

SCHEEP



TECHNIEK

23e jaargang
nummer 10
juni 1984



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 10
juni 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

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

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

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

| | |
|--|----|
| Koninklijke Onderscheiding voor kapitein Hillen | 2 |
| Veiligheidstroefferen voor 'Felania' en 'Fusus' O.R. | 3 |
| Een stuurman zocht het hogerop | 5 |
| Actualiteiten in de personeelssfeer | 8 |
| Nico Coors met pensioen | 11 |
| 'Schoonschip' | 12 |
| Personalia | 13 |
| De oudste krant | 14 |
| | 16 |

Koninklijke

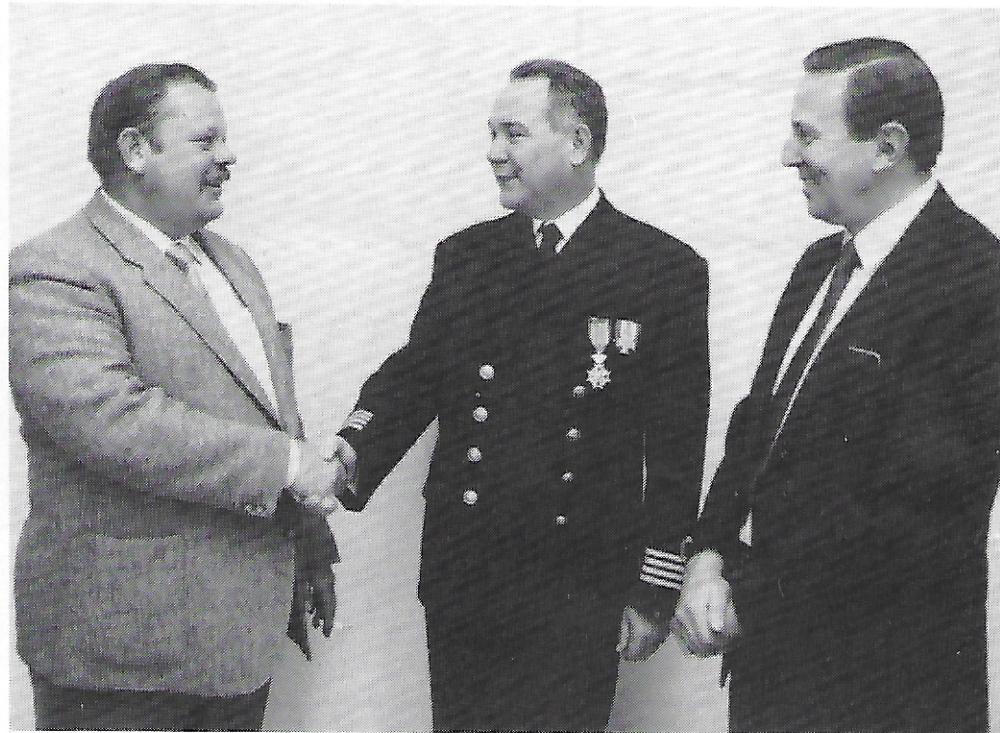
Onderscheiding

Ter gelegenheid van Koninginnedag is onze collega, gezagvoerder J. M. Hillen, door H. M. de Koningin benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Op 27 april jl. werd de bij de benoeming behorende onderscheiding uitgereikt door drs. H. I. de Haan, burgemeester van de gemeente Den Helder, waar de heer Hillen woonachtig is.

Kapitein J. M. Hillen is sedert 1 februari 1950 bij Shell Tankers B.V. in dienst. Na de diverse stuurmansranggen met succes te hebben doorlopen volgde op 10 mei 1969 zijn aanstelling tot gezagvoerder. Zijn dienstperiode bij Shell Tankers is slechts onderbroken geweest door de opleiding tot reserve-officier bij de Koninklijke Marine, een plicht die door kapitein Hillen immer als een eer is beschouwd. Zijn vakmanschap en organisatievermogen zijn van dien aard, dat hij meerdere malen voor bijzondere taken werd uitgezocht. Genoemd kan o.a. worden een bijna 3 jaar durende periode in de zestiger jaren als nautisch adviseur en loods te Lagos. Een ander maal dat een beroep op zijn bijzondere kwaliteiten werd gedaan was

bij de berging van de 'Metula' in de Straat van Magellaan in 1974. Nadat het zwaar beschadigde schip was losgekomen, moest een voor de komende sleepreis naar meer rustige wateren acceptabele sleepconditie worden gerealiseerd. Gezien de zeer ernstige beschadigingen was dit een zaak, die naast inzicht en bekwaamheid, de nodige morele moed vroeg, om over de sleepreis in slecht weer en achterstevoren maar niet te spreken. Ongetwijfeld kan als bekroning op de carrière van kapitein Hillen het lichten in de N.W.-Europese wateren worden genoemd. Hij is de man geweest die hier de spits heeft afgebeten en nu al vele jaren het commando voert over de grootste, speciaal voor deze operaties uitgeruste tanker in onze N.W.-Europese wateren, de 'Niso'. Door zijn grote, persoonlijke inzet en motivatie van medewerkers heeft in meer dan honderd lichteroperaties, in vaak slecht weer, geen enkel ongeval plaatsgevonden. Kapitein Hillen vraagt veel van zijn medewerkers, maar is in zijn aanpak altijd constructief en als leermeester immer bereid om anderen van zijn grote ervaring te doen profiteren. Een over de jaren respectabele lijst van officieren, door hem voorgedragen als mensen met bijzonder potentieel, getuigt van zijn daadwerkelijke belangstelling voor de mens. Dat dit ook door het vlootpersoneel zo gezien wordt, blijkt uit zijn lidmaatschap van de vlootondernemingsraad gedurende een aantal jaren.

Felicitaties voor de 'geridderde' kapitein J. M. Hillen door de heer J. R. Alisma, secretaris O.R. en fleet-manager M. A. Busker.





Commandeur J. E. Kalkman van 'De Nederlander' vierde op 10 mei jl. in het Shell-gebouw, temidden van zijn gezin en een grote schare belangstellenden, zijn 25-jarig dienstjubileum.

MEDEDELING VAN HET ONDERLING
MEDISCH STEUNFONDS
U.A./SOCIAAL MEDISCH
STEUNFONDS

Indienen rekeningen

Het Bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1983 vòòr 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die nà genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vòòr 1 juli 1984 niet mogelijk was.

Het Bestuur

Directiewisseling

Shell Chemie

Moerdijk

Ir. J. B. Jensen is met ingang van 15 september 1984 benoemd tot directeur van de Moerdijk-vestiging van Shell Nederland Chemie B.V. Hij volgt in deze functie ir. P. J. M. Teunissen op, die benoemd is tot divisiehoofd Health, Safety en Environmental Liaison bij Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. in Den Haag.

De heer Jensen is momenteel nog directeur van het chemische bedrijf Polibrasil in Sao Paulo (Brazilië).

Veiligheidstroeëen

Wellicht kunnen we volgend jaar in Schip en Ka een artikelenreeks samenstellen met de kop 'The continuous story of the safety trophies', waarbij we tegelijkertijd wél willen suggereren dat het een gebed zonder einde mag worden. Want de aanleiding voor zo'n reeks zal moeten zijn dat er een groot aantal schepen OMA-vrij gevaren zal hebben gedurende 1984!

Maar enfin, laten we niet te ver vooruit blikken en onze aandacht vestigen op de veiligheidstroeëen over 1983. Want drie van de in totaal 7 ongeval-vrije schepen hadden hun trofee nog tegoed. In verband met de bereikbaarheid van deze schepen deed zich tot voor kort nog geen geschikte gelegenheid voor om het overhandigen van de trofeeën aan de 'Acteon', 'Felania' en de 'Fusus' te realiseren. Maar inmiddels zijn ook deze schepen voorzien van de hen toekomende trofeeën. Van de feestelijkheden rond de uitreiking op de 'Felania' en de 'Fusus' kunnen we u reeds verslag doen, maar het verslag van de 'Acteon' kon ons niet op tijd bereiken, aangezien de overhandiging van de trofee op dit schip slechts enkele dagen

voor de inleveringsdatum van de kopij voor het juni-nummer plaatsvond. En dan nog heel ver weg, namelijk op de Seychellen . . .

'Felania'

Onder grote belangstelling van zo'n 50 gasten vond op 15 april jl. de uitreiking van de trofee aan de 'Felania' plaats. De 'Felania', één van onze 8 'F'-klasse schepen en bemand met Nederlandse officieren en scheepsgezellen, heeft op het gebied van veiligheid in de afgelopen jaren niet slecht gescoord: in 1980 - 2 OMA's, in 1981 - 3, in 1982 - 3 en in 1983 - 0. Als we daarbij in ogenschouw nemen dat het schip gedurende 1983 85 havens heeft aangedaan (ongeveer 1 per 4 dagen) kunnen we stellen dat ook de 'Felania' de veiligheidstroeëe zeker heeft verdiend.

Sinds januari 1983 vaart de 'Felania' in Phillips-charter, waarover u in een voorgaand artikeltje in Schip en Ka meer heeft kunnen lezen. De heer G. Woods, president van Phillips Puerto Rico Core Inc. werd bereid gevonden om, samen met de heer G. J. B. Hartman, resident engineer superintendent van Shell

VLOOTCIRCULAIRES

| Nr. | Datum | Onderwerp |
|------|----------|--|
| 2117 | 13.04.84 | Vakatures (PCOR) |
| 2118 | 13.04.84 | Kostenopgaven (PCOR) |
| 2119 | 19.04.84 | OR overlegvergadering (PCOR) |
| 2120 | 25.04.84 | Indexcijfers 1984 (PCOR) |
| 2121 | 27.04.84 | Onderscheiding kapt. Hillen (PCOR) |
| 2122 | 27.04.84 | Koersen (PCOR) |
| 2123 | 07.05.84 | Vakatures (PCOR) |
| 2124 | 08.05.84 | Overlijden radio-officier Immerzeel (PCOR) |

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

| (010) 130954 | (010) 130955 | (010) 130956 | (010) 130957 | (010) 130958 | (010) 130959 |
|---------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|--------------|
| m.s. Abida | m.s. Caurica | m.s. Felania | m.s. Fossarus | s.s. Latia | s.s. Onoba |
| m.s. Acila | m.s. Cinulia | m.s. Felipes | m.s. Fulgur | s.s. Lepton | m.s. Tagelus |
| m.s. Acmaea | m.s. Dallia | m.s. Ficus | m.s. Fusus | m.s. Niso | s.s. Vitrea |
| m.s. Acteon | m.s. Daphne | m.s. Flammulina | s.s. Kylix | s.s. Ondina | s.s. Zafra |
| m.s. Cardissa | m.s. Diadema | m.s. Fossarina | s.s. Laconica | | s.s. Zaria |



De heer G. Woods bekijkt de trofee, op de achtergrond de 'Felania Safety Pipers' met helm en veiligheidsbril.

Curaçao, de uitreiking van de trofee te verrichten.

