

# **schipenka**

maart 1978



## Medevaren echtgenotes

We komen blijkbaar moeilijk uitgepraat over dit onderwerp. Nadat de laatste wijzigingen met betrekking tot het voor maatschappijrekening nemen van passagekosten voor echtgenotes op 1 september 1977 van kracht zijn geworden, blijkt daar nu in bepaalde gevallen een uitleg aan gegeven te worden, die nimmer in die zin bedoeld is.

In het Scheepsreglement wordt vermeld, dat 50% van de passagekosten van de eerste en van de tweede maal dat in een kalenderjaar wordt gereisd, voor rekening van de Maatschappij zijn. Indien binnen één kalenderjaar slechts eenmaal door de echtgenote wordt gereisd, kan zij vooraf mededelen af te zien van haar recht op twee reizen met 50% vergoeding van passagekosten. In dat geval zullen uitsluitend de passagekosten vanuit het buitenland naar Nederland éénmaal voor 100% voor rekening van de Maatschappij zijn.

Het bovenvermelde woordje *vooraf* betekent dat een echtgenote vóórdat zij gaat medevaren dan zal moeten mededelen dat zij afziet van vergoeding van 50% van de passagekosten voor de heenreis. Doet zij dit niet, dan geldt zowel voor de heen- als voor de terugreis de 50%-regeling, onafhankelijk of de heenreis b.v. eind december gemaakt wordt en de terugreis begin januari. Het is zeker niet de bedoeling om – afhankelijk van het moment van het jaar – voor de één gunstiger voorwaarden te scheppen dan voor de ander.

Degenen die er dus van uitgingen tegen het eind van het jaar hun echtgenote te laten uitvliegen om mee te varen en dan 50% van de kosten vergoed te krijgen, om vervolgens vlak na de jaarwisseling voor 100% vergoeding van de retourpassagekosten in aanmerking te komen, moeten wij teleurstellen. Alleen 100% als dat vóór de uitreis is kenbaar gemaakt, en dan de uitreis geheel voor eigen rekening.

## Pokkenbriefje

Het gebeurt de laatste tijd herhaaldelijk, dat echtgenotes die gaan medevaren, zich tot onze medische dienst wenden met de vraag, waarom een internationaal bewijs van inenting tegen pokken nodig is. Daarbij baseren zij zich soms op uitspraken van hun huisarts of van de G.G. & G.D., die erop wijzen dat het „pokkenbriefje” voor geen enkel land meer nodig is. Met andere woorden: dat derhalve de eis van onze maatschappij is verouderd.

In dit verband is het goed er nog eens de aandacht op te vestigen, dat alhoewel inderdaad in de meeste landen geen bewijs van inenting/revaccinatie meer wordt gevraagd, in een aantal landen in het Midden-Oosten en Afrika een dergelijk bewijs nog wel degelijk strikt noodzakelijk is. Wanneer een schip een haven in een van die landen binnenloopt zonder dat alle opvarenden – dus ook medevarende echtgenoten – van zo'n bewijs zijn voorzien, worden bijzonder strenge maatregelen genomen. Medisch gezien dient bovendien aan tijdige inenting/revaccinatie in Nederland altijd verre de voorkeur te worden gegeven boven het noodgedwongen laten verrichten daarvan in vreemde havens. Het argument van sommigen, dat dan voor een kustreis in West-Europese wateren of een oceaan-oversteek een pokkenbriefje wel achterwege kan blijven, houdt geen stand als men bedenkt dat een schip door deroustering een geheel andere bestemmingshaven kan krijgen dan oorspronkelijk gepland. In gedachten houdend, dat juist vorig jaar honderden nieuwe gevallen van pokken zich hebben voorgedaan in Somalië en enkele omringende landen, zal men er begrip voor kunnen opbrengen dat wij onverkort vasthouden aan de eis dat onze zeevarenden en hun eventueel medevarende echtgenoten van o.a. een pokkenbriefje moeten zijn voorzien alvorens te kunnen monstren.

## Verkocht

De „Kelletia”, gebouwd in 1957, is voor de sloop verkocht. Begin deze maand arriveerde het schip in Kaohsiung, alwaar het aan de slopers in Taiwan is overgedragen. Onze vloot telt thans nog 42 schepen met een totaal-draagvermogen van 2.848.671 ton.



## Bij de voorplaat

Radiogolven op zee, met het doel u te attenderen op de wijziging van ons telegramadres in **tankshell**.

## Tankshell

Vanaf 1 maart 1978 heeft onze maatschappij een nieuw telegramadres, namelijk kort en krachtig: *tankshell*. Deze wijziging is een gevolg van de sedert 1 oktober jl. ingevoerde wijze van woordentelling van telegrammen. Iedere groep van 10 letters of leestekens of deel daarvan telt sedertdien als één woord. Het oude telegramadres *shelltankers* telde dus nog voor twee, wat – in aanmerking nemend dat elke dag heel wat telegrammen ons bereiken – niet erg voordelig is. Om evenwel te voorkomen dat berichten niet zouden aankomen in de periode dat schepen, leveranciers, agenten, enz. nog aan het nieuwe telegramadres moeten wennen, blijft tot het eind van het jaar ook het oude telegramadres gehandhaafd. Maar sedert 1 maart is het nieuwe, officiële telegramadres: *tankshell*.

## Verzoeken voor scheepsinformatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capisteria	m.s. Diloma	s.s. Kermia	s.s. Marinula	s.s. Patro
m.s. Acila	s.s. Capulonix	m.s. Dione	s.s. Khasiella	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Cinulia	m.s. Dosina	s.s. Kopionella	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Crania	m.s. Felania	s.s. Kylix	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Arca	m.s. Dallia	m.s. Fossarina	s.s. Lepton	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Atys	m.s. Daphne	m.s. Fossarus	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Capiluna	m.s. Diadema	m.s. Fulgur	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria



# Maak van je hart geen moordkuil

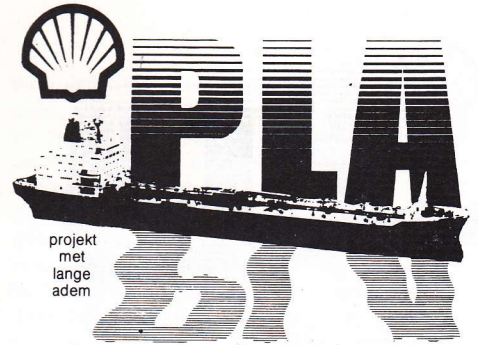
Naar aanleiding van de publikaties over het PLA-project en gesprekken met collega's – zowel ouderen als jongeren – wil ik graag langs deze weg nog eens een bijdrage geven tot de discussies over het genoemde project. De meesten onder ons zullen inzien, dat er iets moet gebeuren om onze concurrentiepositie te behouden. Maar het Nederlandse bedrijfsleven kan dat onmogelijk alléén. De Nederlandse regering zal, wil het ernst maken met een economische verbetering, lastenverlichtende maatregelen voor het bedrijfsleven afkondigen.

Tot dusverre kunnen velen, denk ik, de doelstelling van het project: *mèer efficiency met minder mensen* – wel volgen. Naar mijn mening draagt deze stelling echter niet bij tot een ontspannen werksfeer op de vloot. Vele collega's willen in het huidige wankel economische klimaat een stuk duidelijkheid. Velen vragen zich af of ze straks nog gezagvoerder kunnen worden wanneer ze tegenstander blijven van het dan wellicht (?) gerealiseerde project. Wat blijft er in dit stadium nog over van een carrièreplanning? Ik vraag me met hen af of de ambitie inderdaad zo groot is voor dit project.

Dan nog enige opmerkingen over de nivellering die dit project wel zeker met zich meebrengt. Dr. J. Roggema schrijft in zijn artikel, dat studies bevestigen dat er verschillen zijn tussen officieren en gezellen in sociale afkomst, opleiding, enz. De verschillen worden m.i. door dit project echt niet opgelost, integendeel. Ik kan uit eigen ervaring bij een andere werkgever zeggen, dat de verschillen alléén maar worden aangescherpt. De officieren en gezellen zullen zich m.i. een ieder in hun eigen leefgemeenschap (bar) beter thuisvoelen. En mocht er dan toch een sociale integratie moeten komen, dan zal dat in geen geval in het zelfde tempo kunnen samengaan met de maatregelen tot het behoud van onze concurrentiepositie. Ik vraag me trouwens af of er wel zo'n drang naar sociale integratie bestaat; er werd in het artikel „blik verruimen” in „Shell Venster” toch met geen woord over gerept.

Verder vind ik de beantwoording van de vragen t.a.v. sociale integratie, uniformen, enz. wel erg vaag. Men zegt dat de problematiek wel op lange termijn zal worden bekeken. Het zal wel zo'n vaart niet lopen, is het antwoord. Er wordt voor mij een weinig duidelijk beleid gevoerd t.a.v. deze problemen. Dit alles zal leiden tot onzekerheden aan boord. Waar heb je je aan te houden? Het zal de sfeer aan boord wel niet ten goede komen. Prof. Kuin zegt ergens: „Het welzijn van de werkende mens wordt niet alléén in guldens en uren gemeten”. Ik geloof dat we dit ons eens meer zouden moeten realiseren.

B. Fritzsche



Bovenstaande brief ontvingen wij van waarnemend 3e stuurman B. Fritzsche, die na zijn ARO-opleiding thans reserve-officier is bij de Koninklijke Marine. Er worden verschillende punten in aangesneden waarop wij hieronder nader ingaan.

Om met de eerste alinea te beginnen: zelfs wanneer men van de optimistische verwachting uitgaat dat de overheid er inderdaad toe overgaat o.a. lastenverlichtende maatregelen voor het bedrijfsleven te nemen, dan nog blijft de vraag of die afdoende zullen zijn voor de Nederlandse scheepvaart.

Dat „meer efficiency met minder mensen” niet zou kunnen bijdragen tot een ontspannen werksfeer aan boord, kunnen wij niet onderschrijven.

Het zijn veelal juist de kleinere teams die niet alleen een geduchte prestatie leveren, maar waar de onderlinge verhoudingen beter zijn dan in groter verband. Overigens: dat de gewijzigde economische situatie, de technische en sociale veranderingen die rondom ons plaatsvinden, de duidelijkheid niet bevorderen zijn wij met briefschrijver eens. Maar wij hebben die wijzigingen niet in eigen hand. Het enige dat wij kunnen doen is ons voorbereiden op wat ons nog te wachten staat, een conclusie die toch door praktisch alle collega's tijdens de Lochem-conferenties getrokken is. En waaruit het „Project met Lange Adem” juist is

voortgekomen! Daarbij zijn bedoelde zekerheden toch geenszins aangetast. Een ieder die èn de vereiste diploma's en vaartijd èn de benodigde capaciteiten heeft om gezagvoerder te worden, zal die positie ook kunnen bereiken zolang er een Nederlandse vloot van behoorlijke omvang is. Juist om dit laatste mogelijk te maken is ook het PLA opgezet. Zonder grotere efficiency zou de Nederlandse scheepvaart uit de markt worden geprijsd. En dan kunnen we inderdaad de „career planning” wel helemaal vergeten, hoeveel „ambitie” er ook is.

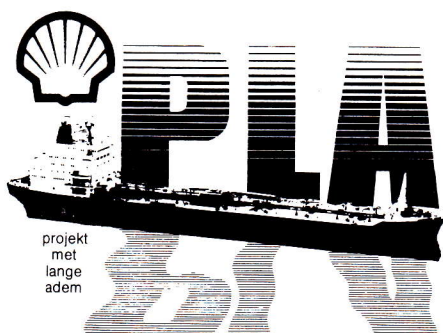
Wat die nivellering betreft, het gaat erom op den duur te varen met gezellen die een betere opleiding hebben genoten en meer verantwoordelijkheid kunnen dragen dan tot nu toe gebruikelijk. Daardoor wordt inderdaad de afstand tussen de scheepsgezel en de officier kleiner. Is dat nivellering in de gebruikelijke betekenis van het woord? Nee, het is niet het zonder meer gelijkgeschakelen van verschillende niveaus, maar een poging betere *vaklieden* aan boord te krijgen, waarom door de schepen al jaren wordt gevraagd. Daarbij wordt het verschil wel kleiner, dat is waar, maar dat kan toch moeilijk als nivellering worden betiteld.

Als een betrekkelijk kleine groep mensen vier à vijf maanden op één schip zit en daarbij nauw met elkaar samenwerkt, ligt het toch voor de hand dat men ook buiten de werktijd meer contact met el-

kaar zoekt. Of deze, wat men noemt „sociale integratie”, gelijke tred zal houden met de maatregelen om de concurrentiepositie te verbeteren, dat zal de toekomst leren. Op de proef-schepen onderling is dat nu al verschillend. Overigens: het is zeker niet geschrapt uit het PLA. Dat in het artikel „Blik verruimen” in „Shell Venster” niet opnieuw sprake hiervan was, is uitsluitend omdat in het eerste deel (waarnaar nadrukkelijk wordt verwezen) de visie hieromtrent reeds uitvoerig ter sprake was gekomen. Maar het hoofddoel van PLA is de sociale integratie zeker niet. Het is een bijkomend facet, maar zeker niet minder belangrijk!

Wanneer ten slotte door briefschrijver wordt gesteld, dat beantwoording van diverse gestelde vragen te „vaag” is, dat een „weinig duidelijk beleid” wordt gevoerd t.a.v. diverse problemen, zouden we willen wijzen op de instelling van de projectgroepen. Nu, op dit moment, voorspellen hoe de ontwikkeling in de komende jaren wordt, kan niemand. Juist dankzij de projectgroepen en de inspraak van alle betrokkenen op de vloot – en aan de wal, zal voortdurend – waar nodig – de koers kunnen worden bijgesteld. Geen 100% zekerheid nu dus, maar wel een streven gericht op grotere efficiency, betere werksfeer èn sociale integratie. En we dachten dat de uitspraak van prof. Kuin daarmee volkomen in overeenstemming is.





