

SCHEEP



TEENIKA

19e jaargang
nummer 5
januari 1980



'Recht zo die gaat'

Reporting set-up
as on 1-1-1980

SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105

Negentiende jaargang no. 5
januari 1980

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696127

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

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

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

Vormgeving Tijn Vorm
Druk Tijd Zwolle bv

IN DIT NUMMER

'Recht zodie gaat'	4
Goede ambassadeurs	7
Reporting set-up	9
Wij zijn geen rechercheurs	10
Schoon Schip	12
Personalia	14
Nog een laatste reis	16



Werkkleding

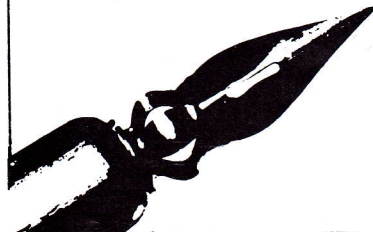
Nu ingevolge de nieuwe regeling binnen afzienbare tijd werkkleding en sextanten aan boord van al onze schepen

beschikbaar zijn, zodat een en ander niet meer behoeft te worden meegenomen, zal vanaf 1 mei 1980 bij aanvang van de dienstperiode het maximaal voor maatschappij-rekening komende gewicht van de bagage 40 kilo zijn.

Specificatie pensioenbetalingen

Gezien de regelmatig terugkerende vragen hieromtrent, maakt de Stichting Shell Pensioenfonds degenen, die sinds kort gepensioneerd zijn, nogmaals attent op punt 1 van de bijlage van hun pensioenbrief. Hierin staat o.a. vermeld, dat na de specificatie van de eerste betaling, in het algemeen pas weer een specificatie wordt gezonden wanneer een wijziging in het nettobedrag optreedt. Het is dus niet zo dat van het uitbetaalde pensioen zonder meer elke maand een specificatie wordt toegezonden.

De redactie wenst al haar
lezers een gelukkig en
voorspoedig nieuwjaar



Dienstreglementen

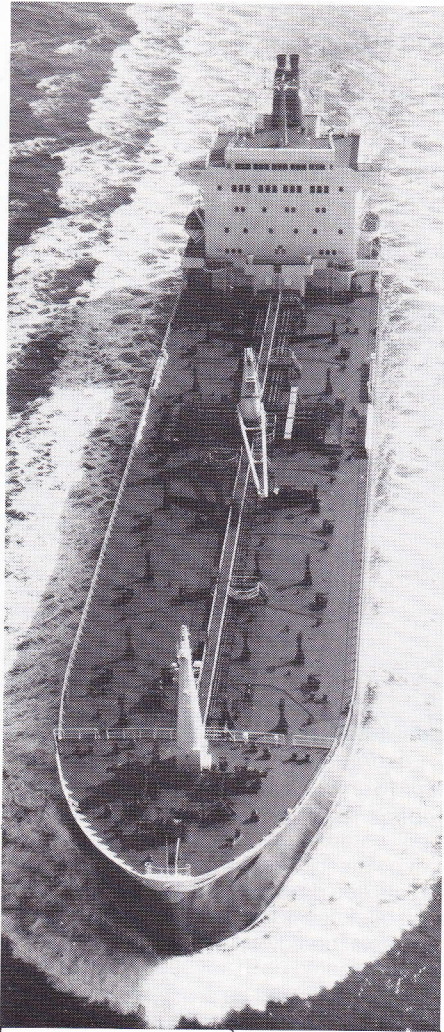
Degene die persoonlijk over een exemplaar van het geldende dienstreglement voor scheepsofficieren of het reglement voor scheepsgezellen wenst te beschikken kan dit op kantoor verkrijgen. Exemplaren van deze reglementen liggen bij de receptie op kamer 6.05 in het Shell Gebouw te Rotterdam.

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1553	14.11.79	Sanering circulaire bandel (PCOR)
1554	16.11.79	Overlijden SAW J. D. Davillier (PCOR)
1555	23.11.79	Werkkleding (PCOR)
1556	26.11.79	Slopchest (PCOR)
1557	26.11.79	Ship's Reporting Systems Manual
1558	29.11.79	Premieverhoging Hudig (PCOR)
1559	3.12.79	Koersen (PCOR)
1560	6.12.79	Dienstreglement Europees vlootpersoneel
1561	7.12.79	Drugs, Port Information Thailand

Sociaal Medisch Steunfonds

In zijn vergadering van 1 november 1979 heeft het Hoofdbestuur van het Sociaal Medisch Steunfonds de contributie voor verplicht verzekerde leden voor 1980 teruggebracht van 0,5 naar 0,4% van het pensioenbasissalaris.

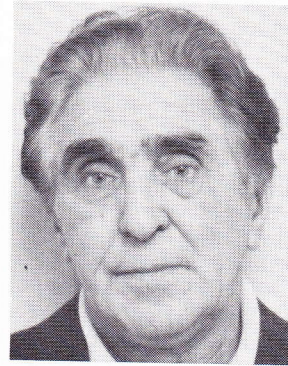


De 'Flammulina', de zevende F-klasse in onze vloot, werd op 18 december te Singapore door Shell Tankers (U.K.) Ltd aan ons overgedragen. Onze vloot telt thans 38 schepen.

Met pensioen

Met de vervroeging van de pensioengerechtigde leeftijd van onze scheepsgezellen is het haast onvermijdelijk, dat juist deze maand (m.i.v. 1 januari) een groep alom bekende collega's ons gaat verlaten. We hebben ze hieronder in een galerij samengevat, juist omdat ze als het ware 'en bloc' van hun welverdiende rust gaan genieten. Helaas zijn er enkelen bij voor wie de omstandigheden minder gunstig zijn, in die zin, dat zij wegens hun gezondheid al enige tijd niet meer actief in dienst waren.

Natuurlijk gaan we nog officieel afscheid van hen nemen in een van de komende maanden. Wij komen daarop zeker nog terug in dit blad.



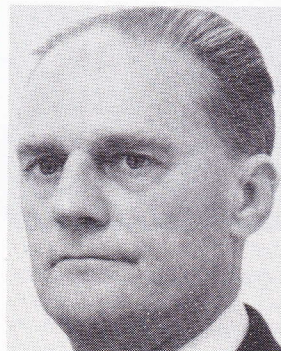
L. H. H. L.
Leithuyser
hoofd voeding



J. Brobbel
vakman I



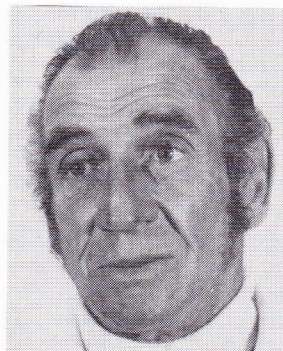
E. M. Meijer
s.a.w.



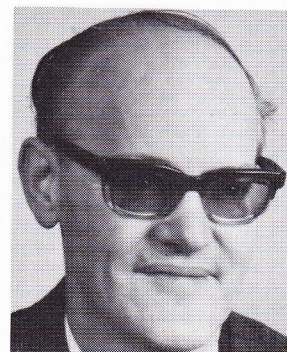
I. Dijker
voorman



P. Sloover
voorman



H. L. Klop
voorman



L. J. Wulder
hoofd bediende

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

(010) 130955

(010) 130956

(010) 130957

(010) 130958

(010) 130959

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

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

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

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

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

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

'Recht zo die gaat'

Toespraak gehouden door onze directeur tijdens de jaarlijkse bijeenkomst op 20 december 1979

Beste medewerkers,

Bij het houden van een toespraak – en zeker bij een blik 'terug en vooruit' zo omstreeks de jaarwisseling – zoek je naar een motto, een korte indicatie die aangeeft waarop we ons in de komende tijd richten. Vorig jaar, bij dezelfde gelegenheid, zei ik: 'Houdt goede koers', een aansporing dus om bij de zeer matige vooruitzichten voor de scheepvaart op korte termijn, op tijd de juiste koerswijzigingen toe te passen. Voor dit jaar zou ik het motto 'Recht zo die gaat' willen gebruiken. Daarmee wil ik tot uiting brengen, dat we in het afgelopen jaar erin geslaagd zijn geleidelijk af te koersen op wat ons voor ogen staat: een scheepvaartbedrijf dat open staat voor nieuwe impulsen en dus bereid en in staat is zich aan te passen aan gewijzigde omstandigheden en opvattingen.

Was de voorspelling voor wat betreft onze vloot aanvankelijk, dat wij met zo'n 36 schepen – of zelfs minder – 1979 zouden afsluiten, in werkelijkheid zijn het er 38 als ik de 'Flammulina' meetel, die in deze decembermaand van STUK is overgenomen. Verdere aankomsten dit jaar waren de 'Fusus' en de 'Felipes', de 'Latia' en 'Latirus'. En dan natuurlijk de 'Tagelus', onze eerste bulk carrier, die al



... en dan natuurlijk de 'Tagelus', onze eerste bulk carrier ...

vanaf januari in ons vlootbestand is opgenomen en voor het eerst sedert 1962 een aanwinst onder Nederlandse vlag vormde, net zo goed als de 'Latia' en 'Latirus'.

Eruit gingen de 'Lovellia', 'Patro', 'Capulonix' en 'Khasiella'. Maar toch sluiten we dit jaar af met 38 schepen,

twee meer dan waarop we gerekend hadden.

Personeel

Dat brengt mij gelijk op de personeelspositie op de vloot. Want vooruitlopend op het surplus aan personeel dat wij bij 36 schepen in 1979 konden verwachten, is eind 1978 aan oudere gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen de mogelijkheid geboden dit jaar met vervroegd pensioen te gaan. De belangstelling hiervoor en het succes dat wij hadden bij het vinden van

name wat betreft het aantal jaarlijkse vakantiedagen – aangepast aan die collectief overeengekomen voor de collega's in Pernis.

