

# SCHEEP

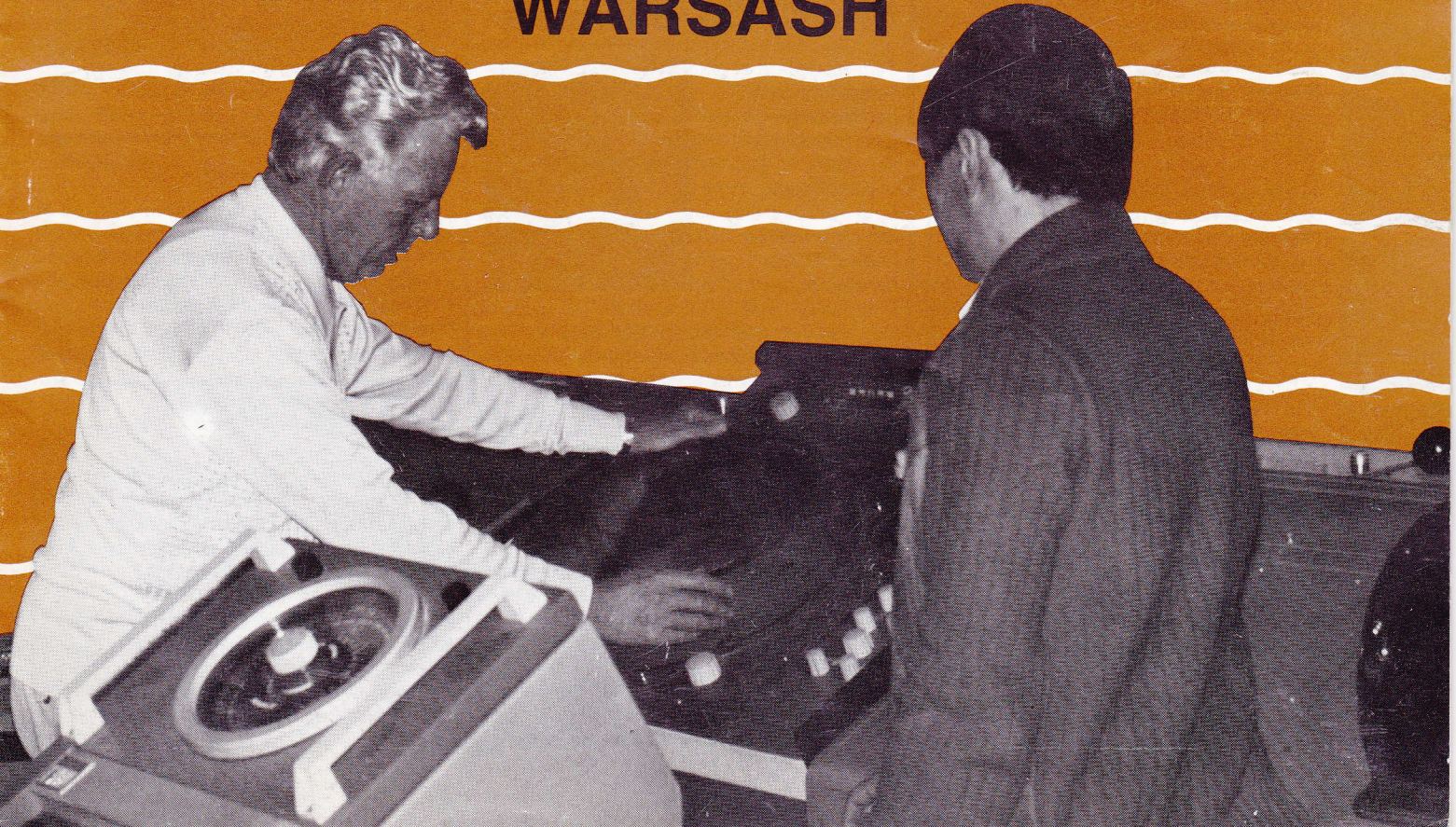


# TECHNIEK

20e jaargang  
nummer 9  
mei 1981

**Scheepssimulatie-cursus**

**WARSASH**



# 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

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Twintigste jaargang, nummer 9  
mei 1981

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.

