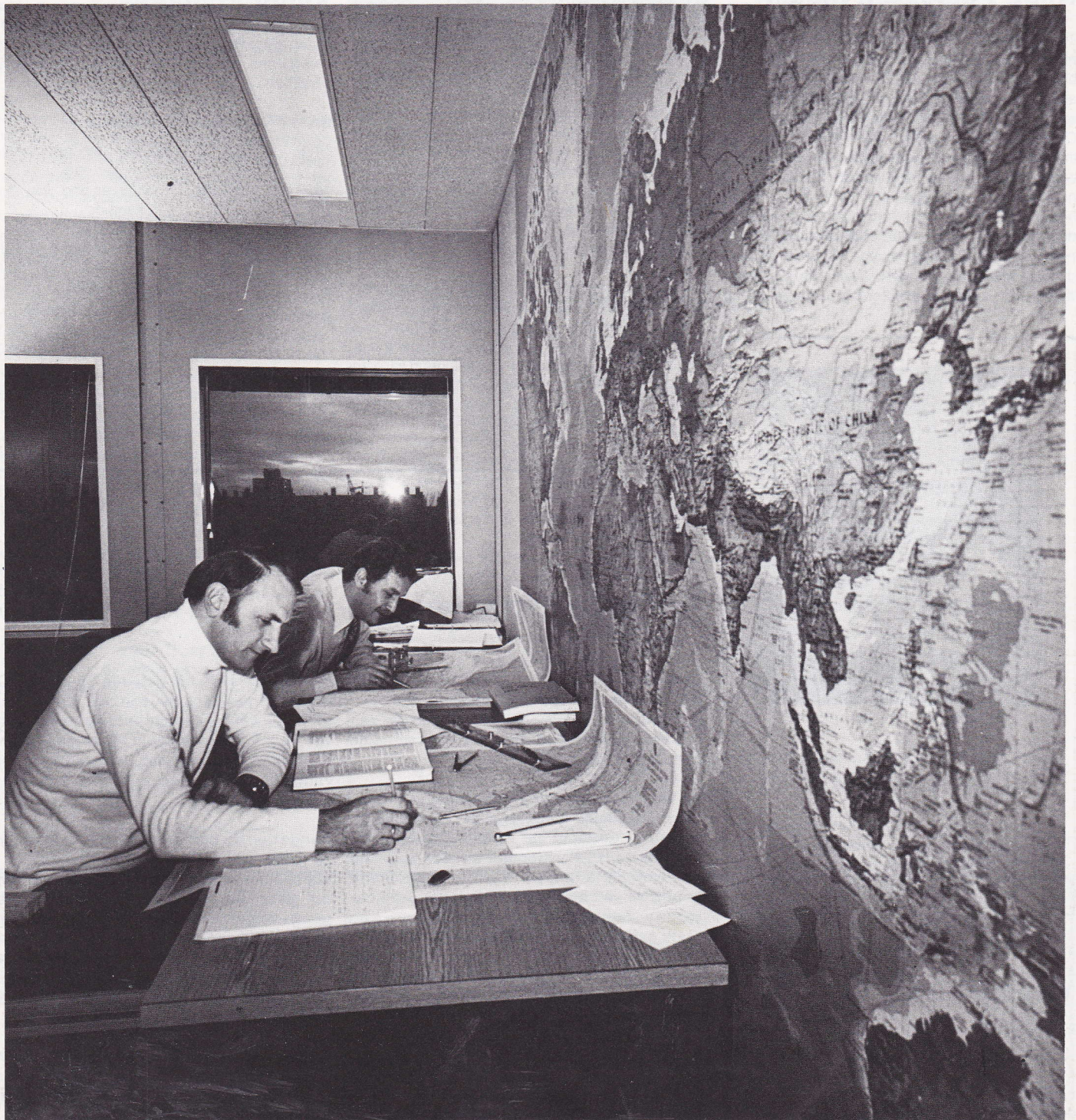


# Schip en Ka

juni 1979



## Sociaal Verslag 1978

Ongeveer gelijktijdig met dit nummer verschijnt het Sociaal Verslag 1978. Mochten er na lezing daarvan nog vragen zijn over de inhoud neemt u dan contact op met een van de leden van uw ondernemingsraad. Op 28 juni wordt namelijk in een gecombineerde plenaire vergadering van beide ondernemingsraden – dus van vloot en wal – het Sociaal Verslag 1978 ter discussie gesteld, zodat het eventueel door u opgebrachte punt mede kan worden besproken. Dat daarnaast toezending van het bij het verslag ingesloten enquêteformulier op prijs wordt gesteld, is haast vanzelfsprekend. Met binnengekomen reacties kan dan volgend jaar rekening worden gehouden.

## Kapt. Paulussen Ridder!

Ter gelegenheid van de verjaardag van H.M. Koningin Juliana, ontvingen verschillende collega's bij diverse Groepsmaatschappijen in Nederland een onderscheiding. Van onze maatschappij werd kapitein G. P. Paulussen benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Een hele eer voor de thans gepensioneerde gezagvoerder, die door de burgemeester van zijn woonplaats Schiedam genood werd om op 27 april jl. om 11 uur te komen in het Stedelijk Museum te Schiedam. Nu had hij om daar binnen te komen niet eens een uitnodiging nodig, want juist omdat een van zijn voorvaders de ontwerper was van het gebouw, geldt voor de familie Paulussen altijd onbeperkt toegang tot



het Stedelijk Museum! Toch zal deze uitnodiging hem verrast hebben doen opkijken. Nog meer zal hij verrast zijn geweest om bij het betreden van de zaal, met zijn echtgenote en kinderen, onder de vele genodigden ook onze directeur te ontwaren, de heer Van Heeswijk. Het was burgemeester Drs. A. J. Lems die even later hem de versierselen behorende bij zijn benoeming op de borst speldde. Een gebeurtenis die door onze fotograaf werd vastgelegd voor dit blad.

Daarna ging het gezelschap Paulussen met onze directeur en zijn echtgenote naar de Directie-lunchkamer is ons gebouw, alwaar hun een feestelijke lunch werd aangeboden. Bij zijn thuiskomst trof Ridder Paulussen een telegram aan van zijn ex-collega's aan de wal, die niet wilden verzuimen hem bij deze gelegenheid van harte geluk te wensen met zijn benoeming.



## Bij de voorplaat

Cursus Reisvoorbereiding voor tweede stuurlieden en senior derde stuurlieden. De heer M. A. Ritico vertelt meer hierover op de pagina's 12 en 13.

## Vlootbestand

Te Dubai is op 29 april jl. het m.s. „Felipes” (32.230 dwt.) door STUK aan onze maatschappij overgedragen en op 14 mei werd te Singapore het s.s. „Latirus” (278.220 dwt.) van STUK overgenomen. Met inbegrip van deze twee schepen telt onze vloot thans 39 eenheden.

TSK 10 – JUNI 1979 – 2

## Exposé directeur

Op vrijdagmiddag 27 april jl. heeft onze directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, op kantoor voor walmedewerkers en verlofgangers een exposé gegeven over de verwachte situatie bij STBV in 1985. Aansluitend was er gelegenheid tot het stellen van vragen. Ook werden er vragen gesteld naar aanleiding van de eerder die middag gehouden lezing door de heer T. G. A. Westerveld over het PLA. Exemplaren van het verslag van het besprokene zijn reeds naar de schepen verzonden. Verlofgangers kunnen een exemplaar op kantoor aanvragen (toestel 6127).

## Vlootcirculaires

In de periode 16 april tot en met 15 mei 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1498	19.4.79	Tanker port performance, kosten per dag
1499	26.4.79	Postverzending van schip aan kantoor
1500	26.4.79	Aanstellingen (PCOR)
1501	26.4.79	Prijscompensatie (PCOR)
1502	26.4.79	Benoeming G. P. Paulussen tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Uitzending interview Vloot OR Radio Ned. Wereldomroep (PCOR)
1503	27.4.79	Fin. gegevens CAO wijzigingen per 1.4.79
1504	27.4.79	Koersen (PCOR)

## Vrouwelijke officieren?

Gezien de ontwikkeling in de sterkte van de Nederlandse koopvaardijvloot is het een probleem geworden om alle jongelui die van de zeevaartscholen komen, aan hun wettelijk vereiste vaartijd te helpen.

Na veel heen en weer praten is door de redereien uiteindelijk toegezegd dat dit jaar in ieder geval getracht zal worden degenen die volgens de H.T.S.-structuur worden opgeleid aan vaartijd te helpen. Wat wel enigszins te begrijpen valt als we bedenken dat deze categorie zeevaartschoolleerlingen aan een sterk gelimiteerde periode vastzitten om hun vaartijd te behalen. Zij zouden anders hun studie in het leerjaar onmiddellijk ná het stagejaar niet kunnen afmaken en dus met een incomplete studie komen te zitten.

Behalve voor onze bursalen – waaronder naast H.T.S.-ers ook BS-ers en BM-ers zitten – zullen wij van onze kant hieraan ons steentje moeten bijdragen. De gebruikelijke procedure van oproepen en keuren van kandidaten

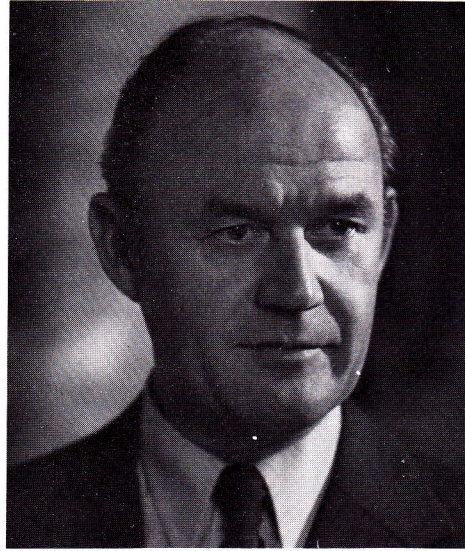
is reeds geruime tijd geleden begonnen. Onder de gegadigden bevond zich ook de – enige – vrouwelijke aspirant-stagiaire dekdienst van de H.T.S.-opleiding in Vlissingen en deze heeft inmiddels van ons de toezegging ontvangen haar stagejaar op onze schepen te kunnen behalen.

Aangezien de accommodatie voor stagiaires op onze schepen voor een groot deel uit tweepersoonshutten bestaat, hebben wij – om geen mogelijkheden verloren te laten gaan – nog een tweede vrouwelijke stagiaire dekdienst de gelegenheid willen geven daarvan gebruik te maken; dat is een BS-leerlinge van Den Helder geworden, daar geen verdere vrouwelijke H.T.S.-leerlingen zich als gegadigden aanboden.

En zo zullen we het komende jaar op één van onze schepen een tweetal dames als aspirant officieren kunnen ontmoeten en zal de emancipatie in dit opzicht ook voor onze vloot de eerste schuchtere stappen doen.

## Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart

Via de pers zullen de meeste lezers inmiddels wel hebben vernomen van de instelling van een Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart. Toch komen we er in dit nummer nog even op terug, want – zoals de naam al zegt – voor de toekomstige ontwikkeling van de Nederlandse koopvaardij kunnen de adviezen die de commissie gaat uitbrengen, van groot belang zijn. In het verleden hebben we de Commissie Oyevaar en de Commissie Viersen gehad, die aandacht besteedden aan mogelijkheden tot verbetering van de rentabiliteit en structuur van het scheepvaartbedrijf respectievelijk de positieverbetering van de Nederlandse scheepvaart. De nieuwe commissie gaat nu de mogelijkheden en consequenties na van de structurele veranderingen op de wereld-scheepvaartmarkt en schenkt daarbij uiteraard aandacht aan de concurrentiepositie van schepen onder Nederlandse vlag.



K. Fibbe – Voorzitter Commissie Ontwikkeling Nederlandse Zeevaart.

Deze nieuwe commissie, onder voorzitterschap van de heer K. Fibbe, een der commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandse Petroleum Maatschappij, zal – om de woorden van deze voorzitter aan te halen – er beslist geen levenstaak van maken. Integendeel, binnen een jaar hoopt men het eindrapport gereed te hebben, waar dan de Nederlandse reders en de overheid gebruik van kunnen maken. Mede deel van deze commissie maken uit Dr. W. F. Duisenberg, de oud-minister van Financiën, Prof. Dr. S. E. de Jong van de Faculteit der Economische Wetenschappen van de Katholieke Hogeschool te Tilburg, alsmede Drs. J. M. Timmermans als waarnemer vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat. Als scheepvaartdeskundigen in de commissie treden op de heren J. Groenendijk, Drs. W. Westra en Dr G. H. Bast. Laatstgenoemde is gedelegeerd bestuurslid van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, welke vereniging ook de commissie heeft ingesteld. Niet dat daarmee gezegd wil zijn, dat de 221 kleinere rederijen in Nederland niet vertegenwoordigd zijn, want ook de Kleine Handelsvaart werkt mee. Met de 28 grote-handelsvaartrederijen is daarmee bijna de gehele Nederlandse scheepvaart direct betrokken bij dit onderzoek.

Met nadruk vestigt de heer Fibbe als voorzitter van de commissie er de aandacht op dat de instelling géén geforceerde afslanking of sanering van de Nederlandse koopvaardij inleidt. Integendeel, het gaat er om dat tijdig wordt ingespeeld op de ontwikkelingen in de wereld-scheepvaart, zoals de opkomst van nieuwe maritieme naties, nationale ladingreservering, zich wijzigende vervoerspatronen door de industrialisatie in de derde-wereldlanden en de opkomst van nieuwe behoeften en

technologieën voor het vervoer op zee. Steun aan en samenwerking met de scheepvaart door ontwikkelingslanden wordt door de Nederlandse regering sterk gepropageerd. Ook de rederijen hebben dit in hun vaandel staan en werken reeds daadwerkelijk hieraan mee. Echter, fel is men gekant tegen nationale ladingreservering.

Dat tijdige verkenning van de mogelijkheden die zich voor de Nederlandse koopvaardij kunnen voordoen noodzakelijk is, zal duidelijk zijn als men de prognoses ziet voor de toename van de wereld-handelsvaart in de komende 20 jaar. Er is alle reden tot vertrouwen, dat de meeste Nederlandse scheepvaartondernemingen de huidige malaise zullen overleven en zelfs een aandeel kunnen oververen in het toenemende goederenverkeer over de wereldzeeën. Mits natuurlijk tijdig de bakens zijn verzet en er geen „blok aan het been” wordt gelegd door voorschriften voor de Nederlandse koopvaardij, die de concurrentiepositie ongunstig zouden beïnvloeden.

Het gaat om een bedrijfstak die bij de huidige energieproblemen in de wereld, een goede voor-sprong heeft op andere vervoerstacken. Per ton/km is qua energieverbruik de verhouding schip, trein, vrachtauto en vliegtuig namelijk 5:6:16:60. Een gegeven dat zeker in deze tijd niet uit het oog mag worden verloren.

### Wijziging in de kinderbijslag per 1 april 1979

De wijziging heeft betrekking op beperking van het recht op meervoudige kinderbijslag ten aanzien van 16- en 17-jarige kinderen alsmede de beperking van het recht op kinderbijslag ten aanzien van eerstgeborenen kinderen die jonger dan drie jaar zijn.

Het gaat hier om de volgende wijzigingen:

1. voor thuis wonende studerende kinderen, dan wel invalide of het huishouden (mede) verzorgende kinderen, die na 1 januari 1979 16 jaar worden (geboren na 1 januari 1963), bestaat recht op enkelvoudige kinderbijslag. De verdubbeling van kinderbijslag zal niet ingaan bij 16 maar bij 18 jaar;

2. voor uitwonende studerende of invalide kinderen, die na 1 januari 1979 16 jaar worden, kan aanspraak op tweetelling worden gemaakt indien het onder-

houd grotendeels voor rekening van aanvrager komt. Recht op drie-telling voor uitwonende studerende kinderen bestaat eerst ingaande het 18e jaar, mits het onderhoud geheel of nagenoeg geheel voor rekening van aanvrager komt. Ten aanzien van studerende, dan wel invalide of het huishouden (mede) verzorgende kinderen, geboren voor 2 januari 1963, blijven de bepalingen van de wet, zoals die luiden op de dag voorafgaande aan de in werkingtreding van deze wet, van toepassing met betrekking tot tijdvakken gelegen in 1979 en 1980.

3. voor een kind, geboren na 1 januari 1979 en waarvoor als eerste kind (in de rangorde) kinderbijslag wordt verstrekt, wordt op het voor dat kind geldende bedrag (inclusief de opslag) een korting toegepast van 50% zolang het de leeftijd van 3 jaar nog niet heeft bereikt.

### Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

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

# Veel aandacht voor Zuid-Afrika

**De algemene vergadering van aandeelhouders der „Koninklijke” die donderdag 17 mei, in het Nederlands Congresgebouw in Den Haag werd gehouden, was heel anders dan de lange rij van deze bijeenkomsten in het verleden, met uitzondering misschien van de vergadering van vorig jaar.**

**Toen immers gaf een woordvoerder van de Werkgroep Kairos en Pax Christi een politiek tintje aan de bijeenkomst door de kwestie Zuidelijk Afrika ter sprake te brengen.**

**Dit jaar hadden genoemde actiegroepen oud-minister Trip tot woordvoerder en brachten de aandeelhouders onder hen hun ongenoegen tot uitdrukking door tegen de vaststelling van de jaarstukken te stemmen en andere aandeelhouders te bewegen dit eveneens te doen.**

**Wel traditioneel tijdens deze door president-commissaris Mr. G. A. Wagner, tolerant doch straf geleide vergadering, was dat president-directeur Drs. D. de Bruyne, zijn jaarrede uitsprak, waarin o.a. een overzicht van de jaarresultaten 1978 en de resultaten van het eerste kwartaal 1979 werd gegeven.**

**In de vergadering werd Ir. K. Swart bij acclamatie benoemd tot Commissaris „Koninklijke” en Ir. J. H. Choufoer tot directeur van de Koninklijke/Shell Groep, d.w.z. tot lid van het Presidium van de Raad van Beheer van Shell Petroleum N.V. en tot Managing Director van The Shell Petroleum Company Limited.**

## President-Direkteur Drs. D. de Bruyne aan het woord:

### 1978 – Gunstige resultaten in een moeilijk jaar

Zoals in het jaarverslag is uiteengezet, was 1978 een beter jaar voor de Groep dan men, afgaande op de financiële cijfers, wellicht zou denken. De resultaten werden namelijk door een aantal factoren zozeer vertekend, dat het zonder een nadere toelichting moeilijk is om op grond van de cijfers een zuiver beeld van de stand van zaken te krijgen. Uit het verslag is u bekend dat het nettoresultaat over 1978 21 % lager was dan over 1977. Wanneer men echter bedenkt, dat er in 1978 sprake was van een boekverlies op voorraden, vergeleken met een aanzienlijke boekwinst op voorraden in 1977, en wanneer men voorts rekening houdt met valutaomrekeningsverschillen in beide jaren en de waardedaling van de dollar, wordt het duidelijk dat de winst over 1978, met £ 1.086 miljoen, goed op peil bleef.

Over het geheel genomen was de gang van zaken beter dan in 1977. Weliswaar was het groeitempo in tal van industrielanden teleurstellend, maar in de situatie op de oliemarkt deed zich een verbetering voor. Dit betekende een stimulans voor Shell-maatschappijen. De afzet van olie was hoger dan in 1977, eerder gedane investeringen die een lichtere barrel met een hogere waarde opleveren gin-

gen vruchten afwerpen, terwijl voorts de marges in de oliesector verbeterden. Ik wil er in dit verband op wijzen dat in een industrie waar grote hoeveelheden omgaan en de marges laag zijn, zelfs kleine margeverbeteringen een aanmerkelijke invloed op de totale Groepsresultaten hebben.

De gebeurtenissen in Iran verstoorde de olie-aanvoer uit dat land in het laatste kwartaal van 1978 en gedurende enige tijd viel deze aanvoer zelfs helemaal weg. In januari 1979 verhoogde de OPEC de referentieprijzen van ruwe olie met 5% en per 1 april met 14,5% over de prijs van 1978. Voor de meeste soorten ruwe olie uit landen rond de Perzische Golf en Afrika zijn de prijzen, door de toevoeging van zgn. markttoeslagen, momenteel in feite 25 à 35% hoger dan vorig jaar.

### 1979: Eerste kwartaal

Het nettoresultaat over het eerste kwartaal van dit jaar bedraagt £ 618 miljoen. Dit kwartaalcijfer laat zich moeilijk vergelijken met dat van een jaar geleden. Zoals u zich wellicht herinnert, bedroeg het nettoresultaat toen £ 293 miljoen. Na aftrek echter van een bedrag van £ 293 miljoen uit hoofde van valuta-omrekeningen berekend op basis van FAS 8, was het resultaat nihil.

In het eerste kwartaal van dit jaar hadden we echter te maken met een gunstig effect van valutaomrekeningen, en wel ten bedrage van £ 67 miljoen. Dit effect buiten beschouwing gelaten, bedroeg het nettoresultaat van de Groep over het eerste kwartaal £ 551 miljoen, vergeleken met £ 293 miljoen een jaar geleden.

Wel moet worden bedacht dat in het huidige kwartaalresultaat een belangrijk element van voorraadvinst is begrepen doordat de prijzen van ruwe olie gedurende het kwartaal zijn verhoogd en de meeste Shell-maatschappijen de „first-in first-out” methode van voorraadwaardering volgen. Ik wil erop wijzen dat dit winstelement in verband met de continuïteit van een bedrijf als het onze, nodig is om voorraden tegen de nieuwe hogere prijzen te kunnen vervangen.

We zijn in 1979 bevredigend van start gegaan, maar niet zo goed als op het eerste gezicht lijkt. Als gevolg van het algemeen krappere aanbod zijn de prijzen van produkten gestegen, maar niet geheel voldoende om de hogere kosten van de in het eerste kwartaal aangevoerde ruwe olie te kunnen opvangen. Weliswaar zijn de verkoopbrensten toegenomen, maar gezien de snel stijgende ruwe-olieprijzen zullen we onze marges moeten zien te verbeteren om in staat te zijn nieuwe voorraden tegen de hogere prijzen te financieren en de zeer omvangrijke investeringsprogramma's uit te voeren die van vitaal belang zijn, willen Shell-maatschappijen hun aandeel kunnen blijven leveren in de wereldenergievoorziening.

### Iran: de olievoorziening op korte termijn

De ogen van de wereld zijn al zes maanden op Iran gericht en nergens zijn de veranderingen en hun mogelijke nasleep met meer bezorgdheid gevolgd als in de olie-industrie. De wereldenergiesituatie is voor het moment, maar ook voor de toekomst ingrijpend gewijzigd.

De onmiddellijke gevolgen van de geringere olie-aanvoer werden opgevangen doordat de olie-industrie bestaande voorraden kon aanspreken. De wereldvoorraden waren aan het eind van het eerste kwartaal geslonken tot een niveau dat naar ons oordeel niet verder mag dalen. Zelfs nu de produktie in Iran op het lagere niveau van 4 miljoen barrels per dag is hervat, doen zich problemen voor. We hopen een benzinetekort deze zomer in de meeste gebieden te kunnen vermijden, maar maken ons wel zorgen over de leverantie van huisbrandolie in de komende winter.

### Positie van Shell-maatschappijen

Shell-maatschappijen buiten Noord-Amerika waren voorheen voor ongeveer 600.000 barrels per dag of circa 14% van hun totale olievoorziening afhankelijk van Iran. Het wegvallen van deze aanvoer en de beperking van andere contractuele leveranties door derden betekenden voor ons een

tekort dat, gezien de schaarste aan ruwe olie in het algemeen, niet volledig uit andere bronnen kon worden goedge maakt. Shell International Trading Company moest zich dan ook met betrekking tot haar eigen contracten op overmacht beroepen en deze situatie duurt nog steeds voort. Wij hebben alles in het werk gesteld om de beperkte aanvoer te verruimen, onder meer door een zorgvuldig aankoopbeleid op de vrije markt.

### Hoge Shell-investeringen in de energieproductie

Wij investeren op grote schaal voor de toekomstige energievoorziening. Zoals uit het jaarverslag blijkt, bedroegen onze kapitaaluitgaven in 1978 iets meer dan £ 2,3 miljard, dat is ruim tweemaal zo veel als het nettoresultaat van de Groep over dat jaar. Het merendeel hiervan was bestemd voor de opsporing en ontwikkeling van nieuwe olie- en gasbronnen, met name in de Noordzee, waar de uitgaven van Shell U.K. ruim £ 1 miljoen per dag bedroegen.

Dit jaar zullen de kapitaaluitgaven naar verwachting op hetzelfde hoge niveau blijven en ook nu is het grootste deel van de investeringen bestemd voor nieuwe energiebronnen, zoals in de Noordzee en in de Verenigde Staten, voor de ontwikkeling van steenkoolvoorkomens en voor een nieuw vloeibaar-aardgasproject in Maleisië. In Canada voert Shell Canada onderhandelingen over een belangrijk project voor de winning van olie uit teerzand.

Na jaren van buitengewone technische inspanningen en van kostbare, door grote risico's omgeven investeringen beginnen de activiteiten van het door Shell en Esso gevormde consortium in de Britse sector van de Noordzee vruchten af te werpen. De produktie uit door Shell geëxploiteerde velden, waarin wij een belang hebben, bedraagt thans in totaal ongeveer 350.000 barrels per dag. Naar verwachting zal tegen 1985 het aandeel van Shell alleen al een niveau van 450.000 barrels olie en aardgascondensaten per dag bereiken, waarbij dan nog komt een hoeveelheid droog gas van gemiddeld zo'n 17 miljoen m<sup>3</sup> per dag.

De eerste voor Shell bestemde produktie uit Noorwegen wordt dit jaar tegemoetgezien uit het Albuskjell-veld. De produktie zal door het Ekofisk-systeem worden geleid, waarbij de vloeistoffen

naar Teesside in Engeland en het gas naar Emden in West-Duitsland worden verpompt.

In principe is overeenstemming bereikt inzake de aanvaarding door de Public Service Company of Colorado van de centrale die door General Atomic te Fort St. Vrain is gebouwd. Voor de geraamde schikkingskosten is reeds een voorziening getroffen.

De huidige positie is dat wij de voornaamste zaken op dit gebied hebben geregeld, met behoud van een steunpunt voor de toekomst. De verdere ontwikkelingen hangen grotendeels af van de mate waarin de Amerikaanse regering politieke en financiële steun verleent.

### De vooruitzichten voor de wereldenergie

Over de vooruitzichten voor de wereldenergievoorzieningen wordt op het ogenblik druk gediscussieerd. De heer De Bruyne zei er op de aandeelhoudersvergadering het volgende over.

„Ik heb al het een en ander gezegd over de recente beperkingen in de olieaanvoer en de onmiddellijke gevolgen daarvan. De gebeurtenissen in Iran hebben de wereld echter met meer dan een voorbijgaand probleem geconfronteerd; zij houden wel degelijk ook een waarschuwing voor de lange termijn in. Die waarschuwing dient voor alle verbruikslanden een aansporing te zijn nu maatregelen te nemen. Als die landen hun afhankelijkheid van ingevoerde olie niet verminderen door conventionele en alternatieve energiebronnen te ontwikkelen en door een verstandig energiebesparingsbeleid te voeren, kunnen ons moeilijke tijden te wachten staan. Het is niet voldoende bezuiniging alleen maar te zien als een terugdringen van het energieverbruik door met wat minder comfort genoegen te nemen. We weten echter dat een oproep om de broekriem aan te halen weinig kans op duurzame resultaten biedt. Het is beter dit vraagstuk op een wat positievere wijze te benaderen door met z'n allen te streven naar een efficiënter gebruik van energie. Wij zijn van mening dat hier voor het bedrijfsleven reële mogelijkheden liggen. Hiervoor zullen grote investeringen moeten worden gedaan, die perspectieven openen voor de werkgelegenheid en voor aantrekkelijke resultaten.

Mijn opmerkingen over de noodzaak van tijdige maatregelen worden niet alleen onderstreept door

de gebeurtenissen in Iran, doch ook door andere tegenvallers en onverwachte moeilijkheden. Een recent voorbeeld is het voorval in de kerncentrale te Harrisburg in de Verenigde Staten. Een behoorlijke toekomstige wereldenergievoorziening is moeilijk denkbaar zonder een belangrijke rol voor kernenergie, aan de ontwikkeling waarvan nog veel zal moeten worden gedaan. De meeste regeringen lijken van deze noodzaak doordrongen en zien in het voorval te Harrisburg eerder aanleiding zich te bezinnen op de veiligheidsvoorschriften dan om hun kernenergieprogramma's te schrappen.

Om de continuïteit van de energievoorziening op lange termijn te kunnen waarborgen, moeten alle in aanmerking komende bronnen worden ontwikkeld, naast de reeds genoemde noodzaak van een efficiënter energieverbruik. Hiervoor zijn zorgvuldige planning, research en investeringen op zeer grote schaal onontbeerlijk. Het particuliere bedrijfsleven kan daartoe een waardevolle bijdrage leveren, maar deze bijdrage hangt af van een adequate winstmarge en van de mate waarin beleggers bereid zijn gelden in de betrokken ondernemingen te blijven steken.

Wij bij Shell zijn ons hiervan terdege bewust en besteden reeds jaren lang veel tijd en aandacht aan het onderhouden van betrekkingen met beleggers. Mijn collega's en ikzelf spreken regelmatig op formele bijeenkomsten van beleggingsanalisten hier in Nederland, in Engeland, elders in West-Europa en in Noord-Amerika en nemen ook deel aan veelvuldige informele gesprekken met hen. Wij beschouwen het als absoluut essentieel dat aandeelhouders en financiële kringen zo goed mogelijk op de hoogte zijn van en vertrouwen hebben in onze onderneming, zodat wij op de internationale kapitaalmarkten een beroep kunnen doen wanneer dit nodig is.

Wij hechten bijzonder veel waarde aan rechtstreekse communicatie met de particuliere belegger en algemene vergaderingen van aandeelhouders zijn daarvoor een goede gelegenheid. Gezien de lagere resultaten in 1978 zullen weinigen anders dan een voorstel tot handhaving van het dividend hebben verwacht. Ik kan u echter de verzekering geven dat wij de belangen van aandeelhouders bij de voorbereiding van onze dividendvoorstellen grote aandacht geven.



Een belangrijk onderdeel van de aandeelhoudersvergadering vormde de discussie over het onderwerp Shell en Zuidelijk Afrika. Voornaamste woordvoerder van de kant van de groeperingen die aandringen op een olie-boycot van Zuid-Afrika was oud-minister F. H. P. Trip, vice-voorzitter van Pax Christi Nederland.

Na uiteengezet te hebben, wat hem en de zijnen tot deze actie heeft bewogen, citeerde hij de passage uit het jaarverslag waarbij gezegd werd dat de Shell-mensen de verantwoordelijkheid aanvaarden voor de gevolgen, die hun activiteiten voor de samenleving kunnen hebben. Hij constateerde dat Shell deze stellingname op een aantal punten, b.v. op het terrein van de energiebesparing en de milieubescherming waarmaakt, maar dat dit zijns inziens niet het geval is met betrekking tot Shells relaties met Zuidelijk Afrika.

Hij stelde ten slotte enkele vragen, nl. naar aanleiding van het Bingham-report en de leveranties aan Rhodesië; over eventuele voortgaande leveranties aan dat land via Zuid-Afrika en over mogelijke plannen om te investeren in de derde fabriek voor de omzetting van steenkool in vloeibare koolwaterstoffen, het zgn. SASOL III-project. Hij vroeg een uitspraak van de vergadering over de stopzetting van olieleveranties aan Zuidelijk Afrika en stopzetting van de activiteiten in Zuid-Afrika. Nadien sprak de heer Mutasa, financieel deskundige van de ZANU (Zimbabwe African National Union), — die drie jaar geleden ook reeds in de aandeelhoudersvergadering het woord voerde. Hij verklaarde nu te spreken namens de in Mozambique gebaseerde bevrijdingsbeweging. Hij wees erop dat de Rhodesische luchtmacht nog steeds voldoende brandstoffen ontvangt om vluchtelingenkampen te bombarderen. Tenslotte zei hij dat Shell ook aan de toekomst moet denken. De Afrikaanse landen zullen dan de houding van Shell nù laten meespreken.

Namens de Directie van de „Koninklijke” antwoordde de heer De Bruyne hierop als volgt:

„Ik ben de heer Trip erkentelijk voor de rustige en ter zake dienende wijze waarop hij namens Pax Christi het woord heeft gevoerd. Ik kan er echter niet omheen dat het door de heer Trip zojuist toegelichte stuk een onderdeel vormt van een actie van het Komitee Zuidelijk Afrika en de Stichting Werkgroep Kairos, die buiten de muren van deze vergadering wordt gevoerd op een wijze die voor ons bijzonder kwetsend is. De actievoerders aarzelen niet in pamfletten en bijeenkomsten een beeld van Shell te schilderen, waarin onze onderneming zoal niet medeplichtig aan, dan toch medeverantwoordelijk voor terreur en moord zou zijn. Daarbij bedienen de actievoerders zich van een suggestief woord- en beeldgebruik, dat zò is gekozen, dat het indrukken wekt, die zonder meer vertekend, willekeurig en onjuist zijn.

Ik vestig hierbij uw aandacht op het feit dat van de drie door de actievoerders gestelde eisen zich er twee richten tot de Nederlandse regering en het parlement en één tot Shell. Niettemin wekken opmaak en woordgebruik in de actie zeer welbewust

de suggestie dat Shell de enig aangesprokene is en ook moet zijn.

Persoonlijk wil ik hier nog het volgende aan toevoegen: met hun onzorgvuldige en kwetsende publiciteit hebben de actievoerders velen, ook binnen onze onderneming, tegen zich ingenomen. En dat in een zaak — het tegengaan van apartheid — die een evenwichtiger en van meer werkelijkheidszin getuigende benadering verdiende. Ik twijfel niet aan de waarachtigheid van vele bij deze actie betrokken personen, maar dat men standpunten ook op redelijke wijze naar voren kan brengen heeft de betoogtrant van de heer Trip bewezen.

Waar gaat het bij de hier aan de orde zijnde zaak nu om? Om twee onderwerpen die duidelijk moeten worden onderscheiden. Het ene betreft Rhodesië, het andere Zuid-Afrika.”

## Werkverdeling en organisatie

„Om over het eerste onderwerp wat meer duidelijkheid te brengen moet ik u enkele details noemen over de werkverdeling en organisatie in de centrale kantoren in Londen en Den Haag. Zoals u weet, is de Koninklijke één van de twee moedermaatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep.