Opleiding

De opleiding door middel van diverse cursussen kreeg ook in 1979 alle aandacht. Een primeur was een cursus voor hoofdwerktuigkundigen bij de nieuw in gebruik genomen machinekamer-simulator in Delft. Weliswaar moest de eerste deelname door vijf onzer hoofdwerktuigkundigen



plaatsen bij andere Groepsmaatschappijen waren er wel de oorzaak van dat in de maanden dat wij met 39 i.p.v. 36 schepen voeren, de dienstperioden in sommige rangen langer werden dan wenselijk. Pogingen om van onderaf aan te vullen, leden aanvankelijk schipbreuk op de krappe arbeidsmarkt wat betreft jonge officieren. En zo ontstond geleidelijk de situatie dat de aflossingen voor verlof niet in alle rangen steeds even vlot konden worden gerealiseerd. Wel kon een aantal promoties worden doorgevoerd, 47 totaal, waaronder 3 tot gezagvoerder, 2 tot 1e stuurman en – voor het eerst sedert lange tijd – 3 tot hoofdwerktuigkundige. Daarnaast ontvielen ons in de loop van 1979 vijf collega's: een gezagvoerder, een 2e werktuigkundige, een hoofdvoeding en twee scheepsgezellen. Na het mislukken van de centrale CAO-onderhandelingen in de koopvaardij vonden decentrale onderhandelingen plaats. Na een viertal vergaderingen werd een akkoord bereikt. Overeenkomstig het algemene patroon in Nederland werd matiging betracht in de directe loonsfeer en lag het accent op werkgelegenheidsaspecten, arbeidsomstandigheden en bijkomende arbeidsvoorwaarden. Het met de bonden eerder overeengekomen werkgelegenheidsprotocol werd vernieuwd. Voor het walpersoneel werden de arbeidsvoorwaarden – met

... oudere gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen de mogelijkheid geboden met vervroegd pensioen te gaan ...

nog als een proef worden beschouwd, doch besloten is hier in het komende jaar een zestal hoofdwerktuigkundigen heen te zenden. Nieuw in 1979 was de praktijkopleiding aan boord van aankomende scheepsgezellen, tweemaal op de 'Daphne' en voor het eerst op de 'Macoma'. Beide schepen varen daartoe met een extra officier, een 'mentor'. De eerste ervaringen op de 'Daphne' waren aanleiding om de gehele opleiding wat bij te stellen, doch wel degelijk is er nu alle vertrouwen, dat wij hiermee op de goede weg zijn. Eindelijk – zo zou ik eraan willen toevoegen – hebben we nu een redelijke kans om de vakbekaamheid van nieuwe, jonge scheepsgezellen op het zo lang gewenste peil te brengen. Wij hopen dat hiermede ook wordt bereikt dat zij aan boord meer vakwerk kunnen verrichten en zo meer voldoening in hun werk vinden, waardoor het verloop naar een meer aanvaardbaar niveau kan worden teruggebracht. Het aantrekken van gezellen met een betere opleiding opent overigens voor hen ook het perspectief van een verdere loopbaan bij b.v. Shell Pernis als zij t.z.t. een baan aan de wal prefereren boven het varende beroep. Het vormt een onderdeel van ons plan om

carrière-ontwikkelingsmogelijkheden voor al onze zeevarenden én voor het walpersoneel verder te ontwikkelen. In dit licht dienen tevens de tijdelijke detacheringen van een aantal officieren te worden gezien. Ook een aantal walpersoneelsleden werd naar andere Groepsmaatschappijen in Nederland overgeplaatst.

PLA

Ook de cursussen voor reeds bevaren scheepsgezellen, op de Bedrijfsschool te Pernis, passen in ons streven om, naarmate PLA steeds meer een geïntegreerd deel van onze normale activiteiten vormt, te beschikken over meer vakbekwaamheid aan boord. Dit jaar maakten wij de sprong van 4 naar 7 PLA-schepen. Als volgend jaar de laatste F-klasse, de 'Ficus', aan ons is overgedragen, zullen wij ons voor verdere PLA-uitbreiding op schepen van andere klassen moeten richten. Onze ervaringen zijn inmiddels zowel nationaal als internationaal uitgedragen. Niet alleen om anderen wegwijs te maken, maar ook omdat wij verwachten zelf uit de discussie te kunnen leren.

Inmiddels is ook, in nauw overleg met de Federatie, een nieuwe werkclassificatie voor scheepsgezellen op PLA-schepen overeengekomen. Dit vanwege hun meer zelfstandige manier van werken en hun gegroeide vakbekwaamheid. Volgend jaar hopen wij meer gebruik te hebben kunnen maken van de plusofficieren op PLA-schepen. Een aantal van hen zal dan volledig gediplomeerd zijn en volledig bevoegd om zowel aan dek als in de machinekamer dienst te doen.

Scheiding

Heel geleidelijk wordt de scherpe scheiding, uit traditie voortgekomen, tussen officieren en scheepsgezellen, maar ook tussen vloot en wal, weggenomen. Het instellen van het Project Lange Adem heeft daartoe de eerste stoot gegeven. Een belangrijk punt bij het slopen van de scheidingsmuur is de mogelijkheid die is geschapen voor scheepsgezellen om nu ook lid te worden van het Shell Pensioenfonds en de daardoor mogelijk geworden vervroeging van de pensioengerechtigde leeftijd. Een aantal andere niet-functionele verschillen in arbeidsvoorwaarden en regelingen voor beide categorieën zeevarenden werd weggenomen. Zo werden ook de bestaande beperkingen in de meevoering voor de jongere categorieën scheepsgezellen opgeheven. Alle zeevarenden kunnen nu ook lid worden van het Sociaal Medisch Steunfonds, waardoor vloot en wal in dit opzicht gelijkgesteld zijn.

Ondernemingsraden

In het voorjaar van 1979 werden verkiezingen gehouden voor een nieuwe vloot-ondernemingsraad. Hoewel vele nieuwe leden in de raad kwamen, behield een aantal die hun sporen reeds hebben verdiend, een zetel, waardoor continuïteit toch werd gewaarborgd.

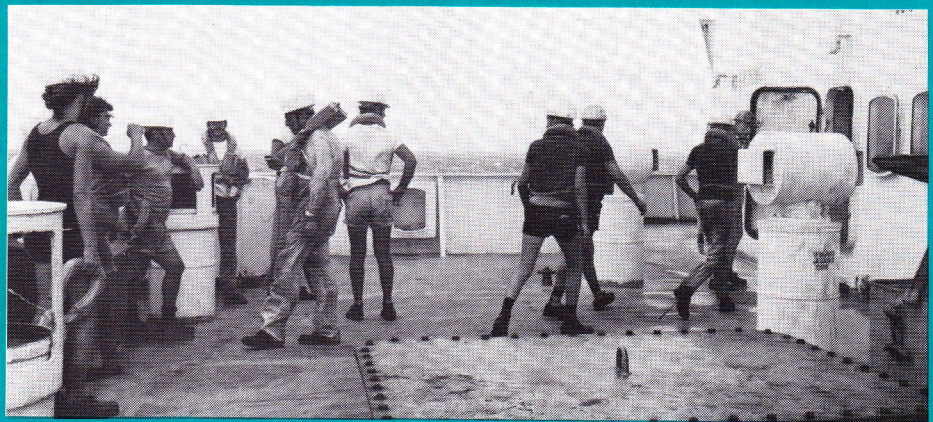
Ook in de wal-O.R. waren enkele mutaties. Beide ondernemingsraden hebben nu – sedert de inwerkingtreding van de nieuwe wet op de ondernemingsraad – grotere zelfstandigheid dan voorheen. Ook hun bevoegdheden zijn aanzienlijk uitgebreid. Inmiddels is ook een discussie op gang gekomen over het al dan niet samengaan van de beide ondernemingsraden in de naaste toekomst. Mij moet van het hart dat, juist als we het hebben over het slopen van scheidingsmuren, ik me moeilijk kan voorstellen dat nog steeds aparte ondernemingsraden nodig zijn voor de vloot en voor de wal. Vele van de met beide ondernemingsraden te behandelen onderwerpen lopen parallel of liggen in elkaars verlengde. Logisch, want voor alles geldt dat de walorganisatie er is ten behoeve van de vloot en geen eigen bestaansrecht heeft. Dat daarbij als het ware een garantie moet worden ingebouwd, dat de walvertegenwoordiging haar stem duidelijk kan doen gelden, ligt voor de

schoenen meer algemeen ingeburgerd raakt. Binnenkort zal ook worden begonnen met de versterking van 'persoonlijke' veiligheidsbrillen met montuur, waardoor de kennelijke weerstand tegen het dragen van oogbeschermers weggenomen zal worden.

Als bijlage van het dienstreglement zal een veiligheidsreglement worden uitgegeven waarin de verplichtingen op het gebied van veiligheid voor zowel werkgever als werknemer worden opgenomen.

De krappe stafpositie waarover ik sprak en die zich met name bij de 1e stuurlieden deed gevoelen, noopte ons helaas om de beide veiligheidsinstructeurs tijdelijk als 1e stuurman in te zetten. Echter, wel degelijk is het de bedoeling hen binnenkort weer als instructeur ten behoeve van nog grotere veiligheid aan boord aan te stellen.