*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 Vorm

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

|   |    |
|---|----|
| Jaarvergadering SMS                                       | 3  |
| Het energieboek van Shell vertelt<br>het complete verhaal | 5  |
| OR-vloot  | 6  |
| Een nieuw beoordelingssysteem                             | 8  |
| Warsash   | 10 |
| Het weten waard   | 12 |
| Schoonschip   | 13 |
| Personalia  | 14 |
| Met pensioen  | 16 |



## Afscheid gaat nemen . . .

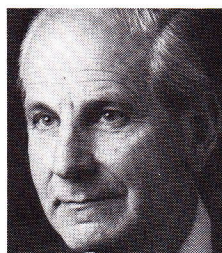
Onze directeur, de heer M. L. C. van  
Heeswijk, zal, zoals reeds aangekondigd,  
op 1 augustus a.s. vanwege zijn  
pensionering worden opgevolgd door de  
heer A. L. Rasterhoff. Echter, met de  
vakantiedagen in het verschiet, is  
besloten het afscheid van het personeel  
reeds op donderdag 2 juli a.s. te houden.  
Behalve het walpersoneel worden alle  
verlofgangers van de vloot en  
gepensioneerden die van hun  
belangstelling willen doen blijken, hierbij  
uitgenodigd die namiddag aanwezig te  
zijn op de afscheidsreceptie in de grote  
lunchkamer van het Shell-Gebouw, 2e  
etage; aanvang 16.00 uur. Ook  
echtgenoten zijn van harte welkom.  
Bij die gelegenheid kan men tevens,  
voorzover niet reeds geschied, kennis  
maken met de nieuwe directeur, de heer  
Rasterhoff.

## Nieuwe Commissaris

Tijdens de  
vergadering van  
de Raad van  
Commissarissen  
van onze  
maatschappij  
op 3 april jl. is als  
opvolger van de  
heer J. A. Warning  
benoemd  
Ir. L. A. Vernède.

De heer Vernède, die op 3 juli 1917 in  
Borneo werd geboren, studeerde aan de  
Technische Hogeschool te Delft, alwaar  
hij in 1943 het diploma  
scheepsbouwkundig ingenieur behaalde.  
Van 1946 - 1948 bekleedde de heer  
Vernède de functie van leraar aan de  
Hogere Technische School te Dordrecht.

Na in de jaren 1948 - 1952 te zijn  
opgetreden als Project Engineer bij het  
bedrijf Joseph Boel te Tamise in België,  
trad hij in laatstgenoemd jaar in dienst  
van de Nederlandse Dok en  
Scheepsbouw Maatschappij (NDSM),  
van welk bedrijf hij in 1961 tot Directeur  
werd benoemd.  
Daarna - in 1968 - werd de heer Vernède



tot lid van de Raad van Bestuur van  
Verolme benoemd, welke functie hij tot  
1969 bekleedde.  
Van 1969 - 1979 fungeerde hij als lid van  
de Raad van Bestuur van  
Scheepswerven A. G. Weser te Bremen.  
De heer Vernède bekleedt geen verdere  
commissariaten. Hij is gehuwd en heeft  
vijf kinderen.

## Helfrich volgt Montijn op

Ir. J. A. P. Montijn, president-directeur  
van Shell Nederland B.V., zal op 30  
november 1981 wegens pensionering zijn  
functie neerleggen. Per 1 december  
wordt hij opgevolgd door drs. A. C.  
Helfrich, thans hoofd Marketing in de  
Europese organisatie van Shell  
Internationale Petroleum Maatschappij  
B.V. De heer Helfrich werd op 5 maart  
1927 in Den Haag geboren. Hij behaalde  
zijn doctoraal examen economie aan de  
universiteit van Amsterdam in 1954. In  
dat jaar ook kwam hij in dienst van de  
Koninklijke/Shell Groep.



Ir. J. A. P. Montijn

Drs. A. C. Helfrich

De heer Helfrich werkte  
achtereenvolgens in Marokko, Engeland  
en Algerije. In 1966 volgde zijn  
benoeming tot general manager van  
Société Shell du Cambodge. In 1968  
keerde hij terug naar Nederland, waar hij  
directeur Marketing van Shell Nederland  
Verkoopmaatschappij B.V. in Rotterdam  
werd. Sinds 1 januari 1976 werkt hij in zijn  
huidige functie.

## Vlootbestand

De 'Dosina' is verkocht en op 1 april jl.  
overgedragen aan de nieuwe eigenaars:  
Tsakos Shipping and Trading S.A. te  
Piraeus. De overdracht vond plaats in  
Singapore. Onze vloot telt thans 36  
schepen.

