

SCHEEP



ENTIKA

19e jaargang
nummer 7
maart 1980



**Uit het
oud archief**

**Een veredelde
schrijfmachine**



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105
Kamer 9.10

Negentiende jaargang no. 7
maart 1980

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

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

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

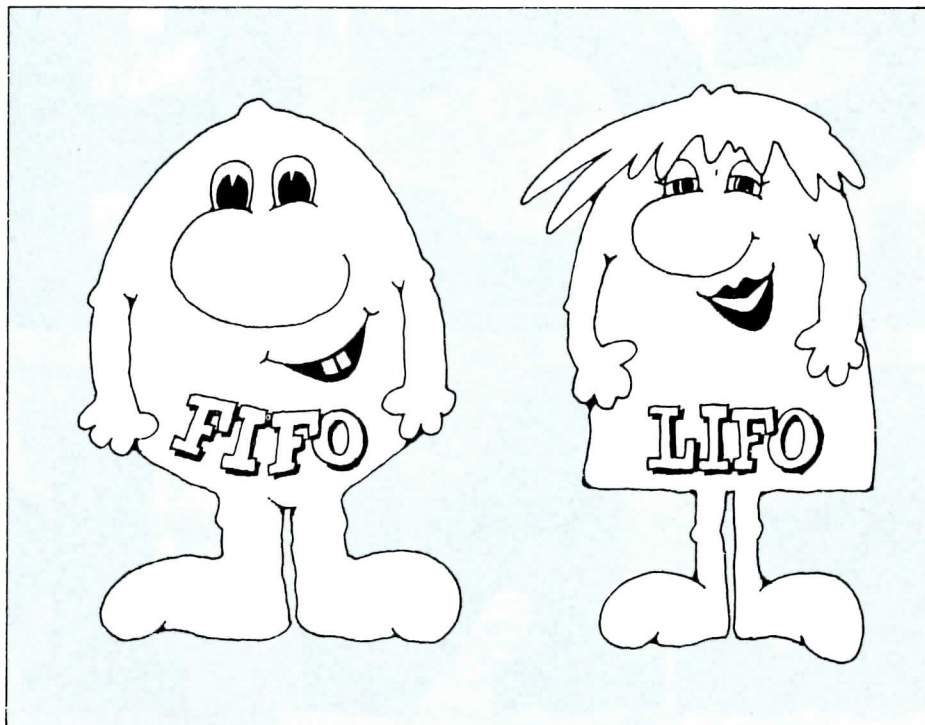
Het geheel of gedeeltelijk overnemen of
bewerken van artikelen en/of het
reproducen van foto's of afbeeldingen
is slechts geoorloofd met schriftelijke
toestemming van de redactie

Vormgeving
Tijl Vorm

Druk
Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

Ieder pondje door het mondje	4
Het weten waard	5
Uit het oud archief	6
Personeelsdonatieplan	8
Ze zijn er in soorten	10
Een veredelde schrijfmachine	10
Schoon schip	12
Personalia	14
Maritiem Informatie Centrum	16



Financiële verslaggeving van de Groep

Geen LIFO maar FIFO

Recente persberichten over de kwartaalresultaten van de Groep hebben de aandacht gevestigd op het feit, dat het voor de vaststelling van de winst verschil maakt of men op 'last-in first-out' (LIFO)-basis dan wel op 'first-in first-out' (FIFO)-basis rapporteert. Wat houden FIFO en LIFO eigenlijk in? Het zijn verschillende methoden voor het waarderen van voorraden, die voor de Groep onder meer bestaan uit voorraden olie, chemicaliën, metalen en steenkool.

Bij de FIFO-methode wordt ervan uitgegaan, dat de voorraad die het eerst is aangeschaft ook het eerst wordt verkocht — en in tijden van stijgende ruwe-olieprijzen is deze voorraad natuurlijk de goedkoopste. Op deze FIFO-waarderingsmethode berust de financiële verslaggeving van de Groep en de berekening van het nettoresultaat. Bij de LIFO-methode wordt aangenomen, dat de laatst aangeschafte voorraad het eerst wordt aangesproken en in tijden van stijgende ruweolieprijzen is dat de duurste.

Verskil

Wat is kenmerkend voor het verschil tussen FIFO en LIFO? Bij stijgende ruwe-olieprijzen leidt de FIFO-methode van voorraadwaardering tot een hogere gerapporteerde winst dan de LIFO-methode. Sterk vereenvoudigd voorgesteld kan winst worden gezien als het verschil tussen de verkoopopbrengst en de som van kostprijs van gebruikte grondstofvoorraad en produktiekosten. Bij de FIFO-methode worden de aankoopkosten van de oudere, minder dure ruwe-olievoorraad ten laste van de

verkoopopbrengst gebracht, terwijl de nieuwe, duurdere voorraden pas in een volgende verslagperiode wordt de nieuw aangekochte duurdere olie onmiddellijk ten laste van de verkoopopbrengsten in de lopende verslagperiode gebracht.

Voorbeeld

Een voorbeeld kan het verschil tussen FIFO en LIFO verduidelijken. Stel een maatschappij heeft 100 eenheden in voorraad, die tegen f 1,— per stuk zijn ingekocht. De huidige verkoopprijs bedraagt f 1,05. Nu gaat de inkoopprijs omhoog tot f 1,20. De maatschappij besluit haar verkoopprijs te verhogen tot f 1,25 om nieuwe eenheden te kunnen blijven kopen onder handhaving van haar winstmarge. Als zij de FIFO-methode toepast en de verkochte voorraden tegen f 1,— per stuk ten laste van haar resultaat brengt, zal haar gerapporteerde winst 25 cent per stuk bedragen, totdat de oude voorraad is uitgeput. Wanneer zij echter de LIFO-methode volgt, zal haar gerapporteerde winst 5 cent per stuk blijven doordat zij haar verkochte voorraden tegen f 1,20 per stuk ten laste van het resultaat brengt.

Maar of men nu de FIFO- of de LIFO-methode toepast, als de prijs van ruwe olie stijgt, is meer werkkapitaal nodig voor de vervanging van de voorraden. De extra winst die bij FIFO ten opzichte van LIFO wordt gerapporteerd is in wezen geen bedrijfswinst, maar geeft het hogere bedrag benodigde geldmiddelen aan om de voorraden op peil te kunnen houden. Met de FIFO-methode komt dat in een hoger bedrag van de post voorraden op de

balans tot uiting, terwijl bij de LIFO-methode de voorraden tegen de oude aanschafprijs worden opgevoerd. In ons voorbeeld is van elke gerapporteerde 25 cent FIFO-winst 20 cent nodig om de aankoopkosten van nieuwe voorraden te dekken en deze extra winst leidt dan ook niet tot een stijging van de kasmiddelen.

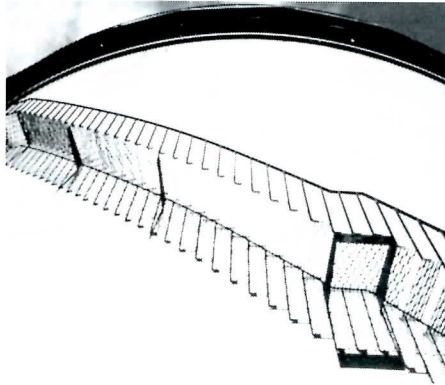
Waarom FIFO?

Waarom blijft de Groep de FIFO-methode volgen, terwijl haar grote Amerikaanse concurrenten hun winsten op LIFO-basis rapporteren?

Daar zijn verschillende redenen voor en het zou te ver voeren deze hier uitvoerig te behandelen. De toepassing van de LIFO-methode door de Amerikaanse maatschappijen (waaronder ook Shell Oil) houdt verband met fiscale en niet uitsluitend met boekhoudkundige overwegingen. De Britse belasting en verslaggevingsvoorschriften daarentegen staan de toepassing van de LIFO-methode niet toe. Zou de Groep aan deze voorschriften niet voldoen, dan zouden de Britse externe accountants in hun accountantsverklaring bij de jaarrekening hiervoor een voorbehoud moeten maken.

Verder is ook van belang, dat toepassing

van de LIFO-methode weliswaar een meer realistische benadering van het netto resultaatcijfer inhoudt, maar dat dit anderzijds tot een volkomen irrealistische lage waardering van de voorraad in de balans voert. Op grond hiervan wordt toepassing van de LIFO-methode door het zgn. Tripartite Overleg (d.i. een samenwerkingsverband tussen werkgevers-, werknemers-, en accountants-vertegenwoordigers op het gebied van regels voor de financiële verslaggeving) ook in Nederland afgewezen en is de trend veel meer in de richting van een andere oplossing voor het probleem.



Kinderbijslag

Zoals u wellicht reeds uit de dagbladen hebt vernomen, is op 1 januari 1980 de derde fase van de herstructurering kinderbijslag en kinderaftrek in werking getreden.

Per die datum heeft ons kinderbijslag-systeem een ingrijpende verandering ondergaan, doordat alle bestaande kinderbijslagwetten en regelingen zijn vervallen en samengevoegd tot één algemene verplichte kinderbijslagverzekering van het eerste kind af.

Wat houden deze wijzigingen nu in? Voor 1 januari 1980 konden werknemers aan de Kinderbijslagwet voor loontrekkenden voor de eerste twee kinderen het recht op kinderbijslag ontlenuen.

Doordat nu sprake is van een volksverzekering kunnen ook degenen, die voor 1 januari 1980 geen werknemer waren of daarmee gelijkgesteld waren, voor de eerste 2 kinderen aanspraak maken op kinderbijslag.

Evenals voor de andere volksverzekeringen geldt voor de

Algemene Kinderbijslagwet (AKW) het principe dat men verzekerd is indien men in Nederland woont. Waar iemand woont wordt naar de omstandigheden beoordeeld.

Onderstaand geven wij u nog de per 1 januari 1980 vastgestelde bedragen van de kinderbijslag.

De ter compensatie van de vervallen kinderftrek nog bestaande 'opslag' is in de nieuwe wet in de kinderbijslag opgenomen.

Kinderbijslagbijdragen (inclusief 'opslag') per 1 januari 1980

Voor een eerste kind (geboren voor of op 1 januari 1979)	f 259,-
Voor een eerste kind (geboren na 1 januari 1979)	f 130,-
Voor een tweede kind	f 420,-
Voor een derde kind	f 423,-
Voor een vierde en vijfde kind	f 511,-
Voor een zesde en zevende kind	f 564,-
Voor een achtste en elk volgend kind	f 621,-

VLOOTCIRCULAIRES

No.	Datum	Onderwerp
1581	16.1.80	Sociale verzekeringen
1582	21.1.80	Gages en overwerk-tarieven Chinese scheepsgezellen
1583	31.1.80	Koersen (PCOR)
1584	5.2.80	Voorkomen van olieverontreinigingen
1585	6.2.80	Soc. verzekeringen, Bedrijfspens.fonds voor de Koopvaardij, enz.
1586	11.2.80	Rapportage alcoholverbruik

Excuses...

aan de nieuwe voorzitter en secretaris van de CNOOKS, respectievelijk de heer Den Bakker en de heer Den Ouden. Waarom? Omdat door een abus in de filmmontage-afdeling van de drukkerij, de in onze vorige editie geplaatste foto's van hen werden verwisseld.

Vermijd onnodige kosten!

Wanneer U in een van de havens van het Suez Kanaal aan of van boord gaat, kunt U onnodige douanekosten vermijden. Er worden namelijk in Egypte rechten geheven op alle elektrische uitrusting die U bij U heeft, zoals recorders, radio's, enz. Wilt U die kosten vermijden, zorg er dan voor dat U door de douane in de plaats waar U debarkeert, een aantekening in Uw paspoort laat maken. Net zo goed als bij aankomst op het vliegveld vóórdat U naar Uw schip toegaat!