Wat vinden de senior-officieren die op PLA-schepen dienstdoen nu zelf van het Projekt met Lange Adem? We zochten er enkelen op tijdens hun verlof, vroegen naar hun ervaringen, hun verwachtingen voor de toekomst, hun teleurstellingen zo die er waren. Kortom verzochten hen vrij-uit te spreken en zegden daarbij toe de kopij, voordat het in druk verscheen, aan hen voor te leggen ten bewijze dat we niets verzwegen.

Aldus geschiedde, zodat wij thans het eerste deel kunnen brengen van

# ZIJ VOEREN PLA

**Kapt. Van der Zouwen** was, voordat hij zijn dienstperiode op de „Fossarus” aanving, samen met hoofdwerktuigkundige Almsa veertien dagen te gast geweest op de „Fulgur”. Zij hadden dus al in de praktijk kunnen zien hoe PLA werkt, althans kan werken. Want elk proefschip kan – mits de richtlijnen worden aangehouden – toch z’n eigen experimenten uitvoeren. „Ja, die periode was erg leerzaam voor ons. Sommige ideeën vond ik goed, bij andere had ik m’n twijfel. We hadden daarna nog ongeveer zes weken de tijd aan boord van de „Fossarus” om ons voor te bereiden, want we voeren nog met Spaanse scheepsgezellen. Pas nadat die in september door Nederlanders werden vervangen, konden we omschakelen. Dat moet u nu ook weer niet zien, als een verandering van de ene dag op de andere. Wel riepen we ze onmiddellijk na aankomst bij elkaar. Want zij hadden nu wel, net als wij, een PLA-voorlichtingsdag gehad, maar om nou te zeggen dat je daardoor helemaal op de hoogte bent van de werkwijze, is ook weer overdeven.”

## Werkverdeling

„Nou is het PLA-systeem een methode waarbij je veel moet praten, overleggen dus. Ik ben zelf niet eens zo’n prater, maar als je het serieus wilt proberen, moet je er toch aan geloven. We begonnen met iedereen te vragen waar hij de meeste ervaring in had. De meesten reageerden daarop nogal verbaasd, maar met wat overleg konden we toch de werkgroepen onder de acht scheepsgezellen verdelen. Welke groepen? Machinekameronderhoud, dek-onderhoud, gereedschap, elektro, ladingapparatuur, stores, dekwerktuigen en meergerei. Elk bemanningslid kreeg twee groepen, zodat als één van hen de wacht had, een ander het werk kon overnemen. Voor de officieren hielden we in principe de subgroepenverdeling van kantoor aan. Iedere officier heeft die subgroepwerkzaamheden waarmee hij ook dagelijks

bezig is. Toch bleek al gauw, dat we niet op het goede spoor zaten. Als je zonder scheepsvoorman vaart, dan is van alle medewerkers – zonder uitzondering – een zelfstandige houding nodig.

Dat kan niet ineens, zeker niet als je dan ook nog het matrix-systeem wilt doorvoeren. Het elkaar bijstaan dus, waarbij dan weer de een, dan weer de ander leiding heeft. Dat vereist bij velen een mentale verandering. Je moet ook niet vergeten, dat de meesten, ook aan de wal trouwens, altijd werk hebben gedaan dat min of meer is opgedragen. En nu ineens zelfstandig werken, ieder met een vaste taak? Nee, dat ging niet zo goed. Tenzij de hoofdwerktuigkundige, die de leiding heeft bij het dagelijkse werk, als het ware de voorman z’n taak gaat overnemen. Maar dat was geenszins de bedoeling!

We zijn toen de werkzaamheden die tot elke groep behoorden, meer uitgebreid gaan omschrijven. En dat hielp. Want men was – op een enkele uitzondering na – echt van goede wil. Elke dag, om kwart voor vijf, nam ik het over van de stuurman van de wacht. Want om die tijd kwam een ieder in de conference room. Onder leiding van de meester werd nagegaan in hoeverre men met het werk van de dag was opgeschoten, wat voor werk er de volgende dag wachtte, wie extra hulp nodig had, enz..”

## Plus-diploma-houders

Uit het gesprek blijkt, dat de officieren van de beide diensten zoveel mogelijk hun eigen vaste taken behielden. In het algemeen worden de stuurlieden bij bepaalde technische jobs wegwijs gemaakt door hun collega’s van de werktuigkundige dienst. Omgekeerd was het moeilijker om werkelijk tot matrix te komen. Want hoewel de belangstelling voor het gebeuren op de brug er wel degelijk was, kon daar natuurlijk geen enkele taak door de werktuigkundigen worden verricht. „Dat Matrix-systeem zie ik toch nog een beetje somber in,” aldus deze gezagvoerder. „Alhoewel, als de plus-diploma-houders er eenmaal zijn, dan kan daar wellicht verbetering in komen. Neem nou het geval dat onze 2e stuurman de winch open moest maken. Door zijn brugwacht kon hij er beslist niet eens een aantal uren tegen aan. Goed, we losten het op door de wachten te wisselen, maar als een werktuigkundige met S-III aan boord was geweest, dan had die de brugwacht eens kunnen overnemen. Trouwens, je zal degenen met plus-diploma toch min of meer regelmatig moeten laten dienstdoen in de andere dienst. Want het is net als met een rijbewijs. Als je niet regelmatig rijdt, dan raak je je ervaring gauw kwijt. Dat geldt ook voor hen.”

## Integratie

Kapitein Van der Zouwen heeft z’n bevindingen in een uitgebreid rapport neergelegd. Frappant te horen is hoe men aan boord, waar zo’n rapport in het kader van openheid voor iedereen ter inzage ligt, toch trots is op het in die paar maanden gepresteerde. Volmondig geeft deze gezagvoerder toe,





dat hij een paar jaar geleden nooit had verwacht te bereiken wat in 4 maanden PLA-varen tot stand is gekomen. Geleidelijk moet het gaan, dat hoor je hem herhaaldelijk zeggen. „Ja, je moet niet forceren, niet zo snel te werk gaan dat je een stap terug moet doen. Een eenmaal overeengekomen faciliteit, zoals het schoonmaken van de bemanningshutten door de civiele dienst, mag je niet zo maar weer teniet doen.”

Na zes weken PLA kwam de civiele dienst zelf met het voorstel te beginnen met gemeenschappelijke maaltijden, want zij waren ook maar met z'n vieren. En aldus hoopten zij werk te besparen. „Op de maandelijkse vergadering hebben we eerst nadrukkelijk gevraagd of de scheepsgezellen het zelf ook wilden. Ook of ze zich de consequenties ervan realiseerden, zoals verkleden en wassen vóór de maaltijd. Dat wilden ze best en kijk . . . het werkte — na aanvankelijke aarzeling — prima. Daarbij moet ik toegeven dat de meeste officieren in het begin niet al te enthousiast waren. Maar na verloop van tijd wisten we niet anders. Wat de beide barriëren betreft, de toegang tot elk is vrij voor een ieder. Maar de ruimte is krap, dus ze bleven beide in gebruik, tenzij er een bijzondere gelegenheid was.”

### Onderhoud

Kapt. Van der Zouwen: „Die F-schepen mogen dan geautomatiseerd zijn, helemaal geschikt voor het systeem zoals PLA bedoelt, zijn ze niet. Wat bij voorbeeld het onderhoud verminderen betreft, dat zie ik nog niet zo erg zitten. En daarom geloof ik ook niet zo erg in specialisten aan boord. Als je goede vaklieden aan boord hebt, kan je ze toch moeilijk laten schoonmaken. We voerden daarom het systeem in van: iedereen ruimt z'n eigen rommel op. Als je volwassen mensen hebt, moet dat kunnen. Trouwens, wat die specialisten betreft: of het nu een officier of scheepsgezel is, bij aflossing zal je toch weer zo'n specialist in een bepaalde richting aan boord moeten krijgen. En dat zal heus



niet altijd meevallen voor de personeelssecties op kantoor.”

### Betrokkenheid

Desgevraagd verklaart deze gezagvoerder, dat de inhoud van zijn taak er niet minder op is geworden. Integendeel, nog meer dan op een conventioneel schip is hij in alle zaken betrokken. Het is ook veel meer een open systeem aan boord. De conferentie room is het centrale punt, waar de hoofdwerktuigkundige en de 1e stuurman veel zijn te vinden. Iedereen stapt er binnen, het werk wordt er ingedeeld, de administratie bijgehouden.

Kapt. Van der Zouwen: „Ik realiseer me dat het streven naar minder mensen aan boord — waaruit PLA toch ook is voortgekomen — onvermijdbaar is.

We zullen het moeten zoeken in andere werkverdeling. Geloof ook beslist dat we eruit komen, als we de zaak dus maar niet forceren. Een deel van het systeem zou ook op de andere schepen kunnen worden doorgevoerd; maar zoals de zaak nu is, moet men niet mensen die van een PLA-schip worden afgelost, herplaatsen op de conventionele vloot. Dat kan mijns inziens beslist niet, er is — zij het geleidelijk — al te veel veranderd. Die korte dagelijkse vergaderingen en de grote maandelijkse, daar hadden we in het begin wat moeite mee omdat niemand echt vergadertechniek had. Maar dat komt vanzelf, zodat echt geen tijd nodeloos meer verloren gaat. En er worden toch heel wat punten, soms uit een onverwachte hoek, opgevoerd, die echt hout snijden. Je zou dat de inspraak kunnen noemen, waar men tegenwoordig de mond zo vol van heeft. Maar het werkt in ieder geval ook de betrokkenheid met al het werk, en het wel en wee van opvarenden en schip, in de hand. Dit zal voor de senior-officieren nog meer gaan spreken als de budgettering aan boord eenmaal op gang komt. Alhoewel, een belasting zal dat wel gaan vormen. Maar zoals we nu al snel zijn omgeschakeld zal dat ook wel lukken.”

**2e Werktuigkundige F. Bakker** voer PLA op de „Fossarina”. Nadat hij over het project had gelezen en ook een voorlichtingsdag had meegeemaakt, zag hij er geen enkel bezwaar in om ook aan het experiment mee te werken. „Nee, waarom zou ik? Ik ben voorstander van elke verbetering. Want als het de maatschappij daardoor beter gaat, dan hebben we er toch allemaal profijt van op den duur?” Een opmerking die hout snijdt. Maar toch ook niet betekent dat hij na één dienstperiode op de „Fossarina” tot de ontdekking zou zijn gekomen als zou er nou zoveel verschil zijn met — wat men noemt — conventioneel varen.

### Verantwoording

„Natuurlijk, je werkt met een „plan”bord in plaats van „check-off” lijsten, je hebt veel overleg met elkaar om de hele zaak aan boord te „runnen”, en, zo mogelijk, te verbeteren. Maar dat hoeft niet tot PLA te worden beperkt. Dat „plan”bord b.v., dat ik een heel goed idee vind omdat al het werk veel overzichtelijker voor iedereen staat geëtaleerd, dat kan je op alle schepen doorvoeren. En werkoverleg, dat deden we vroeger ook al. Alleen was het niet met alle opvarenden samen. Het moet me daarom wel van het hart, dat die betrokkenheid waarover ze het zo hebben, toch in wezen niets nieuws is. Wel wordt het door die wekelijkse vergaderingen sterker in de hand gewerkt, dat is waar.

Maar op de „Niso” tijdens m'n vorige dienstperiode, trouwens, op alle klassen van schepen waarop ik heb gevaren, waren wij evenzeer betrokken. En wat verantwoording dragen betreft, dat was daar niet minder. Dat hangt ook niet af van het systeem, maar van de mensen, onverschillig of het nu op een PLA-schip of een conventioneel schip is.”

### Budgettering/automatisering

Bakker verwacht wel veel van het overhevelen van de financiële verantwoording naar de schepen. „Het zal niet meevallen, we werken nu nog met een schaduw-budget. Maar het feit dat je de prijzen weet van hetgeen je wilt aanvragen, werkt wel het prijsbewustzijn sterk in de hand. Je schrikt soms van de bedragen, zodat je nog eens nagaat in hoeverre je de kosten kunt beperken.”

Is hij nu teleurgesteld door zijn ervaringen op de „Fossarina”?

„Nee, zo moet u het niet zien. Maar ik vind wel dat men er te veel nadruk op legt als zou een PLA-schip zo sterk verschillen van de overige wat betrokkenheid en verantwoording betreft. Trouwens, dat geldt ook voor het woord automatisering dat zo dikwijls wordt gebruikt in de diverse artikelen. Als ik naga in hoeverre dat van toepassing is op het werktuigkundig gedeelte, dan bestaat die in wezen toch alleen uit geautomatiseerde alarmering? Met als gevolg een onbemande machinekamer en





# Projectgroepen

Onderstaand de reeds in de inleiding van ons artikel „Koerscorrectie” in de vorige editie beloofde lijst van deelnemers aan de diverse projectgroepen:



daardoor een gewijzigd wachstelsel. Maar het onderhoud als zodanig is er niet minder om geworden!”

## Opleiding

Deze tweede werktuigkundige maakt zich wel zorgen over het toekomstig onderhoud. Afgezien van enkele scheepsgezellen met een technische basis-opleiding, valt toch niet te ontkennen dat een deel van het werk nu door minder geschoolden gebeurt. Een scheepsgezel zonder opleiding kan je wel trainen, maar dat vraagt meer tijd dan het werk door een 5e werktuigkundige laten doen. Het gevaar dat op den duur – zeker naarmate deze schepen ouder worden en meer onderhoud vergen – de kwaliteit eronder te lijden krijgt, is volgens hem niet denkbeeldig. Daarbij kwam dat Bakker er verbaasd over was te merken dat, nadat vrij veel werk in de machinekamer was verricht, enkele scheepsgezellen vroegen of ze niet eens konden bikken en verven aan dek. „Toch een bewijs, dat ongekwalificeerd werk voor sommigen aantrekkelijk blijft?”