Onder de gasten bevonden zich vertegenwoordigers van Phillips, Ayala Agency, McAllister Tugs Co., US Coast Guard, Pilots, Chas Martin en vele anderen.

Aan boord was een bandje met de naam 'Felania Safety Pipers' opgericht, dat het gebeuren feestelijk omlijstte met 'veiligheids-concerten'. De leden van deze band waren – hoe kan het anders – getooid met veiligheidshelmen en veiligheidsbrillen.

Na een inleiding door de muzikanten hield de heer Woods een toespraak, waarin hij onder andere over het veiligheidsverleden van de 'Felania' vertelde. Na de overhandiging van de trofee aan gezagvoerder D. M. Mos, bedankte deze de heer Woods voor zijn toespraak en vestigde hij nog eens de aandacht op het feit dat gedurende de 15 maanden dat de 'Felania' in het Phillips-charter vaart, nog geen ongevallen aan boord hadden plaatsgevonden. Kapitein Mos sprak tevens de hoop uit dat dit record zich in de toekomst zal handhaven. Naast gezagvoerder Mos zijn gedurende 1983 de gezagvoerders F. W. van Oerle, J. de Jager Sr. en W. Bosma op de 'Felania' tewerkgesteld geweest. Als hoofdwerktuigkundigen zijn, naast de tevens op het moment van uitreiking dienstdoende hwtk. N. C. van der Vecht, gedurende 1983 de heren B. Oudkerk, H. Blaauw en W. J. Meuldijk tewerkgesteld geweest.

'Fusus'

Ook op de 'Fusus' was de uitreiking van de trofee een gezellige gebeurtenis, zoals bleek uit het verslag dat wij van gezagvoerder H. W. Vermaas ontvingen. Op maandag 16 april jl. meerde het m.s. 'Fusus' af op de boeien aan de BP Terminal te Singapore. Het beloofde een drukke dag te worden voor het schip, want niet alleen gingen hier die dag 8 verlofgangers van boord, maar kwamen er ook 6 nieuwe personen aan boord. Tevens werden 6 ton proviand/bar en 2 ton stores en spares overgenomen. Maar

Ruime publiciteit, ook in Singapore

dat waren nog niet alle activiteiten voor die dag, want voor de avond was er een feestje gepland in verband met de uitreiking van de veiligheidstrofee. De uitreiking van de trofee zou geschieden door Mr. R. G. Reynolds, directeur Manufacturing Bukom, in gezelschap van Capt. W. R. Ezzard, Capt. M. J. Whichelow en Mr. J. R. Johnstone. Onder het genot van een door personeel van de Shell Club Pulau Bukom verzorgde borrel met hapjes konden de gasten en opvarenden kennis maken met elkaar, waarna het officiële gedeelte van het samenzijn aan de beurt was. Mr. Reynolds hield een korte toespraak, waarin hij de 'Fusus' prees voor de prestatie om het gehele jaar 1983 ongeval-vrij te varen. Tevens memoreerde hij enkele punten uit de 'geschiedenis' van het schip. Hij bedankte alle opvarenden van de 'Fusus' over 1983 voor de inzet en sprak daarbij ook de waardering van Shell Tankers hierover uit. Daarna reikte hij de veiligheidstrofee uit aan gezagvoerder Vermaas, welke de heer Reynolds in een toespraak bedankte voor zijn bereidheid om de trofee aan boord te komen overhandigen. De heer Reynolds werd, als aandenken aan de uitreiking, een exemplaar van het gedenkboek van Shell Tankers overhandigd.

Op de 'Fusus' waren, naast kapitein H. W. Vermaas, gedurende 1983 ook de gezagvoerders W. S. van der Ham en C. Vlas tewerkgesteld geweest. Naast de op het moment van de uitreiking dienstdoende hoofdwerktuigkundige W. J. Meuldijk, waren gedurende 1983 de hoofdwerktuigkundigen C. de Witte, B. Oudkerk, J. R. Alisma en A. Bax tewerkgesteld geweest.

Hopelijk kunnen we u volgende maand verslag doen van de feestelijkheden rond de uitreiking op de 'Acteon'.



Rectificatie

In het verslag van de uitreiking van de veiligheidstrofee aan de 'Kylix' is helaas een hinderlijke fout geslopen. Oplettende lezers merkten op dat ten onrechte werd vermeld dat kapitein G. Arkema de trofee in ontvangst nam, terwijl dit in werkelijkheid kapitein C. Groen betrof. Onze welgemeende excuses hiervoor aan de betrokkenen.

Dutch tanker gets safety award from Dr Reynolds

MANUFACTURING Director, Dr Roy Reynolds, boarded the M V Fusus on April 16 to present a safety trophy to her Master, Captain H W Vermaas.

The award was made on behalf of Shell Tankers B V which started

the scheme to encourage operational safety last year.

The M V Fusus had completed 1983 without any lost-time accident, one of seven in the Shell Tankers B V Fleet to have done so.

The ship had called

at a total of 37 ports worldwide in that year. It is currently chartered to Shell Curacao N V.

Challenge

Capt Vermaas said he was happy with the recognition and that the challenge was to maintain the accident-free record.

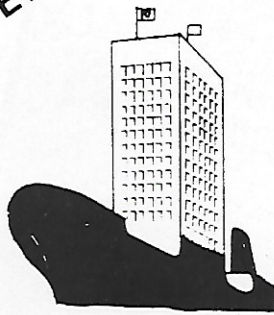
The presentation was witnessed by officers and men of the M V Fusus.

Others from SEPL who attended the ceremony were Marine Manager, Captain Mike Whichelow, Superintendent of Marine Resident Operations, Mr J R Johnstone, and Marine Superintendent Mr Roy Ezzard.



Dr Reynolds (right) congratulating Capt Vermaas on board M V Fusus.

O.R.-VERSLAG



Twee nieuwe 'task-forces'

Vlootplan

Veiligheid

'Flammulina'-project

Voorbereiding O.R.-verkiezing 1984

O.R.-voorzitter Piet Huigen opende op 16 april jl. de overlegvergadering en stelde vast dat het quorum van twaalf leden aanwezig was. Het was prettig dat één der vlootleden, ondanks het feit dat hij met ziekteverlof was, naar Rotterdam was gekomen om de bijeenkomst bij te wonen. Het was geen overvolle agenda dit keer en achteraf bleek dat alle onderwerpen prachtig binnen de daarvoor uitgetrokken tijd konden worden behandeld. Bij het agendapunt 'Mededelingen bestuurder' gaf de O.R. voorzitter het woord aan de heer Rasterhoff.

Terzijde gestaan door diens adviseur, de heer Van Dalen, gaf de bestuurder allereerst een overzicht van de personeelssituatie en het direct daarmee in verband staande promotiebeleid. Dit jaar moeten wij rekening houden met de terugkeer van een aantal tijdelijk bij andere Groepsmaatschappijen tewerkgestelde officieren. Het betreft hier o.a. een deel van het niet onaanzienlijk contingent 'Tazerka'-mensen, waarvan we wisten dat hun tewerkstelling in Tunesië van tijdelijke aard zou zijn. De terugkeer van de eerste groep naar STBV is inmiddels aangekondigd en zal zeer zeker een extra dimensie geven aan de personeelsproblematiek.

Tijdens enkele onlangs gehouden informatie-bijeenkomsten op kantoor is het Tazerka-personeel op de hoogte gesteld omtrent de problematiek rond hun terugkeer. Daarbij is nogmaals benadrukt dat zij overeenkomstig de bij hun vertrek gemaakte afspraak na beëindiging van de Tazerka-periode kunnen terugkomen bij STBV maar dat hun carrière-vooruitzichten beperkt zullen zijn. De maatschappij zal echter alles in het werk stellen om plaatsingsmogelijkheden bij andere Groepsverbanden te onderzoeken. Toch maakte de O.R. zich zorgen, ondanks het vele en goede werk dat de maatschappij verricht om het surplus aan officieren in te dammen. Bij monde van O.R. lid Jolle de Jong werd de bestuurder gevraagd hoe zal worden gehandeld bij een drastisch teveel aan mensen. Bestaat hiervoor een soort 'draaiboek'?

'Nee', antwoordde de bestuurder, 'dat

hebben we niet. We hebben al een paar moeilijke jaren achter de rug en we zijn die periode goed doorgekomen. De situatie is ook thans niet zo rooskleurig als we ons hadden gewenst maar we blijven vertrouwen houden in de toekomst'. De aantallen mensen die terugkeren zijn niet zodanig dat het tot nu toe gevoerde beleid in belangrijke mate zal moeten worden veranderd. Zoals de bestuurder al in zijn jaarrede in december jl. weergaf zal het aantal promoties in 1984 gering zijn. In 1981 waren er nog meer dan 100 promoties, in 1982 ongeveer 50, vorig jaar rond 25 en voor dit jaar zullen we weer met een factor twee rekening moeten houden, dat wil zeggen niet meer dan 10 à 15 promoties. Vooral bij de hogere rangen zullen de promoties zeer gering in aantal zijn.

Twee nieuwe 'task-forces'

De bestuurder maakte melding van de instelling door de directie van twee nieuwe 'task-forces'. Na de vier Veldhoven conferenties is gebleken dat de rationalisatie in de scheepvaart zijn limieten nog niet heeft bereikt. Deze gaat door, ook gedurende de 80'er en 90'er jaren. Tijdens de conferenties is duidelijk naar voren gekomen dat in de toekomstige scheepsorganisatie de semi-geïntegreerde officier een centrale rol speelt. Het is daarom zaak dat de jongere conventioneel opgeleide officier zich nu gaat voorbereiden op de toekomst, nu kennis en ervaring gaat opdoen om optimaal in de toekomstige scheepsorganisatie te kunnen functioneren. Met betrekking tot het verkrijgen van de noodzakelijke kennis is uit gevoerde gesprekken met betrokken partijen (K.N.R.V., Directoraat Generaal v. Scheepvaart en Maritieme Zaken, scholen) een idee ontstaan hoe een en ander te verwezenlijken. Maar hoe zet je zo iets uiteindelijk op de rails?

De in het leven geroepen 'task-force', bestaande uit een aantal functionarissen van de walsecties DFP/1, DFP/13, DFMO/6 en DFF/1, alsmede vlootofficiëren uit alle rangen op 'ad hoc' basis, zal een inventarisatie gaan maken omtrent de tijd van voorbereiding en de problemen die zich bij de bijscholing kunnen voordoen. De studie zal gericht zijn op de ontwikkelingen op langere termijn. Over ongeveer een half jaar hoopt men het eindrapport aan de directie

uit te kunnen brengen over dit vrij gecompliceerde onderwerp.

De tweede 'task-force' betreft de scheepsrapportage. Als uitgangspunt diende de vraag in hoeverre er sprake is van overbodige 'dubbelop' rapportage of duplicering van rapportage om uiteindelijk te komen tot een stroomlijning in de berichtgeving. Een stroomlijning die tot doel heeft te zorgen dat er geen extra last, zowel op de schepen als op de wal komt te liggen door onnodige en/of overbodige rapportage. Deze 'task-force' zal bestaan uit functionarissen van de walafdelingen en -secties DFP, DFF en DFMO/4. Tevens zullen een gezagvoerder en een hoofdwerktuigkundige in het groepje zijn opgenomen.

