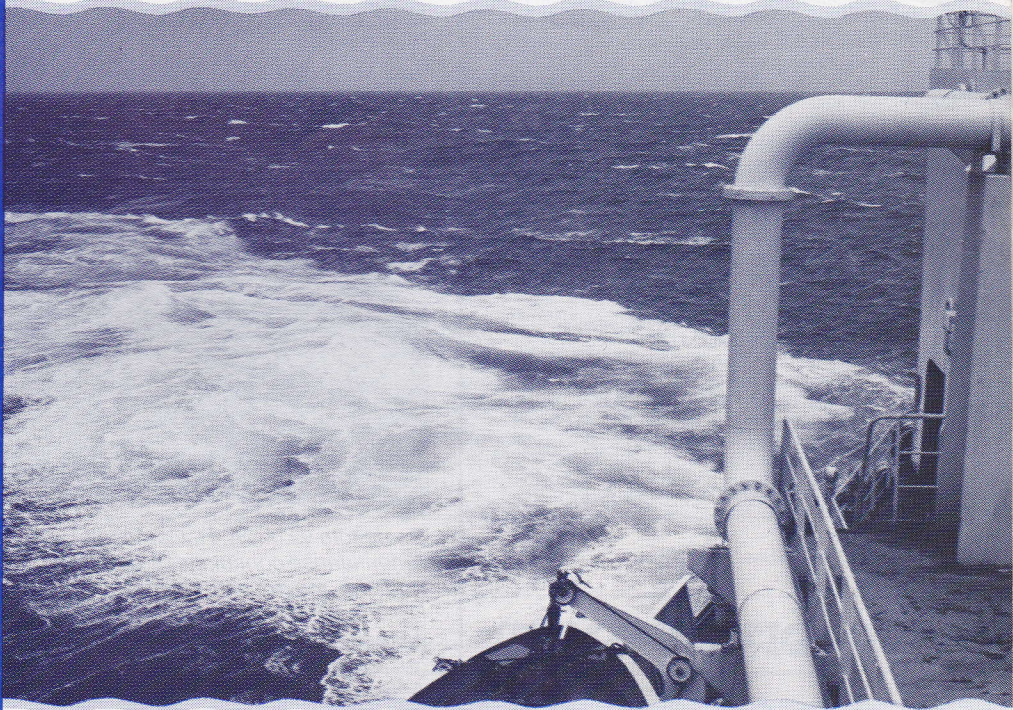


SCHEEP



ENNIKA

22e jaargang
nummer 7
maart 1983



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 9.09

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Tweëntwintigste jaargang, nummer 7
maart 1983

Redactie
R. Kleijn, W. N. Wouters
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR	4
Organisatie sectie Vloot-personeel	5
Ik doop U . . .	6
Ideëenbus	8
Hoe zit zo'n bestandlijst in elkaar?	10
Een MGO'er met pensioen	11
Schoonschip	12
Personalía	14
'Een geschikt type voor de Reederij met pensioen'	16

Mededeling van het

SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

Afdeling Rotterdam
Uitnodiging
tot het bijwonen van de

Jaarlijkse Ledenvergadering

op vrijdag 25 maart 1983 in de PR-zaal,
2e etage van het Gebouw Hofplein te
Rotterdam
Aanvang 16.00 uur

Agenda

- 1 Opening en ingekomen stukken
- 2 Notulen van de Jaarvergadering van 19 maart 1982
- 3 Verkiezingen
- 4 Bestuursmededelingen:
 - gang van zaken in 1982,
 - vooruitzichten voor 1983
- 5 Rondvraag en sluiting

Toelichting bij punt 3:

Twee leden van het afdelingsbestuur zijn aan de beurt om af te treden: de heren S. P. R. van Heck en K. Mulder. De heer Van Heck stelt zich herkiesbaar. De heer Mulder, die ook lid is van het

hoofdbestuur, vertrekt. Het afdelingsbestuur stelt voor om in zijn plaats (zowel in het afdelings- als in het hoofdbestuur) te benoemen de heer K. Okkerse (SNV-MB). Voor de opvolging in het hoofdbestuur moet ook een tegenkandidaat gesteld worden. Daarvoor stelt het hoofdbestuur voor de heer H. J. Bruins (SNV-MST). Er zijn verder drie ledenraadsleden aan de beurt om af te treden: mevrouw W. J. v.d. Ree en de heren S. P. R. van Heck en E. de Vries. Mevrouw v.d. Ree en de heer Van Heck stellen zich herkiesbaar; de heer De Vries niet. Het afdelingsbestuur stelt voor in zijn plaats te benoemen de heer H. M. Neerscholten (SNV-MK/K).

Er zijn in totaal dus vijf benoemingen nodig: twee in het afdelingsbestuur (waarvan één tevens hoofdbestuur) en drie in de ledenraad. Tegenkandidaten voor de door het afdelingsbestuur voorgestelde personen kunnen tot uiterlijk 18 maart 1983 schriftelijk bij het afdelingsbestuur worden aangemeld.

Jaarlijkse uitreiking AMVER-certificaten



Op de foto v.l.n.r. A. H. Campbell, Amerikaanse consul, gezagv. J. H. A. Budding, mevrouw Budding, G. C. H. Dijkstra (DFMO/4), mevrouw Dijkstra, gezagv. D. Rijk, mevrouw Klaassen, gezagv. F. Klaassen en ten slotte de Amerikaanse vice-consul.

Onlangs vond, op uitnodiging van de Amerikaanse consul, weer de jaarlijkse uitreiking plaats van de AMVER-certificaten en -wimpels. Dit gebeurde tijdens een plechtigheid in het Haven-coördinatiecentrum in Rotterdam, waarbij een aantal gezagvoerders van onze maatschappij de voor STBV-schepen bestemde onderscheidingen in ontvangst nam. De onderscheidingen hadden betrekking op 1981 en in dat jaar hebben 18 van onze schepen ten minste 128 dagen in de AMVER-plot gezeten dank zij hun tijdige

melding bij aanvang van een oceaandreis. De 'Acila', 'Fossarina' en 'Fossarus' kwamen in aanmerking voor de gouden wimpel. Deze schepen hebben 5 jaar ononderbroken deelgenomen aan het AMVER-systeem. Absolute koploper blijft de 'Cinulia' met 12 jaar deelname zonder onderbrekingen. Het overzicht van de onderscheiden schepen (met het aantal ononderbroken jaren achter de naam) ziet er als volgt uit:

Abida 3	Latirus 3
Acila 5	Lepton 4
Cinulia 12	Macoma 8
Diadema 1	Marinula 4
Fossarina 5	Meta 7
Fossarus 5	Onoba 9
Fulgur 7	Ondina 1
Laconica 2	Tagelus 9
Latia 2	Vitrea 3

Mededeling Bestuur Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Algemene Ledenvergadering

Het is om fiscale redenen noodzakelijk om op korte termijn een wijziging in de Statuten aan te brengen. In verband hiermede zal, voorafgaande aan de op 19 mei 1983 te houden landelijke vergadering waarin het bestuur zijn jaarverslag over 1982 zal uitbrengen, op

donderdag, 24 maart 1983 te 15.30 uur

in de PR-zaal van het Shell Gebouw te Rotterdam een Algemene Ledenvergadering worden gehouden.

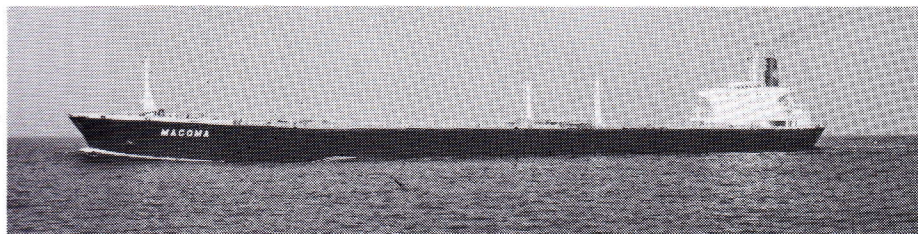
De agenda voor deze vergadering luidt:

1. Opening
2. Wijziging Statuten
Voorgesteld wordt om in artikel 13, de tweede zin van lid 6, luidende:
'De vereffenaars bepalen de bestemming van een eventueel batig saldo van de vereniging.'
te vervangen door:
'Een eventueel batig liquidatiesaldo komt ten goede aan een of meer instellingen op het gebied van de volksgezondheid, aan te wijzen door de vereffenaars.'
3. Sluiting

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1951	18.1.83	Premiepercentages, etc. per 1.1.1983
1952	19.1.83	Ladingdocumentatie
1953	20.1.83	Instant gist (PCOR)
1954	21.1.83	Pollution statistics (PCOR)
1955	24.1.83	Nieuwe chef sectie Veiligheid (PCOR)
1956	24.1.83	Indoctrinatie oefeningen NAVO (PCOR)
1957	27.1.83	Vermissing Hovo Groenendijk (PCOR)
1958	31.1.83	Corr. serie No. 5, scheepsregl. deel I
1959	2.2.83	Koersen (PCOR)
1960	8.2.83	US Coast Guard regels
1961	8.2.83	Radioberichtgeving Ned. koopv. schepen
1962	9.2.83	Vaarorders
1963	9.2.83	Vakatures (PCOR)
1964	10.2.83	idem (PCOR)
1965	10.2.83	Baraankopen (PCOR)

De 'Macoma' is verkocht aan de China Dismantling Vessels Trading Corp. in Taiwan. Het 209.995 ton draagvermogen metende schip zal deze maand in Kaohsiung arriveren om aldaar te worden gesloopt.



Kinderbijslagbedragen per 1 januari 1983.

Met ingang van 1 januari 1983 is de Algemene Kinderbijslagwet ingrijpend gewijzigd. De wetwijziging heeft ten dele de hoogte van de kinderbijslag te laten variëren met de leeftijd van het kind.

Allereerst geven wij u hieronder een toelichting die aangeeft in welke kolom met bedragen u moet kijken voor kinderen in de verschillende leeftijdsgroepen:

LEEFTIJD	OMSCHRIJVING	KOLOM
0 - 3 jaar	Indien er slechts één kind jonger is dan drie jaar	1
0 jaar	voor alle kinderen geboren op of na 1 januari 1983, indien niet het enige kind	2
0 - 3 jaar	voor het oudste kind jonger dan drie jaar in een gezin van tenminste twee kinderen voor wie recht bestaat op kinderbijslag	2
0 - 6 jaar	voor alle overige kinderen van deze leeftijd	3
6 - 12 jaar	voor alle kinderen van deze leeftijd	4
12 - 18 jaar	voor alle kinderen van deze leeftijd	5
18 - 27 jaar	voor deze kinderen zal - in afwachting van een nieuw stelsel van studiefinanciering - het bestaande kinderbijslagstelsel gehandhaafd worden.	6

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

Het hierna volgende overzicht geeft de leeftijdsafhankelijke kinderbijslagbedragen bij verschillende gezinsgroottes aan.

	0 t/m 5 jaar			6 t/m 11 jaar	12 t/m 17 jaar	18 t/m 26 jaar
	1	2	3	4	5	6
Gezinnen met:						
1 kind	146,62	205,27	278,59	293,25	310,84	296,75
2 kinderen		269,23	365,39	384,62	407,69	389,21
3 kinderen		288,30	391,26	411,85	436,56	416,77
4 kinderen		314,90	427,37	449,86	476,85	455,23
5 kinderen		330,86	449,02	472,66	501,02	478,30
6 kinderen		348,26	472,63	497,51	527,36	503,45
7 kinderen		360,69	489,50	515,27	546,18	521,42
8 kinderen		375,54	509,66	536,48	568,67	542,89
9 kinderen		387,09	525,34	552,99	586,17	559,59
10 kinderen		396,33	537,88	566,19	600,16	572,95

Enkele voorbeelden hoe de totale kinderbijslag voor een gezin kan worden berekend. In alle gevallen wordt eerst de gezinsgrootte bepaald.

