

tussen

# Schip en ka

juli 1977

# Veiligheid

voor  
ogen



## Bij de voorplaat

Stond ons vorige nummer in het teken van het „Projekt met Lange Adem”, dit nummer heeft als hoofddaccent een tekenwedstrijd voor de kinderen van onze lezers. Maar dan wel geënt op de veiligheid die aan boord kan en moet worden betracht. Op pagina 8 een overzicht van de persoonlijke veiligheidsuitrusting die ter beschikking is, voor u aan boord. Maar op pagina's 9 t/m 12, dus de hart-pagina's, een tekenwedstrijd waar de kinderen hun hart aan kunnen ophalen op regenachtige dagen (als die onverhoopt in de vakantie komen). Dat deze pagina's net in het hart van dit nummer zitten, is met opzet: wip die eruit en de jongeren kunnen aan de gang gaan, zonder dat het hele nummer uit elkaar hoeft te worden gehaald. Er zijn fraaie prijzen mee te verdienen, dus attendeer ze op deze mogelijkheid.

## Nieuwe directeur

Zoals begin juni reeds per PCOR aan de vloot medegedeeld – en per circulaire op kantoor bekend gemaakt – is tot opvolger van Ir. W. H. Brouwer als directeur van onze maatschappij benoemd Ir. M. L. C. van Heeswijk, geboren in Valkenswaard in 1923. Hij studeerde vliegtuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool in Delft, waar hij in 1951 afstudeerde.

Na vier jaar werkzaam te zijn geweest bij het Directoraat Materiaal van de Koninklijke Luchtmacht trad hij in 1955 in dienst van de Koninklijke/Shell Groep.

Van 1956 tot 1963 werkte hij in verschillende functies bij de toenmalige Curaçao Petroleum Industrie Maatschappij (CPIM), thans Shell Curaçao, laatstelijk als Department Head Mechanical Engineering. In 1963 werd hij overgeplaatst naar de afdeling Marketing, Economics and Planning van Shell International Petroleum Company in Londen. In 1966 keerde hij terug naar Den Haag als Hoofd Planning van de Europese organisatie van het Centrale Kantoor van de Groep in Den Haag. Sinds 1969 is de heer Van Heeswijk Hoofd van de afdeling Group Materials in Den Haag. Deze afdeling draagt de zorg voor de inkoop, verzending en standaardisatie van materialen ten behoeve van de bouw, de operatie en het onderhoud van de installaties in de werkmaatschappijen van Shell over de gehele wereld.

Wij hadden inmiddels een vraaggesprek met de nieuwe directeur, die per 1 september a.s. de functie van de heer Brouwer zal overnemen, en hopen dit in het augustus-nummer te kunnen publiceren.



## In Memoriam

Maandagmorgen 6 juni jl. ontvingen wij het ontstellende bericht dat de zaterdag tevoren Kapitein R. J. Wyrdekan op de leeftijd van 45 jaar plotseling was overleden.

Na in juli 1951 als stuurmansleerling in dienst te zijn getreden completeerde hij een jaar later zijn vaartijd als zodanig en keerde in november 1954 als 3e stuurman bij ons terug. Vanaf dat tijdstip heeft hij de opvolgende rangen doorlopen en werd sedert 11 december 1973 met het commando over onze schepen belast.

Als man van weinig woorden kwam bij hem toch duidelijk naar voren te doen te hebben met een vakbekwame stuurman die voor zijn taken volledig berekend was. Sedert hij tot gezagvoerder werd benoemd kon bovendien geconstateerd worden dat zijn persoonlijkheid en recht-door-zee karakter hem tot grote steun waren om ook in deze rang tot zeer positieve resultaten te komen.

Zijn laatste schip was de „Acmaea”, waarvan hij op 1 juni 1977 te Cardiff voor verlof werd afgelost. Helaas heeft hij van dit verlof maar uiterst kort kunnen genieten.

Op 9 juni werd hij te Groningen ten grave gedragen, waarbij vertegenwoordigers van onze maatschappij en de Ondernemingsraad van het vlootbedrijf, alsmede een aantal collega's met hun echtgenoten aanwezig waren.

Ons medeleven gaat met name uit naar zijn moeder, voor wie dit verlies wel bijzonder zwaar moet zijn. Mede namens vrienden en collega's op de vloot en in de walorganisatie spreken wij de hoop uit dat zij de kracht moge vinden om deze slag te dragen.



# Aandeel houders- vergadering Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

m.s. Abida  
m.s. Acila  
m.s. Acmaea  
m.s. Acteon  
s.s. Arca  
s.s. Atys  
s.s. Capiluna

(010) 130955

s.s. Capisteria  
m.s. Cinulia  
m.s. Crania  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema  
m.s. Diloma

10) 130956

m.s. Dione  
m.s. Dosina  
m.s. Felania  
m.s. Fossarina  
m.s. Fossarus  
m.s. Fulgur  
s.s. Katelysia

(010) 130957

s.s. Kelletia  
s.s. Kermia  
s.s. Khasiella  
s.s. Kopionella  
s.s. Kylix  
s.s. Lovellia  
s.s. Macoma

(010) 130958

s.s. Meta  
s.s. Mitra  
s.s. Mytilus  
m.s. Niso  
s.s. Ondina  
s.s. Onoba  
s.s. Patro

(010) 130959

s.s. Sepia  
s.s. Viana  
s.s. Vitrea  
s.s. Vlieland  
s.s. Zafra  
s.s. Zaria



der succesvolle ondernemingen – groot en klein en steeds meer internationaal gericht – kan er geen welvaart zijn."

### In Nederland

„De bijdrage tot de economie van een land die een multinationale groep van maatschappijen, zoals de Koninklijke/Shell Groep, kan leveren, hangt voornamelijk af van de combinatie van mogelijkheden en beperkingen die daar bestaan. Deze bijdrage kan echter in zeer concrete cijfers worden uitgedrukt. Hier in Nederland bijvoorbeeld heeft Shell meer dan 20.000 mensen rechtstreeks in dienst. Indirect betekenen de activiteiten van Shell uiteraard werk voor veel meer mensen, niet in de laatste plaats omdat wij na de overheid tevens de grootste investeerder zijn. Alleen al in het afgelopen jaar hebben Shell-maatschappijen in Nederland f 776 miljoen geïnvesteerd en bij Nederlandse leveranciers voor een totaal-bedrag van f 676 miljoen aan orders geplaatst.

Shell Nederland Chemie is de tweede bouwphase van het Moerdijk-project ingegaan, waarmee verdere investeringen van f 750 miljoen gemoeid zullen zijn. De post lonen, salarissen en andere personeelsvoorzieningen voor de werknemers van Shell in Nederland bedroeg in 1976 f 1.274 miljoen en als u met het dividendvoorstel van vandaag akkoord gaat, zal in Nederland aan houders van aandelen Koninklijke over 1976 een totaal-bedrag van dividenden van iets minder dan f 550 miljoen worden uitgekeerd."

Het markantste onderdeel van de algemene vergadering van aandeelhouders der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die op donderdag 12 mei in het Nederlandse Congresgebouw in Den Haag werd gehouden, was ongetwijfeld het aftreden van Mr. G. A. Wagner als president-directeur van de „Koninklijke". In een hartelijke en persoonlijke toespraak dankte president-commissaris Ir. L. E. J. Brouwer hem voor al datgene wat hij in dertien jaar directeurschap voor de Koninklijke/Shell Groep gedaan heeft. De voorraad kennis en ervaring die de heer Wagner heeft vergaard, blijven echter gelukkig ter beschikking, zo zei de heer Brouwer verder, nu de vergadering hem tot commissaris van de „Koninklijke" had benoemd. En om er het meeste profijt van te kunnen trekken, had de Raad van Commissarissen hem gevraagd het voorzitterschap te aanvaarden.

### Kracht van voorgangers

Ook van de zijde der aandeelhouders kreeg de heer Wagner veel lof toegezwaaid. Zelf verklaarde hij in zijn dankwoord dat veel van wat de directieleden nu kunnen doen, gebaseerd is op de kracht van wat hun voorgangers hebben gepresteerd, waardoor het bedrijf ook nu bloeit. Hij zei blij te zijn ook in zijn nieuwe functie nog een tijd te kunnen meewerken.

### Toespraak

Eerder op deze vergadering had de heer Wagner een rede gehouden, waarin hij de Groepsresultaten over 1976 toelichtte en voorts die over het eerste kwartaal van 1977 bekend maakte (*nettoresultaat* £ 416 miljoen tegen £ 269 miljoen over het eerste kwartaal 1976). Hij benadrukte de moeilijkheden die veroorzaakt worden door het systeem met twee verschillende prijzen voor ruwe olie zoals die door de OPEC-landen in december zijn vastgesteld en herinnerde aan de noodzaak tot flexibiliteit in de aardolie-industrie, die steeds meer van verschillende kanten onder druk wordt gezet en onderhevig is aan snelle en onvoorspelbare veranderingen. „Daarom hebben Shell-maatschappijen meer de nadruk gelegd op opsporing en winning in nieuwe gebieden". Als voorbeeld haalde hij de Britse sector van de Noordzee aan, waar vorig jaar werd begonnen met de productie van olie uit de in samenwerking met Esso ontwikkelde velden Auk en Brent.

Wat betreft het Europese energieprobleem, zei de heer Wagner:

„Om de energievoorziening voor de Europese Gemeenschap veilig te stellen zou ik graag zien dat de afzonderlijke lidstaten in hun eigen belang de nationale oogkleppen afleggen, wat verder in

de toekomst kijken en tot werkelijke samenwerking komen. Het Nederlandse aardgas en de Britse olie hebben een beperkte levensduur en het is duidelijk dat West-Europa voor het grootste deel van zijn energiebehoeften afhankelijk zal blijven van invoer.

*Veel van de thans in Europa ingevoerde energie komt via Rotterdam binnen. Een blik op de wereldenergiekaart leert dat deze grote havenstad een strategisch gunstige en benijdenswaardige positie inneemt om in een vroeg stadium mee te doen, ook aan de internationale handel in steenkool en vloeibare gassen, die van grote betekenis zal worden. Niet vaak genoeg kan worden gezegd dat het ten minste tien jaar duurt voordat nieuwe energievoorzieningen ontwikkeld zijn en dat productie- en invoerfaciliteiten als een geïntegreerd netwerk moeten worden gezien. Ik vertrouw dat Rotterdam zich, evenals trouwens andere havensteden, bewust is van de mogelijkheden die deze ontwikkelingen bieden."*

### Multinational

Over de Groep als multinationale onderneming zei hij o.a.: „De Koninklijke/Shell Groep is een „multinational" bij uitstek. Dit betekent dat zij vaak wordt betrokken in de generaliserende kritiek waaraan dergelijke organisaties nog steeds blootstaan. Het is echter bemoedigend te zien dat de wezenlijke bijdrage van multinationale ondernemingen tot de welvaart in vele landen in toenemende mate wordt onderkend, niet in de laatste plaats door inter-goevernementele lichamen zoals de OESO. Regeringen scheppen het kader waarbinnen het bedrijfsleven moet functioneren. Zon-

### Opvolger

De heer Wagner eindigde aldus:

„Het verheugt mij bijzonder dat de recente resultaten een duidelijke onderstreping zijn van het succes van onze gezamenlijke inspanningen om een groot aantal moeilijkheden van de laatste jaren te overwinnen. Graag wil ik mijn opvolger, de heer De Bruyne, van harte bij u aanbevelen. Ik meen te mogen zeggen dat wij dank zij de bekwaamheid en toewijding van leiding en employés over de gehele wereld de toekomst van de Koninklijke met vertrouwen tegemoet kunnen zien, wat deze ook moge brengen."

### Vragen

Naar aanleiding van het Jaarverslag werden door de aandeelhouders verschillende vragen gesteld. Veel belangstelling was er voor de olie uit de Noordzee. Zo werd onder andere gevraagd of de kostprijs niet te hoog gaat worden nu verschillende OPEC-landen de prijsstijgingen van hun olie beperken. Het antwoord was, dat de Groep wat de Noordzee-olie betreft in een gunstige positie verkeert. We waren er vroeg bij en hebben enige goede velden. Dank zij het feit dat de olie zich dicht bij het West-Europese consumptiegebied bevindt en aan minder zware fiscale lasten onderhevig is dan de olie uit de OPEC-landen, kan zij concurrerend blijven.

*Verschiedende vragen betroffen de tankervloot. Hoeveel van onze tankschepen zijn aan anderen verhuurd en hoeveel zijn er nog opgelegd? Wordt er doorgedaan met steeds grotere schepen te bouwen en worden daardoor de gevaren van olierampen op zee niet groter? Wat doet Shell om vervuiling van de zee tegen te gaan?*

*De antwoorden luiden, dat ca. 20 procent van onze Shell-tankers aan derden uitbesteed is. Vijf procent (vorig jaar tien procent) van de tankers is nu nog opgelegd en het ziet er naar uit dat hiervan binnenkort weer enige in de vaart komen. Voorlopig heeft de Groep geen plannen nieuwe, heel grote tankschepen te laten bouwen.*

Overigens, zo zei de heer Wagner, betekent een

groter schip niet automatisch ook een groter ge-  
vaar.

Wat veiligheid en milieu betreft, zal in de toekomst zeker gebruik worden gemaakt van de lessen die uit het verleden geleerd kunnen worden. Shell is voorts een stuwende kracht in de internationale organisaties die zich met de verbetering van de situatie bezighouden. Het gaat hier om een voortdurend internationaal proces dat, wat de vervuiling van de zee betreft, voor een belangrijk deel ook berust op het verantwoordelijkheidsbesef en het fatsoen van de desbetreffende particuliere ondernemingen.

### Aardgas

Gevraagd werd o.a. hoe lang we in Nederland nog doen met het aardgas. Er worden steeds andere jaartallen genoemd. De heer Wagner antwoordde dat, voor zover nu te bezien valt, er tot 1983-1984 een vrijwel gelijkblijvende productie zal zijn. Daarna gaat deze langzaam omlaag. Waarschijnlijk zullen we wel tot aan het einde van deze eeuw plezier van het gas hebben. Geleidelijk aan echter, zal de taak van het aardgas door andere vormen van energie moeten worden overgenomen.

### Rhodesië

Twee vragen betroffen de olieleveranties aan Rhodesië, die, ondanks de sancties van de Verenigde Naties, toch plaatsvinden. Een der vraagstellers was een bewoner van het land zelf, die sprak namens Kairos, Pax Christi en de commissie

voor ontwikkelingssamenwerking van de Gereformeerde Kerk in Nederland. De heer Wagner toonde waardering voor de waardige wijze waarop deze laatste het woord gevoerd had. In Rhodesië is geen Shell-maatschappij meer, zei hij. Deze werd twaalf jaar geleden teruggetrokken. Op generlei wijze is de Groep er nog vertegenwoordigd. Als er uit omringende landen toch Shell-olie of Shell-produkten Rhodesië binnenkomen, is dat tegen het Groepsbeleid in. Shell heeft, voor zover nodig, medewerking toegezegd aan de Britse regering bij haar gerechtelijk onderzoek van deze oliekwestie.

„Ik hoop”, zo zei de heer Wagner tot de Afrikaanse vraagsteller, „dat u van onze eerlijkheid overtuigd zult zijn. Wij als Shell zullen te zijner tijd graag in uw land terugkomen.”