Mededeling

De heer A. Vasbinder, momenteel systems designer van SNI te Den Haag, zal medio dit jaar naar onze maatschappij worden overgeplaatst om de heer J. Beekhuizen, chef DFP/3 — Wages and Administration Fleet Personnel — na diens pensionering met ingang van 1 november a.s. op te volgen.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Kylix	s.s. Macoma	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Felipes	s.s. Laconica	s.s. Marinula	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Flammulina	s.s. Latia	s.s. Meta	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Diloma	m.s. Fossarina	s.s. Latirus	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Capiluna	m.s. Dione	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Cinulia	m.s. Dosina	m.s. Fulgur		s.s. Ondina	s.s. Zaria
m.s. Crania		m.s. Fusus		s.s. Onoba	

Ieder pondje door het mondje



In het scheepsreglement werden enkele maanden geleden nieuwe pagina's opgenomen met de 'maximale hoeveelheden proviand' per week per man die zijn toegestaan. Geen reden nog om er een artikel aan te wijden, ware het niet dat juist van medische zijde met enige zorg kennis is genomen van zowel de 'gewichten' als het 'gewicht' van sommige opvarenden.

Nu zal niemand willen tornen aan het begrip 'vrijheid, blijheid', ook niet als het gaat om wat men elke dag wil eten. En met name: hoeveel. De ene mens heeft nu eenmaal meer nodig dan de ander. Dat kan afhangen van de bouw van het lichaam, het soort werk of de omstandigheden waaronder dit moet worden verricht. En die vrijheid om zoveel te eten als men nodig oordeelt om het lichaam op peil te houden, past ook ruim in de hoeveelheden die in de bewuste pagina's III-10-2 t/m 4 van het scheepsreglement zijn opgenomen. U heeft die pagina's niet bij de hand? Dan noemen we maar even enkele hoeveelheden, die een indruk geven van de ruime mate waarin U kunt manoeuvreren op consumptiegebied. Vlees — let wel, per man per week —

2,740 kg. Niet uitgebeend wel te verstaan, maar globaal mogen we aannemen dat U elke week zo'n 2 kg voorgeschoteld krijgt. Vis (met graat meegerekend): 0,795 kg. Kaas — de gaten niet meegerekend — 0,350 kg. Eieren: 7 stuks (en dat terwijl bijna iedere voedingsspecialist zegt: niet meer dan één ei per week). Zo kunnen we nog even doorgaan, want de lijst, maar vooral de hoeveelheid, is werkelijk indrukwekkend.

Wat een calorieën!

Laten we vooropstellen dat niemand de zeevarende degelijke, gevarieerde en

de Raad van Bestuur voor de Zeevaart is de opmerking opgenomen, dat rekening moet worden gehouden met de gegevens van de moderne voedingleer. Dat het pakket voedingsmiddelen evenwichtig moet worden samengesteld uit bouwstoffen, zoals eiwitten, vetten en koolhydraten, vitaminen en mineralen. En dat de calorische behoefte van de gemiddelde zeevarende moet worden gesteld op zo'n 3000 calorieën per dag. En daar zit hem nu de kneep. Want als je de calorische waarde van de in ons scheepsreglement genoemde maximale hoeveelheden optelt, kom je tot — schrik niet — 6000 calorieën. En als men dan ook nog bedenkt dat iemand die daadwerkelijk, uren achtereenvolgend, zwaar werk verricht, nooit meer dan 4000-4500 calorieën per dag mag verorberen (afhankelijk van o.a. de leeftijd) wil hij niet in gewicht toenemen, dan is hier een duidelijke vingervijzing. De vingervijzing namelijk dat, wie daadwerkelijk van alles wat op tafel komt, ruim neemt, z'n lichaam schade berokkent in de vorm van 'overgewicht'.

Eten we zoveel?

'Ja maar', zo zullen sommigen opmerken, 'de hoeveelheden die hier aan boord op tafel komen, zijn niet zo groot'. Daar moet men zich overigens niet in vergissen. Bijna alle schepen zitten wat verbruik betreft tegen of op de maximale hoeveelheden, enkele schieten er zelfs overheen. Dus wel degelijk worden genoemde maximale hoeveelheden bijna altijd gehaald, zelfs wanneer men nog rekening houdt met enig verlies door onjuist beheer. Trouwens, is het bewijs daarvan niet in het 'gewicht' van sommige opvarenden terug te vinden? Degene die nu schamper opmerkt dat de maatschappij zich kennelijk zorgen maakt over de voedingskosten, slaat de plank faliekant mis. In de eerste plaats zijn die maximale hoeveelheden door de maatschappij zelf vastgesteld, in de

U even goed realiseren!

40-50 jarigen hebben bij een overgewicht van 10 pond een verhoogde sterfttekans van 8%
van 20 pond een verhoogde sterfttekans van 18%
van 30 pond een verhoogde sterfttekans van 28%
van 50 pond een verhoogde sterfttekans van 56%

calorierijke voeding zal misgunnen. De tijd dat men aan boord zulk slecht voedsel en in zulke minimale hoeveelheden kreeg dat er voor bonden de noodzaak was om **minimale** hoeveelheden overeen te komen is — althans voor de Nederlandse koopvaardij — gelukkig voorbij. In het reglement van

tweede plaats zal geen enkel schip een brief in die richting ontvangen zo lang de maxima maar niet worden overschreden. Het is uitsluitend de stijgende lijn die de weegschaal bij de medische dienst registreert, die tot deze regels aanleiding geeft. En wie durft te beweren dat hij weliswaar aan boord altijd bijkomt maar tijdens het verlof weer afslankt, vergeet dat de schade die door een te zwaar gewicht

aan het lichaam wordt berokkend, moeilijk te herstellen valt. Ook het bekende smoesje van 'ik begrijp niet waar ik dik van wordt, waarschijnlijk de zeelucht' gaat niet op. Want zodanige lichamelijke afwijkingen dat men van weinig eten dik wordt, komen slechts zeer sporadisch voor. Wel geldt voor zwaarwichtigen dat 'ieder pondje door het mondje' gaat. Deze regels dienen dus uitsluitend als een aansporing om bij het tafelen het verstand boven het lichaam te laten spreken. Dat men bewust een keuze leert maken. En dat wil niet zeggen dat men zich dan dient te beperken tot, pakweg, drie boterhammen, maar die zodanig besmeert met boter en zoetwaren (suiker, jam, pindakaas, enz.) dat de calorieën U om de oren vliegen. Niemand misgunt U de 0,930 kg zoetwaren per week die zijn toegestaan, maar dan moet men er wel iets anders voor laten staan. Anders schiet onherroepelijk het lichaamsgewicht toch omhoog.

Gevaar!

Als men bedenkt dat — bij normale beroepsuitoefening — een 25-jarige per dag met 3200 calorieën in zijn voeding op gewicht blijft, een 45-jarige met 2900 calorieën en ouderen zelfs met 2600 calorieën kunnen volstaan, dan vraagt het weinig verbeeldingskracht om zich de gewichtstoename voor te stellen van degenen die bij elke maaltijd zich aan tafel aan al het gebodene tegoed doet. Wie zich aan de maximale hoeveelheden houdt zoals thans in het scheepsreglement neergelegd (6000 calorieën per dag!), zal gedurende één dienstperiode zo'n 20 à 30 kg toenemen.

Ook medici willen zich over het algemeen verre houden van het rigoureuze voorschrijven van wat men wel of wat men niet moet eten. Maar dat bij alle acties over de 'persoonlijke' veiligheid nog weinig nadruk wordt gelegd op het gevaar van gewichtstoename wekt in zekere zin wel verwondering. Immers, de gevaren van degenen die te zwaar worden — zeker met het vorderen van de leeftijd — mogen niet worden onderschat. Om een paar voorbeelden te noemen: verhoogde bloeddruk, hartaandoeningen, suikerziekten en grotere risico's bij operaties. Ook de kans op rug- en knieklachten neemt toe (extra slijtage van de gewrichten!). De verhoogde sterftkans is wel heel duidelijk te zien uit het apart weergegeven staatje. Zelfs het aantal ongevallen met dodelijke afloop is bij mensen met een sterk overgewicht beduidend groter.

Daarom, de voorgeschreven maximale hoeveelheden moeten worden gezien als een middel om een ieder, al naar persoonlijke aanleg en smaak, datgene te bieden wat hem gezond houdt. Ze dienen niet om aan te geven wat men dagelijks mag consumeren. Nee, men moet er een keuze uit doen, in alle vrijheid, waarbij behoud van de gezondheid — en dus het juiste gewicht — voorop dient te blijven staan.

HET WETEN WAARD

Wat iedere Nederlander zich zo langzamerhand wel realiseert is, dat we met z'n allen een verzorgd volkje vormen. Allerhand sociale wetten garanderen ons bestaan. Maar als we over 'verzorgd' praten, bedoelen we eigenlijk niet zo zeer de verzorging 'van de wieg tot het graf'. We bedoelen meer dat er in geval van moeilijkheden in een gezin altijd wel een instantie, vereniging, joenit, commissie, gemeenschap of groep is waartoe men zich om raad kan wenden. Wel is het daardoor — zo alles bij elkaar — een samenleving geworden, waarin je de weg moet weten om bij het juiste adres te kunnen aankloppen als je ergens mee zit.

Nu hebben we het in deze rubriek al eens gehad over het werk van de maatschappelijk werkster die er bij onze maatschappij is. Met name hoe zij — om maar eens een voorbeeld te noemen — bij een overlijdensgeval de nabestaanden met raad bijstaat. Zij vertelt de weduwe hoe de financiële positie zal worden, juist om te voorkomen dat bij het leed dat na een sterfgeval in een gezin kan heersen ook nog financiële problemen ontstaan. Maar Marianne Kors, onze maatschappelijk werkster, springt niet alleen in de bres in dit soort situaties. Zij is er ook om bij alle andere moeilijkheden die zich in een gezin kunnen voordoen, raad te geven. Elke maatschappelijk werkster is speciaal geschoold om, bij moeilijkheden, betrokkene te wijzen op de mogelijkheden die er zijn om uit de problemen te komen. Zij legt in voorkomende gevallen eerst bij U thuis haar oor te luisteren, bekijkt de zaak objectief, denkt mee en adviseert dan hoe te handelen. Sedert haar aanstelling als maatschappelijk werkster van onze maatschappij, eind 1976, heeft Marianne al vele malen de helpende hand kunnen bieden, zowel in gezinnen van vloot — als van walcollega's. Of specifiek raad gegeven aan de echtgenoten van collega's.

Ziekte

Wie gedurende lange tijd ziek is, mag verwachten — zonder daarom te vragen — van haar een telefoontje te krijgen voor het maken van een afspraak. Maar stelt U geen prijs op zo'n bezoek, eerlijk er voor uit komen. Het is geen controlebezoek of U echt wel ziek bent, maar gewoon menselijke belangstelling van maatschappijzijde, hoe paradoxaal dit

ook moge klinken. De praktijk wijst uit dat, na maanden uit de roulatie te zijn geweest, de meesten wel degelijk zo'n bezoek waarderen. En meestal komen daarbij vanzelf vragen los, die Marianne Kors gaarne zal beantwoorden. In geval van ziekte van een vrouw terwijl de man op zee dienstdoet, kunnen er — zeker als er kleine kinderen zijn — grote problemen in het gezin ontstaan. Natuurlijk, als met burenhulp of door inspringen van familieleden de zaak kan worden opgevangen, des te beter. Of als men zelf de weg weet in de plaats van inwoning, kan men zich rechtstreeks wenden tot die instantie, kruisvereniging of anderszins die snel de zo noodzakelijke hulp kan bieden. Maar als men de weg niet weet, geen oplossing op korte termijn ziet, het gevoel krijgt in de steek te worden gelaten, dan kan Marianne Kors hulp bieden. Niet dat zij als gezinsverzorgster zal optreden, maar door haar bekendheid met de opbouw van ons sociale en maatschappelijke bestel, weet zij in de meeste gevallen wel de weg om de problemen op te lossen of te verlichten.

Ook andere problemen

Toch — en dat komt helaas veel te veel voor — moet men eigenlijk niet wachten tot de problemen er zijn. De beste sociale voorzorg die men kan treffen is het voorkomen van moeilijkheden, door tijdig maatregelen te nemen. Als men dus ziet aankomen dat de moeilijkheden — van welke aard die ook mogen zijn — zich gaan opstapelen, dan doet men er verstandig aan bijtijds contact op te nemen met onze maatschappelijk werkster. Immers: voorkomen is nog altijd beter dan genezen. Geenszins wil met het vorenstaande gezegd zijn, dat een maatschappelijk werkster uitsluitend goede raad geeft bij ziekten en sterfgevallen. De door haar te behandelen problemen kunnen van velerlei aard zijn: van (dreigende) echtscheiding tot de scholing van gehandicapte kinderen, van al of niet deelnemen aan Sinterklaasfeesten tot bijzondere huisvestingsproblemen. En nog vele andere.