Hoewel wij gelukkig bespaard zijn gebleven voor calamiteiten, hebben wij



hand. En is ook mogelijk bij een gecombineerde ondernemingsraad! Als ik nu uw aandacht ga vragen voor de vloot, zoals die in 1979 heeft gereïd en gezeild, dan zou ik eerst nog eens de drie doelstellingen willen opnoemen waar alles om draait. Onze taak is

- 1) ladingen veilig te behandelen en vervoeren
- 2) geen verontreiniging te veroorzaken
- 3) met inachtneming van het voorgaande, optimale resultaten te behalen tegen minimale kosten.

Deze opsomming brengt mij allereerst op de veiligheid.

Veiligheid

Wat de persoonlijke veiligheid van onze opvarenden betreft ziet het ernaar uit, dat het aantal ongevallen in 1979 onder dat van 1978 blijft. We vlieën ons met de hoop, dat dit mede te danken is aan de aandacht die wij in diverse publikaties steeds weer schonken aan het veiligheidsaspect bij het werk aan boord. Wat overigens niet wegneemt, dat een ongeval zoals een losschietende koppeling van een slang – waardoor een Spaanse scheepsgezel aan één oog blind zal blijven – tot ernstig nadenken stemt. Besloten is om in plaats van eenmaal per jaar, voortaan eenmaal per dienstperiode aan een ieder veiligheidsschoenen te verstrekken. Dit zal, naar wij hopen, ertoe bijdragen dat het dragen van deze

... de cursussen op de Bedrijfsschool te Pernis werpen zodanig nut af ...

gemeend te aanbevelingen van IMCO toch met spoed te moeten implementeren. Daardoor stond 1979 in het licht van doelmatige reisvoorbereiding, juist om ongevallen in loodsvaarwater te voorkomen. Tijdens een 14-tal cursussen van 4 dagen elk werd aan 67 navigatie-officieren de techniek van het voorbereiden van een reis bijgebracht. Ook buiten onze maatschappij – met name van de zijde van het onderwijs – bestaat hiervoor grote belangstelling.

Verontreiniging

Het aantal gevallen waarin sprake was van verontreiniging van het water door schuld van het schip is beperkt tot een tiental. Daarvan was in één geval sprake van foutieve ballastoperatie, in twee gevallen van foutieve bunkermanipulatie terwijl de overige gevallen werden veroorzaakt door technische defecten van geringe omvang. Inmiddels nadert met rasse schreden het tijdstip waarop vermoedelijk de Solas 74 en Marpol 73 conventies van kracht worden, namelijk medio 1981. Onze schepen zullen dan moeten voldoen aan de bij deze conventies behorende protocollen, zoals vastgelegd tijdens de Tanker Safety Pollution Prevention

'Recht zo die gaat'

(Vervolg van pag. 5)

conferentie. Daarvoor is in het afgelopen jaar veel voorbereidend werk verricht. Tijdens de dokking in oktober/november kreeg de 'Diadema' een inert-gas-generator en een crude-oil-wash-installatie. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen, dat de eerste reis hiermede nog geen volledig succes was, ondanks dat de dokking was uitgelopen van 3 tot 7 weken! We zullen hieruit de nodige lering moeten trekken voor de overige D-klasse schepen die nog moeten worden omgebouwd.

Resultaten

Alvorens ik spreek over de resultaten – en dus ook de kosten – eerst een paar opmerkingen. Het steeds grotere aandeel van de vloot in vervoer voor derden, maakt het noodzakelijk om meer dan ooit te voren te letten op behoud van kwaliteit en kwantiteit wat lading betreft. De commerciële benadering door de leiding aan boord bij eventuele geschillen is strikt noodzakelijk. Daarvoor dienen o.a. de ladingbehandelingscursus en de gewijzigde charterers instructies. Reisreparaties hebben een ongunstig effect op onze resultaten. Afgezien van het onderhoudswerk dat tijdens de dokking wordt verricht, kunnen de inmiddels aan boord van vele van onze schepen geplaatste planningsborden alsmede de gestandaardiseerde administratie ertoe bijdragen dat onderhoud optimaal geschiedt, waardoor dergelijke verliesposten worden verminderd. Ook van meer 'vaste' ploegen opvarenden per schip, waarmee op enkele schepen al wordt gewerkt, kunnen wat betreft dokkosten gunstiger resultaten komen. Meer dan voorheen zullen in havens mogelijkheden moeten worden geschapen om de slops kwijt te raken. Enkele van onze niet-VLCC's varen reeds geruime tijd met slops en afgewerkte olie, die zij niet kwijt kunnen, hetgeen verlies aan vrachtruimte betekent. Wij staan volledig achter alle pogingen om het milieu te sparen, maar ook walinstaties en havenautoriteiten zullen hun steentje hiertoe moeten bijdragen. Vanwege de stijgende bunkerprijzen is juiste afstelling en het meest doelmatige instrumentarium daarvoor noodzakelijk aan boord, hetgeen ook past in onze energie-besparende maatregelen. Dit zijn slechts enkele algemene opmerkingen. Ik zou er nog een scala aan kunnen toevoegen, alle van invloed op de resultaten van elk schip afzonderlijk. Maar wij achten het van groot belang dat de scheepsleiding – the men on the spot – in de toekomst meer dan ooit tevoren zelf beslist hoe de kosten van het varen zo laag mogelijk kunnen worden gehouden. Niet voor niets geven wij cursussen, lezingen, zenden aanwijzingen, stellen vóór plaatsing betrokkenen op de hoogte van toestand van schip en machines.

In het afgelopen jaar hadden wij, wat betreft grote tegenvallers, twee schepen die wel bijzonder in het oog sprongen, namelijk de 'Lepton' en 'Meta'. De 'Lepton' had, zoals u weet, condensorlekage door een defecte afsluiter, waarmee uiteindelijk door het huren van een sleepboot voor standby en voor reisreparaties, incl. offhire, een bedrag van f 1 miljoen was gemoeid. De 'Meta' op haar beurt moest onderweg huidreparaties ondergaan, waar maar liefst 10 volle dagen mee waren gemoeid. Ik wil hier verder geen cijfers geven als we het over resultaten en kosten voor het jaar 1979 hebben; daarvoor is het nog te vroeg. Wel wil ik stellen dat, wat onze concurrentiepositie betreft, er aanwijzingen zijn dat deze zich langzaam verbetert. Hoewel het Nederlandse kostenpeil nog hoog is, stijgt dit momenteel slechts langzaam door de relatief lage inflatie, zeker in vergelijking met Groot Brittannië, waar bovendien de vorige maand overeengekomen loonvoorwaarden een zware tol zullen gaan heffen op de exploitatiekosten van de Britse vloot. Een belangrijke factor in dit verband blijft ook de koers van het Engelse pond, dat in de loop van 1979 al aan betrekkelijk grote schommelingen onderhevig was. Wanneer wij erin slagen onze exploitatiekosten per schip ongeveer op hetzelfde niveau te houden als in dit jaar en andere factoren, zoals het aantal efficiënte dagen en het bunkerverbruik tevens gunstig zijn, dan lijkt het niet onmogelijk, mede door de sterke uitbreiding van het PLA, dat de kosten per ton vervoerde lading van onze vloot in 1980 hetzelfde peil zullen bereiken als die van de Britse Groepsvloot. Dat is een meer positief geluid dan u menigmaal zo tegen de jaarwisseling hebt gehoord. Dat wil niet zeggen, dat we er al zijn! Wel dat we op de goede weg zijn. Vandaar ook het motto: Recht zo die gaat.

1980 en verder

U verwacht van mij ook een blik in de toekomst. Als u bedenkt dat, wat het aantal schepen betreft, wij er nu twee meer hebben dan verwacht, dan voelt u wel dat ik geen definitieve uitspraak wil doen over het vlootbestand in het komende jaar. Maar dat we over een jaar of vier slechts ongeveer een dertigtal schepen zullen hebben, dat moet nog steeds als bijna vaststaand worden aangenomen. Dus nog steeds, zij het geleidelijk, een reductie. Echter, juist om de lengte van de dienstperioden aan

boord in de hand te houden, hebben wij een paar weken geleden besloten de stafpositie voor 1980 af te gaan stellen op 40 schepen. Dit willen wij bereiken door aanvulling van onderaf. Voor het eerst zal daarbij ook een vrouwelijke stuurman haar eerste stappen op onze vloot gaan zetten. Als we bedenken dat momenteel nog een vrouwelijke stagiaire bij ons vaart en een echtgenote van een collega in de civiele dienst, dan betekent dit wel een geleidelijke doorbraak van de vrouw bij Shell Tankers.

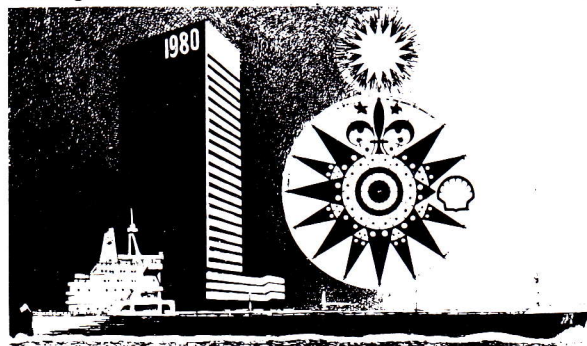
Het komende jaar zal, zeker wat stuurlieden betreft, ook weer promoties brengen. Het opbouwen van een bestand van vakbekwame scheepsgezellen gaat resoluut door. Deze maand nog stappen weer 16 aankomende gezellen op de opleidingsschepen 'Daphne' en 'Macoma'.