### Commissarissen

Dr. M. E. Spaght, die periodiek aftrad als commissaris van de „Koninklijke”, werd herbenoemd. Wegens het bereiken van de leeftijdsgrens traden af Ir. P. M. van Doormaal en Wm. McC Martin Jr., die respectievelijk sinds 1967 en 1970 deze functie hebben vervuld. De heer Brouwer nam namens de Raad van Commissarissen met erkentelijkheid en dankbaarheid afscheid van hen.

In hun plaats werden benoemd Mr. G. A. Wagner en de heer O. Wormser. Voorts werd Ir. L. C. van Wachem met ingang van 1 juli 1977 benoemd tot directeur van de „Koninklijke”. *Drs. D. de Bruyne zal de heer Wagner opvolgen als president-directeur.*



### Met Pensioen

Weinig zal Kapitein Vriend op 4 juli 1946, de datum waarop hij zijn sollicitatiebrief aan de Bataafsche Petroleum Maatschappij richtte, vermoed hebben waar dit allemaal toe zou leiden. Maar de eerste resultaten daarvan werden al spoedig duidelijk, want op 14 juli van dat jaar trad hij als 3e stuurman in dienst bij de N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij. Zes dagen later vloog hij naar Curaçao om zijn eerste dienstperiode daar als 3e en waarnemend 2e stuurman productief te maken op de „Mariana”, „Adela”, „Geometra”, „Tucupita”, „Rita”, „Susana” en soortgelijke schepen. Hetgeen zich nog eens enige keren herhaalde, want tot begin 1955 werd in de Caraïbische wateren op de lokale vloot dienstgedaan. Trouwens, niet alleen op de kleine schepen, ook de „Thelidomus” kwam het laatste jaar regelmatig in zijn pro-

gramma voor. Hoewel in 1957 nog een Curaçaose periode volgde, was 18 februari 1955 toch in feite een afsluiting van zijn tijd in de West, want toen keerde hij met echtgenote en dochter op de „Oranjestad” definitief naar Nederland terug, om na genoten verlof en succesvol afgesloten studieverlof met z'n 1e rang in zijn zak een dienstperiode in de Oost te gaan doorbrengen en wel als 1e stuurman op de „Rita”.

In die rang volgde daarna een reeks van schepen. En hoewel hij van april 1959 tot maart 1960 reeds in waarnemende rang als gezagvoerder op de „Meratus” had dienstgedaan vond de promotie tot die rang in feite pas plaats op 24 september 1964, toen het commando over de „Arca” te Rotterdam aan hem werd toevertrouwd. Van de schepen die daarna volgden mag speciaal de „Kara” genoemd worden, waarmee hij in april 1967 tijdens vaart op de Vietnam-kust een succesvolle bergingsoperatie van de bijna zinkende „Amastra” uitvoerde, waarvoor hij met name van de zijde van Shell Tankers (U.K.) Ltd. als eigenaars van dit schip veel waardering oogstte.

Sedertdien hebben vrijwel alle onder ons beheer staande klassen schepen onder zijn bevelen gevaren, zoals de „Camitia”, „Ac-teon”, „Capiluna”, „Zafra”, „Sepia”, „Dalia”, „Macoma” en „Fulgur”, om er een paar te noemen.

Zijn laatste commando was de „Abida”, waarop hij, zoals een aantal malen in het verleden, gedurende enige maanden door zijn echtgenote werd vergezeld. Op 13 april jl. droeg hij te Rotterdam voor de laatste maal zijn verantwoordelijkheden aan zijn opvolger over.

Nu hij onze dienst met ingang van 1 juli 1977 met pensioen heeft verlaten wensen wij hem, mede namens vele vrienden aan de wal en aan boord, nog vele jaren van goede gezondheid te midden van zijn gezin.

# Wagner over Wagner

„Over enige jaren zal men zeggen: „Wagner, wie was dat ook al weer?” Een fraai oud bureau. Leeg, op twee ongelezen kranten en een Oilgram na. Erachter, in stemmig bruin gekleed, de man van wie nu vrijwel iedereen wèl weet wie hij is: Mr. G. A. Wagner, topman van de Koninklijke/Shell Groep. Op 1 juli gaat hij met pensioen. We spraken met hem over het wel en wee van zijn hoge functie. Hoe hij die als mens ervaart. Vandaar dat relativerende zinnetje.

Terwijl hij praat, antwoord geeft op onze vragen, zie je steeds duidelijker de basis waarop zijn capaciteiten rusten:

- Zelfdiscipline: matig eten, niet roken, weinig sterke drank, op tijd naar bed, opoffering van (vaak prettige) zaken waarvoor geen ruimte is.
- Ordening; strenge tijdsindeling, prioriteiten bepalen, delegeren, onbelangrijke zaken onmiddellijk terzijde schuiven.
- Ethiek: „je moet menen wat je zegt, doen wat je belooft. Durven uitleggen waarom je zo en niet anders hebt beslist”.

„Er zijn mensen die Shell geen ethisch bedrijf vinden. Dat is van hun kant gebrek aan informatie en vaak ook onwil. Ik zeg met overtuiging, en dat heb ik vele malen gedaan: We maken fouten maar onze organisatie beantwoordt aan de eisen die de industrie en het menselijk geweten aan haar stellen”.

### Vrij moeiteloos

Hij vertelt dat z'n carrière vrij moeiteloos gegaan is. Geen stagnatie, geen teleurstelling. Beseft



wel dat het bereiken van zijn huidige positie ook afhankelijk is geweest van zaken die buiten zijn eigen verdiensten lagen. „Natuurlijk vind ik het prettig dat ik zover gekomen ben. Elk mens heeft z'n ego, zijn satisfactie". Wat vindt hij het belangrijkste van zijn functie? Niet het organiseren, niet het moeten beslissen, niet het gelijk krijgen, maar de zekerheid met iets nuttigs bezig te zijn, de dienstverlening aan een groot publiek, dat is de belangrijkste stuwende kracht achter zijn zakelijke overwegingen. Als Shell aangevallen wordt, voelt hij zich zelf aangevallen, de Maatschappij is immers een stuk van z'n leven.

„Het ergste", zegt hij, „zijn de aanvallen waarvan je weet dat ze niet op waarheid berusten. En om bepaalde gegronde redenen is het dan soms ook nog onmogelijk aan die mensen te vertellen hoe de zaken wèl in elkaar zitten".

### In het vliegtuig

Wie denkt dat de president-directeur tot 's avonds laat op kantoor over z'n werk gebogen zit, komt bedrogen uit. Hij gaat op normale tijd naar huis, neemt weinig werk mee, en stapt als 't even kan, om een uur of half elf in bed. Veel „papierwerk" wordt gedaan in het vliegtuig, tijdens de vele reizen die hij maken moet. Komt hij thuis van zo'n reis, dan wordt eerst de post bekeken en gesorteerd, de koffer uitgepakt, de

was gaat in de wasmand. Handen wassen en dan pas ontspannen.

Hij vertelt nog wel eens een detective-roman te lezen (bij voorkeur van Agatha Christie). Verder vrij regelmatig biografieën, boeken over geschiedenis en over economisch-sociale onderwerpen.

„Tijd voor veel lichaamsbeweging heb ik niet. Wat fietsen, de honden uitlaten. Maar de sauna doet me erg veel goed, vooral als ik moe ben, zoals nu. Wacht, ik zal m'n vrouw even vragen 'm alvast aan te zetten voor straks.

Vanavond komen een aantal Europese Shell-directeuren bij ons eten. Erg gezellig. Om kwart over tien zijn ze weg. Dat weten ze nu nog niet, maar ze zullen er morgen, als er weer een werkdag wacht, dankbaar voor zijn".

### Verantwoordelijkheid

We vragen of hij de verantwoordelijkheid die hij draagt, niet als een grote last voelt. „Ik ga er niet onder gebukt. In m'n onderbewustzijn werkt het natuurlijk wel door. Ook als je niet met de zaken bezig bent. Je neemt ook wel eens een verkeerde beslissing. Dan denk je daarover, je bespreekt 't met anderen, maar daarna wordt er niet meer over gezeurd. Je leert ervan maar ik ga er niet over tobben. Wat dat betreft heb ik wel wat eelt op m'n ziel ge-

kregen. 't Hoort bij die verantwoordelijkheid. 't Moet natuurlijk geen gewoonte worden! Ja, 't samenwerken in ons team gaat heel goed. Je hebt te doen met verschillen in persoonlijkheid. Nationaliteitsverschillen spelen geen rol. Tegenwoordig zijn wij als Groepsdirecteuren meer bij de dagelijkse gang van zaken betrokken dan vroeger (wat niet iedereen even erg apprecieert). Onze samenwerking is niet moeilijk. Het ritme van het bedrijf bindt ons". Samenwerken – het woord komt steeds terug tijdens het gesprek.

Samenwerken met het directeurssteam en met anderen in het bedrijf die, dank zij de sterke verticale organisatie, de benodigde informatie verstrekken. Samenwerken ook in panels.

„Als directeur moet je nu eenmaal werken dóór anderen. Vroeger, in het begin van mijn loopbaan, stond ik midden in het bedrijf. De vakkennis was toen van 't meeste belang. Nu is dat het overzicht.

Ik zou anders kunnen werken als ik directeur was van een steenfabriekje in Tiel, met tweehonderd man personeel. Dan zou je iedereen kennen, alles weten.

Maar ja, ik denk toch wel dat ik te ongeduldig ben geworden voor zoiets".

### Belangrijkheid

Is het niet moeilijk een topfiguur te zijn, een man waar de mensen tegenop zien, voor wie ze een façade opbouwen?

„Ik sta er eigenlijk nooit bij stil. Ik probeer gewoon te doen. Ik ben vriendelijk, maar ik kan heel scherp zijn. Ze vertellen me wel eens dat ik dit punt onderschat. Als dat waar is, zou ik 't jammer vinden. Misschien komt dat, omdat ik zelf weinig onder de indruk ben geweest van mensen in hogere functies. Onze kinderen zijn dat eigenlijk ook niet. En dan, ik kan echt niet meer dan vele anderen. Mijn verantwoordelijkheid heb ik door de Maatschappij. Die zogenaamde belangrijkheid is ook zo vergankelijk. Over enige jaren zal men zeggen: Wagner, wie was dat ook al weer?"

### Toekomst

Hoe ervaart hij het nu, op z'n zestigste al, te moeten aftreden als president-directeur?

„Dat is geen probleem. Voor de jongeren die nog carrière moeten maken, is het ook prettig dat de pensioengerechtigde leeftijd van de topmensen niet te hoog ligt.

Ik krijg nu weer wat tijd voor dingen die ik altijd graag heb gewild, maar waar ik niet meer toe kon komen. Lezen, naar concerten en toneelstukken gaan, misschien wat schaken".

„Ja, inderdaad, er komt van de buitenwereld heel wat op me af nu ik wegga. Commissariaten en functies op zakelijk en charitatief gebied. Men wil iets doen met de dertienjarige ervaring die ik op deze stoel heb gekregen. Ik moet 't nog even aanzien. Zeker zal ik niet teveel aannemen. Nee, een politieke carrière ambieer ik niet.

Wat 't leukst was van m'n werk als Groepsdirecteur? U zou ook aan een pianist kunnen vragen welke toets hij 't mooiste vindt. 't Was een geïntegreerd geheel. Laat ik toch proberen antwoord te geven. Erg boeiend vond ik het, de verschillende zaken met elkaar in harmonie te brengen. Het overwegen hoe ze gedaan konden worden, of ze ook anders opgelost zouden kunnen worden en dan uiteindelijk, maar wel tijdig, een beslissing nemen.

# Nog werk voor 200 jaar

Een uitspraak die wij optekenen uit de mond van de heer L. Kerstens, sedert 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> jaar met pensioen en – naar wij aannamen – van een welverdiende rust genietend. Dat doet hij ook, maar op z'n eigen manier.

Ofschoon hij zich nooit voor klokken had geïnteresseerd en zeker niet voor het maken ervan, is hij in de afgelopen jaren een fervent klokkenbouwer geworden. Maar wel een die alles tot in de perfectie wil hebben en daarin ook ten volle slaagt. Klokken maken, zo verzekert hij ons, is nou juist wat zijn pensioentijd tot zo'n bijzonder mooie tijd heeft gemaakt. Hij draagt tegenwoordig geen horloge meer – „ik heb toch alle tijd aan mezelf nu!” – maar plannen voor verdere Friese klokken uit d'oude tijd heeft hij volop. Nog wel 200 jaar heeft hij nodig om al die plannen te realiseren, zo voegt hij er aan toe.

Nauwelijks ben je de huiskamer van de familie Kerstens binnengegaan of ze vallen je al op: een Friese stoeltjesklok en een staartklok. Perfekt van uitvoering, en – zo verzekert de bouwer – ook uiterst nauwkeurig lopend. De staartklok geeft zo juist twee sonore slagen, binnen een seconde gevolgd door de stoeltjesklok. Het is alsof ze gelijk om je aandacht roepen. Die besteed je er dan ook prompt aan, van dichtbij. Door een

glazen ruitje opzij kan je een blik werpen op het wirwar van raderen, dat de tijd doet voorbijtikken. Een gezellig, rustig getik, dat aan grootmoeders tijd doet denken. Heimwee naar het verleden, naar een rustiger bestaan dan het gejaag van deze eeuw? Niemand weet

het, maar feit is, dat het bezit van juist een dergelijke klok de wens is van menigeen. De heer Kerstens heeft ze nu, in meervoud. En allemaal zelf gemaakt, tot de grote en kleinere raderen toe. De wijzerplaten maakt hij ook zelf, de beschilderingen erop en erboven, alles eigen fabrikaat. Steeds weer nieuwe laagjes verf aangebracht, weer fijn geschuurd, weer een nieuwe laag, net zo lang tot de kleur hem beviel

en volgens zijn idee volkomen overeenkwam met wat hij bij anti-quairs op klokken en wijzerplaten aantroef. Als je de uiterst fijne beschildering boven de wijzerplaat nauwkeurig bekijkt en daarbij bedenkt, dat de maker van deze gave instrumenten vroeger nooit een penseel in z'n handen had gehad of het moest zijn om de keuken een nieuw kleurtje te geven, dan word je toch even stil. Op een klok ontwaren we zelfs de Krabbenpolder zoals die vroeger was en het uitzicht vormde vanuit zijn ouderlijke woning. Hoe komt zo'n man nu tot zo'n hobby, hoe is het mogelijk, dat hij erin slaagt zulke prachtige, je zou zeggen „echt” antieke klokken te maken?

## Tip van collega

„Zeg, heb je dat artikel gelezen in de krant over die gepensioneerden die hun tijd doden met het maken van klokken?”. Aldus was de vraag die een collega hem stelde, vlak voordat de heer Kerstens met pensioen zou gaan. Nee hij had het niet gelezen, maar vroeg wel het eens mee te brengen. „Eigenlijk was het dat artikel over een club



van gepensioneerd in Eindhoven, dat m'n belangstelling voor klokken wekte. Ik kocht wat literatuur en geleidelijk aan zag ik het wel zitten".

