



**schip en ka**

maart 1979

## Nieuw hypotheekarrangement

Zoals bekend zijn er diverse mogelijkheden voor Shell-werknemers om met garantie van Shell bij een aantal instellingen, onder voordelige condities, hypothecaire geldleningen te sluiten, zoals de hypotheek met aflossing op basis van annuïteiten en de hypotheek met lineaire aflossing. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om bij de Algemene Bank voor Hypothecair Krediet een hypotheek te sluiten, gekoppeld aan een winstdekkende gemengde verzekering bij Delta Lloyd. Wat betreft deze laatste vorm is er nu een aantrekkelijk arrangement via Algemene Bank voor Hypothecair Krediet samen met Centraal Beheer bijgekomen.

### Wat is een gemengde hypotheek?

U sluit een hypotheek bij de Algemene Bank voor Hypothecair Krediet voor het bedrag dat u nodig heeft. Deze hypotheeklening wordt pas afgelost aan het einde van de looptijd van de lening. Bij Centraal Beheer sluit u een zogenaamde aflossingsverzekering, waarmee u zeker stelt dat aan het einde van de looptijd van de hypotheeklening of, bij overlijden eerder, deze lening voor het grootste deel wordt afgelost. U betaalt gedurende de looptijd rente over het volle leenbedrag en u betaalt tevens een verzekeringspremie voor de te sluiten aflossingsverzekering. De te betalen rente is fiscaal aftrekbaar, doch de verzekeringspremie niet.

### Wat is het voordeel van een gemengde hypotheek?

Omdat u niet aflost, betaalt u gedurende de volle looptijd van de lening de volledige rente over de

hoofdsom. Daar deze rente fiscaal aftrekbaar is, profiteert u gedurende de gehele looptijd van een zo hoog mogelijke renteaftrek, een fiscaal voordeel dat groter is naarmate het inkomen hoger is en voornamelijk begint te tellen voor inkomens vanaf ongeveer f 40.000,— per jaar. Wanneer u meer wilt weten van dit nieuwe arrangement, dan kunt u zich tot de personeelsafdeling wenden.

## Shell Pensioenfonds

### Wijziging franchise

In verband met de van 1 januari 1979 af geldende hogere A.O.W.-uitkeringen is de franchise, als genoemd in Artikel 1 van Reglement II en van Reglement III, met ingang van vorengenoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 31 december 1978 met pensioenrechten verlaten, vastgesteld op:

f 20.317,— voor gehuwde mannelijke fondsleden  
f 10.159,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden  
f 13.890,— voor ongehuwde fondsleden

### Wijziging grensbedragen

Indien daartoe aanleiding bestond vond aanpassing van de grensbedragen in het verleden jaarlijks per 1 juli plaats. Na overleg tussen Shell Nederland en de Pensioencommissie van de Centrale Ondernemingsraad is besloten, mede op grond van het feit dat een aantal factoren die bij het vaststel-

len van de grensbedragen een rol spelen doorgaans per 1 januari opnieuw worden vastgesteld, eventuele aanpassingen te verleggen van 1 juli naar 1 januari van elk jaar. Op grond van Artikel 21, lid 2, Reglement II/Artikel 20, lid 2, Reglement III heeft de Raad van Bestuur besloten, de in Artikel 19, lid 3, en in Artikel 21 lid 1, Reglement II/in Artikel 18, lid 3 en in Artikel 20, lid 1, Reglement III genoemde grensbedragen te wijzigen en met ingang van 1 januari 1979 te brengen op f 22.000,— voor Grensbedrag I en op f 30.100,— voor Grensbedrag II.

Ten einde onbillijkheden te voorkomen, is voor de fondsleden die de dienst in de periode tussen 1 juli 1978 en 1 januari 1979 met recht op pensioen verlieten, een overbruggingsregeling getroffen. Betrokkenen zullen omtrent de wijziging van hun pensioen binnenkort bericht ontvangen.

### A.A.W.-premie verschuldigd door gepensioneerden

De premie verschuldigd voor de algemene arbeidsongeschiktheidsverzekering (A.A.W.) is vanaf 1 oktober 1976 door het Pensioenfonds, als inhoudingsplichtige, op het pensioen in mindering gebracht.

De Maatschappij heeft thans besloten om met ingang van 1 januari 1979 deze premie, analoog aan de AKW- en AWBZ-premie, voor haar rekening te nemen.

## Vlootbestand

Op 26 januari jl. is de „Lovellia” overgedragen aan slopers in Taiwan. Met inbegrip van de „Tagelus”, die op 18 januari jl. door ons werd overgenomen van de vorige eigenaar, alsmede de „Fusus”, die op 7 februari in Curaçao door Shell Tankers (U.K.) Ltd. aan ons werd overgedragen, telt onze vloot thans 37 schepen.

### Bij de voorplaat

Onze voorplaat deze maand staat symbool voor de fotowedstrijd, waarover u meer aantreft op de pagina's 4 en 5. Een wedstrijd in de eerste plaats gericht op de verhoging van de persoonlijke veiligheid aan boord, maar waarmee nog altijd f 1000,— aan prijzen valt te verdienen ook.

## Kinderbijslag

Met ingang van 1 januari 1979 worden de bedragen van de kinderbijslag en de opslag als volgt gewijzigd.

1e kind	f 164,58 + opslag f 79,56 = f 244,14 (237,12)
2e kind	f 351,— + opslag f 36,66 = f 387,66 (382,20)
3e kind	f 351,— + opslag f 36,66 = f 387,66 (382,20)
4e kind	f 468,78 f 468,78 (460,20)
5e kind	f 468,78 f 468,78 (460,20)
6e kind	f 518,70 f 518,70 (509,34)
7e kind	f 518,70 f 518,70 (509,34)
8e en elk volgend kind	f 574,08 f 574,08 (563,16)

(tussen haakjes de bedragen van het vorig kwartaal)

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van april 1979 worden uitbetaald.

## Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

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

(010) 130955

s.s. Capulonix  
m.s. Cinulia  
m.s. Crania  
m.s. Dallia  
m.s. Daphne  
m.s. Diadema

(010) 130956

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

(010) 130957

m.s. Fusus  
s.s. Khasiella  
s.s. Kylix  
s.s. Laconica  
s.s. Lepton  
s.s. Macoma

(010) 130958

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

(010) 130959

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

## Verzekering persoonlijke eigendommen

Voor de goede orde vragen wij nogmaals de aandacht voor de noodzaak, om indien bij aankomst op een vliegveld bagage wordt vermist, onmiddellijk ter plaatse een „Property Irregularity Form” (PIR form) in te vullen en in te dienen, al dan niet met medewerking van de agent. Als de bagage niet wordt gevonden en u claimt deze bij het assurantiebedrijf W. Schippers & Co. (Blaak 16, 3000 AR Rotterdam), dan dient u een afschrift van het PIR form te hechten aan het schadeformulier. Bij ontbreken van het PIR form zal de schadeclaim namelijk niet in behandeling worden genomen (zie vlootcirculaire No. 1386 van 3 maart 1978).

## Persoonlijke Ongevallen Verzekering

Werknemers die al kortere of langere tijd deelnemen aan de Persoonlijke Ongevallen Verzekering hebben als bewijs daarvan een in het Engels gesteld „Evidence of Personal Accident Insurance” in hun bezit. Verder een Nederlandse vertaling van dit Engelse stuk, te weten „Bewijs van Persoonlijke Ongevallen Verzekering” en voorts de verzekeringsvoorwaarden in het Engels en in het Nederlands. Deze voorwaarden zijn in de loop der jaren aangepast zonder dat in de tekst van bovenstaande stukken is verwerkt. Dit is nu gebeurd en de nieuwe tekst is – zoals in ons december-nummer reeds werd aangekondigd – naar de huisadressen gestuurd.

Aan de deelnemers is toegezonden:

- een nieuw blad met de polisvoorwaarden;
- een nieuw blad met de Nederlandse vertaling van het verzekeringsbewijs („Bewijs van Persoonlijke Ongevallen Verzekering”) en de polisvoorwaarden alsmede de schaal van uitkeringen;
- een blad met de wijzigingen die moeten worden aangebracht in het „Evidence of Personal Accident Insurance” (dit laatste, reeds in uw bezit zijnde op naam gestelde stuk – of stukken als de echtgenote meeverzekerd is – blijft dus als verzekeringsbewijs van kracht en dient te worden bewaard).

## Vlootcirculaires

In de periode 16 januari tot en met 15 februari 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten

No.	Datum	Onderwerp
1462	16.1.79	Group Tankcleaning manual
1463	17.1.79	PLA (PCOR)
1464	18.1.79	Malaria Prophylaxis
1465	19.1.79	Indienststelling „Tagelus” (PCOR)
1466	22.1.79	Aannemen van geschenken
1467	25.1.79	Radioberichtgeving aan Nederlandse Koopvaardij-schepen (BERKO)
1468	26.1.79	Las Palmas helicopter service (PCOR)
1469	26.1.79	Wijziging schepencodes (PCOR)
1470	29.1.79	Sociale verzekeringen, Bedrijfspensioenfondsen voor de Koopvaardij, voedingsgeld, minimum-maandloon, Stichting Zeemanswelzijn
1471	29.1.79	Rapportage alcoholgebruik
1472	31.1.79	Koersen (PCOR)
1473	2.2.79	Indoctrinatie-oefeningen NAVO (PCOR)
1474	14.2.79	Sociale verzekeringen

## Met Pensioen

De heer J. van Bon kwam op 30 september 1947 in het bezit van het diploma A en trad op 13 oktober daaraanvolgend als 5e werktuigkundige in dienst bij de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij.

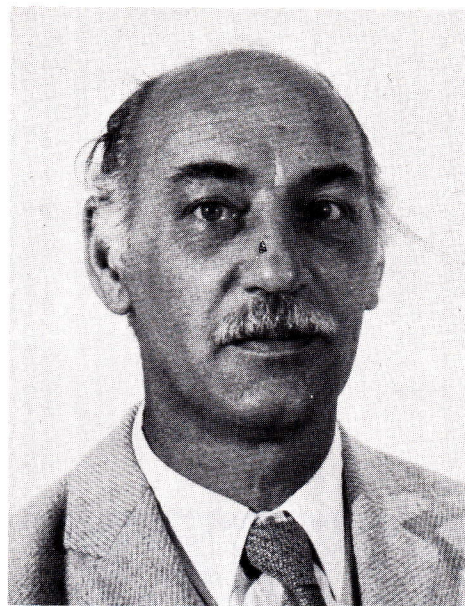
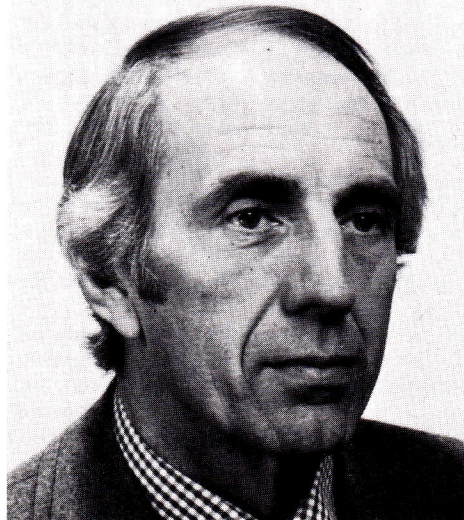
Het wekt dan ook weinig verwondering dat hij zijn eerste dienstperiode vrijwel geheel in de Oosterse wateren doorbracht. Eerst de „Tibia” – op welk schip hij overigens te Rotterdam aan boord was gestapt – na dik zes maanden gevolgd door aanstelling als „Engineer in Charge”, eerst korte tijd op de „Soedimara” en toen nog eens bijna een jaar op de „Moebrani”. Waarmee die dienstperiode nog niet vol was, want er volgden nog „Adinda”, „Saidja” en wederom „Adinda”, maar in februari 1950 kwam dan toch de thuisreis met de „Willem Ruys” en het eerste verlof waarnaar hij destijds ongetwijfeld met verlangen uitzag.

In de volgende actieve periode van bijna twee jaar deed hij als 4e en waarnemend 3e werktuigkundige dienst op de „Rotula” in Westerse wateren. In 1956 kwam ook de vloot in de Caraïbische wateren voor hem aan de beurt, als 3e en waarnemend 2e werktuigkundige op de „Manuela” en „Glessula” waarna deze periode besloten werd op de „Thelidomus”. Dit laatste schip kwam nog twee maal terug voor hem, en wel als aangesteld 2e werktuigkundige van november 1957 tot mei 1958 en na verlof van augustus dat jaar tot juli 1959, wat toch wel een praktijk-voorbeeld mag gelden voor een streven naar continuïteit, hoewel dat begrip als zodanig toen nog geen opgeld deed.

Na nog een dienstperiode op de „Kara” ging hij studeren voor CII, behaalde dit diploma op 2 juli 1962 en werd op 23 juli daaraanvolgend met de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst op de „Cinulia” belast. Sedertdien heeft hij op vele van onze schepen als hoofdwerktuigkundige gefunctioneerd.

In de tweede helft van de zestiger jaren werd hij in het persoonlijke vlak met problemen geconfronteerd, die het hem bijna onmogelijk maakten zijn zeevarende loopbaan voort te zetten. Maar zo ver is het uiteindelijk toch niet gekomen.

Zijn laatste schip was de „Vitrea” waarvan hij op 3 februari jl. te Singapore werd afgelost. Zijn verblijf aldaar is op zijn verzoek wat verlengd teneinde hem in de gelegenheid te stellen op waardige wijze van dit vertrouwde plekje afscheid te nemen.



De heer J. van Essen tekende eveneens een arbeidsovereenkomst met de Nederlandsch-Indische Tankstoomboot Maatschappij en wel op 2 maart 1948 als leerling-werktuigkundige. Hij behaalde de benodigde vaartijd voor zijn eerste diploma op de „Murena” en de „Ena”, grotendeels in Oosterse wateren, waarna hij zijn dienstperiode (die toen ruim drie jaar duurde) als 5e en waarnemend 4e werktuigkundige op de „Ena” en „Mitra” vol maakte.

Na verlof werd het de „Chama” in Rotterdam, waarmee hij binnen de kortste keren weer in de Oost verzeilde en kort daarna op de small craft werd geplaatst, namelijk als „Oudste Werktuigkundige” op de „Boedoek”, terwijl tijdens die dienstperiode ook de „Agatha” (als waarnemend 3e en dito 2e werktuigkundige) op zijn actieve dienst-staat voorkomen.

Het volgende verlof werd o.a. besteed aan het behalen van het 1e gedeelte van het B-diploma; daarna precies anderhalf jaar dienst als 3e werktuigkundige op de „Etrema”, destijds een zg. „hometrader”; dat wil zeggen: met een overwegend Westers vaarprogramma.

In 1959 kwam ook hij een jaar bij de vloot van de N.V. Curaçaose Scheepvaart Maatschappij terecht en voer als 2e werktuigkundige op de „Manuela”, „Frasca” en „Berta”, met als tegenstelling tot deze „Mosquitós” daarna de thuisreis met onze toenmalige supertanker de „Vasum”, teneinde het verlof in Nederland door te brengen.

Aktieve dienst, verlof en studieverlof wisselden elkaar af, tot op 12 april 1966 het C-diploma in ontvangst kon worden genomen en kort daarna tewerkstelling als hoofdwerktuigkundige op de „Kenia” volgde.

Sedertdien heeft hij op vele van onze schepen de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord gedragen, zoals de „Kossmatella”, „Abida”, „Capulonix”, „Atys”, „Dione”, „Vitrea” en „Niso”, om er een aantal te noemen.

De wijze waarop hij zijn mede-opvarenden tegemoet trad werd steeds zeer gewaardeerd. Of hij nu meer tijd zal krijgen zijn hobby – knutselen en zeilen – uit te oefenen is nog de vraag, want hij heeft kans gezien om werkzaamheden te vinden die geheel op zijn terrein liggen. Het betreft montage en controle alsmede serviceverlening bij het afdichten van schroefassen op de diverse werven, waarmee hij zelf zeer is ingenomen.

Nu de heren Van Bon en Van Essen de dienst van onze Maatschappij met ingang van 1 april a.s. met pensioen gaan verlaten wensen wij hun gaarne nog vele jaren in goede gezondheid temidden van allen die hen dierbaar zijn.