Voorbeeld A

In een gezin zijn op 1 januari 1983 drie kinderen in de leeftijd van resp. 1 jaar, 2 jaar en 5 jaar. Het in de tabel bij gezinsgrootte 3 in de kolom 3 genoemde bedrag is dan van toepassing, namelijk f 391,26. De totale

kinderbijslag bedraagt derhalve 3 x f 391,26 = f 1.173,78. Dit bedrag wordt op een hele gulden naar boven afgerond, zodat de totale kinderbijslag over het eerste kwartaal 1983 voor dat gezin f 1.174,— bedraagt.

Voorbeeld B

In een gezin zijn op 1 januari 1983 twee kinderen in de leeftijd van resp. 1 jaar en 2 jaar. Het uitkeringsbedrag voor het kind van 1 jaar staat in kolom 3 vermeld en

voor het kind van 2 jaar in kolom 2. Uit de tabel gelden de bedragen bij gezinsgrootte 2 in de genoemde kolommen. Dit leidt derhalve tot:

$$1 \times f 365,39 = f 365,39$$

$$1 \times f 269,23 = f 269,23$$

$$\text{totaal} \quad f 634,62$$

Afgerond resulteert f 635,— over het eerste kwartaal 1983

Voorbeeld C

Stel een gezin heeft drie kinderen in de leeftijd van 11, 15 en 19 jaar. Voor het kind van 19 jaar bestaat recht op drievoudige kinderbijslag, omdat het studeert en uitwonend is en geen inkomsten heeft. De kinderbijslag voor dit gezin wordt als volgt berekend: Neem uit de tabel de bedragen die bij de gezinsgrootte 5 (het kind van 19 jaar telt immers voor 3) onder de kolommen 6 t/m 11 jaar, 12 t/m 17 jaar en 18 t/m 26 jaar. Dit leidt derhalve tot:

$$1 \times f 472,66 = f 472,66$$

$$1 \times f 501,02 = f 501,02$$

$$3 \times f 478,30 = f 1.434,90$$

$$\text{totaal} \quad f 2.408,58$$

Afgerond resulteert f 2.409,— over het eerste kwartaal 1983

OR verslag

Op 24 januari jl. werd een oorspronkelijk niet-geplande overlegvergadering gehouden met de ondernemingsraad van Shell Tankers, gevolgd door nog een korte vergadering van de OR Zelf. Aanleiding hiertoe was de afspraak met de bestuurder, gemaakt op de vergadering van 8 november 1982 (zie verslag in 'Nieuws van Shell Tankers' over december 1982) dat de met Philippijnse bemanning op de 'Cinulia' opgedane ervaring met de OR zou worden doorgenomen alvorens eventuele uitbreiding tot andere schepen zou plaatsvinden.



Ter tafel lag nu het voorstel om ook op een tweede schip, de 'Crania', de Chinese crew door een Philippijnse te vervangen.

Uit schriftelijke rapportage van de 'Cinulia', alsmede uit mondelinge toelichting verstrekt door stafleden van dit schip tijdens kantoorbezoek, is gebleken dat de met de eerste Philippijnse crew opgedane ervaringen gunstig zijn. Opvallend zijn hun leergierigheid en beheersing van de Engelse taal. Daar staat tegenover dat de civiele-dienst-leden nog niet geheel aan de verwachtingen voldoen, mogelijk als gevolg van onduidelijkheid in de rekruteringsnormen die gesteld zijn. Hieraan wordt door de Nederlandse Hoofdvoeding hard gewerkt en hiermee kan bij een tweede ploeg rekening worden gehouden.

Wanneer wordt overwogen, dat de arbeidsmarkt in Hongkong, alwaar Chinese gezellen worden gerekruteerd, nog steeds krap is en bij de beslissing mede in overweging wordt genomen dat bij Philippijnse gezellen de mogelijkheid bestaat dat zij in het verleden ervaring hebben opgedaan op de 'Lapu Lapu' (ex 'Camitia') en de laatste maanden nu ook op de 'Cinulia', dan zou plaatsing op de 'Crania' de klasse-gebondenheid bevorderen.

Tijdens een schorsing van de overlegvergadering besloot de OR, op basis van de door de bestuurder gegeven toelichting op de ervaringen opgedaan aan boord van de 'Cinulia', akkoord te gaan met plaatsing van een Philippijnse crew op een tweede schip ter vervanging van Chinese scheepsgezellen. Bij mededeling hiervan aan de bestuurder verzocht de raad wel op de hoogte te worden gehouden van de ervaringen die met Philippijnse scheepsgezellen worden opgedaan.

Tijdens een korte OR-vergadering in aansluiting op de overlegvergadering machtigde de Raad de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden om bij een eventueel nieuw verzoek van de bestuurder voor een volgend schip, niet vallende omstreeks een der geplande vergadersessies, zelfstandig de zaak af te handelen mits er eenstemmigheid hieromtrent in de C.D.A. is.

Organisatie sectie vlootpersoneel

In januari 1981 trof u in dit blad een organisatieschema aan van de sectie Vlootpersoneel. Als we dat schema met de huidige situatie vergelijken dan zien we dat er nogal wat mutaties hebben plaatsgevonden. Daar velen van u regelmatig contact hebben met de functionarissen uit deze sectie leek het ons nuttig het schema, met daarin verwerkt de in de loop der tijd ontstane wijzigingen, nogmaals te publiceren. Voor de goede orde wijzen wij u erop dat de namen van de functionarissen van de subsecties niet in volgorde van senioriteit zijn geplaatst. Zeer binnenkort hopen wij nog een aanvulling op dit schema te geven met een precisering van de voornaamste werkzaamheden van de genoemde functionarissen.

Vlootpersoneel



T. G. A. Westerveld
DFP/1

Formatie Nederlands Vlootpersoneel DFP/111




A. van der Graaf

B. C. Knoester

Formatie Vlootpersoneel DFP/11



J. C. Aartsen

Speciale Projecten (PLA) DFP/13



J. W. Nieuwerf




J. A. Lindeman

H. Verhoef

Alg. administratie




Mw. M. P. Beugelink

Mw. E. C. Dias

Formatie Buitenlands Vlootpersoneel DFP/112




H. Selser

J. L. P. van der Wiel



P. W. J. Hageraats

Passages en Services DFP/113




Mw. J. Kalkman-Binnkamp

Mw. H. P. J. Kosten



P. W. J. Hageraats

Werving vloot-officieren en wal-plaatsingen DFP/114



M. Pronk*

* dubbelfunctie, eveneens DFP/5 (Walpersoneel)

IK DOOP U . . .

En dan volgt de naam waaronder het schip de wereldzeeën zal gaan bevaren. Soms is het een goed in het gehoor liggende naam, die het schip een eigen identiteit geeft. Maar 't kan ook een fantasieloze zijn die het schip tot een ding, een object maakt waarmee de reder zo veel mogelijk geld wil gaan verdienen. Waarom een schip geen naam gegeven die aangenaam klinkt of waarmee een goede traditie wordt voortgezet? Toegegeven, een weliswaar mooie maar in andere talen moeilijk uitspreekbare naam kan gauw aanleiding geven tot spelfouten in scheepsdocumenten en ladingpapieren. Ja, wie weet komt er nog wel eens een tijd dat schepen alleen maar nummers of roepletters als officiële naam krijgen. Trouwens, schepen met uitsluitend een nummer bestaan al. Over de verschillende vormen van naamgeving hieronder wat meer.

Met het geven van de namen 'Caurica' en 'Cardissa' aan de twee nieuwe produktentankers zette onze maatschappij een langgevestigde traditie voort. Namen van schelpen voor Shell-schepen. Op een enkele uitzondering na wordt dit in de Shell Groep consequent aangehouden. Alleen Norske Shell week hiervan af met de 'Fjordshell' en O/Y Shell A/B in Helsinki heeft sinds kort een 'Shelltrans' (zie foto bij 'Schoon Schip'). Maar hoe gaat dat bij andere grote oliemaatschappijen? De Esso-vloot gebruikt altijd het woord 'Esso', gevolgd door de naam van een land, landstreek of stad. Voorbeelden: 'Esso Japan', 'Esso Gascogne', 'Esso Karachi'. In de (thans flink gereduceerde) BP-vloot beginnen de namen steeds met 'British' ('British Resolution', 'British Tamar'). Texaco en Chevron gebruiken eveneens hun eigen naam als voorvoeging. Alhoewel laatstgenoemde oliemaatschappij een stuk of wat van hun tankers naar toppen uit het bedrijf heeft genoemd ('Alden W. Clausen', 'George H. Weyerhaeuser'). In de droge-lading-vaart zijn veel tradities overboord gezet. Dat is gedeeltelijk toe te schrijven aan de vele fusies die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. Een sprekend voorbeeld hiervan is de Nedlloyd Groep. Ontstaan uit bekende namen van weleer: Koninklijke Rotterdamse Lloyd, Maatschappij 'Nederland', K.J.C.P.L., V.N.S., Koninklijke Hollandsche Lloyd. Door dit samengaan vaart niet één schip meer onder de originele naam. De namen beginnen nu met 'Nedlloyd' of 'Amstel'. Dat dit tot vreemde combinaties kan leiden zien we bij namen als 'Nedlloyd Spaarnekerk', 'Nedlloyd Waterland'. Een overbekende Nederlandse rederij die de originele naamgeving handhaaft is v. Ommeren. De laatste, in Zweden gebouwde, aanwinsten dragen de namen 'Wioldrecht' en 'Woensdrecht'. Namen die resp. voor de vierde en vijfde keer, sedert de oprichting van deze Rotterdamse rederij, in de vloot zijn teruggekeerd. Nog een voorbeeld van het vasthouden aan traditionele namen is de Holland Amerika Lijn. De thans in Frankrijk in aanbouw zijnde 30.000 tons cruise schepen krijgen weer namen van beroemde voorgangers: 'Nieuw Amsterdam' en 'Noordam'.

Kustvaart

De naamgeving in de kustvaart vormt eigenlijk een hoofdstuk apart. Vooral in de

glorietijd, tot 1970, toen Nederland nog een kleine duizend kustvaarders telde. De meest uiteenlopende namen werden gebruikt. Dat kwam hoofdzakelijk doordat vele honderden coasters eigendom waren van zgn. één-schip-rederijen. Tientallen coasterkapiteins waren tevens eigenaar of mede-eigenaar. Een kleine opsomming van gebruikte namen: 'Westward Ho', 'Soli Deo Gloria', 'Stientje Mensinga', 'Zwerver', 'Trijntje', 'Olivier van Noort', 'R.P.S.'.

Als u eens in de gelegenheid bent moet u eens langs afgemeerde binnenschepen lopen. Vooral in gebieden waar grote concentraties Kempenaars, Hagenaars, spitsen, of hoe al die soorten ook mogen heten, op lading liggen te wachten, is het de moeite waard om al die verschillende namen te lezen: 'Broedertrouw', 'Niets zonder God', 'Altijd paraat', 'Vier Gezusters', 'Hoop op Zegen', 'De tijd zal het leren'.