„Ik ook – vult zijn vrouw aan – behalve de houten kasten. Want metaalbewerken, daar weet hij alles vanaf, maar hij had nooit iets van hout gemaakt. En daar heeft hij mij het meest mee verrast doen staan".

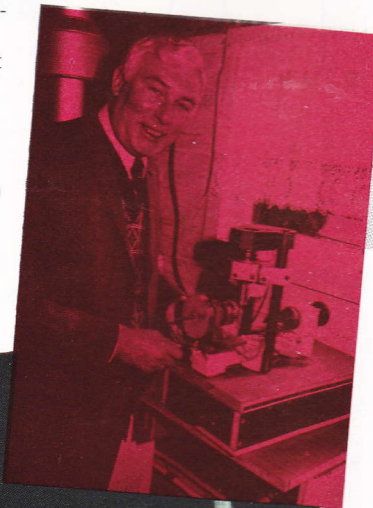
De heer Kerstens, die in de loop van 36 jaar bij onze maatschappij niet alleen de rangen van werktuigkundige doorliep, superintendent werd, voornamelijk belast met de nieuwbouw, maar vervolgens chef Werktuigbouw, chef Technische Dienst en tot slot hoofd afd. Externe Technische Betrekkingen, vindt dat de twee klokken in zijn huiskamer slechts als prototypen moeten worden gezien. „Als proefmodellen om na te gaan, wat voor gereedschap ik nodig had, waar ik bijzonder op moest letten bij de vervaardiging". Toch was die hobby bijna niet doorgestaan. Want kort na zijn pensionering kon hij voor een Amerikaanse firma vertegenwoordiger worden voor Noordwest-Europa en Zuidoost-Azië. „Ik had m'n prikken al gehaald met het oog op het vele reizen, maar het idee dat ik – contractueel slechts 7 dagen per maand, maar in werkelijkheid ben je natuurlijk de hele maand bezig met je nieuwe werk – me aan allerlei bepalingen moest houden, benauwde me toch wel. Op een middag, nadat m'n vrouw had gezegd dat ik niet bepaald vrolijk keek, realiseerde ik me, dat ik voor een belangrijke keuze stond: of gaan genieten van m'n leven en daarbij de hobby gaan uitoefenen waarin ik net geïnteresseerd was geraakt, of me binden om er weer zoveel jaar tegenaan te gaan. De beslissing was toen in-

eens snel genomen, ik liep – volgens mijn vrouw harder dan ik ooit had gedaan – naar het postkantoor en seinde: aanbod afgewezen".

### Begin

Toen lag de weg naar z'n huidige hobby open. Tekeningen van oude klokmodellen kan je bestellen. Ook materiaal was snel aangeschaft. Met gereedschap ging het wat moeilijker. Een deel van wat deze klokkenbouwer aan gereedschap nodig had voor zijn „prototypen", maakte hij resoluut zelf. De eerste klok – een Fries staartmodel – draagt aan de binnenzijde "L. Kerstens – aug. 74 – Nr. 1". Dat nummer één is belangrijk, want: "ik realiseerde me al gauw, dat als klokken je hobby vormen, je er nooit één moet maken. Hoe meer hoe beter, want de aanschaf en het maken van gereedschap voor de vervaardiging van slechts één klok is natuurlijk onzin. Trouwens, je wordt er steeds handiger in, raakt hoe langer hoe meer er door geboeid en stelt je eisen ook hoger. Doorgaan dus".

Nummer één werd dan ook al spoedig opgevolgd door nummer twee, drie, vier, waarvan er nu twee bij de dochter des huizes hangen. Niet dat het jachtwerk werd, oh nee! De heer Kerstens neemt er alle tijd voor. Maar je vaardigheid wordt wel zo



groot, dat een ontsnappingsrad, een kettingspoor, een pennenrad of een grondrad – waar je in het begin tegenop zag – op den duur geen groot probleem meer vormen. Hij maakt menig rad nu tegelijk in tweevoud, omdat hij weet er bij z'n volgende klok toch weer een nodig te hebben.

### In aanbouw

Vroeger gebeurde het wel bij de bouw van schepen waar hij toezicht op hield, dat er meerdere naast elkaar, in verschillende aanbouwstadia lagen.

Als we met hem naar boven gaan, zien wij in een bescheiden kamer-

dat het gietwerk van klokken, dus alle zeemeerminnen, papegaaien en krullen die rond de wijzerplaat worden gemonteerd, nogal duur in aanschaf is. Want zelf gieten doet hij (nog) niet. Daarom is men voor een zelfgemaakte klok toch nog altijd zo'n f 400 tot f 500 kwijt. Overigens, voor een klok van deze modellen – ook nieuw gemaakt, maar minder fraai afgewerkt – betaalt men in de winkel zo tussen de drie- en vierduizend gulden. Maar het gaat de heer Kerstens niet om wat ze opbrengen – hij verkoopt ze immers niet – maar om de vreugde eraan te kunnen werken, ze geleidelijk te zien groeien, ze daarna te horen tikken. Z'n vrouw en dochter, en een enkele kennis, vormen zijn afzetgebied voor datgene wat zijn –



te, aan de wand, vier klokken „in aanbouw". Al naarmate in zijn knus ingericht schuurtje de onderdelen of kastdelen gereed komen, worden ze gemonteerd in dit optrekje, waar het overigens ook in de winter goed toeven moet zijn bij het maken van onderdelen en het uitproberen van de gereedgekomen uurwerken. „Dit is de moeilijkste, een uitdaging voor mij", vertelt deze hobbyist, terwijl hij op het schippertjes-model wijst. Hij haalt wat kasten van de klokken, zodat we zelf kunnen vaststellen hoe een uurwerk – gaand werk zegt de vakman – radje voor radje wordt opgebouwd. Vier klokken tegelijk in aanbouw, is daar wel voldoende afzetgebied voor?

„Voor wel 200 jaar heb ik werk. Maar verkopen doe ik niet. Het gaat mij om het maken. Vroeger maakte ik schepen voor z'n 20 jaar, nu klokken voor een paar eeuwen".

### Duur

Is zo'n hobby nou een dure geschiedenis? Aan gereedschap en basismateriaal, inclusief een draai-bankje, f 2000 tot f 2500. Het is

en dat mogen we toch wel stellen – twee rechterhanden tot stand brengen.

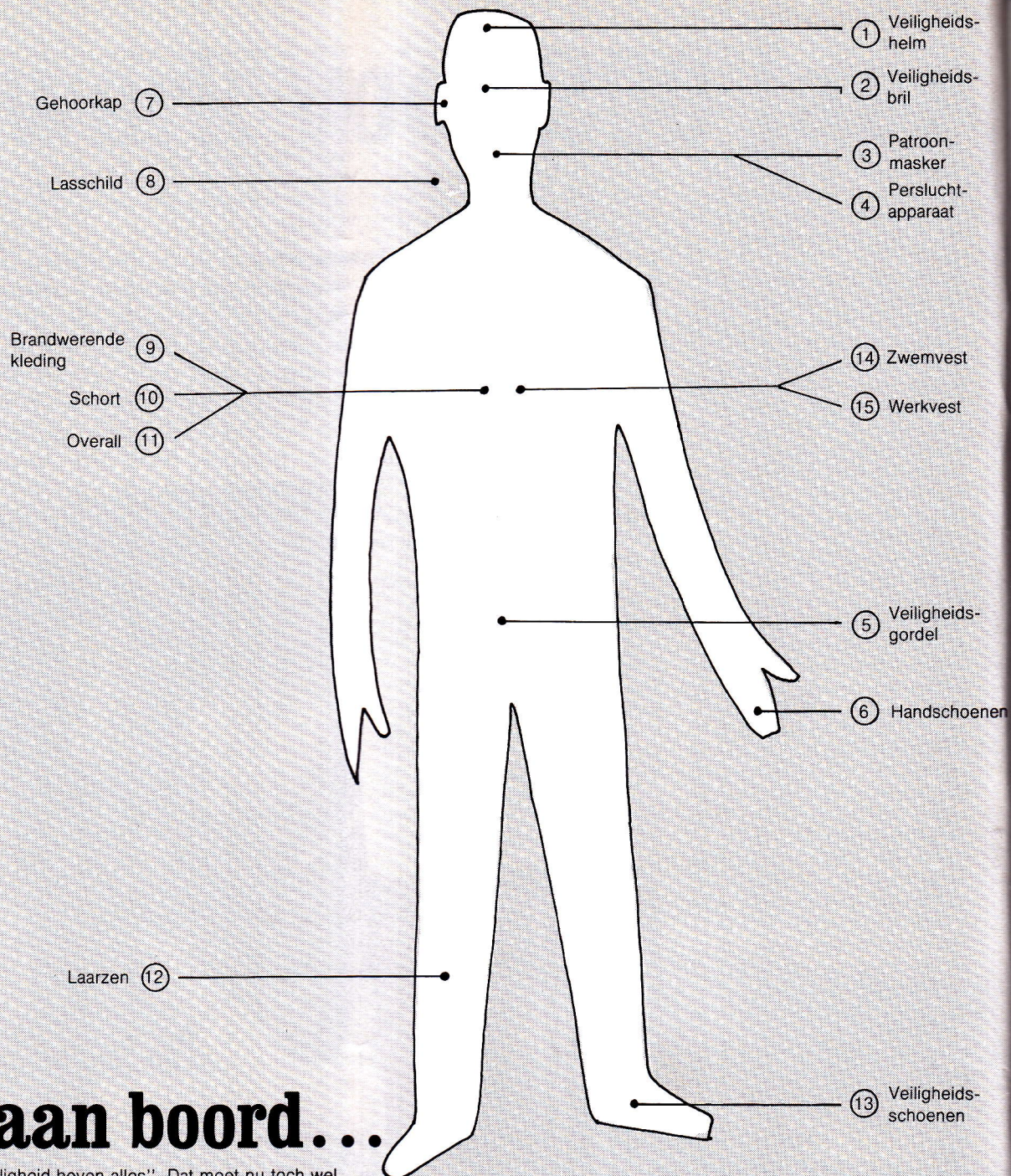
Zo tijdens het frezen en draaien piekert hij over weer nieuwe producten.

Hij gaat dan naar z'n tekentafel, zet het uitgepiekerde zwart op wit in de vorm van raderen, stangen, grove en fijne tanden. Aldus groeien reeds een stoeltjesklok met carillon en een grote staande klok, met slagwerk. Hij heeft er nu, na de vier die reeds de tijd voorttikken, nog vier in aanbouw, maar er volgen er dus meer. Toch kan hij soms ineens ermee ophouden.

Dan kuiert hij naar Dordrecht of gaat met z'n vrouw een paar dagen op stap. „Maar elke week wil ik toch wel iets er aan gedaan hebben. Trouwens soms besteed ik er een paar dagen achtereen aan". Aldus kost het vervaardigen van één klok toch nog zo'n vier à vijf maanden.

Maar hij heeft de tijd aan zichzelf, en hij vindt het een alleszins boeiende tijd.

# Shell Safety Man



## Voor u aan boord...

Voor u aan boord geldt „Veiligheid boven alles“. Dat moet nu toch wel duidelijk zijn geworden uit de artikelen, circulaire's, brieven en bulletins die de laatste jaren steeds weer aan alle schepen werden verzonden. De veiligheidscommissies, de veiligheidsinstructeurs en de veiligheidsbijeenkomsten vestigen steeds weer de aandacht op de noodzaak veilig te varen en veilig te werken. Daarbij gaat het niet alleen om de veiligheid van schip en lading, maar vooral om uw eigen, uw persoonlijke veiligheid. Een uitgebreid scala van veiligheidsmiddelen – alle dienende om u in staat te stellen om u zelf tegen ongevallen te beschermen – staat thans aan boord ter beschikking. Gebruik ze als de werkomstandigheden erom vragen.

Om nog eens een duidelijk overzicht te geven van alle aan boord beschikbare persoonlijke veiligheidsmiddelen, hebben wij hiernaast een **Shell Safety Man** geplaatst. De daarbij vermelde cijfers verwijzen naar de uitrustingsstukken, die hieronder worden omschreven.

### 1 Veiligheidshelm

– Glaspolyester veiligheidshelm, type BOP. Kleur: wit.

### 2 Veiligheidsbril

– Werkbril van soepel PVC, type: Royalette.

Heeft een uitstekende pasvorm en is zo ruim, dat zelfs moderne brillmonturen daaronder zonder hinder kunnen worden gedragen.

### 3 Patroonmasker

– Dit kan zijn:

– *grofstoffiltermasker*, met actieve koolpatroon (codeletter A), die bescherming biedt tegen organische dampen en oplosmiddelen

– *fijnstoffiltermasker*, bedoeld als bescherming tegen vanadiumpentoxide (V<sub>2</sub>O<sub>5</sub>) bij ketelinspektie en asbestvezels bij verwerking van asbest-bevattende stoffen

### 4 Persluchtapparaat

– Biedt bescherming tegen giftige dampen en gassen, type PA 37/1600, van Draeger, met Panorama Nova masker

### 5 Veiligheidsgordel met lijflijn

### 6 Handschoenen

– *werkhandschoenen*, van sterk leer of kunststof

– *lashandschoenen*, van glad leer, met wijsvinger en duim en halflange kap

– *chemicaliënhandschoenen*, van ondoorlatend rubber, kunstrubber of PVC, met voldoende lange kap

– *hittebestendige handschoenen*, van asbest of aluminium met glasvezel

– *doktershandschoenen*

### 7 Gehoorkappen

– kunnen tezamen met veiligheidshelm worden gedragen. Type: Bilsom groen, met vloeistofgevulde afdichtringen

### 8 Lasschild

– Diverse merken zijn er in omloop

### 9 Brandwerende kleding

– Hittebestendig pak voor brandbestrijding, type Excalor. Compleet met helm, masker, jas, broek, handschoenen en laarzen

### 10 Lasschort/chemicaliënschort

– Lasschort is van leer, chemicaliënschort is van PVC

### 11 Overall

– Verstreckt voor tankschoonmaakwerkzaamheden

### 12 Rubberlaarzen

### 13 Veiligheidsschoenen

– Lage zwarte veterschoen, type Oran.

### 14 Zwemvesten

– Vervaardigd van oranjegekleurd katoendoek, type Standard (SI 21)

### 15 Werkvesten

– Worden gebruikt bij helikopterwerkzaamheden, fluorescerend.

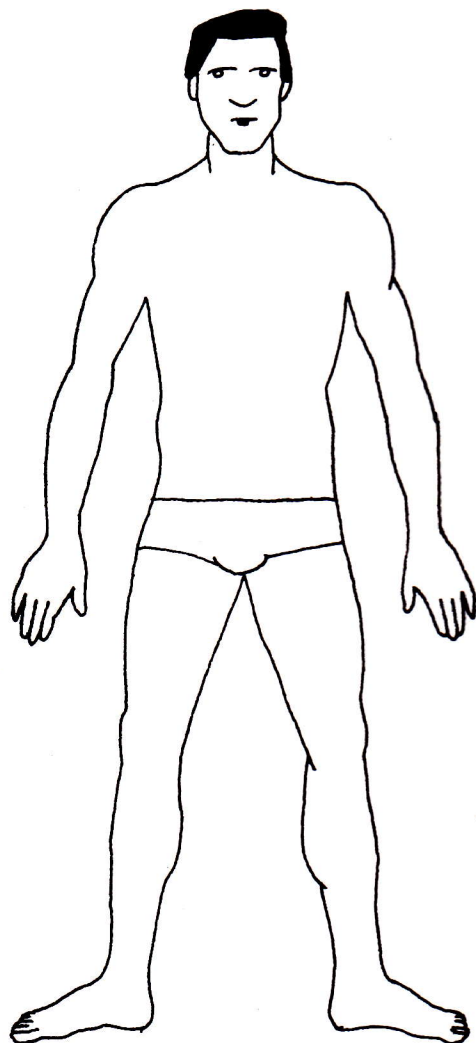
Type: Nowa-nil.