Wat hem toch brengt tot de vraagstelling of PLA – gezien de nu nog beperkte opleidingsmogelijkheden – niet iets te vroeg is begonnen. Al geeft hij toe, dat de „plus”-diploma-opleiding weer niet van de grond zou zijn gekomen als de PLA er niet eerst was geweest.

„Je had nu wel meer belangstelling voor het werk van de stuurlieden, maar echt een taak overnemen is er niet bij. Pas als degenen met zo'n diploma komen dienstdoen, ja, dan zie ik van die integratie meer komen, dan wordt het inderdaad „kennis spreiden”. Nu moesten de stuurlieden nog steeds 4 uur op 8 uur af, zodat ook van hun training niet al te veel kwam, of het moest in overwerk gebeuren.”

## Voorlichting

Wat hij nog niet zo erg ziet zitten is het invoeren van specialisten aan boord, waarvan in het verleden sprake is geweest. „Dat is trouwens een regelmatig terugkerend onderwerp van gesprek aan boord. Je kunt toch niet op den duur vijf specialisten hebben in de rang van 1e stm/2e wtk? En wat

Projectgroep	Naam	Sectie/rang
1. Civiele Dienst	Naerebout	DFM/12
	Van der Voorn J. L. F. Romen Groenendijk	DFP/2 PLA hfd bediende PLA hfd voeding, tevens lid O.R.-vloot
	Japin/Wielart	DFP/7
2. Continuïteit	Van Leeuwen Neuerburg Witten	DFP/1 DFP/2 PLA 2e wtk., tevens lid O.R.-vloot
	Westerveld	DFP/7
3. Opleiding scheepsgezellen	Veldt Neuerburg Mol Tuinebreyer Overdijkink	DFD/1 DFP/2 PLA sch. gezel PLA sch. gezel 1e stm., tevens lid O.R.-vloot
	Westerveld	DFP/7
4. Spreiding PLA	Doorn Osinga Coors Dijkstra C. J. Vermeulen De Jager (of opvolger) Wielart	DFM/1 DFM/2 DFF/3 PLA 1e stm. hfd wtk. secr. O.R.-vloot DFP/7
5. Organisatie en taakverdeling	Jongeneel Hus Buma Tesink De Jager sr.  Wielart	DFM/1 PLA gezagv. PLA 1e stm. PLA 2e wtk. gezagv., tevens lid O.R.-vloot DFP/7
6. Voorlichting	Wouters Castelijns De Ridder Vrielenk De Jager (of opvolger) Van der Kolk  Westerveld	DFP/4 PLA 4e wtk. scheepsgezel hfd bediende secr. O.R.-vloot DFF/4 tevens O.R.-wal DFP/7

Zodra ook de projectgroep die zich zal buigen over de consequenties van de PLA voor de walorganisatie is samengesteld, zal hiervan mededeling worden gedaan.

wordt hun functie-inhoud, want slechts een deel van hun werktijd hebben ze nodig voor hun specialisme. Daarover moest men eens wat meer voorlichting geven, al was het alleen maar om de groeiende onrust onder een aantal jongeren weg te nemen.”

Bakker verontschuldigt zich als hij niet al te enthousiast overkomt. „Ik ben ook niet een van de PLA-mensen van het eerste uur. Maar meen daarom wel dat het project een goede kans verdient. En kritiek moet men ook niet te snel als negatief ervaren, het betekent niet tegelijk „tegen”. Ik wil graag aan het project meewerken. Maar laten ze alsjeblift niet zo die scheiding maken tussen PLA en conventioneel. Zoveel ontlopen ze elkaar nou ook weer niet. Natuurlijk, men maakt gebruik van een gemeenschappelijke messroom en bar, maar daar gaat het toch niet primair om?”

Tweede werktuigkundige Bakker vindt het belangrijk dat in de projectgroepen de collega's van de vloot nu kunnen meespreken. „Als ik de uitspraken uit zo'n verslag lees van iemand die 14 dagen aan boord is geweest, dan vraag ik me af of een niet-technische rapporteur een idee heeft van de brokken die gemaakt kunnen worden. En de uitspraak, ook al is die van collega's, als zou de functie van een 2e werktuigkundige uitgehold zijn, nou daar heb ik op de „Fossarina” niets van gemerkt. De samenwerking kwam anders te liggen, maar dat komt door het gewijzigde wachstelsel en heeft niets met PLA te maken. Ik geef wel toe, dat dit op een ander F-schip weer anders kan zijn. Maar ieder schip – conventioneel of PLA – is verschillend; daar groei je altijd snel genoeg weer in als je eenmaal aan boord bent gestapt. En het blijven de mensen en niet primair het systeem waar het gehele bedrijf om draait.”



## Naar de film . . .

In „Theater 2000“ te Den Haag zullen de volgende maand weer de jaarlijkse personeelsfilmvoorstellingen plaatsvinden voor de in Den Haag en omgeving wonende personeelsleden en gepensioneerden van de Koninklijke/Shell Groep. Vanzelfsprekend zijn echtgenotes en kinderen van zeevarenden ook van harte welkom, evenals dit geldt voor de walemployés.

De voorstellingen zullen worden gehouden in „Theater 2000“ (Nederlands Congresgebouw) en wel op 19 en 20 april alsmede bij grote belangstelling op 17 april 1978, aanvang 20.15 uur. Bovendien is er zaterdagmorgen 22 april een voorstelling om 10.15 uur.

Op het programma staan de volgende films:

- De grote trek
- One thousand miles a gallon
- Boren buitengaats
- De Andoc
- Nanisivik

Zoals gebruikelijk, zal de gasten in de pauze een kopje koffie worden aangeboden.

Het spreekt vanzelf, dat het strikt noodzakelijk is dat de afd. PRI van Shell Nederland, die de organisatie in handen heeft, zo spoedig mogelijk weet op hoeveel gasten kan worden gerekend. Degenen die een van de voorstellingen willen bijwonen, dienen **uiterlijk 24 maart a.s.** aan Shell Nederland, afd. PRI, Postbus 162, Den Haag hun naam en adres op te geven (eventueel telefonisch onder 070-773700), waarna een programma met inschrijvingsformulier zal worden toegezonden. Daarna krijgt u de uitnodigingskaarten rechtstreeks thuisgezonden.

. . . dat is lichter. In het jaar 1977 verrichtten onze „Niso“, „Dosina“ en „Sepia“ respectievelijk 48, 56 en 49 lichteroperaties op zee. En zij manoeuvreerden langs zij die 153 VLCC's en namen de lading over zonder verontreiniging van het zeewater te veroorzaken. Een prestatie die er niet om liegt. Wist u dat alleen de „Niso“ in 1977 aldus 4,2 miljoen ton ruwe olie naar verschillende West-Europese havens vervoerde?

Over havens gesproken . . . Dankzij de inspanning en het milieubewustzijn van de opvarenden van onze schepen is er in het afgelopen jaar nóg minder verontreiniging geweest dan in de jaren 1973 t/m 1976. En dat terwijl – terecht – de havenautoriteiten scherper dan ooit toezicht hielden. Zo kwam het slechts tweemaal voor dat een General Purpose schip van onze maatschappij een kleine verontreiniging veroorzaakte, terwijl in 1977 toch 14 van die schepen in totaal 835 havens aanliepen. Over de jaren 1973/1976 was het gemiddelde aantal verontreinigingen door deze klasse van schepen per jaar 8,5; daarbij dient vermeld te worden dat over deze periode de statistiek reeds een dalende tendens vertoonde.

Van de Medium-Range schepen was er niet één die verontreiniging veroorzaakte in 1977, terwijl de zes schepen die hieronder vielen toch in 243 havens laadden en losten. Trouwens, door de „Long-Range“ schepen, zestien in totaal, werd slechts in zes gevallen lichte verontreiniging veroorzaakt, terwijl toch maar liefst 980 havens werden aangelopen. Het gemiddelde over de vier voorafgaande jaren was nog 10 gevallen, dus ook hier een wending ten goede. Door de VLCC's werd slechts in één geval heel lichte verontreiniging veroorzaakt, terwijl toch 77 havens werden aangelopen.

Het hieronder weergegeven staatje geeft wat deze tendens ten goede betreft meer volledige informatie. Onder 73/76 staan steeds de jaargemiddelden vermeld, waaruit blijkt dat alle klassen van schepen (behalve de VLCC's, maar dat was ook slechts één geval) aan deze verbetering hebben bijgedragen. Zouden we dan toch nog meer specialiteiten hebben?

Klasse	GP		MR		LR		VLCC		Gemiddeld	
	73/76	77	73/76	77	73/76	77	73/76	77	73/76	77
<b>Aantal gevallen</b>	8,5	2	0,75	0	10	6	1	1	20	9
<b>Aantal schepen</b>	21,4	14,6	4,6	6	18	16,2	4	4,4	47,9	41,2
<b>Aantal havens</b>	1348	835	139	243	466	980	47	77	2000	2135

## Kinderbijslag en eigen inkomsten van kinderen

Als onderdeel van het streven van de overheid om het oneigenlijk gebruik van sociale verzekeringswetten tegen te gaan, zijn per 1 januari van dit jaar de kinderbijslagwetten gewijzigd. Het gaat hierbij om studerende en invalide kinderen van 16 jaar en ouder.

Zoals bekend, wordt het recht op enkelvoudige, dubbele of drievoudige kinderbijslag en

kinderaftrek voor deze kinderen bepaald door de mate waarin het kind door de ouders wordt onderhouden.

Wanneer een kind eigen inkomsten heeft, wordt de bijdrage van de ouders in het onderhoud lager, wat weer zijn invloed kan hebben op het recht op kinderbijslag en aftrek.

Tot dusver werd het recht op kinderbijslag en kinderaftrek niet beïnvloed, wanneer het kind de

eigen inkomsten spaarde (bijv. door het geld op een bankrekening te zetten).

Dit is nu met ingang van 1 januari van dit jaar veranderd. De eigen inkomsten van een kind, ook wanneer deze worden gespaard, worden vanaf deze datum geacht te zijn besteed aan het onderhoud van het kind. Met dergelijke inkomsten dient dan ook voortaan bij het invullen van de kinderbijslagformulieren (de

zogenaamde kwartaalformulieren) rekening te worden gehouden. Ook zijn de mogelijkheden verruimd om teveel of ten onrechte betaalde kinderbijslag terug te vorderen. Wanneer de betaling het gevolg is geweest van het verstrekken van onjuiste inlichtingen door de aanvrager, kan terugvordering nog gedurende vijf jaar geschieden.





# PRIJZEN

In 1976 is door onze schepen, *tussentijds*, voor het lieve sommige van ca ƒ 2 miljoen in het buitenland aangekocht aan goederen. Een bedrag dat – als je het deelt op het totaal van ruim 40 toentertijd in de vaart zijnde schepen – misschien niet eens zo hoog aandoet, maar toch vraagtekens opwerpt. Immers, *tussentijds* in het buitenland aankopen moet zoveel mogelijk worden vermeden vanwege de over het algemeen aanzienlijk hogere prijs die ter plaatse moet worden betaald.

Wanneer dit onderwerp ter discussie wordt gesteld, komt al spoedig de opmerking van: „We hadden het hard nodig en de prijs was gunstig. En als het vanuit Nederland had moeten worden opgezonden, dan waren de vrachtkosten erbij gekomen en had het maanden geduurd.”

Dat die vrachtkosten een extra duit in het zakje zouden hebben gedaan, is zonder meer waar. Rekenbollen op kantoor wisten voor ons binnen een mum van tijd vast te stellen dat door deze aankopen in het buitenland inderdaad voor ca ƒ 200.000 aan transportkosten is bespaard. Maar diezelfde rekenbollen rekenden ons voor, dat in het buitenland voor de betreffende goederen rond ƒ 700.000 méér is uitgegeven dan wanneer ze in Nederland,

via kantoor, zouden zijn besteld. Met andere woorden: als die goederen niet zo dringend nodig waren geweest, dan was ca ƒ 500.000 bespaard. En dat is toch een som die het wat nader ingaan op prijzen en hun samenstelling de moeite waard maakt.

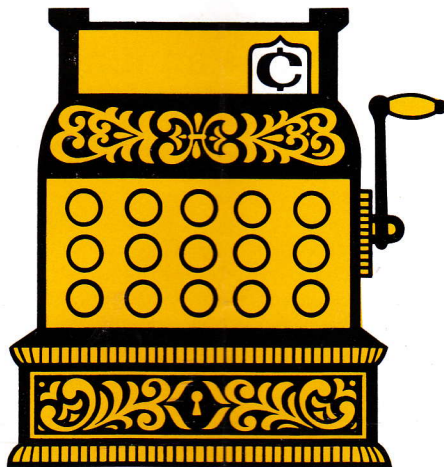
## Nood is nood

Laten we vooropstellen, dat bij werkelijk dringende behoefte aan onderdelen en goederen, kosten niet mogen worden bespaard om een schip weer zo snel mogelijk te bevoorraden. Bij onderdelen spreekt dit wel het meest duidelijk, want die zijn onmisbaar voor de vaart. Neem nu het recente geval van de „Mytilus”, waarop met spoed een generatorset moest worden geplaatst. Afgezien van de prijs van de set zelf – en van het aan boord plaatsen met een drijvende bok – moest in december jl. een „Hercules” transportvliegtuig worden gecharterd om de set naar Kaapstad uit te vliegen, waarmee alleen al ƒ 182.000 was gemoeid. En om nog een cijfer te geven dat inmiddels globaal over het afgelopen jaar kon worden berekend: aan transportkosten *per vliegtuig*, uitsluitend vanuit Nederland, werd bijna ƒ 900.000 neergeteld. Daar komen dan nog de vlieggasten bij voor transport vanuit het buitenland naar de schepen. Wel een bewijs dat bij werkelijk dringende noodzaak kosten – noch moeite – worden gespaard om een schip vaarklaar te houden.