Maar wie denkt dat dit soort namen uitsluitend voorbehouden is aan de binnenscheepvaart heeft het mis. Wat dacht u van een in 1976 gebouwde 130.000 tons Liberiaanse bulkarrier waar de complimenteuzen naam 'You're my Sunshine' op de scheepsboeg prijkt?

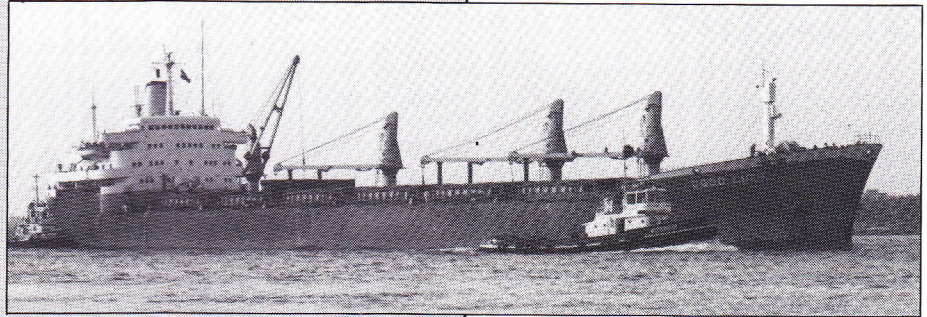
Een Griekse reder die de Olympische spelen kennelijk een warm hart toedraagt, heeft de schepen uit z'n vloot naar grote Olympische ontmoetingen genoemd: 'Sapporo Olympics', 'Tokyo Olympics', 'Moscow Olympics'. De 60.000 tonner 'Never on Sunday' vaart graan tussen Argentinië en de Zwarte Zee, ook op zondag . . .

Dat er toch een beetje moet worden opgepast met de keuze van een scheepsnaam blijkt uit het volgende: Nog geen week nadat de 'Happy Sailor' de haven van Piraeus had verlaten, liep het schip op de rotsen. Geen der opvarenden zal zich op dat moment gelukkig hebben gevoeld! Nog een voorbeeld: Niettegenstaande de hoopvolle naam 'Good Luck' werd dit schip vorig jaar zo ernstig beschadigd dat alleen een scheepsloper nog interesse in het wrak kan hebben.

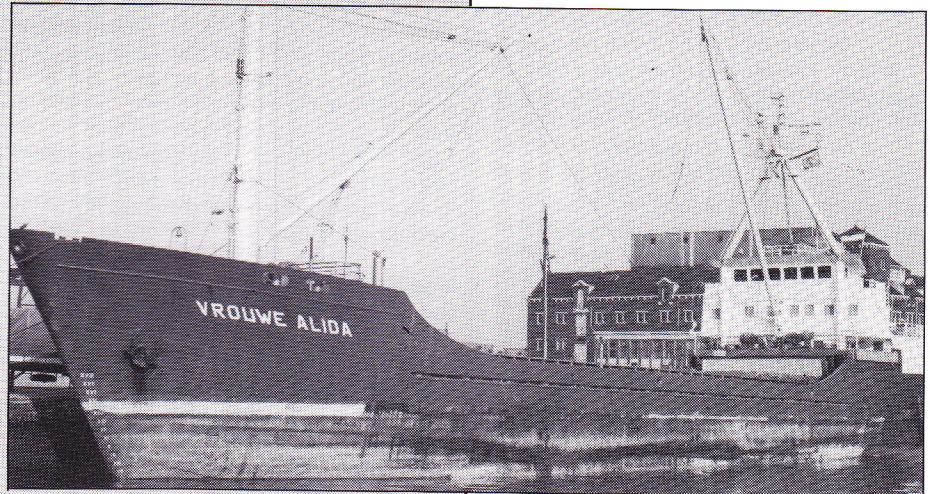


Vrouwe Alida

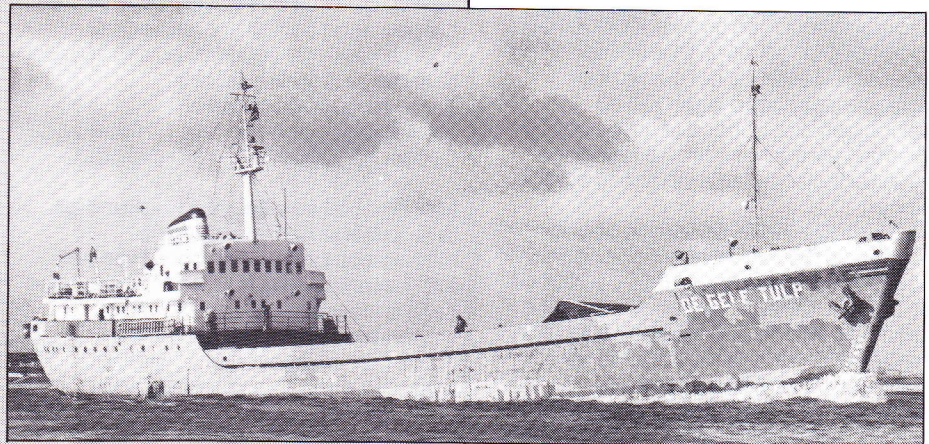
Een naam die eigenlijk meer bij een vissersschip of binnenschip zou passen is de 2600 ton metende 'Vrouwe Alida' uit Vlaardingen. De eerste reis, in 1976, van dit 'kleine handelsvaart'-schip voerde naar India . . . Maar dat heeft natuurlijk niets met een naamgeving te maken. Een echte vaderlandse naam werd gegeven aan een zeer modern droge-ladingschip dat in 1981 onder Nederlandse vlag kwam, namelijk de 'Watergeus'. Eind vorig jaar werd de Engelse 'Flowergate' door een Nederlandse rederij aangekocht. Gemakshalve werd volstaan met het vertalen van de naam in het Nederlands. U kunt het schip nu tegenkomen als 'Bloempoot'. Tot grote hilariteit van degenen die het lazen werd het schip een poosje terug als 'Bloempot' in de dagelijkse scheepstijdingen vermeld. Een momenteel tot één schip gereduceerde Nederlandse rederij had een paar jaar geleden de 2000 tonners 'De Gele Tulp', 'De Paarse Tulp' en de 'Rode Tulp'. De 'Witte Tulp' was toen in aanbouw maar is door een of andere oorzaak nooit aan de reders opgeleverd. 'De Rode Tulp' vaart nog onder die naam. De Russische schepen eisen, door hun grote aantal, ook heel veel verschillende namen op. Voor zover we konden nagaan hebben de Russen een schip met de kortste en één met de langste naam van 's werelds handelsvloot. De 'Ob' is een klein type vrachtschip en (houdt u zich even vast) de 'Pyatidessyatiletije Sovjetskoy Gruzii' is een tanker van de 25.000 tons klasse. 'Ik doop U H 1060' moet een doopvrouwe eens hebben gezegd. Een 26.000 tons erts/olie tanker ging bij een Canadese werf in St. John te water. Een zusterschip, de 'H 1070' ging een jaar later van de helling. Hoe kwam men aan zo'n nummer? Wel, gewoon, het werfnummer met de letter 'H' ervoor. Zeer waarschijnlijk zijn de beide schepen voor rekening van de werf gebouwd. Vandaar dat ze het bouwnummer op hun verdere levenspad meekregen. De Associated Container Transportation heeft een zevental volcontainerschepen in de vloot. De namen? Kort en bondig 'ACT 1', 'ACT 2', enz. tot en met 'ACT 7'. Geen greintje fantasie. Nee, dan zien we maar liever een, wat minder zakelijke naam. Keus genoeg . . .



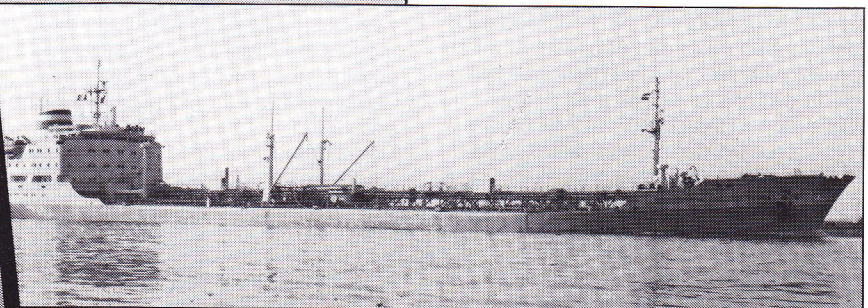
'Good Luck', een hoopvolle naam . . .



'Vrouwe Alida' uit Vlaardingen



'De Gele Tulp', één van de 'Tulp'-schepen



De langste naam, 'Pyatidessyatiletij Sovjetskoy Gruzii'

Dubbele premies!

Tijdens de laatstgehouden vergadering van de Ideeënbuscommissie werden weer tal van ideeën kritisch bekeken. In totaal twaalf voorstellen kwamen ter tafel, waarbij het opviel dat ze veelal door jongeren werden gelanceerd. Uiteraard is het verheugend te zien dat onze jonge officieren en scheepsgezellen zich de moeite getroosten om een voorstel uit te werken en in te dienen, maar waar blijven de ouderen?

Zoals gezegd werden tijdens de vergadering twaalf ideeën besproken. Met opzet spreken we niet over twaalf *nieuwe* ideeën. Men heeft zich namelijk niet in alle gevallen aan de spelregels gehouden. En één van die spelregels luidt, dat een idee origineel van inhoud of toepassing dient te zijn. En dat was niet altijd het geval. Jammer dat daardoor een viertal inzendingen niet voor een premie in aanmerking kwam. De overige acht werden wel geldelijk gehonoreerd inclusief vier 'aanmoedigingspremies'. Maar het moet ons van het hart: 'het ei van Columbus' zat er ook dit keer weer niet bij. Wel een aantal constructieve voorstellen die getuigden van goed doordenken en een grote betrokkenheid bij het bedrijfsgebeuren. Daar alle beloonde ideeën op het gebied van bunkerbesparingen lagen zijn de beloningen, zoals indertijd is beloofd, allemaal verdubbeld. Iedere gelukkige heeft de buit inmiddels via giro of bank binnen.

We noemden hierboven al één van de spelregels die men in acht moet nemen bij het indienen van een idee. Voordat we de beloonde ideeën zelf eens wat nader gaan bekijken noemen we de overige spelregels. Het idee moet behoorlijk onderbouwd zijn. Niet alleen iets signaleren en de diverse vaksecties op kantoor met een aanzienlijke hoeveelheid uitwerking belasten. Op kantoor is zeker, tijdens uw verlof, gelegenheid om een idee nader uit te werken en af te ronden. Probeer ook, als het enigszins mogelijk is, het idee in getypte vorm in te dienen. En heeft iemand meer dan één idee, stuur ze dan afzonderlijk in. Laten we hopen dat ook dit jaar ons weer een aantal heel goede ideeën mag bereiken. Van zowel de jongeren als de ouderen onder ons! De thans achter ons liggende, 42e vergadering van de Ideeënbuscommissie werd voorgezeten door M. A. Busker, met daarbij als vaste commissieleden aanwezig H. J. Kievit en A. J. Baerveldt. Vast toegevoegd aan de Commissie: secretaresse Ati Den Besten.

Idee No. 531 van 3e werktuigkundige A. Hoosbeek betrof een voorstel om op de 'F'-schepen bij normaal zeebedrijf één asgenerator, zowel elektrisch als mechanisch, af te koppelen. Elektrische en mechanische verliezen worden aldus beperkt en dus ook brandstof. De Commissie vond het een goed uitgewerkte inzending. Het getuigde van initiatief en fantasie en er is zeker sprake van enige besparing. Echter, gezien de maatschappij-inzichten betreffende het gebruik van koppelingen, is het voorgestelde niet uitvoerbaar. Voor dit idee werd een beloning van f 250,— toegekend. Daar een en ander betrekking had op het onderwerp 'bunkerbesparingen' werd dit bedrag verdubbeld: f 500,—.