# . . . en de kinderen aan de wal

plak eerst  
op karton  
knip dan  
uit

een  
tekenwedstrijd  
met  
prijzen!



Ja, jongens en meisjes van zes tot en met twaalf jaar, als jullie vader of broer op een van onze schepen vaart, of als je vader, broer of zus op ons kantoor werkt, is er voor jullie een speciale wedstrijd, waar fraaie prijzen mee kunnen worden gewonnen. Wat voor prijzen? Ja, we willen nog niet alles verklappen, maar er zijn grote bij (zoals een fiets!), maar ook kleine (bijvoorbeeld een tankauto van de Shell).

Maar laten we niet eerst over de prijzen praten, maar over de wedstrijd. De grote vakantie is al begonnen en je hebt nu dus vrij. Natuurlijk hopen we, juist voor jullie, op veel goed weer, maar er zal heus nog wel een flinke regenbui vallen. En als jullie dan niet buiten kunnen spelen, is het leuk om de *op deze bladzijde* afgebeelde man, die nu nog in z'n broekje staat, om te toveren tot iemand die *veilig* werkt.

## Hoe je dat moet doen

Knip het mannetje op deze pagina uit en ook alle andere dingen die je op pagina 11 ziet afgebeeld. Steeds als je iets hebt uitgeknipt, moet je achterop het uitgeknipte het nummer schrijven dat je erbij gedrukt ziet. Anders weet je later niet waar ze op het mannetje moeten worden vastgemaakt. Natuurlijk kan je hem ook eerst een hemd of broek aantrekken. Die zijn niet genummerd, want je weet zelf wel hoe je die draagt.

Wees voorzichtig met uitknippen, dat je niet die kleine uitsteeksels vergeet. Want die dienen om het zwemvest, of de helm, of de bril, enz. op het mannetje te bevestigen.

## Waar moet het dan wel?

Natuurlijk is het voor jullie wat moeilijk om precies te weten, waar je al die veiligheidsuitrusting moet vastmaken. Je vader of broer aan boord of op kantoor weet het wel. Maar jullie mogen gerust even kijken naar het mannetje op pag.

8. Daar staan nummers bij, zie je wel? Als je nu achter de uitgeknipte voorwerpen ook de nummers hebt gezet, weet je dus ook waar je ze vast moet maken. Op die manier krijg je precies te zien hoe zo'n veilig werkende man er aan boord van de schepen soms uitziet.

### Wedstrijd

Hoe kan je nu aan de tekenwedstrijd meedoen? Nou, da's makkelijk. Je moet beslist *niet* naar ons opsturen wat je hebt uitgeknipt. Nee, wat wij van jullie willen is *één tekening – in kleur* – hoe het door jou samengestelde mannetje eruit ziet. Daarbij hoeft hij niet alles tegelijk te dragen, dat doen ze in werkelijkheid ook niet. Een paar van die veiligheidsartikelen is genoeg. Kies zelf maar en teken op één vel papier na hoe jouw mannetje eruit is gaan zien. De kleur die je alles geeft is niet belangrijk, als het maar mooi is!

### Opsturen

Daarna stuur je je tekening gewoon aan de redactie van dit maandblad. Het adres is: *Shell Tankers, afd. DFP/4, Postbus 874, Rotterdam*. Je moet wel *achterop* je tekening je naam schrijven, ook waar je woont, hoe oud je bent en of je een jongen of een meisje bent. Oh ja, en dan natuurlijk of het nou je vader, broer of zus is die bij ons werkt. We zullen even een voorbeeld geven zoals het zou kunnen, achterop je tekening:

Jan Veilig,		Marietje Eerstdenken,
Heidstraat 29,		Dandoenstraat 82,
Shellodam	of	Tankerdomp
10 jaar – jongen		8 jaar – meisje
Mijn vader is 2e stuurman		Mijn broer is hoofd voeding

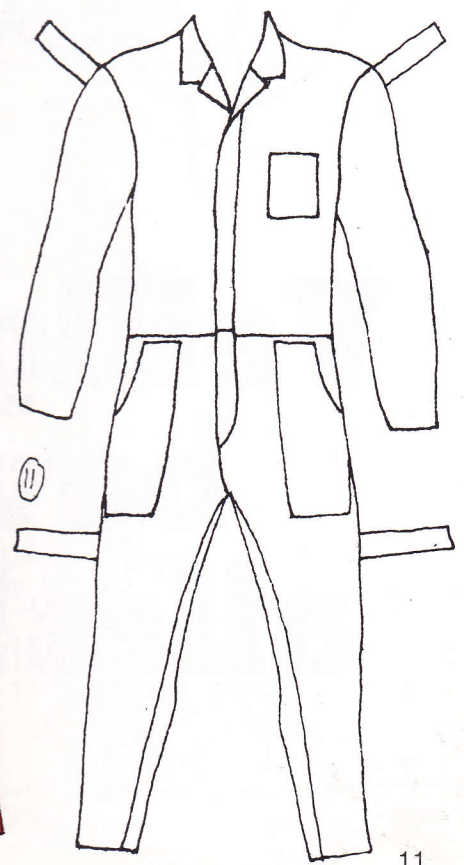
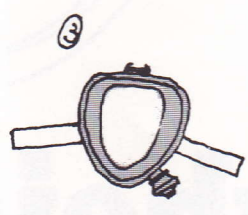
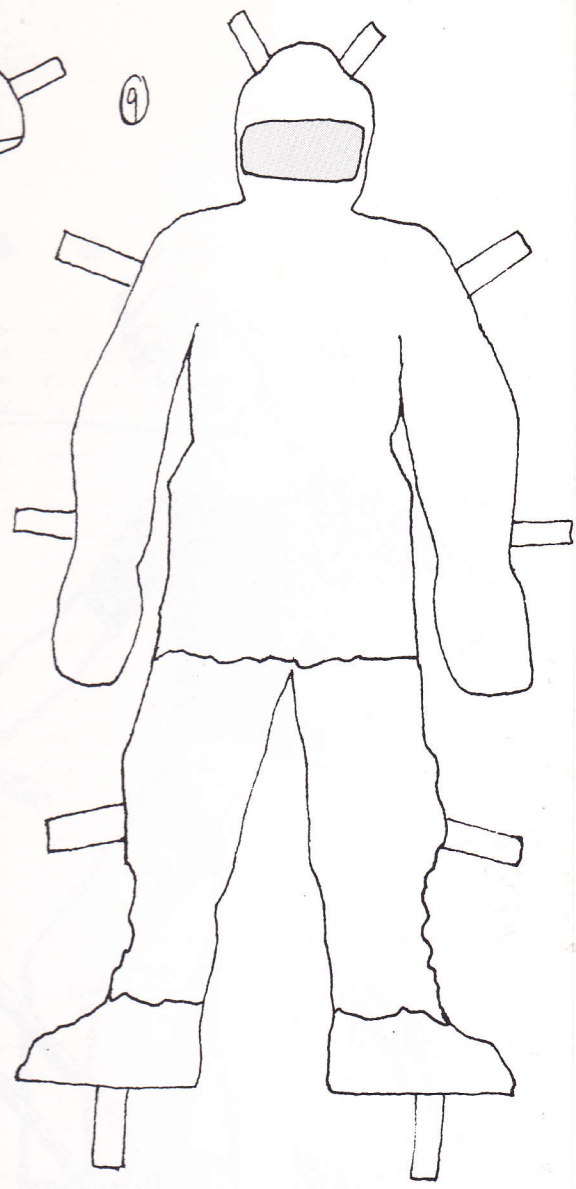
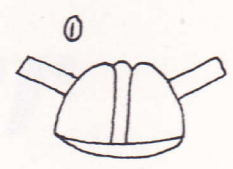
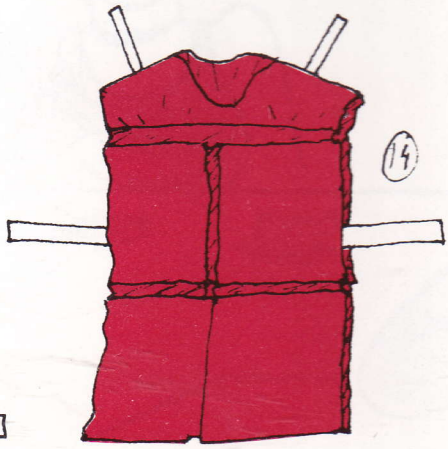
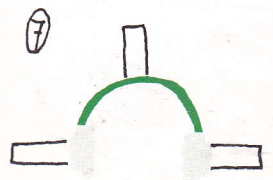
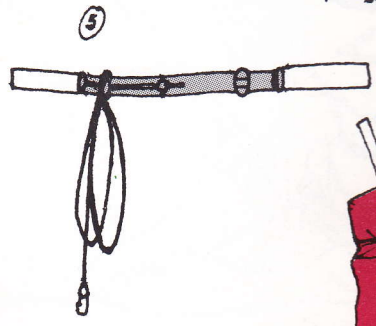
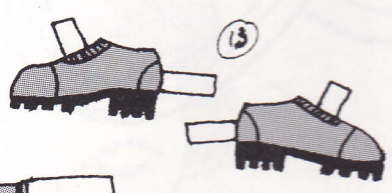
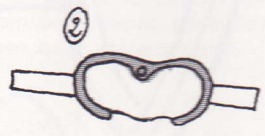
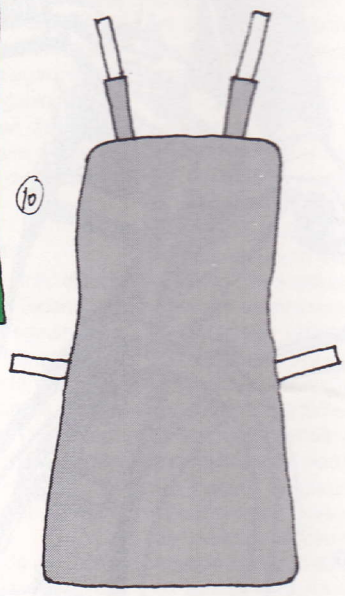
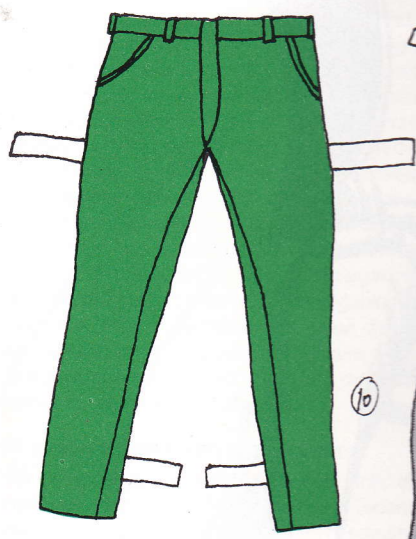
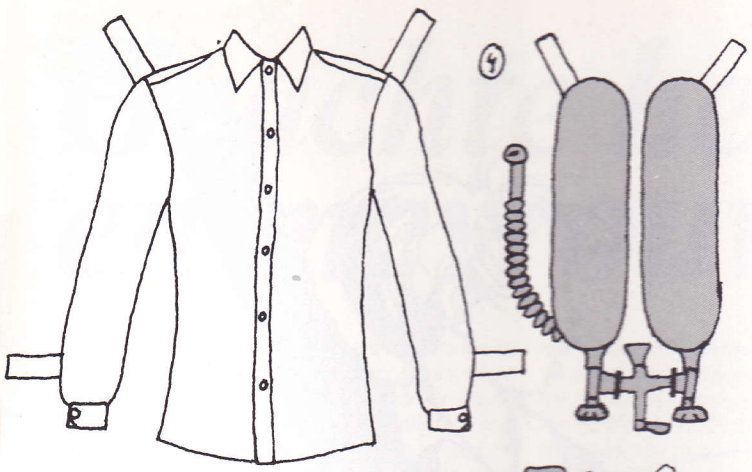
### Prijzen

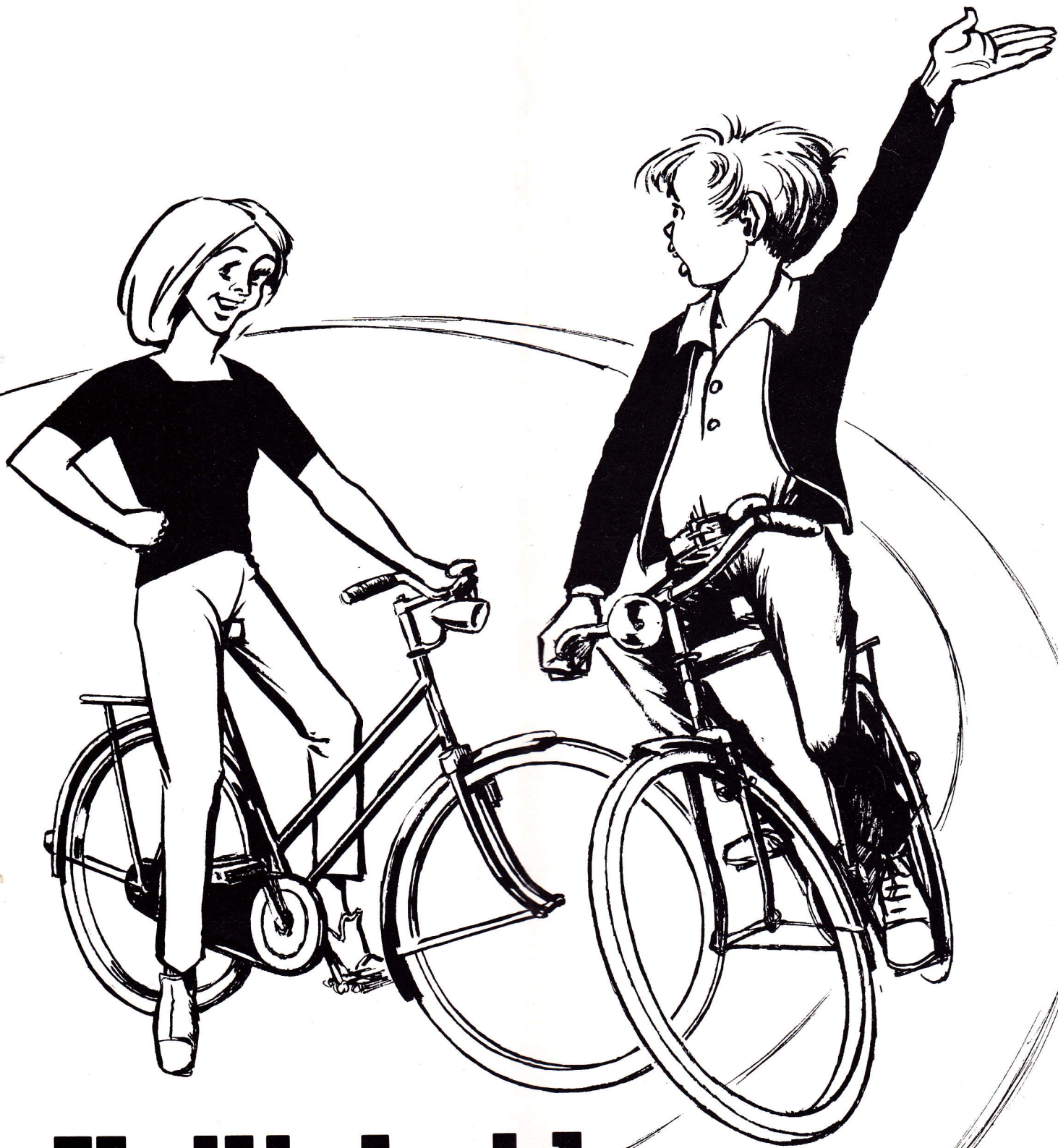
Tja, we kunnen wel een tiental fraaie prijzen beschikbaar stellen, maar niet iedereen kan ze winnen natuurlijk. En een jongen van twaalf tekent – meestal – mooier dan een van zes. Dat zou niet eerlijk zijn. Daarom: we gaan alle inzenders verdelen in twee groepen. Jongens en meisjes van 6 tot en met 8 jaar, en een aparte groep voor die van 9 tot en met 12 jaar. En voor elke groep dan 10 prijzen totaal. De winnaars krijgen die toegestuurd als de uitslag bekend is. Hun namen vermelden we ook in dit blad. Maar dat duurt nog even, want jullie vakantie duurt tot in augustus. Als we dan *uiterlijk 31 augustus a.s.* de tekeningen hebben, dan gaan ze naar een jury.