## Oproep

Alle stuurlieden die in het bezit zijn van  
het **Algemeen** Certificaat van  
Bekwaamheid als Radio-telefonist,  
worden verzocht dit zo spoedig mogelijk  
te melden bij de personeelsafdeling  
(DFP/111 - toestel 6134). In verband met  
de plaatsing op twee onzer schepen van  
satelliet-communicatie-eenheden  
(waarmede ook de twee  
nieuwbouw-smeerolieschepen worden  
uitgerust) is het dienstig als zoveel  
mogelijk

gezagvoerders/navigatie-officieren bevoegd zijn om, wanneer de radio-officier onverhoopt uit mocht vallen, met kuststations radio-telefonieverkeer te onderhouden. Alle inlichtingen omtrent tegemoetkoming van maatschappijzide bij het behalen van dit certificaat staan vermeld in de op 13 maart jl. aan alle navigatie-officieren verzonden brief.

## VLOOTCIRCULAIRES

| Nr   | Datum   | Onderwerp                                  |
|------|---------|--|
| 1705 | 24.3.81 | Portindexcijfers 2e kw. 81 (PCOR)          |
| 1706 | 27.3.81 | Sociaal verslag                            |
| 1707 | 31.3.81 | Koersen (PCOR)                             |
| 1708 | 31.3.81 | Onderhoudsconditie-rapport (PCOR)          |
| 1709 | 1.4.81  | Overlegvergaderingen met O.R.-vloot (PCOR) |
| 1710 | 6.4.81  | Ontroestingsapparatuur (PCOR)              |
| 1711 | 7.4.81  | Port performance - kosten per dag          |
| 1712 | 7.4.81  | Resident superintendent Curacao (PCOR)     |

## Mededeling Onderling Medisch Steunfonds U.A. (O.M.S.)

Het bestuur van het bovengenoemde fonds deelt mede dat op 14 mei 1981 te 14.30 uur een *Algemene Ledenvergadering* zal worden gehouden te Rotterdam. Het O.M.S. is door het Bestuur van het S.M.S. opgericht en de oprichtingsakte, waarin de statuten zijn opgenomen, werd op 30 december 1980 voor de notaris verleden. In afwijking van hetgeen vermeld was in de vorig jaar december aan alle leden van het S.M.S. toegezonden circulaire kunnen uitsluitend niet verplicht verzekerden en gepensioneerden die geen lid van een Algemeen Ziekenfonds zijn tot het O.M.S. toetreden. In bovengenoemde vergadering zal worden voorgesteld de volgende wijzigingen in de Statuten aan te brengen: *Artikel 4, lid 1*: de woorden 'en de premies der door hem af te sluiten verzekeringsovereenkomst' komen te vervallen. *Artikel 12*: in de tweede zin komen de woorden 'de tarieven als mede' te vervallen. *Artikel 13, lid 3*: in de zesde regel wordt 'vergaderingen' vervangen door 'vergadering'. Tevens zal in deze vergadering een ontwerp Huishoudelijk Reglement ter goedkeuring worden voorgelegd. De niet verzekerden die zich al inmiddels als lid hebben opgegeven en die deze vergadering willen bijwonen worden - zulks in verband met de reservering van de zaalruimte - verzocht dit zo spoedig mogelijk te melden aan: Administratie O.M.S. - t.a.v. Hr. E. v.d. Gaag - Hofplein 20 te Rotterdam. Aan hen zullen zo spoedig mogelijk de agenda en de daarbij behorende bijlagen worden toegezonden.

Degenen die de vergadering niet zullen bijwonen doch wel kennis willen nemen van de op 30.12.'80 vastgestelde Statuten en het ontwerp Huishoudelijk Reglement kunnen deze stukken aanvragen bij de administratie van het fonds te Rotterdam. Tenslotte wordt nog medegedeeld dat zo spoedig mogelijk na bovengenoemde vergadering een exemplaar van de Statuten en het Huishoudelijk Reglement te zamen met de verzekeringsovereenkomst aan de leden zullen worden toegestuurd.

## Jaarvergadering SMS

Op vrijdagmiddag 13 maart jl. werd de jaarvergadering gehouden van de afdeling Rotterdam van het Sociaal Medisch Steunfonds. Belangrijkste onderwerp van de vergadering, die werd bijgewoond door 22 personen, werd gevormd door een toelichting op de organisatorische veranderingen die op 1 januari jl. werden doorgevoerd. In dit blad heeft u onlangs uitgebreid kunnen lezen dat het SMS werd opgesplitst in een Sociaal Medisch Steunfonds en een Onderling Medisch Steunfonds (OMS). Over die opsplitsing gaf de voorzitter van de afdeling, de heer K. Mulder, een toelichting.