Vlootplan

Ten aanzien van het vlootplan had de bestuurder niet veel meer te melden dan reeds bekend was. De situatie in de wereldtankvaart en -balkvaart is in de twee laatstgehouden overlegvergaderingen al besproken en in de desbetreffende verslagen in 'Schip en Ka' weergegeven. Hetgeen de Marine Coördinator, de heer R. W. Tookey, tijdens een recent gehouden lezing op kantoor vertelde werd tijdens deze overlegvergadering nog eens door de bestuurder in het kort samengevat. Op grond van de ontwikkelingen is er geen reden tot een ingrijpende bijstelling van het vlootplan. Kleine afwijkingen, in de vorm van het naar voren of naar achter brengen in het jaar van een bepaald schip zijn echter te allen tijde mogelijk.

Veiligheid

Het zag er op de 16e april om 9.45 uur nog steeds goed uit met de veiligheidscijfers: slechts één OMA, gemeld even na het ingaan van het tweede kwartaal 1984. Zoals bekend is het eerste kwartaal van dit jaar voor STBV zonder ongevallen met arbeidsverzuim verlopen. Wij kunnen ons hierover met recht verheugen. Zoals in de overlegvergadering van eind januari jl. door de bestuurder werd medegedeeld is in januari/februari dit jaar een onderzoek op veiligheid, een zg. 'safety audit', gehouden op de 'Niso', terwijl het schip de periodieke dokbeurt in ons land onderging. Het resultaat van het onderzoek werd door de bestuurder



draagt als dit wordt gedaan. Laat een ieder zich van te voren ter dege overtuigen of het te water gaan geen gevaar kan opleveren. Check dit bij voorbeeld via de scheepsagent!

'Flammulina'-project

Bij de behandeling van dit onderwerp was fletmanager Busker aanwezig. Hij gaf een klare uiteenzetting over het 'Flammulina'-project, vanaf de beginperiode, de stand van zaken vandaag de dag en de verwachtingen voor de nabije en verdere toekomst. 't Is gelukkig een succes story maar wel één met vallen en opstaan', aldus Busker. De 'Flammulina' heeft het afgelopen jaar met drie SGO's gevaren. Niettegenstaande een drukke vaart met veel extra werk en een aantal onverwachte problemen, heeft de gewijzigde bezetting in het geheel geen nadelige gevolgen op het scheepsgebeuren gehad. Het was echter een volkomen normale zaak dat de scheepsleiding van de 'Flammulina' tijdelijk een extra kracht vroeg tijdens de dokperiode. Ook toen één der diesels defect raakte is voor korte tijd gebruik gemaakt van een extra kracht. Het schip vaart thans weer geruime tijd met drie SGO's.

Uit rapportage van het schip en gesprekken met opvarenden bleek, aldus Busker, dat er een goede werkatmosfeer heerst. Men is erg kritisch (en dat is helemaal niet erg) maar via de banen van werkoverleg kunnen veel zaken worden

omschreven als 'niet meegevallen'. Overduidelijk is gebleken dat er nog genoeg ruimte voor verbetering is. De les die wij uit deze 'safety audit' hebben geleerd is dat wij bij de voorbereiding van een dokking extra aandacht moeten schenken aan die aspecten die gevaren kunnen opleveren. Overigens is de exercitie door de werf als positief ervaren. Wij, als reder van het te dokken schip zijn primair verantwoordelijk voor ons eigen personeel, niet voor anderen maar wij voelen wel de morele plicht om onze bevindingen ter kennis te brengen van de werf.

Op een desbestreffende vraag van een O.R.-lid antwoordde de bestuurder dat de uitgifte van het veiligheidsboekje (als onderdeel van het 'tien-punten veiligheidsprogramma') op een oor na gevuld was. Hij had goede hoop dat het boekje in de loop van april gereed zou komen.

Tot slot van het agendapunt 'Veiligheid' deed de bestuurder nog een ernstig beroep op de mensen aan boord om voorzichtig te zijn met het zwemmen vanaf het schip. Op een buitenlandse Groepstanker is tijdens verblijf in een haven onlangs een opvarende verdronken doordat hij de afstand en stroming verkeerd inschatte. De bestuurder toonde zich geen voorstander van een totaal zwem- of surfverbod maar hij zei dat de maatschappij geen enkel risico aanvaardt of verantwoordelijkheid

O.R.-allerlei

In mei zal op kantoor een zg. jongerendag worden gehouden. Hieraan zal worden deelgenomen door jongere officieren en scheepsgezellen. 's Morgens zal door een aantal inleiders worden gesproken over onderwerpen op personeelsgebied en operationele aangelegenheden. 's Middags zal een rondleiding worden gedaan langs een aantal onderdelen van de walorganisatie en is er gelegenheid tot discussie.

De dodenherdenking op 4 mei 1984 in het Centraal Kantoor in Den Haag zal worden bijgewoond door de O.R.-leden Jan Alisma en Piet Huigen.

Tot aan de volgende vergadering (28 en 29 juni) is als vootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen Ruud Verhoeve. Simon Neeleman werd herkozen als voorzitter van de Commissie Vloot Aangelegenheden en Ruud Verhoeve werd gekozen als secretaris van de C.V.A. Tenslotte werd Jillis van Duuren gekozen tot plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Ineke Koot werd herkozen als plaatsvervangend secretaris van de O.R.

Onder de walwerknemers is onlangs een mededeling verspreid over arbeidsduurverkorting bij Shell in Nederland. Zoals bij alle Nederlandse Shell-maatschappijen is ook bij STBV, onder de leiding van de heer H. F. M. Tijthoff, chef DFF, een werkgroepje gevormd om na te gaan in hoeverre arbeidsduurverkorting in de walorganisatie realiseerbaar is. Het onderzoek heeft dus een landelijk aspect, waarbij ook gelet wordt op de bevindingen van de andere in het Shell-Gebouw gevestigde maatschappijen (Shell Tankers maakt met circa 100 walwerknemers maar een bescheiden deel uit van het totaal aantal in het gebouw gehuisveste personen).

Het ligt in de bedoeling om in een speciale editie van 'Schip en Ka' in mei/juni a.s. het Sociaal Verslag over het jaar 1983 van Shell Tankers uit te brengen.

De raamagenda voor de in juni a.s. te houden overlegvergadering omvat ondermeer de volgende onderwerpen: Financieel jaarverslag 1983, Sociaal jaarverslag 1983, medische terugblik over het afgelopen jaar en het Jeugdplan.

geklaard. In twee gevallen (onvrede over aankoopbeleid en klachten over enkele werkzaamheden die tijdens de dokking waren uitgevoerd) hebben gesprekken met walfunctionarissen zeer verhelderend gewerkt. Het bleek dat over en weer fouten waren gemaakt maar door overleg schip/wal is weer eens te meer de openheid in onze organisatie benadrukt. De bezorgdheid van de O.R. was voornamelijk over de rapportage van de schepen, welke onvoldoende inzicht geeft en de taakoverdracht van officieren naar scheepsgezellen. Volgens Busker is er een heel geleidelijke voortgang in het proces van taakoverdracht. 'Maar het eind is nog lang niet bereikt en het zal steeds moeilijker gaan'. Er wordt hier te lande met grote belangstelling gekeken naar hetgeen bij STBV wordt gedaan. Ten opzichte van andere rederijen hebben wij het voordeel dat wij een aantal jaren eerder zijn begonnen. En ondanks de verkregen voorsprong gaan we nog steeds 'full steam ahead'!

Vorbereiding O.R. verkiezing 1984

Willem Huygen, woordvoerder van de Verkiezingscommissie van de O.R. maakte bekend dat, in overleg met de bestuurder, de verkiezingen voor een nieuwe O.R. voor 1985-1988 in de periode van 1-15 november 1984 zullen plaatsvinden. Hij pleitte voor een optimale medewerking aan de verkiezingen. Inmiddels is van de kant van de

Simon Neeleman



Willem Huygen en Frank Vergroesen

bestuurder een mededeling uitgegaan aan de werknemers om hen aan te moedigen de kandidaatstellingen te ondersteunen. 'Uiteraard kan niemand worden aangewezen om zich kandidaat te stellen, ik zou dat ook niet willen, maar ik wil hierbij wel wijzen op het grote belang ervan.

U zelf bepaalt het gezicht naar het personeel'.

De bestuurder legde nog een punt neer ter overdenking in de raad, namelijk het aantal leden in de toekomstige O.R., dit met het oog op de teruggang van het personeelsbestand. Nog tijdens de vergadersessie is dit verzoek door de leden besproken. Men was het er over eens dat hier inderdaad eens zorgvuldig naar gekeken moet worden. Echter, technisch gezien is het voor de huidige O.R. niet mogelijk nog iets te ondernemen aangezien voor een wijziging van het aantal leden een verandering van het O.R. reglement noodzakelijk is. En voor het nemen van zo'n beslissing dient de **gehele** raad aanwezig te zijn. De bestuurder werd het bovenstaande medegedeeld en de suggestie gedaan dat dit onderwerp gedurende de zittingsperiode van de volgende ondernemingsraad wordt behandeld.

Richtlijnen functioneren O.R.-leden

Wie toetreedt tot een ondernemingsraad neemt een besluit dat de vraag oproept hoe in de dagelijkse praktijk het O.R.-lidmaatschap adequaat kan worden gecombineerd met de eigen (wal-)functie en hoe een eventuele nadelige ontwikkeling van de loopbaan kan worden vermeden. Als antwoord op die vragen is, in samenwerking met Shell Nederland, door de leden van de Commissie Positie O.R.-leden van de C.O.R. een aantal richtlijnen geformuleerd, die kunnen dienen voor het goed functioneren van O.R.-leden en voor bescherming van hun positie. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door de C.O.R. op grond van eigen inzicht en ervaring in het O.R.-werk. Ze zijn mede gebaseerd op het Rapport Positie O.R.-leden van een Shell Nederland werkgroep.

In de richtlijnen wordt nader ingegaan op de tijdsbesteding en organisatie van het werk, loopbaanontwikkeling en inkomen en hetgeen na beëindiging van de O.R.-periode dient te gebeuren zoals (bij)scholing e.d. Op advies van de C.O.R. werden de richtlijnen door de O.R. met de bestuurder besproken. Zowel de O.R. als de bestuurder konden zich met de inhoud ervan verenigen waarbij laatstgenoemde nog opmerkte dat het een evenwichtig verhaal is geworden, waarbij rekening is gehouden met de belangen van zowel de O.R.-leden als de maatschappij. 'Wij zullen handelen in overeenstemming met deze richtlijnen', aldus de bestuurder.

Van de zijde van de O.R. zei Chris de Goeij ondermeer dat het O.R.-werk zeker geen hobby van de leden is. Het hoort even goed tot het takenpakket als de maatschappij-werkzaamheden. Het management moet daarom alle steun geven aan degenen die rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor de verdeling en goede uitvoering van het werk.