## In het buitenland

Aanschaffing van onderdelen in het buitenland, door de schepen zelf, is echter praktisch uitgesloten. Dergelijk materiaal ligt nu eenmaal niet „op de plank”. Leveringstijden van 3 tot 6 maanden, zelfs nog langer, zijn geen uitzondering. Reden ook waarom de maatschappij vele onderdelen in voorraad houdt in diverse depots, veelal – wanneer ze ten behoeve van een klasse van schepen zijn – tezamen met andere Shell-rederijen.

Wanneer het echter om „stores” gaat, ontstaat de neiging ze plaatselijk aan te kopen als een schip *tussentijds*, dus tijdens de reis, erom verlegen zit. Is het inderdaad zo dringend nodig dat niet op toezending per vliegtuig kan worden gewacht, dan





kan dit na van kantoor verkregen toestemming, ook al ligt de prijs in dat geval onherroepelijk hoger dan wanneer de bestelling via Rotterdam zou zijn gegaan. Veelal wordt aangevoerd, dat in pro-forma-facturen voor via ons kantoor geleverde goederen een prijs staat die helemaal niet zo voordelig is, zelfs hoger dan wat in het buitenland wordt betaald. Echter, een pro-forma-faktuur wordt uit-gemaakt voor het vervullen van douane-formaliteiten en bij het bedrag wordt géén rekening gehouden met kortingen. De werkelijk betaalde prijs is lager, meestal zelfs aanzienlijk lager.

### Opbouw van prijzen

Hoe is het nu mogelijk, dat grote bedrijven goede-ren met – soms zeer aanzienlijke – kortingen kun-nen verkrijgen? Om daar achter te komen, dienen we eerst na te gaan waaruit een door de consu-ment te betalen prijs eigenlijk bestaat. Globaal kan worden gesteld, dat elke prijs is opgebouwd uit de prijs van de grondstoffen, het arbeidsloon, een percentage voor afschrijving van de produktiemid-delen en winst. Maar daar komen ook nog bij de kosten die de leverancier heeft voor vertegen-woordigers, renteverlies omdat de facturen pas later worden voldaan, transportkosten, standaard verpakking, eventuele export-verpakking, reclame en eventueel de kosten van de tussenhandel.

Juist in die tweede groep kosten zijn voor „groot-afnemers” mogelijkheden om een korting te be-dingen, zonder de leverancier het vel over de oren te halen. Neem nu het renteverlies. Als je belooft de facturen altijd binnen 30 dagen, zoals bij ons gebruikelijk, te betalen, dan kan in de prijsopbouw die post grotendeels worden geschrapt. Net zo goed als de prijs nog verder kan worden verlaagd als de leverancier weet, dat zijn goederen veelal in grote porties worden afgenomen. Hij bespaart dan aanzienlijk op de in zijn oorspronkelijke prijs inge-calculerde transportkosten en is – je moet er meestal wel even op aandringen – best bereid dit van de prijs af te doen. Zelfs wanneer in de leve-ringscondities is bepaald, dat „vrij aan boord” ook voor het buitenland geldt, dan nog gaat dit voor sommige leveranciers (b.v. voor verf) op, daar zij in het buitenland ook vestigingen hebben, met op-slagfaciliteiten.

Ook als de leveringscondities voor weer andere produkten, zoals pakking en kogellagers, niet voor aflevering in het buitenland gelden, dan nog is veelal bestelling via het kantoor in Rotterdam voordeliger. Zelfs wanneer rekening moet worden gehouden met eventuele toezending naar het schip *per luchtvracht!*

### Uitvliegen van „stores”

Dat wil nu ook weer niet zeggen, dat je dus niet op de transportkosten hoeft te letten. Is toezending per zeevracht/container/vrachtwagen, enz. ver-antwoord qua afleveringstijd, dan dient hieraan zeer zeker de voorkeur te worden gegeven bij tussentijdse orders. Want luchtvrachtkosten doen wel degelijk ook een duit in het zakje, zoals wij hierboven reeds aantoonde.

Wanneer echter op een orderformulier van het



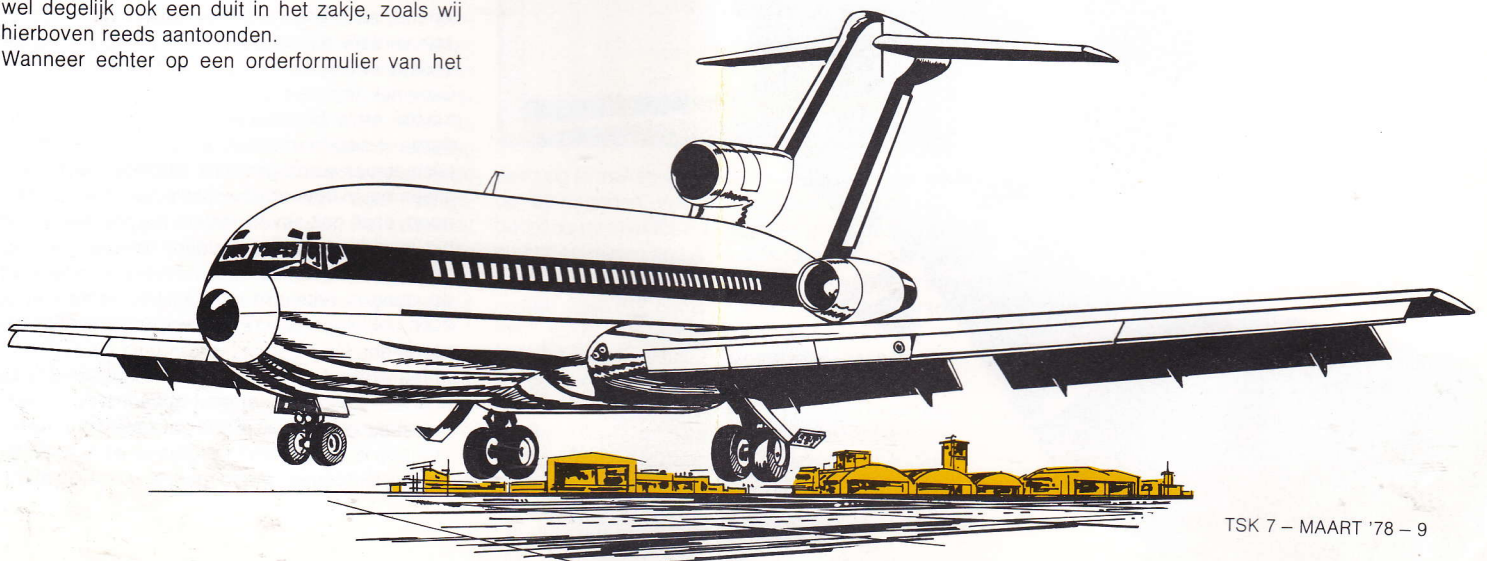
schip onder de urgentiegraad het cijfer „1” is ver-meld – en dat is in ca 30% van alle bestellingen – dan vindt over het algemeen toezending per lucht-vracht plaats. Afgezien van de kosten voor de agent in Nederland, en in het buitenland, zijn de huidige kosten globaal naar b.v. Curaçao f 19,— per kg, naar Kaapstad f 22,—, Dubai f 15,— en naar Singapore f 26,— per kg. Boven de 45 kg is hierop weer een korting mogelijk van 20 à 25%. Wanneer de urgentie niet zodanig is, dat levering „per ommegaande” moet plaatsvinden, dan kan voor schepen in het Verre Oosten gebruik worden gemaakt van chartervliegtuigen, hetgeen de kg-prijs verlaagt tot ongeveer f 5,— maar wel een vertraging van ongeveer twee weken betekent. Schepen die regelmatig Singapore aanlopen, worden op deze manier wel van goederen en on-derdelen voorzien.

Het streven dient er echter in de eerste plaats op te zijn gericht zodanig de dokaanvragen op te maken, dat tussentijdse aanvragen zo weinig mogelijk be-hoeven plaats te vinden. Echter, onvermijdelijk is dat daartoe incidenteel toch moet worden overge-gaan. Echter, juist vanwege de lagere prijzen die via de Materialendienst op kantoor mogelijk zijn, dient zoveel mogelijk via Rotterdam te worden

aangevraagd in plaats van plaatselijk, via de agent. Echter, is de nood werkelijk aan de man, dan kan te allen tijde op volle medewerking worden gerekend om plaatselijk te mogen aankopen.

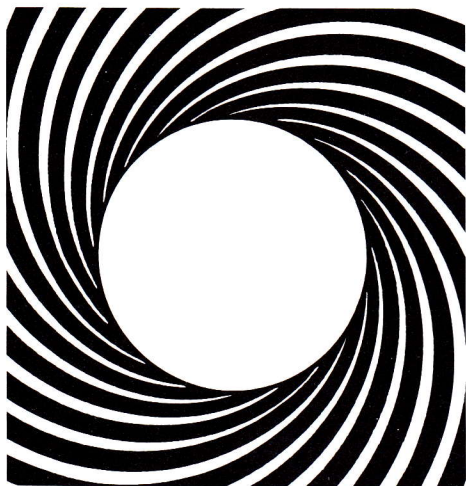
### PLA-schepen

De veronderstelling dat, wanneer men zelf over een budget voor „stores” zou beschikken, de kos-ten per schip beter in de hand zouden kunnen worden gehouden, leeft reeds lang. Uitgaande van die gedachte is vorig jaar op de PLA-schepen be-gonnen met het noteren van de prijzen van de aangevraagde goederen. Om de leiding aan boord daarbij behulpzaam te zijn, is door het kantoor een voorlopig „prijzenboek” verstrekt, recentelijk ver-vangen door een boek met meer actuele netto-prijzen, waarbij tevens rekening is gehouden met de gebruikelijke kortingen. Ontegenzeggelijk is dit een grote stap tot meer kostenbewustzijn en een grote hulp-bij het zelf budgetteren aan boord. Deze proef is nog van te korte duur om nu reeds te zeggen in hoeverre het een uitwerking heeft op het kostenvlak. Wel blijft het vorenstaande zonder meer geldig: via het kantoor kunnen goederen meestentijds voordeliger worden betrokken dan bij plaatselijke aankoop.





# Zoeklicht



*Een nieuwe rubriek die in de loop van dit jaar – al is het dan niet elke maand – uw aandacht gaat vragen voor een of meer medewerkers op kantoor, wier werkzaamheden óf niet algemeen bekend zijn óf aanleiding geven tot misverstanden.*

In de eerste van deze serie richten wij het zoeklicht op de sectie DF/2, waarin slechts één persoon werkzaam is, namelijk Drs. C. Geerinck. In het organisatieschema staat weliswaar als omschrijving van deze sectie „Industrial Engineering”, maar al na twee minuten praten met hem komen we er achter dat „bedrijfstechnisch/economisch adviseur” hem meer recht doet. Trouwens, die titel wordt hem ook gegeven in de Info-gids voor het Shell-Gebouw.

„Ik heb wat je noemt alles tegen”, lacht Drs. Geerinck. Ik ben – relatief gezien – jong in deze organisatie, heb geen nautische of technische achtergrond, ben daarbij ook nog doctorandus en bemoei me met allerlei zaken waar eigenlijk anderen mee bezig zijn”. Niet dat hij daaronder lijdt, verre van dat. Ziet hij ook niet naar uit. Maar als je dan ook nog de omschrijving van het woord „economisch” in het woordenboek erop naslaat, zie je dat het „spaarzaam” of „zuinig” betekent. En dat is een woord waar we allemaal wat mee overvoerd worden in deze tijd. Je leest het in krantenartikelen, hoort het in allerlei regeringsuitspraken, terwijl het ook in circulaire en brieven van het kantoor aan de schepen regelmatig opduikt. „Ja, en toch is het nodig. Niet alleen in deze, economisch gezien wat slechtere tijd, maar ook in tijden van voorspoed. Het is onvermijdelijk dat in een grote organisatie er altijd iemand speciaal wordt belast met – laten we het maar ronduit zeggen – toezicht op een maximum aan efficiëntie bij een minimum aan kosten”. Daarbij moeten we, aldus Pim Geerinck, ons niet voorstellen dat hij met een stopwatch in de hand de verrichtingen van collega's op zee en op kantoor gadeslaat, verre van dat.

Geerinck kwam zo'n 10 jaar geleden bij de Shell te werken op de afdeling „Economics” van de Exploratie en Productie-groep in het Haagse Centraal Kantoor. Daar bofte hij bij, want niet iedereen komt bij indiensttreding tegelijk terecht in het soort werk waar zijn hart naar uitgaat. Via Shell Onroerend Goed en de Interne Accountantsdienst belandde hij eind 1975 – voor één jaar, let wel – bij Shell Tankers. Enkele jaren daarvoor had hij, door avondstudie, bereikt dat hij het „Drs” voor zijn naam mocht zetten. En met de mede tijdens die studie verworven kennis kon hij op de toenmalige sectie DFD/2 „Industrial Engineering” goed uit de voeten. Aan het werk in die sectie hebben we in de november-1976-editie al eens aandacht besteed, onder de kop „Energieverspilling”.

De heer Geerinck kwam toen nauwelijks aan bod, omdat destijds de belangstelling voornamelijk op de techniek van het brandstofbesparen was gericht. Een materie waaraan hij echter wel degelijk op de achtergrond meewerkte, doch die voor het voetlicht werd gebracht door de toenmalige chef van de sectie, de heer Wiessner. Geerinck: „De conclusies die konden worden getrokken, met name uit de door de brandstofbesparingsteams aan boord verkregen gegevens, waren aanleiding om voor een aantal schepen bepaalde aanbevelingen te doen. En daarmee was onze taak afgelopen, de verantwoording kwam daarna te liggen bij de vlootafdelingen die toezicht uitoefenen op hetgeen aan boord gebeurt”.