Idee No. 532 van 4e werktuigkundige G.J. Harlaar getuigde van goed inzicht in de machine-installatie en de warmte balans. Voorgesteld werd om op de met Stal Laval voortstuwings-turbines uitgeruste schepen een afsluiter te plaatsen in de toevoerleiding naar de thans permanent bijstaande straalbuissectie. Hierdoor ontstaan meer schakelmogelijkheden, waardoor smoorverliezen bij het varen met verminderd vermogen beperkt kunnen blijven. De firma Stal Laval schreef desgevraagd dat het voorstel echter operationeel niet uitvoerbaar is gezien de daaraan verbonden risico's. Toch kreeg dit voorstel een aanmoedigingspremie van f 100,—. Gezien het onderwerp werd dit f 200,—.

Idee No. 535 van 5e werktuigkundige J. A. Louws had betrekking op bunkerbesparingen aan boord van het s.s. 'Laconica'. Het idee kwam er op neer dat wanneer stoom in de MD range voorhanden is (aan boord van de 'Laconica' en de overige 'L'-klasse schepen) deze af te voeren naar de crossover leiding van de HD en LD turbine, zodat deze stoom niet via het LD-systeem naar de condenser verdwijnt maar arbeid verricht in de LD turbine. De Commissie was vol lof over de gedegen uitwerking van het voorstel. Een zeer positief punt is dat tevens de mogelijkheid tot 'reinjection' van de surplus stoom is gesignaleerd en er gegevens zijn aangedragen die tot nu toe ontbraken. De beloning voor dit idee was f 250,—, wederom verdubbeld tot f 500,—.

Idee No. 538 van vakman 1w R. J. G. van der Klis getuigde van grote interesse en aandacht voor een juiste bedrijfsvoering en economisch brandstofverbruik. Een

aanmoedigingspremie van f 100,— (door verdubbeling op f 200,— gebracht) kreeg hij voor zijn idee om de isolatie van de HD stoomleiding naar de turbine te verbeteren en aldus een brandstofbesparing te bewerkstelligen. De Commissie stelde het op hoge prijs dat hij de moeite heeft genomen om het een en ander te berekenen en te rapporteren.

Idee No. 539 van 4e werktuigkundige H. L. M. van Haelen bestond uit drie delen, t.w. het koelen van het retour condensaat/stoom naar de w.w.bak, het voeden van de verdampers met voorverwarmd zeewater en het op temperatuur houden van de hoofdmotor door middel van koelwater van de hulpmotor. Deze drie suggesties om besparing van brandstof op de 'D'-klasse schepen te bereiken. Ten aanzien van het retour condensaat/stoom luidde het commentaar van de Commissie dat de enige juiste oplossing ter voorkoming van stoom is het operationeel houden van de condenspotten, dan wel de juiste potten te monteren. De besparing bij het toepassen van de tweede suggestie dient gezocht te worden in een verlaging van de waterrekening en niet in de vermindering van het brandstofverbruik. Het derde voorstel, dat van het op temperatuur houden van de hoofdmotor, was niet geheel nieuw. Tevens werd opgemerkt dat een en ander, afhankelijk van de uitvoering, niet geheel zonder risico is. Desalniettemin een aanmoedigingspremie van f 100,— plus f 100,— is f 200,—.

Idee No. 540 van 3e werktuigkundige J. W. Jongkind had betrekking op het maken van een verbinding tussen het roetblaassysteem en de 70-tons herverzadiger aan boord van de 'Macoma'. Aldus zal bij het roetblazen de daarvoor benodigde stoom eerst door de oververhitter stromen. Hiermede vervalt de eis dat bij het roetblazen een bepaalde belasting van de ketel aanwezig moet zijn en kan er in principe bij elke ketelbelasting worden roetgeblazen. Het commentaar van de Commissie was dat deze suggestie weliswaar een kleine besparing gaf doch het bijzetten van de roetblaasinstallatie gaat meer tijd en mankracht vergen door de behandeling van de zeer grote hoofdafsluiter van de 70 tons herverzadiger en de noodzaak tot langzaam voorwarmen. Tevens zal het onderhoud vermeerder door het veelvuldig bij/afzetten van een deel van het herverzadigde stoomsysteem (kans op lekkages). Er is geen enkel bezwaar om met overhitte stoom te roetblazen. Door een verbinding te maken tussen het roetblaassysteem en de overhitte stoomleiding wordt, zonder operationele bezwaren, het beoogde doel bereikt. Deze inzending ontving een aanmoedigingspremie van f 100,—. Wederom verdubbeld, dus f 200,—.

Idee No. 541 van leerling

werktuigkundige K. Kik bestond uit meerdere voorstellen. Onder meer door de condensaat gekoelde verdamper te voeden vanaf het uitlaatkoelwater van de zeewatergekoelde verdamper. Hierdoor zou dan, wanneer beide verdampers in bedrijf zijn, de condensaatgekoelde verdamper voor een zelfde productie minder stoom verbruiken. De Commissie vond dit op zich een origineel idee, hetgeen wellicht tot besparingen zou kunnen leiden. Opgemerkt werd echter dat dit voorstel was gebaseerd op een afwijkende bedrijfstoestand. Een voorstel om de hulp IG-blower op de 'Laconica', die door een turbine wordt aangedreven, te vervangen door een elektrisch gedreven blower kan, volgens de Commissie, inderdaad wellicht aanleiding geven tot besparingen. Eventuele uitvoering zal nader worden onderzocht. Wel werd hierbij opgemerkt dat het idee niet origineel is, doch reeds bij andere Groepsvloeten is toegepast. Een aantal andere suggesties was niet bruikbaar, zodat voor de twee hierboven beschreven ideeën een gezamenlijke beloning van f 150,— werd toegekend, te vermeerderen met nog eens f 150,—, in totaal dus f 300,—.

Ten slotte nog **idee No. 542 van 5e werktuigkundige R. M. van Sonsbeek**. Deze bestond eveneens uit meerdere suggesties betreffende brandstofbesparing. De eerste suggestie was het plaatsen van een dieselgeneratorset van 500 kW, met als voordelen een meer efficiënt parallel bedrijf, een grotere veiligheid (de

Iedere opvarende van onze schepen kan (een) idee(ën) inzenden. Deze kunt u richten aan het secretariaat van de Ideeënbuscommissie van Shell Tankers B.V., Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. De ontvangst van uw idee(ën) zal direct worden bevestigd, waarbij u tevens wordt medegedeeld wanneer de eerstvolgende vergadering van de Ideeënbuscommissie zal plaatsvinden. In geval u een eventuele beschrijving van uw idee(ën) in 'Schip en Ka' niet op prijs stelt, wordt u verzocht dit in uw brief te vermelden.

dieselgenerator onafhankelijker) en het feit dat bij wachtperiodes het stoombedrijf af kan.

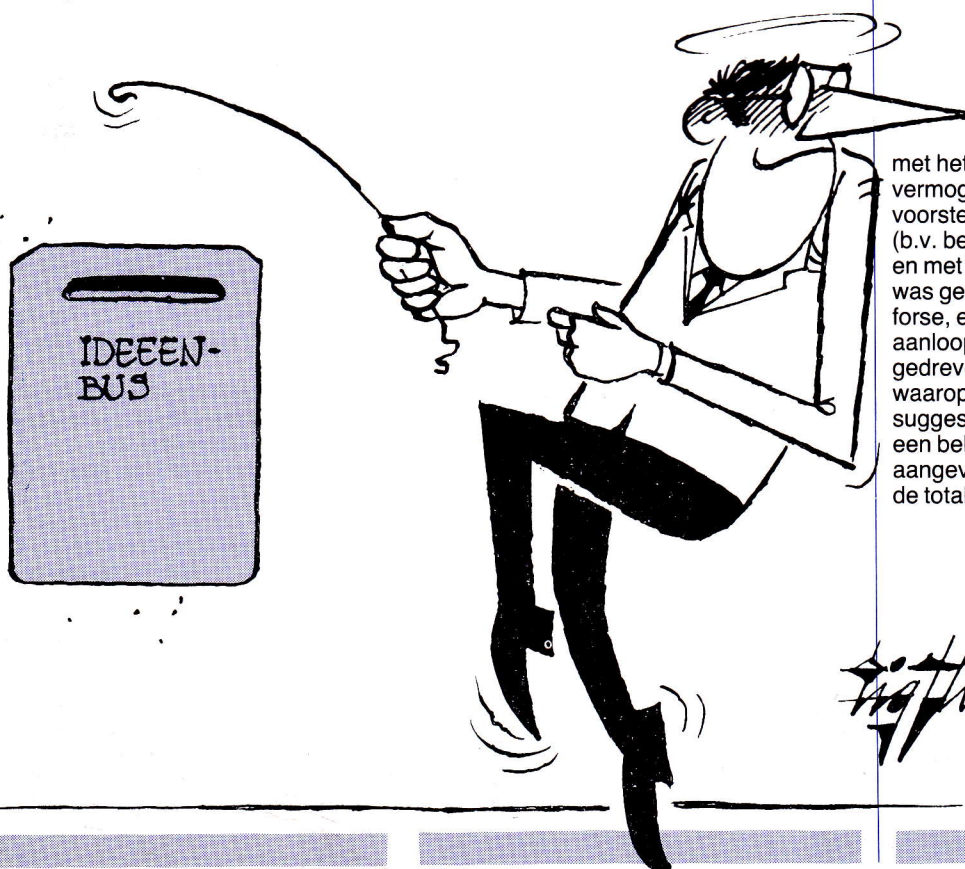
Volgens de Commissie was deze suggestie op zich juist. Echter, gezien de hoge investering is het rendement van deze investering zeer twijfelachtig.

De tweede suggestie betrof het maken van een verbindingsleiding tussen het tegendruksysteem en het 7 kg systeem om zodoende bij lage belastingen van het bedrijf het surplus aan stoom in het TD systeem te gebruiken voor brandstof-voorwarmers en bunkerverwarming.

De Commissie vond dit een goed idee. De stoom uit het TD systeem wordt overigens al benut in de calorifier (warmtevoorziening). Wil men met deze stoom de bunkers verwarmen, dan zal door middel van een sproeier de temperatuur beneden de 220°C moeten worden gebracht. De AS temperatuur van de turbogeneratoren is vaak hoger dan 220°C. Gezien de lage druk van het TD systeem zal proefondervindelijk moeten worden bepaald in hoeverre het surplus

aan stoom nuttig te gebruiken is. Bij stilliggend schip zal het zeker mogelijk zijn om op deze wijze tot brandstofbesparing te komen.