Zij oefent zelf géén bedrijfsactiviteiten uit. Zij bezit 60% van de aandelen in Shell Petroleum N.V., een Nederlandse vennootschap, en 60% van de aandelen in The Shell Petroleum Company Limited, een Britse vennootschap. Alle Shell belangen in Zuidelijk Afrika (Rhodesië, Namibië en Zuid-Afrika) worden door deze Britse maatschappij gehouden. Ook de centrale Groepsbevoorradingsorganisatie bevindt zich in Londen; deze maakt deel uit van de aldaar gevestigde Shell International Petroleum Company Limited. Voor wat Rhodesië betreft zou ik daar nog aan toe willen voegen dat de Britse regering zich nog steeds als soevereine macht over dat land beschouwt. Binnen de Shell-organisatie zijn dus de verantwoordelijkheden voor Zuidelijk Afrika in Engeland geconcentreerd. In dit licht is het begrijpelijk dat het in eerste aanleg de Britse regering is geweest, die een onderzoek heeft doen instellen naar de omstandigheden waaronder ruwe olie en olieproducten Rhodesië hebben bereikt ondanks de boycot van dat land. Zoals u weet zijn de resultaten van dat onderzoek neergelegd in het zogenaamde Bingham-rapport dat in september 1978 is gepubliceerd. Uit dit grondige en omvangrijke rapport blijkt dat onze dochtervennootschap in Londen, direct bij het van kracht worden van de Britse sancties tegen Rhodesië in 1965, duidelijke instructies heeft gegeven aan de Shell maatschappijen in Rhodesië, Mozambique en Zuid-Afrika, dat deze sancties moesten worden nageleefd. Spoedig bleek evenwel dat, zowel door de geografische ligging van Rhodesië, als door de politieke opstelling van Zuid-Afrika, het onmogelijk zou zijn te voorkomen dat olie Rhodesië zou bereiken, tenzij men ook tot een embargo van Zuid-Afrika zou overgaan. Dit is uitvoerig met de Britse regering besproken. Het Bingham-rapport toont aan dat de Britse regering tot zo'n embargo niet bereid was. Dit is nog eens zeer duidelijk bevestigd in het debat dat over het

Bingham-rapport verleden jaar in het Britse Lagerhuis werd gehouden. Overigens werd een embargo van Zuid-Afrika toen door de Nederlandse regering evenmin opportuun geacht.”

## Dilemma's

„De opstelling van de Zuidafrikaanse regering enerzijds en de omstandigheid dat het beleid van de Britse regering was gericht — en voor zover wij weten nog steeds is gericht — op een vermindering van confrontatie met Zuid-Afrika anderzijds, leidden begrijpelijkerwijs tot tegenstrijdige nationale beleidslijnen en zelfs tot tegenstrijdige nationale wetgevingen. Slechts wanneer u het Bingham-rapport in zijn geheel leest, zal u duidelijk worden voor welke dilemma's onze betrokken leidinggevende functionarissen, zowel in het Verenigd Koninkrijk, als in Zuid-Afrika zich geplaatst zagen. De heer Trip heeft weliswaar gezegd dat er geen sprake kan zijn van zo'n dilemma als er een bindend besluit van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties is, doch niettemin toont het Bingham-rapport overduidelijk aan hoe levensgroot de dilemma's waren. Die dilemma's ontstonden, zoals ik al aangaf, doordat de uitvoering van het besluit van de Verenigde Naties niet ten volle door de praktische politiek van de betrokken landen werd gedragen.

Een en ander speelde 13 jaar terug. Achteraf bezien ben ik bereid te aanvaarden dat bepaalde aspecten met onze huidige wetenschap wellicht anders hadden kunnen worden behandeld. Ik denk daarbij met name aan de rapportage binnen de Groep. Ik wil met nadruk hieraan toevoegen, dat veel feiten pas in de loop van het Bingham-onder-

## Kernenergie

*Van de vele vragen die de directie gesteld werden, betroffen er enkele kernenergie.*

*Groepsdirecteur Bénard antwoordde onder andere dat Shell geprobeerd heeft zich op het gebied van kernenergie een plaats te veroveren. Men koos de veiligste en meest veelbelovende weg. „Wij zijn echter teleurgesteld in onze verwachtingen”, zei Bénard. „Er waren technische moeilijkheden maar die hadden we kunnen overwinnen als de markt voor kernenergie niet intussen verdwenen was.*

*We hebben onze financiële en juridische problemen opgelost. Wij zijn niet totaal uit kernenergie verdwenen. We doen bv lange-termijn research aan een kernfusieproject. Kernenergie zal terugkomen, maar moet intussen de Maatschappij niet bezwaren.”*

zoek bekend zijn geworden. Dit is wat ik naar aanleiding van de eerste vraag van de heer Trip te zeggen heb.”

## Verklaring

„Voor wat het heden betreft, heeft Shell International Petroleum Company Limited in september 1978 een duidelijke verklaring afgegeven die ingaat op wat ons omtrent olieleveranties aan Rhodesië is gevraagd en die ik daarom, voor zover hier van belang, gaarne wil aanhalen:

„Wij hebben de grootst mogelijke zekerheid dat geen enkele Britse Shell-maatschappij inbreuk pleegt op de sanctiewetgeving van het Verenigd Koninkrijk en dat geen enkele dochteronderneming van Shell olie aan Rhodesië levert of regelin-



gen heeft getroffen die erop gericht zijn de levering van olie aan Rhodesië te bevorderen."

Voor wat de situatie hier te lande betreft kan ik hieraan toevoegen dat ook geen der Nederlandse tot de Koninklijke/Shell Groep behorende maatschappijen ruwe olie of olieprodukten levert aan Zuid-Rhodesië of regelingen heeft getroffen, die erop gericht zijn de levering van ruwe olie of olieprodukten aan Zuid-Rhodesië te bevorderen. Op het specifieke punt over de levering van grondstoffen ten behoeve van de smeeroliefabriek in Willowvale kan ik mededelen dat de uit Zuid-Afrika ontvangen garanties uitsluiten dat die leveringen door Shell Zuid-Afrika plaatsvinden.

In dit verband wil ik eraan herinneren dat in Nederland een werkcommissie, bestaande uit leden van de Tweede Kamer, sinds september 1978 doende is een onderzoek voor te bereiden over het nakomen van de Rhodesische olieboycot door in Nederland gevestigde oliemaatschappijen. Wij zijn tot nu toe niet door deze commissie benaderd, maar we vertrouwen dat een onderzoek voor wat Nederland betreft spoedig duidelijkheid zal brengen omtrent de beschuldigingen, die tegen ons gelanceerd worden."

#### Geringe praktische betekenis

„Thans kom ik tot het tweede hoofdpunt: de door de actievoerders verlangde terugtrekking van Shell uit Zuid-Afrika, om een geheel andere reden namelijk dat wij door onze aanwezigheid daar de apartheid zouden ondersteunen. Hoewel dit punt in de zojuist gegeven toelichting minder sterk naar voren komt, heeft het in de actie een centrale plaats. Ik wil beginnen met een opmerking van praktische aard, waarover anders misschien misverstand zou blijven bestaan. Shell is in Zuid-Afrika al meer dan 70 jaar wijdvertakt gevestigd. Indien men over onze investeringen aldaar spreekt moet beseft worden dat een raffinaderij, fabrieken, installaties en kantoren vanzelfsprekend niet fysiek teruggetrokken kunnen worden. Dit betekent dat, wat ook bedoeld mag zijn met „verbreking van economische betrekkingen tussen het moederbedrijf en de dochteronderneming in Zuid-Afrika",

de operaties aldaar gewoon zouden blijven door-draaen. Technologische en management capaciteit is in ruim voldoende mate aanwezig onder het bijna 100% Zuidafrikaanse personeel ter plaatse. Het is goed dit punt in gedachten te houden omdat het aangeeft welke geringe praktische betekenis aan dit door de actievoerders bepleite middel moet worden toegekend.

In dit verband wil ik nog mededelen – omtrent onze beweerde betrokkenheid bij het project Sasol III – dat ons geen enkel voorstel daarover heeft bereikt en dat wij bijgevolg geen plannen daaromtrent hebben."

#### Bijdrage aan betere sociale verhoudingen

„Ik wil nu overgaan naar een punt dat voor de hier aan de orde gestelde discussie van meer principiële betekenis is. Ik weet dat de dochteronderneming in Zuid-Afrika in het besef van *eigen* sociale en economische verantwoordelijkheden naar mogelijkheid werkt aan de uitbanning van discriminatie, het verschaffen van gelijke werkgelegenheidsmogelijkheden en gelijke beloning daarvoor.

Ik ben van mening dat Shell aldus een juist daar zo belangrijke bijdrage levert aan betere sociale verhoudingen. Wij zijn de eerste Nederlandse onderneming, die hierover rapport uitbracht aan de Nederlandse regering onder de door de ministers van Buitenlandse Zaken van de EEG-landen aanvaardde gedragscode."

#### Sociaal rapport verkrijgbaar

„Verleden jaar vermeldde ik dat de dochteronderneming in Zuid-Afrika een gedetailleerd sociaal rapport had uitgebracht voor de eigen werknemers ter plaatse en dat wij dit ook in Nederland, o.a. met de Nederlandse Raad van Kerken besproken hadden. Shell Zuid-Afrika heeft zojuist een nieuw sociaal rapport over het jaar 1978 uitgebracht. Ik adviseer alle aandeelhouders, die belang stellen in wat een dochteronderneming, zonder omzeiling van moeilijkheden waarvoor zij staat, in de praktijk tot stand kan brengen, dit nieuwe rapport te bestuderen. Kopieën van het rapport (in het Engels) zijn op aanvraag beschikbaar.

Beide rapporten zullen u duidelijk maken waarom we trots zijn op de wijze waarop de Directie in Zuid-Afrika maatregelen heeft genomen om o.a. discriminatie in haar onderneming af te schaffen en het potentieel van de employés tot ontwikkeling te brengen. Dit zou niet mogelijk zijn als we de betrekkingen met Zuid-Afrika zouden beëindigen, zoals Pax Christi en Kairos aanbevelen.

Een bemoedigende bevestiging van geleidelijke sociale veranderingen ook op vreedzame wijze ingang kunnen vinden, wordt, zo meen ik, gevormd door de houding van de Zuidafrikaanse regering ten opzichte van de aanbevelingen van het onlangs gepubliceerde Wiehahn-rapport. Dit opent voor de zwarte werknemers o.m. mogelijkheden tot oprichting van vakbonden, betere promotiekansen en afschaffing van discriminatoire maatregelen.

Ook kan hier genoemd worden het onlangs in de pers verschenen bericht dat de Zuidafrikaanse regering een groot aantal prominente zwarte leiders, onder wie felle tegenstanders van de apartheid, uitgenodigd heeft tot een gesprek omtrent de toekomst van de buiten de thuislanden woonachtige zwarten, terwijl het Riekert-rapport zich uitlaat over pass-laws. Er is dus iets in beweging in Zuid-Afrika.

Mede de door mij geschetste feiten over Shell's vooruitstrevend sociaal beleid weten de actievoerders dan ook niet goed raad. Zij volstaan ermee te stellen dat met Shell's beleid het in Zuid-Afrika geldende apartheidsstelsel niet wordt afgeschaft. Ik zou misschien, met nog méér recht, hetzelfde kunnen zeggen over de door de actievoerders aanbevolen middelen. Bovendien heeft het Europese Parlement nog onlangs met grote meerderheid een rapport over Zuid-Afrika aangenomen waarin juist het belang van de voortdurende aanwezigheid van Europese ondernemingen in Zuid-Afrika onderstreept werd teneinde mede door middel van toepassing van een gezagscode tot verbetering van de toestand te geraken. Dit betekent, daar blijven, doorgaan en je best doen. Het bewijs van onze, in de vorige vergadering uitgesproken, afwijzing van apartheid kan naar mijn vaste overtuiging niét welsprekender worden geleverd dan door ter plaatse, praktisch dat te doen wat in ons vermogen ligt en, ik verzeker u, dat doen wij."

„Om al deze redenen raad ik u met klem aan de aanbevelingen van Kairos en Pax Christi te verwerpen als strijdig, niet met de belangen van uw onderneming, maar met die van de sociale vooruitgang, in brede zin, van werknemers in Zuidelijk Afrika."

## STEMMING

Het oordeel van de vergadering over de stellingname van de heer Trip kwam tot uitdrukking in de stemming over de balans en verlies- en winstrekening, die gevraagd was om de afkeuring van deze groep aandeelhouders te doen blijken.

Met 75265 stemmen voor (60 blanco, 180 ongeldig) en 8160 tegen werd het financieel beleid goedgekeurd.

De voorzitter van de vergadering, de heer Wagner, besloot de bijeenkomst met een persoonlijk woord waarin hij in de eerste plaats de tegenstemmers dankte voor de wijze waarop zij hun oppositie hadden gevoerd. Hij wees erop dat de directie het werk moet doen, maar dat de actievoerders vanuit een andere verantwoordelijkheid vanaf een afstand hun mening kunnen kenbaar maken. (Onze verantwoordelijkheid is een andere, maar wij luisteren wel naar u, zo besloot hij).

# DE ZEEVARENDE EN ZIJN GEZIN

**Ondanks grote tevredenheid met zijn beroep besluit de zeevarende om met varen te stoppen omwille van zijn gezin, zo wordt vaak opgemerkt. Ook wordt gesteld dat juist de regelmatig terugkerende scheiding een aantrekkelijke kant is van het zeevarend beroep.**

**Deze en vele andere opmerkingen werden opgetekend tijdens de voorbereiding van een omvangrijk onderzoek naar de wisselwerking tussen gezin en zeevarend beroep. Dit onderzoek naar de gezinssituatie van zeevarenden is onderdeel van het STANSS-project, dat door het Maritiem Sociaal Research Centrum van het Nederlands Maritiem Instituut wordt uitgevoerd in opdracht van reders, vakbonden en overheid. Het onderzoek vond plaats in samenwerking met de afdeling Sociaal Wetenschappelijk Onderzoek van de Koninklijke Marine, die binnen de marine een soortgelijk onderzoek heeft verricht.**

**De centrale vraagstelling was hoe gezin en beroep elkaar beïnvloeden en hoe dit samenspel de toekomstplannen bepaalt. In dit artikel worden enkele van de bevindingen weergegeven.**

## Onderzoek

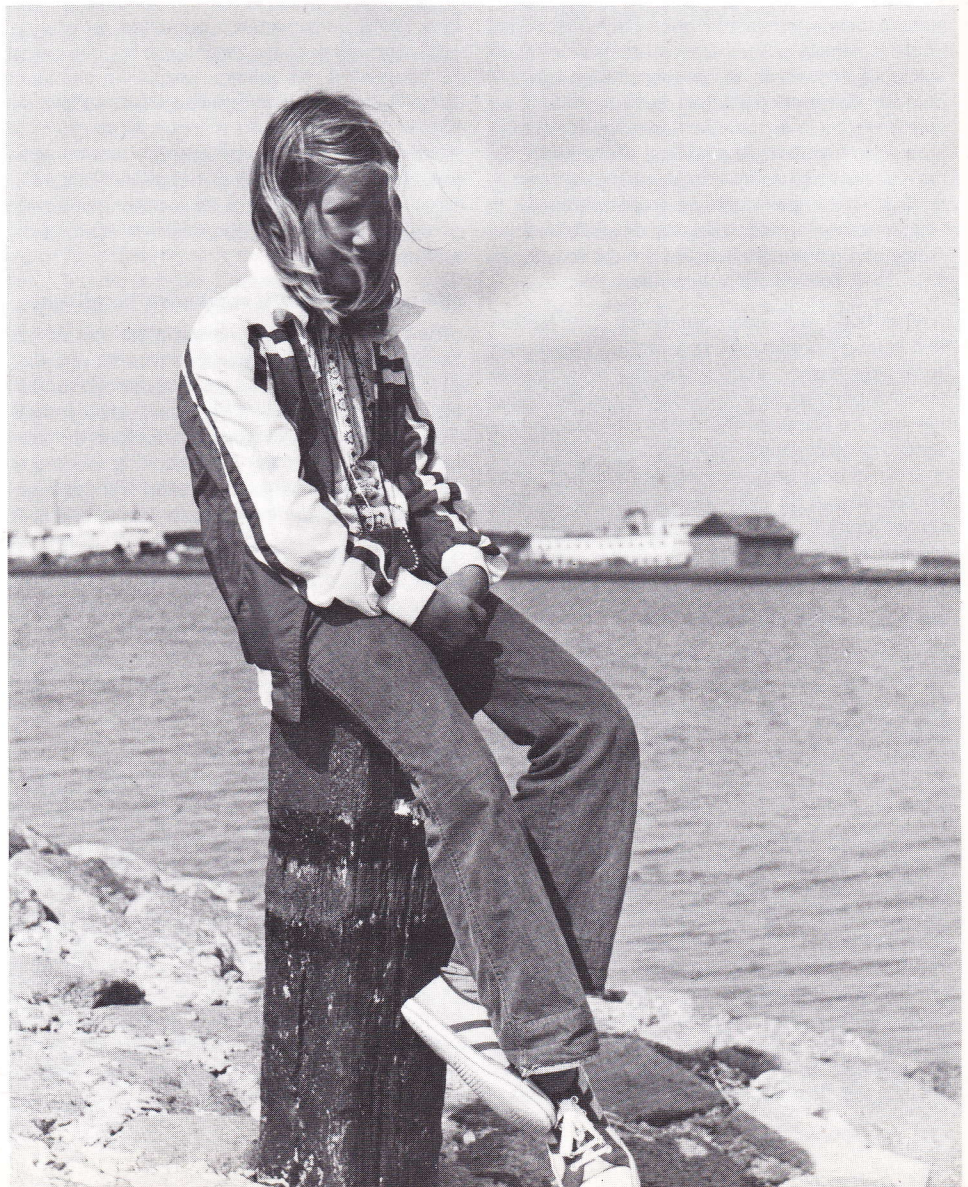
In algemene zin kan onmogelijk gesproken worden over de gezinssituatie en de beroepssituatie. Zo zal de gezinssituatie variëren van de fase waarin het gezin verkeert; jonge kinderen, oudere kinderen, kinderen uit huis. Ook de functie-inhoud van de man, de duur van de vaarperiodes, de middelen en mogelijkheden van contact tijdens de afwezigheid zijn variabel en per type rederij, type vaart en type schip verschillend. Om het samenspel tussen beroep en gezin in al zijn schakeringen te kunnen beschrijven moest daarom een groot aantal echtparen benaderd worden.