De cursussen op de Bedrijfsschool te Pernis, waar bevaren scheepsgezellen worden bijgeschoold, werpen zodanig nut af, dat ook in 1980 weer scheepsgezellen zullen worden genomineerd. We gaan verder met het geleidelijk aan delegeren van taken en bevoegdheden naar de leiding aan boord, wat op zichzelf – tezamen met reductie van de vloot – zal leiden tot een verlaging van het aantal walpersoneelsleden. De video aan boord wordt uitgebreid tot meer schepen, in de eerste plaats met het oog op grotere ontspanningsmogelijkheden, doch zijdelings met het oog gericht op mogelijkheden in de instructieve sfeer. Pogingen om een groter aandeel te krijgen in het bulkvervoer van de Shell zullen in het werk worden gesteld, net zo goed als we nog steeds in de markt zijn voor LNG-vervoer.

Bij alle succes dat in 1979 werd behaald door onze lichterschepen, mag worden verwacht dat wij in 1980 deze specialistische taak zullen kunnen voortzetten.

Tot slot wil ik mijn erkentelijkheid uitspreken voor u aller bijdrage in het afgelopen jaar. Juist de vorige maand had ik gelegenheid om enkele van onze schepen te bezoeken en ik kan niet anders zeggen dan dat ik bewondering heb voor hetgeen aan boord, onder soms moeilijke omstandigheden, wordt verricht.

Ik wens u gezondheid en geluk, zowel voor u zelf als voor degenen die u dierbaar zijn.





Werkstuk van klas 5, Dr. W. Dreeschool te Arnhem.

Zo ziet de display eruit, gereed om de eerste bezoekers te ontvangen.



Goede ambassadeurs

Vrij vaak komen er bij onze maatschappij verzoeken binnen van scholen om reclame-materiaal ter beschikking te stellen ter uitdeling aan leerlingen en andere geïnteresseerden tijdens op school te houden maritieme tentoonstellingen, 'open dagen', e.a. Ook, en dat is een vrijwel dagelijkse aangelegenheid, vragen scholieren ons, telefonisch of per brief, om gegevens voor een te maken scriptie of een te houden spreekbeurt. Tankers en de tankvaart staan in het middelpunt van de belangstelling. Bij veel negatieve berichtgeving om ons heen proberen we hier toch ook positieve geluiden tegenover te stellen. Met name de uiterst strenge eisen die aan onze bemanningen en de schepen worden gesteld om verontreiniging van zee en lucht tegen te gaan en de, over het algemeen, gunstige uitwerking hiervan. Niet alleen 'outsiders' vragen ons hen ter wille te zijn met het verstrekken van gegevens. Ook mensen binnen het bedrijf komen bij de sectie personeelsvoorlichting (DFP/4) binnenstappen om wat documentatiemateriaal op te halen. Ze hebben dan wat bouwstenen om, op uitnodiging van een of andere school, een praatje te houden. Wij zijn erg blij met deze initiatieven en juichen deze van harte toe. Het blijken dikwijls hele goede ambassadeurs van het bedrijf te zijn. Een poosje geleden nam hoofdbediende B. J. van Gelderen contact met ons op. Waarover het ging en wat er verder gebeurde laten we hem zelf vertellen.

Op school

Mark Hengeveld, een buurjongen en scholier van de 5e klas van de Lagere

School, vroeg me om gegevens – foto's en dergelijke – over olietankers. De leerlingen van de Dr. W. Dreeschool in Arnhem hadden de opdracht om voor de schooltentoonstelling verschillende dingen te creëren, zoals het bouwen van miniatuurtreinen, olietankers, enz. Dit project omvatte de hele school. De redactie van 'Schip en Ka' stuurde op mijn verzoek het nodige documentatiemateriaal, dat Mark aan zijn onderwijzer overhandigde. Deze nodigde me, naar aanleiding hiervan, uit de klas te vertellen hoe het op een olietanker reilt en zeilt.

Leuke vragen werden door de kinderen gesteld: over het laden en lossen, proviand, hoe groot de grootste Nederlandse mammoettanker was. Dat er tegenwoordig grotere tankers in de vaart waren dan 250.000 ton was hun niet bekend. Verder werd er gevraagd over het leven aan boord, de vrijetijdsbesteding, wat te doen bij ziekte of ongeval en nog veel meer vragen. Later, tijdens de schooltentoonstelling op 11 oktober, konden ouders en kinderen zien met welk een fantasie en inspanning de leerlingen zaken op het gebied van energie naar voren brachten. Het gebruik van energie uit het stenen tijdperk tot aan de tegenwoordige tijd werd behandeld. Met trots zat Mark met z'n groepje naast zijn zelfgemaakte 'Shell' tanker. Het schip moest zogenaamd in de Perzische Golf liggen. Daarbij waren de nodige zandvlaktes, pijpleidingen en olietanks gebouwd. Daarboven hingen de posters (de 'Mytilus' en een doorsnee van een moderne Shell-tanker) die de redactie van 'Schip en Ka' nog tijdig had weten op te sturen.

Hulde aan de leerkrachten en de

leerlingen van de Dr. W. Dreeschool die dit 'energieproject' tot een succes maakten!

Display

Bij welke hulde wij ons van harte aansluiten die, zeker niet in de laatste plaats, ook bestemd is voor hoofdbediende Van Gelderen. Zijn initiatieven zijn er per slot van rekening de oorzaak van geweest dat de tankvaart op die school door een 'ingewijde' nader kon worden belicht.

Het was jammer dat wij ten tijde van de bovengenoemde tentoonstelling nog niet de beschikking hadden over een zg. display. Dat is een uit een midden- en twee zijpanelen bestaand groot staande bord (afmetingen 2,60 m lang en 1,30 m hoog) waarop aan de hand van foto's diverse facetten van energievervoer aanschouwelijk worden voorgesteld. Bij de display behoort een schaalmodel 1 : 150 van de produktentanker 'Fossarina'. Sinds december kan het geheel, display en model, voor korte tijd (zeg twee tot drie weken maximaal) ter beschikking worden gesteld van Lagere Technische Scholen. Maar wij beperken ons niet tot LTS'en, ook Lagere Scholen, MAVO's, HAVO's, zeeverkennergroepen en verenigingen kunnen het materiaal een paar weken 'in huis' krijgen. Wel is het zaak om bijtijds te bespreken omdat het er wel naar uitziet dat het materiaal druk zal worden gebruikt. Een telefoontje van de desbetreffende school, groep of vereniging naar de redactie van 'Schip en Ka' is voldoende om in onderling overleg een en ander te arrangeren.

Shell Tankers b.v.

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

**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
D. van Zanen*
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
D. Jongeneel
DFM



Accounting
and Budgets
J. R. van den Berg
DFF/1



Fleet
Superintendent
J. J. Osinga
DFM/1



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



Fleet
Superintendent
N. J. Doorn
DFM/2



Calculations
N. Coors
DFF/3



Fleet
Superintendent
H. J. Kievit
DFM/3



Translations,
Correspondence and
Documentation
F. M. van der Kolk
DFF/4



Catering
Superintendents
N. C. Mulder
J. C. C. Naerebout
DFM/4



Materials
H. Sierat
DFF/5



Fleet
Administration
J. H. de Koning en
J. C. M. van de Kreeke
DFM/5




Fleet Maintenance
Administration
P. J. Huigen
DFM/6




Wijk




Medical
K. Engelsma
DF/1




TECHNICAL AND NAUTICAL SERVICES
E. van 't Woudt*
FT



PERSONNEL
C. van DALEN*
DFP




Technical services
Veldt
FT/1




Fleet Personnel
G. H. van Leeuwen
DFP/1



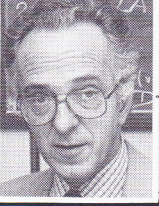
Wages and Administration
Fleet Personnel
J. Beekhuizen
DFP/3



Nautical services
A. Riteo
FT/2



Personnel Information
W. N. Wouters
DFP/4



Shore Personnel
P. H. van Groeningen
DFP/5




Repairs
van Duuren
FT/3




Personnel Relations
J. van Wijck
DFP/6



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



Repairs and Maintenance
Planning and Administration
H. Roodhorst
FT/31



Safety
H. Hoogendijk
FT/4



* General Attorney

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

Reporting set-up

as on 1-1-1980

ALL VESSELS

Wij zijn geen

'Noem ons alsjeblieft geen rechercheurs of controleurs! De mensen zouden een totaal verkeerde indruk van ons krijgen en dat is bepaald niet de bedoeling'. Aan het woord is J. C. Langeveld, audit-manager van Shell Tankers B.V., de Shell laboratoria Amsterdam (KSLA) en Rijswijk (KSEPL), Shell Onroerend Goed B.V. en het Shell Pensioenfonds. Sinds 1 juli van dit jaar is hij de opvolger van de bij velen bekende, vroegere walcollega J. Bomhof. Al zit hij pas een half jaar op de nieuwe stoel, toch is hij beslist geen nieuweling in het audit 'vak'. Ruim twintig jaar ervaring deed hij op o.a. bij Shell Nederland Verkoop en het laatst binnen de M(anufacturing), T(ransport) en M(arketing) organisatie.

Wat doet nu zo'n afdeling Internal Audit? Voordat we een gesprek hierover begonnen sloegen we het Engels/Nederlands woordenboek open bij het woord 'audit'. Als eerste betekenis werd gegeven 'het nazien der rekeningen'. Zeer acceptabel dus. Maar een andere betekenis van het woord was 'dag des oordeels'. En daar schrokken we wel een beetje van... Maar het bleek, al pratende, in dit verband niet te kloppen. 'Nazien der rekeningen' kwam er dichterbij. Dat er nog heel wat meer wordt gedaan dan 'nazien' werd ons tijdens het gesprek wel duidelijk.