Een volgende suggestie was om de recirculatie van de hoofdcondenser zodanig te wijzigen, dat niet meer met in de ontluchter verwarmd water wordt gerecirculeerd. De Commissie stelde vast dat deze suggestie niet nieuw was. Reeds in 1976 werd door het 'Fuel Saving Team' op de 'Onoba' geadviseerd om de recirculatie zodanig te wijzigen, dat niet meer met heet water uit de ontluchter wordt gerecirculeerd maar wel door de vaporiser wordt gecirculeerd. De hier voorgestelde aftakking na de gland stoomcondenser moet dus na de vaporiser komen. Omdat over het algemeen slechts tijdens manoeuvreren gerecirculeerd wordt is de door deze wijziging te bereiken besparing klein. Het vierde en laatste voorstel betrof het vervangen van een IG fan, thans turbine-gedreven, door een elektrisch gedreven fan. Het commentaar van de Commissie luidde dat bij het ontwerpen van de IG-installatie bewust voor turbine-gedreven fannen is gekozen. Dit



met het oog op het beschikbare elektrisch vermogen. De Commissie miste in het voorstel een onderbouwing met cijfers (b.v. belasting hoofdschakelbord zonder en met airconditioning in bedrijf). Tevens was geen rekening gehouden met de forse, en vooral langdurige, aanloopstroom van een elektrisch gedreven fan. Mede gezien de wijze waarop en de zorg waarmede de diverse suggesties werden gepresenteerd werd een beloning toegekend van f 200,— en aangevuld met nog eens f 200,— kwam de totale premie op f 400,—.

W. Hart

LP1713

HOE ZIT ZO'N BESTANDLIJST IN ELKAAR?

Zoals ieder jaar gebruikelijk is, zijn onlangs de bestandlijsten van 1 januari aan de schepen toegestuurd en kunnen daar door een ieder worden ingezien.

Gebleken is dat er nogal eens wat onbegrip bestaat over de opzet en betekenis van de bestandlijsten. Daarom lijkt het ons nuttig hier eens wat nader op in te gaan. We zullen in dit artikelje ook een uitleg geven van de verschillende gegevens die op de bestandlijsten voorkomen.

Eerst voor degenen die niet of niet precies weten wat een bestandlijst is. Hiermede wordt bedoeld een lijst die per rang de anciënniteit, oftewel de 'ouderdom in dienstjaren' van de vlootofficieren aangeeft. Als regel wordt deze volgorde bepaald door de datum van indiensttreding of promotie.

Als wij een bestandlijst nader bekijken komen wij een flink aantal kolommen tegen.

De naam en de geboortedatum worden voorafgegaan door een **volgnummer**. Deze geeft de volgorde aan in een bepaalde rang op een bepaalde datum. Na de **naam en geboortedatum** volgt het **soort diploma** en wel het hoogste dat in het bezit is van de betrokken officier. Dit kan eventueel ook een plusdiploma zijn. Bij de stagenemers, voor wie ook een bestandlijst bestaat, wordt de gevolgde opleiding vermeld. Bij de vermelding van de stagenemers staan de HTS-plussers op de lijst van hun plusdiscipline met opgave van het diploma waarover zij reeds beschikken.



Na het diploma volgt de **datum** waarop het laatste volledige **diploma** in de eigen discipline is behaald.

Bij de **datum in dienst** wordt bij officieren die vóór 1977 in dienst zijn getreden in sommige gevallen een zogenaamde fictieve datum van indiensttreding gehanteerd. Dat wil zeggen de datum waarop zij als leerling bij de maatschappij kwamen. Vanaf 1977 wordt de stageperiode niet meer meegeteld. Voor stagenemers staat op de bestandlijst als datum in dienst de datum van indiensttreding als stagenemer.

De **datum aanstelling** geeft de datum aan waarop de vaste aanstelling in de thans vervulde rang heeft plaatsgevonden.

Datum pensioen behoeft uiteraard geen nadere uitleg. Deze wordt echter alleen vermeld indien het normale pensioen binnen de eerstvolgende vijf jaar valt.

Nu komen we bij een wat moeilijker kolom, namelijk **code 1166**. Het nummer dat onder deze code is vermeld geeft de werkelijke anciënniteitsvolgorde per rang aan. In geval van tijdelijke tewerkstelling bij een andere Groepsmaatschappij blijft dit nummer voor betrokkene gereserveerd. Is aan een groep personen een zelfde nummer toegewezen dan wijst dit erop dat de tot de desbetreffende groep behorende personen nog niet volledig zijn 'ingeschaald', d.w.z. binnen de lijst nog niet op volgorde zijn gebracht. Dit nummer, met uitzondering van de groepsnummering blijft in principe bij de betrokken officier behoren, totdat promotie naar een volgende rang heeft plaatsgevonden. De nummering bij de stagenemers is slechts voor de kantooradministratie van betekenis en geeft geen rangvolgorde aan.

Indien een vlootofficier om bepaalde redenen nog niet naar een hogere rang is gepromoveerd, hoewel zijn plaats op de bestandlijst dit wel zou rechtvaardigen, krijgt hij een zgn. **pro-forma plaats** bij die

volgende rang aangewezen. Deze pro-forma plaats kan vervallen indien niet langer aan de bij het toewijzen van die pro-forma plaats gestelde voorwaarden wordt voldaan.

Het onder pro-forma vermelde nummer geeft de plaats aan die men na daadwerkelijke promotie in de volgende rang zal innemen.

Vlootofficieren die tijdelijk bij Groepsmaatschappijen zijn tewerkgesteld en in feite bij promotie worden 'gepasseerd', krijgen eveneens een pro-forma plaats toegewezen.

De kolom **opmerkingen** kan door de gebruiker van de bestandlijst worden benut voor het maken van aantekeningen.

Ten slotte nog iets over de vaststelling van de plaats op de bestandlijst bij indiensttreding als 4e stuurman c.q. 5e werktuigkundige. Men wordt op de bestandlijst van 4e stuurlieden c.q. 5e werktuigkundigen geplaatst in volgorde van de datum van indiensttreding waarbij voor de ex stagenemers van STBV een speciale regeling bestaat in verband met de onderlinge inschaling. Zoals hierboven al eerder is vermeld wordt men aanvankelijk onder een groepsnummer ondergebracht, waarbinnen men later – op grond van rapport, examen en takenboekcijfers, alsmede op basis van de tijdens de stagetijd uitgebrachte beoordelingen – een individuele plaats krijgt. Bij dit 'inschalen' wordt geen verschil gemaakt tussen bursalen en zgn. vrije markt-stagenemers. Een onder een groepsnummer vallende groep kan bestaan uit:

– BMS'ers en BSM'ers die in dezelfde periode hun stage hebben aangevangen, alsmede BMS'ers en BSM'ers die in dezelfde periode hun stage zouden hebben aangevangen als zij niet de plusopleiding zouden hebben gevolgd.

– HTS'ers, die in dezelfde periode stage hebben gelopen, ook als zij door het volgen van de opleiding tot semi-geïntegreerd officier later in dienst zijn getreden.

Omdat er verschillende soorten vooropleiding zijn lijkt het op papier ingewikkelder dan het in feite is. Ook is op dit ogenblik het carrièreverloop voor de verschillende categorieën niet wezenlijk verschillend. In het oktober-nummer van 'Schip en Ka' is dit aspect via het ondernemingsraadverslag uitgebreid aan de orde geweest, zodat wij daarop nu niet verder ingaan. Voor nadere informatie kan men zich wenden tot de sectie DFP/1.

GEEN ZEE TE HOOG

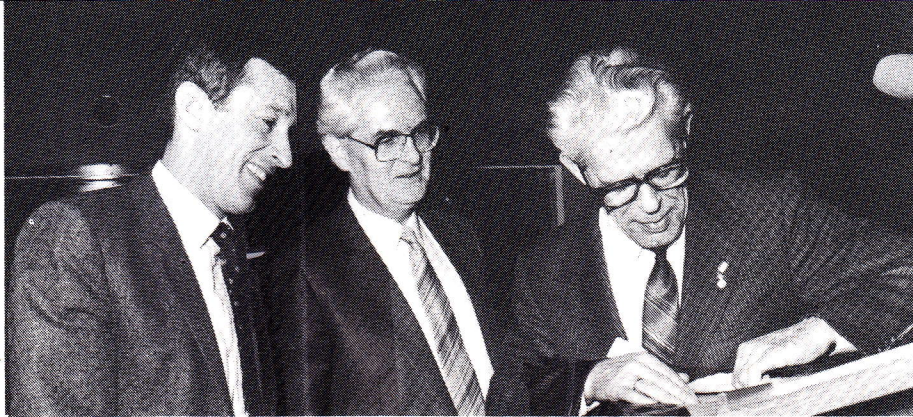
Een MGO'er met pensioen

Tot een multi-geïntegreerd opleidingsman, een MGO'er' benoemde Theo Westerveld, chef sectie DFP/1 – Vlootpersoneel, Joop Kerkhoven, die op 21 januari jl. afscheid nam in verband met zijn pensionering per 1 februari 1983. 'Van jouw 35 jaar bij Shell Tankers ben je de laatste 10 jaar ingezet binnen de rekrutering. Een periode waarbij vooral de laatste jaren woelig waren. Heel wat veranderingen traden op, met name op je eigen werkterrein: het onderwijs. Maar veranderingen of niet, jij ging onverstoort door. In dat opzicht ging geen zee je te hoog'.

Het was druk, ja zelfs bijzonder druk die vrijdag in de lunchkamer. Van heinde en ver waren ze gekomen. En daarbij waren veel mensen uit het zeevaartkundig onderwijs. Ook zeevarende collega's die de eerste contacten met Shell Tankers via Joop Kerkhoven hadden gelegd om daarna als bursaal op één van de opleidingsinstituten te worden geplaatst om de verre van gemakkelijke studie voor koopvaardij-officier te gaan volgen. Behalve de naaste collega's van kantoor signaleerden we ook gepensioneerde oud-collega's. Het deed Joop goed, al die belangstelling. Ook zijn vrouw deed het zichtbaar genoeg te zien dat haar man op zo'n grootse wijze werd uitgewuifd.

Heer van stand

Theo Westerveld moet de laatste tijd z'n oren en ogen wat extra de kost hebben gegeven. Het resultaat ervan was dat hij een aantal rake typeringingen omtrent de persoon Joop Kerkhoven ten beste bracht. 'Werd het tijdens een overladen programma van schoolbezoek in den lande wel wat te bar dan monterde hij zichzelf op door de culinaire lijfspreuk van Ollie B. Bommel toe te passen. 'Welnu jonge vriend, het is tijd voor een eenvoudige doch voedzame maaltijd'. En als heer van stand dook Joop dan een gerenommeerd restaurant in. . . Zijn affectie voor culinaire heerlijkheden drong zelfs door tot de formulieren waarop de algemene indrukken van geïnterviewde kandidaten werden vermeld. Zo van: 'niet veel soeps'.



Ondanks een rijk arsenaal aan economische conjunctuurtheorieën bedacht Joop z'n eigen meetinstrument om te zien 'hoe Neerlands koopvaardij er voor stond'. Schrijft de studiebeurs aanvrager op de envelop keurig voluit J. B. Kerkhoven, dan is er kommer, kwel, een economisch dieptepunt, een laag conjunctuur, een krimpende vloot en in elk geval een nijpend stagiaire-probleem. Staat op de envelop Jaap Kerkhof, Shell Tankers (dus Tankers met een 'e'), dan is er geen stage-probleem en is er een groeiende handelsvloot.

De afscheidnemende heeft de laatste jaren veel veranderingen gezien in het nautisch onderwijs. De plusser of SGO'er trad naar voren. Joop Kerkhoven stond centraal in dit plusgebeuren. Zoals Theo Westerveld het uitdrukte: 'Je was beurtelings probleemoplosser, vraagbaak, pleitbezorger, maar ook schietschip voor vermeend ongenoegen als er onduidelijkheid was bij de jongens. In goed evenwicht wist jij te balanceren tussen de jongelui en het standpunt van de maatschappij'.