Hoe te bereiken?

Onvermijdelijk is dat een maatschappelijk werkster nogal eens op stap is om ter plaatse de problemen te bespreken of een zaak te regelen. Zo veel mogelijk tracht Marianne Kors 's maandags op kantoor te zijn, zodat zij die dag altijd rechtstreeks is te bereiken onder 010 - 696105. Maar ook op andere dagen kan zij telefonisch worden bereikt. Mocht zij zelf niet aanwezig zijn, geen nood. Als U Uw telefoonnummer achterlaat, wordt U zo spoedig mogelijk door haar teruggebeld, indien nodig, dezelfde dag nog. Is men op kantoor voor keuring of anderszins, haar kamernummer is — zoals tegenwoordig altijd ook vermeld in de redactiekolom op pagina 2 van elke 'Schip en Ka' — 09.10. In geval van twijfel of het probleem waar U mee zit, nu wel of niet door de maatschappelijk werkster kan worden geregeld: vragen!

Ieder schip heeft een eigen leven. En dat geldt — zeker bij tankers — niet alleen voor het type vaart, maar ook voor de sfeer aan boord, de accommodatie, de technische installatie, de navigatie-eigenschappen,

enz. Er is één schip in de Nederlandse Shell-vloot geweest, waarvan terecht kan worden gezegd, dat ze twee levens had. Dit schip, de 'Hermes', is ook maar liefst 40 jaar oud geworden.

Schip met twee levens

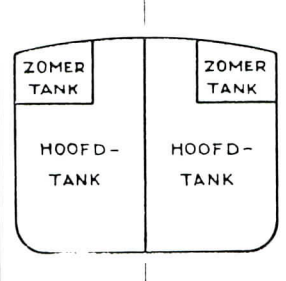


Voor de geboorte van de boodschapper van de goden — 'Hermes' is de Griekse god, die als heraut of bode voor de andere goden fungeerde — moeten we terug naar het jaar 1914. Geen beste tijd voor het borelingske van 3768 ton, met een lengte van 105 meter, want de Eerste Wereldoorlog werd niet alleen te land gevoerd, maar ook ter zee. Nu was dit schip weliswaar in Engeland gebouwd, namelijk bij de fa. Palmers in Newcastle-on-Tyne, maar ze werd het eigendom van de N.V. Petroleum Maatschappij 'La Corona' in Den Haag en kwam te varen bij de Nederlandsch-Indische Tank-Stoomboot Maatschappij, ook in Den Haag. Laatstgenoemde Shell-maatschappij legde zich toe op o.a. de interinsulaire vaart in Indonesië, waarvoor destijds het voeren van de Nederlandse vlag was vereist. Alle officieren op deze schepen waren van Nederlandse nationaliteit, de gezellen van Chinese origine, wat alom gebruikelijk was in die tijd. Die Nederlandse vlag en Nederlandse officieren betekenden 'neutraal' wat in die woelige oorlogsjaren duidelijk werd aangetoond door een op de boeg geschilderde enorme driekleur. Niet vergeten moet worden, dat het destijds nog gebruikelijk was tankers te bouwen met één midden-langsschot in het hart van het schip en een tot het dek doorlopende trunk (zie figuur 1). Geladen werd tot in de trunk, met voldoende beschikbare ruimte voor expansie bij hogere temperaturen. Het vrije vloeistofoppervlak, dat zonder zo'n constructie de stabiliteit te sterk zou kunnen beïnvloeden, werd op die manier binnen toelaatbare grenzen gehouden. De door de trunk ontstane zijtanks,

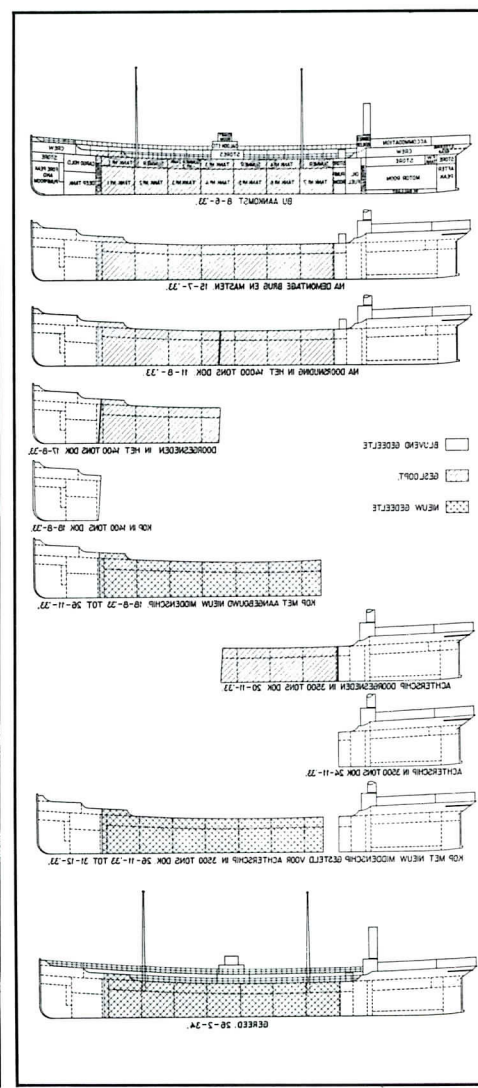
'zomertanks' geheten, werden gebruikt voor vervoer van lichte oliesoorten. Zwaardere alleen in zomergebieden — vandaar de naam — wanneer het schip dieper mocht worden geladen. Pas in de twintiger jaren kwam het bouwen van tankers met twee langsschotten in zwang, zoals thans nog het geval is. In die beginjaren van de tankvaart ging men over het algemeen ervan uit, dat tankers een kortere levensduur hadden dan vracht- en passagiersschepen. Niet dat de machine-installatie inferieur zou zijn, maar omdat het in de ladingtanks als ballast ingenomen zeewater nu eenmaal een sterk corroderende uitwerking had. Aan speciale verftechnieken of het gebruik van kathodische bescherming was men nog niet toe in die dagen.

Crisisjaren

De dertiger jaren staan bij ouderen nog levendig voor ogen. Het waren de jaren waarin de wereldeconomie een grotere inzinking — en van langere duur — had dan sedertdien ooit het geval is geweest. Het werkloosheidspercentage lag aanzienlijk hoger dan thans het geval is, overall ter wereld. Meer dan ooit moest



Figuur 1



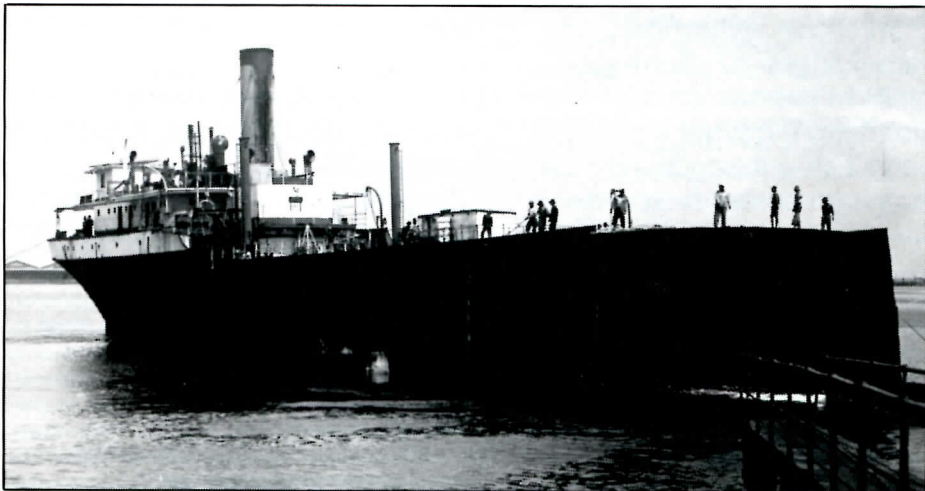
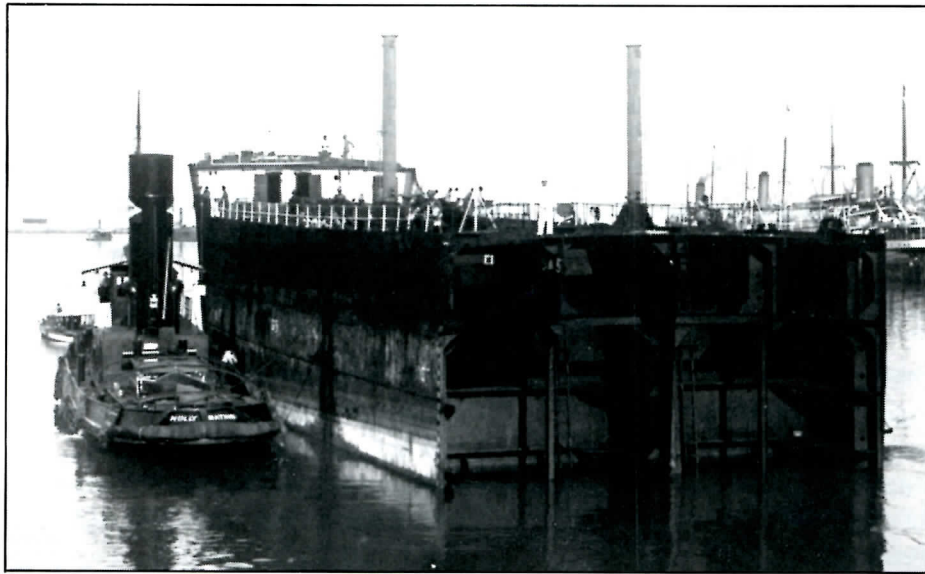
Figuur 2

de buikriem dus worden aangehaald, wat onmiddellijk gevolgen had voor het olieverbruik, dus ook voor de tankvaart. Vele schepen, ook van de diverse maatschappijen die de Shell-vloot vormden, moesten worden opgelegd. Ook de 'Hermes' trof dit lot. Twee volle jaren lag het schip met een aantal andere in Singapore, gedurende welke periode de conditie van de tanks nog harder achteruit holde dan voorheen. Ook de termijn waarbinnen het 'special survey' moest worden gehouden, werd overschreden. En toch was het schip, zowel wat de machines betreft als z'n afmetingen, uitermate geschikt voor de vaart in nauwe vaarwaters. Meer zo dan andere Shell-tankers van jongere datum, die al een grotere tonnage hadden. Dit alles was reden om nog eens goed te overdenken wat te doen met de 'Hermes'. Het voorschip en het achterschip waren nog goed. Het middenschip, ladinggedeelte dus, was echter allerbelabberdst na twee jaren stilliggen. Nu hadden de bouwers, de fa. Palmers, al twee keer een nieuw middenschip geplaatst in vroeger door hen opgeleverde tankschepen. Iets wat voor die tijd als een bijzondere prestatie gold en veel publiciteit trok. Echter, de 'Hermes' lag in de Oost, mocht niet meer op eigen kracht varen (S.S. verlopen) en bovendien gunde men het bouwen van

Een 5e werktuigkundige vertelt....