Aanwezig tijdens de vergadersessie op 16 en 17 april jl. waren:

Groep A

Jan Almsa
Jolle de Jong
Wouter Kalkman
Simon Neeleman
Frank Vergroesen

Groep B

Willem Huygen
Ruud Verhoeve

Groep C

Jillis van Duuren
Chris de Goeij
Piet Huigen
Ineke Koot
Joop Ouwens

EEN STUURMAN ZOCHT HET 'HOGEROP'

Onlangs brachten wij een verhaal van stuurman H. J. A. Verhoeven, de SGO'er die tijdelijk onder de wapenen is geroepen. Hij vertelde dat nog meer collega's momenteel in militaire dienst zijn. Is Verhoeven bij de Marine Zeedienst ingedeeld, stuurman A. C. M. Morriën van onze maatschappij heeft het 'hogerop' gezocht. Hij zit bij de Marine Luchtvaartdienst. Ook van hem ontvingen wij een verslag van zijn belevenissen, onder meer als navigator van een patrouillevliegtuig.

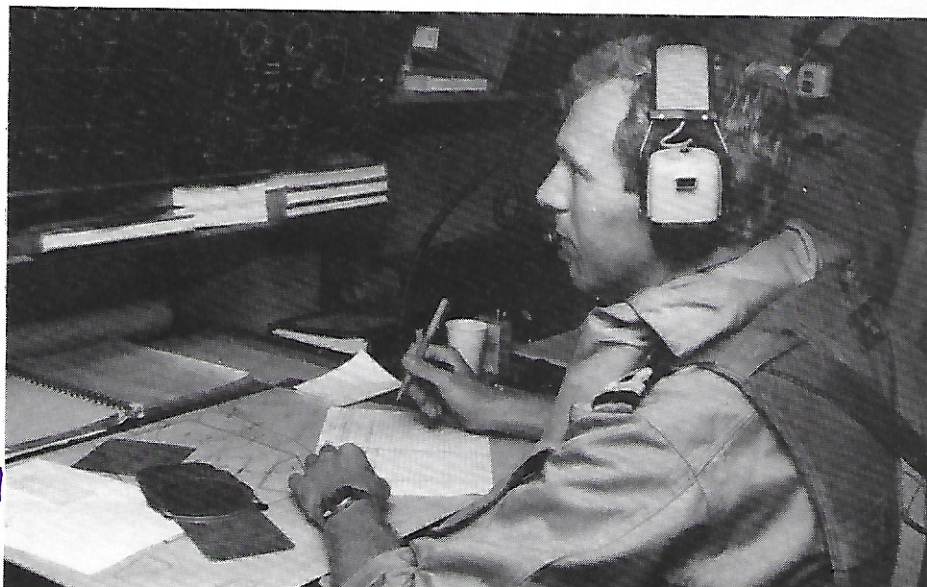
'We hebben allemaal wel eens gehoord of gelezen dat stuurlieden kunnen worden gekozen voor een opleiding tot Marine Reserve Officier. Op de Zeevaartschool in Vlissingen heeft een leraar mij ooit eens gezegd 'Morriën, als de gelegenheid zich eens voordoet om reserve officier bij de Koninklijke Marine te kunnen worden, dan moet je die kans meteen grijpen'. Eind vorig jaar was het dan zo ver. Ik moest me melden in Hollandse Rading alwaar ik een medische en psychologische keuring moest ondergaan. De keuring duurde maar liefst vier dagen! U kunt wel nagaan dat als je daar wordt goedgekeurd, je nergens anders meer kan worden afgekeurd . . . Na de keuring werd ik op het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) geplaatst waar een eerste militaire vorming volgde. Op het KIM bleken nog 22 koopvaardij-officieren te zijn uitgekozen voor de opleiding tot aspirant-reserve officier (ARO). Na een eerste kennismaking in het ARO-verblijf met de leraren en de andere collega's hadden we het al meteen naar ons zin. Het gebouw waarin we les kregen was het onderkomen van de ARO's, dus we

spendeerden hier al onze tijd met studeren en (op z'n tijd) feest vieren. In de vier maanden dat we op het KIM waren geplaatst hebben we een soort 'brainwash' gehad ten aanzien van het zeemanschapsgebeuren, want dat is heel wat anders dan bij de koopvaardij. Een heel nieuw lesvak was wel het exerceren. Je kreeg of je sabel in je oog of je liep of ging 'telgangeren'. U zult begrijpen dat het altijd een heel spektakel was. Wat ook altijd succes opleverde was het rechtsomkeert maken. Er waren er altijd wel een paar die dan linksomkeert maakten . . . Wat mij erg tegenviel was het feit dat we net als kleine kinderen werden behandeld. En dan te weten dat de meesten van ons 24 jaar waren met heel wat meer levenservaring dan menige adelborst.

De eerste vlucht

Tijdens de opleiding aan het KIM werd het een ieder mogelijk gemaakt om, als hij dit kenbaar maakte, met een schip, vliegtuig of een helikopter mee te gaan. Zo ben ik met een Marine patrouille vliegtuig meegeweest en ben toen gestrikt voor de Marine Luchtvaartdienst. Na het volbrengen van de opleiding aan het KIM ben ik overgeplaatst naar het vliegveld Valkenburg. De eerste twee weken dienden als introductie en we waren vrij om te gaan en te staan waar we wilden. Verscheidene keren ben ik toen met allerlei vliegtuigen meegeweest om eens te kijken wat een navigator aan boord van een vliegtuig zoal moet doen. Na deze zeer rustige weken begon een opleiding van negen maanden. Dat het een pittige studie was konden we wel merken aan onze vrije tijd, want die hadden we niet meer . . . Na een flinke portie theorie was het dan eindelijk zo ver: de eerste vlucht! Zonder gebruik te mogen maken van elektronische apparatuur werden we de 'plas' (Noordzee) opgestuurd met een opdracht. Zo ging je dan met je driftmeter, sextant, potlood, liniaal en passer de 'plas' over (gelukkig zijn we weer heelhuids thuisgekomen met onze Friendship). De examenvluchten

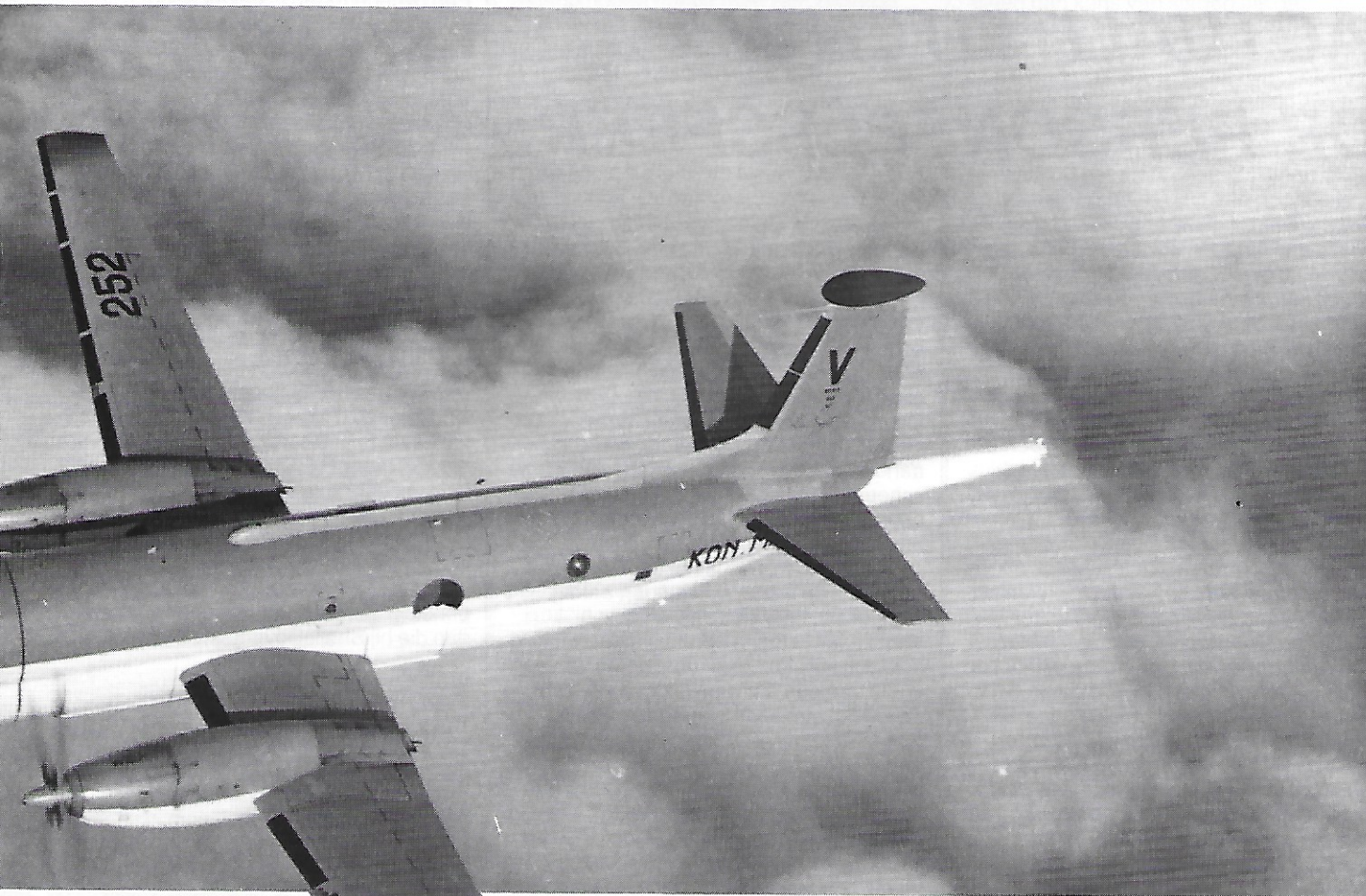
Stuurman Morriën navigeert nu een vliegend object



bestonden uit een vlucht rond de Engelse kust met hier en daar een overnachting en een paar nachtvluchten, gevlogen vanuit Lissabon. De nachtvluchten waren bedoeld om te navigeren met behulp van sterbestekken. Na nog eens vier maanden type gericht te zijn opgeleid voor het Franse vliegtuig 'Atlantique Breguet' volgde de laatste 'overall long range navigation flight'. Deze vlucht duurde acht dagen, inclusief tussenlandingen. Er werd gevlogen via IJsland, Groenland, oostkust Verenigde Staten, Bermuda's, Azoren en toen weer naar huis. Deze examenvlucht werd met succes afgelegd.