Tot slot van zijn toespraak bood hij Joop een paar cadeaus aan die voor iedere doe-het-zelver onmisbaar zijn. Ze waren een schot in de roos. . . 'Precies wat ik graag zou bezitten'. En later, toen Joop over de eerste verrassing van al die goede gaven heen was: 'Ik voelde wel aan dat ik iets uit m'n verlanglijstje aangeboden zou krijgen. Het één of het ander. Maar dat ik het één en het ander en zelfs nog meer zou krijgen, nee dat had ik beslist niet verwacht. . .'

Zelden in het nieuws

Vanachter het spreekgestoelte bedankte Joop de aanwezigen. Voor hun komst en voor de geleverde bijdrage aan de geschenken. 'Wanneer ik alles op een rijtje zet, dan overweegt een gevoel van dankbaarheid. De samenwerking met chefs en collega's was uitstekend. Zonder ook maar iemand te kort te willen doen, noem ik twee namen: ten eerste die van

Van links naar rechts: Theo Westerveld, chef sectie Vlootpersoneel, Joop's opvolger Martin Pronk en Joop Kerkhoven zelf.

Cor van Dalen, Hoofd Personeel en Directie-lid. En wel voor zijn sympathieke manier van leiding geven en in het bijzonder voor zijn rol in de onderscheiding die ik verleden jaar kreeg. Ten tweede Martin Pronk, met wie ik jarenlang op het wervings- en bursalenpad ben geweest en met wie het een genoegen was samen te werken'.

Ook bedankte hij de collega's van de lunchkamer. 'Ik kwam nogal eens het gebouw binnensjouden met een mannetje of 30 voor een excursie of een introductiedag. Door de perfecte organisatie verliep de ontvangst altijd prima: het visitekaartje van Shell naar buiten. Hetzelfde geldt voor de Filmdienst en de Huishoudelijke Dienst van Shell Nederland'.

Ook betrof Joop de studenten van de Hogere Zeevaartscholen en speciaal zij die met Shell Tankers een overeenkomst hebben, in zijn dankwoord. 'Dit deel van de Nederlandse jeugd komt niet of zelden in het nieuws. Zij studeren voor een gespecialiseerd vak aan bood van koopvaardij-schepen, hetgeen voor de nieuwsmidia minder interessant is dan relschoppers die niets positiefs aan de samenleving bijdragen. Het was een voorrecht met hen te werken. Op een enkele druilloor na zijn het positief ingestelde jongelui, die hard werken aan boord niet uit de weg gaan. Jongelui die door de uitstekende opleiding in ons land zeer vakbekwaam worden na het opdoen van de noodzakelijke praktijkervaring aan boord'.

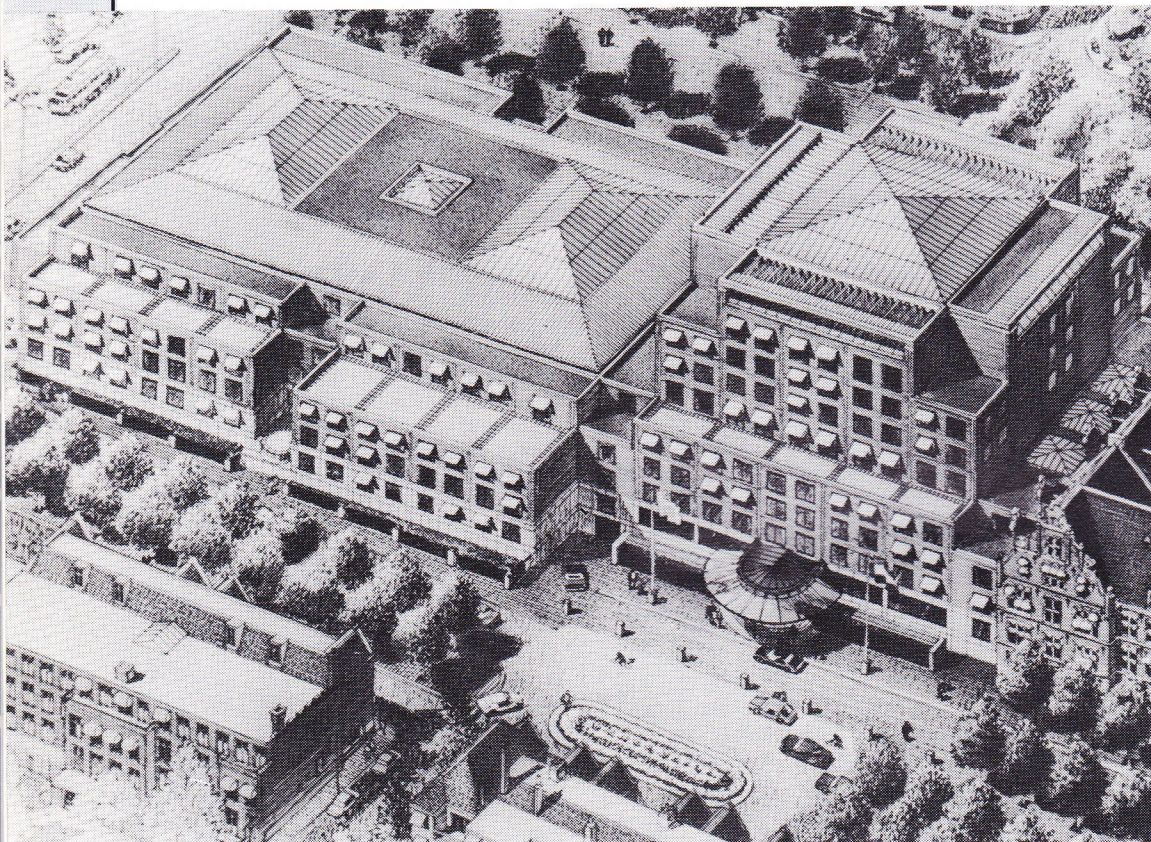
Joop Kerkhoven besloot zijn toespraak met een vers uit 'In de ban van de Ring' van Tolkien:

De weg gaat verder, eindeloos, vanaf de deur waar hij begon. Ik moet hem volgen, rusteloos, tot ver achter de horizon.

*Gaarne zeg ik iedereen dank voor de wijze waarop – hetzij door aanwezig te zijn dan wel per post – van mijn afscheid een zeer plezierige aangelegenheid werd gemaakt. Ook nogmaals dank voor de gewaardeerde en soms zeer originele cadeaus.
Het ga u allen goed!*

Joop Kerkhoven

SCHOON SCHIP



Een 'artist-impresion' van het nieuwe gedeelte van het Haags Centraal Kantoor. Duidelijk zichtbaar de drie koepels op het dak, waaronder de binnentuinen zich bevinden. Het nieuwe kantoor sluit aan op het bestaande hoofdgebouw (rechts).

400 kantoor kamers en een parkeergarage voor 500 auto's bevatten. Bovendien zal het representatieve accommodatie bieden aan de directie van de Koninklijke/Shell Groep. Opvallend is het ontwerp zijn drie wintertuinen en de daarmee samenhangende dakconstructie.

Gezocht

Bij de samenstelling van het gedenkboek, waarover enkele maanden geleden reeds een bericht werd geplaatst, blijkt dat met name over de oorlogsjaren 1940-1945 het historisch foto-archief leemten vertoont. Gezocht worden foto's gemaakt aan boord van opvarenden, van afweergeschut, bescherming tegen luchtaanvallen, van Konvooi-vaart, enz. Kortom, al datgene wat kan bijdragen tot goede illustratie van die voor onze ex-collega's bijzonder kommervolle tijd. Met name op de gepensioneerd wordt een beroep gedaan om, als zij over dergelijke opnamen beschikken, telefonisch contact te willen opnemen met de samensteller, W. N. Wouters, onder (010)-696257.

Nieuwbouw haags centraal kantoor

Op 11 januari heeft het college van Burgemeester en Wethouders van Den Haag, de bouwvergunning verleend voor de bouw van het nieuwe gedeelte van het Centraal Kantoor van de Koninklijke/Shell Groep. Ze kunnen dus in Den Haag aan de slag. En dat doet men ook, te beginnen met het slopen van een aantal panden op het terrein tussen Groenhovenstraat, Raamweg en Carel van Bylandtlaan. Op dit terrein, naast het bestaande hoofdgebouw is de nieuwbouw geprojecteerd. Het nieuwe gebouw is ontworpen door het architectenbureau Luyt, De Jongh, Abels en Grasveld in

samenwerking met het Amerikaanse architectenbureau Skidmore, Owings & Merrill in San Francisco. De bouw is gegund aan de in Den Haag gevestigde aannemingsmaatschappij Wilma Bouwonderneming West B.V., waardoor in de Haagse regio voor ± 400 manjaren werk is gewaarborgd. In dit aantal manjaren is niet begrepen de hoeveelheid werk, die een project van deze omvang betekent voor toeleveringsbedrijven. Ongeveer 40% van de totale bouwsom van 59 miljoen gulden, betreft arbeidsloon (23 miljoen gulden). Het gehele complex zal circa

OVST-nieuws

Tijdens de op 14 maart 1983 te houden algemene ledenvergadering zullen de volgende agendapunten in behandeling worden genomen:

1. Opening
2. Terugblik activiteiten 1982
3. Financieel overzicht 1982
4. Eventueel binnengekomen stukken
5. Mededelingen voorzitter
6. **Opheffing OVST/contributiebijdrage**
7. Rondvraag
8. Sluiting

Aanvang 16.30 uur in kamer 9.02 van het Shell-gebouw aan het Hofplein. De OVST-leden hebben een schriftelijke uitnodiging ontvangen tot het bijwonen van deze vergadering.

SCHOON SCHIP

IJsvaart

O/Y Shell A/B in Helsinki heeft een nieuw schip. Het is de 'Shelltrans' van 11.500 ton draagvermogen. De tanker werd in 1982 gebouwd door de werf Valmet O/Y in Helsinki. Een Wärtsila dieselmotor van 7500 BHP zorgt dat het schip een snelheid bereikt van 15,3 mijl. De voorsteven van de 'Shelltrans' is extra verstevigd voor de vaart in het ijs. Er is aan boord accommodatie voor 18 officieren en manschappen. Ook zijn twee sauna's ingebouwd.

Zeemanshuizen

Op 1 april 1982 kwam de fusie tot stand tussen 'Stella Maris' en 'Zeemanshuis Veerhaven'. De nieuwe stichting heet Stichting Zeemanshuis Rotterdam. In verband met ingrijpende verbouwing/uitbreiding werd 'Stella Maris' eind december vorig jaar tijdelijk gesloten. Alle activiteiten werden gebundeld en in het zeemanshuis aan de Veerhaven 17 worden nu de opvang en de begeleiding van de zeelieden verzorgd. De verbouwing van het zeemanshuis aan de Willemskade in Rotterdam zal ongeveer anderhalf jaar duren. Na voltooiing gaat het zeemanshuis aan de Veerhaven dicht en worden alle activiteiten van het zeemanswerk vanuit het dan vernieuwde zeemanshuis aan de Willemskade geleid. Alle zeevarenden die met een van



de twee huizen contact hadden, zijn nu van harte welkom in Zeemanshuis Rotterdam, Veerhaven 17, telefoon 010-366783.

Opdracht

Shell Australia heeft onlangs bij de Mitsubishi scheepswerf in Japan een 115.000 tons tankschip besteld. Het schip moet in juni 1984 worden opgeleverd en zal, onder Australische vlag, worden ingezet voor het vervoer van ruwe olie en feedstocks van het Midden-Oosten naar de Shell-raffinaderijen in Sydney en Melbourne. Ook zal het schip wereldwijd kunnen worden ingezet.