In totaal zijn aan 576 echtparen vragenlijsten toegestuurd. Door bijna 70% zijn deze lijsten ingevuld teruggestuurd, wat voor een post-enquête uitzonderlijk hoog genoemd mag worden.

## De vaarperiodes

De verscheidenheid in de lengte van de vaarperiodes is erg groot; onder de onderzochte groep varieerde deze van 24 uur tot meer dan 6 maanden. Op de vraag of men behoefte heeft aan verandering van de bestaande vaarverlofregeling, uitgaande van de nu geldende verhouding tussen varen en verlof, zegt een meerderheid (60%) nee. Opvallend is daarbij dat de behoefte aan kortere vaar- en verlofperiodes niet groter is onder de groep die met lange vaarperiodes heeft te maken. Door een aantal echtparen wordt erop gewezen dat naast de duur van de vaarperiodes ook andere factoren een rol spelen. Genoemd zijn daarbij de periodes die het schip onafgebroken op zee is, de lichtijden in de havens, de meevaardmogelijkheden voor vrouw en kinderen.

Met name onder de jonge echtparen zijn langduri-





ge afwezigheidsperiodes een breekpunt en van invloed op de beslissing om uit te kijken naar een baan aan de wal.

We kunnen hierbij denken aan gewenningsproblemen onder jongeren, maar ook aan het feit dat we hier met een nieuwe generatie zeemansgezinnen hebben te maken, voor wie de langdurige afwezigheid niet langer een vanzelfsprekend bezwaar is van het beroep.

De onderzoekgegevens tonen aan dat er regelmatig wordt afgeweken van de per rederij geldende vaar-verlofregeling, bijvoorbeeld in verband met vertragingen. In aansluiting hierop zegt ruim 30% dat men onnodig lang in onzekerheid wordt gehouden over het tijdstip van aflossing; het tijdstip waarop men te horen krijgt dat de man weer moet gaan varen noemt 20% soms, en 20% meestal te laat. Klachten over deze onzekerheid komen naar verhouding meer uit de Kleine Handelsvaart (KHV) dan uit de Grote Handelsvaart (GHV).

### **Kinderen**

Van alle echtparen met kinderen is rond 25% van mening dat de afwezigheid van de vader een nadelige invloed heeft op de ontwikkeling van de kinderen. De aanwezigheid van de vader thuis voor de kinderen wordt in de leeftijdsfase van kinderen tussen 12 en 17 jaar het meest noodzakelijk gevonden en blijkt in deze fase vaak een reden te zijn om naar een werkring aan de wal op zoek te gaan.

### **De buitenwereld**

Van de echtparen zegt rond 70% dat in de buurt waar ze wonen weinig of geen enkel idee bestaat van wat een varend beroep inhoudt. Veelvuldig is gewezen op de slechte reputatie van het varend beroep — „tweederangsburger” en het „zielige” image van de zeemansvrouw, die zo vaak alleen is. Dit onbegrip treedt vooral op in plaatsen waar zeemansgezinnen zeldzaam zijn en wordt een belemmering genoemd voor de contacten met de buitenwereld. De klacht is dat de buitenwereld te weinig hoort over de zeevaart.

Een belangrijke contactmogelijkheid van de vrouw is het full-time- of part-time werken. Van de vrouwen die geen baan hebben zegt 40% te willen werken. Het tijdens het verlof van de man thuis willen zijn is daarvoor de belangrijkste hinderpaal.

### **Eenzaamheid**

Tijdens de vaarperiodes zegt 44% zich vaak erg alleen te voelen. Vooral de eerste dagen na het vertrek worden vaak moeilijk genoemd. Het zich alleen voelen staat doorgaans niet op zich, maar gaat samen met onbehagen over aspecten van het gezinsfunctioneren, de zelfstandige rol en de kinderen.

Het vermoeden dat vrouwen die al vóór hun huwe-

lijk bekend waren met de situatie van zeevarenden (bijvoorbeeld omdat ze zeevarende familie hadden) beter zouden zijn opgewassen tegen de periodes van alleen zijn, wordt niet door de resultaten bevestigd.

Tijdens de afwezigheid van de man kunnen zich situaties voordoen in het gezin die een beroep op anderen noodzakelijk maken. De helft van de ondervraagde vrouwen merkt op in zulke gevallen terecht te kunnen bij de rederij waar de man vaart, 35% weet niet of de rederij dergelijke faciliteiten biedt.

Bij een deel van de ondervraagden (20% uit de KHV en 14% uit de GHV) bestaat behoefte aan advies en hulp, waarvoor men nu niet terecht kan. Deze behoefte richt zich vooral op financiële en belasting-technische hulp.

Speciaal voor de dienstverlening aan zeemansgezinnen is het „Gezinscontact Zeevarenden” opgericht. Het bestaan van deze instelling is bij 31% van de vrouwen onbekend. Rond 15% zegt min of meer regelmatig aan de activiteiten van het Gezinscontact deel te nemen. Voor zover men deelneemt is men tevreden.

Op diverse momenten in de loop van deze studie zijn er contacten geweest met groepen zeemansvrouwen, soms in het bijzijn van hun echtgenoten. In eerste instantie waren deze contacten bedoeld om informatie te verkrijgen of commentaar op de eerste onderzoeksresultaten. Deze contacten bleken ook te voorzien in de behoefte van een aantal echtparen om met mensen in een soortgelijke situatie ervaringen uit te wisselen. Deze goede ervaringen rechtvaardigen een voortzetting van dergelijke bijeenkomsten in de toekomst.

### **Schrijven en bellen**

Tijdens de vaarperiodes is het contact tussen de man en zijn gezin veelal beperkt tot het schrijven van brieven en het gebruik van de telefoon. Het briefverkeer is erg intensief. Een goede postverzorging is daarbij van groot belang. Over de rol van de rederij daarin is men over het algemeen tevreden. Serieuze klachten heeft 20%. Bij navraag richten deze klachten zich vooral op een gebrek aan interesse van het kantoor, de slechte communicatie tussen de kantoorafdelingen en tussen het kantoor enerzijds en het schip en de agent anderzijds.

Voor meer dan de helft zijn de telefonische contacten onvoldoende. Vooral de hoge kosten worden als belemmering genoemd. Van veel kanten is aangedrongen op een verlaging van de tarieven of een tegemoetkoming in andere vorm.

Een zeer belangrijke contactmogelijkheid wordt het meevaren genoemd. Op grote schaal wordt daar gebruik van gemaakt. Over de ervaringen is men vrijwel zonder uitzondering erg te spreken.

Bij het spreken over de gezinssituatie van zeevarenden is men veelal geneigd in eerste instantie te denken aan vrouw en kinderen. Wat het voor de man betekent om van huis te zijn wordt vaak vergeten. Vanuit dat oogpunt bekeken worden de contacten aan boord in veel gevallen oppervlakkig genoemd en sterk werkgeïntendeerd. Gewezen is op de hiërarchische verhoudingen aan boord, die hun stempel drukken op de onderlinge contacten in zowel werk als vrije tijd.

In de vragenlijsten spreekt men zich positiever uit over de werkinhoud dan over de sfeer en de onderlinge contacten. „De zeevarende”, zo formuleerde men treffend, „leidt twee gescheiden levens: op zee en aan de wal”.

Vaak wordt de beslissing om het beroep vaarwel te zeggen toegeschreven aan het gezin. Het beroep komt, als het om verloop gaat, op het tweede plan. Gelet op de resultaten van deze studie is dit niet terecht. Het beroep blijkt voor de mannen het meest bepalende element in het zoeken naar een walbaan.

Het belangrijkste minpunt is in dit verband het ontbreken van promotiemogelijkheden, door veel jongeren genoemd in samenhang met een onvoldoende salariëring, door veel anderen in samenhang met de beperkte mogelijkheden om in het werk nog iets bij te leren.

### **Aanblijven of weggaan**

Door bijna 30% van de ondervraagde mannen wordt min of meer gericht gezocht naar een walbaan. Op de vraag of men op dit moment graag een baan aan de wal zou willen antwoordt 20% ja en zegt 40% te twifelen. Onder de ouderen blijft het zoeken naar een walbaan sterk op de behoefte achter. De kans op een goede walbetrekking speelt daarin een belangrijke rol. Vooral door de ouderen, en met name de stuurlieden onder hen, wordt deze kans laag aangeslagen.

De aandrang van de vrouw op de man om aan de wal te komen blijkt minder sterk dan vaak wel wordt beweerd. Van de totale groep zegt 9% weleens door hun vrouw aangespoord te zijn om met varen te stoppen. Daar staat tegenover dat 21% van de mannen zegt weleens door hun vrouw gestimuleerd te zijn om te blijven varen.

Onvrede over het beroep, de kinderen, het zich alleen voelen van de vrouw, blijken het meest van invloed op de behoefte aan een werkring aan de wal en het uitkijken daarnaar.

### **Tot slot**

Tot zover enkele onderzoeksresultaten. De echtparen die aan het onderzoek hebben meegewerkt krijgen een beknopt onderzoeksverslag toegestuurd. Voor de overigen is dit verslag opvraagbaar bij het Nederlands Maritiem Instituut, (Hofplein 19 in Rotterdam) tegen betaling van f 7,50. Ook het integrale rapport is verkrijgbaar voor het bedrag van f 30,—.

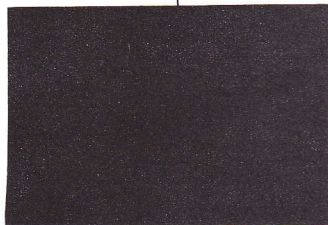
# SHELL TANKERS B.V.

## DFP-organisatie (vervolg)

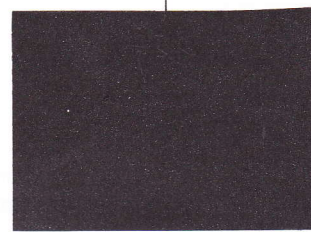


C. van Dalen

### DFP/3



J. Beekhuizen



### Input



V.l.n.r. De dames M. P. Beugelink, J. E. Virati, W. Bakelaar en M. W. de Heer, zittend op het bureau D. Kramers en daarachter N. J. Th. M. Schoots, en geheel rechts Mw J. Brandhorst-van Rossen.

### Output



V.l.n.r. R. ten Hooven, Mw H. J. Tekelenburg-Tolenaar, J. G. van de Weijer, Mw C. F. Harcksen-Palsrok en R. M. Willemstein

### DFP/3 Wages and Administration Fleet Personnel

Spraken wij vorige keer onder DFP/1 al over de „staat-van-dienstkaart”, waarop van elke zeevarende wordt bijgehouden op welke schepen hij in de loop der tijd dienstdoet en in welke rang, welke cursussen hij volgt, enz., bijna iedere mutatie heeft ook gevolgen in de financiële sfeer. Sterker, ook mutaties in het gezin van betrokkene hebben meestal geldelijke gevolgen (ingehouden loonbelasting, recht op kinderbijslag), net zo goed als wijzigingen in de collectieve arbeidsovereenkomst. Trouwens, de wetgeving in Nederland, met name op sociaal en fiscaal gebied — denk maar aan alle premie-inhoudingen — draagt er toe bij dat de gage-afwikkeling een gecompliceerd geheel is geworden. Weliswaar staat ook hiervoor de computer van Shell Nederland Informatieverwerking in Den Haag tot onze dienst, maar ook die moet „gevoed” worden. En de produktie weer gecontroleerd. Al met al een complexe aangelegenheid waarmee DFP/3 onder leiding van de heer **Beekhuizen** is belast. Hij coördineert de diverse werkzaamheden, houdt zich op de hoogte van wijzigingen in de sociale/fiscale wetgeving en in de CAO voor de aanpassing van de computerprogramma's, draagt verder zorg voor een zodanige inrichting van de administratie, dat aan de verplichtingen op loon-administratief gebied, opgelegd door fiscus, sociale verzekeringswetten en oude-dagsvoorzieningen, alsmede aan de intern gestelde eisen van kostensplitsing, kan worden voldaan.

In wezen kan het werk van DFP/3 worden onderverdeeld in drie groepen, waarvan de collega's weliswaar nauw samenwerken, doch waartussen toch een afbakening van specifieke taken ligt.

### Input

Wij willen in dit overzicht van het werk in de kantoororganisatie niet

in herhaling treden, maar behalve de reeds hiervoor genoemde mutaties brengen reizen per vliegtuig/trein, bezoek aan kantoor, wachten op plaatsing, ziekte aan boord of aan de wal en nog vele andere situaties financiële wijzigingen teweeg. Trouwens, ook de verlofopbouw kan er door worden beïnvloed en ook die administratie wordt hier bijgehouden en de daaraan verbonden correspondentie gevoerd. Het klaarmaken van alle gegevens voor de computer waaronder het overwerk gebeurt dus binnen „input”, waarbij men maandelijks aan een strak tijdschema is gebonden. Onder leiding van de heer **Schoots**, bijgestaan door de heer **Kramers**, is het de taak van de dames **De Heer, Beugelink, Brandhorst-van Rossen, Bakelaar** en **Virati** te zorgen, dat alles accuraat en op tijd gebeurt. Zij zorgen bovendien voor samenstelling van de lijst met mutaties onder de kop „vlootpersonalia” in dit blad per de 15e van elke maand, waarna die spoorbladen met de verdere kopij naar de drukker gaat om dit blad actueel te houden.

### Output

In deze groep wordt onder leiding van de heer **Van de Weijer** door de heren **Willemstein** en **Ten Hooven**, alsmede de dames **Tekeleburg-Tolenaar** en **Harcksen-Palsrok** in de eerste plaats de „output” gecontroleerd. Datgene dus wat de computer maandelijks na het verwerken van de diverse mutaties in de vorm van lijsten, rapportages en gagespecificaties heeft uitgedraaid. Deze collega's verzorgen ook de maandelijkse gagebetaling (waaronder de delegaties), doorbelasting aan „derden” of „wal” wanneer collega's tijdelijk elders of op kantoor zijn tewerkgesteld, want al blijven die bij ons in betaling, de kosten worden uiteraard verrekend.

Voorts stellen zij de „vrije bedragen aan boord” samen, maken de voorschottenboekjes gereed en verstrekken desgevraagd mondelinge of schriftelijke informatie omtrent financiële kwesties bijvoorbeeld met betrekking tot bepaalde posten in de gagespecificatie.

Maar zij zorgen ook voor de controle op en de verdere werkzaamheden verbonden aan de gage-administratie van de Aziatische scheepsgezellen die door de gezagvoerders aan boord wordt bijgehouden (o.a. correspondentie per telex, telegram, brief met het kantoor te Hongkong, Djakarta en gezagvoerders).

Dat naast de boekhoudkundige verwerking van de maandelijkse gagebetaling aan officieren, Europese en Aziatische scheepsgezellen ook nog aan diverse instanties werkgeversverklaringen verstrekt worden bijvoorbeeld in verband met een hypotheekaanvraag, werkloosheidsuitkering, etc. is een kleinigheid die men erbij neemt, net zo goed als nog vele andere taken die wij door gebrek aan ruimte niet uitgebreid kunnen opsommen.

### Sociale, fiscale en algemene zaken

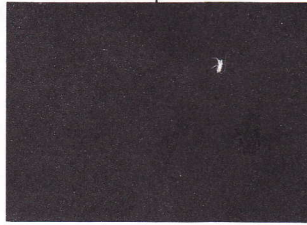
Datzelfde geldt in zekere mate voor hetgeen door de derde groep collega's van DFP/3 wordt gedaan. Hun taken zijn zo gevarieerd, dat het onderstaande niet als volledig moet worden gezien. Voor enkele sociale verzekeringswetten (Ziektewet, Kinderbijslagwetten, Ziektefondswet) is onze maatschappij „zelfdoener”. Dat wil zeggen, dat wij namens de officiële instanties t.w. Bedrijfsvereniging voor de Koopvaardij, Raad van Arbeid, Algemeen Ziektefonds voor Zeelieden, al datgene verrichten dat normaliter door hen wordt gedaan. Dus onder andere het vaststellen van het recht op ziekengeld, kinderbijslag, de verzekeringsplicht voor het ziektefonds, de betaling van kinderbijslag, alsmede het uitvoeren van de voorgeschreven controlemaatregelen, etc. Ook de financiële afwikkeling met de fiscus, pensioenfondsen (Shell PF/BPF) en de bedrijfsvereniging voor de koopvaardij van onder andere de ingehouden loonbelasting, pensioenfondspremies en premies Sociale Wetten wordt door deze groep verzorgd, alsmede het verstrekken van de jaarpagave voor de inkomstenbelasting. De leiding van deze groep berust bij de heer **Pronk**, die zich bovendien bezig houdt met de samenstelling en tussentijdse aan-

**DFP/5**

P. H. van Groeningen

**DFP/6**

J. van Wijck



H. A. van der Schilt

**DFP/51**

Mw M. J. Kors



G. Hoogland



De plaats van de DFP-medewerkers zoals getend in dit overzicht, geeft op geen enkele wijze hun senioriteit aan.

## Sociale, fiscale en algemene zaken



V.I.n.r. G. Pronk, J. J. A. Meijers, Mw. H. P. M. Geerdink, J. L. Baan en Mw F. J. Bijl.

passing van het jaarlijkse vlootkostenbudget (personeelskosten). De heren **Meijers** en **Baan**, alsmede de dames **Bijl** en **Geerdink** verlenen assistentie in velerlei vorm, doch hebben ook ieder hun eigen taken. De heer Meijers bijvoorbeeld controleert met name alle binnen- en buitenlandse nota's die op personeelskosten betrekking hebben (ook de te retourneren vliegtickets behoren daarbij); Mw. Bijl is belast met de toekenning en de betaling van de kinderbijslag; Mw. Geerdink verzorgt de administratie van het ziekenfonds en van de pensioenfonds, terwijl de aanvraag/verlenging van Liberiaanse diploma's en de controle op de onkostenverklaringen door de heer Baan wordt verricht.