Navigator

Ik was nu navigator. Na een rustperiode van drie weken werd ik ingedeeld bij een



operationele bemanning: bemanning 31 op het squadron 321. Wat doet een navigator nu precies aan boord van een Marine patrouille vliegtuig? Wel, je bent een belangrijke schakel in een bemanning want als men denkt dat je alleen maar moet zorgen dat een kist van A naar B moet, dan komt daar heel wat meer bij kijken. Alvorens je in 'take off' gaat ben je al minstens een dag bezig met die vlucht voor te bereiden. Je moet zorgen voor kaarten, een vluchtplan, brandstof, reddingsmiddelen, berichten versturen, vlieghoogten berekenen, vliegsnelheden en nog veel meer. En als je dan eindelijk vliegt dan heb je nog je handen vol want je moet formulieren - invullen, apparatuur bedienen en zorgen dat het vliegtuig vliegt zoals je hebt gepland. Maar al met al is het een avontuurlijk en afwisselend beroep. Voor wat betreft de navigatie gaan we op ongeveer 60 mijl van ons gebied zakken naar operationele hoogte, bij voorbeeld van 25.000 naar 5000 voet. In ons gebied aangekomen krijg ik er nog een functie bij, die van tactisch navigator. Tijdens de oefening wordt de vliegtuig-commandant geassisteerd door hem tactische aanwijzingen te geven, berichten op te stellen, gegevens juist wapengebruik en samen analyseren we alle gegevens die er binnenkomen van 'vriend en vijand'. Deze oefenvluchten worden niet alleen vanuit Valkenburg gedaan maar ook wel eens vanuit Engeland, Lissabon,

Een patrouille-vliegtuig van de Marine Luchtvaartdienst

Teneriffe, Gibraltar en nog vele andere kust-vliegvelden in Europa.

Post droppen

Een geheel andere taak is het uitvoeren van reddingsacties. Indien de positie van een in nood verkerende eenheid niet precies bekend is dan worden wij er op uit gestuurd om hen op te sporen. Daarna laten we een helikopter komen om de overlevenden op te pikken en veilig aan de wal te zetten. Ik heb nu al drie keer aan zo'n actie deelgenomen en steeds hadden we succes. Zoals we bij Shell Tankers aan boord altijd post ontvangen in de havens of per helikopter, zo droppen wij post in een grote postcontainer bij het in de Atlantische Oceaan gestationeerde weerschip 'Cumulus'. Dat is voor mij altijd een heel goede oefening voor het navigeren, want als we de Engelse kust verlaten en in de richting van de 'grote plas' vliegen heb je alleen nog maar de

zon om op te navigeren. Dan moeten we op die uitgestrekte watervlakte dat kleine scheepje zien te vinden. Gelukkig zijn we altijd daarin geslaagd. En dan ligt er na deze opdracht op Valkenburg wellicht weer een nieuwe op ons te wachten . . . Zo'n opdracht kan zijn een surveillance-vlucht op een vreemde oorlogsbodem die door de Noordzee vaart. We moeten dan foto's gaan maken van dat schip om te zien of ze geen nieuwe wapens aan boord hebben. Deze surveillance-vluchten doen we in samenwerking met onze buurlanden en worden geleid door het NATO-hoofdkwartier.

Een spectaculaire vlucht is een demonstratie-vlucht die we wel eens uitvoeren voor marineschepen waarop een zg. 'ouderdag' is georganiseerd. Het vliegtuig keren we dan bijna ondersteboven en achteraf horen we dan dat de toeschouwers het soms wel eng maar toch wel mooi hebben gevonden. Als we niet vliegen hebben de bemanningsleden van het vliegtuig op de basis een nevenfunctie. De functie die ik daar heb is personeels-officier, met name voor de onderofficieren. Ik hoop dat ik hierboven een globale indruk heb gegeven van de Marine Luchtvaartdienst en mijn functie als navigator. Als ik t.z.t. mijn diensttijd bij de Marine afsluit kan ik nu al zeggen dat het geen verloren jaren zijn geweest. Misschien valt het straks wel even tegen om weer voor vier maanden naar zee te moeten maar wie eens de zee heeft geproefd . . .

ACTUALITEITEN IN DE PERSONEELSSFEER

Onlangs hield de heer C. van Dalen, hoofd afdeling Personeel, tijdens één van de frequent gehouden bijeenkomsten voor met verlof zijnde gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen (de zg. 'zes-bij-zes' bijeenkomsten) een praatje dat we gemakshalve onder de noemer 'actualiteiten in de personeelssfeer' brengen. Hetgeen er werd gezegd is niet alleen bestemd voor een beperkte groep mensen, nee, het is belangrijk dat al onze medewerkers weten hoe het met de personeelsproblematiek bij onze maatschappij is gesteld. Van Dalen sprak tevens over de studie bij het Shell Pensioenfonds, de 'bijscholing' van conventioneel opgeleide officieren en over het zeevaartkundig onderwijs in ons land. Wat het laatstgenoemde onderwerp betreft, deze opleidingen zijn volop in beweging en verwacht wordt dat de komende jaren van grote betekenis zullen zijn voor de toekomst van het nautisch onderwijs.

Personeelssituatie

Allereerst ging Van Dalen in op de huidige personeelssituatie bij STBV. Hij vertelde dat eens per kwartaal een planning wordt gemaakt voor de komende vijf jaar. Uitgaande van het vlootplan en de samenstelling van de vloot wordt per rang bepaald hoeveel personen wij aan het einde van ieder jaar **nodig** hebben. Uitgaande van de huidige bezetting verminderd met het aantal pensioneringen, natuurlijk verloop en aangepast voor te verwachten overplaatsingen (in beide richtingen!) en eventuele recrutering is bij benadering aan te geven hoeveel personeelsleden per rang **aanwezig** zijn. Hieruit volgen de te verwachten aantallen promoties; helaas zijn er dat voor de komende jaren relatief weinig. Zoals in de afgelopen tijd al bij meerdere gelegenheden is gezegd: het jaar 1983 zijn we gelukkig zonder kleerscheuren doorgekomen. Het nemen van ingrijpende maatregelen om het personeelsbestand terug te brengen is niet nodig geweest. Gedurende 1983 is het bestand aan officieren en wachtassistenten netto met ongeveer 70

man gedaald. Op 1 januari 1984 lag de ontwikkeling van het officierenbestand aardig in lijn met de behoefte passend bij het aantal schepen van dat moment. Als, volgens plan, gedurende dit jaar vier schepen worden verkocht zal in 1984 echter de netto daling bij de officieren circa 90 dienen te zijn. Overplaatsing van personeel naar Groepsmaatschappijen heeft de volle aandacht. Voor scheepswerktuigkundigen is dit, zij het op geringere schaal dan voorheen, nog wel mogelijk. Door overplaatsingen naar de raffinaderij in Pernis is het overschot in de categorie 2e werktuigkundigen aardig weggeëbd maar bij de 1e en 4e stuurlieden is thans sprake van een duidelijk surplus. Naar aanleiding van een vraag van één der aanwezigen zei Van Dalen dat een levenslange carrière bij Shell Tankers niet kan worden gegarandeerd, 'maar we zullen ons best doen dat een ieder zo goed mogelijk aan zijn trekken komt'. De geleidelijke terugkeer van ongeveer 60 tijdelijk buiten STBV tewerkgestelde officieren (waarvan velen bij Tunirex) baart enige zorg. Indien hen eventueel de mogelijkheid wordt geboden om b.v. binnen Exploratie en Productie een functie te aanvaarden dan doen zij er goed aan deze kans te benutten. De opgedane ervaring van de laatste jaren binnen E & P is daarbij voor hen een pluspunt.

Pensioenfonds

We leven in een turbulente tijd. Zo is op het gebied van de pensioenvoorzieningen ook het een en ander in beweging. Van Dalen schetste in het kort de situatie: Het Shell Pensioenfonds is bezig met een studie over de opzet van de oudedagsvoorzieningen. Verwacht wordt dat nadere bijzonderheden hieromtrent in de loop van dit jaar aan de Centrale Ondernemingsraad zullen worden medegedeeld. Waarom veranderingen? In het kort zijn daarvoor drie belangrijke redenen te noemen. Zowel de overheid als de ondernemings- of bedrijfstakpensioenfondsen zijn betrokken bij de oudedagsvoorzieningen in ons land. Wijzigingen in het overheidsbeleid – en die zijn er – beïnvloeden dus de ondernemings- en bedrijfstakpensioenfondsen.

Een tweede reden is dat de netto uitkeringen thans op bepaalde niveau's meer kunnen bedragen dan bij de oorspronkelijke opzet was bedoeld. Dat komt omdat de pensioenformule is opgezet in een tijd dat de premies laag waren, in tegenstelling tot de situatie vandaag de dag. Op het moment van pensionering vervallen deze premies en is er een relatieve inkomensvermeerdering. Een derde en zeker zo belangrijke reden is het plan om de pensioenrechten overdraagbaar te maken bij wisseling van werkgever door betrokkene. Onze vlootcollega's hebben ook te maken met het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij. Het verschil in uitkomsten van de B.P.F.K.-formule ten opzichte van die van het S.P.F. is tegenwoordig tamelijk gering. Het B.P.F.K. is door de invoering van het zg. 'final pay' systeem per 1 januari 1982 tot een volwaardige pensioenfondsenregeling uitgegroeid. Wel kent het B.P.F.K. een pensioengerechtigde leeftijd die hoger ligt dan die bij Shell. Bovendien topt het



Deelnemers aan de bijeenkomst op 6 april jl. waren, van links naar rechts

zittend

J. H. Veen, P. R. Brunet de Rochebrune, C. P. Schoenmakers, P. J. J. van Mackelenbergh, (DFP/16), K. Poort van Ingen

Staand

P. Hoogesteger, H. L. de Koning, G. de Goede, J. de Jager Sr., A. J. Baerveldt, J. B. J. Jonker, S. Neeleman, C. van Dalen (DFP)

B.P.F.K. op ongeveer f 90.000,— af in tegenstelling tot het S.P.F. Het is nog niet precies bekend hoe de nieuwe S.P.F.-regeling er — waarschijnlijk per 1 januari 1985 — uit zal gaan zien en welke gevolgen dit voor het personeel zal hebben. Het is een uiterst complexe materie die een diepgaande studie noodzakelijk maakt.

Nautisch onderwijs

De Nota van minister Deetman aan de Kamer over het hoger beroepsonderwijs houdt de gemoederen danig bezig. De minister wil komen tot een vermindering van het aantal instituten voor hoger beroepsonderwijs en stelt daarvoor een groot aantal eisen. Per instituut zullen minimaal 600 leerlingen moeten staan ingeschreven, per studierichting tenminste 200. Voor het nautisch onderwijs betekent een en ander dat enkele scholen in problemen kunnen komen en gedwongen worden maatregelen te nemen. Een ander aspect in de Nota heeft betrekking op de structuur van de opleiding. In

rederskringen maakt men zich bezorgd over het feit dat in de loop der jaren de opleiding algemener wordt en daarna pas toegespitst op de zeevaart. Er speelt nog een levensgroot probleem. Momenteel leveren de hogere zeevaartscholen een veelvoud aan afgestudeerden af van hetgeen nodig is bij de Nederlandse koopvaardij. De 'instroom' moet dus worden beperkt. Het grote aantal leerlingen heeft ook consequenties voor het stagejaar op zee. Omdat er niet voldoende stageplaatsen beschikbaar zijn is de stagetijd gehalveerd. Men kan zich afvragen of die maatregel de kwaliteit niet beïnvloedt. Tot nu toe zijn de rederijen er nog in geslaagd alle stagiaires te plaatsen, maar voor de toekomst kan geen garantie hiervoor worden gegeven.