Zwarte Bende

Omstreeks 1967 werden de interne controle-afdelingen van alle Nederlandse Groepsmaatschappijen samengevoegd tot één 'Internal Audit Division - Nederland', ressorterende onder het Centraal Kantoor te Den Haag, thans onder de leiding van P. J. Duijkers (FNCAH/2). De totale bezetting, bestaande uit circa 40 man, is ingedeeld in zeven groepen, die ieder een aantal maatschappijen als werkterrein heeft. Vóór deze centralisatie beschikte iedere Groepsmaatschappij over een eigen interne controle-afdeling, waardoor een uniforme werkwijze ontbrak. Uit de jaren vijftig weet Langeveld zich nog wel de naam 'zwarte bende' te herinneren, waaruit zou kunnen worden afgeleid dat de 'controleurs' niet altijd op handen

gedragen werden. 't Ging meer in de richting van 'de dag des oordeels'... De hoofdtaak van de auditor bestaat uit het beoordelen van de opzet en de praktische uitvoering van procedures en controles binnen het bedrijf. Hij zal zich slechts dan een oordeel daarover kunnen vormen indien hij zelfstandig de uitgevoerde werkzaamheden, geproduceerde documenten, etc. heeft gecontroleerd. Het is niet het zoeken naar gemaakte fouten (hoewel die wel worden 'meegenomen') maar meer het zoeken naar lacunes in procedures en controles. Deze controles kunnen zich over alle activiteiten van het bedrijf uitstrekken. Naast de formele controles (zijn de bevoegdheden geregeld? Zijn de juiste handtekeningen geplaatst? Wordt daarop door het bedrijf controle uitgevoerd? enz.) zal men ook 'achter' de paraaf kijken, dat wil zeggen: op grond waarvan heeft men de handtekening geplaatst? Waarom doet men iets en waarom wordt iets anders achterwege gelaten? Doch ook of in voldoende mate van de computer gebruik wordt gemaakt en of bestaande computerprogramma's in voldoende mate met controle-maatregelen zijn omgeven. Ook de efficiency van mankracht en budgetbesteding kan aan de orde komen. Dit is maar een kleine greep uit de grote verscheidenheid van vragen, waarbij moet worden getracht een antwoord te verkrijgen. Dit alles lijkt gecompliceerd. Is het natuurlijk ook maar in feite zijn de basisprincipes gelijk, ondanks de specifieke geardeheid van ieder bedrijf, of het nu chemie is of research, tankvaart of een produktendepot. 'Wij hebben de plicht lacunes in de procedures en controles te signaleren. Maar daarmee

is de kous niet af, want het behoort ook tot onze taak mee te denken in het zoeken naar een oplossing en suggesties te doen. Daarbij kijken we niet naar de functionaris maar naar de functie in de organisatie. In onze rapportage komen nooit namen van employés'. Het is belangrijk dat de auditor het bedrijf waarin hij zijn controles uitvoert, goed kent/leert kennen, daar dit voor een juist oordeel omtrent een aangetroffen situatie van belang is.

Een onderzoek

Men werkt met een drie-jarenplan. Hierin staat per jaar vermeld welke onderzoeken bij een bepaalde groepsmaatschappij uitgevoerd zullen worden. Het plan wordt aan de directie voorgelegd en zonodig worden wijzigingen aangebracht. Bij het begin van een onderzoek wordt een afspraak gemaakt met de 'auditee', dat wil zeggen de chef van de afdeling waar het onderzoek gaat plaatsvinden. Voordat een gesprek begint worden de beschikbare gegevens bestudeerd, zoals de bestaande regelingen en



rechercheurs

voorschriften, organisatieschema's en ook, indien aanwezig, al eerder uitgebrachte rapporten. 'Zo begin je een onderzoek goed voorbereid en je weet in grote lijnen de activiteiten van de afdeling'. De omvang van het onderzoek kan beïnvloed worden door de gecompliceerdheid van de materie of van de aangetroffen situatie. Na de gesprekken (en, indien gewenst, het bezoeken van werklocaties) met de chef en mensen van zijn afdeling wordt het onderzoek begonnen. Daarna wordt een concept (= voorlopig) rapport opgemaakt en vervolgens met de 'auditee' besproken. Na het gegeven commentaar wordt het uiteindelijke rapport opgesteld. Een afwijkende mening van de 'auditee' dient in het rapport te worden opgenomen. Dit gaat aan de 'auditee' met een kopie aan diens direkte chef. Bij Shell Tankers wordt zo'n rapport ook binnen het management team besproken.

Links J. C. Langeveld, audit manager en rechts auditor M. Beuning. Laatstgenoemde is sinds kort gedetacheerd bij een Shell maatschappij in Amsterdam.

Het valt geheel en al onder de verantwoordelijkheid van de leiding van de desbetreffende onderneming of de in het rapport verwerkte aanbevelingen zullen worden opgevolgd of niet. Of ze actiepunten zullen worden of niet. Het kan best zo zijn dat de omstandigheden het niet toelaten een of meerdere aanbevelingen om te zetten in actiepunten. Indien besloten wordt de aanbevelingen op te volgen is het wenselijk, dat een vermoedelijke implementatiedatum (= de datum van invoering) wordt gegeven. Eenmaal per half jaar wordt een samenvatting gemaakt van de verschillende actiepunten uit de plaatsgevonden onderzoeken. In een zg. Audit Committee (vergadering van directieleden met de audit-manager) wordt dit halfjaarsverslag besproken en kan nader worden ingegaan op de resultaten van de onderzoeken.

De afdeling van Langeveld bestaat, behalve hemzelf, uit nog vier auditors. Een ervan is belast met audit werk in het Shell Laboratorium in Amsterdam (houdt er ook kantoor), de tweede doet dit werk in het lab in Rijswijk en de andere twee zitten in het Shell Gebouw aan het

Hofplein en verrichten controles bij Shell Tankers, het Shell Pensioenfonds en Shell Onroerend Goed (zijn dus ook nogal eens 'en route').

De auditors die de onderzoeken uitvoeren, zijn over het algemeen jonge economen en NIVRA (= Ned. Instituut van Register Accountants) studenten. Een absoluut vereiste om dit werk goed te doen is het geduldig kunnen luisteren naar anderen. De auditor moet geloofwaardig overkomen en vertrouwen weten in te boezemen. Behulpzaam zijn bij het zoeken naar oplossingen bij ontstane problemen. De vorm van rapporteren is ook uitermate belangrijk. In zo goed mogelijk gekozen bewoordingen en vooral duidelijk moeten de bevindingen op schrift worden gesteld. Het doel en het resultaat van het onderzoek moet goed uit de verf komen. De inhoud komt niet alleen het bedrijf, maar zeer zeker ook de mensen ten goede. Goede procedures, richtlijnen en controles zijn, met name voor de leidinggevendenden in een organisatie tevens hulpmiddelen om de verantwoordelijkheid te kunnen dragen voor de onder hun leiding plaatsvindende activiteiten.

Onderzoek tijdens dokking

Wij vroegen of de onderzoeken zich tot de vloot van STBV uitstrekten. 'Zeker wel', was het antwoord. 'Zojuist hebben wij de dokking van de 'Mytilus' te Singapore meegemaakt. Niet de eerste keer overigens dat we dit doen, want enkele jaren geleden is de dokking van de 'Niso' te Schiedam gevolgd. Reeds eerder is mijn voorganger naar het Verre Oosten geweest voor de dokking van de 'Acteon'. Van het scheepvaartgebeuren weet ik zelf nog niet al te veel. Daarvoor ben ik nog te kort in deze functie. Maar ik zie wel in dat een onderzoek tijdens een dokking (en gesprekken met mijn voorganger hebben me dit wel duidelijk gemaakt) zich onderscheidt van onderzoeken aan de wal.

Deze laatste hebben veelal betrekking op activiteiten die reeds hebben plaatsgevonden, terwijl je tijdens een dokking geconfronteerd wordt met de actuele situatie waarbij binnen een kort tijdsbestek, veel geld wordt besteed. Ook moeten er tijdens de dokking, voor niet voorzienbare reparaties, nog beslissingen worden genomen met grote financiële consequenties. Hoewel onze maatschappij ook voor deze situaties procedures en richtlijnen heeft opgesteld, zal een onderzoek tijdens een dokking een andere benadering vereisen. Mocht u de audit-mensen in uw werk ontmoeten, ga er dan van uit dat ze u met raad en daad bij uw werkzaamheden terzijde willen staan. Ze zoeken echt niet net zo lang tot ze iets ontdekt hebben wat niet conform de regels is gegaan. Waarmee we maar willen zeggen: 'het zijn beslist geen rechercheurs'.



SCHOON SCHIP



Handel veilig, heus, het helpt

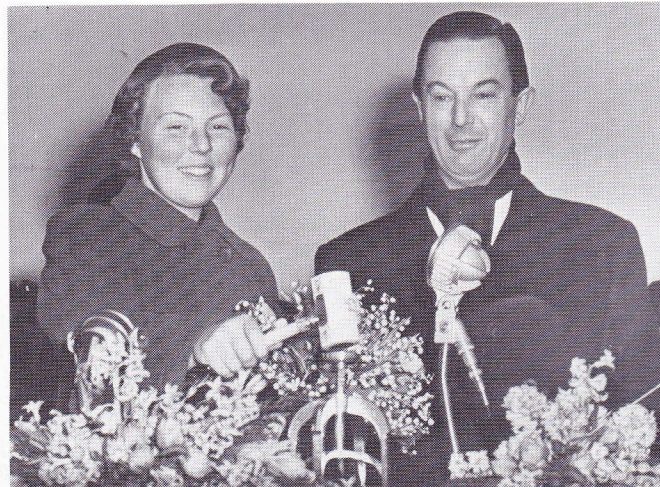
2e stuurman R. A. de Boer wist met een fraaie opname bij de foto-veiligheidswedstrijd de 2e prijs in de wacht te slepen. Duidelijk wordt in deze opname weergegeven hoe met lijflijnen het werken op een gevaarlijke plek toch veilig kan gebeuren.