### Wie wint?

Een jury is een groep personen die bepaalt wie er gewonnen heeft. Die komt er dus bij deze wedstrijd ook. We vragen aan een paar jonge collega's van je vader, broer of zus welke tekeningen zij de mooiste vinden. En dan weten wij wie gewonnen hebben. In het oktober-nummer van dit blad maken wij dan de uitslag bekend. Misschien heb je je prijs dan al binnen!

Als jullie je tekening terug wilt hebben, dan moeten jullie er wel een envelop bij doen, waarop je eigen naam en het adres voorkomt. Zo niet, dan behouden wij de tekening. En nu aan het knippen en in elkaar zetten van een man die weet hoe hij veilig moet werken. *Maak daar dus één tekening van, kleur 'm mooi en stuur 'm op*. We zijn benieuwd wie van jullie de mooiste kan maken.





**Veiligheid  
boven  
alles!**

# Geachte heer en mevrouw . . .

Aldus de aanhef van een brief die binnenkort in de bus glijdt bij een aantal gehuwde collega's thuis. Een brief van het Nederlands Maritiem Instituut, met als bijlagen: een tweetal vragenlijsten, met enveloppe om de gehele zaak te retourneren. Wat het Nederlands Maritiem Instituut (NMI) doet, is bij velen zo langzamerhand wel bekend. We hopen er binnenkort in een apart artikel nog eens aandacht aan te wijden, doch willen nu volstaan met nogmaals te vermelden dat het instituut – waarin zowel werkgevers-, als werknemersorganisaties alsmede de overheid zijn vertegenwoordigd – primair de belangen van de scheepvaart en scheepsbouw behartigt, met inbegrip van al degenen die daarbij betrokken zijn. Een van de afdelingen van het NMI is het Maritiem Sociaal Research Centrum (MSRC), dat in 1975 werd opgericht. Dit centrum richt zich op de werk- en organisatieproblematiek in de zeescheepvaart, maar dan wel in de wijdeste zin van het woord. Dus niet alleen de bedrijfsvoering aan boord, maar ook de zeevaartopleiding, werving, en . . .

## de gezinssituatie van zeevarenden.

Het zeevarende beroep brengt met zich, dat de man vaak lange perioden van huis is. Tijdens zijn verblijf aan boord, is het contact met het gezin of de partner beperkt tot brieven en af en toe een telefoongesprek. Tijdens de verlofperiode moet het gezin, de echtgenote of verloofde van de zeevarende zich instellen op de hereniging. Deze langdurige perioden van aan- en afwezigheid vragen om aanpassingsvermogen van beide kanten. Of deze aanpassing bevredigend verloopt is waarschijnlijk van vele factoren afhankelijk.

Uit het schaarse onderzoek dat naar de gezinssituatie van zeevarenden al is gedaan, krijgt men de indruk dat een bevredigende aanpassing aan de speciale omstandigheden van het zeemannsberoep in veel gevallen niet zonder problemen ver-

loopt. Het gemis bij één of beide partners van een „normaal” gezinsleven speelt dikwijls een rol in het besluit om met varen te stoppen. Een beter inzicht in de gezinsproblematiek zou ertoe kunnen bijdragen, dat er doelmatiger op dit soort problemen kan worden ingespeeld, wat zowel voor de zeevarende en zijn gezin als voor de rederij van belang is. Deze overwegingen zijn de aanleiding tot een wetenschappelijk onderzoek, dat zich dus richt zowel op de man zelf als op zijn echtgenote.

## Meewerken

Het is niet de eerste keer dat ook op onzeoatschappij een beroep wordt gedaan om te helpen net diegenen te bereiken voor wie de vragen bedoeld zijn, in dit geval gehuwde zeevarenden die met verlof zijn alsmede hun echtgenoten. In totaal zullen ongeveer 550 gezinnen in Nederland worden geënquêteerd – schriftelijk, er komt dus niemand thuis! Onze maatschappij zal, op verzoek van het NMI, de vragenlijsten aan 45 van onze gehuwde collega's doorzenden. Vijf-en-veertig gezinnen dus, aan wie wordt gevraagd om medewerking, om even een half uurtje van hun tijdens het verlof zo kostbare tijd uit te trekken om de vragen te beantwoorden.

Uit de lijst van verlofgangers zijn, op verzoek van het MSRC, met opzet officieren en scheepsgezellen gekozen van verschillende leeftijd, maar ook van geheel verschillende rang. Want wel degelijk ligt het in de bedoeling een zo evenwichtig mogelijke verdeling te verkrijgen, ook tussen gezinnen met jongere en gezinnen met oudere kinderen. Steeds worden twee vragenlijsten gezonden, één voor de man en één voor de vrouw. Gedeeltelijk bevatten ze dezelfde vragen, maar ze vullen elkaar ook aan. In een onderzoek naar de gezinssituatie is het namelijk zinvol om over een aantal onderwerpen zowel de mening van de man als van de vrouw te horen.

De lijst van vragen is weliswaar niet gering, maar ze zijn op de man – en vrouw – af, ze zijn net over die punten waarover in menig gezin van een zeevarende juist nogal eens wordt gesproken of gedacht. Niet alleen vragen dus over de genoten opleiding of waarom men tot een zeevarend beroep is gekomen. Doch ook vragen over hoe snel de post door de rederij wordt doorgezonden, in hoeverre men door het bedrijf op de hoogte wordt gehouden van het wel en wee in het bedrijf. Maar allerbelangrijkst natuurlijk zijn die vragen welke betrekking hebben op de gezinssituatie zelf, in hoeverre er problemen zijn met de opvoeding van de kinderen, met het nemen van beslissingen thuis en in hoeverre er contacten mogelijk zijn als de man wederom op zee verblijft.

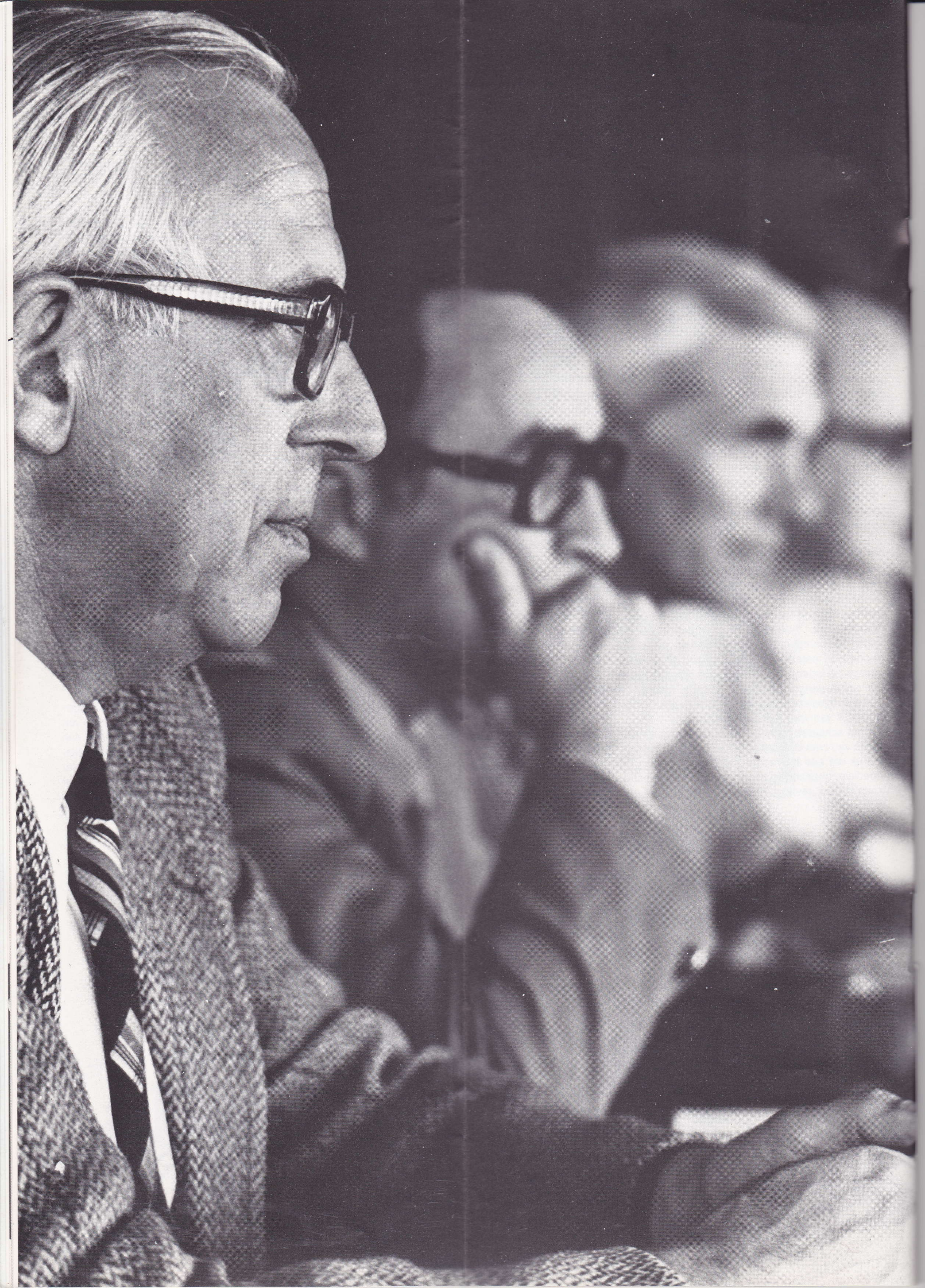
Het is alles in een poging om de gezinssituatie van de zeevarenden nu eens „in kaart te brengen”, na te gaan waar de eventuele knelpunten zijn. En als blijkt dat die knelpunten vermijdbaar zijn, dan kan het onderzoek leiden tot het doen van voorstellen en nemen van maatregelen om de situatie te verbeteren.

## Anoniem

De ingevulde vragenlijsten dienen rechtstreeks te worden teruggezonden aan het NMI, waarvoor een geadresseerde en reeds gefrankeerde enveloppe wordt bijgesloten. Degenen die deze vragenlijsten ontvangen dienen bij invulling *niet* hun naam te vermelden: de gegevens worden naamloos verwerkt, zodat achteraf niet kan worden nagegaan wie wat heeft gezegd. De anonimiteit is dus volledig gewaarborgd.

Voor het welslagen van dit onderzoek is de medewerking van alle aangeschreven echtparen van groot belang. Mocht men om wat voor reden dan ook niet bereid of niet in staat zijn om de vragenlijsten in te vullen, dan wordt gevraagd om ze zonder vermelding van naam terug te sturen, liefst met vermelding van de reden.





# Niet voor joker

**Als lid van de ondernemingsraad moet je er voor zorgen niet voor joker te zitten. Aldus de heer C. van Steensel, voorzitter van de gekozen leden van de wal-O.R. Bijna drie jaar heeft de huidige ondernemingsraad er nu op zitten, de verkiezingen staan zogezegd weer voor de deur. Een moment om het licht te laten schijnen op de groep van zeven, waarvan hij in vele gevallen de woordvoerder is.**

„Kijk, als je nooit een reactie hebt uit het personeel, dat je toch met z'n zevenen vertegenwoordigt, of als je pas bij een wijziging in de organisatie wordt betrokken als de beslissing al is gevallen, dan zit je gewoon voor joker. Dat moet je dus voorkomen en dat doen we ook. Al moet ik toegeven dat het erg moeilijk is om de achterban wakker te schudden. Hoeveel reacties we zo krijgen op onze mededelingen aan het walpersoneel? Nou, als er nadrukkelijk om wordt gevraagd, zoals bij een voorgestelde pensioenfondswijziging of de wijze van OR-verkiezingen, dan mag je blij zijn met 10%”.

Da's niet veel, dat moet een ieder toegeven. Hoe komt dat nou? Manifesteert de O.R. zich niet genoeg? Zijn de punten die behandeld worden niet belangrijk genoeg? Als je daarop antwoord wilt hebben, dan moet je al tegelijk een splitsing maken tussen wat door de eigen O.R. op de agenda voor de vergadering wordt gezet en wat op de agenda van de Centrale Ondernemingsraad, kortweg de C.O.R., prijkt. „De C.O.R.-punten – aldus de heer Van Steensel – zijn bijzonder belangrijk, omdat deze meestal betrekking hebben op meerdere Groepsmaatschappijen; in een aantal gevallen is er tevoren intern beraad in de eigen O.R. voor nodig. En hoewel arbeidsvoorwaarden vallende onder de C.A.O. in principe niet voor een ondernemingsraad bespreekbaar zijn, wil dat niet zeggen dat het nooit gebeurt. Het percentage walcollega's bij een vakbond aangesloten is zo laag, dat binnen de C.O.R. wel degelijk ook de gehele beloningsstructuur wordt besproken. Maar je merkt het al, we spreken nu al over C.O.R.-zaken in plaats van de eigen ondernemingsraad. Ik moet ook toegeven, dat op het beloningsvlak in onze eigen kring niet veel valt te bespreken omdat Shell Nederland nu eenmaal de co-

ordinerende instantie is voor salaris- en personeelsregelingen. Maar zodra het over reorganisaties binnen Shell Tankers gaat, met name dus de walorganisatie, ja, dan willen we er tijdig in gekend worden en niet pas als men het binnenskamers al min of meer eens is. Anders krijgen we toch het gevoel voor joker te zitten. Afgezien van het meepraten en meedenken bij reorganisaties, zijn er overigens genoeg belangrijke zaken waar de wal-O.R. zich intensief mee bezig houdt. Neem nou alleen al de wijzigingen in het pensioenreglement. Of de loonmaatregelen begin dit jaar die pas tot stand kwamen nadat de C.O.R. – via de gekozen leden van de lokale O.R.'s – afwijzend had gereageerd op het zonder overleg met de Remuneratiecommissie door de directie van Shell Nederland loslaten van de automatische prijscompensatie.” Toch weer de C.O.R.?  
„Ja, maar daarom voor het walpersoneel van onze maatschappij niet minder belangrijk. Er zijn trouwens heel wat commissies actief op allerlei gebied, weliswaar onder C.O.R.-vlag, maar ook daarin wordt nu de stem van Shell Tankers gehoord. Neem de Commissie Pensioenzaken of de Commissie Toe-

komst. Ook wij hebben een toekomst, dus de Shell Tankers stem telt wel degelijk mee.”