Nederlanders en de Zee

Tegelijk met de uitzending van de eerste aflevering van de 9-delige NOS TV-serie 'Maritiem' op 17 februari jl. is een boek verschenen met als titel: 'Maritiem: Nederlanders en de Zee'.

De auteur van dit boek, Hans Vandersmissen, heeft in samenwerking met het NOS TV-team en anderen, uit het voor deze serie verzamelde materiaal dit boek samengesteld. De inhoud ervan is zeker informatief en is, mede door de prettige indeling, gemakkelijk leesbaar. Bij het

maken van het TV-programma 'Maritiem' (waarover wij in het februari-nummer van 'Schip en Ka' schreven) kon slechts summier op de geschiedenis van de scheepvaart worden ingegaan. Verhoudingsgewijs kon daar in het boek veel meer aandacht aan worden besteed. De prijs van het met vele illustraties in kleur en zwart/wit uitgevoerde boek is als paperback f 29,50 en gebonden f 37,50. Uitgeverij is De Boer Maritiem (Unieboek B.V.), Bussum.

Gehuud

14.12.82: H. Seegers, hoofd voeding, met mw A. A. Hajpdrowska;
14.01.83: A. van der Windt, alg. sch. vakman, met mw N. J. Vlug;
21.01.83: G. Ipreburg, 5e wtk, met mw. A. F. M. van Ginderen;
28.01.83: F. W. A. van Deursen, hoofd voeding, met mw. A. Hoekstra;
07.02.83: H. Brugts, 4e stm, met mw. K. van der Voordt;
10.02.83: A. J. Leget, 4e wtk, met mw. D. van Staalduinen;

Aflossingen:

roff: J. H. van den Toorn, J. Gerritsen, G. J. Wevers, J. W. Hendricks, G. H. P. Ribbens, H. S. H. de Jong, H. E. Haalmeyer
gezagv.: H. J. Allaart, J. E. Dekker, R. Jousma, J. Klein Roseboom, R. Knol, H. A. Kuling, B. Ritman, J. S. Schregardus
1e stm.: M. F. D. Beckx, A. J. Both, R. Dijkstra, J. A. van Kesteren, G. J. Knol, A. J. de Kraker, W. C. Moll, W. C. Padmos, F. B. Schroder, H. Sieders, A. Vlaar, R. van Westendorp
2e stm.: P. J. van den Driest, D. A. L. Hitz, W. Holwerda, P. H. Jacobs, B. Kerver, J. van Rooyen, H. Rypkema, A. A. Schmidt, J. Schol, J. van der Tuin, Z. M. J. van Vliet, H. A. van der Want, A. G. J. de Wit
3e stm.: P. J. J. van den Berg, J. de Boer, Y. de Boer, W. M. de Bruyn, W. van Dijk, R. J. M. Herbes, R. P. C. van Leeuwen, P. J. Prenen, B. de Roos Nieuwkamp, P. N. M. Ros
4e stm.: B. F. L. Cloet, F. B. A. van der Elsen, A. M. G. van den Hurk, G. J. de Jong, G. H. G. M. Scheres, M. van der Woud
stml.: G. W. J. Oosterbroek
hwtk.: A. J. Baerveldt, F. W. Gakes, C. G. Pusch, W. G. van der Velden, O. A. van der Want, J. Wielart
2e wtk.: I. J. Albrechts, F. A. J. Boot, G. J. van Eyk, J. A. de Groot, M. F. Koens, M. J. Parent, J. H. S. van der Pas, E. S. Petrusma, A. van Rijswijk, F. A. M. Vergroesen, J. M. van de Wal
3e wtk.: T. J. M. H. Bakker, R. Bos, T. den Dekker, C. A. van Esveld, G. W. Goethals, G. J. Harlaar, R. F. van Loon, B. L. C. Maas, T. P. M. Westhuis
4e wtk.: B. van den Ban, W. Overeem

5e wtk.: M. P. M. Boeren, A. M. P. Dekker, D. J. Haazebroek, A. C. Kleyn, H. A. Lamme, H. T. J. Meyer, B. Scholten, P. J. Veldhuizen, J. G. Verbeek, H. van Weenen, L. van der Woerdt
vrn.: C. F. M. Hartman
1e vak.: L. A. T. Blankemeyer, W. Gerritsen, M. Temmerman
wass.: J. A. Beukelman, R. S. Brak, E. L. Evers, J. de Gans, H. W. Nusselder, A. J. M. Pieters, W. Steensma, S. Y. Tysma, M. J. van der Veen, Q. A. P. de Wit, E. Wuestman
asv.: J. A. M. van Beurden, J. Brederveld, J. H. G. M. Coppelmans, R. E. Curial, R. F. Huysers, W. H. Klein, M. Kumentas, C. N. M. Prins, B. L. Quist, R. Schaap, K. van der Sluis, J. H. Winands, R. W. van Rooyen
saw.: G. A. Brand
aasv.: R. Engelsman, H. C. J. van Laarhoven, A. Pervoost, F. T. M. Pizarowitz, R. J. S. Vrugteman
asaw.: A. J. de Gooyer, R. G. Schwalbach, R. P. A. Smeysters
hovo.: M. van Hagen, W. G. Meuleman, W. A. van Noort, B. M. de Roode, J. R. L. van Toornburg, J. M. C. Verjans
kok.: E. J. Niemeyer
hbed.: J. Boelee, H. Domselaar
bed.: M. Bouwkamp, A. K. van der Toorn, A. Vrolijk, A. A. M. Wintjes
jaw.: F. Bak, R. J. Dekker, G. J. Feringa, R. P. A. Heuts, J. B. W. F. Jansen, J. M. Vermeulen, R. van Zomeren

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. 'Abida'
1e stm. R. van Kranen, wtkl. J. M. Slot, wtkl. P. A. B. Sniijders
m.s. 'Acila'
wnd.-3e wtk. P. Hack, wass. C. G. J. Broeders
m.s. 'Acmaea'
2e stm. A. J. Kappers
m.s. 'Acteon'
hwtk. C. J. Vermeulen, 2e wtk. J. H. M. A. van Jaarsveld, wnd.-3e wtk. R. Romijn Jr., wass. J. F. Boers
m.s. 'Caurica'
wnd.-4e wtk. A. B. M. Bokkers
m.s. 'Cinulia'
roff A. C. Polak, wass. H. C. A. Muller, wass. W. A. J. M. Nas
m.s. 'Crania'
1e stm. F. J. Kronenberg, stml. P. Kees, wass. F. J. Tryselaar
m.s. 'Dallia'
1e stm. W. A. Mostert, 2e stm. J. A. Koenraad, 2e wtk. J. C. Ganzinga, 5e wtk. E. Smit, wass. F. D. P. Croes
m.s. 'Daphne'
roff. H. W. Hogeweg, gezagv. R. A. Kattenburg Schuler, hwtk. H. L. de Koning, 2e wtk. D. Westdorp, 3e wtk. A. van der Ster, vrm. G. J. van Delft, 1e vak. F. W. Bosson, 1e vak. J. M. H. Siepers, saw C. J. F. van den Berg, saw L. H. A. T. van Dijk, saw T. C. J. G. Schuit, hbed. W. D. Anthonio
m.s. 'Diadema'
2e stm. L. A. H. Vader, wnd.-4e wtk. Y. S. Attema
m.s. 'Felania'
2e stm. P. C. Mink, asv. J. H. Oosterhof, asv. J. Vriendje, hovo W. E. M. van Lieshout, bed. E. A. Lammers
m.s. 'Felipes'
roff. B. Immerzeel, 1e stm. L. A. Groendijk, hwtk. F. Bakker, asv. P. M. Hendriks, asv. J. Jager, asv. R. Zwart
m.s. 'Ficus'
1e stm. P. J. Muntjwerf, stml. H. A. C. A. Heyns, asv. M. A. J. Veen, bed. L. L. Teveer
m.s. 'Flammulina'
roff. N. Eijlers, gezagv. M. de Graaf, stml. M. Boersma, stml. E. J. M. Trimbach, 2e wtk. H. Japin, 4e wtk. R. Roor, asv. G. Ekkelenkamp, asv. G. van Kuilenburg, aasv. S. H. J. Gieling, hovo H. J. van Alphen, bed. P. de Vries
m.s. 'Fossarina'
roff. P. W. Veygen, gezagv. A. J. Bloem, 1e stm. G. W. Geesink, 2e stm. D. J. Mittelmeyer, 3e stm. R. G. Pieters Jr. stml. M. Scholten, 2e wtk. J. E. A. Westerbeek, asv. S. J. van der Heide, asaw. J. Hart, asaw. S. G. Hoedjes, hovo O. A. Looyen, bed. I. M. C. Veenstra
m.s. 'Fossarus'
1e stm. J. Boonstra, hwtk. J. L. 't Mannetje, 2e wtk. J. Smid, 4e wtk. P. P. van der Wilt, asv. H. Haasnoot, asv. H. de Vries, aasv. H. Oosterhof, aasv. H. C. Weenink, ajng. R. M. Becks
m.s. 'Fulgur'
2e stm. F. Makkee, stml. R. M. M. Y. Duym, 3e wtk. P. J. van den Ende, asv. P. den Hamer, asaw J. A. H. Eykelenberg, 2e vak. J. L. Perez Hermo, saw S. Cuadrado del Castillo, saw D. Fandino Rodriguez, saw A. Fernandez Garcia, saw A. Guisande Martinez.
m.s. 'Fusus'
1e stm. H. J. de Vries, asv. J. W.

In memoriam

Op 19 januari jl. is overleden de heer

H. J. W. Huisken,
oud-hoofdwerktuigkundige. De heer Huisken verliet de dienst der maatschappij op 31 augustus 1961 na bijna 24 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 74 jaar.

P. Grommen, asv. J. J. van Hulst, asaw W. P. Guyt, bed. A. Scheffer
s.s. 'Kylix'

2e stm. R. I. de Roos

s.s. 'Laconica'

roff. A. A. M. Lapidaire, 2e wtk. C. N. A. Vreke, 4e wtk. D. Struyk Jr., 5e wtk. W. A. Koudijs, 5e wtk. W. G. van Megen, hovo W. Haanepen

s.s. 'Latia'

roff. F. K. van Westen, 2e stm. R. P. Regout, 2e wtk. J. J. J. Ludekuse, 5e wtk. J. H. M. Bos, wass. J. H. Steur, hovo H. Vrugt

s.s. 'Latirus'

gezagv. J. de Jager Sr. 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, hwtk. O. K. Nicolai, 5e wtk. P. Moll, 5e wtk. E. R. J. van der Sleen, wass. F. S. J. van Rossum

s.s. 'Lepton'

2e stm. C. J. van Essen, 3e stm. L. van den Ende, 1e vak. L. J. C. van Kuyen, wass. H. A. Hulzebosch, kok B. J. Hoeneveld, hbed. F. P. Lommerse

m.s. 'Niso'

1e stm. W. Beekman, 2e stm. P. A. D. Bouwman, wnd.-3e wtk. H. Hoekstra

s.s. 'Ondina'

gezagv. C. R. Groen, 1e stm. C. J. Clarisse, 3e stm. W. H. Nibbelink, stml. G. J. Holtzer, 2e wtk. P. Stachelhausen, wass. G. J. C. Dudink, hovo A. Onderstal

s.s. 'Onoba'

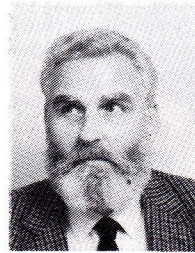
gezagv. H. K. Paauw, 1e stm. G. L. A. Martens, 4e stm. F. J. Ringsma, wass. R. J. Sellier

s.s. 'Sepia'

1e stm. W. Hoogendijk, stml. J. M. Schut, 3e wtk. N. P. Dekker, 5e wtk. W. J. Cheizoo, wtkl. P. van der Wal, wass. A. O. Koetje

m.s. 'Tagelus'

wnd.-3e stm. E. Barsingerhorn, 2e wtk. H. M. Westerveld, 3e wtk. W. G. Kole



in memoriam H. A. Groenendijk

Op 26 januari jl. ontvingen wij van de gezagvoerder van het m.s. 'Fossarina', op weg van San Juan (Puerto Rico) naar Aruba, het schokkende bericht dat hoofd voeding H. A. Groenendijk de avond ervoor om ongeveer 18.00 uur overboord moet zijn geraakt. Na een meer dan vierentwintig uur durende zoekactie, waarbij ook een vliegtuig assisteerde, werd niets gevonden. Daarom moet met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden aangenomen dat de heer Groenendijk is verdrongen. Wij hebben Henk Groenendijk in zijn bijna vijftwintig-jarige dienstperiode leren kennen als een gewaardeerd medewerker met een grote plichtsbetrachting. Geen moeite was hem te veel om het zijn mede-opvarenden, speciaal op culinair gebied, naar de zin te maken. Zijn maatschappelijke betrokkenheid deed hem gedurende een aantal jaren een zeer gewaardeerd lid van de ondernemingsraad zijn. Wij hopen dat zijn echtgenote, zoon en verdere familieleden dit zware verlies met berusting weten te dragen.