Bijscholing conventioneel opgeleide officieren

De plannen tot bijscholing van de conventioneel opgeleide officieren krijgt thans, in samenwerking met andere rederijen, gestalte. Maar het project heeft

alleen dan kans van slagen als de Overheid de aanvullende opleiding erkent. Na een aanvankelijke aarzeling bestaat alle vertrouwen dat over enkele maanden de besprekingen zullen zijn afgerond en dat met de bijscholing van de CCO's kan worden gestart. Aan de scholen zal het niet liggen. Zij staan er klaar voor. Wij, bij STBV, zijn doende te bekijken hoe we de bijscholing kunnen begeleiden en wat er eventueel op financieel gebied kan worden gedaan. Er zal zeker een en ander van de betrokkenen worden gevraagd en men dient ook te bedenken dat 'er vele wegen naar Rome leiden'. Met andere woorden, het is niet de bedoeling en de verwachting dat alle conventioneel opgeleide officieren een dergelijke aanvullende opleiding gaan volgen.

Het is gebleken dat andere rederijen redelijk enthousiast zijn over onze plannen. Plannen die hun oorsprong vonden tijdens de Workshops in Veldhoven en waarvan de realisering, naar wij hopen, niet te lang meer op zich zal laten wachten.



VRAAGBAAK VOOR VELEN

Nico Coors met pensioen

Het was de wens van Nico Coors van de sectie DFF/3 (Calculations), dat er op de receptie ter gelegenheid van zijn afscheid geen lange toespraken gehouden zouden worden. Wél wilde hij in een informeel samenzijn met collega's, relaties en andere bekenden enkele gezellige uurtjes doorbrengen, om onder het genot van een borrel en een hapje oude herinneringen op te halen.

De datum van zijn pensionering was 1 juni 1984, maar rekening houdend met verloftegoed werd als datum van zijn afscheid vrijdag 11 mei jl. geprikt.

Vele bekenden kwamen op deze dag in de grote lunchkamer bijeen om Nico en zijn echtgenote Atie de hand ten afscheid te drukken.

Met de woorden 'Welkom iedereen, Nico en Atie, fijn dat jullie er ook zijn' opende de Finance Manager, de heer H. F. M. Tijthoff, zijn toespraak.

Daarop gaf hij een samenvatting van hetgeen hij vermoedelijk in een lange toespraak gezegd zou hebben. Bladerend in de conduites was het hem opgevallen dat Nico in 1950, na aanvang van zijn carrière bij Shell Tankers, 'geen onaardige knul' werd bevonden. In de loop der jaren veranderde dit in 'aardig' en 'aardiger' en zo verder tot nu, in 1984, een verdomd fijne vent ons gaat verlaten. 'Je artistieke talenten zullen we niet licht vergeten. Ook je cabaretier-achtige bijdragen aan de rondvraag in de DFF-vergaderingen zorgden voor een apart sfeertje. Waar iemand technische vraagstukken verbaal trachtte uit te leggen, ging jij ze met een stuk papier en een potlood te lijf. Dan maakte je een

schets waarna voor iedereen de zaak duidelijk was. Kortom, je bent iemand met een hoge amusementswaarde'.

Eigenschappen

Nico Coors begon zijn carrière bij Shell Tankers als werktuigkundige, werd later aan de wal tewerkgesteld op de toenmalige sectie DFM/4 en werd uiteindelijk op de sectie DFF/3 geplaatst. 'De wensdroom van vele technici, vooral daar kon je al je eigenschappen etaleren', aldus Tijthoff.

'Je was een commercieel talent en je was een vraagbaak voor velen op technisch gebied, je deed advieswerk, zelfs kreeg je van tijd tot tijd een audit-pet op. Je maakte oriëntatierizen, wat dat inhield laat ik in het midden, maar je moest later een assistente inwerken met de nadruk op de technische aspecten . . .' Nico had in zijn werk veelvuldige

contacten met werven en leveranciers en heeft hier altijd bijzonder prettig mee gewerkt. Tijthoff bedankte Nico voor het uitstekende werk dat hij voor Shell Tankers geleverd heeft en wenste dat hij zeer lang lid zal mogen blijven van het Shell Pensioenfonds.

Hierna overhandigde Tijthoff hem een boek met handtekeningen van degenen die hadden bijgedragen aan de cadeaus die Nico bij zijn afscheid mee zou krijgen ter herinnering aan zijn tijd bij Shell Tankers. Nico was en is een enthousiast sporter, vroeger deed hij onder andere aan boksen, roeien en turnen. Van de ervaring opgedaan met deze sporten kon hij bij Shell Tankers veelvuldig profiteren, want hij heeft tegen een aantal dingen op moeten boksen, hij moest soms roeien met de riemen die hij had en hij heeft ook wel eens rare capriolen gemaakt. Maar er is een sport die hij ook nu nog regelmatig beoefent en dat is vissen. Er werd een visje uitgeworpen bij zijn vrouw of hij een cadeau op dit gebied op prijs zou stellen en blijkens zijn reactie toen hij een hengel overhandigd kreeg, denken we dat dit een bijzonder geslaagde keuze was. 'Da's een mooie!', riep hij enthousiast uit.

Blauw

Maar daar bleef het niet bij. Nico is evenals vele zeelieden, een fervent aanhanger van de kleur blauw en kan deze kleur nooit loslaten. Als 'verfijnde nuancering' kreeg hij daarom een prachtig Delfts-blauw wandbord overhandigd. De koek was nog niet op, want als schakel tussen vissen en blauw kreeg hij als laatste ook nog een fles wijn cadeau.

Nico was duidelijk onder de indruk van de blijken van waardering en was hier bijzonder dankbaar voor. 'Het was erg netjes', met deze woorden bedankte Nico de spreker voor zijn toespraak. Daarna richtte Nico enkele woorden tot het gezelschap en bedankte iedereen voor de collegialiteit in de afgelopen jaren. Tot slot wenste hij alle aanwezigen en de maatschappij het allerbeste. Velen onder ons zullen Nico Coors niet snel vergeten, want wie zal zich niet zijn karakteristieke eigenschappen herinneren? Zoals gezegd, hij heeft vele collega's van advies gediend. Was het niet over een kapotte radio, dan ging het wel over het metselen van een muurtje, waarbij hij dan bijzonder aanschouwelijk uitlegde hoe dat allemaal in zijn werk ging, gepaard gaande met de nodige kreten en sprongen. Of de keer dat hij een collega uitnodigde naast hem op de grond te komen liggen om te laten zien dat er onder de deur van de Finance Manager een geluids-strip bevestigd was die naar beneden kwam als de deur gesloten werd . . .

We zullen zijn talenten en eigenschappen bij Shell Tankers node missen, maar hij zal hier ongetwijfeld in zijn gepensioneerd bestaan nog vaak gebruik van kunnen maken. Wij wensen Nico en Atie een heel fijne en gezonde tijd toe.



SCHOON SCHIP

HET 80.000 STRATENBOEK

Met plattegronden van 122 steden en een register met 80.000 straten



80.000 straten in één hand

Voor wie op dit moment een vergeefse poging in het werk stelt nog een 70.000 stratenboek te bemachtigen is er goed nieuws: binnenkort komt het 80.000 stratenboek uit. Een gids waarmee de gebruiker in 122 gemeentes in Nederland gegarandeerd op minder dan 300 meter van de gezochte straat komt. Elk kaartje omvat een gebied met ten minste 25.000 inwoners.

De nieuwe uitgebreide strategengids komt eerder dan verwacht. En dat heeft alles te maken met de ongehoord grote verkoopcijfers van deze 'image builder': tussen 15 juni van het vorig jaar en 1 maart dit jaar, vonden 290.000 exemplaren een weg naar de klant. Mensen die het weten kunnen spreken van een ongekend groot succes. En nog steeds is er vraag naar. De consument vindt de gids een nuttig en functioneel ding. Binnen Marketing Wegverkeer van Shell Verkoop werd besloten om de uitgave een permanent karakter te gaan geven en steeds een up-to-date stratenboek uit te geven. Een ontwikkeling die voorlopig heeft geresulteerd in het uitbrengen van een 80.000 stratenboek. Daarin is een stroom aan reacties verwerkt van bedrijven, gemeentes en particulieren. Foutjes waarop werd gewezen zijn verzameld, nagetrokken en eventueel

gecorrigeerd. Ook werd een aantal suggesties overgenomen. Zo werden op de plattegronden van grote steden de straten met éénrichtingsverkeer aangegeven, werden de NS-stations genoemd met vermelding van een P+R en werden de gemeentegrenzen aangegeven. Andere suggesties, zoals het aangeven van routes van het openbaar vervoer, werden niet overgenomen, omdat dit de duidelijkheid van de kaartjes in gevaar zou hebben gebracht, terwijl het boek toch in eerste instantie voor de zoekende automobilist is bedoeld. De prijs van het 80.000 stratenboek bedraagt f 12,50 en is te verkrijgen in de Shell-shops.

AKZO EN SHELL

Akzo Consumenten Producten en Shell's dochteronderneming Temana hebben het voornemen hun Europese activiteiten op het gebied van consumentenproducten te bundelen. Deze activiteiten zullen worden ondergebracht in Akzo Consumenten Producten (ACP), waarin Akzo en Shell een belang van resp. 51 en 49 procent zullen hebben. Het doel van het samengaan is het verkrijgen van een betere geografische spreiding van de wederzijdse activiteiten binnen Europa. ACP brengt huishoudelijke producten, schoonmaakmiddelen, gezondheids- en lichaamsverzorgingsproducten en

levensmiddelen op de markt; Temana's belangrijkste producten zijn insecticiden, luchtverfrissers en industriële reinigingsmiddelen. De toekomstige onderneming, die onder leiding komt van het management van Akzo Consumenten Producten, zal een omzet hebben van ruim 1 miljard gulden. In totaal werken bij ACP en Temana thans ongeveer 3700 mensen. In landen waar het samengaan zou leiden tot een overlapping van de activiteiten zullen de mogelijkheden voor integratie en de consequenties daarvan worden onderzocht. In Nederland, waar bij Temana 18 man werken en nauwelijks sprake is van doublure in activiteiten, zal het samengaan naar het zich laat aanzien, geen consequenties hebben voor de werkgelegenheid. Omdat het samengaan alleen betrekking zal hebben op consumentenproducten in Europa, blijven de activiteiten van Temana buiten Europa en de vestiging Romi in Vlaardingen van ACP (oliën en vetten) buiten de nieuwe combinatie.

