zijn. „Je staat vroeg op, oudergewoonte wil je op tijd op kantoor zijn, maar dan? Wat ik 33 jaar, ik mag wel zeggen tot volle tevredenheid mijnerzijds, heb gedaan, hoeft dan niet meer. Drieëndertig jaar, dat lijkt lang, maar het is zo voorbij. Ik kan me nog goed herinneren hoe ik na 12 jaar Indonesië – in Den Haag gedetacheerd zijnde – die toen voor mij vreemde beslissing te horen kreeg: 'Je gaat tijdelijk naar de rederij'. Van inspraak was nog geen sprake. Voor zover ik weet is die tijdelijke tewerkstelling nimmer in een permanente omgezet, maar het zijn wel 20 jaar geworden. Aanvankelijk in de walpersoneelssectie, maar al spoedig in „Scheepsgezellen”. Achteraf bezien is het een goede keus van de directie geweest, mij bij de rederij te plaatsen. Althans, ik heb er nooit spijt van gehad.”

Na allen, op de vloot en aan de wal, het allerbeste voor de toekomst te hebben gewenst, met veel dank voor de ondervonden collegialiteit en vriendschap, volgde een bijzonder geanimeerd samenzijn. Het zal even wennen zijn zonder Frank Neuerburg, vooral voor degenen die zoveel jaren samen met hem DFP/2 vormden.



NIUWS VAN SHELL TANKERS

Maandelijkse dienstverrichten in maanden

Dienstverrichten in de vorm van

December

Januari

Commissie

10. Stuurman

11. Stuurman

12. Stuurman

Radio-officier

Hoofdwerktalgenlijer

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

De werkdienst

Nieuws

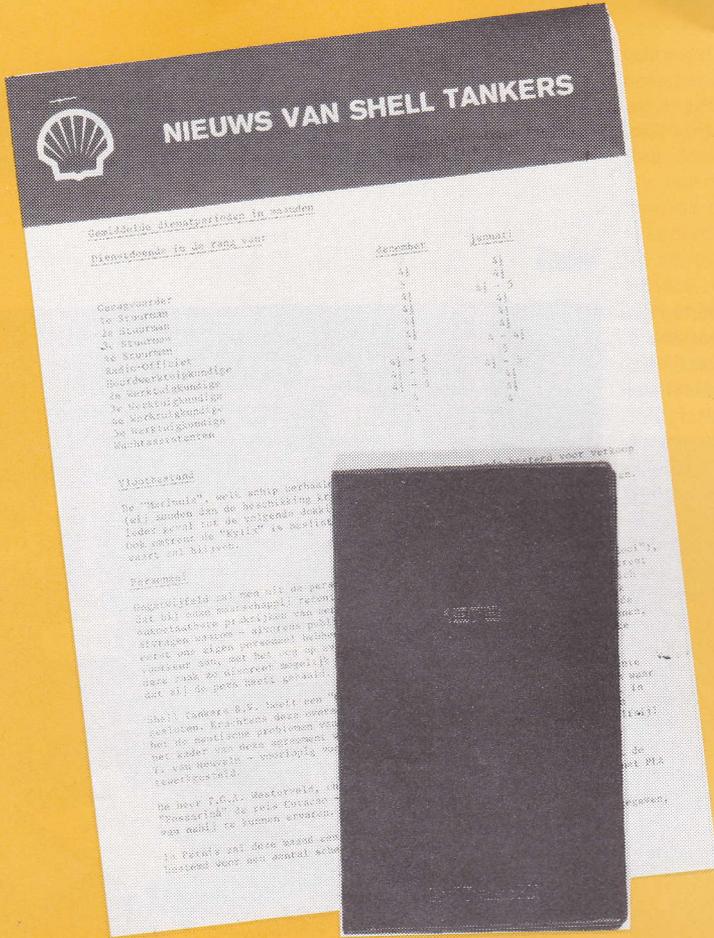
U bent met verlof en mist het maandelijks aan de schepen gezonden „Nieuws van Shell Tankers”? Geen nood, even 010-696127 bellen en u krijgt de laatst verzonden editie thuisgestuurd.

Agenda

Collega's die het geluk hebben gehad met de jaarwisseling met verlof te zijn, hebben veelal de pech de vlootzakagenda te missen. Daar is wat aan te doen als u toch vóór vertrek naar zee op kantoor bent. Even langs kamer 06.01, daar ligt uw exemplaar gereed. Bellen mag ook: 010-696127.

Gezien aan boord:

„Happy tanker!