Drs Geerinck tovert uit zijn laden en kasten een aantal grafieken te voorschijn, waaruit zonneklaar blijkt waar het op sommige schepen aan schortte, welke maatregelen genomen moesten worden om in deze tijd van hoge brandstofkosten te bereiken dat minder energie werd verspild en derhalve kosten werden gespaard. „Het is niet alleen hierbij, maar ook bij menige andere opdracht, dat je met behulp van het in grafieken onderbrengen van de verkregen gegevens kunt achterhalen hoe een economischer beleid mogelijk is. Neem nu bijvoorbeeld de automatisering. Door dit in hoge mate door te voeren, kan je inderdaad aanzienlijk op loonkosten besparen. Maar daar is natuurlijk ook een grens aan, in zoverre dat de kosten van het automatiseren op een bepaald moment zo hoog worden, dat je zegt: het inzetten van een paar man extra aan boord gedurende de levensduur van het schip gaat nu minder kosten. Je moet dan aan verdere automatisering een halt toeroepen, anders kom je als het ware in de rode cijfers”. Geerinck legt ons uit in hoeverre hij vanuit zijn functie ertoe kan bijdragen dat, wanneer verderde schepen moeten worden afgestoten, de juiste keuze wordt gemaakt. Want het gaat er niet alleen om in hoeverre het schip nog goed functioneert, doch ook om de kosten die gaan komen om het in die conditie te houden, het brandstofverbruik, de mate van noodzakelijk extra onderhoud, de vraag in hoeverre een bepaald schip nog op economische wijze zijn vervoersopdrachten kan vervullen.

„Men vergeet zo gauw, dat boekhoudkundige cijfers een soort jo-jo-effect hebben. Kijk nu eens naar deze grafiek. Zie je hoe de kostenlijn vorig jaar omhoog is geschoten? Dat zou ertoe kunnen leiden om te zeggen: weg ermee, te kostbaar in deze



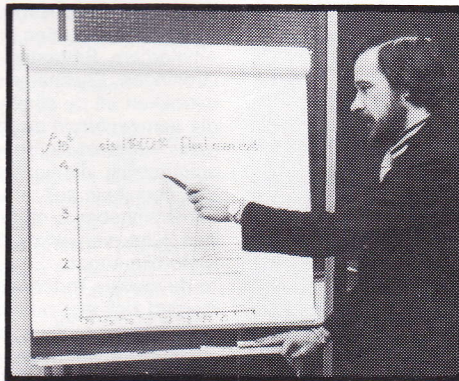
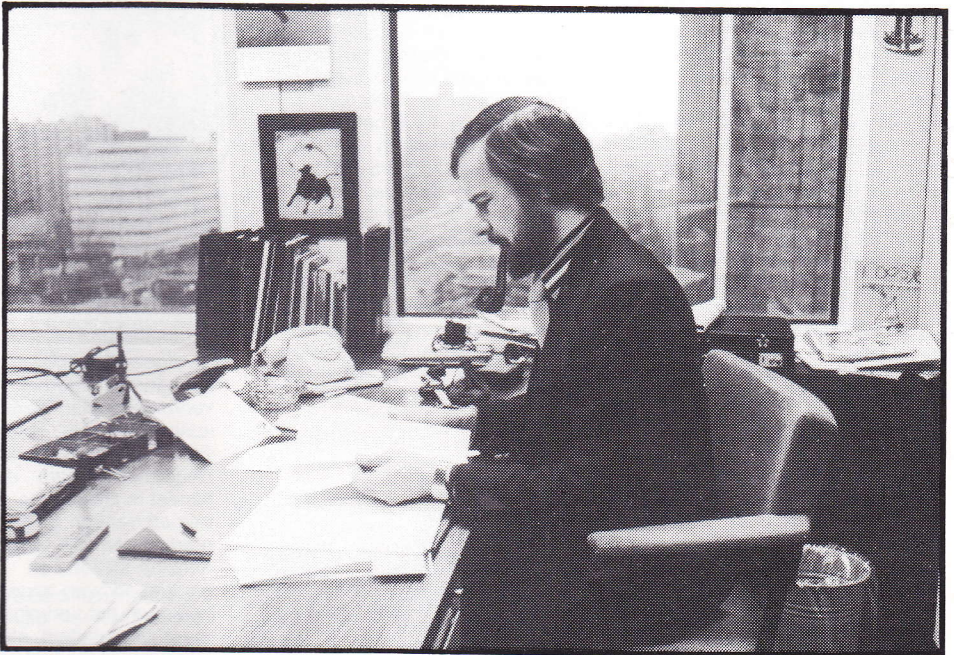


tijd van tonnage-overschot. Maar dat hoeft het helemaal niet te impliceren, want als je ziet, dat het – gemiddeld genomen – een schip was met een mooie, gelijkmatige kostenlijn, dan hoeft zo'n uitspringer nog helemaal geen ongunstige betekenis te hebben. Het gaat pas zorgelijk worden als de gemiddelde lijn steeds steiler wordt".

Ook voor het eventueel onder ons beheer brengen van nieuwbouw-produktenscheperen is door hem een studie verricht om na te gaan in hoeverre onze hoge „vaste (personeels)-kosten" extra worden benadrukt door de relatief lage dienstsnelheid, per ton lading gerekend. Het ongunstige effect daarvan zou dan weer moeten worden gecompenseerd door grotere efficiëntie. Zo maakte Geerinck ook een complete dokperiode mee, namelijk die van de „Mytilus", om na te gaan in hoeverre een en ander „economisch" gebeurde. Niet dat al zijn werk zich in grafieken laat onderbrengen, sommige van zijn taken lenen zich hier niet voor. Neem het onderhouds/administratiesysteem aan boord, dat is opgezet om een controle te hebben op zowel de staat waarin het schip verkeert als de financiën die ermee gemoeid zijn het schip als een veilige en economisch verantwoorde eenheid te behouden. Zo'n systeem is opgesteld na uitvoerige analyse van alle factoren, zowel die welke voor de diverse klassen van schepen gelden als voor de financiële rapportage. Geerinck: „Natuurlijk, er zijn voor individuele schepen verbeteringen mogelijk. Maar degene die dit – met alle goede bedoelingen – op eigen houtje aan boord van zijn schip in het systeem doorvoert, vergeet daarbij dat hij de totaalresultaten verstoort. Nog afgezien van het feit, dat zijn opvolger weer andere denkbeelden kan hebben en weer een andere methode wenst te volgen. Het betekent extra werk aan boord, dat géén zoden aan de dijk zet, integendeel".

Datzelfde geldt min of meer voor de talloze materiaal-aanvragen die het kantoor bereiken. „Ik durf te zeggen, dat slechts zo'n 30% van de aanvragen op de juiste wijze is opgemaakt. Maar dat impliceert, dat 70% niet correct is opgemaakt. Natuurlijk worden door de vaksecties deze aanvragen gecompleteerd (en dat betekent extra werk) of gewijzigd. Maar als de aanvragen van de PLA-schepen, zoals toch de bedoeling is, over enige tijd na akkoordbevinding van de vlootafdelingen zonder meer als „input" voor het telexbericht aan de leverancier gaan dienen, dan moeten die aanvragen absoluut foutloos zijn. De PLA-schepen gaan in dit opzicht een eigen verantwoordelijkheid dragen. Het kantoor kijkt voorlopig nog wel over de schouder van de scheepsleiding mee, maar de bedoeling is dus dat dit op den duur overbodig wordt. Daarom kan op de noodzaak van het op de juiste manier opmaken van de aanvragen niet genoeg worden gehamerd. Zeker niet, als je bedenkt dat tegelijk met het plaatsen van de bestelling, de kosten ervan als het ware reeds op het schip gaan drukken. Zoals wij als Shell Tankers volgens strikte richtlijnen onze financiële rapportage leveren aan Londen en Den Haag, zo zullen op den duur de PLA-schepen dit aan kantoor moeten doen. Dus de scheepsleiding legt op die wijze verantwoording af van het financiële gebeuren, dit alles om décharge te verkrijgen".

Wij vernemen bij dit gesprek, dat binnenkort – via



een nog te maken video-band – door Geerinck aan de opvarenden van de F-klasse-schepen aan boord op de beeldbuis zal worden getoond waarop bij het opmaken van form 63 moet worden gelet, hoe fouten (en dus foutieve bestellingen met extra kosten voor het schip) kunnen worden voorkomen.

Nu wordt ook duidelijk waarom deze een-manssectie ook regelmatig wordt betrokken bij hetgeen omtrent het „Projekt met Lange Adem" wordt besproken. Een „link" die aangeeft, dat het werk van DF/2 zich uitstrekt tot vele facetten binnen ons bedrijf.



# Schoon Schip

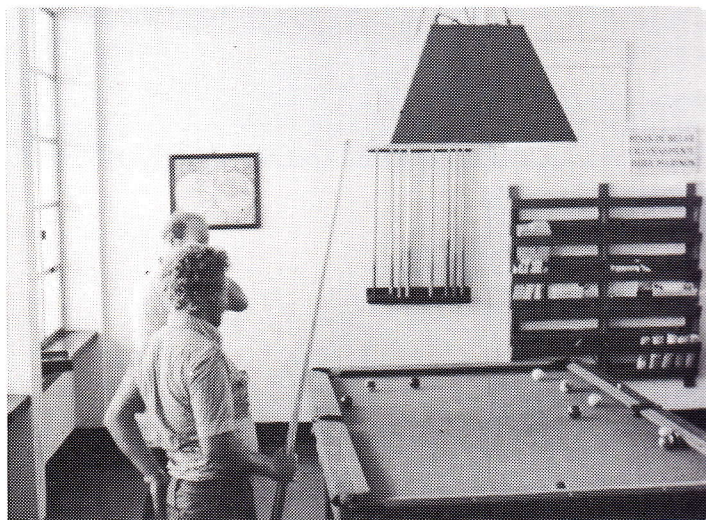
## Radio-Medische adviezen

Wij ontvingen een overzicht van de door de Radio Medische Dienst van het Nederlandse Rode Kruis verstrekte medische adviezen t.b.v. zieke en gewonde schepelingen. Nu hebben we al eens in een artikel aandacht gewijd aan het heilzame werk van deze dienst, doch juist het cijfermateriaal dat in dit jongste overzicht is verwerkt, brengt ons ertoe hierop nog eens terug te komen. Het blijkt dat sedert de instelling van deze dienst in 1967 tot 1 januari 1978 advies is gegeven aan maar liefst 3654 schepen. Dat daaronder ook buitenlandse schepen – zelfs Russische! – zijn, bewijst dat het Nederlandse Rode Kruis een internationale faam met deze dienst heeft opgebouwd. De meeste van de 3654 schepen waren vrachtschepen, namelijk 1463, gevolgd door tankers, waarvan in de afgelopen 11 jaar 787 de hulp van artsen Kuiters, Steensma en Posthuma inriepen. De overige contacten betroffen kustvaartuigen, vissersschepen, booreilanden, zeeslepers doch ook 268 binnenvaartschepen. Het merendeel van al deze schepen waren Nederlandse, hetgeen ook blijkt uit de opgave, want het ging in 2679 gevallen om Nederlandse opvarenden en in 975 gevallen om buitenlandse. In het verslagjaar 1977 werd door

335 schepen de hulp van de Radio Medische Dienst ingeroepen, waaronder 24 maal door Shell-tankers, waarvan er 2 contact maakten per telefoon, de overigen telegrafisch.

## Lezers schrijven . . .

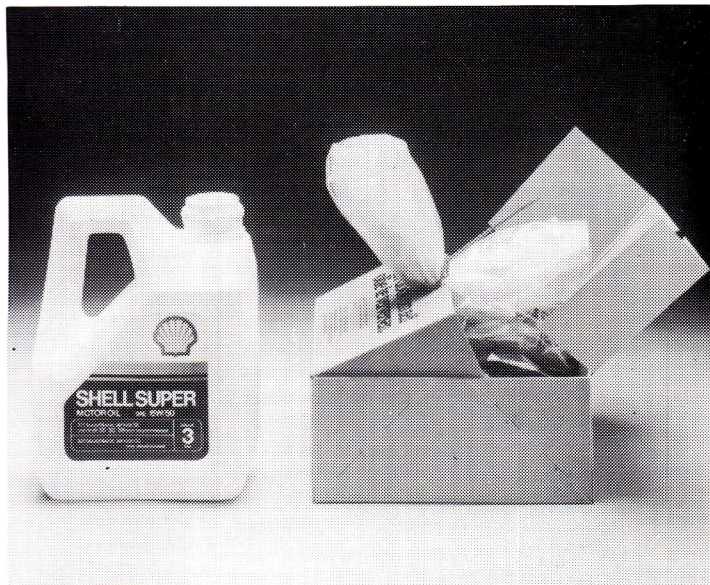
Kent u hem nog, J. C. Lanser uit Bornerbroek? In 1973 verliet hij onze dienst, ondanks dat de techniek in de machinekamer hem best beviel. Maar juist die liefde voor de techniek bracht hem ertoe verder te studeren. Maar dan aan de T.H. in Enschede. Hij schrijft ons nu dat hij, ter verkrijging van de graad „Baccalaureus Technische Wetenschappen”, ruim een jaar geleden de opdracht „Gedrag van hoogvisceuze ruwe olie en bunkerolie in tankschepen” ter hand nam. De conclusies die hij in het onderzoekverslag opnam waren voor een deel nog gebaseerd op praktische ervaringen, vooral opgedaan op de „Viana” in 1971, destijds met hoofdwerktuigkundige R. Romijn. Inmiddels – zo schrijft Lanser – is hij in het bezit van het Baccalaureaatsdiploma en hij hoopt volgend jaar het ingenieursdiploma te behalen. Daarbij werkt hij nu reeds als leraar wis-, schei- en natuurkunde op een Mavo-school.