Als 5e aan boord van de 'Hermes', zo omstreeks 1928? Meneer, je werd uitgezonden voor 3 jaar. Repatriëring was natuurlijk per mailboot, maar soms met een andere maatschappij-tanker. Kan je nagaan, was je soms wel 3½ jaar weg. De post van thuis kon per mailboot in 14 dagen in Singapore zijn. Maar als je in de Archipel voer, ene haventje uit, andere in, waren de brieven 2 à 3 maanden onderweg. Overwerkbetaling? Ben je gek, als 5e had je £ 12 per maand (toen f 144 waard) en een motorbonus van f 18. In de crisisjaren is de gage nog verlaagd, tot f 108 voor een 5e en f 140 voor 4e machinist (de term 'werktuigkundige' is pas na de Tweede Wereldoorlog ingevoerd). Je had wel een eigen hut, met als meubilering: kooi, tafeltje, stoel en wasbak (met stromend water). Als je binnenlag, was de 5e machinist z'n wacht van 6 uur 's avonds tot 6 uur 's morgens. Op zee 4 uur op, 8 uur af, net als nu, plus 2 uur torn-to. Bovendien werd je in die rang nog voor allerlei wisselwasjes ingeschakeld. En

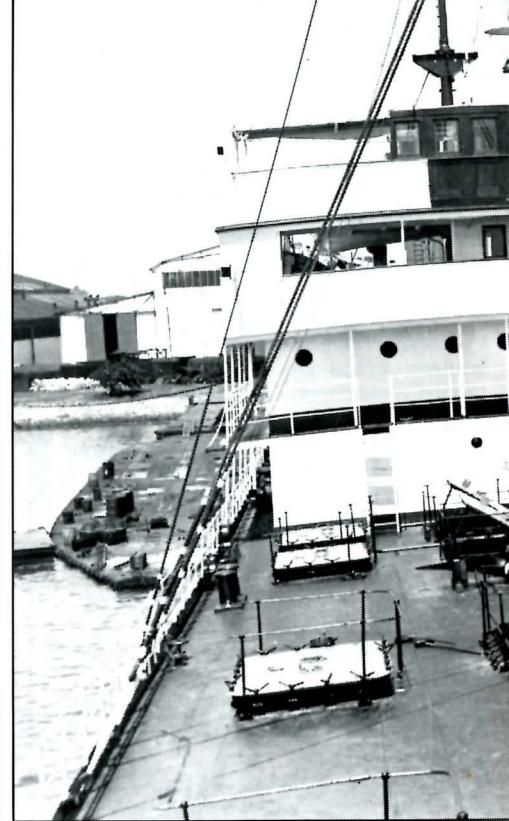
als je de wacht samen met een meerdere had gehad, ging je als laatste weg. Al bleef hij nog een tijd kletsen met z'n aflosser, wachten bleef je. Trouwens, een 'second' waagde het niet bij de 'baas' binnen te stappen. De conversatie werd gevoerd vanaf de drempel, tenzij nadrukkelijk binnengenoed. Een ijskast was er niet aan boord, wel een 'ijsla', boven, op het dek. In elke haven werden van die ijsstaven erin gelegd, dan had je weer twee dagen lang koud bier. En toch — geloof me of niet — wilde je na je verlof graag weer naar zee. Echt familieleven had je nauwelijks, want je ging vroeger jonger naar zee dan die jongelui van tegenwoordig. Kwam je, getrouwd zijnde, met verlof, dan zei je jongste: 'Is dat nou pappa?'. Je genoot van de maanden thuis, vond alle spulletjes thuis prachtig, maar werd toch weer onrustig. Je leven lag op zee, hoe hard het ook was. Daar pas was je in je element, had je je collega's waar je jarenlang mee optrok.



een geheel nieuw middengedeelte bij voorkeur aan een Nederlandse maatschappij. Zo geschiedde het dat men, ondanks lagere offertes in de Oost, de constructie — die 8½ maand zou gaan duren — gunde aan de Droogdok Mij 'Soerabaia', dit 'vanwege de hoge werkloosheid in Nederlandsch-Indië en de vele zaken die wij aldaar plegen te doen'.

Anders dan anders — — — — —

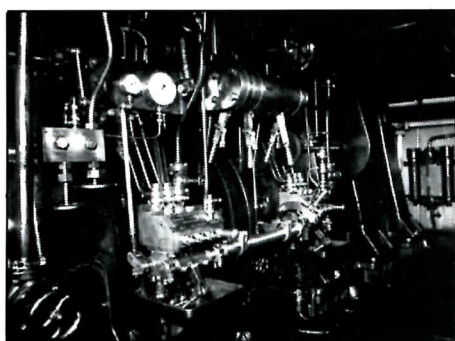
Het vervaardigen van een middenschip door de oorspronkelijke bouwers van een schip had tot die tijd plaatsgevonden terwijl de bewuste tanker in de vaart bleef. Pas wanneer het nieuwe middengedeelte gereed was, werd de tanker gedokt, in drieën gesneden, waarna successievelijk voor- en achterschip met het nieuwe ladinggedeelte werden verbonden. De totale reparatieduur was dan ongeveer één maand. Echter, de Engelse bouwers waren niet scheutig met het verstrekken van de bouwtekeningen. Liever hadden zij dit klusje zelf geklaard. Maar er was geen haast met de reparatie, tonnage was er nog genoeg. Het ging er alleen om het schip te behouden voor de toekomst, juist vanwege zijn beperkte afmetingen. Vandaar dat 'Soerabaia' 8½ maand de tijd kreeg en daarbij over het gehele schip konden beschikken. Aldus konden zij, zonder voldoende gegevens op papier, eerst het hele schip opmeten en aan de hand van de resultaten het nieuwe middenschip maken. Echter, het ontbreken van de aanvankelijke berekeningen was er wel de oorzaak van



dat men in het duister tastte in hoeverre het afgesneden voor- en respectievelijk achterschip voldoende drijfvermogen had. Het voorschip was maar 15 meter lang, vrijwel in de vorm van een wig. Het achterschip was ongeveer 30 meter lang, maar als gevolg van het gewicht van de machines (twee 6-cilinder 'Werkspoor' dieselmotoren, die 2 schroeven aandreven) zou het vermoedelijk te grote diepgang en te ongunstige trimligging krijgen.

blijkt ook wel uit de reizen die het schip daarna maakte. Alhoewel nog heel wat in de Oost, komen havens als Vado, St. Louis-du-Rhône, Spezia, Suez, Constantza, Haifa, Plymouth en — waarachtig — Rotterdam ook voor. Bijna was op 21 augustus 1940 een voortijdig einde gekomen aan het tweede leven dat de 'Hermes' sleet. In ballast varende van Lissabon naar Curacao, wordt het schip tegen 21.00 uur zonder waarschuwing — naar later is gebleken

door de Italiaanse onderzeeër 'Dardolo' — getorpedeerd. In dat eerste jaar na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog voeren schepen op die route nog niet in konvooi, evenmin was bewapening aan boord. Een groot gat werd geslagen aan bakboord, ongeveer ter hoogte van de voormast, waardoor het onmiddellijk sterk slagzij begon te maken. De machines werden gestopt, SOS met positie uitgezonden en de reddingboten werden tewatergelaten. Het gevaar van een



Men vond het ei van Columbus door de methode toe te passen weergegeven in figuur 2. In het kort: de 'Hermes' niet in drieën, maar in tweeën delen, want elke helft van het schip kon drijven, dat was zeker. Daarna de voorhelft zodanig trimmen, dat ze het dok in kon. Na afsnijden en uitdrijven van het oude tankgedeelte, kon het nieuwe middenschip gewoon aan het voorschip worden vastgebouwd. Later werd ook het achterschip in een dok van het oude ladinggedeelte ontdaan, waarna voorschip (met nieuwe tankgedeelte) met het achterschip werden samengevoegd.

Tweede leven —————

Aldus begon de 'Hermes' aan haar tweede leven. Het schip had bij de 'wedergeboorte' stoomspiralen in alle tanks gekregen en was nu voor alle soorten vaart uitermate geschikt. Dat

Personeelsdonatieplan Employés als Shell-ambassadeurs

Vele collega's vervullen, behalve hun baan bij onze maatschappij, nog een of meer functies daarbuiten; in besturen van educatieve, sociale, culturele of charitatieve instellingen, van verenigingen of stichtingen. Wellicht kennen ze het moedeloze gevoel als tijdens een bestuursvergadering de penningmeester bezorgd

meedeelt dat de begroting van het volgend jaar nauwelijks rond te krijgen is, en dat voor een belangrijke activiteit nèt het benodigde bedrag ontbreekt. Ze zouden het er dan uit eigen zak wel willen bijpassen! Maar ze leveren immers al een bijdrage door hun tijd, inzet en contributie. Zo gaat dat.

De samenleving en het algemeen welzijn zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van vrijwillig aangeboden diensten en gelden van individuele burgers. Maar individuele bedrijven leveren eveneens hun bijdragen. '... zo willen ook de Shell-maatschappijen als werkgemeenschappen hun gemeenschapszin tot uitdrukking

brenge' aldus een citaat uit de inleiding van de vorig jaar uitgebrachte beleidsnota 'Het donatiebeleid van Shell in Nederland'.

lets extra's

Voortbordurend op deze beleidsnota heeft Shell Nederland nu het



Een 3e stuurman vertelt....

Mijn gage in 1929 was £ 16 (toen f 192 waard), maar ik kreeg wel een toelage voor proviandbeheer van £ 3, op voorwaarde dat ik het goed deed. Op sommige schepen maakten we ook zelf ijs, dat kwam de houdbaarheid van de verse groenten ten goede. De Chinese hofmeester en koks kregen we door bemiddeling van de boardinghouse masters, die hun eigen financiële belangen hadden. Van koksdiploma's voor de zeevaart had men in die tijd nooit gehoord. Het was gewoon een lot in de loterij als je een goeie had. Ook

50 jaar geleden moest je iedere maand rapporten indienen met verbruik per man per dag. Het hing ook dikwijls van de gezagvoerder af hoe de voeding was, de een was kordater bij het verdedigen van het voedingcijfer tegenover kantoor dan de ander. Er waren er ook, die vanwege 'commissie zelf' zo'n 200 broden aan boord lieten bezorgen in Amsterdam. Die moesten we dan eerst opeten voordat er brood gebakken mocht worden. Op die manier werd het voedingcijfer weer omlaag gedrukt.

besloten werd weer aan boord te gaan. Door ballast te verpompen kon de slagzij gedeeltelijk worden opgevangen, waarna om 6.30 uur de werktuigkundige dienst erin slaagde de motoren weer draaiend te krijgen. Een bijzondere prestatie van deze dienst, onder leiding van hoofdwerktuigkundige A. Buyze. Er werd koers uitgezet naar Lissabon, alwaar het zwaar gehavende schip veilig aankwam. De reparatie bleek een nogal omvangrijk karwei, waarvoor een deskundige uit Engeland moest worden overgevlogen. Later is nog getracht voor alle opvarenden een onderscheiding te verkrijgen, doch voorzover valt na te gaan werd deze — het Kruis van Verdienste — alleen verleend aan de gezagvoerder en de hoofdwerktuigkundige. Jammer, want een ieder was het erover eens, dat alle

opvarenden zich bijzonder moedig hadden gedragen onder de gegeven omstandigheden.

Van de verdere lotgevallen van de 'Hermes' is in het Oud-Archief niet veel meer te vinden. Wel bekend is dat het schip in de tweede helft van de veertiger en ook nog in de vijftiger jaren zgn. 'restricted service' had tussen Suez - Ras Gharib en Hurghade. In 1950 is het nog onder Britse vlag gekomen, om in 1954 zijn definitief einde te vinden op een Britse sloopwerf.

De 'Hermes' had er toen 40 volle jaren — inclusief twee wereldoorlogen — op zitten, een respectabele leeftijd, mogelijk geworden door de vernieuwing van het gehele ladinggedeelte bij de werf 'Soerabaia', zaliger gedachtenis.

tweede torpedo was groot, zeker nu het schip gestopt lag. Naarmate de slagzij nog toenam, gaf kapitein K. van der Woude opdracht de boten te bemannen en op veilige afstand de ontwikkeling af te wachten. Er waren geen doden of gewonden, behalve een beschadigde vinger van een Chinees, opgelopen bij het vieren der boten. Echter, de genadeslag van de onderzeeër bleef uit, het schip bleef wonder boven wonder drijven, waarop 's nachts, om half twee,

'Personeelsdonatieplan' (PDP) uitgewerkt. Voor de collega's die zich, zoals hiervoor beschreven, wanhopig afvragen waar het geld vandaan moet komen om het doel van hun instelling te benaderen, is dit wellicht een mogelijkheid iets extra's te doen. Want dan kan het krantje misschien wel worden gedrukt, het jeugdtoernooi wel worden georganiseerd, die bus worden gehuurd of dat broodnodige knutselmateriaal worden aangeschaft.