Hiermede dank ik de medewerkers van Shell Tankers B.V. voor het medeleven betoond na het overlijden van mijn man

Jan Timmers

Vooraf de brieven en de telegrammen van zijn collega's aan boord hebben mij veel steun gegeven.

Jannie Timmers-Van der Velde

s.s. 'Vitrea'

roff. H. R. Plooyer, 3e stm. M. C. Swart, 4e stm. A. D. N. Smith, 5e wtk. K. H. Lugthart, wass. R. M. Nelson

s.s. 'Zafra'

1e stm. D. C. Tazelaar, 2e stm. J. A. P. Donks, 4e wtk. T. M. Brandts, hovo W. C. Kapper

s.s. 'Zaria'

roff. J. J. A. Versteeg, 3e wtk. J. G. Kuit, wass. D. van Vliet

Uit dienst getreden:

3e stm.: R. C. J. Koreman, J. S. Bakker;
wass.: E. M. Brouwer;

Tijdelijke tewerkstelling

hoofd voeding: J. M. C. Verjans-walorganisatie-sectie DFMO/7;

Met pensioen:

gezagv.: D. Rijk;
hdf. wtk.: D. Gooris;
hoofd voeding: H. Scharloo;

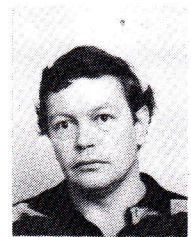
Aangesteld als:

gezagv.: C. R. Groen;

Behaalde diploma's

1e stuurman G.H.V.: S. S. Abma; C. J. van Essen, P. L. van der Vos
1e stuurman G.H.V.-th.: L. van Doren; K. T. Wiegert
2e stuurman G. H. V.: W. van Dijk, C. Groenendaal;
'C': J. A. Willems;
'C-th.': L. F. Kruyt;
'B.': A. W. J. Beunis, J. F. Wind, H. Hoekstra, H. L. M. van Haelen, R. J. Fortanier;

Onze vlootjubilaris



G. J. C. Dudink
wachlassistent
10 jaar op 03.04.83

**WAL
WAL
WAL**

Met pensioen

M.i.v. 1-2-1983 J. B. Kerkhoven, DFP/1
M.i.v. 1-2-1983 C. van Steensel, DFF/2

'Een geschikt type voor de reederij' met pensioen

Precies een week nadat Joop Kerkhoven afscheid nam, was voor nog een 'werker van het eerste uur' het moment van vertrek aangebroken. Kees van Steensel, chef sectie DFF/2 (Methodes, Procedures en Computertoepassingen) werd op vrijdag 28 januari, samen met z'n vrouw en kinderen, uitgewuifd door een grote schare belangstellenden, die daarvoor om vier uur in de grote lunchkamer bijeen waren gekomen.

Met Kees van Steensel verdwijnt weer een vertrouwd gezicht uit de Shell Tankers samenleving. Iemand die vele ups en downs van de maatschappij heeft meegemaakt. Dick van Zanen, Hoofd DFF, vertelde in zijn toespraak iets over de carrière van Kees. 'We kennen elkaar al heel lang. Onze beide wiegen hebben niet ver van elkaar vandaan gestaan. In Scheveningen, waar we ook dezelfde school hebben bezocht. Daarom dat we veel nostalgische herinneringen gemeen hebben'. Op 1 januari 1949 trad Kees in dienst van de B.P.M., afdeling Reederij. De eigenlijke voorloper van onze huidige maatschappij. Hij was, zoals de algemene indruk bij de sollicitatie luidde 'een geschikt type voor de Reederij'. Aan welke voorwaarde je moest voldoen om nu juist voor de Reederij te worden geselecteerd, is nooit erg duidelijk geworden. . . .

Na bijna een jaar op de boekhouding te hebben gewerkt werd Kees eind 1949 op de loonadministratie geplaatst. Later werd dit de afdeling SL, Salarissen en Lonen, in die tijd beter bekend als de Scheveningse Loonadministratie vanwege de niet onaanzienlijke Scheveningse invloeden. De rederij verhuisde een paar jaar later naar Rotterdam. Naar het Groothandelsgebouw. Tegen het eind van de jaren vijftig werd de mechanische loonadministratie doorgevoerd via een ponskaartensysteem. Later deed de computer z'n intrede. Dit resulteerde in de oprichting van de nieuwe sectie Computertoepassingen, waarvan Kees de leiding kreeg toevertrouwd.

In zijn betoog noemde Van Zanen de enorme ontwikkelingen op het gebied van de automatisering. En de vele moeilijkheden die daarbij werden ondervonden. Bij nacht en ontij moest Kees hals over bol naar het toenmalige

Links
Kees van Steensel,
rechts
Dick van Zanen



SBCC (nu SNI) in Den Haag om, samen met de mensen daar, een fout op te sporen. Niet alleen op het gebied van de automatisering heeft Kees z'n sporen verdiend. Ook de ondernemingsraad lag Kees zeer na aan het hart. In 1974 werd hij voorzitter van de gekozen leden van de toenmalige OR-wal. Als lid van de Centrale Ondernemingsraad en lid van verschillende COR commissies (o.a. de COR pensioencommissie) genoot Kees grote achting door z'n kennis van zaken en z'n grote inzet voor de maatschappij en haar werknemers. Als afsluiting van het eerste gedeelte van de afscheidsviering overhandigde Dick van Zanen een aantal tastbare herinneringen, aangeschaft uit de bijdragen van talloze collega's, zoals een klok 'om bij de tijd te blijven' en een barometer 'om de grillen van de natuur tijdig te onderkennen'.

Een hecht team

Iemand die Kees ook al vele jaren kende 'en nu de kans schoon zag om eindelijk iets tegen Kees te kunnen zeggen zonder steeds in de rede gevallen te worden' was Frans van der Kolk. Jarenlang hebben ze samen opgetrokken. Lief en leed gedeeld in de OR. Kees als voorzitter en Frans als secretaris. Een hecht team. En dat zijn ze ook na hun OR-tijd gebleven. Frans vertelde op zijn eigen geestige wijze het een en ander over hun belevenissen. 'Tussen de middag gingen we altijd samen lunchen. Daarna samen naar de Shell Shop. Elke dag. Niet om er wat te kopen maar gewoon voor de gezelligheid. Ze konden ons er wel uittekenen'. Op dinsdag wordt er in de stad de weekmarkt gehouden.

Als het weer het maar enigszins toeliet waren Kees en Frans daar aan te treffen. Ze lieten daar hun uiterst kritische blikken over de uitgestalde waren gaan. 'En soms kochten we er zelfs wat. Plantjes voor de tuin van Kees of een bloemetje bij 'tante', die altijd vers waren'. Ook bij de groente en fruitstalletjes werd halt gehouden. Net zo als bij de viskramen waarbij Kees de omstanders en niet in de laatste plaats de vishandelaar zelf, verbaasde door alle namen op te kunnen noemen van de uitgestalde vis (maar hoe kan dat ook anders, als geboren en getogen Scheveninger). Frans: 'Het is wel eens voorgekomen dat we op de markt voor inspecteurs van de Keuringsdienst van Waren werden aangezien'.

Frans kwam in zijn toespraak nog even op de ruim zes OR-jaren terug. 'Een periode waarin we nogal eens met boze koppen tegenover elkaar stonden. Tijden van veel spanning en emotie. Maar 't kwam toch altijd weer goed'.

Ook als OR-lid was Kees zeer kritisch ingesteld. Was altijd op z'n qui vive om bij

een vermeende incorrecte gang van zaken of een gesignaleerde onregelmatigheid een vermanend vingertje op te steken. Daarom was het zeer toepasselijk dat Frans hem een miniatuur handje met een opgeheven vingertje als geschenk aanbood. Ter herinnering aan de OR-tijd. En om nog eens terug te denken aan de wekelijkse marktbezoeken een paar zakjes tuinzaden. Ook een reusachtige winterpeen ter illustratie van wat er uit zo'n minuscuul zaadje kan ontstaan.

Van kroontjespen tot computerterminal

Nu was er eindelijk gelegenheid voor Kees om iets te zeggen 'alhoewel het me na zo'n spraakwerval moeilijk valt om zelf nog iets te zeggen. . . .'. Maar Kees zou Kees niet zijn als hij daar niets tegenover kon stellen.

Hij begon met het citeren van een uitspraak die Frank Sinatra eens had gedaan: 'I reached the age of sixty somewhat earlier than expected'. En zo was het bij hem ook. 'Vooral het laatste half jaar is omgevlogen'. Ook Kees liet het verleden nog even in de herinnering terugkomen. Alhoewel de B.P.M., bij zijn indiensttreding, als zeer vooruitstrevend bekend stond, werden de vouchers toen nog met de hand geschreven. En niet met een vulpen (ballpoints waren toen natuurlijk helemaal nog in geen velden of wegen te zien) maar met een gewone kroontjespen. Men zou dan ook de tijd dat Kees van Steensel bij Shell heeft doorgebracht kortweg kunnen samenvatten als de periode 'van kroontjespen tot computerterminal'. 'Er werd in die beginjaren veel gekheid gemaakt, het was de tijd van de 'practical jokes', maar er moest ook enorm hard worden gewerkt. De vloot zou blijven groeien. In 1956 moesten we voor 10 jaar budgetteren naar 90 schepen. En nu? Terug naar 25 schepen!'

De OR-tijd is een zeer belangrijke geweest voor Kees. Ook hij haalde dit aan. 'Ik heb van mijn OR-lidmaatschap veel geleerd, qua persoon en qua know how. Je leert veel van elkaar en wat zeer belangrijk is: je leert voor je eigen mening uitkomen. Hij herinnerde zich nog goed de woorden van Shell commissaris, wijlen Prof. van Esveld: 'verliest nooit de moed want het gemeenschappelijk belang van velen rust op u, enkelingen'. Vervolgens dankte Kees de sprekers, Dick van Zanen en Frans van der Kolk ('Frans, we vormden een gelukkig huwelijk') voor hun vriendelijke woorden. Ook dankte hij voor de prachtige cadeaus.

'Het ga U allen goed!'