# MET HET OOG OP. . .

**En nog een beloning toe!**

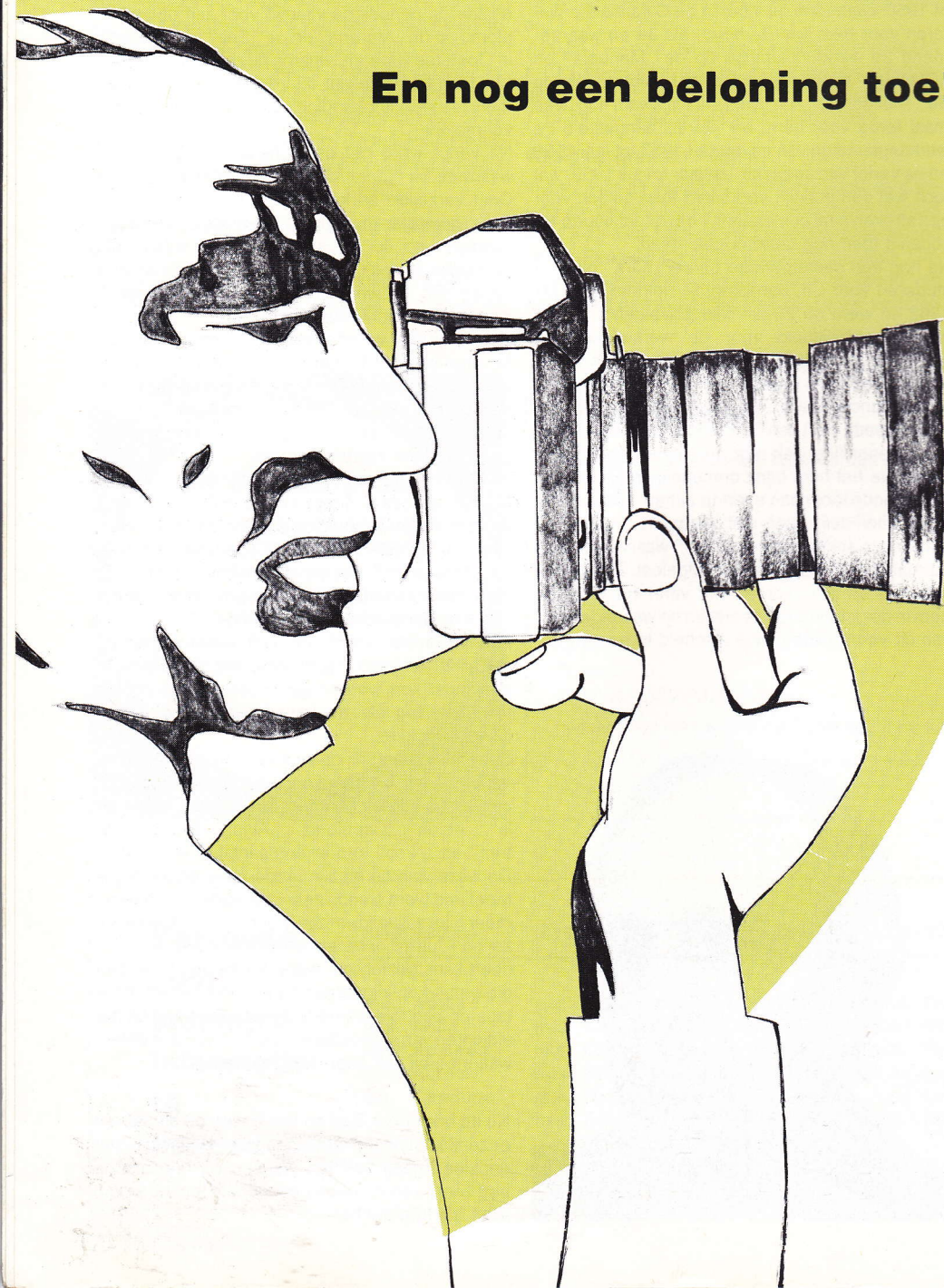
Veiligheid voor schip, lading en opvarenden. Dat heeft in de scheepvaart, ook in de tankvaart, altijd voorop gestaan. Om juist de *persoonlijke* veiligheid op te voeren, uw eigen veiligheid dus, heeft dit de afgelopen jaren extra veel aandacht gehad. Daarbij denken we niet alleen aan de talloze cursussen, de meereizende instructeurs, de oefeningen die aan boord worden gehouden en de veiligheidsuitrusting die ter beschikking staat, maar ook aan allerhande veiligheidsbulletins, affiches en . . . in het verleden een tekenwedstrijd. De komende maanden gaan we weer uw aandacht vragen voor de persoonlijke veiligheid aan boord door middel van een

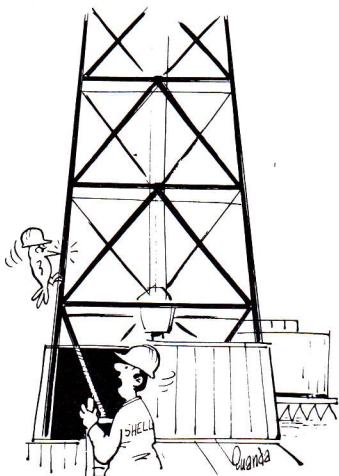
**fotowedstrijd  
met totaal f 1000  
aan prijzen**

#### **Deelneming**

De deelneming staat open voor een ieder die bij ons vaart. Onverschillig van welke rang en nationaliteit. Het enige dat u moet doen is een foto-opname maken (en dat mag in zwart/wit of in kleur) van een situatie aan boord van het schip waarop u dienst doet, die hetzij uw eigen veiligheid bevordert hetzij juist een gevaarlijke situatie voor u en uw collega's kan opleveren. U wilt een voorbeeld van hetgeen wij bedoelen? Een rooster dat in de machinekamer is opengemaakt, terwijl er geen hek omheen is geplaatst. Of die plas olie op het dek waar nog geen zand overheen is gestrooid. Maar even goed een man die juist zand gebruikt om het gevaar van slippen door de gemorste olie te voorkomen. Of een collega die z'n helm heeft opgezet bij het werkje, waarbij hij zijn hoofd wel eens zou kunnen stoten. Of die man aan de draaibank, die zonder veiligheidsbril wil gaan werken. Of juist niet. Als de veilige of de onveilige situatie maar wordt benadrukt.

*Houd ook bij het fotograferen de veiligheid voor ogen. Alleen flitsen - als het moet - in die ruimten waar dit is toegestaan. Opnamen gemaakt met een polaroid camera of een gelijkwaardig toestel, dat dus onmiddellijk een positief beeld oplevert, zijn uitgesloten van de wedstrijd.*





# UW EIGEN VEILIGHEID

De opnamen die u met uw eigen camera hebt gemaakt, moeten ontwikkeld en afgedrukt worden ingezonden. U kunt er één of tien of welk aantal dan ook inzenden, des te meer, des te groter uw kans op een prijs. Of de afdruk of de vergroting nu groot of klein is, dat is niet belangrijk. Het gaat niet om het formaat, maar om de situatie die fotografisch is vastgelegd. En in hoeverre die origineel is. En met name in hoeverre de veilige of onveilige situatie wordt benadrukt.

## Prijzen

De inzender van de opname die door de jury (waaronder hierover meer) als de beste wordt beschouwd, wordt beloond met een prijs van f 500. Voor de op één na beste is f 250 beschikbaar. De derde prijs bedraagt f 150 en – om ook die inzenders die net niet de top hebben gehaald – aan te moedigen nog twee prijzen van f 50 elk. Echter, u kunt slechts één prijs winnen.

## Hoe inzenden?

Zend uw foto of foto's in gesloten envelop aan de redactie van „Schip en Ka”, vermeld daarbij in de linkerbovenhoek „fotowedstrijd”. Uw – laten we hopen – oorspronkelijk idee kan op die manier niet door een ander worden gepikt. De enveloppen blijven op de redactietafel tot de sluitingsdatum. Voeg bij uw opname – in de envelop – een apart velletje papier, met daarop uw naam en huisadres. *Rang en schip niet vermelden.* Het gaat ons om de opname en uw naam/privé-adres, de rest is niet belangrijk voor de wedstrijd.

## Jury

De jury zal bestaan uit de heer W. Hoogendijk van DFT/4 - Veiligheid, W. N. Wouters van DFP/4 - Voorlichting en een nog aan te zoeken lid van de O.R.-vloot. Zij zullen de foto's ieder voor zich beoordelen op originaliteit en meest „veilige” of „onveilige” situatie. Pas nadat zij zonder de naam van de inzender te weten voor zichzelf een waarderingscijfer hebben vastgesteld, worden de cijfers bij elkaar opgeteld. De opname die het hoogste aantal punten haalt, heeft de eerste prijs. Zijn er meerdere met hetzelfde aantal punten, dan beslist het lot en wordt de tweede prijs aan de inzender van de afvallende foto gegund. En zo gaat het ook met de derde en twee laatste prijzen. Echter, men kan slechts één prijs winnen.

## Sluitingsdatum

Ook degenen die nu met verlof zijn moeten een kans hebben om mee te doen. En aangezien de opname(n) moet(en) zijn gemaakt op een van onze schepen, is het noodzakelijk een periode uit te trekken van ongeveer zeven maanden. Met andere woorden: de wedstrijd loopt door tot 31 oktober a.s. Op donderdag 1 november worden alle opnamen bij elkaar gevoegd en aan de jury voorgelegd. Wij zijn dan als alles meezit, in staat om in het december-nummer de uitslag bekend te maken.

## Ons eigendom

Het is jammer voor u, maar als u aan de wedstrijd deelneemt, wordt de gemaakte foto ons eigendom. Natuurlijk, u kunt van het negatief gerust een exemplaar voor uzelf laten maken. Maar de opname die u ons hebt toegezonden, ontvangt u niet terug. Integendeel, door deel te nemen aan de wedstrijd verklaart u zich stilzwijgend akkoord ermee, dat wij – of voor uw inzending nu een prijs is toegekend of niet – uw opname(n) gebruiken als dit ons ter bevordering van de veiligheidsgedachte gewenst voorkomt. Trouwens, de opnamen die in de prijzen vallen, zullen we zeker in de maanden na de sluitingsdatum successievelijk in dit blad plaatsen. En dat doen we niet alleen om lof toe te zwaaien aan de prijswinnaars, maar bovenal om de veiligheidsgedachte te onderstrepen. Of, als u het zo wilt zien, om het veiligheidsbewustzijn aan boord nog verder op te voeren.

Houd dus uw ogen de komende maanden extra goed open als u aan boord bent. Niet alleen om uw eigen veiligheid en die van uw collega's te waarborgen, maar ook om te zien of er wellicht een situatie is die zich goed leent voor een opname.

*Wij nemen hierbij aan, dat een gefotografeerde onveilige handeling of situatie zo snel mogelijk wordt gecorrigeerd of aan de veiligheidscommissie voorgelegd.*

De duizend gulden aan prijzen liggen klaar om op de persoonlijke rekeningen van de winnaars te worden bijgeschreven.

## PHOTO CONTEST

Every one on board our ships is hereby invited to send us a picture, in black/white or colour, depicting a safe or unsafe situation on board. To give an example: somebody wearing a safety helmet when circumstances demand this, or some one clearing up an oil spill on deck. If you want an example of an unsafe situation: just shoot your colleague when about to start drilling with loose long hair. Any picture showing what is „safe” or „unsafe” is welcome.

However, be careful when taking a picture that you keep your own safety in mind. Use a flash only in spaces where this is allowed. We must exclude pictures taken with polaroid cameras and the like. And don't send us negatives, but the prints themselves. You are free to send in as many pictures you like. The size is free. Small or large, they are all welcome.

For the best five shots, showing the greatest degree of originality or depicting the safe or unsafe situation most convincingly, we will award prizes. One of Neth. f 500, one of f 250, one of f 150 and two of f 50 each. However, participants can win one prize only. The pictures are to be in the office (to be addressed to DFP/4, Shell Tankers B.V., POB 874, 3000 AW Rotterdam) before 1st November next. Put „PHOTO CONTEST” in the left hand top corner of the envelope, so that competitors will have no chance to see your original contribution before they are on the jury's desk. Add a sheet with your name and address. *don't mention your rank or ship*, that is not important for the contest.

As soon as the prizes have been awarded, the winners will be informed. Moreover, the prize-winning pictures will be published later in this magazine. None of the pictures will be returned. By participating in this contest you give us all the rights to the pictures so what we are free to use them to advocate safe working methods, a safe way of life on board ships.

*If you have pictured an unsafe action or situation we assume that this will be corrected as soon as possible or reported to the ship's safety committee.*

# f 500 PLUS f 500 PLUS f 350 PLUS f 250 MAAKT f 1600 TOTAAL

De laatste vergadering in 1978 van de Ideeënbuscommissie, bestaande uit de heren Van 't Woudt, Busker en Van Duuren, vond plaats op 6 december j.l. Zes nieuwe ideeën passeerden de revue en voor drie ervan werd een bedrag van maar liefst f 1600 gulden aan beloningen toegekend. Dit aanzienlijke totaalbedrag is, dachten we zo, wel een aanwijzing dat voor een goed idee een goede beloning wordt uitgelooft.

Drie andere ideeën, de Nos 509, 513 en 514, verdienden geen beloning. De eerste kwam in wezen neer op het verbeteren van meer zeekaarten aan boord met het inherente risico van niet geheel correct bijgehouden kaarten van die gebieden die slechts zelden worden aangelopen. Het tweede afgewezen idee had weliswaar ten doel de kosten van aflosteleggrammen te verlagen, doch bracht een coderingssysteem met zich dat de voordelen ervan weer teniet doet. Het derde idee betrof het schilderen van obstakels op dek ter verhoging van de veiligheid, wat echter nauwelijks als een nieuw idee kan worden beschouwd.

Een schot midden in de roos was echter idee No. 510 van wvd 4e werktuigkundige L. J. Blokland en 3e werktuigkundige M. W. M. v. d. Burgh gezamenlijk. Het idee betrof het bouwen en beproeven van een shot-blast apparaat voor het reinigen en ontroesten van bij voorbeeld afsluiterkleppen, afsluiterhuizen, kleine uitlaatkleppen, de buitenzijde van verstuivers zowel van hoofd-als hulpmotoren, enz.

Met het oog op de kosten is de uitvoering van het apparaat zo goedkoop mogelijk gehouden. Het proefexemplaar is nagenoeg geheel opgebouwd uit afvalmateriaal. Het uittesten is gedaan op de „DALLIA” waarbij gebruik is gemaakt van afgewerkt vrij grof staalgrit dat beschikbaar was gekomen na de shot-blast proef van het dek van dit schip in mei/juni 1978.

Het apparaat bestaat uit een gesloten kast (gemaakt van een oude 200 liter oliedrum) met een perspex kijkruit en, door kruislings ingeknipte stukken membraamrubber dichtgehouden, doorvoeringen voor de handen en een spuitpistool. Dit pistool bevat een ejecteursysteem waarmee, door werklucht met een zekere snelheid het pistool te laten binnenstromen, een vacuüm zal ontstaan in de aanzuigleiding welke is verbonden met de gritverzamelbak onder in de gesloten kast. Door de zuigkracht in deze gritleiding wordt het staalgrit van de verzamelbak naar het pistool getransporteerd waar het zich vermengt met de nu snel stromende werklucht (uitlaat ejecteur). De gritkorreltjes worden nu met grote kracht op het te reinigen oppervlak gespoten en vallen daarna weer terug in de verzamelbak onder in de kast, waaruit het dan weer wordt opgezogen.

Het bleek dat de behandelde voorwerpen binnen de kortste keren brandschoon werden. Het enige bezwaar was echter dat de bewerkte oppervlakken nogal ruw werden. Een oplossing daarvoor zou zijn om een fijner staalgrit te gebruiken waarbij dan een stofafzuiginstallatie noodzakelijk wordt.