Hoofdbreken

Het hoofd gebroken heeft men zich op kantoor na ontvangst van een aanvraag om 12000 MORE filters. „Wat moeten ze in hemelsnaam met 12.000 filters aan boord doen?”, zo vroeg men zich af. „En wat voor filters?” Een telegrammetje met 'please explain' bracht aan het licht, dat het om levering van 12.000 filtersgareten ging. Je moet er maar op komen.

Nieuw idee

„The Times”, het Britse blad dat thans ter ziele dreigt te gaan, meldde in een van zijn laatste uitgaven dat bij een firma in Aberdeen een nieuw idee is geboren voor overtollige tankers. Zij willen een VLCC ombouwen tot een soort vliegdekschip, maar dan zonder verdere opbouw. Bij een 250.000 tonner betekent dit een landingstrip van ongeveer 480 meter. Niet veel zult u zeggen voor een vliegtuig om op te stijgen of te landen, maar als u bedenkt dat op de „For-



Schoon schip

OVST-NIEUWS

restal", het grootste vliegdekschip ter wereld, de runway maar de helft is, dan biedt dit nieuwe idee toch perspectieven. Het ligt in de bedoeling STOL Dash 7 toestellen te gebruiken, die personeel van de wal naar het drijvende hotel brengen. Vandaar kunnen de platformmannen per heli-copter naar hun werkterrein worden overgebracht. Begin dit jaar hoopt men zover met de plannen te zijn, dat de beslissing „ja of nee" genomen kan worden.

Parkeren

Moelijk gaat het worden om je auto kwijt te raken bij kantoorbezoek. Was er tot voor kort altijd nog wel een plekje, met name op de hoogste parkeer verdieping – waar uw auto geen dak meer boven het hoofd heeft – ook die ruimte raakt vol. Dat komt met name omdat in het Hofplein-Gebouw (dat is ons vorige kantoorgebouw) steeds meer huurders trekken, die ook parkeerruimte huren. Vandaar dat bij de oprit naar het parkeerdak nu het bordje „Geen toegang voor Shell-personeel en bezoekers" is geplaatst. En op de overige „dekken" is het al zo'n woekeren met de ruimte. Vandaar dat u de kans loopt bij de ingang van de parkeergarage het bordje „VOL" te zien branden. Graag zouden we nu de tip van het jaar geven, waar u de auto wél kunt zetten. Maar wij zien er ook geen oplossing meer in, tenzij u een parkeergarage kiest. Bij het Weena – vijf minuten gaans van het Shell-Gebouw – is er een. En er wordt een grote parkeergarage gebouwd langs de spoorbaan, schuin aan de overzijde van ons gebouw. Maar daarvan hebben ze net de palen geslagen, dus dat duurt nog even.

Legitimatiebewijzen

Binnenkort komt er een nieuw legitimatiebewijs voor alle employés, varend of niet. Het wordt een geplastificeerd model, waarbij én de gekleurde foto van betrokkene én de verdere gegevens tegelijkertijd op één film worden vastgelegd.

Dank

Langs deze weg wil ik iedereen van de vloot en de wal die niet op mijn afscheid aanwezig kon zijn, bedanken voor de goede samenwerking die ik altijd heb mogen ondervinden. Ik wens hierbij iedereen nogmaals vele jaren van geluk en goede gezondheid toe.

F. K. Neuerburg



Ook op deze klaverjasavond werd gestreden om een aantal mooie prijzen.



Nico Schoots feliciteert 1e prijs-winnaar Joop van de Kreeke.

46 kaartliefhebbers en -hebsters streden op vrijdag 17 november jl. tijdens één van de traditionele O.V.S.T.-klaverjasavonden om een twintigtal prachtige prijzen. Wat dacht u b.v. van een 24-delig bowl-stel, een dameshorloge en een draagbare radio? Reden genoeg om u een eerstvolgende klaverjasavond ook eens op te geven.

Een halfjaarlijks terugkerend evenement is de „Bowlingavond" die werd gehouden op 19 november jl. De O.V.S.T. had voor deze avond een vijftal banen gereserveerd bij het „Bowling Centrum Kralingen". Naast een kopje koffie en een drankje kreeg men voor de entree-

prijs tevens een kingsize „slaatje" te verorberen.

In totaal hadden zich voor deze avond 64 bowlingenthousiasten opgegeven, waaronder de heer en mevrouw Van 't Slot (ex-DFP) en diverse vlootleden en hun vrouw.

Na een uurtje „ingooien" ontstond een spannende strijd. De beste zes dames (de zesde was het gevolg van een gedeelde vijfde plaats) en de beste vijf heren maakten in een afzonderlijke finaleronde uit wie winnares respectievelijk winnaar zou worden. Na deze (ont-) spannende avond bleken tenslotte mevrouw Hoogendoorn en de heer Van de Kreeke de hoogste score te hebben behaald.