## Tijd

De heer Van Steensel geeft toe, dat de hoeveelheid tijd die gaat zitten in het O.R.- en C.O.R.-werk, met name voor die collega's die in enkele commissies zitten, aanzienlijk is. „Ik schat het toch zeker op een 35 à 40% van m'n tijd. Het is dan kiezen of delen. Maar ben je eenmaal gekozen, dan heb je tegenover je kiezers de plicht om je O.R.-werk zo goed mogelijk te doen. Nogmaals, jammer dat de belangstelling zo minimaal blijft. Neem nou als voorbeeld die voorgenomen verhoging met 2% van de pensioenpremie. Dacht je, dat men daarop reageerde? Welnee, 'da's nog ver van m'n bed' zullen de meesten waarschijnlijk gedacht hebben. Toch zijn we er met de andere O.R.'s in geslaagd om die verhoging in drie jaarlijkse porties uit te smeren. Want reken maar, dat het voor allen hard was aangekomen als ineens 2% extra werd ingehouden. Maar het bestuderen van de materie, het laten voorlichten door experts, het innemen van een standpunt, het kost allemaal tijd, dat is waar. En misschien is dat toch een faktor waardoor kandidaten nog wel eens worden afgeschrikt. Ik hoop daarom dat in verband met de komende kandidaatsstelling de leiding zich nog eens duidelijk realiseert dat in dit opzicht de volle medewerking nodig is. Het zal een extra stimulans zijn om zo veel mogelijk kandidaten op de lijst te krijgen. Trouwens, ook een meer geschakeerde lijst van kandidaten moet er komen, want in de huidige O.R. zit bijvoorbeeld niemand meer van de afdeling Personeel. En dat is niet juist.”

## Contacten

Gevraagd naar de contacten die de wal-O.R. onderhoudt met hun voorzitter, de directeur dus, en met de andere O.R.'s, moet de heer Van Steensel bekennen dat dit nog wel voor verbetering vatbaar is. „Met de achterban proberen we zelf het contact nog zo hoog mogelijk te houden, door te vragen naar hun mening, door hen zoveel mogelijk erbij te betrekken. Ook de andere O.R.'s ontmoeten we via hun afgevaardigden regelmatig op de C.O.R.-vergaderingen. Maar op ons kantoor is weliswaar de directie van goede wil, maar naar onze mening

konden de contacten wel wat intensiever zijn. Alleen elkaar ontmoeten op vergaderingen is ons inziens niet voldoende. Als men bezig is met organisatiewijzigingen – en die staan weer voor de deur – dan willen we daarin vroegtijdig worden betrokken. Het is uiteindelijk een van onze hoofdtaken om dan mee te denken en te praten, niet om de zaak af te breken, maar om op te bouwen en voor alles het belang van het personeel in het oog te houden.”

Het contact met de vloot-O.R. blijkt hoe langer hoe beter te gaan. „In het begin ging het nog wel eens stroef, wat ook weer geen wonder is want – hoewel het belang voor Shell Tankers voor beide voorop staat – zijn de agendapunten nogal verschillend. Maar al leiden we elk ons eigen leven, er is nu wel degelijk overleg en een goede samenwerking.”

## Toekomst

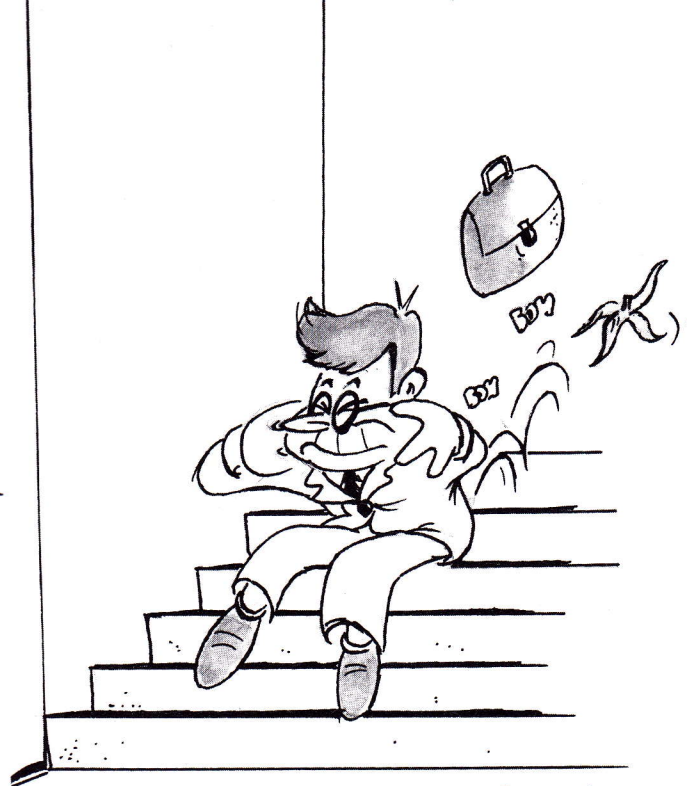
Sprekend over de afgelopen drie jaar blijkt er wel degelijk het nodige bereikt. „Het is ook een kwestie van preventie, zo'n ondernemingsraad. En het is niet voor niets dat we altijd zo alert zijn als we iets nieuws verwachten. Maar je moet de zaak natuurlijk niet gaan polariseren. Wat dat betreft ben ik geen voorstander van de O.R. zoals die nu in een wetsontwerp wordt geregeld. Het wordt dan een personeelsraad, die buiten aanwezigheid van de voorzitter gaat zeggen hoe het moet. Nou, dat hoeft voor mij niet, want zo maak je bij voorbaat al twee kampen. Er is één troost: het zal nog wel even duren, want er liggen nog een stuk of 90 amendementen op behandeling te wachten. Wat de O.R. in ieder geval moet blijven is een „overlegorgaan”. Een orgaan met een positieve instelling. En dat natuurlijk de belangen van het personeel voorop heeft staan. Overigens worden er in het wetsontwerp ook nog een paar zaken geregeld die de O.R. ten goede komen.”

## Doorgaan

Van de huidige leden zullen er waarschijnlijk enkelen zich weer kandidaat stellen, zo vernemen wij. Ook van belang voor de continuïteit! „Het eerste jaar moet je als nieuweling echt wennen, in het tweede krijg je hoe langer hoe meer ervaring. Maar als je dan in het derde jaar alles onder de knie hebt en je stelt je niet weer kandidaat, dan is niet alleen veel tijd verloren, maar komt er ook niet genoeg ervaring in de nieuw-gekozen O.R. Maar wel degelijk zal er een flink aantal kandidaten moeten komen, liefst uit alle afdelingen, zodat we een goede doorsnee van het personeel krijgen. Met het nodige enthousiasme om er in de komende drie jaar weer iets van te maken, hoeft niemand er bang voor te zijn, dat ze voor joker zullen zitten. Trouwens, daar zijn ze zelf bij!”

# OVST-NIEUWS

De O.V.S.T. organiseerde op 7 juni j.l. een zaalvoetbalwedstrijd in de sporthal „Ommoord” te Rotterdam. Een vlootteam, een walteam, een team van Shell Nederland informatieverwerking (U weet wel, waar Uw gagespecificatie vandaan komt) en een team uit Gorinchem streden in deze goed geoutilleerde sporthal om de Rodenburg-wisselbeker. Helaas had één speler van het vlootteam zich in de datum vergist, zodat dit team de gehele avond met een steeds wisselende invaller moest spelen. Er werd een groot beroep gedaan op de conditie, aangezien alléén het SNI-team wisselers had meegebracht. Een enkele keer vergat men in zijn enthousiasme de spelregels, maar toch werd er onder de uitstekende leiding van KNVB-scheidsrechter Dokter zeer sportief gevoetbald. Eén speler uit het team van Gorinchem vuurde, als hij er de kans voor kreeg, letterlijk kanonschoten op het doel af, zodat menige keeper van de tegenpartij in het belang van vrouw en kinderen een stapje opzij deed. Bij de supporters op de tribune bevond zich ook onze ex-fleetmanager, de heer H. den Ouden, die zijn zoon naarmate de avond gorderde steeds meer aanspoorde, tevergeefs echter. Nadat het team uit Gorinchem en het vlootteam elkaar de 3e respectievelijk 4e plaats hadden toebedeeld won tenslotte in de finale het SNI-team door het nemen van strafschoepen tegen het Shell Tankers walteam, dat hierdoor als 2e eindigde. Aanvankelijk had de O.V.S.T. op deze avond tevens een volleybalwedstrijd voor dames gepland, maar wegens gebrek aan belangstelling (slechts 3 aanmeldingen) kon dit evenement helaas niet doorgaan.



Rolf '77



## Parkeren

Zeevarenden die een bezoek aan kantoor brengen – en ook hun echtgenoten die zich voor keuring e.d. melden – hebben zo langzamerhand de weg naar de parkeergarage wel gevonden. Vanaf elke parkeerverdieping kan men in het trappenhuis komen, dat in de laagbouw is opgenomen. Vandaar is er evenwel slechts één mogelijkheid om het gebouw zelf te betreden. En dat is door of de trappen af te dalen of de lift te nemen. Maar altijd naar beneden! Want de enige toegang tot de Shell-toren is via de begane grond. Wanneer men dus op de begane grond uit de lift stapt of via de trap is gekomen, weer naar buiten, langs de portier bij de parkeergarage en dan naar binnen. Elke bezoeker komt aldus gaande uit in de centrale hal, waar men zich bij de hoofdportier kan melden. Bij het verlaten van het gebouw is het wel mogelijk rechtstreeks op de parkeerverdieping te komen waar men de auto heeft gestald. Bordjes op de onderste drie verdiepingen wijzen naar „garage”.

## Op eigen verzoek

Iedere leerling-werktuigkundige die na het behalen van een jaar vaartijd is afgelost, wordt kort daarna opgeroepen om het door hem bijgehouden takenboek/werkcahier op kantoor in te leveren, waarna het wordt doorgezonden aan de Examencommissie voor Scheepswerktuigkundigen. Tot nu toe was het zo geregeld dat zij bij hun eerstvolgende tewerkstelling, behalve het hun toegekende Assistentendiploma en het diploma „A”, slechts de ringband zonder inhoud in ontvangst konden nemen. Hun werd dan toegezegd dat deze inhoud na inschrijving voor het examen voor het diploma „B2” zou worden te-

ruggegeven. Voor iedereen, maar vooral voor hen die dit als een teleurstelling hebben ervaren, kunnen wij thans melden dat iedere werktuigkundige die in de periode 1 juni 1972 tot heden een takenboek/werkcahier bij de Rijksexamencommissie heeft ingeleverd en daarop het Assistentendiploma en het diploma „A” heeft verkregen, op eigen verzoek dit takenboek/werkcahier kan terugontvangen.

Men dient daartoe zelf een schriftelijk verzoek in te dienen bij: Het Secretariaat van de Rijks-examencommissie Zeevaartdiploma's, N.W. Buitensingel 2 te Den Haag onder vermelding van:

1. naam en voornamen,
2. het volledige huisadres in Nederland,
3. het nummer van het „A”-diploma.

## Elke maand

Bij de meeste personeelsbladen is het de gewoonte om in de zomermaanden eens een nummer over te slaan, of, desnoods, gedurende enige tijd met een lagere frekwentie te verschijnen. Logisch, want ook de redactie wil de kuiten wel eens door het water van een Italiaans meer laten omspoelen of de bast bruinen aan een of ander strand. Wij zijn er tot nu toe in geslaagd om „Tussen Schip en Ka” elke maand te laten uitkomen, jaar in jaar uit, mede omdat ons bekend is, dat juist de laatste drie pagina's geen uitstel dulden. Ook dit jaar blijven we elke maand verschijnen, alhoewel . . . de kans is groot dat een van de komende nummers slechts 12 pagina's zal tellen in plaats van de gebruikelijke 16. Eén troost . . . dit nummer en ook het vorige telt 20 pagina's, dus tekort gedaan worden de lezers niet.





### Afscheid

Op 31 mei jl. nam de heer K. J. Wiessner, chef van de sectie „Industrial Engineering”, afscheid van zijn collega's. Het is op eigen verzoek, dat hij de dienst van de maatschappij eerder verlaat dan was voorzien. Echter, het betekent niet dat hij geheel uit onze gezichtskring verdwijnt, want actief als altijd – stelt hij voortaan gedurende enkele dagen per week zijn kennis en werkkraft ter beschikking van het Nederlands Maritiem Instituut, dat in het oude Shell-Gebouw is gehuisvest.

Nadat de heer en mevrouw Wiessner bij aankomst een handboeket was aangeboden door mej. A. den Besten, volgde een ontvangst bij de heer C. E. van 't Woudt, hoofd van „Development”. Aldaar werd de scheidende – in het bijzijn van een aantal naaste collega's – een fiets aangeboden om „na gedane arbeid” lichamenlijk op peil te blijven. Later op de avond volgde een diner, waar menige kwinkslag over de tafel vloog en de heer Wiessner met zijn echtgenote echt het gevoel kregen niet alleen collega's te hebben gehad, maar ook vrienden te hebben gemaakt.

### Dank, dank, . . .

„Voor uw grote belangstelling bij mijn afscheid dank ik u hartelijk. De prachtige cadeaus die ik van u mocht ontvangen, zijn voor mij een prettige herinnering aan onze samenwerking en vriendschap. Het ga u allen goed en nogmaals heel veel dank.

Cees de Boer

### Kleurenposter

In de loop der jaren is er over Shell Tankers B.V. en over de tankers van Shell regelmatig nieuw informatiemateriaal verschenen. Dit materiaal bestaat voornamelijk uit foto's en folders, die gezonden worden aan hen die zich hiervoor interesseren. Maar wat met veel informatie het geval is: het kan in een aantal jaren verouderen; het is dan niet meer actueel. Daarom is een aanvang gemaakt met een aantal vernieuwingen op dit gebied. Het eerste resultaat daarvan is nu te verkrijgen, namelijk een grote kleurenposter – formaat 50 x 70 cm – van het s.s. „Mytilus”. Een ieder die zo'n poster graag in z'n bezit wil hebben kan 1 exemplaar van deze poster afhalen op kamer 06.01 in het kantoorgebouw aan het Hofplein. Wij geloven stellig dat menige wand hiermee een versiering rijker wordt.