De grootste diepgang

Tijdens de lossing te Lyttelton, Nieuw Zeeland, in november vorig jaar, werd de 'Felipes' door pers en TV bezocht wegens het vestigen van een nieuw record aldaar, namelijk 'Schip met de grootste diepgang'. Bij de uitzending van de TV 's avonds werden de overdag opgenomen beelden van de 'Felipes' uitgezonden.

Eerste officiële daad

Op 15 januari 1955 werd voor onze maatschappij bij de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Mij in Amsterdam het 31.000 ton draagvermogen



metende s.s. 'Vasum' tewatergelaten. In tegenstelling met nu was een tewaterlating in die dagen een veelvuldig voorkomende gebeurtenis. Dat we er nu op terugkomen is, omdat de doop en tewaterlating van dit schip de eerste officiële daad was van H.K.H. Prinses Beatrix zonder aanwezigheid van andere leden van het Koninklijk Huis. En dat is de 15e januari dan precies 25 jaar geleden.

Dank

Dank, heel veel dank, ook namens mijn vrouw, voor de vele blijken van belangstelling die wij ontvingen ter gelegenheid van ons huwelijk te Breda op 30 november jl. Ook waren wij erg blij met de kado's en bloemen o.a. van de opvarenden van de 'Fossarina'.

s.a.w.
Willem Mol

Nieuwe SBS

Nu het aanbod van energie iets krappere is geworden, is er wat meer belangstelling ontstaan voor vloeibaar petroleum gas ofwel LPG. Wat wordt hier eigenlijk onder verstaan, waar komt het vandaan, wat kun je ermee doen en in welke landen en voor welke doeleinden wordt er gebruik van gemaakt? Het antwoord op deze vragen geeft een nieuwe uitgave in de Shell Briefing Service, getiteld 'Liquefied Petroleum Gas' of, in

de Nederlandse versie, 'vloeibaar petroleum gas'. Exemplaren zijn verzonden naar alle schepen, alle secties en bovendien staan ze voor elke belangstellende voor het grijpen in de stand op de 6e etage.

En nog een

Wat is LPG en wat doe je ermee? Aldus de titel van een nieuwe SBS, die vloeibaar petroleum gas tot onderwerp heeft. Hierin wordt o.a. antwoord gegeven op vragen als: wat is LPG eigenlijk. Waar komt het vandaan? Wat kan je ermee doen en in welke landen en voor welke doeleinden wordt er gebruik van gemaakt.

Shell journaal 1979



Shell-journaal van Nederlandse bomen

door Jaap Hoge

Zoals gebruikelijk heeft Shell Nederland in december weer een Shell Journaal, als kleine attentie rond de jaarwisseling, naar alle Shell medewerkers, gepensioneerden en relaties gezonden. Dit keer gaat het boekje over Nederlandse bomen en hun rol in de samenleving. Het Journaal is opgedragen aan de in 1970 opgerichte Bomenstichting en haar doelstelling: de bevordering van de zorg over het Nederlandse bomenbestand. Het boekje is verlevendigd met vele illustraties waaronder enkele fraaie kleurenopnamen.

SCHOON SCHIP

Big als afscheidscadeau



Het is tamelijk ongebruikelijk om een collega die afscheid neemt onder andere een big als cadeau te geven. Nog ongebruikelijker is het om in dit blad melding te maken van het afscheid van iemand die bij Shell Nederland in dienst was en is overgeplaatst naar het Centrale Kantoor in Den Haag. Als we daarbij echter bedenken, dat het Gerard Robberecht was voor wie op 29 november alle belangstelling in de lunchkamer van het Shell-Gebouw gold, dan zullen de meesten zich kunnen indenken dat een uitzondering hier wel op z'n plaats is. Te meer omdat hij als hoofd van de telex-afdeling toch grotendeels voor onze maatschappij werkte. Bovendien, Gerard is vele jaren nog in dienst van Shell Tankers geweest, al vanaf 1952, toen we nog in het Groothandelsgebouw waren gehuisvest. Behoudens tijdens een kleine zijsprong, die hem even naar onze correspondentie-afdeling voerde, waren 27 jaar lang de ratelende telexmachines zijn naaste bureu. Elk bericht van en naar onze schepen ging door zijn handen. De invoering van de TOR-installaties was mede door zijn studie hiernaar mogelijk geworden. Juist zijn ideeënrijkdom was mede aanleiding om hem nu naar het Centraal Kantoor in Den Haag over te plaatsen, waar men – als co-ordinator in dit Shell-landje – hem een groter werkterrein kan bieden. Die ideeënrijkdom is in het verleden niet beperkt gebleven tot de telex. Ook privé

wist hij door allerlei – veel ludieke – invallen leven in de brouwerij te houden. Vele daarvan werden door zijn collega's met belangstelling – en dikwijls verbazing – gevolgd. Geen wonder dat zijn chef Jan Wapenaar in de afscheidsspeech een aantal daarvan memoreerde. Kennelijk is de originaliteit die Robberecht uitstraalde ook van invloed geweest op de met hem samenwerkende collega's. Zij vormden voor deze ene gelegenheid een gemengd zangkoor. In het ten gehore gebrachte lied, met vele coupletten (waarbij – nog nooit eerder vertoond – de gehele goegemeente in onze stemmige

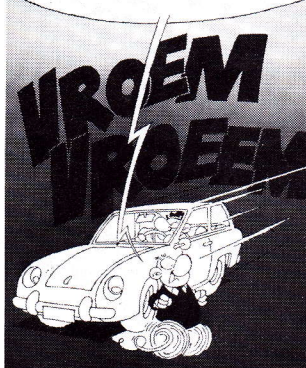
lunchkamer luidkeels het refrein meezeong) werd de nadruk gelegd op Gerard's veelal tot mislukking gedoemde experimenten op zijn mini-boerderij. Aan het eind ervan kreeg hij – grote consternatie – een big aangeboden. Samen met het gereedschap dat hij al als afscheidscadeau had gekregen en dat fraai kan dienen voor het maken van een hok voor het beest, toog hij huiswaarts, overladen met de beste wensen van o.a. vele Shell-Tankers-collega's.

Zevende-hands VLCC

Dagelijks worden er overal ter wereld schepen verhandeld. Tientallen per week, vele honderden per jaar. Vooral kleinere schepen veranderen nogal eens van eigenaar. Er is een geval bekend van een kustvaarder die maar liefst veertien maal een andere naam op de boeg kreeg voordat ze tijdens een hevig noodweer in de Middellandse Zee verging. Ook grote schepen worden de laatste jaren in toenemende mate van de hand gedaan. Voor de verkoper niet meer rendabel te exploiteren maar de koper ziet er nog wel wat in. Tankers komen in toenemende mate op de verkoopmarkt. Kleinere wat meer in aantal, de grotere wat minder en de hele grote, VLCC's en ULCC's, nog minder. Maar

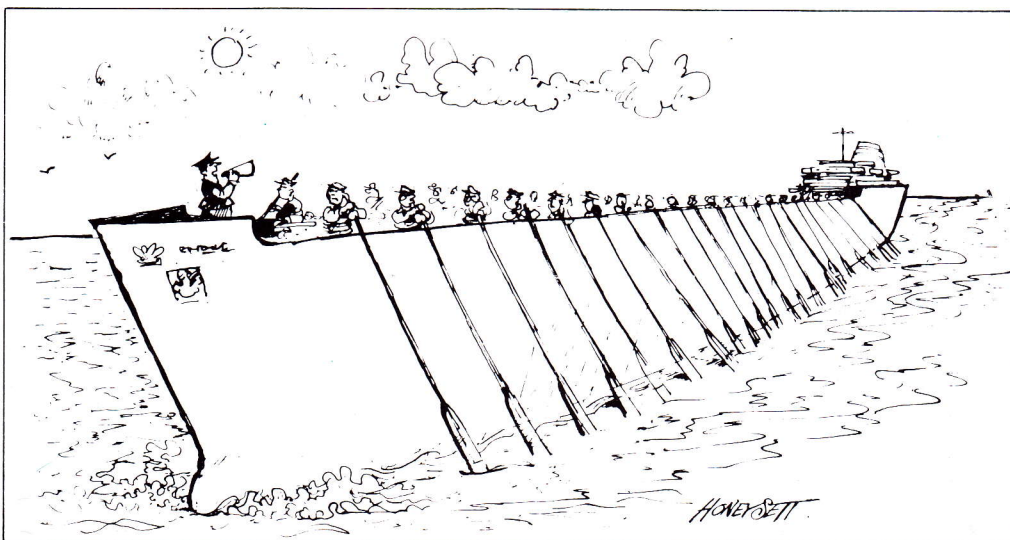
nu hebben wij een 240.000 tonner gesignaleerd die onlangs voor de zevende keer in haar nog vrij jonge leven is vernaamd. De Liberiaanse, in 1971 gebouwde 'Al Baha'a B.' (wat een naam . . .) heette achtereenvolgens 'Libra', 'Kiku Maru', 'Eastern Eagle', 'Cordoba', 'Balder King' en 'Gull'. Zouden zich inmiddels al weer nieuwe kopers hebben aangemeld?

ENERGIE BESPAREN IS:



NIET TE HARD RIJDEN

De kapitein is zo ingenomen met jullie idee om energie te besparen, dat hij als beloning vanwege de kerst de machine weer zal aanzetten.



Gehuwd

13.12: E. E. de Rijcke, 3e stm., met mw. M. Pluim; 30.11 W. Mol, sch.gezel a/w met Mw. J. Ripson.