Vlootpersonalia

periode van 16 november tot en met 15 december 1978

Gehuwd:

10.11: P. N. E. Hermans, sch.gezel a/w, met mw. S. Beverwijk
24.11: L. B. Veerman, 4e wtk., met mw. W. Grotmarsink;
15.12: A. L. M. van Dun, 2e stm., met mw. C. J. L. M. Kouwenburg;
15.12: J. J. van Herk, 5e wtk., met mw. L. van Alphen.

Geboren:

21.11: Annemarie Heleen, dochter van L. F. Kruyt, 3e wtk., en mw. B. J. M. Kruyt-Schoenaker;
23.11: Ilse Celia, dochter van P. Kooyman, 2e wtk., en mw. J. G. Kooyman-Bakker;
24.11: Hanne-Louise, dochter van H. L. de Koning, 2e wtk., en mw. G. W. de Koning-Roelofs;
26.11: Marius Wilhelm Franciscus, zoon van W. H. Lentink, 4e wtk., en mw. M. P. Lentink-Reytenbagh;
2.12: Jeroen Alexander, zoon van A. W. Ros, 4e wtk., en mw. M. J. Ros-Schaafsma,
14-12: Sandra Dewi, dochter van J. Zwart, 1e stm., en mw. E. D. Zwart-Pandi.

Aflossingen:

gezagv.: H. Verbaas, J. E. Dekker, G. Heising, H. N. A. Snel, P. Cammel, P. J. F. de Beus, B. C. Visser;
1e stl.: T. W. Scharrenburg, B. Ritman, H. J. de Vries, C. P. van Hoek, J. Baard;
2e stl.: A. G. den Dekker, R. A. de Boer, H. van Dijk, J. Boonstra, W. Holwerda,

M. M. Scheele, P. J. van den Driest, C. van de Vrie, A. J. W. Rommes, W. Koeze;
3e stl.: M. Treffers, J. M. M. van Rossum, H. A. van der Want, F. van Bommel, R. van Exel, B. den Heyer, R. M. van der Aa, J. J. Smit, E. M. P. H. W. Duykers, J. van der Tuin;
4e stl.: W. A. Engelen, E. M. van Dijk, L. Onderweegs;
radio-off.: D. J. Hage, J. den Hartog, L. de Groot, C. H. E. J. van der Ploeg, C. van Driel, M. M. Spanjersberg, H. W. P. A. de Ridder, J. Kramer, F. Meyer, C. Jongbloed;
hfd.wtk.: S. Neeleman, L. J. van Onselen, J. de Jong, N. C. van der Vecht, J. B. J. Jonker, D. Gooris, H. Buiten, C. L. H. Stocking Korzen, C. L. Fehrmann, J. I. Brangert, J. E. Weidema, S. A. Verhagen;
2e wtk.: H. M. Westerveld, P. A. Ankerman, A. G. M. Witten, K. J. Faasse, L. P. A. de Winter, G. G. Wolsink, D. Westdorp, P. F. Buil, J. Ommering, F. C. Koens;
3e wtk.: H. Waitz, J. T. Clements, P. Naaktgeboren, A. M. Vink, C. J. J. de Vos, T. J. M. H. Bakker, C. A. van Esveld, A. E. de Bruyn, C. Parrel, J. W. van Velze, H. de Rhoter, P. A. van Splunter;
4e wtk.: E. K. G. Schieffer, F. W. Mooiweer, P. L. H. Schmitz, H. W. J. Schoonbergen, J. Wijnmalen, J. W. Jongkind, N. W. Kuilman, W. H. Lentink, D. J. Sandee, F. P. E. Verlinden,

E. A. Rumeser, J. Gijsbertsen, G. Dekker, J. R. Spoelstra, J. P. de Visser;
5e wtk.: G. T. Verwoert, A. Hoosbeek, W. M. de Vries, E. M. Bosch, H. H. P. F. Jansen, A. Steenstra, A. Vastenhoud, W. G. Kole, A. J. Leget, F. X. van Tol, P. C. M. Boonen, G. J. Brink, R. G. Ruben, P. R. Schol, J. Hakkers, J. C. Butler, R. de Vries, A. van der Ster, J. Bijloo, C. G. Haasnoot, K. L. J. van Steenbergen, P. E. Statema, D. Struyk;
sch.voorman: T. H. van Vlijmen, M. H. Grootveld, J. M. Wiglevan, R. P. L. Verhoeve;
sch.vakman 1: F. W. Bosson, L. van der Velden, G. J. C. Dudink, Q. A. P. de Wit;
sch.vakman 2: R. F. Huysers, F. A. de Vries, A. O. Koetje, D. Kipperman, C. A. Wijschenk Dom;
sch.gezel a/w: J. Tuinebreyer, H. Sandifort, P. L. Watamaleo, L. T. A. C. Roodakker, J. Bovenkerk, P. C. Groen, D. IJsselstijn, E. Knol, J. N. H. Steeman, P. Buis, A. J. van Dormolen, L. L. Monk, F. J. Linders, E. P. Kesauly, W. G. J. M. Hoffmans, J. J. van der Kley, J. H. Spaans, J. Poot, R. van Buuren, P. T. Post, J. Davies, B. L. Quist, R. J. Ruzette, P. M. van der Toorn;
aank.sch.gezel a/w: W. M. Walters, D. David, J. A. den Oudsten, M. G. T. Klaassen, P. F. Cijntje, T. Soederhuizen, P. J. Jilleba,