Deze voorbeelden geven al aan dat het bij het PDP niet om astronomische bedragen gaat. De ruimte waarbinnen financiële of materiële ondersteuning kan worden gegeven, in de vorm van donaties of subsidies, loopt in principe tot f 500,—. Het kunnen ook Shell-producten zijn of geschenkenartikelen (b.v. als prijzen voor wedstrijden en fancy-fairs) of een schrijfmachine die door een moderner exemplaar werd vervangen en bij onze maatschappij 'overtollig' is geworden. Kleinschalig dus, maar de ervaring leert dat juist lokale instellingen, verenigingen, oudercommissies etc. met kleine bedragen enorm kunnen woekeren. En bovendien, het donatiebeleid van Shell is er eerder op gericht 'weinig aan velen' te kunnen geven dan 'veel aan weinigen'. Als na het eerste jaar mocht blijken dat het aantal aanvragen klein is, dan zou er trouwens

aanleiding kunnen zijn het maximumbedrag te verhogen. Maar dat is een zaak voor de begroting van het donatiebudget.

Drie grondbeginselen

Het donatiebeleid van Shell is gebaseerd op drie grondbeginselen die men wil uitdragen. In eerste instantie op (landelijke) *gemeenschapszin*. Jaarlijks ontvangen talrijke landelijke werkende instellingen zoals het Nationaal Jeugdfonds, het Koningin Julianafonds en dergelijke, grote bijdragen. Maar ook regionaal en plaatselijk ingestelde organisaties of instellingen kunnen voor ondersteuning in aanmerking komen. Een tweede belangrijk argument voor donatie is de toepassing van *goed nabuurschap*, een begrip dat, ook in ons privé-leven, in hoge mate bijdraagt tot het leefbaar maken en houden van de samenleving. Instellingen of verenigingen in de onmiddellijke nabijheid van een Shell-vestiging of in de regio rond een Shell-lokatie, kunnen een beroep doen op de 'donatiepot'.

Ten slotte is er het belang dat men hecht aan *goed ambassadeursschap* van Shell-medewerkers. Vanuit deze laatste overweging is het PDP de logische uitwerking: het geeft Shell-werknemers de gelegenheid hun ambassadeursschap nog eens materieel te ondersteunen.

Duidelijke informatie

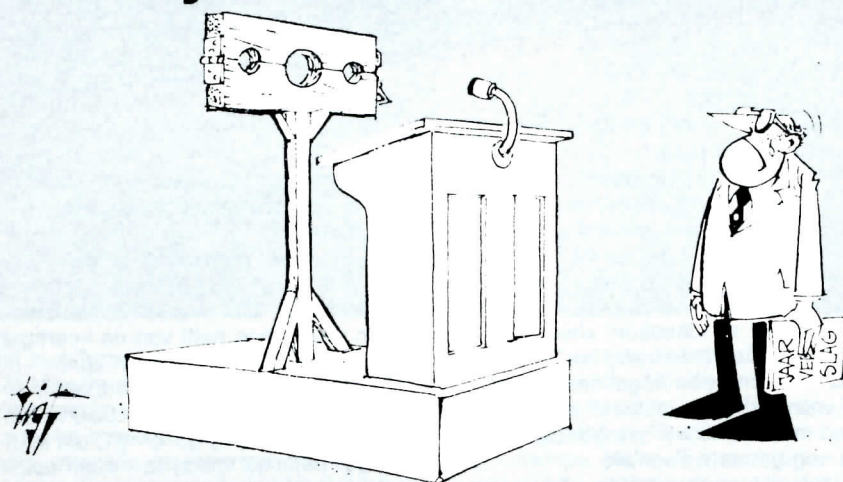
Wie voor een bijdrage uit het PDP in aanmerking wil komen, moet zijn of haar verzoek daartoe schriftelijk indienen. Duidelijke informatie is noodzakelijk, bijvoorbeeld het doel van de instelling, hoeveel mensen zijn er bij betrokken, is er al een andere instantie voor een bijdrage benaderd, betreft het een één- of meerjarig project en hoe ziet de begroting eruit. Voor aanvragers is het van belang dat er nog onderscheid gemaakt kan worden in vaste bijdragen (over een aantal jaren) of incidentele bijdragen, voor een eenmalige actie of project. In z'n algemeenheid kan men stellen, dat aanvragen gehonoreerd kunnen worden als er geen of onvoldoende overheids subsidie (b.v. door CRM, provincie, gemeente) verleend wordt. Ook als de instelling niet zonder meer 'zelfverzorgend' te noemen is en toch van algemeen nut wordt geacht. Alle inlichtingen over het PDP kunnen door zeevarenden en walcollega's van onze maatschappij worden ingewonnen bij W. N. Wouters, sectie DFP/4 (kamer 6.01), telefonisch bereikbaar onder 010-696126. Aldaar zijn ook speciale aanvraagformulieren verkrijgbaar die, na invulling door de aanvrager, door deze sectie worden doorgezonden naar het 'Personeelsdonatieplan' van Shell Nederland B.V.

Jaarverslagen vormen in het algemeen niet bepaald lektuur waar je naar grijpt als je je gedachten eens wilt verzetten. Ze worden uitgegeven door grote ondernemingen, maar ook door voetbalclubs, vrouwenverenigingen, één-

mansbedrijven, ja door welke firma of organisatie eigenlijk niet? Hun inhoud varieert van op glanzend papier gedrukte en rijk geïllustreerde tekst tot een met een oude schrijfmachine uitgetypt velletje, met alleen het strikt noodzakelijke.

Een ver

Ze zijn er in soorten...



De verschillen zijn niet alleen een kwestie van beschikbare financiën. Neem nu het jaarverslag van de Koninklijke, zoals onze moedermaatschappij kortweg wordt aangeduid. Fraaie kleurenillustraties verlevendigen het geheel, waardoor het een waar paradepaardje is, maar da's geen wonder. Het gunt de aandeelhouders en de financiële en economische experts in de wereld een blik in het jaar dat achter ons ligt, met grafieken, tabellen en verder al datgene nodig om zich een beeld te vormen van het wel en wee van de maatschappij.

Geheel anders ligt dit bij het jaarverslag van de O.R.-Vloot, dat binnenkort verschijnt. Juist omdat na elke vergadering prompt en volledig verslag wordt gedaan van hetgeen ter tafel is gekomen, mag je in zo'n jaarverslag niet al te veel echt nieuws verwachten. Dat het daarmee overbodig zou zijn is onzin. Niet alleen vereist de wet op de ondernemingsraden dat het wordt geproduceerd, doch het biedt ook een duidelijk overzicht van hetgeen is behandeld — en bereikt — in de achter ons liggende periode. Dat het niet rijkelijk geïllustreerd is, is ook volkomen acceptabel. Het zou betekenen dat goed geld wordt weggemeten, dat wel beter gebruikt kan worden. Maar het geeft niet alleen een overzicht.

Het biedt ook een kijkje in de O.R.-gaarkeuken van ons bedrijf, waar men waarachtig met genoeg moeilijkheden worstelt om steeds maar weer, bij elke vergadering, juist die vertegenwoordiging van de diverse kiesgroepen te hebben die aanwezig 'moet' zijn. De aan het jaarverslag toegevoegde bijlage toont aan wie de

diverse vergaderingen in 1979 bijwoonden en wie zij vertegenwoordigen.

Maar laten we ook eens een paar punten naar voren halen die in het overzicht worden aangehaald. In de eerste plaats al de veranderingen teweeggebracht door de nieuwe wet op de O.R., die per 1 september van toepassing werd.

Ondernemingsraadvergaderingen zonder de bestuurder, overlegvergaderingen met, direct gevolg van die wet. Meer informatieplicht voor de bestuurder, meer adviesbevoegdheid voor de raad.

Punten die verder in dit overzicht ter sprake komen zijn — en we doen maar een willekeurige greep — de lengte van de dienstperioden, meer uitgebreide meevoeregeling voor echtgenotes van Nederlandse scheepsgezellen, het werk van de projectgroep civiele dienst, de pensioenregeling voor Nederlandse scheepsgezellen, het Sociaal Medisch Steunfonds, wasserijvoorzieningen lange-reisschepen, het PLA, enz. Al die zaken kort en bondig behandeld, zoals het hoort in een jaarverslag. Het geeft wel een duidelijk beeld van hetgeen door de O.R.-Vloot aan werk is verzet en wat het jaar dat achter ons ligt ons dientengevolge bracht.

Extra aandacht wordt geschonken aan het werk verbonden met de verkiezing van de nieuwe raad in 1979, die — al vrij snel — gestalte moest geven aan datgene wat door de nieuwe wet aan rechten, maar ook aan plichten van een ondernemingsraad wordt geboden.

Wie een exemplaar van het jaarverslag in z'n bezit wil krijgen, kan zich hiervoor schriftelijk tot het secretariaat wenden of bellen naar 010 - 696146. Of — als U toch op kantoor bent — loop even langs kamer 05.08. Ze liggen voor U klaar.

De computerwereld, voor een buitenstaander vaak mysterieus, voor een ingewijde fascinerend. Er zijn weinig of geen technieken te vinden waar de ontwikkelingen zich in zo'n snel tempo opvolgen als hier. Wat op menig buitenstaander beangstigend werkt.

Het beste bewijs daarvan wordt wel geleverd door alle artikelen die juist de laatste maanden worden gewijd aan 'chips'. Velen vrezen de introductie ervan, anderen zijn enthousiast omdat juist uit deze ontwikkeling de voordelen van de elektronica binnen ieders bereik komen. Feit is en blijft dat dankzij de computer en alles wat in haar kielzog wordt ontwikkeld, een einde komt aan vele, saai en geestdodende werkzaamheden. Dit wordt ook duidelijk uit het recentelijk verschenen rapport van de door de regering benoemde Rathenau-commissie. De conclusies eruit wijzen er met nadruk op dat de ontwikkeling beslist niet tegen te houden is, ondanks de vrees dat aanvankelijk nog meer arbeidsplaatsen verloren zullen gaan. Echter, niet in de pas gaan lopen met de ontwikkelingen in het buitenland betekent op den duur nog grotere werkloosheid. Je tegen de ontwikkelingen verzetten zou even dwaas zijn, als het gevecht dat de handwerklieden in de 18e eeuw leverden met de eerste gemechaniseerde weefgetouwen, waarbij zij er met de botte bijl op los sloegen en klompen in de machine gooiden om de zaak te blokkeren (hier komt het woord sabotage vandaan — klompen in het Frans zijn 'sabots').

Bij Shell Tankers, reeds jaren dankbaar gebruik makend van de computer-faciliteiten binnen Shell, namelijk via SNI (Shell Nederland Informatieverwerking) in Den Haag, is recentelijk een heel bescheiden stap gezet met een verdere ontwikkeling door de invoering van de See Check op ons kantoor te Rotterdam. Heel bescheiden zo stellen wij met nadruk, want de invoering van de See Check betekent slechts het vervangen van een klein onderdeel van het gehele computer-gebeuren. Tot voor kort werd de computer gevoed door ponskaarten of banden. De gegevens die onze boekhouding meestal met de hand op standaardformulieren werden vermeld, werden daarna naar Den Haag gezonden, waar de ponsstypistes de kaarten of banden klaarmaakten. Die gegevens werden daarna aan de computer doorgegeven voor verdere verwerking.