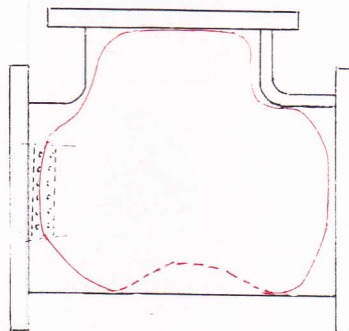
### Verkiezingen

Je hoort wel eens van „schaduw” kabinetten, ook van „school”verkiezingen, maar dat er ook boord„schaduw”verkiezingen waren is voor ons een nieuw geluid. Vlak voor de verkiezingen in mei jl. werden die echter wel degelijk gehouden aan boord van de „Acila”, waar – zo schrijft men ons – achteraf de uitslag nogal afweek van de landelijke. DS'70 en PPR sleepten elk 7% in de wacht, terwijl het CDA met 29% uit de bus kwam. De grote winnaar was echter de VVD die 50% van de stemmen haalde. De overige partijen, waaronder de landelijk winnaar, behaalden niet de kiesdrempel. De „Acila” opvarenden hebben bij het vernemen van de landelijke uitslag een koele afdrank genomen, met een „wrange” nasmaak.

den niet de kiesdrempel. De „Acila” opvarenden hebben bij het vernemen van de landelijke uitslag een koele afdrank genomen, met een „wrange” nasmaak.

### Vindingrijk

Dat was men aan boord van de „Mytilus” zeker. Een breuk was ontstaan in een T-stuk in de ladingleiding in centre 4. De reparatie van de breuk als aangegeven in rood op bijstaande tekening werd uitgevoerd door strippen van plaatstaal met pakking over de scheuren te plaatsen en deze aan beide zijden hiervan met tapbouten vast te zetten. Hierdoor kon de zaak goed bij elkaar worden gehouden. Er was slechts geringe lekkage ter plaatse van de flensnekken.

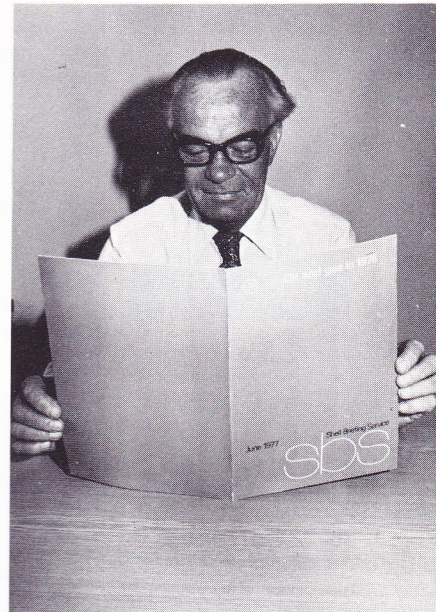


### Wenkbrauwen omhoog

Dat deden ze zeker, hier op kantoor. Er kwam een bericht binnen uit Londen, met de mededeling dat een onzer schepen uit time charter ging, met als slotakkoord: „after which the vessel returns to air service”. Verrek, denken ze nu ook al dat ze kunnen vliegen?

### S.B.S.

Ze verschijnen met de regelmaat van de klok, die S.B.S.'en, uitgaven dus in de „Shell Briefing Service”. Tegenwoordig zesmaal per jaar ook uitgaven in het Nederlands in plaats van in het Engels. Deze brochures worden ook regelmatig naar alle schepen verzonden, evengoed als aan alle secties op kantoor een exemplaar wordt uitgereikt. Waarom we er deze maand speciale aandacht op vestigen? Omdat in de laatste uitgave, getiteld: „Oil and gas in 1976” een bijzonder interessant stukje staat over tankers. Met name over het aantal tankers aan het eind van 1976 en de tankers



(onderverdeeld in grootte en vlag) die vorig jaar door de werven zijn opgeleverd. Zo lezen we er ook in dat, ondanks dat in 1976 de contracten voor maar liefst 100 schepen met een totaal draagvermogen van 16,3 miljoen ton, werden geannuleerd, er op 31 december jl. nog 293 tankers met een totaal draagvermogen van 36 miljoen ton in bestelling waren, alsmede nog 49 combinatie-tankers (totaal 6 miljoen ton draagvermogen). Een groot aantal hiervan – 83 om precies te zijn – is echter in de klasse 25.000–45.000 ton. Met de 52 schepen in de klasse 10.000–25.000 ton vormen zij ongeveer 40% van het totaal aantal schepen in bestelling. En juist voor die klassen zijn de perspectieven rooskleurig.

# schoon schip

## Onze vlootjubilarenissen



**F. A. Moreira Vinas**  
marinero integrado  
10 jaar op 19.5.77



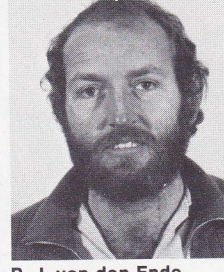
**P. Raimundez Collazo**  
capataz  
10 jaar op 19.5.77



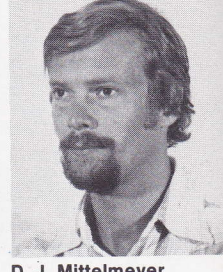
**J. Villa Alvarez**  
marinero integrado  
10 jaar op 30.5.77



**R. M. van Ham**  
3e wtk.  
10 jaar op 7.7.77



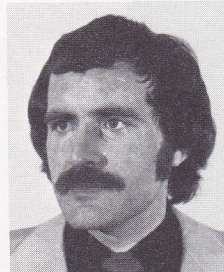
**P. J. van den Ende**  
3e wtk.  
10 jaar op 8.7.77



**D. J. Mittelmeyer**  
2e stm.  
10 jaar op 8.7.77



**F. T. J. van Manen**  
2e stm.  
10 jaar op 10.7.77



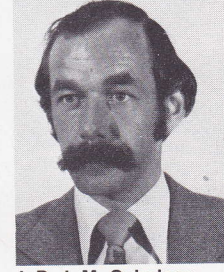
**B. van Os**  
3e wtk.  
10 jaar op 11.7.77



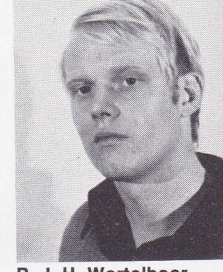
**A. J. W. Rommes**  
2e stm.  
10 jaar op 11.7.77



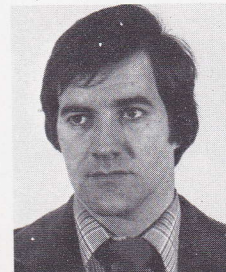
**P. Dekkers**  
3e wtk.  
10 jaar op 12.7.77



**J. P. J. M. Cobelens**  
2e stm.  
10 jaar op 14.7.77



**B. J. H. Wortelboer**  
2e stm.  
10 jaar op 14.7.77



**P. Steynis**  
2e stm.  
10 jaar op 15.7.77



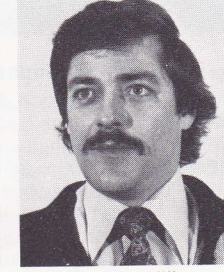
**J. P. P. van Alebeek**  
3e wtk.  
10 jaar op 17.7.77



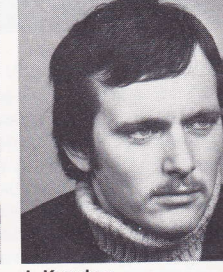
**M. Buth**  
2e stm.  
10 jaar op 17.7.77



**M. C. Kalkman**  
2e stm.  
10 jaar op 17.7.77



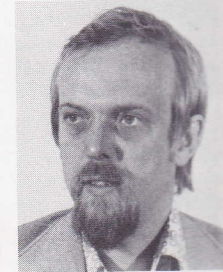
**A. A. Konijnendijk**  
3e wtk.  
10 jaar op 17.7.77



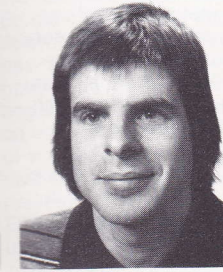
**J. Korving**  
2e stm.  
10 jaar op 17.7.77



**J. J. F. Govers**  
3e wtk.  
10 jaar op 21.7.77



**N. J. Gras**  
3e wtk.  
10 jaar op 24.7.77



**E. L. F. Nijhuis**  
3e wtk.  
10 jaar op 24.7.77



**E. P. R. van Zelst**  
3e wtk.  
10 jaar op 24.7.77



**J. N. H. Steeman**  
sch.gezels a/w  
10 jaar op 24.7.77

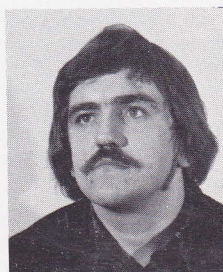


**H. de Rhoter**  
3e wtk.  
10 jaar op 25.7.77



**P. Dekker**  
3e wtk.  
10 jaar op 26.7.77

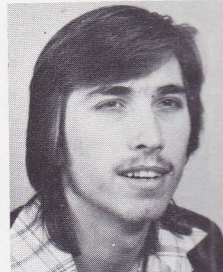
## Bevorderd:



**P. J. M. Coenen**  
sch.vakman 2  
per 22.5.77



**S. Boelens**  
sch.vakman 2  
per 24.5.77



**P. G. van Wadenoyen**  
sch.vakman 2  
per 24.5.77

# Vlootpersonalia

periode van 16 mei t/m 15 juni 1977

## Gehuwd:

20.5: F. van Dalen, hfd.wtk., met mw. H. B. C. Ourhaan;  
27.5: J. A. Clarijs, saw, met mw. M. Lecluse;  
3.6: W. B. Grund, 3e wtk., met mw. M. Regenboog;  
9.6: G. Braak, hfd.wtk., met mw. T. T. Zuurveen;  
10.6: C. F. T. Smit, 4e stm., met mw. L. Jansma;  
11.6: H. Puyman, 4e stm., met mw. J. Graat.

## Geboren:

5.5: Wendy Maria, dochter van A. G. J. de Wit, 2e stm., en mw. M. J. de Wit-Westerman;  
17.5: Jeroen, zoon van P. A. Janssen, 2e stm., en mw. M. L. M. G. Janssen-Bulters;  
18.5: Marcus Johannes, zoon van J. van Dijk, 4e stm., en mw. C. van Dijk-Sandberg;  
19.5: Karin, dochter van M. Buth, 2e stm., en mw. M. Buth-van Hoorn;  
23.5: Guus, zoon van J. M. van de Wal, 2e wtk., en mw. L. G. M. van de Wal-Rovers;  
25.5: Annebeth, dochter van A. E. de Bruyn, 3e wtk., en mw. A. de Bruyn-van Maaren;  
3.6: Scott, zoon van W. J. H. van Dipten, 2e stm., en mw. P. van Dipten-Haars;  
6.6: Laura, dochter van F. van den Boogaard, 3e wtk., en mw. J. C. van den Boogaard-Maltha;  
10.6: Jolanda Jacoba Christina, dochter van E. W. van den Brink, 3e stm., en mw. J. H. J. van den Brink-Pak;  
10.6: Valesca, dochter van J. A. Maassen, 2e wtk., en mw. D. H. J. Maassen-Kerkhove;  
11.6: Alexander, zoon van E. Hendrikse, 3e wtk., en mw. M. M. Hendrikse-Goëtjes;  
13.6: Manja, dochter van J. Verdoorn, 2e stm., en mw. S. W. Verdoorn-de Groot;  
15.6: Bastiaan, zoon van J. M. Hogenstein, 3e wtk., en mw. J. C. M. Hogenstein-Braam.

## Aflossingen:

gezagv.: J. Priest, H. W. Vermaas, J. van der Velden, J. Post, D. de Boer, D. M. Mos, M. Hus, W. Welbie, A. Post, F. Klaassen, A. C. den Exter van den Brink, H. Verbaas, B. J. de Ronde, H. J. Allaart, J. H. Korsen, J. W. Bakker;  
1e stl.: C. Vlas, L. A. Groendijk, G. M. Schipper,

R. Knol, P. C. Rakké, G. W. Bouma, F. W. van Oerle, B. Ritman;  
2e stl.: G. van Riet, W. T. van den Berg, W. J. H. van Dipten, A. B. Tuyl, P. W. Kamperman, J. M. Huisman, M. van der Heiden, C. J. de Boer;  
3e stl.: P. Haas, J. P. van der Horst, D. Dankkaart, R. T. R. Hortulanus, P. L. van der Vos;  
4e stl.: R. Schreuders, R. R. Hoep, H. Puyman, J. M. van Zee, J. Klad, G. W. Reitsma, L. F. F. T. van Oudvorst, W. J. van Hoorn, H. A. van der Want;  
radio-off.: A. A. M. Lapidaire, C. P. Joziassie, J. H. ten Pas, J. H. van den Toorn, H. T. Wigmans, N. Eylers, C. P. Verschoor;  
hfd.wtk.: C. H. de Koning, J. M. Nobels, W. C. van Megen, R. W. H. Buitenrust Hetteema, J. Wielart, G. Braak, C. W. Stolk, O. A. van der Want, C. J. Vermeulen, R. N. Groen;  
2e wtk.: H. L. de Koning, J. Ommering, H. Kuyper, C. J. den Hollander, C. G. van der Zwet, W. Verhagen sr., R. A. Risseeuw, J. Smid, D. Smit, E. E. Kreune, P. A. Ankerman, A. P. de Groot, W. J. M. Braeken, J. Hensbroek, M. F. Koens;  
3e wtk.: B. K. Frans, J. M. Hogenstein, J. D. Compier, P. Dekkers, J. T. Clements, H. E. Daniëls, J. G. van Werd, J. H. Maneschijn;  
4e wtk.: J. C. Ranshuysen, J. Verhagen, J. A. Elbert, N. H. Bijl, J. H. A. Schulten, D. J. Sandee, E. J. Kolet, G. H. Willems, W. Bekooy, J. C. van Beinum, H. J. Reusien, R. M. Eebes, A. W. van Sluys, E. J. van den Brink;  
5e wtk.: M. J. Hoekman, H. M. Zwanenburg, J. W. Hermanie, R. R. Vijber, A. Willemstein, J. de Klerck, P. C. Farro, J. R. Kroos, A. de Vries, G. J. van Rijn, P. J. Farla, R. van der Heide, A. M. Oonk, P. C. Telle, C. A. Jansen, A. M. V. Beulen, A. Huneman, K. Wagenaar, J. J. van Herk, B. S. J. Spierenburg, J. E. de Frètes, A. R. Seraus;  
sch.voorman: J. M. Wiglevan, A. J. Tinkhof, C. Voorspuj;  
sch.vakman 1: J. J. P. Houthuizen, R. Croese, C. H. Roozendaal, G. Struik, J. Brobbel, M. J. W. A. Schuurs;  
sch.vakman 2: P. Fokker, R. R. Meijs, L. J. C. van Kuyen, C. H. van der Veen, F. J. Husson;