K. van der Sluis;
hoofd voeding: H. A. Groenendijk, A. A. Turkenburg, G. van Driel, J. Roosenburg, H. Scharloo, J. J. Dalmayer, F. W. A. van Deursen, A. G. Freeth;
sch.kok: A. C. Boeser, C. van der Wildt, G. H. H. Lammers, W. N. Top;
aank.kok: T. B. Postma;
hoofd bediende: H. Moes, J. L. F. Romen;
bediende: E. F. B. van Balkom, C. M. Vervloet, L. J. van Dormolen;
bediende (a/d): W. H. E. Heuvels, E. M. Stolk, C. H. M. P. Jeurissen;
koksmaat: F. A. A. Brakkee, H. G. J. T. Knapen;
jongen a/w: J. J. van Hulst, J. Jager, J. B. L. Renes, R. W. A. van Loon, R. G. van Zweeden, I. J. Reurink, G. S. J. Metzelaar, H. C. Wessemius;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: wnd. 3e stm. N. M. J. Duyn, wnd. 4e wtk. H. J. de Bordes, sch.vakman 1 L. E. H. van Bogaert;
m.s. Acila: 3e wtk. H. Wesselman, 5e wtk. J. J. van der Vlist, J. E. de Frètes;
m.s. Acmaea: 3e stm. K. Cramer, 4e stm. J. M. van Zee, 4e wtk. N. C. van den Heuvel;
m.s. Acteon: 3e wtk. J. G. van Werd;
m.s. Capiluna: 5e wtk. J. W. Addink, sch.voorman C. Luykenaar, sch.gezel a/w G. M. Gouka, M. A. van Dijk, aank. sch.gezel a/w R. E. Curial, sch.kok P. E. Niermeyer, bediende L. A. F. Stoker, H. H. Bollen, bediende (a/d) P. R. Duynstee;
s.s. Capulonix: 3e stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk. A. P. de Groot, 5e wtk. R. Groeneweg, ass.wtk. R. G. Boonstra, sch.voorman P. van der Toorn, sch.vakman 1 R. Groot, sch.vakman 2 A. C. Dieckman, sch.gezel a/w G. J. F. Kolenbrander, M. ten Kate, A. Zaayer, A. W. Weerheim, G. W. Specht, aank. sch.gezel a/w C. W. Holster, L. F. M. Lenssen, C. C. Braem, A. Pütz, aank.kok R. Geensen, hoofd bediende J. A. Small, bediende P. J. Gijsse;
m.s. Cinulia: gezagv. A. J. Schumm;
m.s. Crania: sch.vakman 2 T. Munneke;
m.s. Dallia: gezagv. J. S. Schregardus, wnd. 2e stm. C. J. van Essen, radio-off. P. Vogelzang, 4e wtk. H. W. P. Schaaper, 5e wtk. J. W. Golstein, P. E. Tiessens, sch.vakman 2 G. J. A. Wachelder, sch.gezel a/w P. de Jong, J. M. Pierneef, aank. sch.gezel a/w M. Garagoski, J. J. Kleijn, hoofd voeding C. F. van der Ende, sch.kok C. van Zal;