Verdeelde schrijfmachine

8000 posten

Eens in de zoveel tijd, per week, per maand, per kwartaal, al naar gelang de gemaakte afspraak, levert de computer een uitdraai, een overzicht, van de in de afgelopen periode ingebrachte gegevens: budgetgegevens, gegevens voor de planning documentatie, schattingen, boekhoudkundige posten enz. Alles bij elkaar zo'n 8000 posten per maand. De gehele gang van zaken was tamelijk omslachtig. De 'input'-formulieren moesten aan de hand van de basisdocumenten worden ingevuld. De 'output' moest worden gecontroleerd op ponsfouten. Het kon incidenteel voorkomen dat bijvoorbeeld een code

niet juist was aangegeven. Om de zaak recht te trekken diende dan weer een correctie te worden opgegeven en aan de hand van de uitdraai kon dan later worden vastgesteld of alles in orde was. Met de komst van de See Check apparatuur is dit niet meer nodig. Tussen de computer bij SNI in Den Haag en de 'users' (gebruikers) is bij Shell Nederland in het Hofplein-kantoor een terminal geplaatst, een soort 'voorstation', ter ontlasting van het grote 'centraal station' van SNI aan de Wassenaarseweg in Den Haag. Door het gehele Hofplein-gebouw zijn op de terminal apparaten aangesloten, de See Check's. Dat is een door de Engelse firma Redifon op de markt gebracht apparaat wat een beetje doet denken aan een veredelde schrijfmachine. Onder een verlicht beeldscherm bevindt zich een toetsenbord waarop de gegevens kunnen worden aangeslagen, nadat het bewuste apparaat zich met z'n eigen nummer bij de terminal heeft gemeld. Toen we er een kijkje namen was een van de dames bezig betaalposten in te brengen. Iedere betaling draagt een code, een nummer waarop het desbetreffende bedrag wordt geboekt. Als aardigheidje probeerde ze voor ons een gefingeerd nummer en prompt liet het apparaat een attentiesignaal horen dat het een niet bestaande code betrof. De terminal bij Shell Nederland maakt de eerste schifting voordat de gegevens doorgaan naar SNI ter 'processing'. Aan het eind van de dag geeft de terminal een uitdraai van de die dag ingebrachte gegevens. 'Nog een voordeel van de See Check, behalve de snelheid en de efficiency, is dat de mensen die er mee werken zich meer betrokken voelen bij het gehele gebeuren. Men ziet gelijk resultaten', zo vertelde Jan van den Berg, chef DFF/1, de Boekhouding.

F.I.S.T.

De ingebruikname van de See Check apparatuur viel samen met de introductie van een nieuw boekhoudsysteem, 'Financieel Informatiesysteem Shell Tankers', afgekort F.I.S.T. Het tot voor ruim een jaar gehanteerde systeem was verouderd. De onderhoudskosten werden te hoog. 'Twaalf jaar heeft het systeem onze maatschappij 'gediend'. Uiteraard met de nodige aanpassingen en modificaties. Het werd hoog tijd om eens naar iets anders uit te zien'. Dat zo'n omschakeling niet zo een, twee, drie kon plaatsvinden laat zich wel indenken. Er zijn uitgebreide studies aan vooraf gegaan. SNI stond voor langere tijd een van z'n deskundigen af om een studie te maken van de mogelijkheden. 'Je kan twee dingen doen', gaat Jan van den Berg verder. 'Of je neemt een maatcostuum, dat wil zeggen een uitsluitend voor de maatschappij ontwikkeld systeem of je neemt een confectiepakje, je koopt een bestaand programma. Het eerste heeft als voordeel dat het helemaal op de gebruiker is afgestemd, prachtig op maat. Echter, de ontwikkelingskosten ervan zouden erg hoog zijn geworden. Met de aanschaf van 'confectie' waren we heel wat minder kwijt voor het programma en de noodzakelijke aanpassingen.



SCHOON SCHIP



Uit de veiligheids-fotowedstrijd...

Je kan het je nauwelijks voorstellen, maar een gangway op deze manier moeten gebruiken, is toch nauwelijks verantwoord te noemen. Let wel: niet de schuld van het schip, wel van de walinstallatie, die niet voor deugdelijke verbinding zorgt.

Reünie 'Noorder Haaks'

Een wat verbijsterende mededeling voor degenen die \pm 16 jaar geleden het 100-jarig bestaan in Den Helder hebben gevierd. Wat is er gebeurd...? In 1978 werd een aanvang gemaakt met nieuwbouw. In verband hiermede werd besloten om een boekje uit te geven, waarin de historie van de school beschreven zou worden.

Bij het uitzoeken van de gegevens bleek dat de school zijn regelmatig bestaan is

gestart in 1954. Toen werd door de Gemeente voor het eerst een subsidie verstrekt. Hoewel daarvoor ook reeds regelmatig zeevaartonderwijs werd gegeven, is besloten bovengenoemde datum aan te houden.

30 Oktober jl. is de school officieel heropend door H.K.H. Prinses Margriet, die daarbij tevens het beschermvrouwe-schap aan de gehele school gaf. Daarvoor beperkte het zich tot het internaat. Ook de naam veranderde. In de loop van de laatste 2 jaar ging de school zich bezighouden met het geven van veiligheidscursussen voor de off-shore en later voor Rijksinstellingen. Dit alles was reden om alle activiteiten onder één noemer te vangen, gelijktijdig met de School voor de Zeevisvaart. Momenteel heet het geheel: Nautisch College 'Noorder Haaks'.

In verband nu met de 125e verjaardag van de school ligt het in het voornemen een grote reünie te houden op **27 juni 1980** onder het motto '125+'. Gerekend wordt op een grote belangstelling. Het programma wordt ongeveer als volgt:

- \pm 14.00 aankomst + verzamelen op Julianaplein
- in optocht naar school;
- ingedeeld in jaarklassen
- ontmoeting; gezamenlijke maaltijd; feestavond.

Ten einde een idee te krijgen over de mogelijke belangstelling worden ex-leerlingen verzocht zich **nu reeds** op te geven bij Administratie Nautisch College 'Noorder Haaks', Postbus 292, 1780 AG Den Helder, tel.: 02230/14880. De kosten zijn naar schatting f 25,—, - f 30,— per persoon. Echtgenote/verloofde/vriendin van de reünisten zijn eveneens welkom. Gepoogd zal worden zoveel mogelijk oud-leraren uit te nodigen. En wie het boek '125 jaar Zeevaartkundig onderwijs in Den Helder' in z'n bezit wil krijgen, kan zich eveneens tot de administratie wenden. Prijs f 17,50 excl. portokosten.

Groot, groter, grootst

Een paar jaar geleden baarde een 300.000 tons tanker groot opzien. Nu zijn het geen recordhouders meer, qua grootte. Er kwamen 400.000 tonners. In 1977 werd de Franse 'Pierre Guillaumat', 550.000 ton draagvermogen in de vaart gebracht, voorafgegaan door de een fractie kleinere Shell zusters 'Bellamya' en 'Batillus'. Mensen uit de scheepvaartwereld deelden mee dat deze drie giganten toch wel de grootste ter wereld zouden blijven en dat er, zeker de eerstkomende jaren, geen grotere tankers te

verwachten waren. In de orderboeken van de werven kwamen ze immers niet meer voor?

Bij de Sumitomowerf in Japan ligt al een jaar of vier het casco van een 418.600 tons tankschip, in opdracht gegeven door een Griekse reder. Door de toen heersende malaise in de tankvaart zag de Griek niets meer in zo'n kanjer van een schip en de werf bleef er mee zitten.

Nu echter is bekend geworden dat de bij zijn leven al legendarisch geworden, uit Hongkong afkomstige, reder C. Y. Tung het schip heeft gekocht. Na oplevering gaat de 'Seawise Giant', zoals de tanker zal gaan heten, een paar ladingen ruwe olie vervoeren. Maar, en nu komt het, in de herfst van 1980 wordt het schip in Taiwan verwacht. Niet voor sloop, integendeel, de China Shipbuilding Corp. gaat de 'Seawise Giant' verlengen en verbreden tot ze uiteindelijk 563.000 ton lading in één reis kan vervoeren. Dat maakt haar dan de nieuwe recordhouder.

Makreel contra VLCC

Twee-en-twintig uur lang lag de 270.000 ton metende Noorse tanker 'Moscliff' stil in het Engelse Kanaal. De redenen? Het volbeladen schip was tot



SCHOON SCHIP



stoppen gedwongen omdat het koelwatersysteem verstopt was geraakt door een enorme school makreel. Nog nooit hadden de opvarenden zo'n massa vis bij elkaar gezien. Nadat met veel moeite meer dan duizend kilo uit het systeem was verwijderd kon het schip de reis naar Europoort voortzetten. De bemanning stelt voorlopig geen prijs meer op makreel op het menu.....

Bootvluchtelingen

U herinnert zich nog ons verhaal over de 58 bootvluchtelingen die eind augustus door de 'Marinula' zijn opgepikt? We besloten dat verslag destijds met de hoop, dat de geredden zich mettertijd spoedig in Nederland zouden thuisvoelen. Welnu, dat is bewaarheid. Kapitein Harders van de 'Marinula' kreeg tijdens zijn verlof te horen, dat ze in Bussum waren ondergebracht in een gewezen bejaardencentrum, nu vluchtelingentehuis. En ook al woont hij zelf in het Hoge Noorden, van een logeerpartij bij zijn zwager in Hilversum maakte hij gebruik om ze 's avonds eens op te zoeken. Maar zo gemakkelijk kwam hij er niet vanaf, hoefde van hem ook niet, want zo'n ervaring als hij met zijn schip had meegemaakt, raak je ook niet zo gauw meer kwijt.

Alle 58 Vietnamezen bleken weer goed te zijn opgeknapt na hun ontberingen op zee. En of hij niet de volgende dag wilde terugkomen, want ze waren hem en z'n mannen van de 'Marinula' nog steeds dankbaar.

En zo ging onze gezagvoerder met z'n echtgenote de volgende dag weer naar Bussum, waar hem een grandioze lunch werd aangeboden.

De vluchtelingen blijken bijzonder goed te worden opgevangen in Bussum, waar ze met een groot aantal anderen (totaal ongeveer 120) zo'n maand of negen zullen blijven. Niet dat ze daar helemaal worden verzorgd, oh nee, dat is niet de bedoeling. Ze dienen zelf voor hun gezinnen te zorgen, zelf inkopen te doen, waarbij zij wel goed worden begeleid. Want het is toch even wennen, zo vernam hij, zeker als je onze gewoonten niet kent.

Maar het lukt ze goed, die 58 van de 'Marinula'. De kleintjes zitten overdag in een crèche,



de kinderen vanaf zes zijn allemaal op een gewone school geplaatst. Onverschillig hoe hun opleiding in Vietnam was, zijn ze — afhankelijk van hun leeftijd — in de diverse klassen ondergebracht. En al begrepen ze er de eerste dagen niets, sneller dan volwassenen pikken ze onze taal nu op en draaien mee in het leerplan. Maar de

volwassenen wordt ook snel onze taal bijgebracht, zo'n 5 uur les per dag! Want na 9 maanden moeten ze echt op eigen benen staan, de snelste manier om in ons land te acclimatiseren.

Ze blijken ook aan niets tekort te komen. Kleren, speelgoed, dit alles wordt liefderijk door instanties, verenigingen en particulieren aangedragen, zodat in dit opzicht geen verdere actie nodig is.

Dit alles kreeg Harders te horen tijdens en na de lunch, waarbij hij gelegenheid had met meerdere medewerkers uit het Bussums huis te spreken. En het bewijs, dat die taallessen terdege vrucht afwerpen, werd met Oud en -Nieuw geleverd. Van de tolk van het gezelschap (de enige die destijds een paar woorden Engels sprak) kreeg onze gezagvoerder namens alle 58 schriftelijk het allerbeste toegewenst, gedeeltelijk al in het Nederlands geschreven.

Nedlloyd Spice Race

Op 12 maart 1980 klinkt in Jakarta het startschot voor de Nedlloyd Spice Race. Onder auspiciën van de Nedlloyd Groep gaan een aantal wereldberoemde zeezeilers van hun even beroemde jachten — voorzover deze schepen al aan zeilraces hebben deelgenomen want voor sommigen gaat het de 'maiden trip' worden — de 12.000 mijl lange zeiltocht naar Nederland beginnen.

Bijna vol

Het heeft de makelaars niet meegezeten om de ruimte in het 'oude' Shell-gebouw aan het Hofplein te verhuren maar uiteindelijk is het toch gelukt. Op een paar kamers na, op de 8e etage, is het gebouw weer geheel bezet.