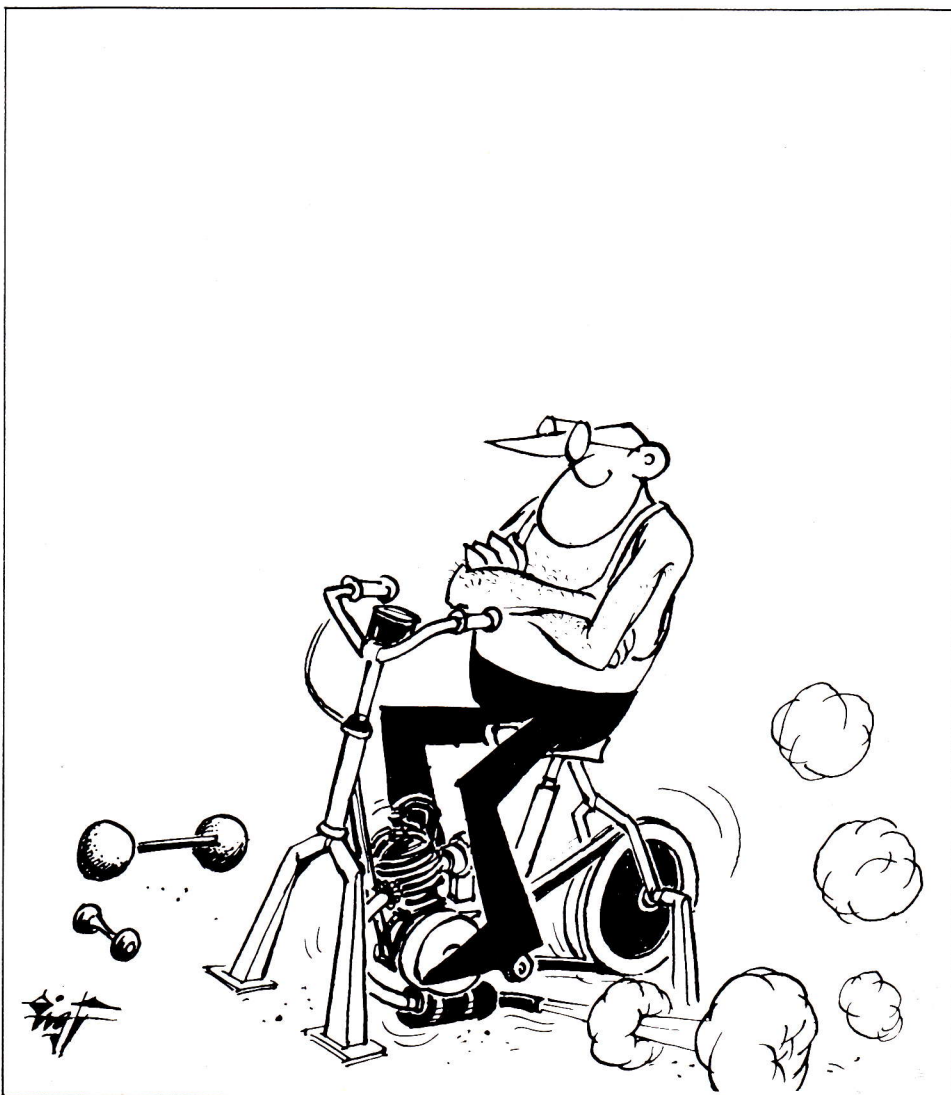
Zoals de inzenders zelf ook reeds opmerkten is de

beschreven methodiek van reinigen en ontroesten natuurlijk niet nieuw en wordt reeds uitgebreid toegepast in de industrie. Toch vindt de Ideeënbuscommissie het initiatief, de inventiviteit, het vele werk en de volharding waarvan de inzending getuigt een beloning van f 500,— voor zowel de heer Blokland als de heer v. d. Burgh gerechtvaardigd.

Overigens zij hierbij opgemerkt dat reeds enige tijd wordt overwogen om vacuüm-apparatuur aan boord te plaatsen ter aanvulling en/of vervanging van de conventionele ontroestapparaten, zulks om te gebruiken naast de gesloten straalmachine zoals op de „Dallia”.

Idee 511 kwam van Radio Officier J. Verduyn. Deze inzender schreef ondermeer: „Sinds juni 1977 zijn aan boord van de schepen van Shell Tankers B.V. de hoofdzenders uitgerust met twee roepfrequenties, waarvan de ene de nationale roepfrequentie van Scheveningenradio is en de andere de internationale. Deze laatste frequentie wordt onder andere gebruikt voor het in verbinding treden met Portishead Radio.

Gezien het feit dat deze roepfrequenties voortdurend zijn (over)bezet wordt over het algemeen slechts na lang roepen met dit station verbinding gemaakt, zeer zeker indien het schip een route ver van Engeland bevaart.”



Het voorstel is nu om de hoofdzender uit te rusten met één van de Engelse nationale roepkanalen (bij voorkeur kanaal 3 in de 4-16 mHz en kanaal 1 in de 22 mHz band) waardoor beslist sneller verbinding met dit station zal kunnen worden gemaakt. Het aantal benodigde kristallen varieert van 2 tot 6 per schip. Als voordelen kunnen worden genoemd:

- Snelle communicatie met de charterer
- Besparing in tijd
- Besparing op de telegramkosten door verruiming van de mogelijkheid van verzending via Portishead Radio.

De Commissie is het volledig met de heer Verduyn eens. Er is reeds contact opgenomen met Radio Holland voor een kostenopgave. Na het inbrengen door de radio-officier van de nieuwe kristallen zullen deze moeten worden „ingetuned”, dit al of niet zelf te doen door de radio-officier. De beloning voor dit idee bedroeg f 350,—.

Het volgende behandelde idee, ingeschreven onder no. 512, was afkomstig van 2e werktuigkundige J. A. Maassen.

Hij stuurde een ontwerp van een chemicaliën-doseringspomp, welke volgens hem voor wat betreft de uitvoering resp. werking de aan boord van de meeste schepen aanwezige VMPA membraanpomp in betrouwbaarheid verre overtreft.

Zijn ervaringen met de VMPA pomp zijn ronduit gezegd slecht. De membranen houden het meestal slechts een week uit, dit door de mechanische en chemische belasting. Daarbij komt dat, naarmate de pompprestatie terugloopt, men geneigd is de concentratie van het mengsel in het mengvat sterker te maken, met alle gevolgen voor de veiligheid.

De ontworpen pomp is van het plunger type. In tegenstelling tot de op sommige schepen aanwezige elektrisch gedreven plungerpomp wordt deze door lucht aangedreven. De pomp is samengesteld uit materialen die aan boord beschikbaar waren, waarbij ook gebruik werd gemaakt van reeds op de VMPA pomp aanwezige onderdelen, zoals de zuig- en perskleppen, de lucifer drieweg solenoïde klep en de elektronische timer. Voor schepen uitgerust met een elektrisch mechanische timer is het ontwerp uitgevoerd met een holle stelbout, waarmee de slag van de plunger te beperken is, zodoende het regelbereik van het geheel vergroten.

Beknopt weergegeven komt de vervaardiging hierop neer:

Plunger/zuiger en pompcilinder dienen van corrosiebestendig staal te worden gemaakt. Voor het door de heer Maassen beschreven prototype werd gebruik gemaakt van een afgekeurde stripper zuigerstang. Voor de voering van de werkcilinder werd messing gebruikt. De andere stalen delen werden vervaardigd uit wat pijprestanten, een stuk plaatstaal van 10 mm dikte en een stukje hoekstaal. De gebruikte O-ringen kunnen eventueel zelf worden gemaakt met behulp van de „Seal-O-Fast” kist, maar in dit geval werden MRC O-ringen gebruikt. Slag en plunger-diameter zijn berekend op het verpompen van 90 liter mengsel in 24 uur bij een max. aantal slagen van 14 per minuut. Gezien de meeste mengvaten 80 liter bevatten, iets overcapaciteit dus, dit om eventuele leiding-verliezen te compenseren.

Het prototype van de pomp aan boord van de „Zaria” was bij de indiening van het idee anderhalve maand zonder te falen in gebruik.

De Commissie is van mening dat het hier een historisch gegroeide situatie betreft waarbij is voorbijgegaan aan een juiste materiaalspecificatie. De aan boord aanwezige VMPA pomp kan zonder enig bezwaar door een op de markt zijnde adequate doseerpomp worden vervangen. Het zelf vervaardigen aan boord moet worden afgeraden, ook al vanwege het verkrijgen van reservedelen op langere termijn.

De Commissie heeft waardering voor het feit dat de inzender de noodzaak van een andere pomp heeft gesignaleerd en spreekt haar bewondering uit over de wijze waarop een en ander is uitgewerkt. Een beloning van f 250,— is in dit geval zeker op z'n plaats.

**Indien u voorstellen/ideeën heeft, schroom dan niet ze in te sturen! Iedere inzending wordt zeer nauwgezet bekeken en wie weet... valt u hiermee in de prijzen!**

# BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ



## Verkort verslag over 1977

### Algemeen

Volgens het jaarverslag 1977 van het bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dat onlangs is verschenen, betaalden 218 rederijen premie aan het fonds. Deze premie had betrekking op 13.287 werknemers.

Er waren 512 vroegere werknemers deelnemer in het fonds met vrijstelling van premiebetaling wegens invaliditeit.

De premie bedroeg in het verslagjaar 22,7% van de premiegrondslag.

De werkgever en werknemer betalen ieder 11,35% van de premiegrondslag.

De premiegrondslag is het vaste loon (tot een bepaald maximum) verminderd met de in 1977 geldende premiefranchise. De franchise is dat deel van het salaris waarover via de AOW een ouderdomsuitkering wordt gegeven en waarover dan via het pensioenfonds geen pensioen hoeft te worden opgebouwd en dus ook geen pensioenpremie wordt betaald. In 1977 bedroeg de premiefranchise f 46,25 per dag. In 1977 bedroeg het maximaal in aanmerking te nemen vaste loon voor de grote handelsvaart f 166,50 per dag en voor de kleine handelsvaart f 133,20 per dag.

### Inkomsten en beleggingen

Het fonds ontving in het verslagjaar ca. f 49.525.000,— aan premie en f 80.195.000,— uit beleggingen. Deze inkomsten — verminderd met betaalde pensioenen en administratiekosten — moeten worden gereserveerd om de later verschuldigde uitkeringen te betalen.

Eind 1977 bedroeg het kapitaal van het fonds ruim 1 miljard gulden.

Het kapitaal wordt belegd in hypotheek, vaste eigendommen, leningen op schuldbekentissen en effecten. Het meeste geld werd belegd in leningen op schuldbekentissen, nl. 83,1%; verder in hypotheek (7,7%), vaste eigendommen (3,3%), effecten (1,8%) en andere beleggingen (4,1%).

Het gemiddelde rendement van deze beleggingen was in 1977 8,34%. Bij het berekenen van zijn verplichtingen — de premiereserve — gaat het fonds echter voor de veiligheid er van uit dat het in de toekomst slechts 4% rente zal maken.

Het verschil tussen de werkelijke rente van 8,34% en de rekenrente van 4% is de zgn. overrente of rentewinst. Ook dit bedrag wordt toegevoegd aan de reserves en komt ten goede aan de verzekerden in de vorm van verhogingen op hun pensioenen.

### Welke pensioenen zijn verzekerd?

De deelneming in het fonds vangt aan bij het bereiken van de 22-jarige leeftijd. De pensioendatum is 60 jaar.

Jaarlijks wordt een doorlopend ouderdomspensioen opgebouwd dat 2,55% bedraagt van de in dat jaar geldende pensioengrondslag.

Het jaarlijkse ouderdomspensioen dat de deelnemer kan bereiken bij volledige deelnemingstijd (38 jaar) bedraagt dus  $38 \times 2,55\% = 96,9\%$  van de gemiddelde pensioengrondslag.

Als deze pensioengrondslag b.v. f 25.000,— heeft bedragen dan zou een deelnemer die van zijn 22ste verjaardag af tot zijn pensioendatum in het fonds heeft deelgenomen een doorlopend ouderdomspensioen ontvangen van 96,9% van f 25.000,— = f 24.225,—. Als de deelnemer overlijdt, krijgt zijn weduwe 70% van f 24.225,— = f 16.957,50 per jaar; heeft hij kinderen dan heeft elk kind recht op 14% van het ouderdomspensioen, dus f 3.391,50 wezenpensioen per jaar.

Uit berekeningen is gebleken dat 96,9% van de gemiddelde pensioengrondslag ongeveer gelijk is aan 70% van de laatste pensioengrondslag van een zeeman die een normale carrière achter de rug heeft en uitgaande van een gelijk blijvend algemeen loonpeil. Omdat het algemene loonpeil niet gelijk zal blijven, zal het percentage lager uitkomen dan 70. Daarom is de premie zodanig vastgesteld dat zij een marge bevat die, tezamen met de rentewinst die het fonds maakt, wordt gebruikt om de opgebouwde pensioenrechten door middel van procentuele verhogingen zoveel als mogelijk is aan te passen bij de algemene loonstijging.

Zo werden b.v. de reeds verworven aanspraken — met inbegrip van de aanspraken op backservicepensioen — van een deelnemer voor wie in 1977 premie aan het fonds is betaald — op 1 januari 1978 met 7% verhoogd. Ook de reeds lopende pensioenen werden op die datum met 7% verhoogd.

De verzekerden krijgen de pensioenen naast de uitkeringen op grond van de AOW en AWW.

De AOW-uitkering wordt pas bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd uitbetaald. Om deze lacune te ondervangen heeft het bestuur besloten om over de periode gelegen tussen 60 en 65 jaar aanspraak op tijdelijk ouderdomspensioen te verlenen. De opzet is dat de hoogte van het tijdelijk ouderdomspensioen zoveel mogelijk de hoogte van de AOW benadert.

Evenmin als de AOW-uitkering heeft het tijdelijke ouderdomspensioen iets te maken met de hoogte van de vroegere loon. De opbouw van dit recht is voor alle deelnemers gelijk. Natuurlijk is de hoogte van de uitkering wel afhankelijk van de duur van de deelneming in het fonds. Zo werd in 1977 door de deelnemers die het hele jaar in het fonds hebben deelgenomen een tijdelijk ouderdomspensioen van f 372,30 opgebouwd. Naast het tijdelijke ouderdomspensioen is geen weduwenpensioen verzekerd. Als een man vóór zijn 65ste verjaardag overlijdt ontvangt zijn vrouw een weduwenpensioen van de algemene weduwen- en wezenwet.

### Lopende uitkeringen

Aan het einde van het verslagjaar had het fonds 4274 gepensioneerden met ouderdomspensioen. Samen hadden ze recht op f 8.468.700,— jaarlijks pensioen. Er waren 1881 weduwen met in totaal f 2.676.700,— aan weduwenpensioen. Verder hadden 487 kinderen recht op wezenpensioen tot een totaalbedrag van bijna f 420.000,—.

Het gemiddelde pensioenbedrag wordt sterk beïnvloed door hen die slechts kort in het fonds deelnamen en dus maar weinig pensioen konden opbouwen.

### Het bestuur

Het fonds wordt bestuurd door vertegenwoordigers van de werkgevers- en werknemersorganisaties die het fonds hebben opgericht.

Op 1 oktober 1978 hadden namens de Raad van Bestuur voor de Zeevaart zitting in het bestuur de heren J. H. W. Habermehl (voorzitter), H. J. Bekkering, drs. J. L. La Gro en mr. J. B. Meyer (plaatsvervangend voorzitter); namens de Nederlandse Vereniging van Kapiteins Grote Vaart, opgericht 1943, had de heer C. Bruin zitting in het bestuur.

De heren D. Opmeer (secretaris), A. W. Molenaar, C. J. Roodenburg, A. Rook (plaatsvervangend secretaris) en K. W. de Wit, zaten in het bestuur namens de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart.

# Een ieder ,zijn' schip

*Een van de projectgroepen die eind 1977 werden gevormd, kreeg tot taak na te gaan in hoeverre het mogelijk was op PLA-schepen een zodanig aflossingssysteem in te voeren, dat beleidsvoering, budgetbewaking en onderhoud aan boord optimaal zouden zijn. Met andere woorden: zoveel mogelijk de opvarenden voor geruime tijd een „eigen” schip toewijzen, continuïteit dus wat betreft de bezetting.*

*Alhoewel in een projectgroep waarvan niet alle leden aan de wal werkzaam zijn, veel tijd door communicatieproblemen verloren kan gaan, is de projectgroep „Continuïteit” erin geslaagd om acht maanden na de installatie een advies aan de Directie uit te brengen, dat thans geleidelijk in praktijk wordt gebracht.*

Een schip - en zeker als het een schip is waarop meer zelfstandig beslissingen kunnen en moeten worden genomen - kan in wezen worden vergeleken met een bedrijf aan de wal, dat als een soort filiaal van een centraal kantoor optreedt. Gebonden weliswaar aan algemeen - voor elk filiaal - geldende richtlijnen, maar bevoorrad en van personeel voorzien van uit een centraal punt. Wat niet wegneemt dat elk filiaal in grote mate autonoom is, zelfstandig dus. Effectief en economisch dient zo'n filiaal gerund te worden door de daarover aangestelde leiding, zonder daarbij de vastgelegde algemene richtlijnen (bij ons in hoge mate vooral de veiligheid) te overschrijden.

## **Vanachter een „wal”bureau?**

Te veel - en dat zullen velen met ons eens zijn - wordt bij de ontwikkeling van een project, in welke organisatie dan ook, door theoretici vastgelegd hoe een en ander in de praktijk dient te verlopen. Op papier lijkt de opzet dan meer dan aantrekkelijk. Maar degenen die er in de praktijk mee moeten werken, komen dikwijls voor problemen te staan waaraan men vanachter het „bureau” niet had gedacht. Of niet eens aan kón denken, omdat men niet voldoende kennis heeft van de omstandigheden ter plaatse.