In dienst getreden vlootpersoneel



L. J. M. Wijnen
sch.vakman 2



P. B. Müller
sch.vakman 2



G. J. Ros
sch.vakman 2



J. C. de Smit
sch.vakman 2
per 2.11.78



E. D. van Leeuwen
sch.vakman 2
per 6.11.78



P. E. Niermeyer
sch.kok
per 13.12.78

Onze vlootjubilarissen



A. J. Verkerk
2e wtk.
30 jaar op 24.1.79



E. Curras Gonzalez
capataz de buque
10 jaar op 18.10.1978



A. Puime Amorin
capataz de buque
10 jaar op 18.10.1978



R. J. Ruts
2e stm.
10 jaar op 27.1.79

m.s. Daphne: 2e stm.
W. J. H. van Dipten, 3e stm.
A. Leffers, hfd.wtk. J. D. Donken,
sch.voorman J. C. van Willigen,
sch.gezel a/w H. S. Elia, aank.
sch.gezel a/w M. G. W. Koomen;
m.s. Diadema: 2e stm. A. B. Tuyl,
3e wtk. J. Hoorn, sch.vakman 2
J. A. J. de Groot;
m.s. Diloma: 1e stm. F. Kuyt, 4e wtk.
J. J. Timmermans, 5e wtk.
H. L. M. van Haelen, E. J. H. Visscher;
m.s. Dione: 1e stm. R. J. de Wit,
2e stm. A. L. M. Nagelkerke,
radio-off. H. P. de Jager, 4e wtk.
P. A. G. van der Meer, sch.vakman 1
G. van Kuilenburg, sch.gezel a/w
F. Kromjongh, J. A. Schaarman;
m.s. Dosina: 3e stm. F. G. de Bruijn,
2e wtk. H. Kuyper, 5e wtk. P. Hoek,
R. R. Vijber, M. J. Hoekman,
sch.voorman C. F. M. Hartman;
m.s. Felania: hfd.wtk.
O. A. van der Want, 2e wtk. E. Aanen,
3e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, wnd. 4e
wtk. J. M. G. M. van Kooten,
sch.gezel a/w G. W. Helsdingen,
aank. sch.gezel a/w G. H. Clever,
J. D. Dauvillier, sch.kok
R. A. de Lange;
m.s. Fossarina: gezagv.
H. J. Allaart,
2e stm. H. den Ouden, radio-off.
J. Gerritsen, 3e wtk. J. J. van Vondel,
sch.gezel a/w W. Mol,
J. H. Oosterhof, H. A. ten Bense,
sch.kok C. A. Breederland,
hoofd bediende O. H. Noorman,
bediende A. Scheffer,
bediende (a/d) F. J. N. Marinus;
m.s. Fossarus: gezagv.

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-11-1978 tot en
met 15-12-1978

In dienst



M.i.v. 10-11 Drs. J. R. van den
Berg - DFF/1 (ex Shell and B.P.
Uganda Ltd.)

Uit dienst

M.i.v. 1-12 E. J. Montfoort - DFF/1
(S.I.P.M.)

J. van der Zouwen, hfd. wtk.
J. R. Almsa, sch.gezel a/w
J. J. F. M. Coppelmans;
m.s. Fulgur: 3e stm.
J. W. J. Rodenhuis, hfd.wtk.
L. C. Spoon, 2e wtk. E. Dallinga,
sch.gezel a/w J. Kooistra, hoofd
voeding C. van der Waal;
s.s. Khasiella: 2e wtk. W. Vroling,
5e wtk. W. Jongens, A. J. Baerveldt,
sch.vakman 2 G. J. Ros,
C. H. van der Veen, hoofd voeding
W. G. Meuleman;
s.s. Laconica: 4e wtk. D. J. Blom;
s.s. Lepton: 2e stm. A. J. Kappers,
radio-off. H. E. Haalmeyer, 5e wtk.
W. L. H. Goudt, A. P. A. Knieriem;
sch.gezel a/w P. N. E. Hermans,
M. J. Heiligers, G. H. de Visser,
H. W. Velis, K. G. J. Schefferlie,
R. A. Curial, P. H. Makkink, koksmat
I. C. van Gend;
s.s. Lovellia: hfd.wtk. F. van Dalen,
wnd. 3e wtk. P. Versluis, wnd. 4e wtk.
W. Mourits, 5e wtk. J. Lijkelema;
hoofd voeding E. H. Hoeboer;
s.s. Macoma: 2e stm.
L. A. C. M. van der Bruggen,
radio-off. R. H. Richie, wnd. 4e wtk.
P. P. Rolff, 5e wtk. E. Boeve, sch.
gezel a/w J. den Hoed, aank.kok
R. Bakker, bediende
M. van der Bergh, bediende (a/d)
R. Wolleswinkel;
s.s. Marinula: gezagv.
H. A. Schelvis, 3e stm.
E. M. M. van den Bosch, 5e wtk.
G. de Vries, R. M. van Schaik,
capataz C. Boo Davila, man esp
M. Docampo Rial, 2^o man
J. L. Rodriguez Dominguez, mar int.
M. Cabral Molanes,
F. Carrera Covelo
A. Cordeiro Santos,
F. Costas Parcerro,
D. Fandino Rodriguez,
I. Parcerro Caamano,
J. J. Seoane Fervenza,
jefe de f. M. J. Rey Rafales, coc
G. Castro Gomez, cam may do
R. R. Freire Ferreira, cam
J. Amoedo Otero,
E. Vazquez Santiago;
s.s. Meta: radio-off. N. Eylers, 3e
wtk. T. J. van Lammeren, 4e wtk.
E. J. van den Brink, 5e wtk.
R. H. Kuik, hoofd voeding
H. W. J. van Haarst;
s.s. Mytilus: gezagv.
K. Poort van Ingen, 1e stm.
P. F. L. Schölvink, radio-off.
D. J. Boezaard, hfd.wtk. C. G. Pusck,
4e wtk. P. van Noort, 5e wtk.
E. B. Grootenboer;
m.s. Niso: 2e stm. J. A. P. Donks,
A. A. F. van der Markt, hfd.wtk.
J. F. van den Bogaard, man esp
J. Gonzalez Davila, mar int
P. Arufe Vidal, M. Carballo Suppo,
J. Lopez Martinez,
M. Santome Canedo,
coc J. R. Fernandez Gomez,
cam may do E. Cruz Buyo, cam
A. A. Salgueiro Rodriguez,
J. R. Somoza Vazquez,
A. Perez Martinez;
s.s. Ondina: gezagv. J. C. de Groot,
3e wtk. d.d. 4e stm. O. Wink, radio-
off. J. H. Pel, 3e wtk. R. A. M. Haffert,
5e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen,
A. Willemstein;
s.s. Onoba: radio-off. M. G. Jacobs,
hfd.wtk. R. N. Groen, 4e wtk.
R. Dorrenboom;
s.s. Patro: 2e stm. F. L. A. Bloot, hfd.
wtk. P. J. de Lange, 3e wtk. J. Kruize;
s.s. Sepia: 2e stm. B. Koppe, wnd.
3e stm. C. J. Wijngaarden, 3e wtk.
A. B. G. Biesheuvel, sch.vakman 2
L. J. M. Wijnen, hoofd voeding
J. M. Maaskant;