Geboren

28.11: Lars, zoon van M. van Bethlehem, 4e wtk., en mw. L. J. van Bethlehem-Voorthuis (tijd. Qatar); 1.12: Jessica en Marjorie, dochters van C. A. M. Rovers, 3e stm., en mw. J. Rovers-van Zee; 6.12: Antoon Samuel, zoon van G. A. de Wolf, 4e wtk., en mw. C. A. de Wolf-Ferraz.

Aflossingen

gezagv.: J. L. Muyskens, W. O. Kooi, G. W. Bouma, J. Post, D. de Boer, J. S. Schregardus, H. H. J. Dijkhuizen, H. A. Schelvis; 1e stl.: C. L. Heyboer, H. Bijvank, G. J. Knol, R. P. Jager, G. Verbrugh; 2e stl.: J. Koek, G. J. C. van Eeten, J. P. Molenaar, C. J. van Essen, J. Korving, W. J. H. van Dipten, H. Reiling, J. S. de Vos, W. T. van den Berg, B. J. H. Wortelboer; 3e stl.: H. G. D. Cramer, J. Schol, R. van den Bos, P. J. Veenman, R. R. Reinhardt, H. Ammerlaan, J. Teertstra, A. Leffers, A. J. M. van der Loo; 4e stl.: H. Hennis; radio-off.: J. H. Gruben, G. J. Mebius, C. P. Verschoor, P. A. de Lange, C. H. Schuller, T. Neutel, P. J. Balkstra, J. Gerritsen, A. A. J. Donker; hfd.wtk.: J. L. 't Mannetje, C. H. de Koning, F. van Dalen, A. J. Baerveldt; 2e wtk.: C. W. H. van Holthuysen, H. J. Lammertink, G. de Goede; 3e wtk.: P. A. van Splunter, B. K. Frans, J. P. van de Water, P. Versluis, R. Bos, R. A. M. Haffert, E. Hendrikse, P. Dekkers, A. W. Ros, T. H. van Leeuwen, F. H. de Jong; 4e wtk.: A. van der Ster, P. A. G. van der Meer, C. J. J. van den Kerkhof, R. M. Eebes, H. W. P. Schaaper, H. J. de Bordes; 5e wtk.: J. F. Wind, R. Groeneweg, W. Mourits, E. J. Tieleman, A. C. van der Ham, J. W. Golstein, A. de Vries, B. J. ter Maat, R. van der Heide jr. sch. voorman: A. J. Tinkhof; sch. vakman 1: W. Noordhoek, L. A. T. Blankemeyer, F. J. Trijselaar, G. van Kuilenburg; sch. vakman 2: M. Temmerman, R. Cornelissen, G. J. Ros, A. F. den Hengst; sch. gezelschap a/w: J. H. Spaans, H. Korevaar, R. Kollaart, L. Taal, L. J. Verburg, J. Bovenkerk, S. H. J.

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



A. Bergsma
4E stm.



M. J. A. Krijvenaer
4e stm.



M. R. Vogelpoel
4e stm.



R. J. M. Herbes
4e stm.



R. C. J. Koreman
4e stm.



M. Kuyt
4e stm.



E. Hogkamer
4e stm.



L. van der Woerd
5e wtk.



J. T. G. Verwey
5e wtk.



H. L. P. Hutter
5e wtk.



R. C. Neleman
sch. vakman 2



A. P. T. J. Huurman
sch. vakman 2

Gieling, P. de Vries, R. J. Blaauwikel, J. L. Halsema, P. J. de Rouw, L. G. Smit, A. van der Windt, A. R. Oosterhof, J. H. Winands, H. W. Helsdingen, F. F. Beekhuis, M. K. G. H. Booms, J. E. Henneke, M. A. Oosterhof, M. A. van Dijk, J. G. Klein Hesselink, A. J. van Dormolen, A. A. Adriaanse, R. W. Pieters, W. Stremme; aank. sch. gezelschap a/w: R. J. A. Lempereur, A. M. A. Sondag, O. Heerlien, G. B. den Hertog, P. A. C. Heetesonne; hoofdvoeding: B. Gohres, P. C. Bergmans, W. G. Meuleman. J. van der Horst; sch. kok: W. N. Top; aank. kok: G. Datema; hoofdbediende: J. L. F. Romen, J. A. Small; bediende: G. Korevaar-Pullen, H. A. Gard, L. A. Teveer, M. Bouwkamp; bediende (a/d): J. J. P. Vaessen, E. K. Wielandt, M. de Vrijer; jongen a/w: E. Seerden, P. A. Raas, J. Jager, R. G. van Zweedem;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Acilla: wnd. 1e stm. F. L. A. Bloot, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière;
m.s. Acmaea: gezagv. M. A. Messelaar;
m.s. Acteon: hfd.wtk. K. L. Schuring, 4e wtk. R. Koudstaal, wnd. 4e wtk. G. J. Harlaar;
s.s. Capiluna: 4e stm. R. J. M. Herbes, hfd.wtk. L. C. Spoon, 5e wtk. W. Mink, T. E. Westra;
m.s. Cinulia: 1e stm. R. Knol, radio-off. R. J. H. Koop, 4e wtk. D. J. Sandee, 5e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, sch. vakman 2 P. te Riet;
m.s. Crania: wnd. 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, radio-off. H. J. van Homoet, 4e wtk. J. W. Jongkind;
m.s. Dalia: 1e stm. E. J. J. Eelman; sch. voorman C. Luykenaar, sch. vakman 1 J. W. Wolters, aank. kok J. M. C. Verjans;
m.s. Daphne: gezagv. J. H. Korsen, wnd. 3e stm. P. W. F. Bos; sch. vakman 1 R. Stuijzand, sch. vakman 2 A. C. Dieckman, sch. gezelschap a/w G. Buys, J. Hendrikx, bediende C. J. de Graaf, bediende (a/d) T. W. Meeuw;
m.s. Diadema: wnd. gezagv. L. J. Hirs, radio-off. J. J. Westhuis, 4e wtk. M. P. Roon, 5e wtk. J. T. G. Verwey, capataz J. Castro Romero, man. esp. A. Abalde Bastos 2° man. G. Gago Costas, J. L. Perez Hermo, mar. int. A. Acuña Germade, F. Collarte Vazquez, F. Costa Cruz, S. Dominguez Castro, A. Fernandez Garcia, G. Figueroa Garcia, G.

Pereira Rodriguez, U. Riobo
 Riobo, 2° mar. int. E. Peon Cajide,
 coc. F. Aragunde Romero, cam.
 maydo, A. Otero Garcia, cam. A.
 Dieguez Garcia, V. S. Fernandez
 Moreno;
m.s. Diloma: radio-off. H. J. van
 Leeuwen;
m.s. Dione: hoofd voeding H.
 Otter;
m.s. Dosina: sch. vakman 1 J. J.
 van Triet, sch. gezel a/w G. M.
 Gouka, T. C. J. G. Schuit,
 hoofdbediende G. J. Vrielenk,
 bediende J. A. Schuiten;
m.s. Felania: wnd. 3e stm. J.
 Ghijsels; bediende (a/d) P. J.
 Geenen;
m.s. Felipes: aank. sch. gezel

Onze vlootjubilaren



G. H. Willems
 4e wtk.
 10 jaar op 5.1.79



N. A. Jager
 gezagv.
 30 jaar op 12.1.80



J. Priest
 gezagv.
 30 jaar op 12.1.80



J. H. A. Budding
 gezagv.
 30 jaar op 12.1.80



B. W. Bakker
 2e stm.
 10 jaar op 19.1.80



E. J. H. van Arcken
 Sch. vakman 1
 10 jaar op 25.1.80



H. A. Schelvis
 gezagv.
 30 jaar op 30.1.80



E. Jousma
 hfd. wtk.
 25 jaar op 31.1.80

a/w J. W. Hensen, J. M. D.
 Theunisse, bediende (a/d) N. M.
 Wolthuizen;
m.s. Fossarina: radio-off. L. de
 Groot, sch. gezel a/w R. A. Curial,
 H. A. Westhoff, hoofdbediende E.
 J. Eradus, bediende L. de Kramer;
m.s. Fossarus: 2e stm. J. P. J. M.
 Cohetans, radio-off. B. Immerzeel;
 sch. gezel a/w P. van Eenige, J.
 Poot, L. A. Douma, G.
 Ekkelenkamp;
m.s. Fulgur: gezagv. P. Cammel,
 2e stm. L. H. Stevans, wnd. 4e
 wtk. J. H. M. Stoffelen; sch. gezel
 a/w G. Symons, aank. sch. gezel
 a/w J. H. F. M. van de Kerkhof,
 bediende G. J. van Rijn;
m.s. Fusus: 4e stm. R. C. J.
 Koreman, sch. gezel a/w J. W. P.
 Grommen, L. G. A. Looman, P. L.
 Watamaleo;
s.s. Kylix: 1e stm. H. Slot, wnd.
 3e wtk. G. H. Willems;
s.s. Laconica: 2e stm. R. A. J.
 van Vugt, 2e wtk., H. Tesink;
s.s. Latirus: gezagv. A. Post;
s.s. Lepton: gezagv. J. H. A.
 Budding, 3e wtk. J. J. F. Govers,
 5e wtk. A. P. P. van den Broek, H.
 L. P. Hutter; sch. vakman 2 R. F.
 Huysers, sch. gezel a/w J. Bonte,
 H. N. Dekker, M. J. Heiligers, K.
 van der Sluis, aank. sch. gezel
 a/w D. Hensen, J. C. M. Peeters,
 sch. kok H. Seegers;
s.s. Macoma: radio-off. A. Swier,
 2e wtk. K. J. Faasse, 5e wtk. F. C.
 Boer; sch. voorman H. M.
 Grootveld, sch. gezel a/w J. G. M.
 van Heugten;
s.s. Marinula: 1e stm. G. C. van
 Malland, radio-off. A. A. M.
 Lapidaire, hfd. wtk. J. H. Veen, 4e
 wtk. F. R. R. Smith;
s.s. Meta: gezagv. D. Rijk, 2e
 stm. W. J. Netelenbos, hfd. wtk. C.
 J. Vermeulen, wnd. 2e wtk. J.
 Boon, 3e wtk. J. H. Oort, J. C. van
 Koten, stag. wtk. J. G. Verbeek, J.
 K. Pilaar;
s.s. Mytilus: hoofd voeding W.
 Haanepen;
m.s. Niso: 2e stm. C. D.
 Kromhout, 4e wtk. W. Overeem;
 hoofd voeding H. W. J. van
 Haarst;
s.s. Ondina: wnd. 2e stm. P.
 Haas, 4e stm. M. J. A. Krijvenaar,
 4e wtk. C. L. M. Mazairac, 5e wtk.
 L. van der Woerd, sch. vakman 2
 J. A. Huissoon, H. W. M. Rolvink;
s.s. Onoba: wnd. 2e stm. S. S.
 Abma, 4e stm. E. Hogkamer,
 stag.-stm. H. Oudenes, 2e wtk. D.
 Westdorp, 3e wtk. F. W.
 Mooiweer, wnd. 4e wtk. W. A. den
 Baas;
s.s. Sepia: gezagv. P. B. Hibma;
 sch. vakman 2 J. P. A. Cordesius;
m.s. Tagelus: 1e stm. H.
 Steenstra;
s.s. Viana: wnd. 3e wtk. H. C. P.
 Schmit Jongbloed, 5e wtk. F. X.
 van Tol; hoofd voeding M. W. B.
 Kitzen;
s.s. Vitrea: wnd. 1e stm. J. F.