**DFP/51**

Iemand die „met raad en daad" ten dienste staat van vloot- en walpersoneel, alsmede hun gezinnen, is onze maatschappelijk werkster Mw. **Kors**. Het is haar taak om door middel van informatie, advies, bemiddeling en begeleiding een steentje bij te dragen aan het welzijn van alle personeelsleden. Of die hulpverlening nu ligt aan het gebied van sociale voorzieningen en wetgeving, of dat het gaat om hulp bij individuele problemen voortkomend uit privé- of werksituatie, of bij problemen ten gevolge van ziekte enz., zij is van alle markten thuis en te allen tijde bereid om haar oor te luisteren te leggen en samen met de betrokkene naar een oplossing te zoeken.

met de vlootondernemingsraad, maar ook met vakgenoten in de koopvaardij en bij Shell. Dit laatste uiteraard ook met Londense collega's, met name vanwege de arbeidsvoorwaarden voor Chinese opvarenden. Wat betreft de Indonesische scheepsgezellen — die niet op Britse Shell-schepen dienstdoen — is er contact met Djakarta. Vanwege zijn praktijkachtergrond op het gebied van arbeidsvoorwaarden en de sociale verzekeringswetgeving is hij tevens bestuurslid van instellingen als de Bedrijfsvereniging voor de Koopvaardij, het Algemeen Ziekenfonds voor Zeelieden en de Vereniging Zee-Risico 1969, terwijl hij lid is van de Co-ördinatiecommissie voor de Koopvaardij.

**DFP/5**

### Shore Personnel

De administratie — ook de salarisbetaling e.d. — van het gehele „walpersoneel" wordt verricht door de personeelsafdeling van Shell Nederland Verkoopmaatschappij. Daarbij blijft het echter noodzakelijk om binnen de eigen organisatie een collega te hebben — de heer **Van Groeningen** — die in de noodzakelijke gevallen direct contact met de werknemer en de chef heeft. Hiervoor staat zijn deur altijd open. Bij hem belanden ook alle verzoeken om aanname, overplaatsing en ontslag van personeel. Een groot gedeelte van zijn taak bestaat uit begeleiding van de jaarlijkse beoordelingsronde. Hieruit volgt als logische consequentie een wensregistratie, de carrière-ontwikkeling, de manpower planning, de salarisplanning en het steun geven bij het tot stand komen van functie-evaluaties. Om goed op de wensen tot overplaatsing te kunnen inspelen, de mogelijkheden te overzien en vacatures binnen ons bedrijf te kunnen vervullen heeft hij veel contact met zijn collega's van andere Shell-maatschappijen. Bij de uitvoering van de personeelsregelingen voor het walpersoneel houdt hij er verder oog op, dat steeds dezelfde lijn wordt gevolgd als voorgeschreven door de Groep.

**DFP/6**

### Personnel Relations

In deze sectie wordt al datgene gedaan dat met het tot stand komen en aanpassen van arbeidsvoorwaarden, personeelsregelingen, -voorzieningen en -faciliteiten voor het vlootpersoneel samenhangt. Zo wordt hier niet alleen veel voorbereidend werk verricht t.b.v. de CAO-onderhandelingen, maar ook de uitwerking van wat overeengekomen is: het aanpassen van de collectieve arbeids-overeenkomsten, de dienstreglementen en de desbetreffende gedeeltes van het Scheepsreglement, kortom de gehele „follow-up". Ook wordt bevorderd dat op de vloot alle voorwaarden juist worden toegepast en dat de wettelijke voorschriften worden nageleefd, zoals de Wet op Arbeids- en sociale wetgeving — zal duidelijk zijn. Chef van deze sectie is de heer **Van Wijck**, die de zaken co-ördineert en — voorzover het arbeidsvoorwaarden betreft — ook waarneemt voor DFP. Hij onderhoudt contacten met de vakbonden en

Nauw met hem samen voor veel van de opgesomde activiteiten werkt de heer **Hoogland**, die verder speciaal belast is met het op schrift stellen van alle overeengekomen voorwaarden, regelingen, enz. Natuurlijk vragen ook de door de ondernemingsraden in ons bedrijf aangesneden punten veel aandacht op DFP/6, juist omdat steeds weer arbeidsvoorwaarden en personeelsregelingen in het geding komen. Hoogland verzorgt goeddeels de voorbereiding en "follow-up" van de plenaire vergaderingen. Bij eventuele geschilpunten omtrent de juiste uitleg van de reglementen en de toepassing aan boord of in de kantoororganisatie van arbeidsvoorwaarden, regelingen en voorzieningen geeft Hoogland, samen met de derde collega in deze sectie — de heer **Van der Schilt** — voorlichting, zowel schriftelijk als mondeling. Specifieke taken van laatstgenoemde zijn verder het berekenen van de financiële consequenties van voorstellen op arbeidsvoorwaardengebied, het notuleren van CAO-vergaderingen, het erop toezien dat de pensioenbasissalarissen van het vlootpersoneel worden aangepast in overeenstemming met de Groeps-richtlijnen en het controleren van overwerk-rapportages. Daarnaast veel incidentele werkzaamheden, zoals de samenstelling van het gezamenlijk sociaal jaarverslag van het vloot- en walbedrijf.

# Reisvoorbereiding en uitvoering



door M. A. Riteco

Een analyse van ongevallen in de afgelopen jaren, met stranding als gevolg en veroorzaakt door navigatorische fouten of technische gebreken, heeft niet alleen aangetoond dat deze ongevallen zich meestal afspelen in nauwe en of loodsvaarwaters, maar ook dat

- de oorzaak voor het falen achteraf gemakkelijk was vast te stellen.
- de oorzaak zelden te vinden was in grove nalatigheid.
- in vele gevallen de informatie waarmee het ongeval had kunnen worden voorkomen, wel aanwezig was doch dat deze informatie niet of niet-tijdig genoeg werd gebruikt om effectief te kunnen optreden.
- men vaak onvoldoende gebruik maakte van de

beschikbare hulpmiddelen, waarbij beslissingen werden genomen aan de hand van één informatiebron zonder het gegeven te „cross-checken.”  
– men door gebrek aan reisplanning zich niet tijdig kon inspelen op een alternatieve reisuiteroering bij een plotseling veranderde situatie.

Kortom: De onderzochte ongevallen waren in alle gevallen in meer of minder sterke mate het gevolg van „menschelijke fouten”. Onderkend dient te worden dat geen enkel menselijk wezen onfeilbaar is in de juiste beoordeling van situaties. Training kan hierin verbetering brengen doch een situatie van absolute onfeilbaarheid zal nimmer worden bereikt. Individuele fouten en vergissingen zullen onvermijdelijk blijven.

**Wij kunnen echter niet accepteren dat de onvermijdelijkheid van individuele fouten automatisch inhoudt, dat ook ongevallen niet te vermijden zouden zijn.**

In de Koninklijke/Shell Groep werd derhalve onderkend, dat er een dringende behoefte bestaat aan een trainingsprogramma voor:

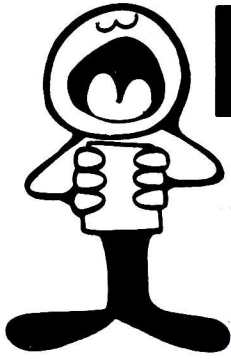
- a. reisvoorbereidingstechniek, maar dan van „steiger tot steiger”, dus inclusief hzt loodsvaarwater;
- b. het optimaal functioneren van het brugnavigatieteam.

## Onderzoek

Intern in Shell Tankers B.V. werd reeds in 1977 aan Kapitein H. J. J. Dijkhuizen als secretaris van de Vloot-Ondernemingsraad en derhalve vertrouwensman van de vloot, gevraagd aan de hand van een door hem op te stellen standaard-vragenlijst de bestaande situatie te peilen tijdens het kantoorbezoek van gezagvoerders en stuurlieden. De resultaten van deze anonieme interviews met 12 gezagvoerders, 5 1e stuurlieden, 5 2e stuurlieden, 5 3e stuurlieden en 1 4e stuurman werden door hem vastgelegd in een rapport, waarvan de inhoud onze vermoedens ten aanzien van de urgente behoefte aan training in het werken in teamverband en de techniek van reisvoorbereiding alleen maar bevestigde.

Intussen werd ook internationaal de behoefte hieraan onderkend, hetgeen resulteerde in een aanvulling op IMCO's „recommendation on basic principles and operational guidance relating to navigational watchkeeping” (Resolution A 285 (VIII)), in de vorm van de „Guide to the planning and conduct of passages.”

De techniek van reisvoorbereiding en brugproce-



# O.R.-VLOOT

Een nieuw verslag van een door de O.R.-vloot gehouden vergadering ligt voor ons. Een verslag waaruit blijkt, dat op 20 april jl. weer heel wat punten werden aangesneden. Het eerste punt was dat het, zoals tijdens een lezing door een expert in juridische zaken aan de ondernemingsraad was uiteengezet, in de toekomst even wennen zal worden aan de veel uitgebreidere bevoegdheden die er na aanvaarding van het wetsontwerp door de Eerste Kamer gaan komen. Er komt zelfs instemmingsbevoegdheid voor regelingen op het gebied van aanstelling, ontslag, promotie, opleiding en beoordeling; tevens adviesbevoegdheid bij alle belangrijke investeringen. Ook eigen publicatierecht ligt er te wachten voor ondernemingsraden als de nieuwe wet van kracht wordt. Een geheel nieuwe taak dus voor de nieuwe O.R., waarvoor het stemmen inmiddels heeft plaatsgevonden en waarvan de uitslag reeds aan boord bekend zal zijn als deze editie verschijnt.

In het verslag van de vergadering van 20 april komt dit alles ter sprake, maar ook hoe het met de pensioenregeling voor scheepsgezellen staat. Tevens dat er twee commissies zijn opgericht, één die zich gaat bezighouden met het sociale beleid van onze maatschappij, terwijl de tweede het PLA tot onderwerp heeft.

## Conduites

Een heet hangijzer op de vergadering waren de conductierapporten, waarover uitvoerig is gesproken. De gekozen leden van de ondernemingsraad zijn unaniem in hun mening, dat het bestaande systeem van rapporteren en automatische bevordering niet meer past in de huidige tijd. De geleverde prestaties van de mensen vergeleken met de taakstelling dienen meer tot uiting te komen in de conductes. Hoe?, zo zal men zich afvragen. Maar daarover vindt verder overleg plaats. Bovendien wil de directie van onze maatschappij dit punt ook ter sprake brengen op diverse bijeenkomsten met vlootpersoneel. We zeiden niet voor niets dat het een heet hangijzer is, want dat het eindresultaat invloed zal hebben op de plaats op de ranglijst is ook de mening van de gekozen leden.

## Slopchest

Minder gelukkig bleek de ondernemingsraad te zijn met het volgens de leden nogal overijde besluit de slopchest maar gelijk drastisch in te krimpen. Bovendien, geen postzegels meer aan boord meevoeren is ook een maatregel die weinig waardering vond. Volop kritiek dus op dit punt, waar kennelijk ook de achterban achterstaat, althans getuige het aantal brieven en berichten hierover dat de secretaris kreeg. Een en ander zal nu op korte termijn worden bekeken en geregeld.

## Projekt Lange Adem

Een regelmatig terugkerend punt van bespreking is natuurlijk PLA. Ter vergadering werd gemeld, hoe groot de interesse van andere maatschappijen voor het projekt is, ook van de zijde van de Koninklijke Marine. Ten behoeve van reders, overheid en de federatie zijn, wat men noemt, presentaties gegeven omtrent PLA. Vanaf deze maand zal het SIR-systeem, waarmede meer gebondenheid voor de opvarenden met een schip wordt beoogd, op de „Fossarus” worden ingevoerd, terwijl in oktober een tweede F-tanker volgt.

## Projectgroepen

Ook de resultaten van de projectgroepen (waarover ook reeds in dit blad artikelen zijn verschenen) werden gezamenlijk met de directeur doorgenomen.

De projectgroep die zich bezighoudt met de consequenties van PLA voor de walorganisatie heeft gerapporteerd, dat op korte termijn enige uitbreiding van het werk voor de walcollega's mag worden verwacht. Wel moet hier onmiddellijk aan worden toegevoegd, dat dit in de meeste gevallen niet van permanente aard zal zijn. Aldus het verslag dat inmiddels al aan alle schepen is verzonden.

Diegenen die dit gemist hebben vanwege hun verlof of die zelf een exemplaar willen hebben, behoeven slechts te bellen (010-696146) of te schrijven aan de secretaris van de vloot-O.R. en het wordt toegezonden.

dures vormt momenteel geen onderdeel van het onderwijsprogramma. De behoefte hieraan wordt wel onderkend en dan in de vorm van een theoretische voorbereiding, gevolgd door het praktisch varen op een navigatiesimulator.

Nationaal vormt het ter beschikking hebben van deze „navigatieprocedure simulator” ons grootste probleem. De simulator die hiervoor het beste in aanmerking komt is de Decca nachtsimulator, die in het Nautical College te Warsash bij Southampton is opgesteld. De kosten voor deze simulator worden echter gedragen door de Engelse regering en de British Council of Shipping. De simulator is dermate overbezet dat wij, behoudens enkele uitzonderingen, daar geen toegang hebben.

## Nederland

Gesprekken met Nederlandse Overheidsvertegenwoordigers (D. G. van Scheepvaart en Onderwijs) hebben geresulteerd in de onderkenning van de behoefte, hetgeen resulteerde in nationale commissies en een studie-opdracht aan het Nederlands Maritiem Instituut.

Resumerend kan zonder meer gesteld worden dat Nederland om financiële redenen niet binnen twee

jaar de beschikking zal hebben over een dergelijke simulator.

## Interne training

Gezien echter de urgentie van onze behoefte aan een trainingsprogramma werd besloten binnen S.T.B.V., als voorloper op de toekomstige simulator, onze 2e stuurlieden gedurende vier dagen te trainen in de principes van reisvoorbereiding en uitvoering, met het accent op loodsvaarwaters.

Dankzij de bereidheid en inzet van kapitein P. de Regt konden wij een handleiding samenstellen voor reisvoorbereiding en uitvoering, die als „pre-reading” aan de cursisten wordt toegezonden.

Eind 1978 werd met de eerste cursus begonnen en wij hopen in 1979 totaal 80 tweede stuurlieden en senior derde stuurlieden te hebben voorbereid op hun toekomstige, meer uitgediepte taak als navigatie-officier aan boord. Tevens zullen in de loop van dit jaar tijdens een drietal introductiemiddagen in onze P.R.-zaal aan een zo groot mogelijk aantal gezagvoerders en 1e stuurlieden de achtergronden van ons nieuwe trainingsprogramma worden uiteengezet.

Het trainingsprogramma (U ziet op de foto een

viertal tweede stuurlieden onder leiding van kapitein De Regt in actie) omvat o.a. de volgende punten:

1. *breakdown van navigatie-ongevallen*
2. *film „margins of safety”*
3. *principes van „reisvoorbereiding”*
4. *verdere uitdieping van de „parallel index radar plot-methode”*
5. *in praktijk brengen van reisvoorbereiding voor enige trajecten. Hierbij hebben alle cursisten de beschikking over identiek materiaal*
6. *planning van alternatieven*
7. *reisuitvoering*

Zonder uitzondering verlaten de cursisten op vrijdagmiddag vol enthousiasme en volledig gemotiveerd ons kantoor om het geleerde op hun collega's over te brengen. Ongetwijfeld zullen ook de loodsen na verloop van tijd waardering krijgen voor de betrokkenheid van het brugteam bij de navigatie in „hun vaarwater”. De zekerheid omtrent „where not to go” en de „margins of safety” zijn daarbij essentiële voorwaarden voor veilige navigatie van het schip.

# Eigenwijs? „Laten we zeggen niet slim”

Aldus de reactie van stagiaire Spielberg op de vraag, wat hij er nou zelf van vond dat hij slachtoffer was van zijn eigen overmoed. Want ook het woord „overmoed” gebruikt hij als we het hebben over de lering die hij uit het ongeval heeft getrokken. Spielberg voer op de „Acmaea” en kreeg op 20 maart – het schip zou net gaan verhalen in Shellhaven – de opdracht reservedelen in te vetten met conserveringsmiddel. Hij had daarbij van de „second” de nadrukkelijke opdracht gekregen om de reserve-drijfslag van de voedingspomp met behulp van een extra man op te hangen.

Spielberg: „Ik had de plekken die in de beugels komen vast ingevet. Dacht, daar kom ik anders niet meer bij, dus laat ik dat nou maar eerst doen. Toen ik om me heen keek, zag ik zo gauw geen ander. Probeerde dus hoe zwaar het ding woog en, heus, het viel me eigenlijk wel mee. Ik drukte de stang omhoog en legde hem met die moer te rusten op de bovenste beugel. Met m'n andere hand hield ik hem van onderen vast. Nam de kwast met Ensis, maar om bij de achterkant te komen moest ik de stang iets verdraaien. En zo glipte de moer van de beugel en dreigde de stang te vallen. Met beide handen greep ik 'm nog, maar hij was glad en glipte door m'n vingers. De stang viel nu met de moer op de onderste beugel, maar m'n pink zat er tussen”.