s.s. Viana: hfd.wtk. J. F. Spiering, 5e
wtk. P. C. Rijmsus, sch.vakman 2
A. C. Hasenbalg, hoofd voeding
A. Onderstal;
s.s. Vitrea: 3e stm.
P. A. D. Bouwman, sch.vakman 2
E. M. Lamers, hoofd voeding
T. M. Vloo;
s.s. Zaria: 4e stm. P. S. Jaarsma,
radio-off. H. G. J. Rustenhoven,
hfd.wtk. J. L. 't Mannetje, 2e wtk.
R. A. Risseeuw, 4e wtk.
T. P. J. van Alst, sch.vakman 2
P. B. Müller.

Uit dienst getreden:

3e stm.: C. J. Lugtig;
4e stm.: P. S. C. Braun;
4e wtk.: A. Verschoor;
5e wtk.: C. W. Bouman, A. P. Mans,
H. Groefsema;
sch.kok: J. A. M. Kik.

Einde stagiaire overeenkomst:

stag.stm.: P. J. Prenen.

Wederom in dienst:

4e stm.: W. M. de Bruyn,
P. S. Jaarsma;
5e wtk.: G. de Vries,
R. M. van Schaik, J. Lijkelema,
A. A. Wagenaars, P. van Nierop,
R. H. Kuik, R. Groeneweg,
W. Jongens, J. van Dalen,
E. J. H. Visscher, J. W. Addink.

Naar militaire dienst:

3e stm.: C. A. M. Rovers,
H. Rijpkema;
4e stm.: B. de Boer,
W. van der Meulen, C. Kroon;

Overplaatsing:

2e stm.: C. Doolaard - Nederlandse
Aardolie Mij. B.V. te Assen.

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: L. A. Veer - Shell U.K. Oil;
hfd.wtk.: W. van Kemp - Nederlandse
Aardolie Mij. B.V. te Assen;
Hfd. wtk: G. Braak - Nederlandse
Aardolie Mij. B.V. te Assen;
2e wtk.: C. Hemmer - Shell Tankers
B.V. walorganisatie secretaris O.R.;
2e wtk.: H. Japin - Shel Tankers B.V.
walorganisatie DFF/7;
3e wtk.: J. Haasjes - Nederlandse
Aardolie Mij. B.V. te Assen.

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: J. H. S. van der Pas - Shell
Tankers B.V. walorganisatie
secretaris O.R.;
3e wtk.: J. P. van de Water - Verolme
Machinefabriek IJsselmonde B.V.;
4e wtk.: J. L. F. Vermeulen - Verolme
Machinefabriek IJsselmonde B.V.;
4e wtk.: P. Versluis - Verolme
Machinefabriek IJsselmonde B.V.