Bij het opstarten van het Lange-Adem-Project heeft steeds voorop gestaan, dat de gehele ontwikkeling vanuit de praktijk dient te geschieden. Niet voor niets begon men met „experimentele” schepen. Aan boord diende het project te worden uitgewerkt, slechts begeleid vanaf de wal. Ook bij

de ingestelde projectgroepen werd er steeds voor gewaakt, dat niet uitsluitend theoretici uitmaakte hoe een en ander verder diende te verlopen. Van daar dat vlootcollega's werden aangezocht met zitting te nemen in de projectgroepen. Bij de Continuïteits-projectgroep werd - mede vanwege de inspraak van de ondernemingsraad - 2e werktuigkundige Witten aangezocht. Van de PLA-werkgroep, die het gehele project vanaf de wal begeleidt, was het Westerveld die zitting nam, waaraan ook afwisselend hoofdwerktuigkundige Wielart en 2e werktuigkundige Japin werden betrokken weer om de inbreng van praktijkmensen sterk te houden. Echter, ook de praktijk van het aflossen dient sterk te worden benadrukt, vandaar dat zowel Van Leeuwen (van de toenmalige officierensectie als Neuerburg (destijds hoofd van de scheepszellensectie) werden aangewezen om ook hun bijdragen aan deze projectgroep te leveren.

## **Slechts één oplossing?**

Natuurlijk zijn er meerdere alternatieven om zoveel mogelijk de opvarenden van de „F”-klasseschepen een „eigen” schip te geven voor geruime tijd. In de loop van de discussies die binnen de groep plaatsvonden, werden diverse mogelijkheden ontworpen, kritisch beschouwd en weer verworpen. We zullen niet op de details ingaan temeer niet daar de „haken en ogen” te talrijk bleken om ze in de praktijk te brengen. Termen als „jo-jo”, 2 op 3 af, 4-3 systeem en 32-mans-concept komen we tegen in de verslagen van de projectgroep, die echter alle om diverse redenen (waaronder ook



# Projectgroepen





teveel afwijkingen van de CAO-bepalingen) moesten worden verworpen.

We grijpen nu nog even terug op de in het begin van dit artikel geschetste vergelijking tussen een schip en een filiaalbedrijf aan de wal. Geen enkel filiaal zal wélvaren – zeker niet economisch gezien – wanneer de leiding elke 4 à 5 maanden wordt vervangen door een andere en zelf dus niet kort daarna terugkeert. Steeds weer zou de leiding andere ideeën lanceren, zich minder verantwoordelijk voelen voor hetgeen de voorgangers als doel hadden gesteld. Om nog niet te praten over de financiële verantwoording over een langere periode voor datzelfde filiaalbedrijf.

Ook bij degenen die in een filiaal werkzaam zijn als assistenten is het minder gewenst voortdurend overplaatsingen te regelen. Ook zij hebben een band met hun eigen bedrijf, stellen er prijs op om wat zij eenmaal zijn begonnen zelf af te maken. Zij keren na hun vakantie weer terug, vatten de draad weer op. Slechts na een langere periode kan de wens naar voren komen om ook eens in een ander filiaal, een andere omgeving te mogen werken. In zekere zijn is die splitsing in twee groepen medewerkers ook terug te vinden in hetgeen de projectgroep aan de directie heeft gerapporteerd.

#### Weer nieuwe termen?

Als we nu ingaan op het uiteindelijk aan de directie uitgebrachte advies, dat thans in de praktijk wordt beproefd, dan ontkomen wij er niet aan weer enige nieuwe termen te moeten introduceren, namelijk SER en SIR.

SER wil zeggen „Ship stability External Relief”, terwijl SIR zoveel wil zeggen als „Ship stability Internal Relief”. Termen die wij hieronder zullen verduidelijken.

Het nieuwe aflossysteem, dat continuïteit aan boord zoveel mogelijk in de hand wil werken, is dus gebaseerd op twee aflossystemen. Eén voor de leiding aan boord (d.w.z. gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman en 2e werktuigkundige), het SER-systeem, dat ook zoveel mogelijk voor de radio-officier zal worden doorgevoerd. Het SIR-systeem geldt voor de overige opvarenden, dus zowel officieren als scheepsgezellen, inclusief de Civiele Dienst.

#### SER

Ingevolge het SER-systeem wordt voor elk schip één vaste gezagvoerder, hoofdwerktuigkundige, 1e stuurman en 2e werktuigkundige aangesteld, die dus gedurende langere tijd – bij voorbeeld van dokking tot dokking – steeds na verlof naar hun schip teruggaan. Daarbij wordt er voor gezorgd,

dat zij minimaal drie maanden gezamenlijk aan boord zijn, dit ten einde te verzekeren, dat de beleidsvoering, budgetbewaking, het onderhoud en de verdere PLA-ontwikkeling worden gecontinueerd. Twee van deze „vaste” staffleden – bij voorkeur van verschillende discipline, dus nautisch en technisch – worden wat later afgelost dan hun twee collega's van de „vaste” leiding.

Bij vertrek van het schip wordt elk van de vier rangen afgelost door een collega uit een PLA-stafafploeg, waarvan de leden op verschillende F-klassers dienstdoen. Gedacht is nog aan het tijdelijk opschuiven in rang van 1e stuurman en 2e werktuigkundige, doch dit geeft niet alleen problemen met betrekking tot salariering, doch verstoort bovendien de bestandlijst voor de gehele vloot.

Met Radio-Holland wordt bekeken hoe het bovenstaande SER-systeem ook zoveel mogelijk van toepassing kan worden op de radio-officier voor PLA-schepen. Ook hij krijgt dan een „eigen” schip en wordt afgelost door een collega uit een afploeg van bescheiden formaat.

#### SIR

Ingevolge het SIR-systeem wordt per schip één vaste ploeg beschikbaar gesteld, waarbij de aflossers zijn inbegrepen. Zij doen dus steeds weer dienst op hetzelfde schip, ook de aflossers. De aantallen en rangen zijn als volgt:

#### Officiëren

2e stuurman	(2x)
3e werktuigkundige	(2x)
3e stuurman	(2x)
4e werktuigkundige	(1x)
Totaal	7

Als bovenrol zijn in deze tabel drie aflossers opgenomen. Op deze wijze wordt ook voldaan aan de wettelijke diploma-eisen en aan het vervullen van een 3-zeewachtenstelsel op de brug. Dit wordt dan verwezenlijkt zonder al te zeer in de sfeer te treden van tijdelijke promoties.

Met één 4e werktuigkundige in de totale bezetting wordt elk jaar een aantal maanden zonder 4e werktuigkundige gevaren, doch dit wordt opgevangen door het vrijkomen van werktijd van de extra aan boord zijnde 3e stuurman. Wederom blijkt hieruit hoe wenselijk „plus” diploma's zijn. In plaats van twee 3e stuurlieden en één 4e werktuigkundige kunnen in de tabel ook twee 4e werktuigkundigen en één 3e stuurman worden opgenomen (totaal blijft 7), mits de betrokken 4e werk-

tuigkundigen voldoende vaartijd en ervaring hebben opgebouwd voor het zelfstandig lopen van brugwacht. Als voldoende vaartijd en ervaring wordt aangehouden, dat betrokkene na het behalen van het plusdiploma één dienstperiode moet hebben gevaren met een goede beoordeling inzake het vervullen van brugwacht-taken.

#### Scheepsgezellen

Ook voor scheepsgezellen is het SIR-systeem vrij eenvoudig te realiseren; met bovenrol en een aan boord aanwezig aantal van 8 scheepsgezellen leidt dit tot 13 scheepsgezellen totaal voor één schip, waarbij in aanmerking moet worden genomen, dat bovendien voor elk schip een of twee scheepsgezellen in opleiding worden toegewezen.

Wat betreft de civiele-dienstbezetting is de situatie wat gecompliceerder vanwege het rangen-systeem: hoofd voeding - kok - bediende. Daarbij geldt, dat thans nog een proef plaatsvindt op advies van de projectgroep „Civiele Dienst”. Echter, ook voor deze groep collega's wordt gedacht aan een vaste groep met bovenrol. In ieder geval dient aan boord van elk schip een hovo te zijn, een kok en drie bedienden. Met nog een kok en twee bedienden in de bovenrol, kan het SIR-systeem ook voor deze categorie worden doorgevoerd. Wel zal de hovo tijdens verlof moeten worden vervangen door een kok die in opleiding voor hovo is. Enige van de administratieve taken van de hovo zullen in zijn afwezigheid voor verlof moeten worden overgenomen door andere, vast te stellen op de scheepsvergadering.

Het invoeren van het SIR-systeem vraagt om diverse redenen wat meer tijd dan het SER-systeem. Echter, er wordt naar gestreefd om in ieder geval in de tweede helft van dit jaar de gewenste opbouw bereikt te hebben.

Bovenstaande systemen zullen in de toekomst ook in grote mate van het schip uit moeten worden doorgevoerd. Het is aan de scheepsleiding om te zorgen voor opleiding van scheepsgezellen en civiele-dienstleden aan boord, zodat bij ontstane vacatures als gevolg van aflossing er reeds ingewerkte krachten beschikbaar zijn. Deze nauwere betrokkenheid van de scheepsleiding zal nog verder in de hand worden gewerkt als zij ook de budgettaire verantwoordelijkheid heeft voor personeelskosten. En deze kosten kunnen betrekking hebben op zowel de mutaties als eventueel extra personeel in verband met reisreparaties, dokken en kosten van derden. Voor het walbedrijf is dan een meer adviserende en co-ordinerende taak weggelegd.

# SHELL TANKERS B.V.

## DFF-ORGANISATIE



D. van Zanen

### DFF/1

### FIST

### DFF/2

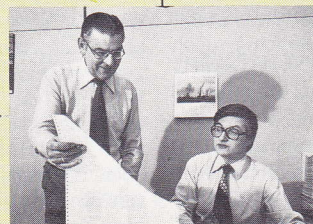
### DFF/3



J. R. van den Berg



A. Brinkman



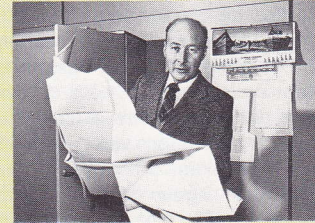
P. M. Verschut en J. W. van Zeumeren



C. van Steensel



M. D. van Lier



N. Coors



Vooraan: de dames R. J. v.d. Wal-Muijsson en W. J. M. Buiten-Miltenburg  
daarachter: v.l.n.r.: J. J. Maljers, Mw M. J. Peiman, Mw A. P. Lobé en J. van Noordt.



V.l.n.r.: A. van den Berg, Mw G. I. Scheepe, G. L. Timmermans en A. Breevaart

### FINANCE AND ADMINISTRATION

Belast met de algehele leiding van en verantwoording voor deze afdeling is de heer *Van Zanen*. Als Finance Manager en lid van het Management Team is hij betrokken bij het te voeren beleid. Hij adviseert in financiële aangelegenheden en houdt zich bezig met principiële zaken op het gebied van planning, charter- en beheersovereenkomsten, assurantie-aangelegenheden e.d. Tevens onderhoudt hij contacten met overheidsinstanties, andere Groepsmaatschappijen, Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging, enz. over zaken die tot zijn verantwoordelijkheden behoren.

Secretaresse voor zowel de heren *Van Zanen* (DFF) als *Van Dalen* (DFF) is *Mw Van Heck-Koot*. Echter, ook voor enkele andere medewerkers van beide afdelingen verricht zij incidenteel werkzaamheden.

### ACCOUNTING AND BUDGETS

De benaming geeft reeds aan dat deze sectie twee hoofdwerkzaamheden omvat, te weten de „boekhouding” van ons bedrijf alsmede het opstellen van de begrotingen. Het doel is de „directie” een goed overzicht van het financiële gebeuren van onze vennootschap te verschaffen, zodat zij tijdig de financiële consequenties van de te nemen besluiten kan doorzien.

De heer *J. R. van den Berg*, die de verantwoording voor de sectie heeft, besteedt ook een deel van zijn tijd aan organisatorische werkzaamheden, met name op het gebied van informatiestromen tussen de schepen en de walorganisatie.

De heer *Brinkman* met zijn collega's – de heren *Maljers* en *Van Noordt* en de dames *Buiten-Miltenburg*, *Lobé*, *Peiman* en *v. d. Wal-Muijsson* – verzorgen de boekhouding van onze maatschappij, waarvoor sinds 1 januari van dit jaar hypermoderne see-check-apparatuur wordt gebruikt. De boekhouding registreert o.a. alle binnen- en buitenlandse betalingen en de maandelijks van de schepen ontvangen kapiteinsrekeningen, waaronder ook de scheepsbaradministratie. Dit geschiedt op een zodanige wijze dat de uitgaven per kwartaal kunnen worden vergeleken met de voor een bepaalde periode gebudgetteerde bedragen, zodat bij budgetoverschrijding te allen tijde de vinger aan de pols kan worden gehouden.

De heer *A. van den Berg*, daarbij geassisteerd door de heren *Timmermans* en *Breevaart*, alsmede *Mw. Scheepe*, verrichten de dagelijkse werkzaamheden wat betreft de budgets/planning, betalingen en de informatie voor de directie. *Van den Berg* beheert tevens alle contracten en verzorgt de financiële afwikkeling met Radio-Holland terwijl *Timmermans* speciaal belast is met assurantie en gagecontrole. Het verrichten van betalingen aan leveranciers is de specifieke taak van *Mw. Scheepe*.

### FIST

Een groep apart vormen de heren *Verschut* en *Van Zeumeren*, respectievelijk afkomstig uit de secties DFF/1 en DFF/2, wier specifieke taak is het opzetten van een nieuw financieel informatiesysteem (Fist = financial information system tankers). Men beoogt met dit sterk op de gebruiker gerichte computersysteem optimale informatie aan de directie te kunnen verstrekken. Het project zal naar verwachting medio 1979 gereed zijn.

### DFF/2

De computer is bij ons bedrijf in hoge mate ingeschakeld voor het verwerken en leveren van informatie op het gebied van financiële en personeels- en gageadministratie, terwijl ook op technisch gebied het apparaat steeds meer een rol gaat spelen. Om dit alles mogelijk te maken dienen methoden en procedures te worden ontworpen dan wel aangepast aan gewijzigde omstandigheden. Nieuwe computerprojecten moeten worden ontwikkeld en bestaande programma's aangepast, b.v. als gevolg van CAO-wijzigingen, nieuwe bepalingen in sociale wetten, enz. In veel procedures spelen formulieren, zowel voor gebruik aan boord als aan de wal, een rol, die alle moeten worden ontworpen, eventueel gewijzigd en efficiënt beheerd. Voor al deze activiteiten is er contact met eigen collega's maar ook met die van Shell Nederland



Mw. E. M. van Heck-Koot

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

**DFF/4**

**DFF/5**



F. M. van der Kolk



H. Sierat



E. Verrips



C. M. A. de Goey



F. A. Voogt



Mw. E. I. Roos-van Bronckhorst



Zittend: v.l.n.r. Mw T. de Man-Huisman en Mw M. W. G. Haazen-v.d. Linden  
Staannd: de dames M. E. Odijk, L. C. van Bavel en J. A. Verhoeve



J. A. Vis



Mw A. A. de Fretes en Mw H. P. J. Kosten



A. Ziere

Informatieverwerking; eveneens met buitenstaanders, zoals de girodienst, pensioenfondsen, enz. Al deze werkzaamheden zijn geconcentreerd in DFF/2, waar de heer Van Steensel wordt geassisteerd door de heer Van Lier.

**DFF/3  
CALCULATIONS**

Op deze sectie zorgt de heer Coors dat de maatschappij een aanvaardbare prijs betaalt voor al haar voorkomende reparatierekeningen. Hij verzamelt daartoe elk jaar van vele werven over de gehele wereld tarieven en uurlonen en stelt de zgn. „Schedule Price List Books“ samen, adviseert bij werfkeuze en probeert door onderhandelen een zo hoog mogelijke korting voor de maatschappij te bedingen. Verder maakt hij voor het kostenoverzicht van het management kostenschattingen voor nieuwe projecten. Ook de aanvaardbaarheid van dat deel van de havenkosten dat ten laste van STBV komt wordt op deze sectie bekeken.

Voorts assisteert hij als technical auditor bij voorkomende gelegenheden de internal audit division bij technisch-financiële onderzoeken, terwijl zijn assistentie ook wel incidenteel gevraagd wordt bij Shell-dochtermaatschappijen om de financiële kant van de reparaties gedurende de dokking te begeleiden.

**DFF/4  
TRANSLATIONS, CORRESPONDENCE AND DOCUMENTATION**

Al het vertaalwerk binnen ons bedrijf is in handen van de heer Van der Kolk, die tevens verantwoordelijk is voor het te verrichten type- en documentatiewerk. Dit laatste betekent niet alleen het zgn. „archiefwerk“, doch ook het zodanig routeren van binnenkomende post dat het op de juiste secties komt. Tevens omvat dit het beheer van onze bibliotheek, de distributie van tijdschriften, enz. De dagelijkse leiding van dit veelvoud van werkzaamheden is in handen van de heer De Goey, daarbij – wat documentatie betreft – geassisteerd door de heer Verrips. De dames Van Bavel, Haazen-v. d. Linden, de Man-Huisman, Odijk en Verhoeve verrichten zowel type- als documentatiewerkzaamheden.