## Gekraakt!

Veel pijn voelde hij op dat moment nog niet, trouwens veel bloed zag hij ook niet. Wel was het een lelijke wond. Niet prettig om te zien: het vlees van de pink was aan weerszijden zover open dat je het bot kon zien. En het was duidelijk zichtbaar dat het bot zelf, dat wil dus zeggen het kootje, in drieën was gebarsten, overlangs.

„Nou, op dat moment zette ik de stang neer met een gevoel – ik kom er eerlijk voor uit – van valse schaamte. Ik ben achteruit gekropen – want ik zat achter de voedingspomp – en ben naar boven gegaan. De derde die me zag zei dat ik maar gauw naar de 1e stuurman moest gaan. Nou jongen, zei die, dat wordt ziekenhuis”.

Nou, dat werd het ook. De 4e stuurman ging mee. Daar hebben ze er foto's van gemaakt, splinters bot verwijderd, hechtingen aangebracht en de zaak gespalkt, waarna Spielberg weer werd teruggebracht. Maar ja, vaartijd halen (altijd belangrijk voor een stagiaire wil hij de aansluitende studie niet missen) zat er niet meer in. Want met die gespalkte zaak kan je aan boord niet veel doen. Het werd dus enkele reis Nederland. De onrust die z'n ouders hadden nadat hij ze er telefonisch van in kennis had gesteld, dat hij de volgende dag wegens een ongeval op Zestienhoven zou landen, was groot. Die dachten, dat hij de helft van de verwondingen zou hebben verzwegen. Maar het is toch nog goed afgelopen met hem. Nou ja, goed, hij is er vijf weken zoet mee geweest en was ten tijde van het gesprek gespannen om weer aan boord te kunnen komen. Is hij inmiddels ook, wel met een verformfaaide pink. Die is nog dik, hij kan 'm trouwens nog niet helemaal buigen. Maar de toekomst zal leren of hij er weer accordeon mee kan spelen, het muziekinstrument waarmee hij juist goed overweg kan.

Hij boft dus nog, het had nog erger kunnen zijn. Als we het ongevallenaangifteformulier erop naslaan, opgemaakt door gezagvoerder, 2e stuurman en 3e

werktuigkundige, dan zien we onder „Onveilige handeling” als hoofdoorzaken: „foutieve werkwijze” en „handschoenen niet gedragen”.

Spielberg: „Ja, ik heb m'n lesje wel geleerd, geloof ik. Ik vond het ook stom van mezelf, temeer omdat ze me nadrukkelijk hadden gezegd het niet alleen te doen. Nu pas realiseer ik me, hoe een ongeluk in een klein hoekje kan zitten.”



## Fotowedstrijd

De eerste bijdragen voor de fotowedstrijd zijn inmiddels binnen. Echter, eens te meer blijkt uit bovengenoemd relaas, dat er genoeg situaties zijn waarbij je moet opletten dat je alles veilig doet, dat je met overleg tewerk gaat, de veiligheidsmiddelen gebruikt. En zeker de raad die een oudere en meer ervaren collega je geeft, in het belang van je eigen veiligheid moet opvolgen. Geef uw ogen nog eens goed de kost aan boord. Schiet er een plaatje van, het geeft niet op wat voor soort film: dia, kleurenfoto of zwart/wit. Groot of klein, ze dingen allemaal mee naar de f 1000,— aan prijzen die beschikbaar zijn. En neem niet alleen onveilige situaties (U mag ze ook fingeren, maar maak er geen ongeval bij), maar ook veilige situaties. Die collega met z'n veiligheidshelm of -bril op, of een close-up van veiligheidsschoenen. Vermeld **niet** uw schip of rang, wel uw naam en privé-adres op een **apart** velletje bij de foto's.

De jury wil niet eens weten wie de foto inzond, wel in hoeverre aan veilige of onveilige situaties is gedacht. Stuur die envelop aan ons adres: redactie „Schip en Ka”, en zet in de linkerbovenhoek „fotowedstrijd”. Dan komt ie gesloten binnen en wordt veilig bewaard tot de jury haar werk gaat doen. Sluitingsdatum: 31 oktober a.s.



## Afscheid M. A. Busker

Het vertrek van kap. Busker naar het kantoor in Londen, waar hij de leiding op zich zal nemen van MRS/3 (Regional Liaison), een onderdeel van de „Operational Services”-afdeling, ging niet ongemerkt. Weliswaar had Busker zelf het idee gelanceerd om er geen officieel afscheid van te maken, wars als hij is van aan de weg timmeren, maar zo lieten zijn vele vrienden hem toch niet gaan. Van wal en vloot hadden velen zich verzameld in de lunchkamer op vrijdag 20 april j.l., alwaar Busker en zijn vrouw werden binnengeleid door onze directeur. De heer Van Heeswijk was het ook die in zijn toespraak de aanwezigen met grote stappen meevoerde op een wandeling langs de „vertrek van Fred-route”, zoals hij het noemde, waarbij hij bij elke mijlpaal als het ware even stilstond. De eerste mijlpaal was natuurlijk Busker's indiensttreding, op de „Mitra”, in 1956. De beoordeling die over hem werd uitgebracht door de toenmalige gezagvoerder (handtekening was helaas onleesbaar) luidde: „serius, accuraat, doortastend, pienter”. En al werden die beoordelingen over Busker, naarmate hij in rang opklom, steeds fraaier van bewoording, in wezen kwam het toch steeds weer neer op de accuratesse en ijver die hij op de diverse schepen tentoonspreidde. De gezagvoerders van de „Taria”, de „Sepia”, de „Korenia”, en de „Ondina”, waarop Busker als 4e, 3e, 2e, en 1e

# MET PENSIOEN

Op 5 februari 1947 tekende de heer J. F. Spiering een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en stapte diezelfde dag te Rotterdam als leerling-werktuigkundige aan boord van de „Murena”, op welk schip hij ook zijn gehele eerste dienstperiode (tot eind januari 1949!) volmaakte.

Inmiddels had hij – om voor ons thans onnaspeurlijke redenen – overplaatsing naar de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij verzocht, aan welk verzoek toen niet kon worden voldaan.

Maar in 1954 kon alsnog – zij het tijdelijk – aan zijn wens worden tegemoet gekomen en werd hij voor bijna 1½ jaar in het Caraïbische gebied tewerkgesteld.

Hij deed aanvankelijk dienst op de „Patella” (de Engelse bitumen-carrier die toen enige tijd door de CSM van staf en bemanning werd voorzien) en vervolgens ruim een jaar op de „Glebula”; gedurende deze hele periode overigens als 3e werktuigkundige.

Maar daarna werd het weer – als voorheen – de Oost en wel als 2e werktuigkundige op de „Felipes” en de „Saidja”.

In april 1960 behaalde hij het C-diploma en enkele jaren later – op 3 juli 1962 – werd hij tot hoofd-werktuigkundige bevorderd en met de zorg voor de werktuigkundige dienst aan boord van de „Arca” belast.

Sedertdien heeft hij op vele van onze schepen als zodanig dienstgedaan. Naast het feit dat hij voor allen aan boord steeds een bijzonder prettige medewerker en „baas” is geweest had hij ook een bekende naam op het gebied van de vervaardiging van miniatuur-treinen. Wij nemen aan dat hij hier in de komende jaren nog veel tijd aan zal willen en ook kunnen besteden, want een gerichte hobby is een goede zaak voor de jaren met pensioen.

Ook de heer W. A. van Rooyen kwam – zij het iets later – als leerling-werktuigkundige in dienst en wel op 7 mei 1947, op welke datum hij aan boord van de „Malvina” stapte, die toen in Rotterdam lag te dokken. Ook hij maakte zijn eerste dienstperiode geheel op hetzelfde schip vol en kwam eind december 1949 met de „Willem Ruys” van Singapore naar huis voor verlof.

Ook zijn tweede en derde dienstperiode werden in hoofdzaak in de Oost doorgebracht: „Tibia”, „Agatha”, „Aletta”, „Liseta” en „Corilla” vulden de meeste tijd daarvan als 4e en 3e werktuigkun-

dige. Toen hij daarna geen studieverlof kon krijgen nam hij ontslag, daar hij vond nu eerst het B-diploma te moeten behalen. Toen dit was gelukt keerde hij enige tijd later weer als 3e werktuigkundige bij ons terug, vertrok naar de Oost en deed daar toen 1½ jaar dienst als waarnemend hoofdwerktuigkundige op de „Meratus”.

Maar het was een intermezzo, want vervolgens werd het weer 12 maanden 3e werktuigkundige op de „Etrema”.

Zijn promotie tot de volgende rang – 2e werktuigkundige – kwam in juli 1962. Als zodanig heeft hij krap twee jaar dienst gedaan, want op 1 juli 1964 volgde bevordering tot hoofdwerktuigkundige; hij deed toen dienst op de „Koratia”.

Sindsdien had hij het toezicht op de werktuigkundige dienst van vele van onze schepen, waaronder de „Atys”, „Ondina” en „Sepia”, waarbij van zijn kant steeds op een prettige samenwerking kon worden gerekend.

Nu de heren Spiering en Van Rooyen met ingang van 1 juli a.s. de dienst van onze Maatschappij met pensioen gaan verlaten, wensen wij hun, mede namens collega's op de vloot en aan de wal, nog vele jaren in goede gezondheid.

## Wandeling langs zeven mijlpalen

stuurman dienstdeed, waren het – welke bewoordingen ze ook kozen – zonder meer daarover eens. Over zijn diensttijd op de „Diadema”, het eerste schip waarover hij het gezag voerde, werd door de toenmalige fleet manager Den Ouden gerapporteerd: „Unieke combinatie van vakmanschap, kennis, leiderscapaciteiten en sociaal gevoel”. Geen wonder, aldus de heer Van Heeswijk, dat tijdens zijn loopbaan op zee er steeds enkele perioden waren waarin men van zijn kennis de vruchten ook op kantoor wilde plukken. En dat was toen ook al het kantoor in Londen, waar Busker bijna drie jaar werkzaam was op „Planning Marine Facilities” en bijna 2 jaar als „Assistant Navigation and Communications”

Het gaat natuurlijk iets te ver om alle beoordelingen over hem hier in extenso te vermelden; volstaan moge worden met de vermelding dat ook de beoordelingen aan de overzijde van de Noordzee zodanig waren, dat in september 1975 vol vertrouwen de leiding van DFM/2 aan hem werd opgedragen. Zes schepen waarop hij dienstdeed, in verschillende rangen, vier jaar als „fleet manager” op het Rotterdamse kantoor, het waren de 7 mijlpalen waarop Fred Busker kan terugzien nu hij

Vervolg op pagina 20

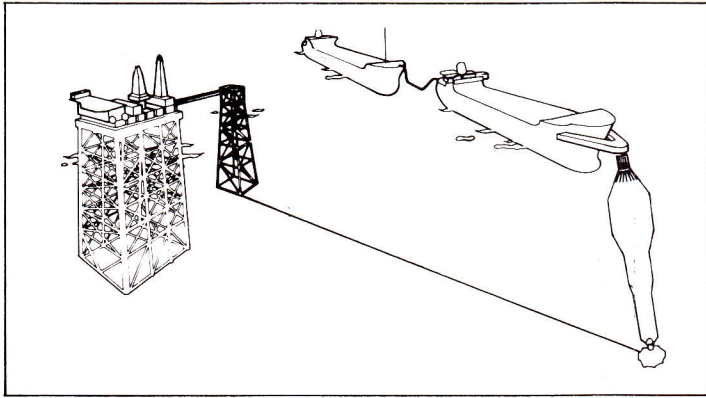


## Nieuwe rol

De „Medora”, een tanker van 210.659 ton draagvermogen, voorheen in de vaart bij Shell Tankers (U.K.) Ltd, is aangekocht door Shell Exploration & Production Ltd. Deze „M”-klasse tanker zal, na uitvoerige verbouwing, worden ingezet als een vast in zee gemeerd liggend opslagschip voor de uit het Fulmarveld in de Noordzee gewonnen olie. Met haar voorsteven zal het schip gemeerd komen te liggen aan een SALM, dat zoveel wil zeggen als „Single Anchor

Leg Mooring”-systeem. We schreven al eens over een dergelijk systeem in gebruik aan de Spaanse kust.

Drie speciaal aangepaste tankers zullen na te hebben geladen via de achtersteven van de „Medora”, de olie afvoeren. Medio 1980 zal het systeem in gebruik kunnen worden genomen. In 1981 zal het Fulmarveld ongeveer 100.000 barrels per dag opleveren. De totale reserves van dit veld in de Noordzee worden geschat op ongeveer 500 miljoen barrels.



## Bruneibaai

Alweer geruime tijd geleden, dat schepen van onze vloot in Bruneibaai waren opgelegd. Trouwens, we waren er niet de enige; schepen van diverse andere rederijen lagen er te wachten op betere tijden. En het was onze „Marinula” die over een deel ervan waakte. Maar ook al zijn onze schepen weer vertrokken uit de omgeving van Labuan, nog steeds ligt er een twintigtal tankers, waarvan achttien van meer dan 200.000 ton draagvermogen. De taak van de „Marinula” is zogezegd overgenomen door de „British Gul”, een tanker van de BP, welke maatschappij een dochteronderneming heeft opgericht, BP Shipcare Ltd geheten. Zoals de naam al zegt, een maatschappij die haar kennis op het gebied van opgelegde schepen - uiteraard tegen betaling - ten dienste stelt van andere rederijen die tijdelijk schepen uit de vaart willen nemen. Er liggen in Bruneibaai nu schepen van Armaco, Mobil, Chevron, Texaco en - natuurlijk - van BP zelf.

## „Niso Terrace”

De 74-jarige heer T. W. Wells uit Scarborough, Engeland, weet wel raad met z'n vrije tijd. Zoekend naar de oorsprong van straatnamen in zijn woonplaats stuitte hij op grote moeilijkheden bij het vinden van de herkomst van het woord „Niso”. Wat was namelijk het geval? In Scarborough is een straat genaamd „Niso Terrace”. Ondanks intensieve na-

speuringen slaagde de heer Wells er niet in om er achter te komen wie of wat „Niso” nu eigenlijk wel was (gewest). Hij had een vaag vermoeden dat het, gezien de ligging van het stadje, iets met de zee te maken kon hebben. Een brief ging ondermeer naar Lloyd's in Londen (want die instantie weet immers heel veel van schepen en wat daarmee verband houdt). Het antwoord luidde om eens contact op te nemen met de Shell,

omdat een van hun schepen de naam „Niso” droeg. Zodoende dat wij onlangs een brief van de heer Wells kregen met de vraag hoe wij aan de naam „Niso” kwamen. Zijn brief ging vergezeld van een uitgebreid verslag van zijn nasporingen tot nu toe. Enfin, de heer Wells weet nu dat de „Niso” naar een schelp is vernoemd en U weet dat in Scarborough, in het graafschap Yorkshire, een „Niso Terrace” is.

## De „Eendracht” wacht niet

Met of zonder u, de „Eendracht” zal op 17 september a.s. vanuit Kopenhagen zee kiezen voor een 14-daagse zeiltocht naar Delfzijl of Groningen. Aankomstdatum 30 september. U kunt aan boord zijn als deze gaffelschoener van de vereniging „Het Zeilend Zeeschip” de elementen gaat trotseren en de zeiltijd van wel eer voor u weer doet herleven. Wat te doen om in aanmerking te komen voor deze gratis reis? (De maatschappij betaalt ook uw vliegticket van Schiphol naar Kopenhagen). Door met gezwinde spoed een briefje te sturen - voor 1 juli a.s. - naar DFP/4, waarin u schrijft dat u de zeiltocht mee wilt maken. Voor meer uitgebreide bijzonderheden verwijzen wij u naar het meinummer van ons maandblad.

Maar, en dat herhalen we toch maar even voor alle zekerheid: u dient wel 14 dagen verlof voor dit doel op te nemen. Zeilervaring behoeft u in het geheel niet te hebben. De bedoeling is dat u - van „vloot” of „wal” - dit aan boord wordt bijgebracht, samen met de andere leden van de „tijdelijke” bemanning.

Meestal varen er jongeren - vanaf 16 jaar - mee maar ouderen tot 70 jaar zijn eveneens van harte welkom. Wij hebben twee kooien gereserveerd; bij meer dan twee aanmeldingen beslist het lot.

## Nieuw Leven in bedrijfschool Shell Pernis

De bedrijfschool van Shell Nederland Raffinaderij en Shell Nederland Chemie te Pernis, waar als gevolg van personele en technische ontwikkelingen de laatste jaren steeds minder en in het laatste jaar geheel geen leerlingen meer waren opgenomen, start het komende schooljaar weer met de tweejarige opleiding tot operator, in twee klassen van 18 leerlingen.

Aangezien de bedrijfschool daarnaast nog capaciteit over heeft is besloten deze te benutten door ten behoeve van de industrie in het algemeen twee klassen van 18 jongens kosteloos op te leiden tot machinebankwerker en aldus een kleine bijdrage te leveren aan de oplossing van de problematiek van de jeugdwerkloosheid.

Deze machinebankwerkers kan na voltooiing van hun opleiding weliswaar geen arbeidsplaats binnen het bedrijf worden aangeboden, maar gezien de grote vraag naar vaklieden in de regio mag worden verwacht dat zij geen moeite zullen hebben elders aan de slag te komen.

## Zijden blousjes

Bij binnenkomst in een Amerikaanse haven stonden keurig netjes 8 colli „engine room spares” op de „Acila” te wachten. Niets bijzonders zult u zeggen. Maar men keek wel heel vreemd op toen bleek dat er geen machine-onderdelen in zaten maar geborduurde zijden blousjes, van Chinese makelij, ter waarde van 150.000 Amerikaanse dollars!

De douane had al argwaan gekregen omdat de kisten ongewoon licht van gewicht waren. De heren dachten de „Acila” op heterdaad op smokkel te kunnen betrappen . . .