In memoriam



Wij ontvingen het doeve bericht dat scheepsgezel a/w José Arcos González op 10 december 1979 te Vigo is overleden. Hij bereikte de leeftijd van 48 jaar. Laatstelijk deed hij dienst aan boord van het s.s. 'Lovellia', van welk schip hij op 29 juli 1978 werd afgemonsterd. Hij was reeds geruime tijd ziek, doch zijn heengaan kwam voor ons toch geheel onverwacht. Wij verliezen in hem een zeer gewaardeerde medewerker, doch op de eerste plaats gaan thans onze gevoelens naar zijn vrouw en kinderen. Mogen zij de kracht vinden om dit zware verlies te kunnen dragen.

Nos encontramos en el triste deber de comunicarles que el señor José Arcos González, marinero integrado, falleció el día 10 de diciembre de 1979 en Vigo, a la edad de 48 años. Ultimamente prestaba servicios a bordo del vapor 'Lovellia', de cuyo buque desembarcó el 29 de julio de 1978. Aunque se encontraba de baja durante más de un año, su desaparición llegó para nosotros totalmente inesperada. En José Arcos hemos perdido un compañero muy apreciado y compartimos de veras la aflicción su esposa e hijos. Ojalá encuentren fuerzas para poder sobrellevar tan dolorosa pérdida.

Casimiri, 4e stm. M. R. Vogelpoel,
 sch. vakman 1 F. Oostdijk;
s.s. Zafra: 1e stm. S. Bos, 2e stm.
 J. J. Engelbrecht, 4e stm. M. Kuyt,
 5e wtk. L. A. van Beelen, stag. wtk.
 P. S. Willems;

Uit dienst getreden

2e stm.: W. T. A. B. Verstraeten;
 3e wtk.: A. P. Grootenboer, G. A.
 Dieterich;
 4e wtk.: P. P. Rolff;
 5e wtk.: L. P. Wildvank, P. C.
 Rijmsmus, J. J. van der Vlist, H. H.
 P. F. Janssen, J. W. Adink;
 sch. voorman: G. van der Bent;
 sch. vakman 2: E. M. Lamers, T.
 Munneke;
 hoofd voeding: J. Brussé.

Met pensioen

gezagv.: B. C. den Exter van den
 Brink, A. W. C. van Schendel;
 hfd. wtk.: G. W. van Essen, C. W.
 Stolk, J. Tekelenburg, J. F. van
 den Bogaard.

Naar militaire dienst

4e stm.: K. Winters, W. M. de
 Bruyn.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: E. J. J. Eelman - Brunei
 Shell Petroleum Co. Ltd.

Aangesteld als

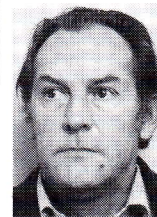
gezagv.: G. W. Bouma.

Behaalde diploma's

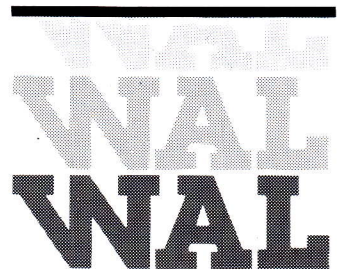
3e stm. G. H. V.: E. Hogkamer;
 'B': J. Boon, G. H. Willems, D. J.

Blom, H. J. M. Frenken, D. J.
 Sandee, J. L. M. Peeters;
 'A/B-th.': J. Melis.

Aangesteld

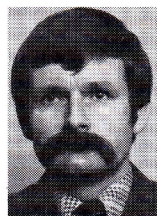


M. A. Messelaar
 per 24 augustus 1979
 aangesteld als
 gezagvoerder en op
 18 november 1979
 belast met het
 commando over het
 m.s. 'Acmaea'.



Uit dienst

M.i.v. 1-12 Mw. J.
 Brandhorst-van
 Rossen - DFP/3



Jubileum

1-2-1980 J. J. van
 Noordt (DFF/1) - 10
 jaar

Nog een laatste reis

Er worden de laatste maanden wat laatste reizen gemaakt. En dat is geen wonder want bij zoveel 'afzwaaiers' zijn er natuurlijk idem zoveel laatste reizen. Brachten wij in het december-nummer een verslagje van het afscheid aan boord van de 'Abida' van 'baas' Van Essen, ook op de 'Latirus' hebben inmiddels afscheidsfestiviteiten plaatsgevonden. Het betrof hier de farewell party, aangeboden aan kapitein A. W. C. van Schendel en zijn echtgenote. De leerling-stuurlieden Goldberg en Van Aken beschreven de gebeurtenissen op de 'Latirus'. Derde stuurman Van Loon schoot bij die gelegenheid een serie kleurenfoto's.

Aangezien kapitein Van Schendel na vele dienstjaren met pensioen ging, werd ter gelegenheid van dit feit aan boord van de 'Latirus' een groots feest georganiseerd. Na vele weken van geheime voorbereidingen werd een programma opgesteld. De dag zelf verliep als volgt: 's morgens om tien uur werd het feest geopend met een ontroerende toespraak door baas Blaauw. Vervolgens werd er koffie gedronken met een stuk taart. De taart was gemaakt door leerling-werktuigkundige Erik, die thuis is in het vak van koekebakker. De Indonesische bemanning, die uiteraard ook aanwezig was, bood daarna, voorafgegaan door een speech van de bootsman, een aantal kado's aan. Deze omvatten een zelfgeschilderd wapen van Indonesië, een wandkleed met op de achterzijde de namen van de bemanning geschilderd en een kalender van bamboe. Vervolgens werd een envelop met inhoud, bijeengebracht door de officieren, aangeboden door mevrouw Van de Berg, echtgenote van de radio-officier. Het geld was bestemd voor het kopen van de hartewens van de kapitein, namelijk een home-trainer. Leerling-werktuigkundigen Geert en Erik sloten de rij met een op schaal nagemaakte telegraaf en scheepsbel. De kapitein hield daarna een gevoelige toespraak waarin ondermeer naar voren kwam dat hij het jammer vond de vloot te moeten verlaten. Ondertussen luidde de barbel en werd er een borrel



geschonken door de razendsnelle bartenders Berry en baas Blaauw. Deze ging vergezeld van de nodige snacks. Na verloop van tijd ging iedereen in retraite, om zich fysiek en mentaal voor te bereiden op de avond. 's Avonds was de bar om zes uur open, waarna men zich om zeven uur aan tafel begaf waar hovo Bruno zijn culinaire kunsten ten beste gaf. Na het diner, bestaande uit zeven gangen, was het ondertussen weer tijd geworden voor een drankje en het afwerken van de rest van het feestprogramma. Om

tien uur werd begonnen met de verschillende sketches. Te beginnen met het afscheidslied voor de kapitein, op de wijs van 'Mijn tante heeft een olifant'. De tekst hiervoor was geschreven door Bram en Berry. De uitvoering werd door deze all-round entertainers op een niet te evenaren wijze gebracht. Zij werden gevolgd door een drietal zeer knappe hoela-hoela danseressen (vertolkt door meevarende echtgenotes) in bijpassende 'garderobe'. Dit veroorzaakte de nodige opwinding, vooral bij het feestvarken (gelukkig dat mevrouw Van Schendel haar bril niet op had). In afwachting van de derde act werden de nodige dansspasjes gedaan. Vervolgens arriveerde het van radio en TV bekende trio LUV, dat een pikante en wervelende show opvoerde. Dit sexy drietal bestond uit Andre, Fred en Bart. Make-up: Sylvia (echtgenote van de hovo). Het geluid werd door Erik verzorgd. Dit optreden was een daverend succes!

Het feest ging daarna door tot in de kleine uurtjes. Op een gegeven moment werd uit volle borst (met dank aan Fia) het lied 'Auf wiedersehen' gezongen. Waarna de kapitein en zijn vrouw zichtbaar ontroerd de bar verlieten. Het eind van een zeer succesvol feest.