## Zeemansclub

We kregen de tip dat nog te weinig collega's weten van het bestaan van de zeemansclub in Cardon, Venezuela. Niet dat onze schepen daar dagelijks aanlopen, maar je weet nooit hoe een balletje kan rollen. En juist in die club kun je de balletjes laten rollen, dankzij twee biljarten. Alhoewel de clubfaciliteiten beperkt zijn, kan men er toch ook tafeltennis spelen (maar dat kunnen we aan boord ook), alsmede basketbal. Elke avond draaien ze om

half acht een film. Ook Nederlandse en Engelse „paperbacks”, alsmede Walport films kunnen er worden geruild. Dus toch de moeite waard om er eens binnen te lopen als het schip in Cardon aan de steiger ligt. Altijd beter dan de woestijn erachter.



## Oliedoo's

Tot eind april a.s. wordt door Shell Nederland Verkoopmaatschappij in zes steden in Nederland een proef genomen met een zogenaamde Shell „oliedoo's”, waarin zelfverversers onder de automobilisten op eenvoudige wijze de afgewerkte olie uit hun auto kunnen opvangen en het vervolgens naar het Shell-station kunnen brengen, vanwaar voor een veilige afvoer wordt gezorgd. Door „inzamelaars” die van de handel in afgewerkte olie hun beroep hebben gemaakt, wordt dit produkt namelijk regelmatig bij benzine-stations en garagebedrijven opgehaald. Zij verkopen het vervolgens onder meer aan tuinders, steenfabrieken enz. voor stookdoeleinden. Bij de „oliedoo's”-proef zijn alle Shell-verkooppunten in de steden Amsterdam, Rotterdam, Haarlem, Groningen, Enschede en Nijmegen betrokken en de oliedoo's wordt in die gemeenten in de proefperiode gratis verstrekt aan iedere automobilist, die ten behoeve van een door hem zelf uit te voeren verversingsbeurt, op het station een 3 liter-verpakking Shell Super Motorolie koopt. In de stevige kartonnen oliedoo's bevindt zich een plastic zak om de oude olie op te vangen, terwijl een Shell verversingskaart is bijgevoegd, een plastic sluitstrip en – tijdens de proefneming – een vragenformulier waarin de gebruiker van de doos wordt gevraagd naar zijn ervaringen, enz. Shell werkt met dit initiatief mede aan de bestrijding van een probleem dat veel mensen zorg baart, namelijk de vervuiling die het gevolg is van het zonder meer afvoeren van afgewerkte olie, via het riool of in de grond. De resultaten van een recent onderzoek naar de verversingsgewoonten van de Nederlandse automobilist, hebben

uitgewezen dat het hierbij kan gaan om hoeveelheden van 1,5 miljoen liter of meer afgewerkte olie die jaarlijks op onverantwoorde wijze worden afgevoerd.

## Steeds meer

De groei van het autobezit in Nederland is nog lang niet voltooid. Bij de bijna vier miljoen auto's die er nu rondrijden komen er in de komende 20 jaar naar verwachting nog een kleine twee miljoen. Ongeveer gelijktijdig met deze opkomst van de auto zagen wij in ons land ook de verbreiding van het doe-het-zelf verschijnsel. Ook onder automobilisten! In 1977 ververste één op de vijf automobilisten zelf de motorolie van zijn wagen. Een deel van deze automobilisten kan beschikken over faciliteiten om de verversingsbeurt „professioneel” uit te voeren, bijvoorbeeld omdat men gebruik kan maken van een werkplaats, lid is van een autobezitclub, enz. Naar schatting beschikken evenwel zo'n 400.000 automobilisten niet over zo'n mogelijkheid en zij verversen voor de deur of in de vrije natuur, met de kans dat de afgewerkte olie gedeponereerd wordt op plaatsen waar dit minder gewenst is. Men vindt de zelfverversers zowel op het platteland als in de grote steden en in vrijwel alle leeftijdsklassen.



## Shell Zuinigheids Marathon

Shell Nederland Verkoopmaatschappij in Rotterdam gaat een competitie organiseren, de Shell Zuinigheids Marathon, waarbij het er om gaat om met zelf ontworpen en gebouwde wagentjes een bepaald traject met zo weinig mogelijk brandstof af te leggen. Het voertuig moet drie of vier wielen hebben, door één persoon worden bestuurd en worden aangedreven door een verbrandingsmotor, die als brandstof „Supershell” benzine gebruikt. De gemiddelde snelheid over het af te leggen parcours moet minimaal 15 kilometer per uur bedragen.

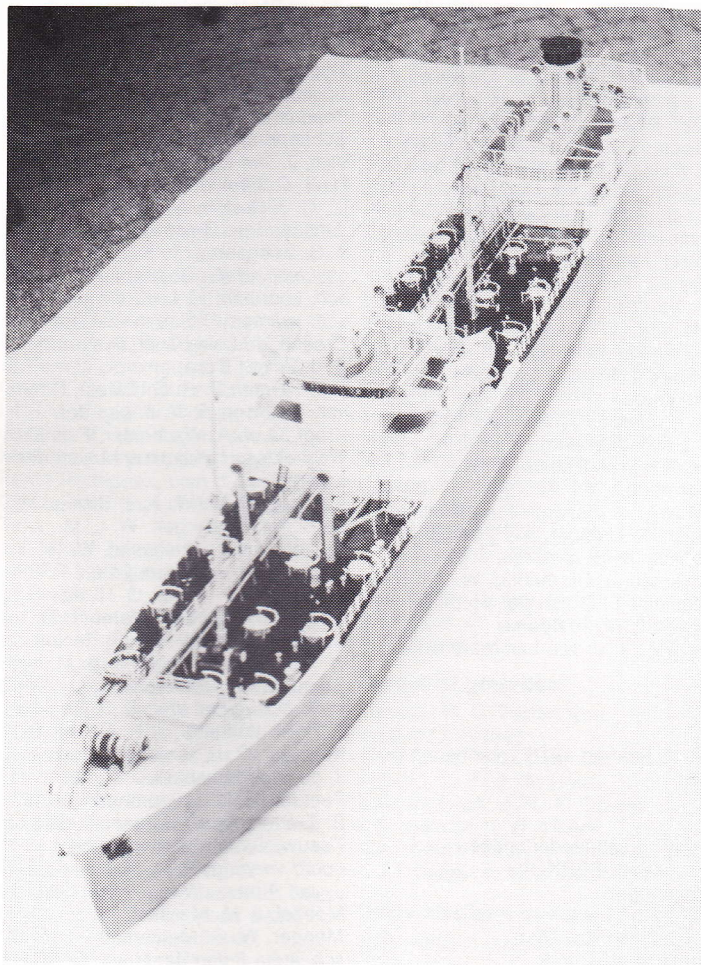
De wedstrijd zal medio 1978 worden verreden met medewerking en onder auspiciën van de KNAC. Voor de deelnemers wordt aan start- en prijzengeld een bedrag van in totaal f 10.000,— ter beschikking gesteld.

De eerste prijs is de Shell Zuinigheids Marathon-trofee plus een bedrag van f 2.500,—.

Aan de competitie zal op uitnodiging worden deelgenomen door de Technische Hogescholen Delft, Eindhoven en Twente, een aantal Hogere Technische Scholen en door enige instituten die speciaal gericht zijn op het onderwijs in de automobielbranche. Het idee voor de marathon is een paar jaar geleden ontstaan bij Shell's motorlaboratorium in Thornton, Engeland, waar personeelsleden van de verschillende afdelingen allerlei voertuigjes ontwierpen en bouwden die in een jaarlijkse zuinigheidswedstrijd tegen elkaar uitkwamen.

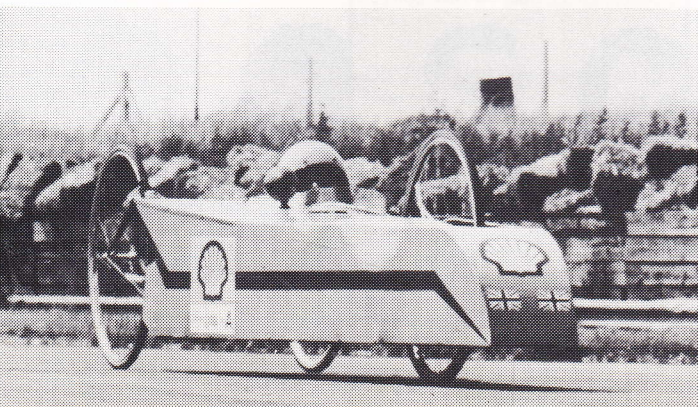
In 1977 heeft Shell in Engeland voor het eerst studenten van een aantal universiteiten en technische instituten uitgenodigd om wagentjes te ontwerpen en te bouwen voor een dergelijke competitie. Deze vond in juli vorig jaar plaats op het circuit van Mallory Park en werd met een verbruik van 1 liter op 388 kilometer gewonnen door Cranfield Institute of Technology.

De ervaring heeft geleerd dat de materiaalkosten van een dergelijk wagentje niet meer dan circa f 250,— behoeven te bedragen. Ook in Duitsland werd in 1977 een marathon verreden. In tegenstelling met het Engelse reglement was hier het gebruik van dieselbrandstof toegestaan. De winnaar was een



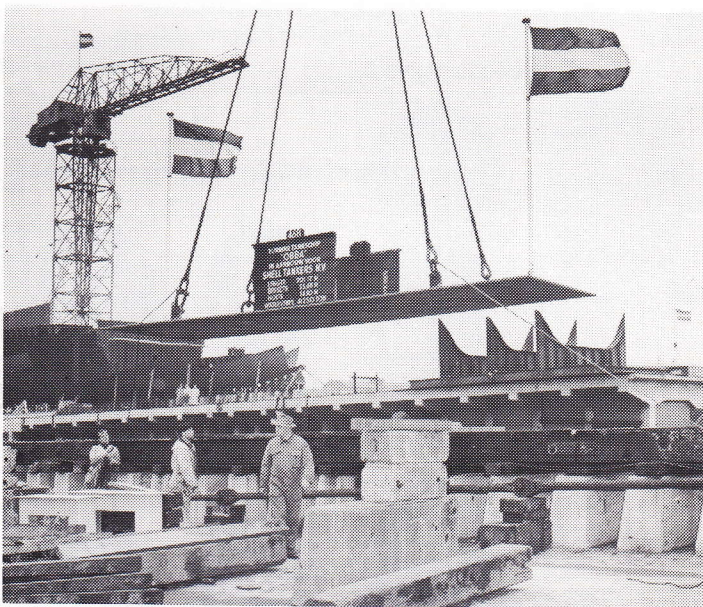
leerling van de bedrijfsschool van Daimler-Benz die met het kleinste dieselmotortje ter wereld 1 liter op 674 kilometer verbruikte.

Brian Beattie van het Thornton Research Centre, die in Duitsland buiten mededinging meereed, verbeterde hier zijn eigen wereldrecord voor „benzinewagens” en kwam tot een verbruik van 1 liter op 485 kilometer, een afstand die ongeveer overeenkomt met de afstand van Amsterdam naar Parijs. Een van de op Shell's Thornton Research Centre ontworpen wagens, die een verbruik van 1 liter op 391 kilometer gehaald heeft zal op de a.s. Tweewieler-RAI worden tentoongesteld op het Shell-podium in de Evenementenhal.



## Modelbouw

Wij kennen allemaal wel die fraaie speelgoedzaken en hobby-winkels, waar bouwpakketten te koop zijn van allerhand vaartuigen. Veelal zijn de prijzen daarvan niet mis, alhoewel de pakketten toch nog als warme broodjes de deur uitgaan. Ale je echter zelf vaart of gevaren hebt wil je geen model van een politiebboot, jacht of wildvreemde kruiser, maar van een schip waarop je of zelf hebt gevaren of dat je op andere wijze hebt leren kennen. Voor zover ons bekend is er slechts één model te koop van een Shell-tanker, een coaster die de naam „Shell-Welder” draagt. De heer P. I. M. van der Ende, die vroeger bij ons voer, liet zich ook niet verleiden om de gemakkelijke weg te volgen. Hij kocht géén bouwdoos, maar maakte een Shell-tanker aan de hand van een tekening in het leerboek voor stuurlieden en machinisten, getiteld „Scheepsbouw”. En dat hij in zijn opzet geslaagd is, bewijst de hierbij geplaatste illustratie. Het is het model van de in 1949 in de vaart gekomen tanker „Mitra”, de tweede van deze naam en de voorloper van de thans in de vaart zijnde. De bruto-register-tonnage van dit schip bedroeg 8262,60, laadvermogen 12407 ton.



## Curieus

Dat is het zeker, de kiellegging van de „Obba” in 1957, bestemd voor Shell Tankers. Is het schip dan niet afgebouwd? Jazeker, alleen is de naam „Obba” tijdens de bouw gewijzigd in „Vivipara”.



# VLOOTPERSONALIA

periode van 16 januari t/m 15 februari 1978

## Geboren:

4.2: Edvin Harald Wijnand, zoon van H. W. J. van Haarst, hoofd voeding, en mw. J. C. H. van Haarst-Ouwerkerk;

5.2: Alexander, zoon van J. W. H. B.

ter Braak, 3e stm., en mw. A. G. ter Braak-Everts;

7.2: Johannes Antonius, zoon van H. Otter, hoofd voeding, en mw. T. Otter-Borgdorff.