sch.gezel a/w: L. C. Koymans, L. L. Monk, P. Raams, M. J. Heiligers, H. R. Rikken, P. Luyten, R. R. van Walstijn, J. van der Sluis, H. Wigchert, H. Geelen, F. J. Linders, G. J. H. Muilenaar, P. C. Groen, J. den Hoed, J. L. Halsema, E. B. de Niet, H. F. J. Fijlstra;  
aank. sch.gezel a/w: P. J. Versteeg, G. W. Helsdingen, B. van Tilborgh, H. Sandifort;  
hoofd voeding: J. L. Menger, W. W. Huygen, H. W. J. van Haarst;  
sch.kok: C. van der Wildt;  
aank. kok: J. R. L. van Toornburg;  
hoofd bediende: D. J. Bakker, G. Braster, D. Ploegers;  
bediende: J. A. Small, W. M. Beekman, F. Deen, A. Jansen;  
koksmaat: H. Verbeke, M. Brookman, J. Schrage.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** wnd. 2e wtk. J. E. A. Westerbeek;  
**m.s. Acila:** 1e stm. N. Venendaal, 2e wtk. F. A. J. Boot, sch.vakman 2 A. Tomson;  
**m.s. Acmaea:** wnd. gezagv. W. Bosma, 2e stm. L. A. H. Vader, 3e stm. J. S. de Vos, hfd.wtk. J. van Bon, 4e wtk. A. W. M. M. Mey, stag.wtk. J. F. Wind;  
**m.s. Acteon:** gezagv. P. M. de Graaf, 3e stm. M. L. A. Wouters, radio-off. R. van den Berg, wnd. 2e wtk. J. H. Burger, sch.vakman 2 M. J. de Jong;  
**s.s. Arca:** wnd. 4e wtk. M. Klein, sch.vakman 2 L. E. H. van Bogaert, D. Kipperman;  
**s.s. Atys:** radio-off. K. Keizer, sch.vakman 2 R. Hennequin;  
**s.s. Capiluna:** gezagv. H. G. Willemsen;  
**s.s. Capisteria:** 5e wtk. G. A. de Ridder;  
**m.s. Cinulia:** gezagv. J. Klein Roseboom;  
**m.s. Crania:** 2e wtk. D. Westdorp, wnd. 4e wtk. F. P. E. Verlinden;  
**m.s. Dallia:** gezagv. P. Cammel, 2e stm. M. M. Scheele, 2e wtk. H. Brand, wnd. 4e wtk. A. Oost, 5e wtk. J. Blaak, sch.voorman P. H. A. van der Putten, sch.vakman 1 J. Lubberts, saw P. J. Mirrer;  
**m.s. Daphne:** stag.stm. G. E. H. Gerritsen, E. N. de Vries, 2e wtk. K. J. Faase, 3e wtk. H. Waitz, stag.wtk. R. G. M. Spruyt, sch.vakman 2 A. A. O. Schenk, saw W. de Ruiter, asaw E. J. Wierda;  
**m.s. Diadema:** 2e wtk. H. Nijhof, bediende H. J. van Schaick, capataz M. Santome Santome, man. esp. R. Lago Vilas, 2° man. esp. A. Lopez Ballestreros, J. Crespo Gonzalez, mar. int. J. Rajo Fernandez, J. Soage Vieitez, O. Alonso Lopez, R. Vicente Dominguez, M. Bouzada Pazos, J. Fariña Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, J. Giraldez Rodriguez, L. Martinez Duran, 2° mar. int. B. Nogueira Vieitez, coc. M. Abalo Prego, cam. J. C. Comesaña Rey, J. Dieguez Garcia, A. Barros Miguez, cam. (trip.) V. S. Fernandez Moreno;  
**m.s. Diloma:** gezagv.: G. Arkema, hfd.wtk. G. J. B. Hartman, wnd. 4e wtk. W. Kool, jongen a/w G. L. Barendse jr., R. J. Blaauwikel;  
**m.s. Dione:** gezagv. G. Heising, 2e stm. B. Koppe, radio-off. N. J. C. de Troye, 3e wtk. J. Hoorn, sch.voorman H. C. den Daas, sch.vakman 1 G. van Kuilenburg, saw H. S. Elia, L. H. A. T. van Dijk;  
**m.s. Dosina:** gezagv. J. de Jong, wnd. 2e stm. A. H. den Breems, wnd. 3e stm. J. A. M. van der Holst, 2e wtk. L. P. A. de Winter, 5e wtk. M. J. Janse, sch.vakman 1 L. van der Velden, saw J. Bovenkerk, H. de Jong, E. A. Stelke, H. J. Groeneveld, sch.kok C. A. Breederland;  
**m.s. Felania:** 2e wtk. J. H. S. van der Pas, sch.voorman G. J. van Delft, sch.vakman 1 L. A. T. Blankemeyer, saw F. A. W. Huppertz, R. A. Cauwels, L. T. A. C. Roodakker, M. L. Delhaye, E. M. Krakowczyk, asaw C. Louter, M. Kauwen, sch.kok M. W. B. Kitzen, bediende M. A. W. M. de Beer;  
**m.s. Fossarina:** gezagv. J. E. Dekker;  
**m.s. Fulgur:** gezagv. P. Buisman, wnd. 2e stm. J. A. P. Donks, radio-off. P. W. Veygen, saw J. Boot, J. H. Winands, J. J. Donleben, hoofd voeding B. F. P. J. Sebregts, hoofd bediende C. Westbroek, bediende J. Boelee;  
**s.s. Katelysia:** gezagv. J. J. F. Reitsma, 4e stm.

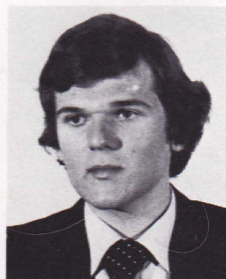
## Stagiaires stuurman:



G. E. H. Gerritsen



E. N. de Vries



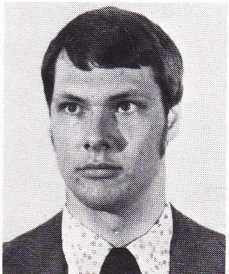
E. de Leeuw

## sch.vakman 2



W. P. L. Broers  
sch.vakman 2

## Stagiaires werktuigkundige:



R. G. M. Spruyt



J. F. Wind



T. N. Brandts

## G. J. A. Wachelder

B. de Boer, wnd. 2e wtk. P. Dekker, 3e wtk.  
 J. W. Göetjes, 5e wtk. T. W. A. Boers,  
 H. J. de Bordes;  
**s.s. Kelletia:** wnd. 1e stm. A. van Leeuwen,  
 radio-off. W. J. J. Oort;  
**s.s. Kermia:** wnd. gezagv. J. Bosman, radio-off.  
 J. Thomas, 5e wtk. T. van Luttkhuizen;  
**s.s. Khasiella:** gezagv. E. H. Brameyer, 2e stm.  
 C. D. Kromhout;  
**s.s. Kopionella:** 1e stm. W. Drost, 4e stm.  
 L. M. P. Out, 4e wtk. R. J. Flokstra;  
**s.s. Kylix:** wnd. gezagv. C. P. Donken, hfd.wtk.  
 J. Tekelenburg, wnd. 4e wtk. G. W. Slotboom,  
 sch.vakman 2 P. G. van Wadenoyen, S. Boelens;  
**s.s. Lovellia:** 1e stm. A. J. de Kraker;  
**s.s. Macoma:** 2e stm. J. Korving, wnd. 3e stm.  
 J. W. Steynis, radio-off. H. A. Smit, 2e wtk.  
 W. A. M. Bouma, 5e wtk. G. J. Harlaar,  
 H. H. P. F. Janssen, saw J. P. W. Dallmeyer,  
 L. N. Bouwmeester, L. A. W. van de Wouw,  
 W. A. J. Sikkes, asaw J. W. van Rooijen, bediende  
 A. R. Tanasale;  
**s.s. Marinula:** 2e wtk. J. W. van Putten, 3e wtk.  
 H. R. Muysson, 4e wtk. W. Overeem, 5e wtk.  
 C. J. Spanjer, sch.vakman 1 W. H. Klein;  
**s.s. Meta:** 3e stm. A. Breevaart, hfd.wtk.  
 H. W. van Diepen, wnd. 3e wtk. M. J. Viergever,  
 5e wtk. J. Meeldijk, P. C. Rijmsus, hoofd voeding  
 J. Roosenburg, capataz A. Lopez Fernandez,  
 man. esp. A. Abalde Bastos, 2<sup>o</sup> man. esp.  
 I. Pazo Alonso, mar. int. J. Alvarez Conde,  
 P. Arufe Vidal, E. Lago Alvarez, J. Lopez Pena,  
 J. L. Martinez Vila, U. Riobo Riobo,  
 A. Sotelo Barroso, J. Valladar Costa,  
 S. Villanueva Aquino, coc. A. Gonzalez Montes,  
 cam. may. do. J. A. Dasilva Villaronga,  
 cam. C. Nogueira Rocha, A. Rodriguez Soto;  
**s.s. Mitra:** wnd. 3e wtk. J. G. van der Poel;  
**s.s. Mytilus:** gezagv. F. Minkels, wnd. 1e stm.  
 G. van der Oord, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen,  
 5e wtk. T. P. J. van Alst, B. E. Broekhuysen;  
**m.s. Niso:** 2e stm. A. J. Verheul, 5e wtk.  
 C. van Kampen, capataz P. Raimundez Collazo,  
 man. esp. J. Gonzalez Davila, mar. int.  
 J. B. Gonzalez Cortes, M. Pensado Doldan,  
 F. Perez Fernandez, M. Santome Cañedo,  
 J. L. Seoane Fervenza, M. Refojos Sousa;  
**s.s. Ondina:** 2e stm. W. L. Westhoff, 4e stm.  
 R. R. van der Maas, 3e wtk. E. S. Petrusma,  
 J. P. P. van Alebeek, O. Wink, 4e wtk. W. J. Stam,  
 C. Castellijns, wnd. 4e wtk. J. A. Goudzwaard,  
 5e wtk. E. Meijer, sch.vakman 1 H. P. de Leeuw,  
 hoofd voeding B. Gohres;  
**s.s. Onoba:** 4e stm. F. B. Koek,  
 ll.wtk. K. L. J. van Steenberg, hoofd voeding  
 R. Hageman;  
**s.s. Patro:** 2e wtk. J. Kruijssse, 5e wtk.  
 M. J. M. Borghouts;  
**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, wnd. 1e stm.  
 J. Werkhoven;  
**s.s. Viana:** gezagv. H. K. Paauw, 1e stm.  
 F. de Vries, 2e stm. C. B. Sliker, 3e stm.  
 J. Teertstra, J. L. Assendorp, G. J. Koek,  
 wnd. 3e stm. A. A. Schmidt, A. Zwijs, 4e stm.  
 R. A. S. Vermeulen, hfd.wtk. L. C. Spoon, 2e wtk.  
 L. W. Jorissen, A. J. Verkerk, wnd. 3e wtk.  
 R. C. Duyts, wnd. 4e wtk. L. B. Veerman;  
**s.s. Vlieland:** 4e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek,  
 hfd.wtk. S. A. Verhage, 3e wtk.  
 P. A. van Schuppen, 5e wtk. C. Boutsma;  
**s.s. Zafra:** 2e stm. M. Buth, wnd. 3e stm.  
 J. Kistemaker, hfd.wtk. C. C. Bartels,  
 sch.vakman 2 P. J. M. Coenen, A. C. E. Holman;  
**s.s. Zaria:** 5e wtk. P. P. Rolff, H. A. J. Kiljan,  
 sch.vakman 2 F. D. P. Croes.

#### Uit dienst getreden:

1e stm.: J. Mieras;  
 2e stm.: J. A. M. Sneek;  
 3e stm.: C. K. Vermeulen;  
 2e wtk.: J. H. C. Viertelhouzen;  
 3e wtk.: W. J. van der Veer;  
 4e wtk.: J. A. de Bakker, L. Buizert, J. S. Machiels,  
 G. A. van Niel;  
 5e wtk.: A. J. Bruining, E. S. R. Noordhuis;  
 sch.voorman: L. de Cock;  
 sch.vakman 2: R. T. Schüller, J. W. Scheffers.

#### Tijdelijke tewerkstelling:

3e stm.: P. H. Visser – Shell Nederland  
 Raffinaderij B.V. te Pernis.

20



### Bruidspaar van de maand

Alhoewel haar broer bij de Esso vaart en de man die sedert 3 juni jl. haar echtgenoot is, al jaren bij ons vaart, heeft Mej. M. Y. H. Regenboog nog nooit het dek van een zeeschip onder de voeten gehad. Iets waar derde werktuigkundige W. B. Grund als bruidegom snel iets aan gaat doen. Want na verlof neemt hij zijn echtgenote mee. Uiteindelijk heeft ze altijd gezegd van reizen te houden en nu de woning van het bruidspaar toch nog in de steigers staat – in Huissen bij Arnhem – is dit een gelegenheid bij uitstek om met de zee kennis te maken. Collega's van haar man heeft ze al leren kennen, trouwens een viertal van hen kon zelfs, met echtgenoten, op de huwelijksreceptie acte de présence geven. Waarmee maar gezegd wil zijn, dat ook bij een huwelijkschip er genoeg afdouwers onder ons zijn. Een goede vaart – zonder zeeziekte – wensen wij haar gaarne toe.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: J. F. Vernooy – Stoomvaart  
 Maatschappij „Oostzee” N.V.;  
 4e wtk.: G. Dekker – Chevron Tankers B.V.

#### Aangesteld als:

gezagv.: H. Verbaas, A. J. de Ronde;  
 4e stm.: B. de Boer;  
 5e wtk.: J. Bijloo.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. Korving;  
 2e stm. G.H.V.: J. S. de Vos,  
 L. A. C. M. van der Bruggen,  
 N. J. C. M. van der Palen, B. G. ten Cate;  
 2e stm. G.H.V.-th.: P. C. J. Dikkentman;  
 3e stm. G.H.V.: B. de Boer;  
 „B”: R. C. Duyts, J. W. Göetjes;  
 „B-th.”: J. G. van der Poel, F. W. Mooiweer.

### Mutaties walpersoneel

in de periode 16-5-77 t/m 15-6-1977

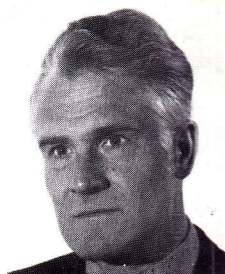
#### Gehuwd:

3.6: J. M. J. Schilt (DFP/1) met mw. J. Lodder.

#### Uit dienst:

M.I.V. 1.6: mw. H. Slobbe – DFP/3.

### Onze waljubilarissen



A. van der Graaf DFP/1  
 25 jaar op 1.8.77



J. van Duuren – DFT/2  
 25 jaar op 14.8.77

### Vlootcirculaires

In de periode 16 mei tot en met 15 juni 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/ PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1282	20.5.77	Afscheid directeur (PCOR)
1283	31.5.77	Onveilige situaties 1976
1284	31.5.77	Koersen (PCOR)
1285	8.6.77	Overgang lossen – ballasten
1286	9.6.77	Opvolging directeur (PCOR)
1287	14.6.77	Saoudi-Arabië – bonded stores (PCOR)

## tussen schip en ka

zestiende jaargang no. 11  
 juli 1977

Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers B.V. Het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of het reproduceren van foto's of afbeeldingen is slechts geoorloofd met schriftelijke toestemming van de redactie.

#### Redactie

W. N. Wouters  
 010 - 696126

#### Administratie

010 - 696127

#### Kopij

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