Opmars van het zeil

Onlangs kwam in Japan gereed het 6650 ton metende vrachtschip 'Tropical Marina'. Een bijzonder schip want, behalve uitgerust met een 3300 bhp. motor, beschikt de nieuwe aanwinst van de Japanse rederij Taizan Kaiu over extra stuwkracht in de vorm van 180 vierkante meter zeil. De dienstsnelheid bedraagt 13 mijl per uur. Het schip is ingezet om stukgoed te vervoeren van Japan naar Zuid Oost Azië en houtproducten in omgekeerde richting. In tegenstelling tot andere van zeilen voorziene schepen in de Japanse koopvaardijvloot moeten de zeilen op de 'Tropical Marina' voor een gedeelte met de hand worden bediend. Bij andere schepen gebeurt dat geheel hydraulisch. Later dit jaar wordt, ook in Japan, een bulkarrier van 26.000 ton draagvermogen afgeleverd, eveneens voorzien van hulpzeilen. Dit schip zal wereldwijd worden ingezet.

Nieuw onderkomen van Group Training

In april jl. werd het nieuwe onderkomen van Group Training (PNTH) in gebruik genomen. Tot die tijd was PNTH gevestigd in één der Shell-gebouwen aan de Floris Grijpstraat in Den Haag, nabij de Wassenaarseweg, maar nu kan worden beschikt over een pand dat tegen het congrescentrum 'De Leeuwenhorst' in Noordwijkerhout is aangebouwd. Het omvat twaalf leslokalen voor 25 tot 30 cursisten, voorzien van de modernste audiovisuele hulpmiddelen. Verder zijn er 56 comfortabele slaapkamers en kan

PNTH daarnaast nog over een groot aantal slaapkamers in 'De Leeuwenhorst' beschikken. Ook sportfaciliteiten zoals tennisbanen, squashbanen en een fitness-trainingsruimte staan de cursisten ter beschikking. 'De Leeuwenhorst', oorspronkelijk een klooster uit de vroege Middeleeuwen, werd in 1961 omgebouwd tot een seminarie.

Het is nog steeds eigendom van het bisdom Rotterdam, maar groeide in de jaren '70 uit tot één der grootste congrescentra in Nederland.

Zo iets kan bij computeradressering wel eens gebeuren . . .

PU22/0075

SHELL TANKERS B V

T A V DE WELEDELE HEER
BIBLIOTHEEK
HOFFLEIN 20
2032 AC ROTTERDAM

Geboren:

19.04: Ebel Henk, zoon van P. Drewes, 4e wtk en Mw. T. B. Drewes-de Boer;
27.04: Marina Jacobien, dochter van J. A. Louws, 5e wtk en Mw. J. J. A. Louws-Blaasse;

Aflossingen

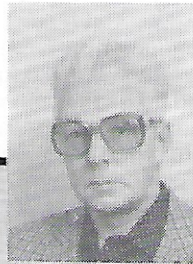
roff.: T. Neutel, G. H. P. Ribbens, M. G. Jacobs, J. W. de Boer, H. J. van Homoet, M. Platschorre, P. Colje, W. Visser
gezagv.: J. Bosman, J. E. Dekker, R. A. Kattenburg Schüler, J. Klein Roseboom, H. A. Kuling, J. L. Muyskens, J. Post, H. Unger, P. E. van der Veld, W. Welbie
1e stm.: W. J. H. van Dipten, R. Dijkstra, J. P. Hendriks, J. M. Huygens, J. S. de Jong, F. Kuyt, W. C. Moll, P. J. Muntjewerf, J. van Ruiven, N. Venendaal, J. G. Wientjes, G. Zoetendal
2e stm.: J. W. H. B. ter Braak, A. Breevaart, B. Crum, L. van Doren, C. J. van Essen, J. C. Hilberding, R. R. van der Maas, F. Makkee, R. P. Regout
3e stm.: T. Barth, P. J. J. van den Berg, K. Cramer, E. M. van Dijk, R. W. Houweling, L. F. F. T. van Oudvorst, H. de Roo, P. J. Veenman, W. Verschuure, J. B. Weyland
4e stm.: Brugts, J. M. Schut, A. D. N. Smith, M. A. Spoelstra, M. P. van Tuyl, P. Vermaas
hwtk.: F. L. Alexandre, P. A. Ankerman, P. F. Buil, F. W. Gakes, R. N. Groen, C. J. den Hollander, L. W. Jorissen, F. G. Krijgsman, O. K. Nicolai, B. Oudkerk, J. J. F. Reitsma, J. Wielart
2e wtk.: J. L. de Bondt, W. J. M. Braeken, K. J. Faasse, M. F. Koens, L. F. Kruyt, M. J. Parent, A. Storm
3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, C. Brasser, J. A. Deelen, C. A. van Esveld, R. F. Hamar de la Brethonière, A. Harkink, R. Koudstaal, J. W. Schippers, C. J. Tanis

4e wtk.: T. M. Brandts, O. Broksma, P. J. Farla, H. Hendrikse, P. R. Kesting, A. H. van Klinken, R. F. van Loon, W. Overeem, J. Schillemans, P. R. Schol, A. K. Vennik
5e wtk.: M. P. M. Boeren, J. van der Duin, H. K. W. M. Hagemans, J. van der Harst, H. A. Lamme, C. H. V. Leenders, P. H. van der Meulen, J. G. Verbeek
vakl.: W. Kesteloo, J. P. de Landes
wass.: C. G. J. Broeders, R. D. Crena de longh, J. Doolaar, B. J. P. van Dorp, R. J. G. van der Klis, H. W. M. Rolvink, C. H. Roozendaal
saw.: J. Bovenkerk
asaw.: D. C. W. van den Berg, R. van der Blom, R. P. A. Heuts, C. M. Rijnsburger, J. M. Vermeulen, T. van Vessem, K. H. Willemsen
asv.: G. Ammeraal, F. W. Bosson, R. G. van den Brink, J. J. Donleben, P. van Eenige, G. van Kuilenburg, A. C. Kusters, E. B. de Niet, B. R. Pronk, B. L. Quist, P. O. Schaap, A. A. O. Schenk, W. P. Schot, R. J. S. Vrugteman, J. H. Winands
aasv.: J. G. M. Adams, G. L. Barendse Jr., R. G. Schwalbach
hovo.: H. J. van Alphen, C. F. van der Ende, M. van Hagen, M. W. B. Kitzen, O. A. Looyen, A. P. Maat, H. Otter, F. Tullmann, J. M. C. Verjans
kok.: E. J. Eradus, C. van Zal
bed.: H. van den Enk, F. Hamming, P. de Vries
hbed.: W. D. Anthonio, J. Boelee, H. Domselaar, J. A. Small
ajng.: R. J. H. Belt, N. P. W. Hemstra

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
gezagv. S. Noordenbos, 2e wtk. P. Stachelhausen, 4e wtk. M. H. Tydeman, 5e wtk. H. Bubberman
m.s. 'Acila'
4e stm. B. de Vries, 3e wtk. J. W. Jongkind, 4e wtk. W. Jongens, hovo H. Seegers
m.s. 'Acmaea'
gezagv. C. Vlas, 4e stm. H. W. Kapma

m.s. 'Acteon'
wnd. 1e stm. J. van Rooyen, hwtk. A. J. Baerveldt, 2e wtk. F. D. Dieleman, 3e wtk. W. P. N. Kramer, wass. Q. A. P. de Wit, hovo F. R. Stoker
m.s. 'Cardissa'
roff. G. T. Mebius, gezagv. M. Hus, 1e stm. G. A. M. Dorren, wnd. 3e stm. H. R. Gallis, hwtk. J. B. J. Jonker, asv. R. F. Huysers, A. van der Windt
m.s. 'Caurica'
gezagv. J. de Jager Sr., 3e stm. H. E. Becht, asv. M. R. Cordu, M. L. Delhaye, G. Ekkelenkamp, A. Sumantri, J. Tuinebreyer, bed. J. A. Schuiten
m.s. 'Cinulia'
wnd. 1e stm. A. T. van Es, 3e stm. L. M. P. Out, 4e stm. B. F. L. Cloet, hwtk. G. de Goede, 2e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. A. M. de Boer, P. Moll, G. de Vries, wass. A. C. in 't Hout, hovo P. C. Bergmans
m.s. 'Dallia'
hwtk. C. H. de Koning, 2e wtk. A. J. A. de Groot, 3e wtk. B. K. Frans, wass. J. F. Boers, E. Wuestman, vrm. C. Boo Davila, vakl R. Crespo Rivas, vak2 B. Regades Hermo, D. Vidal Miguez, saw. J. A. Amorin Lucio, S. Dominguez Castro, J. Guisande Martinez, L. Martinez Duran, J. M. Olveira Santos, F. Perez Fernandez, J. Rajo Fernandez, J. Villa Alvarez, hovo J. S. Duran Barros, kok A. Martinez Amoedo, bed. E. Cruz Buyo, J. A. Taboas Rana, hbed. J. Villaverde Bouillon
m.s. 'Daphne'
roff. E. R. Baay, gezagv. K. Poort van Ingen, 2e stm. H. A. Kamsteeg, 3e stm. Y. de Boer, wnd. hwtk. J. H. S. van der Pas, 4e wtk. W. H. Kuyper, 5e wtk. C. J. Muyskens, vakl M. Temmerman, asv. W. Gerritsen, hovo W. W. Huijgen, bed. A. M. M. Wintjens
m.s. 'Diadema'
roff. W. P. Engel, 1e stm. W. Hoogendijk, 3e stm. W. M. de Bruyn, 2e wtk. H. J. Lammertink
m.s. 'Felania'
1e stm. A. J. Both, 3e stm. M. R. Vogelpoel, 4e stm. J. N. M. Sinnige, asaw. O. Barrau, E. H. Vissia, asv. R. Bakker, P. P. Flecken, bed. J. Jager, hbed. H. J. Denies



IN MEMORIAM

Tot onze grote ontsteltenis moesten wij op maandag 7 mei 1984 het bericht ontvangen dat radio-officier **B. Immerzeel** die middag aan boord van de m.s. 'Fulgur' varende voor de West-Afrikaanse kust, onverwachts was overleden. Hij bereikte de leeftijd van 53 jaar.

Gedurende de vele jaren dat Bert Immerzeel op onze schepen heeft gevaren, was hij altijd een graag geziene en prettige collega aan boord. Tevens stelde hij zijn grote kennis van elektronica door zijn brede belangstelling in het scheepsgebeuren ook buiten het radiostation ten dienste van zijn schip.

Onder grote belangstelling heeft op vrijdag 18 mei zijn crematie plaats gevonden in het crematorium Westgaarde te Amsterdam-Osdorp. Van de zijde van Shell Tankers B.V. waren daar verscheidene collega's van de vloot en van kantoor aanwezig.