**DFF/5  
MATERIALS**

Dit is een sectie wier werkzaamheden op de schepen direct merkbaar zijn. Door de heer Sierat en collega's worden namelijk alle bestellingen voor de schepen gedaan en goederen uit voorraad geleverd. Hij is kortweg gezegd verantwoordelijk voor de walvoorraad, inkoop en aflevering van materialen op de schepen en afvoer en

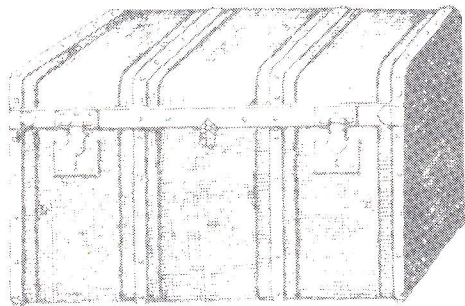
verkoop van surplus/afgekeurde materialen afkomstig van de schepen en walvoorraad. Vanzelfsprekend moet een en ander doelmatig gebeuren, terwijl ook de kosten een zeer belangrijke rol spelen. Daartoe worden geregeld offertes aangevraagd en prijsafspraken gemaakt. De talloze forms 63 met materiaal aanvragen die op kantoor worden ontvangen, komen via DFT/3 op deze sectie binnen ten behoeve van de voorcalculatie (vermeldend dus van de kosten) en het inpassen in de begrotingen. Na goedkeuring door de vaksecties vindt de bestelling plaats en wordt voor aflevering gezorgd.

De heer Voogt plaatst schriftelijk, telefonisch of per telex de bestelling bij leveranciers, de heer Vis is belast met de expeditie van en naar de schepen. Beiden houden uiteraard de in rekening gebrachte kosten in de gaten, terwijl beiden ook kunnen worden bijgestaan door de heer Ziere. Deze heeft echter als specifieke taak het bijhouden, leveren, uit en aanvullen van onze „walvoorraden“. De dames De Fretes en Kosten werken de te plaatsen orders uit, zien erop toe dat de orderbevestigingen binnenkomen en de levertijd zoveel mogelijk wordt aangehouden; verder houden zij de order- en expeditie-administratie op peil. Het controleren van ontvangen rekeningen en bijhouden van opslagadministratie bij de scheepsagent in Nederland is de specifieke taak van Mw Roos-Van Bronckhorst.

# Zeevarende in Krijgsgevangenschap

(vervolg van het artikel in de februari-editie)

*Het doorlezen van de latere berichtgeving van de overlevenden is een bezigheid die allesbehalve opwekkend is. Sommigen rapporteerden kort en zakelijk, anderen voelden het kennelijk als een opluchting hun gemoed op deze wijze te kunnen luchten. In sommige brieven klinkt verwijt door over de houding van enkele collega's die de overgave van het schip in ieder geval als een opluchting ervoeren in zoverre, dat zij niet meer actief aan het gevaarvolle varen in oorlogstijd hoefden deel te nemen. Wij zullen desondanks trachten zo neutraal mogelijk weer te geven hoe het onze collega's in die drie jaar – vanaf juli 1942 tot de bevrijding in augustus 1945 – is vergaan en hoe zij, na vele omzwervingen, veilig – totaal 9 man – in Nederland arriveerden.*



## UIT HET OUD-ARCHIEF

De overtocht naar Formosa – het huidige Taiwan – vond, zoals wij al schreven, plaats met de „Nankei Maru”, op welk schip de elf officieren ondergebracht werden in een der ruimen. De Chinese bemanning was in opdracht van de Japanners achtergebleven op de „Genota”. Van hen is na de oorlogsjaren wel bekend geworden dat zij in een kamp voor Chinezen werden opgenomen, doch verder geen bijzonderheden.

Hoewel gedurende de overtocht van vijf dagen het voedsel niet slecht was, vreesde men onderling al het ergste. Dat kwam ook uit, want na aankomst en tijdelijke onderbrenging in een Japanse kazerne werd de gehele groep ingezet om in het plaatsje Eto een krijgsgevangenkamp te gaan bouwen en inrichten. Men kreeg een maand de tijd om dit te doen, want op 31 augustus zouden grote groepen Engelse gevangenen uit Singapore aankomen. Het kamp kwam te liggen in een rivierbedding die drooggemaakt was; dat daardoor duizenden muskieten een hel zouden vormen voor de kampbewoners deerde de Japanse legerleiding niet. Om het met de woorden van 1e stuurman Van Duin te zeggen: „Veel mensen zijn in dit kamp gestorven aan malaria. Wij zijn er tot 24 oktober 1944 (dus ruim twee jaar) geweest en verrichtten er verschillende werkzaamheden, zoals koken, landontginnen, voeding naar andere krijgsgevangenen brengen. In het begin ging het wel wat voeding betreft, maar op het laatst was de behandeling en de voeding zéér slecht, met veel slaag. Daar zijn ook twee van onze mensen gestorven (dit waren hoofdwerktuigkundige Jonkman en radio-officier Neerings).”

Hoogst merkwaardig is te moeten lezen, bij voorbeeld uit het verslag van wijlen 3e werktuigkundige Bolier, dat de gehele groep aanvankelijk was ingeschreven als „burgergevangenen”. In ieder geval leverde dat nog 10 sen „salaris” per dag op, waarvoor men dan wel vele uren gras moest snijden voor het vee of land ontginnen. Na enige maanden werd men zelfs gepromoveerd tot „soldaat”, wat overigens niets meer opbracht. Wel toen men een jaar later tot onderofficier werd benoemd, want dat betekende 25 sen per dag „salaris” bij alle slaag die men kreeg voor het minste geringste dat de heren niet aanstond. Dit geld bestond uit gekleurde vodjes papier. Aanvankelijk kon men hiervoor in de kampwinkel sigaretten, zout of suiker kopen. Echter, dit was slechts van tijdelijke aard. Wel was die periode lang genoeg om onder de kampbewoners „klasse”-verschil te creëren. Met de nodige zelfspot sprak men over rijkards (degenen die inkochten om later tegen hogere prijs te verkopen), de zgn. „middenstand” en de armen. Deze laatsten maakten onmiddellijk hun suiker en zout op, terwijl de sigaretten binnen enkele dagen werden weggepaft.

De sanitaire toestand in het kamp was zeer bedroevend. Gepaard met ondervoeding is dit voor vele gevangenen de ondergang geweest, zeker

als men bedenkt dat „landontginnen” grote lichamelijke inspanning vraagt. Temeer als bij het minste verslappen van het werktempo lijfstraffen worden uitgedeeld.

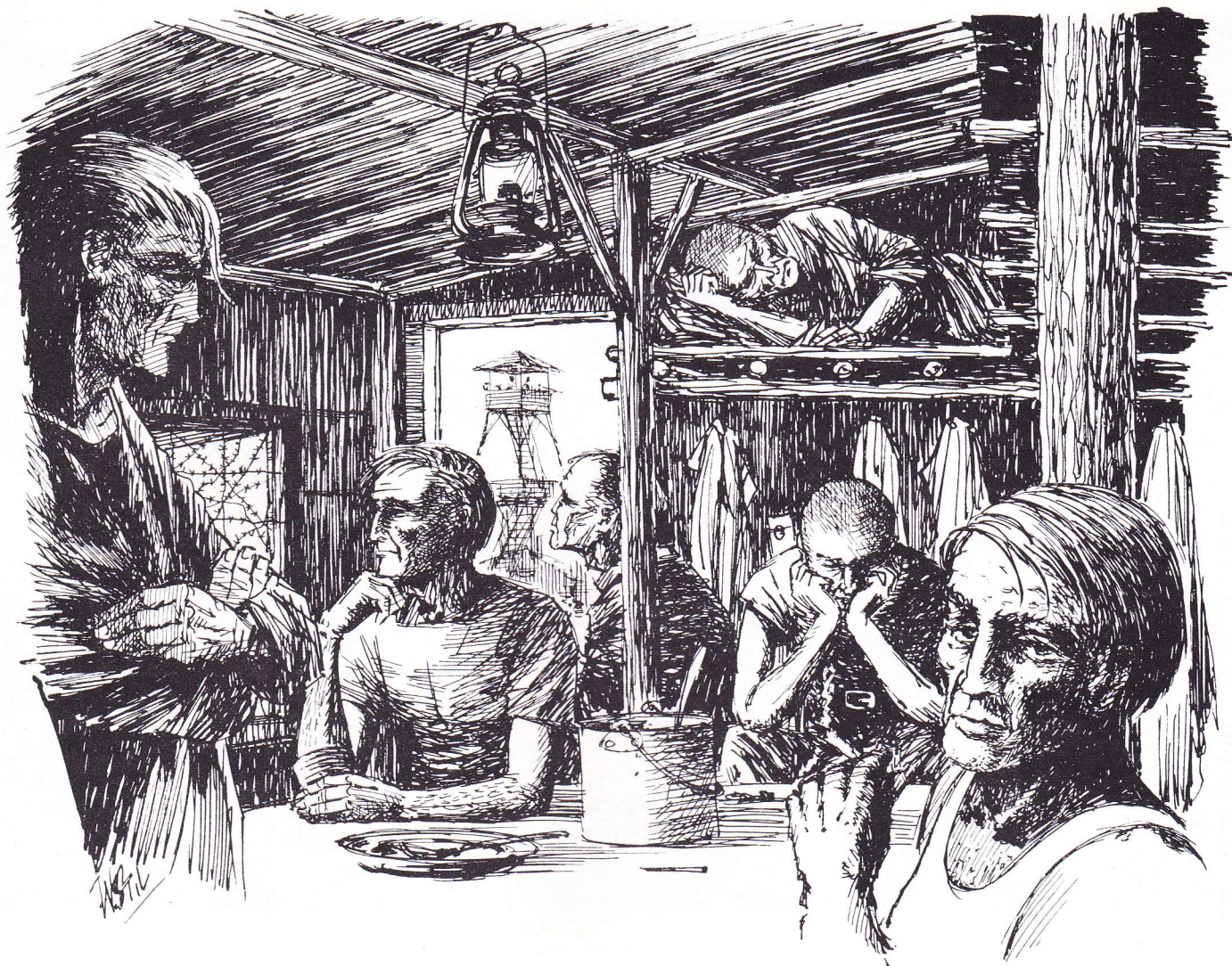
De hutten waarin de „Genota”-officiëren waren ondergebracht waren opgetrokken van bamboe en klei, met riet als dakbedekking. Houten luiken dekten vierkante gaten – zonder glas – af. In het midden stond een lange houten tafel, geflankeerd door slappe houten banken op de kale grond. Tegen de zijwanden van de hut was een verhoogd plankier van ruwe planken, die als slaapplaats diende. Breedte per persoon precies 55 cm. Men leefde er volkomen geïsoleerd van de buitenwereld, al kreeg men van tijd tot tijd Japanse nieuwsbladen in het Engels. Die waren dan wel maanden oud.

Meest merkwaardig te horen is, dat men met oude lampen en weerstandjes die nog in de bagage zat er toch nog in is geslaagd een radio-ontvangsttoestel in elkaar te knutselen. Later, toen een der lampen onvoldoende functioneerde, heeft men zelfs een miniatuur lood-accumulator van 30 cellen weten te maken.

In het kamp waren de overige gevangenen voornamelijk Engelsen. Niet wetende hoe het in andere kampen was – maar slechter kon het haast niet – werd door de gezagvoerder gevraagd of men niet naar een officierenkamp kon worden overgeplaatst, in de hoop dat daar ook meer landgenoten zouden zijn. Weliswaar werd door de kampleiding hierop verontwaardigd gereageerd – „is het hier niet goed soms” – maar op 24 oktober 1944 volgde toch overplaatsing voor de gehele groep en wel naar een officierenkamp in Shirakawa. Gelukkig fungeerde dit kamp als een soort herstellingsoord voor zwaarzieken uit andere kampen op Formosa. Maar, men was nu officier en dat betekende dat het salaris ophield! Hoewel, de Zweedse consul betaalde vanaf dat moment 10 sen per dag.

Het verblijf in dit kamp was dus minder onaangenaam dan in het vorige. De accommodatie was ook beter. Na enige tijd werd men weer op het land tewerkgesteld, doch er vielen ook andere klussen te verrichten. Zo heeft een der werktuigkundigen een drinkwaterleiding aangelegd, gemaakt van bamboestokken!

Inmiddels nam het aantal bombardementen op het toenmalige Formosa door Amerikaanse vliegtuigen sterk toe. De Japanners vreesden een invasie en besloten het gehele kamp over te plaatsen naar Japan zelf. Met dit besluit was men overigens tamelijk laat, want de scheepvaartverbinding was bijzonder slecht geworden. De meeste vaartuigen werden getorpedeerd, beschoten, gebombardeerd, zodat de overtocht voor onze „Genota”-collega's bijzonder gevaarvol leek. Men schatte de overlevingskans op 10%! Na een zware voettocht naar de inschepingshaven stapte men aan boord van een schip, om de volgende dag terug te keren. Weer embarkatie, nu op de „Win-



chester Maru", waar men met ongeveer 700 man in een der ruimten werd gestopt. Zestien dagen duurde de overtocht, zonder enig drinkwater. Men moest zich behelpen met lekwater. Later slaagde men erin om een klein gaatje te boren in een drinkwaterleiding om op die wijze, althans voor de ernstig zieken, aan het benodigde vocht te komen. Uit brieven blijkt, dat het verblijf, met zovelen in zo'n kleine ruimte, voor vijf gevangenen te veel is geworden. Zij stierven tussen hun kameraden, die geen begrip van tijd hadden, zelf naar de dood verlangden en moesten leven als varkens.

Dat men het land van de Rijzende Zon nog haalde, was een wonder. Dat onze Genota-opvarenden ook het daarop volgende kamp „Shirakawa" overleefden, even zeer. Want naarmate het ernaar ging uitzien dat de strijd in het nadeel van de Japanners zou uitvallen, werd de behandeling slechter, de slaag meer en de voeding minder, namelijk 360 gram rijst per dag. Zelfs enkele Rode Kruis-voedselpakketten konden die situatie niet verbeteren. Vlooiën en luizen teisterden de vermagerde figuren die vermoeid door het kamp rondliepen. Zij werden desondanks als tremmer in de kolenmijnen ingezet.

Medio augustus mocht men plotseling niet meer het kamp uit. Er zou een epidemie zijn uitgebroken, waardoor iedereen veiligheidshalve binnen moest blijven. Ruim een week later kwam de officiële mededeling, dat de oorlog ten einde was. „Men was nu weer vrienden van elkaar geworden", aldus een der Japanse commandanten. Het behoeft nauwelijks betoog, dat deze uitspraak onder de vermagerde, vermoeide en uitgeputte gevangenen geen weerklank vond. Wel de komst op

30 augustus van Amerikaanse B-29 vliegtuigen, die voedselpakketten uitwierpen en eindelijk zeker maakten, dat een eind ging komen aan het leed dat men drie jaar had moeten doorstaan in Japanse kampen.

#### Thuiskomst

Begin oktober 1945 komt in het Londense kantoor bericht uit Manilla, dat de Genota-opvarenden naar omstandigheden in goede gezondheid verkeren en „geschikt om te werken" zijn. Een enigszins vreemde toevoeging, die echter wel duidelijk maakte, dat men de oorlogsjaren in ieder geval nog had overleefd. Er ging van Londen onmiddellijk een gelukstelegram naar Manilla, ter uitreiking aan de opvarenden, met de mededeling dat alle repatrieringen vanuit het buitenland via de officiële Nederlandse autoriteiten moesten gaan. Vele tienduizenden landgenoten waren over de gehele wereld, op de meest vreemde plaatsen, in kampen ondergebracht en wachtten op repatriëring. Gevoegd daarbij dat ook vele landgenoten, weliswaar niet in gevangenschap maar werkend voor de geallieerde zaak, jaren achtereen in den vreemde hadden vertoefd, werd ieder transportmiddel aangegrepen om – eindelijk – de vele gezinnen in Nederland te herenigen. We schreven in deze serie al eens hoe de tot vliegtuigmoederschip – „merchant aircraft carrier" zoals dat officieel heette – omgebouwde „Macoma", met z'n ruimere accommodatie, werd ingezet tot repatriëringsschip voor de in Curaçao verblijvende Shell-medewerkers.

De Genota-opvarenden vertrokken op 20 september uit het kamp en werden met Amerikaanse

oorlogsschepen, via Manilla, naar verschillende havensteden in de Verenigde Staten gebracht. Enkelen moesten zich daar onder doktersbehandeling stellen als gevolg van hongeroedeem, ontstoken ogen en andere gevolgen van het zware kampeven.