Behaalde diploma's:

1e stm. G. H. V.-th.: R. A. J. van Vugt;
2e stm. G. H. V.-th.: S. S. Abma,
K. T. Wiegert, P. L. van der Vos;
3e stm. G. H. V.: P. S. Jaarsma;
"C-th.": J. B. H. de Gloppe,
F. A. M. Vergroesen, A. van Rijswijk;
"B": R. Dorrenboom, P. van Noort;
"B-th.": J. Haasjes;
"A/B-th.": P. van Nierop,
W. Jongens, C. N. Buitenhuis,
J. W. Addink, J. van Dalen, R. H. Kuik,
R. Groeneweg;
"A": P. P. Rolff.

In memoriam

Op 7 november jl. is overle-
den de heer

J. Gelink

oud-kassier.
De heer Gelink verliet de
dienst der maatschappij in
1955 na 42 dienstjaren. Hij
bereikte de leeftijd van 83
jaar.

Op 16 november jl. is overle-
den de heer

M. C. Verschuren

oud-2e-werktuigkundige.
De heer Verschuren verliet de
dienst der maatschappij in
1963 na ruim 25 dienstjaren.
Hij bereikte de leeftijd van 64
jaar.

Op 7 december jl. is overle-
den de heer

G. Teerling

oud-gezagvoerder.
De heer Teerling verliet de
dienst der maatschappij in
1949 na bijna 28 dienstjaren.
Hij bereikte de leeftijd van 83
jaar.

Op 9 december jl. is overle-
den de heer

W. B. Kruysmulder

laatstelijk oud-chef Public
Relations en algemene zaken
bij Shell Tankers.
De heer Kruysmulder is bo-
vendien een aantal jaren re-
dacteur geweest van „Van en
voor de vloot” (voorganger
van „Tussen Schip en Ka”) als-
mede van het Shell-perso-
neelsblad „Olie”. Bij de ou-
deren is hij bijzonder bekend
geworden door het grote
aantal jaren waarin hij na zijn
pensionering secretaris is
gewees van de Club van Ne-
derlandse Oud-gezagvoer-
ders en Oud-hoofdwerktuig-
kundigen van de Koninklijke/
Shell (CNOOKS).
De heer Kruysmulder verliet
de dienst der maatschappij in
1962 na ruim 34 dienstjaren.
Hij bereikte de leeftijd van 71
jaar.

Op 14 december jl. is overle-
den de heer

D. Loos

oud-stuurman der Neder-
landsch-Indische Tank-
stoomboot Maatschappij. De
heer Loos is bij velen bekend
geworden in de periode dat hij
marine superintendent was in
Singapore van 1914-1938.
Daarna is hij nog een periode
tewerkgesteld geweest op
het Londense kantoor. Op 30
juni 1946 werd de heer Loos
gepensioneerd na een
dienstperiode van ongeveer
38 jaar. Hij bereikte de leeftijd
van 92 jaar.

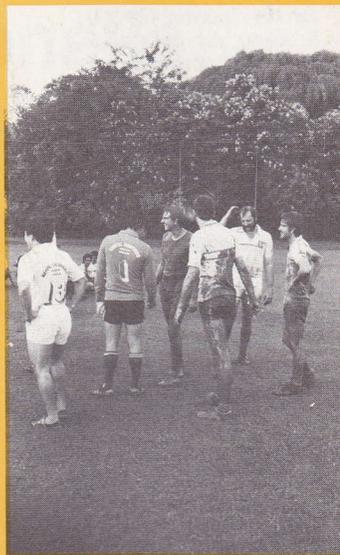
KLASSESPEL BIJ FC KEPPEL-FC ACTEON

(van onze speciale verslaggever ter plaatse)

Reeds vóór de wedstrijd zat coach Ankerman met de handen in het haar: linkerspits Apfel (spier verrekt tijdens de training) en middenvelder v. d. Maas (lichte enkelblessure) geblesseerd, waardoor de oorspronkelijke opstelling niet doorging en hij het elftal op verschillende plaatsen moest wijzigen. Aanvoerder Waalewijn werd omgeturnd van middenvelder tot linkerspits, terwijl Wichant zijn plaats op het middenveld overnam. Een gouden zet, zoals later bleek: Wichant speelde zeer sterk op z'n linkerstekkie en het was juist Waalewijn die, na aangeven van Smit, twee man passeerde en de bal scherp voortrok (lob over de keeper), waarna Parrel (wie anders?) het beslissende tikje gaf: 1-0.