Echter, na wat heen en weer praten volgde de oplossing van het raadsel. Het nummer van het connossement verschilde slechts één cijfer met dat van de onderdelen.

Op de „Acila” waren er verbaasde gezichten geweest maar we zouden ook wel eens het gezicht van de blousjeskoopman hebben willen zien bij het openen van „zijn” kisten met onderdelen.

Overigens was men aan boord nu niet bepaald kapot van de Chinese blousen en zeker niet toen men zich realiseerde hoeveel geld er voor neergeteld zou moeten worden.

# Niso one, Mr Wells!

THE ORIGIN of the name of a tiny terrace in Scarborough's old town became almost an obsession to Mr T. W. Wells, of 10 Crown Terrace, Scarborough.

But now Mr Wells thinks he may have hit on the answer to how Niso Terrace, adjacent to Aurborough Street, got its name.

His research has taken him to ancient documents, the Lloyds shipping register, and to the giant Shell oil company, which has a ship called the Niso, named after a type of marine shell.

Now Mr Wells believes the terrace, too, was named after the Niso shell - by the sea-loving Woodall family, who were the probable owners of the terrace when it was built, about 1868-69. They are better remembered as owners of the house that is now the Town Hall.

In a series of articles on street names, written by Mr Frank Rimington, of Burniston, at the Mercury

# Schoon Schip



## 2e Lustrum „De Beer”

Het is al weer tien jaar geleden dat het Internationaal Centrum voor Zeevarenden „De Beer” in Rozenburg werd geopend. Sindsdien wordt het Centrum dagelijks druk bezocht door opvarenden van binnenliggende zeeschepen, al of niet vergezeld van hun familieleden.

Voor de familieleden van onze schepen is „De Beer” ook belangrijk, omdat het gebouw, met al zijn faciliteiten, nogal eens dienst doet als „wachtkamer”. Echtgenoten die gehoopt hadden aan boord te kunnen gaan om hun man weer eens te zien en die teleurgesteld worden omdat de aankomst is vertraagd, vinden in De Beer gastvrij onthaal. Ze kunnen er de maaltijd gebruiken, desnoods overnachten in een gerieflijke kamer, maar ook — als dat zo uitkomt — in de grote wachtruimte bij een kopje koffie een paar uur verpozen. En als men aan de balie opgeeft op welk schip men wacht, dan wordt men gewaarschuwd wanneer het is afgemeerd. We zullen u niet te zeer vermoeien met cijfers maar om u een indrukje te geven van de intensiteit van de „aanloop”: gedurende het eerste kwartaal 1979 was het aantal zeevarenden tijdens het avondbezoek 10.657 en het aantal overnachtingen 4265. Zeker niet gering. Dat het Centrum aan een behoefte voldoet is wel een uitgemaakte zaak.

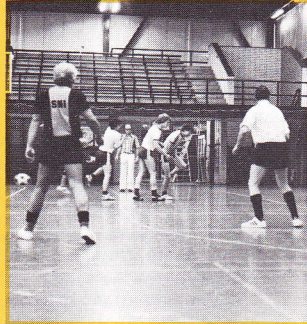
De lustrumviering is vastgesteld op zaterdag 16 juni. Op die dag zullen, behalve een te houden tuinfeest in het Centrum, de opvarenden van de zeeschepen in de Botlek, Europoort en Maasvlakte in het „zonnetje” worden gezet.

Een ieder is welkom op het tuinfeest. Het adres van „De Beer” luidt: Europaweg 210 te Rozenburg.

## Tanend?

Is de belangstelling voor filmvertoningen aan boord nu echt tanend? Of komt het door gebrek aan voldoende ruilmogelijkheden als gevolg van het type vaart? Hoe dan ook, als we de lijst van totaal aan boord vertoonde films over 1978 bekijken, dan blijken er totaal zo'n 124 films te weinig te zijn opgenomen. Films waarvoor wij wel aan de filmverhuurders pecunia zijn verschuldigd, want het contract zegt dat wij per jaar per deelnemend schip 78 films mogen draaien... maar moeten betalen. De meeste schepen zijn er iets onder gebleven. Feit is wel, dat op die schepen die in de loop van 1978 naar de sloper gingen, in de laatste maanden nauwelijks filmkisten werden geruild. Ook al omdat in een vorige aanloophaven de projector moest worden geland. Behalve de „Arca”, op welk schip men ter afsluiting van de vaart er maar

# OVST-NIEUWS



## Zaalvoetbal

De OVST organiseerde op 1 mei jl. een zaalvoetbalwedstrijd in de sporthal „Ommoord” te Rotterdam. Het aantal deelnemers overtrof de verwachtingen. Er werden zeven teams geformeerd: een vlootteam, twee walteams, twee (S)hell (N)ederland (I)nformatieverwerking-teams, een FOT-team (Finance Oil Trading, werkzaam in het Shell-Gebouw en op Shell Pernis) en een team uit Gorinchem. Nadat ieder team vier wedstrijden had gespeeld bleek, dat het FOT-team o.l.v. W. J. van den Broek alle treffens had gewonnen, zodat dit team de „Rodenburg” wisselbeker kreeg uitgereikt.

eens flink filmisch tegenaan is gegaan. Achteraf blijken ze gelijk te hebben gehad, anders was het totaal aantal films nog minder geweest en het bedrag aan verschuldigde maar niet genoten huur relatief hoger.

## Een jonge uitvinder

Dat niet alleen ouderen nadenken over milieuproblemen bewijst bijgaande tekening, gemaakt door de 10-jarige Marc v.d.Dobbelsteen uit Nijkerk, wiens foto we erbij plaatsen. Hij ontwierp deze revolutionaire tanker, maar helaas hebben wij na gron-

## Bowling

De bowlingballen rolden er weer lustig op los, die zaterdagavond de 5e mei. Het aantal aanmeldingen viel wel wat tegen (slechts 40) maar de gezelligheid heeft daar beslist niet onder te lijden gehad. De vier beste dames en de vier beste heren speelden in de finaleronde om de eerste en de tweede prijs. Bij de dames werd mw. P. Verhoef winnares en bij de heren H. Tekelenburg winnaar. Zij kregen een pocketcamera als prijs.

## Wandeltocht

Zaterdag 21 april, een betere planning was niet mogelijk geweest om juist die dag te kiezen om de wandelschoenen eens aan te doen en een strand-en-bos-

wandeling te gaan maken. Volop zon, niet te warm, kortom de ideale omstandigheden om de natuur in te gaan.

De OVST had deze wandeling georganiseerd in de omgeving van Rockanje op het eiland Voorne en Putten. De tocht leidde grotendeels door het „Quakjeswater”, een gebied van de Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten, en stond onder de vriendelijke en deskundige leiding van Henk Meier, een van de opzichters van dit gebied.

Na afloop van de ongeveer 12 kilometer lange wandeling streken de 27 deelnemers neer op het terras van het pannekoekhuis. De keuken van dit etablissement moest vervolgens overschakelen op een hoger toerental om aan de plotseling gestegen vraag te kunnen voldoen. Na het versterken van de inwendige mens werd daarna nog een spelletje midde-golf gespeeld.

Al met al een zeer geslaagde dag. Een dag waarop Pluvius eindelijk eens verlof had genomen.



dige bestudering onzerzijds, deze jonge uitvinder op een paar onvolkomenheden moeten wijzen.

Toch is het een verheugend feit te weten dat ook de zeer jonge generatie zich al bewust is van de dreigingen welke uitgaan van verontreiniging van de wereldzeeën en helpt meedenken aan het vinden van oplossingen.

## SBS olieverlies op zee – schadevergoeding

Op elk moment van de dag is er wel zo'n 100 miljoen ton olie op zee, in

tankers, onderweg naar diverse bestemmingen. Toch is uit een uitgebreid onderzoek naar de verontreiniging van de zee door olie gebleken, dat deze slechts voor een gering deel het gevolg is van ongelukken met tankers.

In de zojuist verschenen brochure „olieverlies op zee - schadevergoeding” in de serie Shell Briefing Service (SBS) wordt wat verteld over compensatieregelingen voor geleden schade als gevolg van verontreiniging door olie afkomstig uit tankers of van de offshore industrie. Regelingen zoals TOVALOP, CRISTAL, CLC(1975), IFC(1978) en OPOL.

De genoemde SBS wordt, zoals gebruikelijk, naar de schepen gezonden. Verlofgangers kunnen een exemplaar schriftelijk of telefonisch (010-696127) bij ons aanvragen.



# VLOOTPERSONALIA

periode van  
16 april t/m  
15 mei 1979

## Gehuwd:

16.2: L. de Kramer, bediende (a/d), met mw. Suryatun.  
20.4: H. C. van Gelder, 5e wtk., met mw. L. Riemens;  
20.4: J. Schillemans, 5e wtk., met mw. J. van Eyck;  
7.5: A. Leffers, 3e stm., met mw. H. Rogers;  
11.5: P. L. M. Akkerman, 5e wtk., met mw. M. W. Frijlink.

## Geboren:

18.4: Baukje, dochter van J. Koek, 2e stm., en mw. M. Koek-Kugel;  
22.4: Johanne Hermine, dochter van J. E. A. Westerbeek, 2e wtk., en mw. H. C. Westerbeek-van Hoff;  
27.4: Jaqueline, dochter van C. G. van der Zwet, 2e wtk., en mw. H. van der Zwet-Dirks;  
2.5: Maria Helena, dochter van J. R. Kroos, 4e wtk., en mw. J. M. Kroos-Vos;  
3.5: Jan, zoon van J. Gijsbertsen, 4e wtk., en mw. MW. C. Gijsbertsen-Methorst;  
4.5: Sebastian Willem, zoon van W. W. Huijgen, hoofdvoeding, en mw. L. L. Huijgen-Hans;  
5.5: Irena Shirin, dochter van J. J. van Vondel, 3e wtk., en mw. J. B. van Vondel-Ismaïl;  
13.5: Maarten, zoon van J. Boon, 3e wtk. en mw. M. E. C. Boon-Erdkamp.

## Aflossingen:

gezagv.: J. B. P. Imming, J. Post, H. van Slegtenhorst, A. P. J. Ham, K. Poort van Ingen, F. A. Visser, J. van der Zouwen, H. A. Kuling;  
1e stl.: W. F. van der Lei,

P. F. L. Schölvinc, A. van Leeuwen, J. B. Krul, L. A. Groendijk, J. J. B. Roest, G. W. Bouma, G. Verbrugh, J. M. Huygens, R. van Westendorp, G. J. Knol, P. E. van der Veld, J. W. Nieuwerf, H. Bijvank;  
2e stl.: A. B. Tuyl, W. J. H. van Dipten, B. van Gulpen, W. T. A. B. Verstraeten, H. den Ouden, M. C. Kalkman, C. P. C. van Goethem;  
3e stl.: A. J. M. van der Loo, A. Leffers, P. N. van Duyn, J. Klad, R. van der Bos, E. M. P. H. W. Duykers, F. G. de Bruyn, C. H. M. Buckens, D. A. L. Hitz, R. R. Reinhardt, E. Witteveen, W. H. Nibbelink;  
4e stl.: E. Meyer, P. S. Jaarsma, W. J. Stam, J. P. P. van Alebeek, J. de Boer;  
radio-off.: J. Verduyn, J. H. Pel, M. G. Jacobs, J. Gerretsen, H. G. J. Rustenhoven, N. Eylers, M. H. B. Roobol, J. Hissink, C. H. Schuller, G. Borst, P. A. de Lange, L. J. Visser, P. J. Balkstra, F. H. J. M. Bullinga, C. J. Roomer;  
hfd.wtk.: C. G. Pusch, R. A. Groen, E. Jousma, J. M. Nobels, P. J. de Lange, L. J. van Onselen, J. R. Almsa, J. Wielart, J. de Bruyn, C. P. de Waard, H. Blaauw;  
2e wtk.: G. de Goede, J. E. A. Westerbeek, E. Dallinga, J. H. E. Nijhuis, A. P. de Groot, W. J. M. Braeken, J. F. Vernooy, F. W. Gakes;  
3e wtk.: C. J. J. de Vos, F. van den Boogaard, T. H. van Leeuwen, N. P. Dekker, J. J. van Vondel, B. van Os, J. P. van de Water, R. A. de Lijster, P. D. Koudenburg, A. M. P. B. Fluïtsma, J. Hoorn, A. J. A. de Groot, P. A. van Splunter;  
4e wtk.: P. van Noort, P. A. G. van der Meer, C. Brassier, H. J. de Bordes, H. W. P. Schaaper,

A. R. Seraus, L. B. Veerman, J. J. van Herk, H. Struyk, J. Water, A. van der Ster;  
5e wtk.: B. L. C. Maas, R. van der Heide, E. B. Grootenboer, A. Willemstein, W. Jongens, J. Marijs, E. J. H. Visscher, J. Lijkelema, P. van Nierop, R. Groeneweg, J. Teertstra, A. de Vries, J. W. Golstein, A. C. van der Ham, J. F. Bijlsma, H. A. van Altena, J. van Dalen, J. J. M. van Iperen, J. W. G. van der Hoeven, A. M. V. van Beulen, C. A. Jansen, H. L. M. van Haelen, B. J. ter Maat, J. W. Hermanie, R. A. S. Vermeulen.  
sch.voorman: B. R. Pronk, J. Pronk;  
sch.vakman 1: J. Westerhuis, J. M. H. Siepers, W. Kesteloo, J. Heeren;  
sch.vakman 2: A. F. den Hengst, J. W. Tonissen, R. J. Sellier, G. A. Cornelissen, A. Baan, J. Parlevliet, T. Munneke, M. Temmerman, R. J. G. van der Klis, J. C. de Smit;  
sch.gezel a/w: G. A. Brand, J. P. Almeida, J. H. T. M. Vissers, R. J. Blaauwiekel, S. H. J. Gieling, H. C. C. Knuit, A. Bravenboer, A. de Krey, R. E. Hubbard, N. H. van der Geugten, H. A. ten Benschel, F. Hamstra, J. H. Winands, G. W. Specht, A. W. Weerheim, N. A. Valkering, C. A. M. de Vree, W. G. J. M. Hoffmans, R. J. Ruzette;  
aank.sch.gezel a/w: H. B. J. Crombach, C. Louter, H. W. Helsdingen, H. Jacobs, W. A. S. Dinjens, A. L. P. Valkering;  
hofdvoeding: G. van Driel, J. Roosenburg, J. L. Menger, J. van der Horst, C. P. Hoogesteger, R. J. Hageman;  
sch.kok: R. A. van Ringelenstijn, H. Seegers, C. A. Breederland;  
aank.kok: O. A. Loooyen;  
hoofdbediende: E. J. Eradus, O. H. Noorman, H. Domselaar,

J. A. Small, J. Boelee, M. te Hennepe;  
bediende: P. R. Klooster, A. Scheffer, M. Jonkman;  
bediende (a/d): H. F. van Reesch, A. Cumming, A. M. M. Wintjens;  
koksmaat: M. Schouten;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** radio-off. J. M. van 't Sant; 4e wtk. J. Verhagen; 3m.s. Acila: 1e stm. W. Bosma, radio-off. C. Blom;  
**m.s. Acmaea:** gezagv. A. A. J. Schumm, wnd. 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, radio-off. H. Plooyer, 2e wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. F. C. Boer, stag.wtk. M. Spielberg;  
**m.s. Acteon:** gezagv. M. A. Messelaar, 2e stm. F. B. Schröder, sch.vakman 2 P. te Riet;  
**s.s. Capiluna:** gezagv. M. Hus, 1e stm. J. Priester, 3e stm. J. Kuiken, 4e wtk. R. Koudstaal;  
**s.s. Capulonix:** 1e stm. J. Baard, 2e wtk. J. Hensbroek, 3e wtk. J. D. Compier, 5e wtk. A. M. Oonk, A. Huneman, sch.gezel a/w J. H. L. Nahapiet, J. M. Pierneef, B. M. Brinkman, W. Ruiters, aank. sch. gezel a/w H. Noordam, R. T. Ringelberg, bediende J. Breyer, hoofdbediende G. J. Vrielenk;  
**m.s. Cinulia:** 2e stm. P. J. van den Driest, 4e wtk. R. F. van Loon, sch.vakman 2 L. P. J. van Alphen;  
**m.s. Crania:** gezagv. P. J. P. Siebesma, radio-off. H. J. van Leeuwen, 4e wtk. F. S. Koolen; sch.vakman 2 H. W. M. Rolvink;  
**m.s. Dallia:** gezagv. R. Verhoef, 3e stm. P. Haas, hfd.wtk. F. L. Alexandre, 2e wtk. F. D. Dieleman; 4e wtk. W. J. L. de Gee, W. Overeem,

## Onze vlootjubilaren:



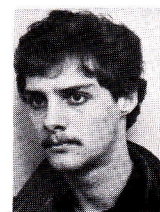
J. G. Koek  
sch. gezel a/w  
10 jaar op 3-6-79



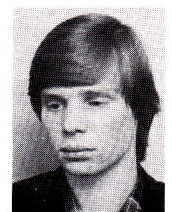
E. D. Francisco  
Quiroga  
maniobrista  
especializado  
10 jaar op 30-4-79