Onze gedachten gaan thans op de eerste plaats uit naar zijn echtgenote en wij hopen dat zij de kracht mag vinden om dit grote verlies te kunnen dragen.

m.s. 'Felipes'

3e wtk. M. J. Viergever, 4e wtk. K. Wagenaar, bed. G. C. Pfennings

m.s. 'Ficus'

1e stm. D. C. Tazelaar, wnd. 2e stm. J. Ghijssels, 4e stm. A. M. G. van den Hurk, asaw. F. Bak

m.s. 'Flammulina'

hwtk. J. I. Brangert, asv. T. W. Meeuw, hovo J. H. A. J. Orië

m.s. 'Fossarina'

1e stm. G. W. Geesink, 2e stm. A. J. Kappers, 4e stm. A. A. G. Brands, 4e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, asaw. R. van Zomeren, asv. C. N. M. Prins, asv. M. Eeken

m.s. 'Fossarus'

roff. D. Bins, 4e stm. G. Y. Bouma, 4e wtk. R. Roor, asaw. J. G. Constant

m.s. 'Fulgur'

roff. H. P. de Jager, 3e stm. P. J. L. Mulder, hwtk. J. Visser Jr., 3e wtk. P. Hack, asaw. A. van der Haak, M. J. W. Post, asv. D. van Eenige, M. A. J. Veen, hovo C. A. Breederland

m.s. 'Fusus'

roff. A. Narold, 1e stm. H. J. de Vries, 3e stm. J. H. van Zanden, 3e wtk. P. J. van den Ende, wnd. 4e wtk. A. M. P. Dekker, asv. S. H. J. Gieling, hovo W. Haanepen, bed. E. W. A. Jansen, A. Smit, hbed. B. J. van Gelderen

s.s. 'Kylix'

3e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. R. M. M. J. Duym

s.s. 'Laconica'

wnd. 2e stm. A. E. R. van de Griend, 3e wtk. F. H. de Jong, 4e wtk. E. J. H. Visscher

s.s. 'Latia'

2e stm. W. Holwerda, asv. C. F. M. Hartman

m.s. 'Niso'

gezagv. J. M. Hillen, 3e stm. J. A. Valk, 2e wtk. H. M. Westerveld

s.s. 'Ondina'

wnd. 1e stm. G. M. Schipper, hwtk. J. W. van Wegen, 2e wtk. H. Tesink

s.s. 'Vitrea'

wnd. 1e stm. G. J. C. van Eeten, hovo J. M. Maaskant

s.s. 'Zafra'

roff. H. S. H. de Jong, gezagv. P. Snel, wnd. hwtk. A. Houwaard Jr.

s.s. 'Zaria'

3e stm. H. Ammerlaan

Uit dienst getreden:

Aank. Sch. gezal a/w: J. M. Vermeulen;
Alg. Sch. vakman: J. J. F. M. Coppelmans;

Overplaatsingen:

3e wtk.: T. P. M. Westhuis – S.N.R.;
3e wtk.: M. P. Roon – S.N.R.;
4e wtk.: L. A. A. Visser – S.N.R.;
4e wtk.: R. M. van Schaik – S.N.R.;
4e wtk.: P. J. M. Heyns – S.N.R.;
4e wtk.: C. J. Spanjer – N.A.M.;
Wachtassistent: E. D. van Leeuwen – N.A.M. – Assen;
G. J. C. Dudink – N.A.M. – Assen;

Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. de Jager – Shell Curaçao N.V.;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

3e wtk.: J. P. de Visser – Shell Curaçao N.V.;

Terug van militaire dienst:

4e stm.: B. de Vries;

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: J. R. N de

Bode, M. R. Vogelpoel;
2e Stuurman G.H.V.-th.: J. van der Wees, F. T. G. J. Mulder;
'C-th.': T. W. P. B. Vermolen, W. P. N. Kramer, P. J. W. Hoogendoorn;
'B': M. H. Tijdeman, H. Bubberman, P. H. van der Meulen, J. van der Duin, P. J. Hanemaayer;
'A': A. C. in 't Hout.

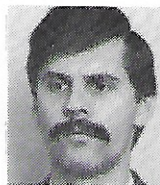
Met pensioen:

gezagv.: G. Arkema;
hfd. wtk.: W. J. van der Hoek.

Onze vlootjubilaren:



J. Soage Vieitez
Sch. gezal a/w
10 jaar op
14.05.1984;



D. A. L. Hitz
2e stm.
10 jaar op 02.07.84



J. B. Winkelhuis
2e stm.
10 jaar op 05.07.84



D. van Enige
Alg. Sch. vakman
10 jaar op
08.07.1984



A. W. Jacobs
Hoofd Voeding
10 jaar op
10.07.1984



M. Kumentas
Alg. Sch. vakman
25 jaar op
15.07.1984



K. P. Cupido
2e stm.
10 jaar op 21.07.84



J. A. M. van Beurden
Alg. Sch. vakman
10 jaar op
29.07.1984



G. Buma
1e stm.
25 jaar op 30.07.84



Geboren:

9 mei 1984, Kevin, zoon van Mw. C. F. Harcksen-Palsrok, DFP/3 en R. Harcksen

Overplaatsing:

Mw. J. Wassink- DFF/5 (SNC)

DE OUDSTE KRANT

Lloyd's List is zonder twijfel de oudste nog bestaande krant ter wereld. In april 1734 verscheen het eerste nummer en gedurende de daarop volgende 250 jaar verlieten meer dan 52.600 verschillende uitgaven de Lloyd's Printing Office in Londen. Aanvankelijk een wekelijkse uitgave, vervolgens twee maal per week en al vrij spoedig uitgegroeid tot een gerenommeerd dagblad. Geen krant om eens gezellig, met een kop koffie in de hand, te gaan lezen want de inhoud is zeer zakelijk en puur gericht op scheepvaart, scheepsbouw, transport, energie, verzekering en luchtvaart. U zult er geen geromantiseerde verhalen over heldendaden op zee in tegenkomen. Wel nauwkeurige 'straight to the point' rapportages over allerlei zaken die voor bedrijven belangrijk kunnen zijn. Want voor meer dan 95% bestaat de kring van abonnees uit ondernemingen op het gebied van scheepvaart, verzekering, enz. Slechts een handjevol individuelen hebben zich voor een abonnement laten noteren.

Fijne neus

Lloyd's List vond zijn oorsprong in het koffiehuis van Edward Lloyd in Londen. Het etablissement gold toentertijd als een ontmoetingsplaats van lieden die zakelijke transacties wilden afsluiten. Het ging veelal om aan- en verkoop van goederen, verschepingsovereenkomsten en verzekeringsaangelegenheden. De communicatie was in die dagen nog uiterst gebrekkig en de enige manier om aan informatie te komen was zo veel mogelijk mensen te ontmoeten en je ogen en oren goed open te houden. Edward Lloyd, de beheerder van het koffiehuis had een fijne neus voor nieuws en iedereen kon bij hem terecht om iets te weten te komen over aangekomen en vertrokken schepen, bestemmingen of eventueel een bevestiging dat ergens ter wereld een schip was gebleven. Dit laatste had hij dan gehoord van overlevenden of opvarenden van schepen die ten tijde van het onheil in de buurt waren geweest. Dikwijls duurde het vele maanden voordat het nieuws het koffiehuis bereikte maar dan was er voor de belanghebbenden toch min of meer de

zekerheid dat b.v. de lading koffie nooit de plaats van bestemming zou bereiken. Indien voor vertrek van het schip een verzekering was afgesloten kon uitbetaling van het verzekerde bedrag daarna plaatsvinden. In die dagen werd de basis gelegd van de huidige wereldomvattende organisatie Lloyd's Register of Shipping. Na het overlijden in 1713 van Edward Lloyd ging zijn opvolger door met het verzamelen van nieuws en in 1734 werden de losse pamfletten tot een soort krantje geformeerd. Lloyd's List was geboren. Dat de uitgave geen eendagsvlieg is geweest blijkt uit het onlangs gevierde jubileum: 250 jaar Lloyd's List! De lezerskring is niet groot. Alle dagen van de week, behalve 's zondags, worden 14.500 exemplaren

gedrukt waarvan 9.500 stuks in Engeland worden gedistribueerd. De rest gaat naar alle delen van de wereld.

De gegevens die nodig zijn voor het samenstellen van Lloyd's List, soms 12 maar ook wel eens 40 pagina's (speciale edities) komen van Lloyd's agenten uit alle windstreken. Dagelijks verschijnen lange lijsten met scheepsbewegingen in de belangrijkste havens. Een speciale pagina is gewijd aan 'casualties', calamiteiten met schepen en vliegtuigen. Verder kolommen met vrachtnoteringen, scheepsverkoop, scheepsbouw, nieuws over stakingen, congesties in havens, kortom, alles wat maar even van belang kan worden geacht voor de abonnees. Tot voor een jaar of tien was de opmaak van het blad een beetje aan de saai kant. Door het plaatsen van meer foto's, ook op de frontpagina, ziet het geheel er een stuk aantrekkelijker uit.

Lloyd's List wordt als zeer gezaghebbend beschouwd. Andere scheepvaartbladen ontlenen hieraan vaak hun gegevens. Het staat wel vast dat Lloyd's List de reputatie, als zijnde de oudste krant ter wereld, nog heel lang zal behouden.

Ter gelegenheid van het 250-jarig bestaan van Lloyd's List hebben twaalf landen speciale herdenkingspostzegels uitgegeven. De ontwerpen zijn gebaseerd op lokale maritieme gebeurtenissen. Ter informatie van filatelisten: de zegels zijn uitgebracht in de volgende landen: Ascension, de Bahama's, Barbados, Virgin Islands, Cayman Islands, Falkland Islands, Fiji, Gambia, Mauritius, Nauru, St. Helena en de Solomon Islands.

LLOYD'S LIST. N° 560
FRIDAY, January 2, 1934

London Exchange
 Bank 1/4 1/2
 India 1/4 1/2
 Java 1/4 1/2
 Manila 1/4 1/2
 Mexico 1/4 1/2
 Peru 1/4 1/2
 Rangoon 1/4 1/2
 Singapore 1/4 1/2
 Suez 1/4 1/2
 Yokohama 1/4 1/2

Gold in India
 1000 to Rs. 1000
 1000 to Rs. 1000

Exchange Rates
 100 to £ 100
 100 to £ 100

Freight Rates
 100 to £ 100
 100 to £ 100

LLOYD'S LIST.
LONDON, THURSDAY, FEBRUARY 10, 1934

WEST INDIA AND PACIFIC
 COMPASS LINE
 WEST INDIA
 PACIFIC

STEAM TO BOMBAY AND KERALA
 STEAM TO HULL
 DEMONSTRATION LINE
 MAIL ROUTE TO CALIFORNIA
 THE JAPAN MERCHANTS' SHIPING COMPANY
 THE NIPPON Yusen Kaisha, Ltd.
 THE NIPPON Yusen Kaisha, Ltd.
 THE NIPPON Yusen Kaisha, Ltd.

LLOYD'S LIST
TURKISH EXPERIENCE
OUR ROOTS GO BACK TO 1887

Japan Line in bid to move back into profit
 \$200m plan for box port of Isle of Grain

Finnish ferry contract is signed

Brazil yards win £53m German order

First of Sanko's new bulkers is chartered

Shipping to be wound up

CERRAHGIL