Heel wat bedrijven en instellingen hebben er hun domicilie gekozen. Enkele van de ongeveer zestien: het Nederlands Maritiem Instituut, de Accountants Maatschap, Van Weelden, Aalborg Boilers, Inforex. Er zijn ook wat verschuivingen. Op de 5e en 6e etage zal Royal Nederland plaats gaan maken voor een aantal afdelingen van

Om de namen van een paar deelnemende jachten te noemen: 'Spirit of Ramfish', 'Gipsy Moth V', 'Gauloises 3', 'Batavier', 'Flying Wilma' (dit is de voor deze tocht vernaamde 'Flyer', winnaar van de Whitbread Round the World Race vorig jaar). Na een stop in Kaapstad hopen de deelnemers omstreeks de eerste week van juni in Rotterdam te arriveren. Het is, uiteraard, niet de eerste keer dat zeilschepen deze tocht maken. In 1870 deed de wereldberoemde 'Cutty Sark' er 71 dagen over en tien jaar ervoor overbrugde de Britse theesclipper 'Kelso' de afstand in slechts 63(!) dagen.



Spanning rond de Nedlloyd Spice Race. Zal het record worden gebroken? Zo ja, met hoeveel dagen? En door wie? Allemaal vragen waarop in de loop van de maand juni wellicht een antwoord kan worden gegeven.

de P.T.T., terwijl de 4e etage in gebruik zal worden genomen door de Nationale Nederlanden (voorheen bewoond door Cyanamid).

Toch is de Shell-vlag niet geheel gestreken. Door het nijpende ruimtegebrek in het nieuwe Shell-gebouw (hoe kan dat nou, zult U zeggen, maar het is echt een feit) gaat de afdeling FS van Shell Nederland Verkoop Maatschappij de 9e etage bevolken. Dit biedt de mogelijkheid om diverse 'kreepegevalen' op het gebied van kantoorhuisvesting op te lossen. Er zullen nogal wat verschuivingen tussen etages onderling moeten worden gepleegd voordat een ieder (voorlopig?) weer op z'n plaats zit.

Gehuwd

18.1: A. C. van der Ham, 5e wtk., met mw. R. Elzinga;
25.1: R. J. Verspoor, 5e wtk., met mw. E. Kramer.

Geboorn

15.1: Christina Saskia, dochter van F. H. de Jong, 3e wtk., en mw. A. D. de Jong-Ferguson;
22.1: Myriam, dochter van L. A. H. Vader, 2e stm., en mw. A. Vader-Bordarrampé;
24.1: Marcia Christine, dochter van M. J. Viergever, 3e wtk., en mw. M. Viergever-Huysman;
12.2: Jenny Joanna, dochter van R. M. Eebes, 4e wtk., en mw. Y. Eebes-Noordam.

Aflossingen

gezagv.: L. van der Valk, P. Janssen, J. Verhoeven, K. Poort van Ingen, H. van Slegtenhorst, H. W. Vermaas, H. K. Paauw, H. J. Allaart H. Verbaas, C. P. Schoenmakers, J. de Jager sr.;
1e stl.: W. C. Padmos, P. E. van der Veld, J. M. E. Korteweg, C. Vlas, F. L. A. Bloot, F. F. Ates, L. A. Groendijk, C. R. Groen, D. M. Alderlieste, A. J. W. Rommes, R. van Westendorp, A. L. M. van Dun, J. van Ruiven, J. W. Nieuwerf;
2e stm.: P. L. van der Vos, H. J. Lenstra, F. Makkee, E. Witteveen, R. J. Ruts, A. Breevaart, C. P. C. van Goethem, J. Jongeneel, A. L. M. Nagelkerke, E. Hietbrink;
3e stl.: W. A. Engelen, L. Onderweegs, A. A. Schmidt, W. J. van Dijk, M. C. Swart, C. F. T. Smit, W. M. Ritter;
4e stl.: G. E. H. Gerritsen, M. A. J. Sanders;
radio-off.: M. K. Bierlee, J. Meyer, J. J. A. Versteeg, H. P. W. A. de Ridder, T. Vegter, C. J. Twilt, J. A. van der Werf, M. G. Coenraads, J. H. A. M. Suijen, M. Klap, M. Platschorre, H. E. Haalmeyer, J. H. ter Horst, L. J. Visser.
hfd. wtk.: C. Pietersen, J. B. van Haaster, C. P. de Waard, L. J. van Onselen, E. Jousma, H. W. van Diepen, J. Polet, D. Gooris;
2e wtk.: H. Waitz, J. W. van der Plas, G. J. A. de Ruiter, F. van den Boogaard, M. F. Koens, M. J. Parent, F. Bakker, I. J. Albrechts, E. S. Petrusma, K. L. J. Aertssen, T. Bakker, J. H. E. Nijhuis;
3e wtk.: P. D. Koudenburg, J. P. van de Water, J. G. van der Poel, H. C. P. Schmit-Jongbloed, P. J. W. Hoogendoorn, G. H. Willems, J. J. Feenstra, C. A. van Esveld;
4e wtk.: J. W. Jongkind, W. J. Stam, W. G. Kole, J. de Wit, W. P. N. Kramer, B. van den Ban, J. P. de Visser, B. L. C. Maas, P. C. Telle, J. A. Goudzwaard, E. A. Rumeser, R. Romijn;
5e wtk.: L. A. A. Visser, M. J. Hoekman, P. C. M. Boonen, C.

A. M. Loeff, P. J. Farla, A. K. Vennik, D. Struyk, T. M. Brandts, R. J. Tielman, F. C. Rijckaert, A. W. J. Beunis, E. M. Bosch, K. G. Visser, P. E. Statema, P. Hesselink, P. P. van der Wilt, R. G. Ruben, K. Wagenaar, C. G. Haasnoot, S. A. Dijkwel, L. J. Keus, F. C. Boer;
sch. voorman: B. R. Pronk;
sch. vakman 1: M. A. J. Veen, G. J. C. Dudink, G. Struik, S. Y. Tijsma, R. Hennequin, J. Westerhuis;
sch. vakman 2: J. G. J. Rebergen, L. P. J. van Alphen, P. L. F. Dubbelman, D. J. Galama, F. D. P. Croes;
alg. sch. vakman: C. W. S. T. Stoffels, A. C. Kusters, R. van Buuren, N. A. Valkering, H. Haasnoot, P. Buis, J. Tuinebreyer, A. Fredriks, G. S. J. Metselaar, K. van der Sluis;
sch. gezet a/w: C. H. Moerkerk, J. Visser, P. P. Flecken, F. G. M. van Kleef, J. Booy, R. C. de Ru, W. Holtman, R. E. Riedewald;
aank. sch. vakman: H. van der Werf, J. Vriendjes, W. P. Schot;
aank. sch. gezet a/w: W. D. Heel, R. W. A. van Loon, L. Joossens, R. Engelsman;
hoofdvoeding: E. H. Hoeboer, H. A. Groenendijk, F. W. A. van Deursen, G. H. H. Lammers, P. C. Bergmans, A. A. Turkenburg, A. G. Freeth;
sch. kok: A. C. Boeser, W. E. M. van Lieshout;
aank. kok: O. A. van Looyen;
hoofdbediende: H. J. Denies, D. Ploegers, L. J. Schalk;
bediende: E. P. Warnies, L. J. van Dormolen, P. J. Gijse, H. M. Kok;
bediende (a/d): R. K. Boon;
jongen a/w: J. J. van Hulst.

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: gezagv. G. W. Bouma, 1e stm. J. G. Wientjes, radio-off. N. Eylers, 3e wtk. J. Verlinde;
m.s. Acila: 1e stm. G. A. M. Dorren, 2e stm. J. A. Koenraad, radio-off. H. P. de Jager;
m.s. Acmaea: radio-off. J. Damme, 2e wtk. R. J. Bosman, wnd. 3e wtk. C. J. Tanis, 4e wtk. W. J. Adema, 5e wtk. J. W. Hermanie, sch. vakman 1 R. Croese;
m.s. Acteon: 1e stm. H. Bijvank, radio-off. P. K. Breyer, 2e wtk. P. Kooyman;
s.s. Capiluna: gezagv. W. Bosma, 1e stm. J. C. Aartsen, stag. stm. D. Reedijk, C. D. Kuyper, radio-off. K. H. Harder, 2e wtk. J. Klemann, 4e wtk. A. van der Ster, 5e wtk. J. F. Wind, J. E. de Fretes, stag. wtk. J. C. Paul, J. W. van Bodegraven, sch. gezet a/w D. Rovers, N. H. van der Geugten, aank. sch. gezet a/w R. T. Ringelberg, T. J. van der Maat, sch. kok W. N. Top, bediende (a/d) M. de Vrijer;
m.s. Cinulia: 4e stm. J. A. M.

Onze vlootjubilaren



J. G. Klein Hesselink
sch. gezet a/w
25 jaar op 1.3.80



A. de Jong
2e wtk.
30 jaar op 16.3.80



L. de Vos
hoofdbediende
25 jaar op 19.3.80



W. M. Beekman
hoofdbediende
10 jaar op 25.3.80



R. Verhoef
gezagv.
25 jaar op 26.3.80



J. Polet
hfd. wtk.
30 jaar op 27.3.80



K. J. Faasse
2e wtk.
25 jaar op 29.3.80



A. Bax
hfd. wtk.
25 jaar op 31.3.80

van Loon, wnd. hfd. wtk. W. Muis, 2e wtk. J. W. van Putten, wnd. 3e wtk. D. J. Blom, sch. vakman 1 P. A. van der Hoek;
m.s. Crania: wnd. 4e wtk. E. B. Grootenboer, 5e wtk. E. Boeve;
m.s. Dallia: gezagv. S. Harders, 2e stm. G. J. C. van Eeten, 4e stm. H. H. Vrenegoor, radio-off. H. A. Smit, 4e wtk. J. H. van Leuven, 5e wtk. G. de Vries, R. M. van Schaik, sch. vakman 1 R. Groot, sch. gezet a/w L. H. A. T. van Dijk, P. Raams, bediende (a/d) F. R. Noorbergen;
m.s. Daphne: 4e stm. W. H. M. Schelvis, radio-off. J. D. Dieker, hfd. wtk. J. de Jong, 2e wtk. F. D. Dieleman, 5e wtk. A. H. van Klinken, A. M. Oonk, sch. voorman C. Luykenaar, hoofdvoeding B. M. de Roode;
m.s. Diadema: 3e stm. R. R. Hoep;
m.s. Diloma: 1e stm. F. J. Kronenborg, 2e wtk. F. W. Gakes, 5e wtk. E. J. H. Visscher, Sch. vakman 2 C. P. van der

Helm, A. F. den Hengst; capataz F. Ruiz Veiga, man. esp. R. Lago Vilas, 2^o man. J. C. Perez Fernandez, M. Vieitez Vieitez, D. Bouza Alonso, mar. int. E. Gestido Martinez, J. R. Gomez Lomba, A. Guisande Martinez, J. Guisande Martinez, L. Martinez Duran, M. Penedo Martinez, B. Nogueira Vieitez, coc. G. Da Rocha Valverde, cam. maydo. A. Perez Rodriguez, cam. C. Magdalena Gonzalez, cam. (trip.) J. E. Pineiro Martinez.