## Aflossingen:

gezagv.: P. Snel, D. de Boer, J. Post, P. B. Hibma, H. W. Vermaas, J. W. Bakker, J. L. Muyskens, H. A. Schelvis, D. M. Mos, J. H. Korsen, G. W. Bouma, J. S. Schregardus, J. van der Velden, A. Post;

1e stl.: W. Drost, G. M. Schipper, R. Hendriks, J. F. Casimiri, W. C. Moll, L. A. Groendijk, B. de Vreeze, R. van Westendorp, M. de Graaf, C. Vlas, A. J. Both, G. J. Knol, G. C. H. Dijkstra, O. A. van Druten, H. Steenstra; J. A. van Kesteren  
2e stl.: M. J. van Loozen, A. A. F. van der Markt, W. J. H. van Dipten,

R. J. S. M. Timmerman, P. A. D. Bouwman, P. J. van den Driest; 3e stl.: P. L. van der Vos, R. van Dijk, E. de Jong jr., J. A. Bakker, C. H. M. Buckens, Z. M. J. van Vliet, E. J. G. Kraszewski, C. Kroon, C. J. Lugtig, R. G. Pieters, J. W. H. B. ter Braak, C. M. Bianchi, W. J. van Heesen; 4e stl.: J. P. van Rensen; radio-off.: D. Eylers, H. C. Walraven Borst, H. E. Haalmeyer, J. H. ten Pas, G. T. Mebius, P. van Wijk, H. K. Tuinman;

hfd. wtk.: O. A. van der Want, R. H. Buitenrust Hettema, J. F. van den Bogaard, A. de Boer, J. B. Biondina,

R. N. Groen, C. W. Stolk, H. Bax, J. Polet, J. Wielart, T. H. J. Feldberg, H. Blaauw; C. J. Vermeulen

2e wtk.: J. Visser jr. F. Bakker, J. B. H. de Glopper, A. P. de Groot, H. Kuyper, E. Dallinga, J. P. Kalkman, J. Ommering, W. J. Meuldijk, F. J. van der Vorm, M. Schmidt, M. F. Koens;

3e wtk.: T. J. van Lammeren, T. J.

M. H. Bakker, A. Storm, B. K. Frans, L. F. Kruyt, J. T. Clements, J. G. van Werd, A. A. Konijnendijk, H. E. Daniëls, K. Elshout; 4e wtk.: W. Hol, P. A. G. van der Meer, A. W. Ros, F. S. Koolen, C. G. A. Hoenders, J. A. Elbert, J. E. de Fretes, T. J. van het Kaar, A. Verschoor, C. G. Storm, E. J. van den Brink, R. M. Eebes, J. J. de Groot;

5e wtk.: K. Wagenaar, P. E. Tiessens, F. E. Bussenius, F. Spijker, C. A. M. Loeff, A. M. V. Beulen, J. J. M. van Iperen, F. J. Scheepers, J. de Wit, J. J. van der Vlist, J. van Egdome, A. Molenaar, N. H. C. Foeckema, L. van der Valk jr., C. J. Breker, A. P. Mans, C. A. Jansen, J. F. Bijlsma, J. de Klerck, J. C. Boogaarts;

ass. wtk.: R. G. Boonstra. sch. voorman: H. L. Klop; sch. vakman 1: G. van Osselen, R. Croese, J. J. van Triet, R. Groot, B. J. P. van Dorp;

sch. vakman 2: R. G. Twiest, C. H. van der Veen, P. V. P. van der Krogt, G. J. A. Wachelder, F. J. E. Wachelder, H. Klijnstra, M. van der Kraats;

sch. gezal a/w: W. A. J. Sikkes, W. de Ruiter, D. Bergen, W. L. M. Janzen, J. H. L. Nahapiet, W. Zuidema, P. J. M. van Dillen, P. P. Flecken, P. J. Mirrer, G. H. de Visser, L. N. Bouwmeester, T. G. Baars, J. G. Koek, D. van Eenige, W. Mol, J. C. A. Feller, J. A. M. van Beurden, G. Ammeraal;

aank. sch. gezal a/w: E. F. Rogers, E. H. M. Wintjens, J. G. Fleury, H. Korevaar, P. H. A. J. van Coenen, J. de Baerdemaeker, J. C. M. Peeters, H. B. J. Crombach, C. W. S. T. Stoffels, M. Garagoski, G. E. Zeeuw, G. van 't Hoenderdal; hoofd voeding: P. C. Bergmans, H. J. van Alphen, W. F. H. van der Moezel, J. M. Maaskant, J. L. Menger, W. G. Meuleman;

sch. kok: J. van der Horst, G. H. H. Lammers, F. A. Faber, J. R. Haeren;

aank. kok: W. A. van Noort; hoofd bediende: D. Seip, G. J. Vrielen;

bediende: F. Salome, H. A. Gard,

M. Jonkman, L. de Vos, H. Wezenaar; bediende (a/d): M. van de Bergh, R. M. Roos, A. M. M. Wintjens, R. G. M. Moonen; jongen a/w: H. W. Velis;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida: gezagv. H. G. Willemsen, 3e stm. P. J. F. Steenberg, 2e wtk. G. J. A. de Ruiter, 5e wtk. A. G. J. Suyskens; m.s. Acila: 3e stm. K. P. Cupido; m.s. Acmaea: radio-off. H. W. P. A. de Ridder, wnd. 4e wtk. H. M. Smit, 5e wtk. C. G. Haasnoot; m.s. Acteon: wnd. gezagv. W. Bosma, hfd. wtk. H. H. Apfel, 2e wtk. J. A. Willems, 5e wtk. J. Terpstra, sch. vakman 1 Q. A. P. de Wit, sch. vakman 2 H. W. M. Rolvink;

s.s. Arca: wnd. 3e stm. F. B. Koek, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, stag. wtk. G. de Vries, J. Lijkelema, sch. vakman 1 F. J. Trijselaar, sch. vakman 2 S. Y. Tijsma;

s.s. Atys: gezagv. J. Bosman, 2e stm. B. Koppe, 2e wtk. M. J. Parent, 5e wtk. W. L. H. Goudt, R. G. Ruben;

s.s. Capiluna: 4e wtk. F. P. E. Verlinden, sch. vakman 1 J. de Gans, sch. gezal a/w J. J. van der Kley, J. den Hoed, H. Wigchert, bediende C. J. de Graaf;

s.s. Capisteria: wnd. 1e stm. A. J. Verheul;

s.s. Capulonix: gezagv. P. M. de Graaf, 1e stm. N. Venendaal, radio-off. H. W. Hogeweg, 5e wtk. A. van Beek, hoofd voeding A. W. Jacobs, sch. kok G. K. Steeman, hoofd bediende C. Westbroek, bediende E. M. Embregts, H. de Ruig, bediende (a/d) S. Boekhout;

m.s. Cinulia: gezagv. N. A. Jager, 1e stm. G. A. M. Dorren, wnd. 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, wnd. 3e stm. R. R. Hoep, radio-off J. J. van den Berg, stag. wtk. R. Baars, sch. vakman 1 H. C. M. Tichelaar;

m.s. Crania: 3e stm. J. W. Steynis, radio-off. H. A. Smit, 5e wtk. F. C. Rijckaert;

m.s. Dalia: gezagv. D. Rijk, 1e

## Vlootcirculaires

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

No.	Datum	Onderwerp
1353	16.1.78	Radioberichtgeving aan Nederlandse Koopvaardij-schepen (BERKO)
1354	16.1.78	Sociale Verzekeringen
1355	18.1.78	Asbestbesluit Vlootinformatiebulletin No. 76
1356	20.1.78	Tijdstip van aankomst/vertrek
1357	31.1.78	Weekly Computerdata (PCOR)
1358	1.2.78	Koersen (PCOR)
1359	1.2.78	Sociale verzekeringen, bedrijfspensioenfondsvoor de koopvaardij, voedinggeld etc.
1360	8.2.78	Wijziging telegramadres (PCOR)
1361	15.2.78	Weerrouting Noordpacific (PCOR)

## In dienst getreden vlootpersoneel:



A. J. Hollebrandse  
sch. vakman 1



H. C. M. Tichelaar  
sch. vakman 1



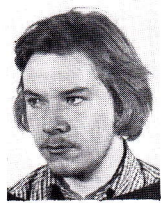
J. Westerhuis  
sch. vakman 1



P. L. F. Dubbelman  
sch. vakman 2



L. W. Hobelman  
sch. vakman 2



P. te Riet  
sch. vakman 2



R. A. Cauwels  
sch. vakman 2



H. W. M. Rolvink  
sch. vakman 2



S. Y. Tijsma  
sch. vakman 2



G. A. Cornelissen  
sch. vakman 2



A. C. Boeser  
sch. kok



C. van Zal  
sch. kok



G. K. Steeman  
sch. kok



J. M. M. Koks  
sch. kok



stm. W. van der Meulen sr., 4e stm. J. Klad stag. stm. P. S. Jaarsma, 5e wtk. J. Blaak, sch. voorman T. H. van Vlijmen, sch. vakman 1 M. A. J. Veen, sch. gezel a/w F. W. J. Buys, H. Sandifort, P. M. van der Toorn, aank. sch. gezel a/w N. Penner, M. G. W. Koomen, bediende (a/d) J. M. W. Stronach, jongen a/w J. Davies;

**m.s. Daphne:** gezagv. W. Welbie, hfd.wtk. C. de Witte, 4e wtk. F. Vos, 5e wtk. M. J. Janse, W. Hermans, sch. gezel a/w J. Bovenkerk, hoofd bediende A. J. J. Ceelen;

**m.s. Diadema:** wnd. 1e stm. A. van Leeuwen, wnd. 2e stm. J. Kistemaker, 5e wtk. R. L. J. Collette;

**m.s. Diloma:** 2e stm. J. Verdoorn, wnd. 3e stm. C. F. T. Smit, 3e wtk. D. Roodnat, 4e wtk. F. P. van der Star, sch. vakman 1 M. J. W. A. Schuurs, sch. gezel a/w P. C. Groen, aank. sch. gezel a/w G. Lubbers, hoofd voeding E. H. Hoeboer, bediende (a/d) B. Bogaerd, jongen a/w M. G. T. Klaassen;

**m.s. Dione:** gezagv. A. Tijmsa, 1e stm. F. Kuyt, 3e wtk. F. van den Boogaard, 5e wtk. P. L. M. Akkerman, sch. gezel a/w M. A. Rijken, F. J. Linders, aank. sch. gezel a/w G. C. de Vree, R. Mos, K. van der Sluis, hoofd bediende A. R. Tanasale, bediende (a/d) R. K. Boon, jongen a/w P. J. Jilleba;

**m.s. Dosina:** 1e stm. G. van der Oord, 3e wtk. R. Bos, 5e wtk. J. A. C. Gerretse, G. R. Spijkerman, sch. vakman 1 E. J. H. van Arcken, sch. vakman 2 C. J. F. van den Berg, sch. gezel a/w T. J. Moonen, H. Geelen, J. L. Halsema, sch. kok C. van Zal, koksmaat I. C. van Gend;

**m.s. Felania:** gezagv. J. Verhoeven, 1e stm. P. J. Muntjewerf, wnd. 3e stm. J. Ghijsels, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 2e wtk. B. R. Verhoog, sch. gezel a/w M. Kumentas, J. J. Donleben, J. Tuinebreyer, aank. sch. gezel a/w H. Jacobs, hoofd voeding F. B. Wayers;

**m.s. Fossarina:** hfd. wtk. N. C. van der Vecht, 2e wtk. A. G. M. Witten, 3e wtk. A. E. de Bruyn, 4e wtk. J. L. F. Vermeulen, sch. gezel a/w C. N. M. Prins, F. J. van den Hoven, J. H. Spaans, aank. sch. gezel a/w P. Buis, D. R. Reygart, M. L. M. Schroër, hoofd voeding W. C. Kapper, aank. kok P. E. Niermeyer;

**m.s. Fossarus:** radio-off. P. W. Veygen, 4e wtk. A. Oost, sch. gezel a/w E. J. B. Janssen-Andeweg, S. J. van der Heide, aank. sch. gezel a/w P. van Eenige, sch. kok T. L. Straatman;

**m.s. Fulgur:** 1e stm. A. J. de Kraker, hfd. wtk. J. B. J. Jonker, 3e wtk. P. J. van den Ende, sch. gezel a/w P. F. Jonkman, aank. sch. gezel a/w R. de Zoete, hoofd voeding H. A. Groenendijk, bediende M. F. Velsink;

**s.s. Khasiella:** 1e stm. P. C. Rakké, 4e wtk. C. Brassier, sch. vakman 2 P. G. van Wadenoyen;

**s.s. Kopionella:** 1e stm. F. de Vries, 3e stm. J. van der Tuin, 4e stm. B. de Boer, 4e wtk. T. van de Ruit, 5e wtk. A. C. van der Ham, sch. vakman 1 A. J. Hollebrandse, sch. vakman 2 A. C. E. Holman;

**s.s. Kylix:** 3e stm. J. Schol, 4e stm. H. Ammerlaan, radio-off. M. J. Homoet, hfd. wtk. G. W. Essen, 2e wtk. E. de Jong sr., 4e wtk. P. H. Veldhoen;

**s.s. Lepton:** 1e stm. A. T. van Es, 3e wtk. J. J. F. Govers;

**s.s. Lovellia:** gezagv. E. H. Brameyer, hfd. wtk. F. L. Alexandre;

**s.s. Macoma:** 1e stm. W. Kalkman, 2e stm. F. T. J. van Manen, 2e wtk. G. J. Leussink, sch. gezel a/w E. Kater, sch. kok A. C. Boeser, bediende L. L. Teveer, jongen a/w R. Akkermans;

**s.s. Marinula:** 1e stm. A. Vlaar, stag. stm. H. J. C. Liefers, radio-off. R. van den Berg, hfd. wtk. J. van der Schee, 4e wtk. D. J. Blom, 5e wtk. J. Bijloo, stag. wtk. M. H. Tydeman, J. Dorsman;