De familieleden in Nederland hadden inmiddels allang bericht en wachtten vol ongeduld op hun dierbaren. Maar dat duurde nog geruime tijd als gevolg van tekort aan tonnage. Zoveel mogelijk werden door Shell-vertegenwoordigers en scheepsagenten voorschotten verleend, er werd tevens gezorgd voor kleding (de meesten waren in Amerika aangekomen in legerkleding, uitgereikt door de Amerikaanse bevrijders). Men wilde meer voorschot om nog iets te kunnen meebrengen voor hun dierbaren in Nederland, waarvan inmiddels wel was doorgedrupt dat ook die in kommervolle omstandigheden verkeerden als gevolg van de doorstane oorlogsjaren.

Sommige Genota-officieren werden gerepatriëerd met de „Leerdam", anderen met de „Capelle", ja zelfs met het troeppentransportschip „Queen Mary" kwamen ze richting Europa. Heel merkwaardige samenloop van omstandigheden is, dat bijna de gehele groep arriveerde tussen 24 december en 29 december 1945 in Rotterdam, een enkele – veelal als gevolg van ziekte – net na de jaarwisseling.

Hadden van de 11 opvarenden negen man de wrede jaren overleefd, de „Genota" zelf niet. Het schip is in Japanse dienst gekomen onder de naam „Ose" en werd op 30 maart 1944 bij een Amerikaanse luchtaanval bij de Carolinen tot zinken gebracht.



# Kerstnacht 1978

*Wat de BBC-Nieuwsdienst „the most spectacular sea rescue 1978” noemde, ging aan de opvarenden van de „Zaria” niet ongemerkt voorbij. Sterker: zij zaten er midden in. En dat nog wel in de kerstnacht.*

Het was in de nacht van 24 op 25 december. Op de Noordzee stormde het danig, sneeuwbuien maakten het de scheepvaart dubbel moeilijk.

De „Zaria” was vanwege het snel opkomende, slechte weer, ontmeerd van de ELSBM in het Auk-veld en werd gaande gehouden. Plotseling: S.O.S.-Mayday. Een Zweedse vrachtvaarder, de „Alstern”, was in nood gekomen, ongeveer 26 mijl van het Auk-veld-platform. Terwijl de lucht vol radioberichten raakte en een Nimrod patrouillevliegtuig – codenaam „Rescue Zero one” – van de wal opsteeg, stoomde de „Zaria”, tezamen met de standby-supplyboot „Shetland Shore” op naar de opgegeven positie. Ook de Bolkow helikopter Delta Hotel van Auk-A koos het luchtruim en de Quebec Golf heli van het Ekofisk olieveld eveneens. Met de luchtvaarradio die de „Zaria” voert, werd contact onderhouden.

Maar de sneeuwstorm was van, dusdanige hevigheid en omvang, dat de heli Delta Hotel (de „Zaria”-opvarenden spreken meestal over „onze”

helikopter) de kluts kwijtraakte in de storm, vooral omdat de automatische richtingzoeker en de Deca het begaven. Zo groot werden de problemen voor deze helikopter, dat het toestel noch het Auk-veld-platform noch de „Zaria” kon terugvinden om te landen, dit ondanks dat alle dekverlichting aan boord was ontstoken. Op het kompas zocht het de vaste wal op, waar het – Gode zij dank – nog veilig geland is, ook al was het aan de laatste slok benzine toe.

Het patrouillevliegtuig kon vanwege de storm niets waarnemen, maar wierp wel groene oriëntatielichten uit.

De „Zaria” en „Shetland Shore” voeren inmiddels volle kracht naar de opgegeven positie, tot een der andere aan de redding deelnemende vaartuigen meldde, een rode rocket te hebben waargenomen, ongeveer 20 mijl uit de opgegeven positie. Zekerheid of dit nu de juiste plek des onheils was, was er niet, hetgeen ook duidelijk werd na het beluisteren van de vele radioberichten die werden gewisseld.

# HET KNMI JUBILEERT

Vandaar dat toch naar de eerst opgegeven positie werd doorgevaren, samen met de „Shetland Shore“.

„Een oranje dingy in ons zoeklicht“, zo meldde laatstgenoemd schip even later. De zee was echter zo woest, dat slechts met de grootste moeite kon worden gemanoeuvreed. Tot overmaat van ramp kreeg dat schip even later een tros in haar stuurboord-schroef. Zij konden daarna de dinghy wel in hun zoeklichtbundel houden, maar manoeuvreren was er voorlopig niet bij. Samen met een inmiddels naderbij gekomen supply schip voer de „Zaria“ naar de „Shetland Shore“ en de dinghy, terwijl de stuurman van de „Zaria“ de heli van Ekofisk eveneens naar de dinghy dirigeerde via de radio. Dankzij het zoeklicht van dit vliegtuig kon worden waargenomen, dat er nog overlevenden in de dinghy zaten. Door voorzichtig te manoeuvreren slaagde de „Zaria“ erin zodanig waszee te gaan liggen, dat de te hulp gekomen supply boot, de „Lundy Shore“ langszij de dinghy kon gaan.

Vol bewondering kon men van af de „Zaria“ waarnemen hoe dit toch betrekkelijk kleine schip erin slaagde de 12 opvarenden van de dinghy – waaronder 4 vrouwen – over te nemen, ondanks de zware zeeën die over het achterdek sloegen. Het was op het nippertje dat de dinghy was bereikt, ze stond reeds half vol water en door de zware wind was het dak er gedeeltelijk afgerukt.

Via de radio werden de wal, alsmede de deelnemende schepen en vliegtuigen voortdurend geïnformeerd omtrent de vorderingen bij het redden. Tevens werd het overige scheepvaartverkeer nadrukkelijk gewaarschuwd om toch vooral ruim baan te geven, dit temeer daar een – helaas – onbekend gebleven vrachtvaarder zich van geen enkele regel iets aantrok.

Op het eigen helikopterdek was alles in gereedheid gebracht om, als dit nodig mocht zijn, een der helikopters te ontvangen, met eventuele opvarenden van de „Alstern“. Echter, de supply boot wist een en ander te klaren en slaagde er in om allen aan boord te nemen.

Nadat bericht aan de wal was gegeven, dat het Mayday in deze kerstnacht kon worden opgeheven, voer de „Zaria“ langzaam terug naar het Aukveld. Weliswaar hadden de „Zaria“-opvarenden niet zelf de mensen van een wisse dood gered, maar hun bijdrage was toch dusdanig, dat zij allereerst werden gecompliceerd met de grote bijdrage die zij hadden geleverd. Niemand had gedacht, dat bij zo'n woeste zee, in een dergelijke sneeuwstorm, de drenkelingen nog een kans van overleven hadden. Zoals men later schreef en zei: „Ook in die nacht is er een groot wonder geschied“.

... kans op neerslag in de vorm van sneeuw of regen, maar ook enkele opklaringen. Matig toenemende wind uit West tot Noordwest. Vanwege vorst in de grond rekening houden met gladde wegen. Middagtemperaturen tot 3°C. . . .” Aldus het weerbericht zoals vermeld in de ochtendbladen van de 31e januari jl. Een voorspelling die de meesten in Nederland deed opmerken: „het kan vriezen of dooien“. En dat nog wel op de dag waarop het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut zijn 125-jarig bestaan herdacht. Merkwaardig te horen is dat, ondanks de gegevens die de weerstations de laatste tien jaar via satellieten ontvangen en ondanks andere technologische vorderingen, in sommige gevallen toch minder gegevens ter beschikking komen dan voorheen. Juist de grotere automatisering, ook van landstations, is er de oorzaak van dat de gegevens die door de scheepvaart en luchtvaart aan het KNMI worden gerapporteerd – gegevens die gebaseerd zijn op „menselijke“ waarneming – van steeds grotere waarde blijken. Vandaar ook, dat het KNMI de 31e januari – de dag dus waarop het instituut 125 jaar lang de weersvoorspellingen had verzorgd – aangreep om een groot aantal kapiteins, stuurlieden en radio-officieren van de Nederlandse koopvaardij en een schipper van de zeevisserij, wegens bijzondere verdiensten op het gebied van de meteorologie, in het zonnetje te zetten.

## MEDAILLES EN BAROMETERS

Uit het gehele land kwamen ze, de zeevarenden die het KNMI in de voorbije jaren aan de broodnodige gegevens hielpen. Ook van onze maatschappij spoedden een aantal gezagvoerders en stuurlieden (of hun echtgenote als zij zelf op zee dienstdeden) zich naar de Rotterdamse Doelen. Het betekende voor menigeen vroeg uit de veren om vanuit het hoge Noorden of lage Zuiden op tijd in de Kleine Zaal van het Rotterdamse muziekcentrum aanwezig te zijn. En dat bij een weersvoor-

*De barometer voor stuurman C. J. Clarisse werd – aangezien hij dienst deed op zee – in ontvangst genomen door zijn echtgenote.*

spelling die niet al te gunstig luidde. Maar van de twaalf collega's hadden de meesten er graag de moeite voor over. Bij Koninklijk Besluit kwamen de gezagvoerders G. Arkema, S. Harders, G. Heising, J. L. Muyskens, A. Post en A. W. C. van Schendel in aanmerking voor de zilveren medaille en de stuurlieden C. J. Clarisse, K. Cramer, M. de Graaf, B. U. Stubbe, F. de Vries en A. G. J. de Wit voor een fraaie aneroïde-barometer.

## Uitreiking

Na aankomst van H.K.H. Prinses Margriet en de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, Mw Drs N. Smit-Kroes, hield de hoofddirecteur van het KNMI, Dr. H. C. Bijvoet, een toespraak, waarbij hij in vogelvlucht de 125 voorbije jaren schetste. Daarbij ging hij in op de vele problemen, maar ook op de grote medewerking van velen, om het te brengen tot wat het instituut nu is. Een film over het werk van de jarige onderstreepte het geheel nog eens, waarna de staatssecretaris een bijzonder boeiende toespraak hield. Wij zullen die niet in extenso herhalen, de pers heeft er reeds de nodige aandacht aan geschonken. Echter, wel even de aansporing die Mw Smit-Kroes met nadruk onderstreepte, nadat zij met spijt had moeten vaststellen, dat het aantal „selected ships“ aan het afnemen is: „De medewerking van de vrijwillige waarnemers op zee is een zaak die de overheid niet zeker kan stellen, maar wel heb ik het volste vertrouwen dat u die ook in de toekomst zult blijven verlenen. De waardering die in Nederland en buiten onze grenzen bestaat voor de bijdrage van de Nederlandse koopvaardij en visserij, wordt nu tot uitdrukking gebracht door het toekennen van onderscheidingen en beloningen aan kapiteins, schipper, stuurlieden en radio-officieren, wegens hun aandeel in het verrichten en prompt verzenden van scheepsweerrapporten. Waarbij ik hoop, dat de ontvangst van deze onderscheidingen voor u niet het sein vormt, nu maar verder op te houden met het verzamelen van weergegevens. Om een variatie te gebruiken op een bekende slogan: U en uw werk kunnen we niet missen, geen dag.“

Een voor een werden de gezagvoerders, stuurlieden en radio-officieren – of hun echtgenote, vader of zoon – vervolgens genood naar voren te komen. H.K.H. Prinses Margriet reikte de medailles, met certificaten, uit, de staatssecretaris de barometers. Wie had verwacht dat een dergelijke uitreiking slechts formele betekenis had, was blij verrast te merken dat conventies thans heel wat losser zijn dan bij de geboorte van het KNMI. Prinses Margriet en Mw Smit-Kroes wisselden persoonlijke woorden met menigeen. Dat de vader van de onderscheiden zeevisser – die in Urker dracht kwam – de show stal, zal niemand verbazen. Hij moet die dag wel de meest gefotografeerde man van Nederland zijn geweest, samen met de Prinses. Zelfs het N.O.S.-TV-journaal onderbrak die avond de gebruikelijke stroom wereldrapporten en Neerlands politieke gebeurtenissen om aandacht te besteden aan de uitreiking in De Doelen.

Sneeuwbuien hebben we niet meer gehad die dag, dooien deed het inderdaad in lichte mate, terwijl ook de waarschuwing voor toenemende wind juist bleek te zijn. Slechts weinigen zullen zich bij het toch nog onaangename weer die dag hebben gerealiseerd, dat dergelijke voorspellingen mede mogelijk zijn geworden door de inzet van zovelen op zee. Maar goed, dat het KNMI juist deze jubileumdag aangreep om die medewerking van verre nog eens, met dank, te onderstrepen.





*Het eerste plaatje van de „Stirling Bridge” als „Tagelus”! De foto toont het schip, direct na het overschilderen van scheepsnaam en thuishaven, in een van de dokken van A/B Götaverken te Go-*

*thenburg. Tijdens een korte plechtigheid op 18 januari jl. werd de bulkcarrier door de Silver Line aan onze maatschappij overgedragen. Wist u overigens dat het ruim 17 jaar geleden is dat een*

*aan de vloot van Shell Tankers toegevoegd schip 's-Gravenhage als thuishaven kreeg? Het betrof indertijd de in 1961 gebouwde en thans nog varende „Sepia”.*

#### Den Helder

„Vermeldenswaard is nog dat hij aan het einde van zijn volgende tewerkstelling – eveneens op de „Ena” – op 4 januari 1960 te Den Helder werd afgemonterd; de oorzaak dat aldaar afmontering plaatsvond hebben wij niet kunnen achterhalen, maar uit „onderlijk is het wel!” Aldus schreven wij in de serie „Met pensioen” bij het stukje over de thans gepensioneerde hoofdwerktuigkundige Biondina. Maar wie het wel nog wist, was kapitein Teuben, die ons telefonisch meedeelde, dat ook hij op die datum in Den Helder afzwaaide. En dat het juist in Den Helder was omdat de „Ena” aldaar aan de marine werd overgedragen om verder dienst te doen als bunker-opslagschip.

#### Video

Onlangs ontvingen wij van Radio Holland Video Television ter doorzending aan onze met video uitgeruste schepen een nieuwe lijst met namen en adressen waar men terecht kan voor het omwisselen van Walport Telmar vidpacks. Zoals bekend verdient het aanbeveling om minstens 48 tot 72 uur voor aankomst via de agent te laten weten dat men een ruil wil plegen. Dit met het oog op de soms te verrichten formaliteiten (o.a. douane). Een en ander vindt plaats op basis van ruil, dat wil zeggen: men dient eenzelfde aantal vidpacks in de bestemde haven te lande. Als daar niet strikt de hand aan wordt gehouden zou het kunnen voorkomen dat een

bepaald depot niet één vidpack meer „op de plank” heeft.

Gelijktijdig met de bovengenoemde lijst zult u eveneens een opgave ontvangen van namen en adressen van depots voor het verkrijgen van technische adviezen, onderdelen, etc. (niet te verwarren met de ruil-depotlijst).

Na ontvangst aan boord van de herziene lijsten kunnen van de oude opgaven bootjes worden gevouwen (of desgewenst vliegtuigjes).

#### Wist U . . .

dat de door regeringen vastgestelde verkoopprijzen zijn afgestemd op de beslissingen die de OPEC neemt ten

aanzien van de prijzen voor ruwe olie, maar dat de verschillen in ruwe-olieprijzen ook de verhouding tussen vraag en aanbod op de vrije markt weerspiegelen?

dat het toe- en afnemen van de vraag op zich ook van invloed kan zijn? In een strenge winter is de vraag naar huisbrandolie gewoonlijk groter. Als gevolg daarvan ook de prijs – alsmede de prijzen van die ruwe olie waaruit men veel huisbrandolie kan vervaardigen, vooral als het aanbod daarvan beperkt is.

dat het aandeel van ruwe olie die door de Shell uit concessie-overeenkomsten buiten Noord-Amerika wordt verkregen in de laatste jaren is gedaald van meer dan 70% naar ongeveer 40%?

# Schoon schip



dat Shell daarom haar historische rol van kopers van ruwe olie van "derden" heeft uitgebreid?

dat in 1977 de Shell-maatschappijen bij elkaar meer dan 3,5 miljoen barrels ruwe olie per dag tot hun beschikking hadden? Ongeveer een miljoen barrels per dag daarvan was afkomstig uit niet-OPEC landen. Soortgelijke cijfers golden voor 1978.

dat de verkoop van produkten van Shell-maatschappijen (buiten Noord-Amerika) geografisch wijd verspreid zijn, t.w. 14% in Duitsland, 13% in het Verenigd Koninkrijk en Ierland, 12% in Frankrijk, 4% in Nederland, 13% in zowel de rest van Europa als in Japan, 6% in Brazilië, 8% in de rest van het westelijk halfrond en 5% in Australië.

#### SBS Computers

De tijd komt snel naderbij dat de wereld even afhankelijk zal zijn van computers als van elektriciteit. Zelfs de opwekking daarvan zal volledig per computer worden geregeld. Vijfentwintig jaar geleden was er bij Shell nog maar één computer in gebruik, de "Mokum", bij het KSLA. Tegenwoordig hebben Shell-maatschappijen de beschikking over vele computers. In de meest recente uitgave in de serie van de Shell Briefing Service wordt uitgebreid aandacht gegeven aan de vele toepassingen van computers door Shell, zoals bij de opsporing en winning van olie en gas, en bij de planning van bedrijfsactiviteiten. Wie geïnteresseerd is in de computer als hulpwerktuig bij uitstek in de Shell-wereld, kan terecht bij de informatiestand. Aan al onze schepen zijn inmiddels ook exemplaren verzonden.