Voor de aanvang van de wedstrijd werd door de aanvoerder van FC Acteon aan de aanvoerder van FC

Keppel een vaantje in de vorm van een Shell-vlag overhandigd evenals een mini-kopie van het ms Acteon. Onder het oog van ruim honderd man (totaal uitverkocht!) begon de strijd, waarbij FC Keppel het initiatief naar zich toetrok en via snelle spitsen over de vleugels trachtte de strijd snel te beslissen. Beide Acteon-vleugelverdedigers Donker (zeer sterke 1ste helft, maar in de 2e helft een lichte inzinking) en Smit (veelvuldig het middenveld assisterend) staken in goede vorm en keer op keer liepen de snelle en behendige buitenspelers van FC Keppel zich vast op dit duo. Laatste man, de 97(!) kg wegende Jacobs, speelde als in z'n beste dagen en badend in een modderig strafschopgebied wist hij ontzettend veel tegen te houden daarbij geholpen door de uitblinkende, (zeer sterk in de tackle) voorstopper v. d. Broek (ook

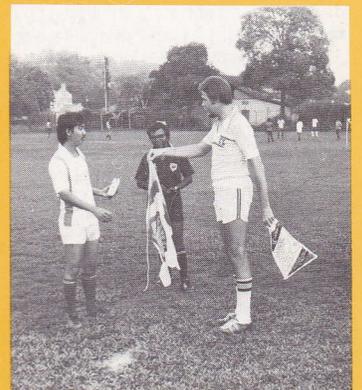


In de rust al modder.

plm. 100 kg). Het dient gezegd te worden: kansen legio voor FC Keppel, maar altijd was daar weer Schipper, die alles uit z'n doel wist te houden (wanneer komt Zwartkruis eens kijken naar die man?) en tot de absolute uitblinker van dit duel uitgroeide. Iedereen zat te wachten op de eerste treffer van FC Keppel, maar de goed uitgedokterde countertechniek van FC Acteon wierp in de 7de minuut van de eerste helft z'n vruchten af door de al eerder genoemde treffer van Waalewijn. FC Keppel bleef aandringen, doch met iets minder pressie, doordat, gewaarschuwd door die snelle goal, wat meer verdedigers achterbleven. Dezen trachtten vleugelspitsen Fölsche en Waalewijn meer af te stoppen en „killer” Parrel te isoleren. Gevoed echter door het middenveld, waarop behalve Wichant ook Van Leeuwen (ijzeren longen!) en v. Alphen excelleerden, bleven die

Tactische bespreking voor de wedstrijd met coach Ankerman

counters gevaarlijk. Hachelijke en lachwekkende situaties bleven echter plaatsvinden in het strafschopgebied van FC Acteon, waar veel in de modder smoorde en viel, maar waar toch steeds een Acteon-been was die de gelijkmaker voorkwam. 4 min. voor rust leek het 1-1 te worden, doch de lat redde en in tweede instantie opnieuw Schipper; 1-0 voor FC Acteon met de rust. Ondanks een sterker FC Keppel een verdiende voorsprong voor een



Overhandiging van de „Acteon”-Shell vlag en mini-„Acteon”

intelligenter spelend FC Acteon. In de 2e helft opnieuw een sterk startend FC Acteon met snelle middenvelders, hangende spitsen en een solide achterhoede. In de 11de minuut echter een flitsende combinatie van FC Keppel, een iets minder geconcentreerde achterhoede en een fraai doelpunt: 1-1. Een minuut later opnieuw een te veel vrijheid gegeven rechterspits en opnieuw een kansloze Schipper: 2-1. Dat was het moment waarop de Acteon van de countertechniek afstapte en door een veranderde opstelling (voorhoede werd achterhoede en omgekeerd) FC Keppel onder druk ging zetten. FC Keppel wist echter FC Acteon met eigen wapens te bestrijden en via 2 counters, afgerond met twee fraaie schoten, werd de voorsprong tot 4-1 uitgebouwd. Jong talent Barkhuyzen uit het C-team werd nog ingezet, maar ook hij, hoewel sterk spelend, kon niets meer aan de stand veranderen. Het was en bleef 4-1, maar reclame voor het voetbal hebben ze wel gemaakt die twee teams. Na de wedstrijd een gezamenlijk drankje en cake, terwijl een door de dames Ankerman, Parrel en Schipper gemaakte Acteon-trofee aan de ploegleider van FC Keppel werd overhandigd. Met een „w'll beat you next time” werd afscheid genomen van onze gastvrije gastheren. Verder nog hartelijk dank aan gezagvoerder Weide voor de welwillende medewerking en uiteraard dank aan onze hoffotograaf v. d. Maas.

Foto van het sterrenteam



tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 5
januari 1979

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 - 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.