**s.s. Meta:** gezagv. G. Arkema, 3e stm. M. Ponsen, capataz A. Aragunde de la Torre, man esp R. Crespo Rivas, 2° man J. L. Perez Hermo, mar int G. Figueroa Garcia, M. Garcia Malvido, J. R. Gomez Lomba, E. Gonzalez Fernandez, C. Huertas Vega, A. Miguez Boulosa, S. Portela Dominguez, E. Rivas Granjel, C. Rodriguez Barral, 2° mar int R. J. Pugnier Alonso, hoofd voeding M. van Hagen, coc A. Martinez Amoedo, cam may do A. Perez Rodriguez, cam J. Dieguez Garcia, cam (trip) J. A. Taboas Rana;

**s.s. Mitra:** gezagv. W. Croes, 2e wtk. F. G. Krijgsman, 5e wtk. G. A. de Ridder;

**s.s. Mytilus:** 5e wtk. W. Mink, capataz M. Santome Santome, man esp R. Lago Vilas, 2° man J. Crespo Gonzalez, mar int A. Acuna Germade, F. Casete Lestay, S. Dominguez Castro, J. Farina Cacabelos, A. Fernandez Fernandez, E. Gestido Martinez, J. Giraldez Rodriguez, E. Goce Moldes, L. Martinez Duran, 2° mar int B. Nogueira Vieitez, jefe de f. M. Fernandez Blanco, coc J. C. Collazo Perez, cam may do E. Cruz Buyo, cam J. J. Domeque Bailo, cam (trip) A. Barbara Perez;

**m.s. Niso:** 3e stm. R. Schreuders, 2e wtk. L. P. A. de Winter, capataz I. Parada Garrido, man esp H. Bouza Alonso, 2° man F. Aquino Garcia, mar int A. Alonso Alvarez, A. Alonso Casal, P. Gonzalez Perez, J. M. Gonzalez Rodriguez,

**s.s. Ondina:** gezagv. P. J. P. Siebesma, 4e stm. L. van den Ende, stag. stm. C. Groenendaal, 3e wtk. P. D. Koudenburg, wnd. 4e wtk. P. C. Telle, stag. wtk. P. F. van Gent, R. J. van der Schans, sch. vakman 2 R. A. Cauwels, G. A. Cornelissen;

**s.s. Onoba:** 1e stm. J. Werkhoven, hfd. wtk. H. Buiten, hoofd voeding B. M. de Roode;

**s.s. Patro:** 2e stm. P. G. van der Laag, stag. wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, R. H. Kuik, hoofd voeding T. H. Vos;

**s.s. Sepia:** gezagv. H. H. J. Dijkhuizen, hfd.wtk. G. J. B. Hartman, wnd. 4e wtk. T. den Dekker, 5e wtk. A. Willemstein, sch. vakman 1 J. Westershuis;

**s.s. Viana:** 3e stm. M. L. A. Wouters, sch. vakman 2 L. W. Hobelman;

**s.s. Vitrea:** 4e stm. J. de Boer, 5e wtk. A. Visser, sch. vakman 2 G. C. Wiegant, F. P. Binkhorst;

**s.s. Vlieland:** 1e stm. M. F. D. Beex, 2e stm. A. J. Kappers, hfd. wtk. J. van Bon, 5e wtk. L. A. van Beelen, sch. vakman 2 P. L. F. Dubbelman;

**s.s. Zafra:** 3e stm. B. den Heyer, 3e wtk. E. L. F. Nijhuis, 5e wtk. A. M. Oonk;

**s.s. Zaria:** 1e stm. R. van Kranen, 3e stm. H. G. D. Cramer, stag.wtk. W. Jongens.

**Uit dienst getreden:** 2e stm.: R. C. Pabbruwee; 3e stm.: J. Breys; 4e wtk.: W. Hol, J. van der Werk; 5e wtk.: C. P. J. de Hond. sch. voorman: J. H. A. Elbers; sch. vakman 1: W. Meijer; sch. vakman 2: N. H. Kervezee, J. A. M. Tetteroo, M. J. de Jongh.

**Einde stagiare overeenkomst:** stag. wtk.: J. C. Kant.

**Wederom in dienst getreden:** 4e stm.: H. Ammerlaan.

**Met pensioen:** 1e stm.: R. A. M. van Hooydonk

**Terug van tijdelijke tewerkstelling:** 3e wtk.: A. B. G. Biesheuvel-Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N. V.; 3e wtk.: J. A. Deelen-Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” N. V..

**Aangesteld als:** 4e stm.: A. W. F. Pera, L. van den Ende; 5e wtk.: H. Hoekstra, P. Hesselink, W. L. H. Goudt, R. G. Ruben, C. G. Haasnoot, A. van Beek, F. C. Rijckaert, J. A. C. Gerretse, A. G. J. Suyskens, L. A. van Beelen A. C. van der Ham. sch. vakman 1: J. de Gans.

**Behaalde diploma's:** 1e stm. G.H.V.: J. Verdoorn, C. D. Kromhout; 1e stm. G.H.V.-th.: G. W. Geesink, C. P. C. van Goethem, F. Makkee, C. van de Vrie, H. J. Lenstra; 2e stm. G.H.V.-th.: J. Jongeneel; 3e stm. G.H.V.: P. J. Veenman; „B”: T. van de Ruit; „B-th.”: A. Oost, J. L. B. de Bruin, G. H. Willems; „A/B-th.”: C. G. Haasnoot, R. J. Fortanier, M. Theune; „A”: J. Schipper. sch kok: F. W. A. van Deursen.

## Onze vlotjubilaren:



J. van Essen  
hfd. wtk.  
30 jaar op 15.3.78



J. de Jong  
gezagv.  
25 jaar op 23.3.78



H. G. Willemsen  
gezagv.  
25 jaar op 24.3.78



J. Bovenkerk  
sch. gezel a/w  
10 jaar op 8.3.78

## Bevorderd:



C. J. F. van den Berg  
sch. vakman 2  
per 24.1.78

## Aangesteld



J. Bosman  
per 25 oktober 1977  
aangesteld als  
gezagvoerder en op  
24 januari 1978  
belast met het  
commando over het  
s.s. „Atys”.



E. Q. Abbas  
per 1 januari 1978  
aangesteld als  
gezagvoerder en  
momenteel belast  
met het commando  
over het s.s. „Arca”



J. B. P. Imming  
per 1 januari 1978  
aangesteld als  
gezagvoerder en  
momenteel belast  
met het commando  
over het s.s. „Viana”.

## In Memoriam

Op 18 januari jl. is overleden de heer

### J. van Westerhoven

oud gezagvoerder.  
De heer Van Westerhoven verliet de dienst der maatschappij in 1961 na ruim 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 64 jaar.

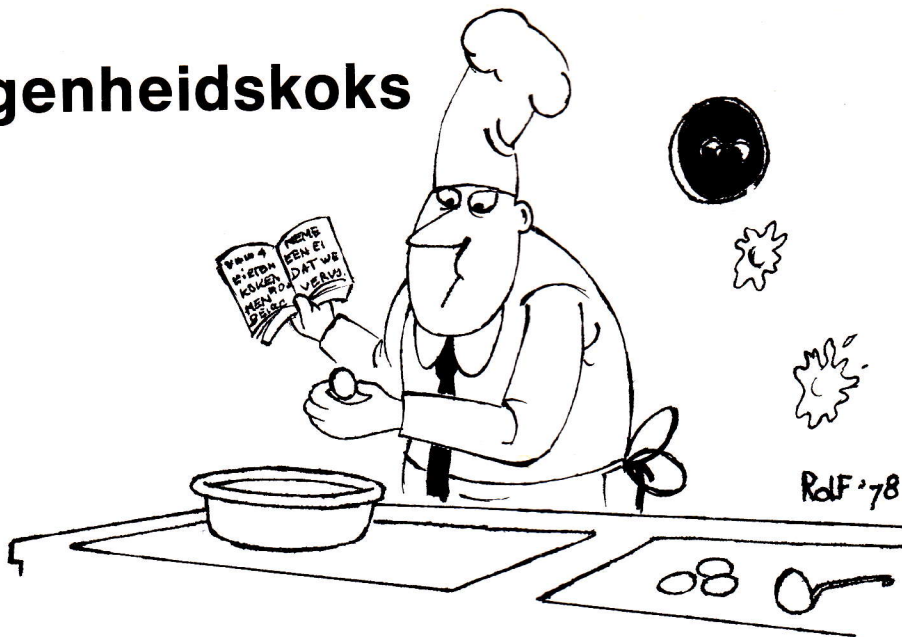
Op 24 januari jl. is overleden de heer

### P. C. Kuitert

oud gezagvoerder.  
De heer Kuitert verliet de dienst der maatschappij in 1955, na ruim 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.



# Gelegenheidskoks



Onderstaande gebeurtenis vond plaats gedurende de afgelopen dienstperiode van hoofdbediende D. Ploegers aan boord van de „Fossarus”.



Hij zond ons, na aflossing, het verslag toe, dat wij met genoeg hieronder weergeven.

Iedere zeevarende weet, dat de goede stemming aan boord van een schip mede wordt bepaald door een goed draaiende kombuis. Het nieuwe jaar was wat dat betreft bij ons niet zo goed begonnen, want onze hovo G. Barnhard moesten we op 3 januari ziek in Dakar achterlaten. Uiteraard hadden we nog onze scheepskok W. A. van Noord – Lange Willem – aan boord, en met wat hulp, voor zover dat nodig was, liep alles prima. Echter, bij „Lange Willem” werd twee dagen na vertrek uit Dakar een pracht van een bloedvergiftiging geconstateerd. Nu, daar voeren we dan. Geen koks. Visioenen van droge scheepsbeschuiten en een sterk vermagerde bemanning doemden op. Maar natuurlijk werd er wat op gevonden. Onze wat betreft uiterlijk het meest op een kok gelijkende figuur s.a.w. Willem Mol werd, mede omdat hij had verteld weleens een ei te hebben gebakken, tot „chef” gebombardeerd. Bediende Rob Jacobs had weleens een brood zien bakken en werd dus bakker.

Bediende (a.d.) Eric Warnies bleek aardappels te kunnen pitten en werd daarom de man van de piepers. Ondergetekende, hoofdbediende Dirk Ploegers, wist hoe tomaten eruit zagen en werd dus groenteman. Verder onderhielden we een estafette-loop tussen de kombuis en zieke Willem met briefjes waarop „de lange” moest invullen wat waarin moest en in welke hoeveelheden. De gekste toestanden maakten we mee: Drie gekookte eieren van vijf minuten moesten volgens de „chef” 15 minuten in de pan! Om te weten te komen of de eieren al hard of zacht gekookt waren, hadden we een pracht systeem. De „chef” schudde ze dan even bij het oor van ondergetekende. Klonk er een klotzend geluid, dan waren ze

zacht, hoorden we niets dan waren ze hard gekookt! Toen het brood van Jacobs de oven in ging, hadden we hamers en beitels gereed liggen om, mocht dit nodig zijn, de oven rond het brood weg te kunnen bikken. Over gebrek aan belangstelling hadden we uiteraard niet te klagen. Iedereen keek weleens even in de potten en pannen om te kijken wat er gebrouwen werd. Nu, het borrelde en pruttelde allemaal genoeg, zodat de kijkers weer hoofdschuddend en met een hoofd vol vraagtekens weggingen. Drie dagen hebben we dit volgehouden en toen mocht „Bolle Willem” het commando van de kombuis weer overdragen aan „Lange Willem”. Wij, gelegenheidskoks, hebben wel ontzettend veel gelachen, waarbij we er trots op waren, dat niemand in die drie dagen met maagklachten of darmstoornissen bij de 1e stuurman is geweest.

D. Ploegers.

tussen schip  
en ka

zeventiende jaargang no. 7  
maart 1978

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

#### Redactie

W. N. Wouters 010 - 696126

#### Administratie

010 - 696127

*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) gevoelig achterwege kan blijven.*

#### Kopij

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

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-1-1978 tot en met 15-2-1978

### Interne Mutaties

M.i.v. 1-1 Drs. T. G. A. Westerveld van DFP/5 naar DFP/7

### Jubileea

1-4-1978 P. Vliegenthart (DFD/1), 25 jaar



# Boekbespreking

## Maritiem Journaal 77

Uitgever: De Boer Maritiem,  
Bussum

Getrouw versijnt thans elk jaar het Maritiem Journaal, een informatie- en dokumentatiewerk voor Nederland en België. In een aantal vaste rubrieken en een aantal wisselende bijdragen geeft het een compleet beeld van het maritieme gebeuren in het jaar dat achter ons ligt. Om een greep te doen uit de inhoud van het Journaal dat thans voor ons ligt: de Nederlandse koopvaardij in 1976, het Maritieme Plan, de activiteiten van de F.W.Z. (waarbij o.a. verwezen wordt naar het Projekt met Lange Adem), recente bergingen en ga zo maar door.

Ook de watersport wordt niet vergeten, evenmin als b.v. de radio-medische dienst voor de scheepvaart en het recent behandelde in de I.M.C.O. Wat voor velen betrokken bij de scheepvaart van veel nut kan zijn, zijn de volledig bijgewerkte lijsten van schepen onder Koninkrijksvlag en onder Belgische vlag, alsmede de lijst van scheepsongevallen met vermelding van de omstandigheden waaronder. Wat enigszins verbaast is de complete vlootlijst van de Koninklijke Marine en de Belgische Zeemacht, met de bewapening, in zoverre dat je je afvraagt of deze gegevens het de imaginaire tegenstander niet al te gemakkelijk maken. Overigens wel een bewijs hoe zeer deze uitgave als compleet mag worden beschouwd. Als we daarbij bedenken, dat het in de bedoeling ligt het Maritiem Journaal 78 reeds over enkele maanden te doen verschijnen in plaats van aan het eind van het jaar, dan mogen we daar wel uit concluderen, dat uitgeverij De Boer Maritiem in elk geval met deze serie niet alleen volledig maar ook actueel wil blijven.

W.W.