J. A. M. van Loon  
4e stm.



J. A. Huissoon sch.  
vakman 2



J. J. G. M. den Ronden  
sch. vakman 2

5e wtk. J. Schillemans, sch. voorman  
 C. Voorspuy, sch. gezel a/w  
 C. T. J. Snel, sch. kok J. R. Haeren,  
 bediende a/d G. J. van Rijn;  
**m.s. Daphne:** 2e stm.  
 A. H. den Breems, wnd. 3e stm.  
 L. M. P. Out, radio-off. D. Kegel,  
 5e wtk. H. Hoekstra, N. A. Hoek,  
 sch. gezel a/w G. Buys,  
 hoofdvoeding J. Brussé,  
 hoofdbediende W. D. Anthonio;  
**m.s. Diadema:** 1e stm. F. de Vries,  
 2e stm. J. J. Engelbrecht, 3e stm.  
 R. Schreuders, 3e wtk.  
 A. B. G. Biesheuvel;  
**m.s. Diloma:** 5e wtk. M. H. Tijdeman,  
 sch. vakman 1 B. J. P. van Dorp;  
**m.s. Dione:** 2e stm. R. J. Ruts,  
 hfd.wtk. K. L. Schuring, 4e wtk.  
 M. P. Roon, wnd. 4e wtk.  
 B. E. Broekhuysen, 5e wtk. J. Blaak,  
 T. E. Westra, sch. voorman  
 J. C. van Willigen, sch. vakman 1  
 J. de Gans, sch. gezel a/w  
 R. J. S. Vrugteman,  
 R. G. van den Brink, S. J. Wollrabe,  
 aank. sch. gezel a/w W. D. Heel,  
 G. Bos, bediende C. J. de Graaf;  
**m.s. Dosina:** 1e stm.  
 G. A. M. Dorren, 3e stm. P. C. Mink,  
 radio-off. M. F. Wisman, 5e wtk.  
 W. G. de Leeuw van Weenen,  
 IJ. S. Attema, sch. gezel a/w  
 R. A. Curial, T. C. J. G. Schuit,  
 W. Holtman, sch. kok  
 J. R. L. van Toornburg, hoofdbediende  
 D. J. Bakker, bediende (a/d)  
 M. Frenay;  
**m.s. Felania:** 3e wtk.  
 T. J. van Lammeren, hoofdvoeding  
 J. M. Maaskant, hoofdbediende  
 C. Westbroek;  
**m.s. Felipes:** gezagv. P. Buisman,  
 2e stm. M. Buth, 3e stm.  
 J. W. J. Rodenhuis, radio-off.  
 P. W. Veygen, 2e wtk. H. Brand,  
 3e wtk. M. J. C. Broeders, 4e wtk.  
 J. A. Elbert, 5e wtk. P. F. M. Kösters,  
 sch. gezel a/w R. R. van Walstijn,  
 M. Kumentas, S. J. van der Heide,  
 G. J. H. Mulenburg, C. N. M. Prins,

W. H. Reimerink, aank. sch. gezel  
 a/w H. van der Werf, H. J. van Zoggel,  
 S. L. Hoogeveen,  
 J. H. F. M. van de Kerkhof,  
 hoofdvoeding A. P. Maat, aank. kok  
 L. H. Thibaudier, hoofdbediende  
 A. R. Tanasale, bediende  
 J. A. Schuiten, bediende (a/d)  
 L. de Kramer.  
**m.s. Fossarina:** 1e stm.  
 A. J. de Kraker, 2e stm.  
 W. L. Westhof, wnd. 3e stm.  
 J. Ghijssels, 4e stm. C. Castelijns,  
 radio-off. L. de Groot, 3e wtk.  
 W. I. van der Burght, sch. gezel a/w  
 F. F. Beekhuis, H. P. de Leeuw,  
 A. W. H. M. van de Kerkhof, aank.  
 sch. gezel a/w R. Akkermans, sch.  
 kok R. A. de Lange, hoofdbediende  
 D. Ploegers, bediende  
 L. J. van Dormolen;  
**m.s. Fossarus:** gezagv. W. Croes,  
 radio-off. B.  
 Immerzeel, hfd.wtk. C. de Wille,  
 sch. gezel a/w M. K. Booms, L. A.  
 Douma,  
 J. Poot, aank. sch. gezel a/w P. van  
 Eenige, J. Vriendjes, G.  
 Ekkelenkamp, hoofdvoeding L. J. W.  
 Broenink, bediende (a/d) R. van de  
 Gaag;  
**m.s. Fulgur:** 1e stm. J. C. Aartsen,  
 radio-off. J. H. van den Toorn, 2e wtk.  
 R. J. Doorneveld, sch. gezel a/w  
 L. G. A. Looman,  
 W. H. F. van der Moezel;  
**m.s. Fusus:** hfd.wtk. L. C. Spoon;  
**s.s. Khasiella:** 1e stm.  
 N. Venendaal, 2e stm. G. W. Geesink,  
 5e wtk. P. Alkema;  
**s.s. Kylix:** 1e stm.  
 R. A. Kattenburg Schüler, 2e stm.  
 L. H. Stevens, 3e stm.  
 P. A. D. Bouwman, 4e stm.  
 L. Onderweegs, radio-off.  
 J. Zuidema, 3e wtk. C. N. A. Vreke;  
**s.s. Laconica:** wnd. 4e wtk.  
 G. R. Spijkerman, 5e wtk.  
 R. J. Fortanier;  
**s.s. Latirus:** gezagv.  
 A. W. C. van Schendel, 1e stm.  
 P. C. Rakké, 2e stm. R. van der Voort,  
 3e stm. R. R. van der Maas, 4e stm.  
 J. A. M. van Loon, radio-off.  
 R. van den Berg, hfd.wtk.  
 W. Groenendijk, 2e wtk. M. Schmidt,  
 3e wtk. J. J. F. Govers, 4e wtk.  
 A. Nonnekes, 5e wtk. J. A. G. Calen,  
 W. A. den Baas, C. M. Abrahams,  
 stag. wtk. A. H. van Klinken,  
 hoofdvoeding R. M. Bruno;  
**s.s. Macoma:** 1e stm. W. Kalkman,  
 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere,  
 hoofdbediende A. J. J. Ceelen;  
**s.s. Meta:** 1e stm. C. J. Clarisse,  
 radio-off. L. de Soete, 5e wtk.  
 P. C. Rijsmus;  
**s.s. Mytilus:** gezagv. D. Rijk, 1e stm.  
 A. T. van Es, 2e wtk. A. K. van 't Blik,  
 3e wtk. J. C. van Koten,  
 R. A. de Lijster, 4e wtk.  
 C. L. M. Mazairac, 5e wtk.  
 J. A. C. Gerretse;  
**m.s. Niso:** 1e stm. G. Buma, hfd.wtk.  
 J. van der Schee, 3e wtk. P. C. de Wit,  
 5e wtk. A. P. P. van den Broek;  
**s.s. Ondina:** 1e stm. W. Beekman,  
 radio-off. H. J. van Homoet, hfd.wtk.  
 J. G. Bron, stag.wtk. R. J. Mooring,  
 hoofdvoeding E. Kost;  
**s.s. Onoba:** gezagv.  
 H. G. Willemsen, 3e stm.  
 J. H. Oort, radio-off. G. K. Wouters,  
 hfd.wtk. J. W. van Wegen, 5e wtk.  
 L. A. van Beelen, hoofdvoeding  
 H. Otter;  
**s.s. Patro:** 1e stm.  
 J. A. van Kesteren, hfd.wtk. A. Bax,  
 4e wtk. W. J. Adema, hoofdvoeding  
 M. W. B. Kitzen, capataz  
 C. Alfonso Cela, man. esp.

## In Memoriam

Op 10 april jl. is overleden de heer

### C. KRAMER

oud-hoofdwerktuigkundige.  
 De heer Kramer verliet de dienst der maatschappij m.i.v. 8 oktober 1946 na bijna 22 dienstjaren.  
 Hij bereikte de leeftijd van 83 jaar.

Op 30 april jl. is overleden de heer

### J. T. J. H. VAN GESTEL

laatstelijk chef sectie Civiele Dienst.  
 De heer van Gestel verliet de dienst der maatschappij m.i.v. 1 januari 1977 na bijna 30 dienstjaren.  
 Hij bereikte de leeftijd van 56 jaar.

J. Castro Romero, G. Gago Costas, 2<sup>o</sup> man. J. Fernandez Dacosta, mar.int. A. Acuna Germade, F. Collarte Vazquez, S. Dominguez Castro, J. R. Gomez Lomba, A. Guisande Martinez, J. Guisande Martinez, M. Penedo Martinez, S. Portela Dominguez, E. Rivas Granjel, 2<sup>o</sup> mar. int. B. Nogueira Vieitez, coc. A. Martinez Amoedo, cam. may. do. J. Villaverde Bouillon, cam. J. Dieguez Garcia, J. M. Freire Bouzas;  
**s.s. Sepia:** 3e stm. A. Breevaart, 2e wtk. J. J. Timmers, sch. vakman 2 J. A. A. M. van Tol;  
**m.s. Tagelus:** wnd. 2e stm.  
 S. S. Abma, wnd. 3e stm. R. R. Hoep, hfd. wtk. O. K. Nicolai, 3e wtk.  
**s.s. Viana:** wnd. 3e stm.  
 A. E. R. van de Griend, 4e stm.  
 R. C. M. Brunia, radio-off.  
 L. ten Napel, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 4e wtk. G. A. de Wolf, sch. vakman 2 L. J. M. Wijnen;  
**s.s. Vitrea:** sch. vakman 2

S. van der Zee;

**s.s. Zafra:** gezagv.  
 J. Klein Roseboom, radio-off.  
 J. J. Westhuis, hfd.wtk. C. W. Stolck, wnd. 3e wtk. P. L. H. Schmitz, 4e wtk. D. W. Smit, 5e wtk. C. J. Spanjer, sch. vakman 2 G. C. Wiegant;  
**s.s. Zaria:** 4e stm. A. W. F. Pera, radio-off. A. A. M. Lapidaire.

### Uit dienst getreden:

2e stm.: R. Hagen;  
 3e stm.: P. J. M. van Ingen, T. Kik;  
 4e stm.: J. Klad,  
 E. M. P. H. W. Duykers, H. V. de Jong;  
 5e wtk.: T. P. J. van Alst, R. Linsen, A. Visser;  
 sch. vakman 2: L. E. H. van Bogaert;  
 sch. kok: G. K. Steeman.

### Met pensioen

gezagv.: P. G. C. M. Passieux;  
 hfd.wtk.: W. C. van Megen.

### Overplaatsing:

4e wtk.: W. van den Dobbelssteen – Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. Assen.

### Tijdelijke tewerkstellingen:

1e stm.: J. Werkhoven – Shell International Petroleum Co. Ltd.;  
 1e stm.: J. Wassenaar – Sarawak Shell Berhad.

### Aangesteld als:

2e stm.: J. S. de Vos,  
 J. J. Engelbrecht, B. G. ten Cate,  
 P. A. Vermolen, P. C. J. Dikkentman;  
 3e stm.: N. M. J. Duyn, J. H. Oort,  
 C. J. Wijngaarden, E. Witteveen;  
 4e wtk.: B. van den Ban.

### Behaalde diploma's:

2e stm. G.H.V.: A. Breevaart;  
 2e stm. G.H.V.-th.: J. C. Hilberding;  
 "C": F. A. M. Vergroesen;  
 "B": J. A. Elbert, J. Verhagen,  
 T. W. P. B. Vermolen, G. A. de Wolf,  
 A. Oost;  
 "B-th.": J. H. van Leuven.

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-4-1979 tot en met 15-5-1979

### In dienst



M.i.v. 17-4 Mw. L. Berg – DFF/4  
 M.i.v. 1-5 Mw. J. E. Virati – DFF/3

### Interne mutaties

M.i.v. 1-5 Mw. B. M. J. Gevaerts-Verhaar van DFF/3 naar DFF/5

onze organisatie gaat verlaten. En om dat terugzien niet alleen denkbeeldig, maar ook visueel te maken, hadden velen spontaan in de beurs getast. En zo stond voor hem een fraai kristallen drinkstel klaar, waarin de mijlpalen waren gegraveerd. Zijn periode als fleet-manager in een karaf, de scheepsnamen in de bijbehorende glazen. Zoals hij ons toefluisterde „hij was er kapot van”.

Bijzonder erkentelijk was Busker ook voor alle goede wensen die de heer Van Heeswijk namens alle aanwezigen had geuit. En voor de telegrammen die van diverse schepen waren binnengekomen, waarin hem ook niet alleen het beste voor de toekomst werd gewenst, maar bovenal dank gebracht voor alle begrip dat hij altijd had betoond. Busker: Ik wil hier nadrukkelijk zeggen, dat ik achteraf blij ben dat ik toch niet in stilte vertrek. Shell Tankers vaart de laatste jaren in woelig water. We worden met onze slechte concurrentie-positie om de oren geslagen. Er is een energietekort, werkgelegenheidsproblemen, grote verschuivingen in waarde-patronen. Ik wil daarom geen oordeel uitspreken, maar wel nadrukkelijk stellen dat Shell Tankers nu eenmaal moet varen in de wereld waarin wij leven. Onze maatschappij moet acceptabel blijven en daarbij kan je het onmogelijk een ieder, op kantoor of op zee, naar de zin maken. PLA is een verwarrend woord geworden. Want als je eronder verstaat dat we goed varen als de kapitein en de ketelbink het samen kunnen rooien, dan zit je er naast. Maar als ons bedrijf zich ook in de toekomst wil handhaven, dan zullen we ons bedrijf wel moeten modelleren en in de pas blijven lopen. Daar valt niet aan te ontkomen.

De samenwerking – aldus Busker – met velen op kantoor, van diverse afdelingen, was altijd groot geweest. Voor zijn beroerde handschrift, het op het laatste moment nog aanbieden van spoedtelegrammen en het tweemaal verkopen van eenzelfde installatie (wat een boekhoudkundig probleem!) bood hij betrokkenen excuses aan. „Allen, op zee en aan de wal, het ga u goed, zowel in Shell-Tankers-verband als privé.”

### tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 10  
juni 1979

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

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

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



# Amver, voor de 9e keer

Wat Amver doet en hoe zeer deze organisatie hulp verleent op zee, is zo langzamerhand genoegzaam bekend. Dat wij er „voor de 9e keer” bij-schrijven, is omdat de „Cinulia” voor de negende achtereenvolgende keer is onderscheiden. En dat is een topper. Het betekent dat dit schip elk jaar gedurende 128 dagen op het Amver-plot in New York kon worden bijgehouden, waardoor in noodgeval altijd een beroep op dit schip kon worden gedaan om hulp te verlenen op zee. En dat negen jaar zonder onderbreking. Want zodra men gedurende een jaar niet regelmatig zijn positie en bestemming heeft opgegeven alvorens de oversteek van een oceaan te maken, impliceert dit dat men weer van vorenaf aan gaat tellen. De „Cinulia” is in dit opzicht dus koploper, 9 keer zonder onderbreking in de prijzen zozeggd. De „Crania” zit de „Cinulia” op de hielen, met 8 onderscheidingen. Maar zij waren dit jaar niet de enigen die een onderscheiding kregen. Totaal 23 van onze schepen vielen in de prijzen. De „Marinula” en „Lepton” voor de eerste keer, zodat zij de blauwe Amver-wimpel kregen. De „Macoma”, „Diadema”, „Diloma” en „Daphne” voor de 5e keer, de gouden wimpel dus.

Overigens, die 9e keer voor de „Cinulia” was aanleiding om op de Amerikaanse Ambassade in Den Haag, alwaar de uitreiking aan winnaars van de Nederlandse koopvaardijvloot op 25 april jl. plaatsvond, aan Mrs. Ambassador – Geri Joseph – en de Vice-Admiraal van de U.S. Coast Guard – R. H. Scarborough – de vraag te stellen hoe dat volgend jaar moet met de „Cinulia”. Wat gaat er nog boven een gouden wimpel?

Scarborough, die in zijn toespraak zijn erkentelijkheid uitsprak voor de prestatie van de Nederlandse koopvaardij – 28,3% doet mee aan Automated Mutual VEssel Rescue – haakte hierop prompt in, door te beloven na te gaan of ze er volgend jaar

een ster op zullen aanbrengen of een tulp. Maar die tulp zou niet internationaal zijn, terwijl onder de 2400 van de 7000 koopvaardij-schepen op de wereld die meewerken aan Amver, er 90 verschillende vlaggen zijn. En dankzij die vrijwillige internationale medewerking – „no charge” – konden in 1978 opvarenden van 6 schepen en 6 vliegtuigen worden gered, terwijl 40x medische hulp op zee kon worden verleend.

Het was Mrs. Geri Joseph, de leading lady onder de vrouwelijke ambassadeurs in Nederland, die de erkentelijkheid tot uitdrukking bracht van de Amerikaanse regering voor de negen verschillende rederijen in Nederland, waarvan totaal 52 schepen een onderscheiding verdienen. Zij was het ook die de aanwezigen vertelde, dat deze uitreiking nu juist een van haar plezierigste taken als ambassadeur is.

Het was Captain West van de Coast Guard, Europese wateren, die vervolgens de vertegenwoordigers van rederijen en schepen uitnodigde naar voren te komen. Namens de „Lepton” werd het certificaat met de blauwe wimpel in ontvangst genomen door Kapitein Klaassen, terwijl namens de „Diadema” kapitein Den Exter van den Brink de honneurs waarnam, d.w.z. de gouden wimpel in ontvangst nam voor dit schip. Voor de overige schepen was aanwezig Mw. Boshoff van Fleet Management en de heer Wouters van de Voorlichtingssectie. Met 21 certificaten voor de overige schepen gingen zij huiswaarts; die certificaten worden uiteraard ingelijst en zullen dan succesievelijk aan boord worden geplaatst. Eerlijkheid gebiedt te zeggen dat dat huiswaarts trekken pas later op de avond plaatsvond, daar op uitnodiging van onze directie de beide gezagvoerders, met hun echtgenote, een diner werd aangeboden. Als over 1979 de „Cinulia” (de „Chevron Eindhoven” is de enige concurrent) als eerste voor de 10e achtereenvolgende maal de onderscheiding behaalt, doen we dat nog eens over.