#### Shell helpt deel 11: voer voor pechvogels

Autopech is iets dat iedere automobilist kan overkomen, ongeacht of de auto oud of nieuw, groot of klein, duur of goedkoop is.

Dit is het thema waarop wordt ingehaakt in "Shell helpt" deel 11. De titel is: „Wat elke automobilist moet weten over pech onderweg”. Dit eerste boekje van het nieuwe jaar (voor 1979 zijn er vijf gepland), heeft weer de gebruikelijke landelijke verspreiding gekregen in een oplage van een kleine vijf miljoen exemplaren.

Deel 11 is weer samengesteld in overleg met de ANWB, de BOVAG, Veilig Verkeer Nederland en de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie. In de inleiding wordt uitvoerig stil gestaan bij de handelingen die men in geval van pech direct moet verrichten om zichzelf en anderen niet in gevaar te brengen. De gevarendriehoek (minimaal 30 meter verwijderd van de auto), het uiterst rechts plaatsen (liever in de berm dan op de vluchstrook), het doen en vooral laten van

de inzittenden (in de auto blijven of naar een veilige plaats, bijvoorbeeld achter de vangrail, gaan) en het al of niet gebruiken van de alarmknipperlichten (alleen als men werkelijk een obstakel vormt), zijn enkele aspecten die in dit verband aan de orde komen.

#### Zelf verhelpen

Ook geeft het boekje oplossingen voor problemen die de gestrande automobilist zelf kan verhelpen, zoals een vochtig ontstekingssysteem, een kokende motor, een lekke band en "icing", oftewel ijsvorming in de carburateur. Voorts zijn handige tips opgenomen. Wist u bijvoorbeeld dat bij een lekke band, het wiel dat u er af haalt onder de auto moet worden gelegd? U kunt dan niet bekneld raken als de auto onverhoopt van de krik mocht schuiven. Deel 11 besluit met raadgevingen voor het geval men de pech niet zelf kan oplossen en dus is aangewezen op hulp van anderen. Zo wordt bijvoorbeeld aangegeven hoe en waar de Wegenwacht moet worden gewaarschuwd en waar deze opereert.

#### Handige sticker

Op de Shell-verkooppunten is eveneens vanaf februari j.l. gratis een sticker verkrijgbaar, die bij voorkeur een plaats dichtbij de accu verdient. Deze sticker geeft namelijk advies over het juiste gebruik van hulpstartkabels (plus op plus en min op min). De ervaring leert, dat veel automobilisten deze handige kabels wel in de auto hebben, maar ze niet weten te gebruiken.

Het risico is bovendien groot dat er bij verkeerd gebruik beschadigingen aan de elektrische installatie kunnen optreden en – in het ergste geval – zelfs brand niet is uitgesloten.

#### Wintervermaak

Nog niet zo lang geleden werd ons kikkerlandje geplaagd door sneeuw, hagel, ijzel en nog meer van dat soort kwellingen. De ouderen onder u zullen zich ongetwijfeld nog wel meer van die winterse uitbarstingen herinneren, maar zelf loop ik nog niet zo lang mee op onze wereldbol en ik kan me dan ook de tijd niet meer heugen dat het 10-15° vroom.

Eén winter met veel sneeuw kan ik met nog wel herinneren, maar als kind van zo'n jaar of 6 lijkt 10 cm. sneeuw het vijfvoudige. Als ik nu zou zeggen dat ik tot mijn knieën in de sneeuw liep, kunt u er zeker van zijn dat er zo'n 40 cm. sneeuw gevallen is. Maar als kind lijkt elke sneeuwvlok je een sneeuwbal, dus ik durf niet met zekerheid te zeggen dat er die

# Shell helpt

## deel 11

Samengesteld in overleg met ANWB, BOVAG, Veilig Verkeer Nederland en de Algemene Verkeersdienst Rijkspolitie.



## Wat elke automobilist moet weten over pech onderweg.



winter, zo'n 15 jaar geleden, wel zo veel sneeuw lag.

De winter 1978/1979 zullen we ons nog lang heugen, vooral de koude wind die door alles heen leek te waaien zullen we niet snel vergeten. De meeste mensen wisten zich wel te hoeden tegen de kou, door dikke jassen en sjaals, hoewel sommigen ook flink konden overdrijven.

Op één van die ijzig koude dagen zat ik in mijn kamer en keek op van mijn bureau door een geluid bij de deur. Wat ik toen zag overtrof alles. Mijn eerste gedachte was: „Twee Eskimo's die komen solliciteren" en ik wilde ze al doorsturen naar de desbetreffende afdeling. Maar toen ik ze eens wat nauwkeuriger bekeek kwam ik tot de ontdekking dat die ge-

zichten, wat er nog van te zien was, me vaag bekend voor kwamen. Nadat die twee verschrikkelijke sneeuwmannen zich ontdaan hadden van alle petten, sjaals, jassen en laarzen werd hun identiteit onthuld en wie kwamen daar te voorschijn? Juist. Ik had al een fototoestel gepakt en ware de foto niet mislukt dan had u nu hier naast kunnen aanschouwen hoe het Shell Tankers-personeel de kou trotseerde. Helaas kan ik u nu geen deelgenoot maken van het vermaak om die twee ijsberen. Maar als vaders winter volgend jaar weer zo zijn best doet, moet u beslist eens op de 6e etage van ons gebouw komen kijken naar die ingepakte neuzen, oren, monden en voeten.

Blondine

# Vlootpersonalia

periode van 16 januari t/m 15 februari 1979

## Gehuwd:

26.1.: A. G. J. Suyskens, 5e wtk, met mw. D. Zuvani;  
26.1.: C. A. van Esveld, 3e wtk., met mw. R. Rossen.

## Geboren:

13.1.: Vincent Pieter, zoon van P. H. Jacobs, 2e stm., en mw. H. H. M. Jacobs-Vermeulen;  
29.1.: Annemarie Christien, dochter van W. Koeze, 2e stm., en mw. M. Koeze-Tigchelaar;  
12.2.: Fleur Jorinde, dochter van P. J. van den Driest, 2e stm., en mw. J. van den Driest-Janmaat.  
15.2.: Ilona Mireille Madeleine, dochter van R. J. E. van Haarst, 3e stm., en mw. E. van Haarst-van der Beek.

## Overleden:

31.1.: H. J. F. Stoffers, sch.gezel a/w

## Aflossingen:

Gezagt.: M. Hus, J. Klein Roseboom, A. W. C. van Schendei, W. O. Kool, G. Arkema, W. Welbie, N. A. Jager;  
1e stl.: M. A. Messelaar, R. A. Kattenburg Schüller, R. J. Ruts, W. van der Meulen sr., J. C. Aartsen, J. Wassenaar, M. F. D. Becx, J. Priester, A. T. van Es, W. Kalkman, J. P. Hendriks, W. C. Moll, G. A. M. Dorren, F. B. Schröder, J. Werkhoven, C. J. Clarisse, W. Beekman, W. Bosma, G. Buma;  
2e stl.: M. Buth, R. J. S. M. Timmerman, L. H. Stevens, A. H. den Breems, D. Dankkaart, P. H. Jacobs, W. L. Westhoff, R. Hagen, M. Ponsen, J. Verdoorn, R. van der Voort, B. Crum, N. J. C. M. van der Palen;  
3e stl.: D. van der Heul, W. J. van Hoorn, J. Kuiken, B. G. ten Cate, R. C. M. Brunia, L. M. P. Out, C. J. Wijngaarden, K. Cramer, J. B. Winkelhuis, P. J. M. van Ingen, J. P. Molenaar, J. H. Oort, R. R. van der Maas;

4e stl.: E. S. Petrusma, J. M. van Zee, W. J. Stam, C. F. T. Smit, A. E. R. van de Griend, J. A. Goudzwaard, J. Ghijsels, R. R. Hoep, L. F. F. T. van Oudvorst, A. W. F. Pera;  
radio-off.: P. van Wijk, G. Groeneveld, P. W. Veygen, R. van den Berg, A. A. M. Lapidaire;  
hfd.wtk.: J. F. van den Bogaard, W. C. van Megen, C. de Witte, J. van Bon, J. van der Schee, J. Tekelenburg, F. L. Alexandre, L. C. Spoon;  
2e wtk.: J. E. A. Westerbeek, J. M. van de Wal, C. J. den Hollander, H. Brand, F. D. Dieleman, P. Stachelhausen, F. G. Krijgsman, A. de Jong, J. Hensbroek, L. W. Jorissen, P. Dekker, W. Muis;  
3e wtk.: A. P. Grootenboer, J. J. F. Govers, R. F. Hamar de la Brethonière, J. D. Compriet, R. A. de Lijster, F. S. Koolen, C. N. A. Vreke, J. G. Kuit, H. Wesselman, P. J. van den Ende, W. I. van der Burght, J. Boon, H. L. Hendrison, W. B. Grund;  
4e wtk.: H. Oldeboom, F. R. R. Smith, R. Denker, P. F. M. Kósters, J. Verhagen, T. van de Ruit, C. L. M. Mazairac, J. Schipper, W. Overeem, M. P. Roon, D. W. Smit, B. E. Broekhuysen, E. J. van den Brink;  
5e wtk.: T. M. W. M. van den Berg, J. A. C. Gerretse, A. van Beek, J. Blaak, G. J. Harlaar, K. Vis, R. J. Fortanier, G. R. Spijckerman, R. V. van Wieringen, L. A. van Beelen, W. M. de Vries, P. Alkema, A. M. Oonk, J. A. G. Calen, C. J. Spanjer, C. M. Abrahams, W. A. den Baas.  
sch. voorman: C. Voorspuys;  
sch. vakman 1: J. Brobbel, M. J. W. A. Schuur, G. A. Vermeer, J. de Gans, J. J. van Triet, B. J. P. van Dorp, P. A. van der Hoek;  
sch. vakman 2: W. P. L. Broers, C. Zwartbol, L. P. J. van Alphen, G. C. Wiegant, A. C. E. Holman, P. L. F. Dubbelman, J. A. A. M. van

Tol, P. te Riet;  
sch. gezet a/w: M. de Roo, R. J. S. Vrugteman, F. G. M. van Kleef, J. H. L. Nahapiet, W. de Ruiters, W. Holtman, J. A. Schaarman, E. de Bruyn, G. Ammeraal, D. Rovers, G. Buys, J. G. M. van Heugten, D. R. Reygwart, J. W. P. Grommen, H. P. de Leeuw, F. F. Beekhuis, J. Brederveld, M. L. Delhaye, S. J. van der Heide, E. M. Krakowczyk, M. Hulsman, H. J. F. Stoffers, G. A. Bleiksloot, H. N. Dekker, K. G. J. Schefferlie, R. A. Curial;  
aank. sch. gezet a/w: R. C. Vreugdwater, P. H. Maas, H. Noordam, R. T. Ringelberg, J. de Baerdemaeker, J. F. Bokma, W. P. Schot, H. Jacobs, P. van Eenige;  
hoofd voeding: J. Brusse, H. J. van Alphen, G. Barnhard, E. Kost, W. F. H. van der Moezel, J. M. Maaskant, A. P. Maat, W. W. Huygen, M. van Hagen, H. Otter, E. H. Hoebroer, W. Haanepen;  
sch. kok: W. A. van Noort, J. R. Haeren, G. K. Steeman;  
aank. kok: J. R. L. van Toornburg;  
hoofd bediende: D. Seip, L. J. Wulder, A. R. Tanasale, C. Westbroek;  
bediende: L. L. Teveer, P. J. Gijse, W. M. Beekman, J. A. Schuiten, A. Jansen, F. Salome;  
bediende (a/d): R. K. Boon, L. de Kramer, F. J. N. Marinus, R. M. Roos;  
koksmaat: A. A. Heykoop, A. Verbunt, A. Schaftenaar;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** 2e stm. C. van de Vrie, 2e wtk. E. E. Kreune, sch. vakman 1 J. J. Sniijders;  
**m.s. Acila:** 2e stm. D. M. Alderlieste, 3e stm. H. A. van der Want, hfd.wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, 3e wtk. T. P. M. Westhuis;  
**m.s. Acmaea:** 2e stm. J. M. E. Korteweg, 3e stm. D. A. L. Hitz, 4e stm. J. S. Bakker, 2 wtk. J. E. A. Westerbeek, 3e wtk. H. Waitz;  
**m.s. Acteon:** 2e stm. W. T. A. B. Verstraeten, 3e stm. H. A. Kamsteeg, wnd. 4e wtk. A. Hoosbeek, stag. wtk. L. van der Woerd, sch. vakman 1 J. Westerhuis, sch. vakman 2 C. Kole;  
**s.s. Capiluna:** 1e stm. L. A. Groendijk, radio-off. H. W. Hogeweg, 2e wtk. J. L. de Bondt, 5e wtk. D. Struyk, sch. vakman 1 W. Gerritsen, sch. vakman 2 W. Noordhoek, sch. gezet a/w F. W. J. Buys, P. de Wit, aank. sch. gezet a/w M. G. T. Klaassen, hoofd voeding

B. M. de Roodé, sch. kok C. van der Wildt, koksmaat F. A. A. Brakkee;  
**s.s. Capulonix:** sch. gezet a/w G. A. Brand, J. P. Almeida, bediende P. R. Klooster;  
**m.s. Cinulia:** 1e stm. R. Dijkstra, stag.stm. H. J. M. van der Sijp, 3e wtk. L. F. Kruyt, 4e wtk. C. Brasser, 3e stm. d.d. 5e wtk. A. Zwiers, sch. vakman 2 A. C. Kleyn;  
**m.s. Crania:** 1e stm. O. A. van Druten, 4e stm. L. van den Ende, 3e wtk. F. H. de Jong, sch. vakman 2 R. van Eysden;  
**m.s. Dalia:** stag.stm. R. W. Houweling, H. de Roo, hfd.wtk. J. de Bruyn, 3e wtk. H. R. Muysson, stag.wtk. W. R. H. van der Meer, W. G. van Megen, sch. gezet a/w E. F. Rogers, aank. sch. gezet a/w W. M. Walters, hoofdbediende H. Moes, bediende H. A. Gard;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. F. W. van Oerle, 4e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. A. K. Vennik, sch. vakman 1 J. W. Wolters, sch. gezet a/w C. A. M. de Vree, hoofd voeding J. van der Horst, sch. kok D. O. J. Meulebrouck, bediende (a/d) W. W. Mohede, koksmaat H. G. J. T. Knapen;  
**m.s. Diadema:** hfd.wtk. C. Pietersen, 2e wtk. T. Bakker, 5e wtk. N. H. C. Foekema, sch. vakman 2 D. Kooyman;  
**m.s. Diloma:** 4e stm. E. M. van Dijk, 3e wtk. J. T. Clements, 5e wtk. A. Molenaar, hoofd voeding F. B. Wayers, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. J. L. Moreira Formoso, 2° man. I. Pazo Alonso, mar. int. C. Chapela Barreiro, G. Comesana Fernandez, J. Cordeiro Santos, M. Costas Ezcurdia, R. Martinez Andrade, J. M. Oliveira Santos, J. L. Seoane Fervenza, J. Villa Alvarez, coc. M. Martinez Amoedo, cam. may. do. F. Dieguez Garcia, cam. J. Rajo Costas, J. M. Trabazos Fernandez;  
**m.s. Dione:** gezagt. P. Janssen, sch. gezet a/w J. H. T. M. Vissers, J. Booy,

## In dienst getreden vlootpersoneel:



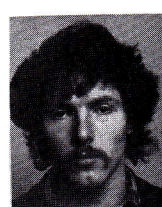
**D. Kooyman**  
sch. vakman 2



**R. van Eysden**  
sch. vakman 2



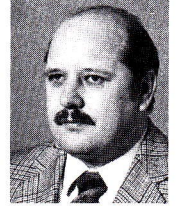
**C. Kole**  
sch. vakman 2



**A. C. Kleyn**  
sch. vakman 2



**C. J. de Graaf**  
bediende  
10 jaar op 31.3.79



**N. P. Dekker**  
3e wtk.  
25 jaar op 31.3.79

P. C. Groen, aank. sch. gez. a/w  
H. B. J. Crombach, J. A. Overweel,  
sch. kok P. E. Niermeyer, bediende  
(a/d) R. G. M. Moonen;

**m.s. Dossina:** 2e stm. W. Holwerda,  
B. W. Bakker, 3e stm. d.d. 5e wtk.  
R. A. S. Vermeulen, sch. vakman 2  
I. Snoek, sch. gez. a/w G. Lubbers,  
J. E. Henneke, R. Kollaart,  
R. J. Koning, A. J. van Gennep,  
bediende A. D. Pattiha;