m.s. Dione: 1e stm. T. H. Tromp, 4e stm. M. A. Nanlohy, stag. stm. E. Barsingerhorn, 3e wtk. P. A. van Splunter, 4e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, 5e wtk. P. van Nierop, H. Hoekstra, stag. wtk. T. ter Stege, M. Punter, T. E. Ekel, capataz M. Lagares Chantrero, man. esp. J. Garcia Riobo, 2^o man. A. Costas Ezcurdia, J. Fernandez Dacosta, mar. int. F. J. Dieguez Gomez, A. Boulosa, Dacosta, P. Gonzalez Perez, P. Lorenzo Alonso, A. Miguez Boulosa, B. Rey Lorenzo, C. Rodriguez Barral, M. Rodriguez Rodriguez, 2^o mar. int. J. L. Aragunda de la Torre, coc. J. C. Collazo Perez, cam. maydo R. R. Freire Ferreira, cam. S. Soto Carballo, J. A. Taboas Rana;

m.s. Dosina: hfd. wtk. W. J. Meuldijk, 5e wtk. R. J. H. de Vink, sch. vakman 2 H. de Vries, sch. gezel a/w R. J. S. Vrugteman, H. Noordam, M. G. W. Koomen, J. P. Almeida;

m.s. Felania: gezagv. D. M. Mos, 2e wtk. J. P. Kalkman, 4e wtk. A. Oost, alg. sch. vakman H. J. van Zoggel, aank. sch. vakman H. J. Mensinga, hoofdbediende C. Westbroek;

m.s. Felipes: 3e stm. R. van der Bos, stag. strv. J. M. van Dongen, 4e wtk. A. Hoosbeek, stag. wtk. B. Scholten, sch. kok R. Bakker, bediende (a/d) J. G. Koek;

m.s. Flammulina: 2e stm. N. C. M. Jonker, aank. sch. gezel a/w P. A. C. Heetesonne, jongen a/w R. G. van Zweeden, P. A. Raas, E. Seerden;

m.s. Fossarina: gezagv. A. J. Bloem, 2e stm. W. L. Westhoff, 3e stm. R. G. Pieters jr., hfd. wtk. H. H. Apfel, 2e wtk. J. E. A. Westerbeek, alg. sch. vakman W. Mol, L. G. A. Looman, aank. sch. vakman A. L. P. Valkering, sch. kok. R. A. van Ringelstijn;

m.s. Fossarus: alg. sch. vakman A. R. Oosterhof, A. van der Windt, bediende J. Breyer;

m.s. Fulgur: alg. sch. vakman M. L. Delhaye, F. F. Beekhuis, J. H. Winands, hoofd voeding J. L. Menger, hoofdbediende B. J. van Gelderen, bediende F. Salome;

m.s. Fusus: alg. sch. vakman A. de Baat, L. J. Afink, sch. gezel a/w A. R. B. Trommel, A. W. Weerheim, bediende M. Bouwkamp;

s.s. Kylix: gezagv. W. Croes, radio-off. B. de Zaayer, 3e wtk. J. Water, 5e wtk. L. A. A. Visser,

sch. vakman 2 R. J. G. van der Klis;

s.s. Laconica: gezagv. G. Arkema;

s.s. Latia: 1e stm. F. Kuyt, 2e wtk. J. Hensbroek, 4e wtk. W. J. L. de Gee, 5e wtk. C. J. Spanjer;

s.s. Latirus: 1e stm. N. Venendaal, wnd. 2e stm. P. A. D. Bouwman, 5e wtk. J. W. Schippers, J. Lijkelema;

s.s. Lepton: radio-off. R. van den Berg, wnd. 4e wtk. W. Mink, 5e wtk. P. Alkema, hoofd voeding C. F. van der Ende;

s.s. Macoma: 1e stm. W. Kalkman, 3e stm. K. M. Hughes, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. G. J. van Eyk, 3e wtk. J. A. Deelen, 5e wtk. W. L. H. Goudt, hoofd voeding J. G. Volleberg, aank. kok T. B. Postma, hoofdbediende W. D. Anthonio;

s.s. Marinula: gezagv. J. L. Muyskens, 2e stm. C. J. van Essen, stag. stm. J. D. C. Plug, 5e wtk. F. Spijker, A. Huneman, stag. wtk. J. R. Guicherit, W. A. Koudijs, capataz C. Boo Davila, man. esp. J. Araujo Garcia, 2^o man. J. Crespo Gonzalez, mar. int. A. Pereira Mosquera, S.

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



H. H. Vrenegoor
4e stm.



M. A. Nanlohy
4e stm.



W. B. van der Plaats
4e stm.



A. H. van Klinken
5e wtk.



sch. vakman 2
O. E. ten Zeldam



sch. vakman 2
W. Kappert



sch. vakman 2
W. den Heyer

In memoriam

Op 28 januari jl. is overleden de heer
C. Krijger
oud-hoofdwerktuigkundige.

De heer Krijger verliet de dienst der maatschappij op 1 december 1962, na ruim 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 70 jaar.

Portela Dominguez, J. Rajo Fernandez, E. Rivas Granjel, J. Soage Vieitez, J. Valladar Costa, jefe de f, M. Fernandez Blanco, cam. maydo P. J. Rodriguez Solino, cam. A. Barros Miguez, J. M. Freire Bouzas;

s.s. Meta: radio-off. J. Verduyn, 5e wtk. A. van Beek, A. A. Wagenaars;

s.s. Mytilus: gezagv. J. Priest; 5e wtk. F. Spijker, A. Huneman, stag. wtk. J. R. Guicherit, W. A. Koudijs, capataz C. Boo Davila, man. esp. J. Araujo Garcia, 2^o man. J. Crespo Gonzalez, mar. int. A. Pereira Mosquera, S.

s.s. Onoba: stag. stm. M. P. van Tuyl, H. K. Schuurman, radio-off. M. H. B. Roobol, sch. vakman 2 W. den Heyer, sch. vakman 2 A. C. Kleyn, hoofd voeding A. Onderstal;

s.s. Sepia: stag. stm. D. J. M. Rijk, 5e wtk. R. H. Kuik;

m.s. Tagelus: gezagv. H. G. Willemsen, stag. stm. K. G. E. van Lieshout, H. R. Gallis, J. van der Ster, hfd. wtk. C. H. J. van Dijk, 4e wtk. P. van Noort, stag. wtk. J. A. Louws, C. J. Blijleven;

s.s. Viana: wnd. gezagv. P. C. Rakké, wnd. 3e wtk. A. Nonnekes;

s.s. Zafra: radio-off. R. G. Loos, 4e wtk. T. W. P. B. Vermolen, sch. vakman 2 L. J. M. Wijnen, hoofd voeding C. G. M. van Schuppen;

s.s. Zaria: 1e stm. R. van Kranen, wnd. 2e stm. L. van Doren, 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, radio-off. J. J. Markus, hfd. wtk. F. L. Alexandre, sch. vakman 1 G. A. Cornelissen, sch. vakman 2 J. W. Kamphuis, O. E. ten Zeldam.

Uit dienst getreden

2e stm.: J. Verdoorn;
3e stm.: H. G. D. Cramer;
4e wtk.: H. J. de Bordes;
sch. vakman 1: A. J. Hollebrandse;
hoofd voeding: R. M. Bruno.

Tijdelijke tewerkstelling

hfd. wtk.: J. Wielart - Nederlands Maritiem Instituut;

2e wtk.: L. W. Jorissen - Shell Tankers BV walorganisatie, DFT/3.

Terug van tijdelijke tewerkstelling

1e stm.: T. H. Tromp - Brunei Shell Petroleum Co. Ltd.

Aangesteld als

hfd. wtk.: A. P. de Groot, J. B. van Haaster;
sch. vakman 1: G. A. Cornelissen.



W. Bosma
per 25 oktober 1979 aangesteld als gezagvoerder en op 2 februari 1980 belast met het commando over het s.s. "Capiuna".



G. W. Bouma
per 25 november 1979 aangesteld als gezagvoerder en op 14 februari 1980 belast met het commando over het m.s. "Abida".



W. J. Meuldijk
per 2 november 1979 aangesteld als hoofdwerktuigkundige en op 1 februari 1980 tewerkgesteld aan boord van het m.s. "Dosina".

Behaalde diploma's

2e stm. G. H. V.-th.: J. J. Smit;
"C": R. J. Bosman, J. B. H. de Gloppe, E. E. Kreune;
"C-th.": J. E. A. Westerbeek;
"B": W. J. L. de Gee, J. H. van Leuven.



geen

Na zoveel jaren wachten beschikt Rotterdam, of beter gezegd, beschikt ons land weer over een maritiem informatie centrum. Een gelegenheid waar je zo maar naar binnen kunt gaan en op je gemak boekwerken en tijdschriften op zowel nautisch als technisch vlak kunt inzien. Er is personeel dat de bezoekers gaarna behulpzaam is bij het zoeken naar bepaalde literatuur. Er wordt geen entreegeld gevraagd en er is een mogelijkheid om een bekertje koffie te drinken. Maar is dat nu zo iets bijzonders om er ruimte in ons blad voor in te ruimen?

MARITIEM INFORMATIE CENTRUM

We dachten van wel. Immers, Nederland is nog steeds een maritieme natie. Alhoewel, als je aan vroegere dagen terugdenkt — en zo ver in de geschiedenis teruggaan hoeft eigenlijk niet eens — komt er toch een vreemd gevoel over je.

In de zestiger jaren lagen in Rotterdam passagierschepen van de Holland Amerika Lijn aan de Wilhelminakade. En niet één, nee, soms wel drie tegelijk. Aan de Lloydkade meerde een paar keer per jaar de 'Willem Ruys' af en in Amsterdam waren de 'Johan van Oldenbarnevelt' en de 'Oranje' vaste bezoekers. En dan de uitgebreide vloot vrachtschepen, tankers en coasters waar de Nederlandse driekleur aan de achtermast wapperde. Van dit alles is weinig overgebleven. Enfin, over de oorzaken van de ineenstorting van de Nederlandse koopvaardijvloot (en niet alleen die van ons land) is al uit den treure geschreven en talrijke rapporten zijn hierover verschenen.

Snuffelen

Heel wat belangstellenden in de scheepvaart gingen vroeger, na uren op de Parkkade en aan de overkant van het water bij de ingang van de Maashaven te zijn geweest om naar de binnenkomende en vertrekkende schepen te kijken, naar de leeszaal van het toenmalige Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart (later het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw) aan het Burg. 's Jacobplein. Daar doken ze in de scheepvaarttijdschriften, plozen Lloyd's Registers na en gingen met een stapeltje aldaar geleende



scheepvaartboeken naar huis. De leeszaal werd over het algemeen goed bezocht. Mensen uit het hele land, zeevaartschoolstudenten, een stuurman van een Amsterdamse havensleper, een 'shiplover' uit Vlissingen en vele anderen zaten uren en uren te snuffelen in de aanwezige documentatie. Door diverse oorzaken bestaat dit Instituut niet meer. Ook het gebouw is verdwenen om plaats te maken voor een nieuw tracé van de Rotterdamse metro. Een stereotiepe ontmoetingsplaats is verdwenen. Zou er nog iets voor in de plaats komen? Natuurlijk, er zijn musea in Nederland (o.a. het Scheepvaartmuseum in Amsterdam) die hun bibliotheken open stellen voor belangstellenden. Goede initiatieven zijn of worden op dit gebied ontwikkeld. Maar we misten nog iets....

We waren daarom blij verrast te horen dat onlangs een maritiem informatie centrum is geopend. En op een voor vele Shell-mensen bekende plaats: het voormalige Shell-Gebouw aan het Hofplein, op de tweede etage. Het MIC (afkorting van Maritiem Informatie Centrum) is een afdeling van het Nederlands Maritiem Instituut (NMI), dat in 1973 werd opgericht. In het NMI nemen deel de Overheid, de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, de Centrale Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland (CEBOSINE) en de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart. De doelstelling van het MIC is 'documentaire informatie optimaal

toegankelijk te maken en deze ter beschikking te stellen aan zowel het NMI alsook aan derden, in het bijzonder de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw'.

Met de opbouw van de bibliotheek werd in 1974 begonnen. Als basis diende een deel van het boekenbestand van het Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw, later aangevuld door boeken van het Nederlands Scheepsstudie Centrum TNO en de Stichting Maritieme Research. Momenteel beschikt men over ongeveer 12.000 boeken, wat binnenkort nog aanzienlijk zal worden uitgebreid. Er zijn meer dan 400 verschillende tijdschriften ter inzage. Het in de bibliotheek beschikbare materiaal is gedurende de openingstijden, op maandag tot en met vrijdag van 9 tot 17 uur, te raadplegen zonder dat daar kosten aan zijn verbonden. Op verzoek kunnen tegen geringe vergoeding fotokopieën worden gemaakt. Er wordt echter geen materiaal uitgeleend. Wat men niet zal aantreffen zijn historisch georiënteerde boeken. Daarvoor kan men terecht bij het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam. Ook literatuur over de watersport is in het MIC niet voorhanden.

Maar voor de overige informatie kan men bij het MIC binnenlopen. De bereikbaarheid kan geen bezwaar zijn. Hofplein 19, vijf minuten lopen van het Centraal Station.