**m.s. Felania:** 1e stm. H. J. Schaaf,  
2e stm. C. J. de Boer, radio-off.  
D. Bins, sch. gez. a/w  
J. H. Winands, J. R. Ecoma-Verstege,  
hoofd voeding J. L. Menger,  
bediende (a/d) J. J. P. Vaessen;

**m.s. Fossarina:** 3e stm.  
J. L. Assendorp, hfd.wtk. H. W. van  
Diepen, 2e wtk. F. Bakker, sch. gez. a/w  
B. L. Quist, D. van Eenige,  
A. de Baat, L. J. Afink, aank. sch.  
gezel a/w C. Smolders, hoofd  
voeding H. C. Lindenberg, bediende  
(a/d) M. van de Bergh;

**m.s. Fossarus:** 1e stm.  
J. Broekmeyer, 2e stm. A. L. M. van  
Dun, 2e wtk. E. Aanen, 3e wtk.  
A. E. de Bruyn, 4e wtk. A. J. Zon,  
sch. gez. a/w H. C. C. Knuit,  
A. Bravenboer, P. F. Jonkman, A. de  
Krey, G. A. Bleikslot, aank. sch.  
gezel a/w H. W. Helsdingen,  
C. Louter, sch. kok A. C. Boeser,  
hoofd bediende J. L. F. Romen,  
bediende M. G. A. van Rooy,  
bediende (a/d) H. F. van Reesch,  
hoofd voeding G. van Driel;

**m.s. Fulgur:** 1e stm. J. M. Huygens,  
hfd.wtk. J. B. J. Jonker, 4e wtk.  
A. Harkink, hoofd voeding  
C. P. Hoogesteger;

**m.s. Fusus:** gezagv. J. E. Dekker,  
1e stm. P. J. Muntjeverf, 2e stm.  
J. P. J. M. Cobelens, 3e stm.  
A. A. Schmidt, radio-off. T. Marcusse,  
hfd.wtk. J. Wielart, 2e wtk.  
B. R. Verhoog, 3e wtk. M. Kik, 4e wtk.  
H. M. Zwanenburg, 5e wtk.  
C. G. Haatsnoot, sch. gez. a/w  
J. van de Meer, A. Fredriks,  
N. A. Valkering, R. van Buuren,  
L. G. Smit, J. H. Spaans, aank. sch.  
gezel a/w J. J. M. Frencken,  
A. R. Oosterhof, hoofd voeding  
H. A. Groenendijk, aank. kok  
T. B. Postma, hoofd bediende  
F. G. Olde Wolbers, bediende  
C. M. Vervloet, bediende a/d E. P.  
Warnies;

**s.s. Khasiella:** 1e stm. G. J. Knol,  
3e wtk. J. Qualm, wnd. 4e wtk.  
J. de Klerck;

**s.s. Kylix:** gezagv. J. de Jager sr.,  
1e stm. R. van Westendorp, 5e wtk.  
E. J. Tieleman;

**s.s. Laconica:** gezagv. A. Post,  
2e stm. F. Makkee, 3e wtk. W. K. de  
Voogd, 5e wtk. L. A. A. Visser,  
J. Lijkelema, hoofd voeding  
C. H. Rijvis;

**s.s. Lepton:** 1e stm. C. Vlas, 3e stm.  
D. Venema, 3e wtk. K. Elshout,  
wnd. 4e wtk. B. van den Ban, 5e wtk.  
P. J. Farla, sch. voorman  
J. M. Wigleven, sch. vakman 1  
E. L. Boldewyn, sch. vakman 2  
R. Cornelissen, sch. gez. a/w  
C. H. van Genderen, L. J. Verburg,  
P. M. van der Toorn, hoofd voeding  
B. Gohres, hoofd bediende  
H. J. Denies, bediende L. L. Teveer,  
bediende (a/d) B. Bogaerd;

**s.s. Macoma:** 5e wtk. B. L. C. Maas,  
hoofd voeding H. Scharloo;

**s.s. Marinula:** 2e wtk. M. F. Koens,  
3e wtk. J. G. van der Poel, wnd. 4e  
wtk. C. J. J. Verhart, 5e wtk.  
L. van der Valk jr.;

**s.s. Meta:** 4e wtk. T. den Dekker;

**m.s. Niso:** 1e stm. T. W. Scharren-  
burg, hfd. wtk. L. J. van Onselen  
2e wtk. J. Smid, 5e wtk.  
C. A. M. Loeff, P. J. M. Heyns,  
capataz A. Aragunde de la Torre,  
man. esp. H. Bouza Alonso, 2° man.  
B. Regades Hermo, mar. int.  
A. Alonso Casal, P. Gonzalez Perez,  
J. M. Gonzalez Rodriguez,  
J. M. Lage Muinos, M. Bouzada  
Pazos;

**s.s. Ondina:** 1e stm. J. J. B. Roest,  
2e stm. B. M. Stubbe, 4e wtk. F. Vos;

**s.s. Onoba:** 1e stm. R. Jousma,  
2e stm. H. J. Lenstra, stag.stm.  
P. J. L. Mulder, M. Kuyt, 2e wtk.  
J. A. de Groot, hoofd voeding  
R. J. Hageman, sch. vakman 2  
P. J. M. Coenen;

**s.s. Patro:** gezagv. P. Hoogesteger,  
wnd. 3e stm. J. Klad, 4e stm.  
W. A. Engelen, stag.stm.  
J. W. Torbijn, R. I. de Roos, 4e wtk.  
L. B. Veerman, stag.wtk.  
A. C. J. J. van Unen, G. Schenkel,  
capataz M. Lagares Chanterero, man.  
esp. J. Alvarez Martinez, 2° man.  
A. Lopez Ballesterros, mar. int.  
M. Alonso Perez, J. Alvarez Conde,  
L. G. Barcena Lareo, V. Crespo  
Fontenla, J. M. Fernandez Pena,  
A. Ginartes Bugarin, J. C. Rodal  
Garcia, jefe de f. M. Fernandez  
Blanco, coc. A. Estevez Solino, cam.  
may. do. J. A. Dasilva Villaronga,  
cam. M. Barbosa Lopez,  
A. Rodriguez Soto, man. esp. D. Vidal  
Miguez;

**s.s. Sepia:** 1e stm. J. I. Boon, M. de  
Graaf, wnd. 3e stm. W. H. Nibbelink,  
radio off. C. P. Verschoor, 4e wtk.  
J. J. Feenstra, 5e wtk. P. Hesselink,  
J. Kok, W. Mink,  
sch. vakman 2  
R. J. G. van der Klis; hoofd voeding A.  
G. Freeth,

**m.s. Tagelus:** gezagv. D. de Boer,  
1e stm. J. de Jager Jr., 2e stm.  
J. F. Casimiri, wnd. 3e stm.  
E. Witteveen, 4e stm. B. J. A. A. van  
Ersel, radio-off. P. J. de Man,  
hfd.wtk. C. P. de Waard, 2e wtk.  
F. J. van der Vorm, 3e wtk.  
P. D. Koudenburg, wnd. 4e wtk.  
J. van Egdome, 5e wtk. C. A. Jansen,  
K. Wagenaar, P. P. van der Wilt;

**s.s. Viana:** 3e wtk. d.d. 4e stm.  
J. P. P. van Alebeek;

**s.s. Vitrea:** hfd.wtk. F. van Dalen,  
2e wtk. H. L. de Koning, wnd. 3e wtk.  
P. Versluis, 5e wtk. W. Mourits,  
sch. vakman 2 G. A. Cornelissen;

**s.s. Zafra:** gezagv. P. Snel, 2e stm.  
J. van Ruiven, 4e stm. H. Ammerlaan,  
sch.vakman 2 A. Baan, J. W. Tonis-  
sen;

**s.s. Zaria:** 5e wtk. P. E. Statema,  
sch. vakman 2 H. Klijnstra.

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: M. Parlevliet;  
3e stm.: R. Zitter, M. Treffers;  
5e wtk.: T. O. M. Helmer,  
F. R. E. Szrama, J. Siersema;  
sch. vakman 2: J. B. Kastelijin;  
hoofd voeding: J. J. Dallmayer,  
C. van der Waal;

#### Met pensioen

gezagv.: M. E. Wolper;  
hfd.wtk.: J. B. Biondina.

#### Wederom in dienst:

5e wtk.: J. Kok, R. J. van der Schans.

#### Overplaatsing:

1e stm.: J. Zwart – Nederlandse  
Aardolie Mij. B.V. te Assen;  
2e wtk.: L. P. A. de Winter – Shell  
Tankers B.V. walorganisatie DFT/3;  
3e wtk.: N. J. Gras – Shell Nederland  
Raffinaderij B.V.;  
4e wtk.: C. P. den Heyer – Shell  
Nederland Raffinaderij B.V.

#### Tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: G. J. Leussink – Shell  
International Petroleum Co. Ltd.;  
4e wtk.: H. Oldeboom – Nederlandse  
Aardolie Mij. B.V. te Assen.

#### Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. M. Huygens – Curaçao  
Oil Terminal;  
2e stm.: W. J. Netelenbos – H.A.L.-  
Beheer B.V.;  
3e stm.: J. Jongeneel – Esso  
Tankvaart Maatschappij B.V.;  
3e stm.: J. J. Engelbrecht – Esso  
Tankvaart Maatschappij B.V.;  
hfd.wtk.: J. Wielart – Shell Tankers  
walorganisatie DFP/7;  
2e wtk.: J. H. Burger – Verolme  
Machinefabriek IJsselmonde B.V.;  
2e wtk.: J. Smid – Verolme  
Machinefabriek IJsselmonde B.V.;  
3e wtk.: F. van den Boogaard –  
Verolme Machinefabriek  
IJsselmonde B.V.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: A. L. M. van Dun,  
A. G. J. de Wit;  
1e stm. G.H.V.-th.: E. Hietbrink,  
2e stm. G.H.V.-th.: J. W. H. B. ter  
Braak, C. M. Bianchi, A. Breevaart, H.  
Reiling;  
"B": F. Vos, T. den Dekker,  
H. M. Zwanenburg, W. P. N. Kramer,  
C. Brasser, W. K. de Voogd;  
"Ass.": C. M. Bianchi.

Op 3 februari jl. is overleden  
de heer

#### J. Heinsius

oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Heinsius verliet de  
dienst der maatschappij in  
1956, na ruim 31 dienstjaren.  
Hij bereikte de leeftijd van 75  
jaar.

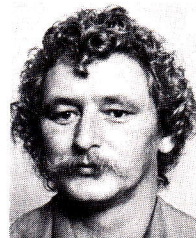
Op 24 januari jl. is overleden  
de heer

#### P. Schaap

oud-gezagvoerder.

De heer Schaap verliet de  
dienst der maatschappij m.i.v.  
1 januari 1966, na bijna 27  
dienstjaren. Hij bereikte de  
leeftijd van 65 jaar.

Ons bereikte het droeve ber-  
icht dat op 31 januari 1979  
ten gevolge van een noodlot-  
tig verkeersongeval is overle-  
den Scheepsgezel A/W



#### H. J. F. Stoffers

Hij werd 33 jaar.

In 1972 trad de heer Stoffers  
bij ons in dienst en zijn eerste  
aanstelling volgde op het m.s.  
„Fulgur”. Sindsdien voer hij  
op een aantal van onze schep-  
pen waaronder het m.s.  
„Fossarus”, waarvan hij op  
19 januari jl. werd afgemon-  
sterd.

In hem verliezen wij een zeer  
gewaardeerde medewerker  
en collega, die wij node zullen  
missen.

Wij hopen dat zijn familie en in  
het bijzonder zijn moeder de  
kracht zullen vinden om dit  
voor hen zo grote verlies te  
dragen.

#### Mutaties walpersoneel

in de periode 16-1-1979 tot en  
met 15-2-1979

#### In dienst

M.i.v. 1-1 A. de Boer – DFT/3 (ex  
ST vlootpersoneel)  
M.i.v. 1-1 Mw. G. de  
Man-Huisman – DFF/4 (ex SN)



M.i.v. 22-1 L. P. A. de Winter –  
DFT/3 (ex ST vlootpersoneel)

#### Uit dienst

M.i.v. 1-2 Mw. A. M. P.  
Soeterboek – DFM/1

#### Gehuwd

19-1 Mw. W. J. M. Miltenburg  
(DFF/1) met de heer B. Buiters

#### Interne mutaties

M.i.v. 1-2 Mw. M. G. P. Boshoff  
van DFP/4 naar DFM/1  
M.i.v. 1-2 R. Kleijn van DFF/4 naar  
DFP/4  
M.i.v. 1-2 J. J. van Noordt van  
DFP/3 naar DFF/1

#### Jubileum

1-4 J. C. M. van de Kreeke  
(DFM/3) – 10 jaar





## 3 JAAR IS TE KORT!

### tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 7  
maart 1979

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

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

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

Met de komende verkiezingen voor een nieuwe vlootondernemingsraad in het (niet meer zo heel verre) verschieft, hadden wij een gesprek met hoofdwerktuigkundige L. Buitenkant, lid van onze huidige vloot-O.R., die zich herkiesbaar heeft gesteld als vrije kandidaat voor de komende zittingsperiode van de raad.

*Mijnheer Buitenkant, wat zijn uw ervaringen geweest in de nu achter u liggende periode?*

Bedachtzaam aan zijn sigaret trekkend vertelt hij: „De begintijd is bepaald niet gemakkelijk geweest. Het wil niet zeggen dat het nu wel gemakkelijk gaat, maar het verschil tussen het eerste en derde jaar is groot. Je komt met een groep mensen samen die je niet kent, althans het merendeel ervan niet. Het wordt een periode van oriënteren, het op elkaar ingespeeld raken. Een periode van vallen en opstaan. Onwennigheid, gemis aan ervaring. Je wist heel weinig af van het instituut O.R., je hebt er wel over horen vertellen en over gelezen, maar hoe zo'n raad op de vloot zou kunnen gaan functioneren was een open vraag (voor een ieder trouwens).”

Toch is de heer Buitenkant wel tevreden over hetgeen men reeds bereikte of waar een eerste aanzet toe is gegeven. Als één van de belangrijkste onderwerpen noemt hij ondermeer het voorstel om de mogelijkheid te scheppen dat ook

onze scheepsgezellen met 57½ jaar met normaal pensioen kunnen. Hij vindt dit een uitermate belangrijke zaak en hoopt intens dat dit voorstel gerealiseerd kan worden binnen niet al te lange tijd. Een complexe materie waar veel overwegingen een rol spelen, afgezien nog van de uitgebreide berekeningen die gemaakt dienen te worden. Zeer belangrijk is ook het overleg over PLA-zaken binnen de O.R. Meedenken om tot een constructieve inbreng te komen voor datgene wat zozeer verband houdt met de toekomst van de Nederlandse scheepvaart en die van STBV in het bijzonder.

Zonder een volgorde van belangrijkheid aan te houden, noemt de heer Buitenkant o.a. beschermend schoeisel tegen sterk gereduceerde prijs, de postverzending van en aan de schepen en route langs Singapore. Ook noemde hij het overleg dat gaande is om te komen tot een nieuwe opzet van de conduite-rapporten. Kortom vele onderwerpen die het werken in een O.R. zo nuttig maken.

Echter, een O.R. kan niet zozeer zelf problemen oplossen dan wel door een samenspel van bestuurders van de onderneming en de werknemers komen tot een wel-doordacht voorstel om te trachten een bestaand probleem op te lossen. Een O.R. moet echter niet vergeleken worden met een vakbond. Men moet proberen te komen tot een kritische begeleiding

van het bestuur van een bedrijf, in voor- en tegenspoed.

*Wat stimuleert u om u herkiesbaar te stellen?*

„Wel, een van de voornaamste drijfveren is, dat ik drie jaar te kort vind om goed te functioneren als O.R.-lid. Zoals ik reeds eerder noemde moet men door training een bepaalde vaardigheid verkrijgen en daarvoor is drie jaar beslist te kort. Een nieuw gekozen lid moet zich eerst inwerken in de materie wat absoluut een remmend effect heeft en vertragend werkt in de behandeling van de ter tafel liggende onderwerpen.”

Hij roept dan ook de O.R.-leden op, indien mogelijk, zich herkiesbaar te stellen voor de komende zittingsperiode van de O.R.

*Kost het O.R.-werk veel vrije tijd?*

„Ja en nee. Als er een vergadering op handen is moeten er tevoren stukken worden doorgenomen. Goed voorbereid op de vergadering komen . . . Ingewikkelde onderwerpen (zoals bijvoorbeeld pensioenfondsangelegenheden) vergen langere tijd van voorbereiding. Vooral het commissiewerk brengt doorgaans veel werkzaamheden met zich.”

Hij heeft het er graag voor over en hoopt in de komende tijd nog zijn steentje te kunnen bijdragen aan de voorbereidingen voor de komende verkiezingen.