In het kort komt het er op neer dat de fiscus, die belasting vraagt over het werkgeversaandeel in de normale ziekenfondspremie (voor verplicht verzekerden), dit ook wilde doen over de bijdrage in de kosten van 'ziekenfondsen' van grote bedrijven. De kosten van het

SMS worden voor een deel gedekt door de bijdragen (premies) van de leden - werknemers en gepensioneerden van Shell - en voor een deel (het restant) door de Shell Nederland Groep. De overheid wenste nu een gelijke behandeling van verplicht verzekerden (ziekenfondspatiënten) en SMS-leden. Het SMS biedt echter een aantal voorzieningen die een normaal ziekenfonds niet biedt; extra's dus. Die extra's dienden, om het geheel fiscaal nog enigszins doorzichtig te maken, gesplitst te worden van het totale pakket. Dat gebeurde, en wat overbleef was een normaal ziekenfonds-voorzieningspakket. Dat heet nu Onderling Medisch Steunfonds, terwijl het extra-pakket onder de noemer van het Sociaal Medisch Steunfonds valt. Het OMS wordt gedeeltelijk door de leden en gedeeltelijk door de maatschappij gefinancierd. Voor de fiscus wordt dat laatste deel gezien als een bijdrage aan het inkomen van de individuele leden. Daarover moet dus

inkomstenbelasting worden betaald. Het pakket extra voorzieningen, het SMS, wordt geheel door de maatschappij gefinancierd. Maar omdat dit niet onder de belastingtechnische regels van een normaal ziekenfonds valt, is het niet belastbaar. De splitsing van het oorspronkelijke SMS levert door de nieuwe fiscale maatregelen niet alleen een gelijke behandeling op van SMS/OMS-leden en ziekenfondspatiënten, maar brengt de staat ook meer geld in het laatje. Dit beeld schetst de heer Mulder, alvorens de vergadering officieel te openen.

Tijdens het officiële gedeelte werden de gebruikelijke huishoudelijke zaken afgehandeld. Daarna werd de vergadering voortgezet met een blik in de toekomst en in het verleden. In 1980 werd het verschil tussen het aantal Shell-personeelsleden en het ledental van het SMS/OMS groter. Terwijl het aantal potentiële leden met ongeveer 2500 steeg, nam het aantal werkelijke leden met omstreeks 1100 toe. Overigens steeg het aantal leden dat een uitkering kreeg, meer: met omstreeks 1600 tot een totaal van ruim 12.500. De grootste posten in de miljoenenomzet van het

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

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

fonds werden gevormd door rekeningen van ziekenhuizen, specialisten, tandartsen en van verpleegkosten. Het totale uitgekeerde bedrag in 1980 bedroeg 33,9 miljoen gulden. 47% van dit bedrag werd uitgekeerd aan leden die ieder meer kregen dan tienduizend gulden; deze groep vormde 6% van het aantal dat een uitkering kreeg. Daaruit blijkt weer eens het sterke 'rampenfonds' karakter van het fonds.

Om met Mulder te spreken: 'Het fonds is duidelijk niet bedoeld voor elk wissewasje'. Voor 1981 wordt gehoopt op een minder grote stijging van het aantal

## Denk er aan:

Niet-verplicht verzekerde leden en gepensioneerde leden van het SMS, die géén lid zijn van een Algemeen Ziekenfonds, moeten hun rekeningen over 1980 indienen bij het SMS vóór 1 juni.

uitkeringen. Deze werd in 1980 mede veroorzaakt door de verlaging van de uitkeringsnorm, het sneller verwerken van de declaraties en door de stijging van de ziektekosten. Er wordt dan ook voor 1981

geen grote uitgavenstijging verwacht, maar, als gevolg van de reeds genoemde splitsing in twee afzonderlijke fondsen, wel een stijging van het maatschappij-aandeel in de financiering. Alvorens de vergadering te sluiten beantwoordde Mulder een vraag die wij u niet willen onthouden: is het aantal ligdagen in een ziekenhuis voor leden van het steunfonds onbeperkt of zoals bij een ziekenfonds aan bepaalde grenzen gebonden? Het blijkt dat leden van het fonds inderdaad onbeperkt mogen blijven liggen, tot zij na een jaar automatisch in de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ) terechtkomen.

## SOCIAAL MEDISCH STEUNFONDS

Op grond van artikel 16, lid 2, van de Statuten en artikel 8 van het Huishoudelijk Reglement – deelt het Bestuur van het bovengenoemde fonds mede dat aan de op 14 mei a.s. te houden Ledenraadsvergadering zal worden voorgesteld de volgende wijzigingen aan te brengen in:

### a. Statuten

*Artikel 1:* doorgehaald worden de woorden: 'voorheen genaamd Fonds van het Personeel in dienst van Shell Nederland Raffinaderij N.V.', en het woord 'thans'.

*Artikel 3:* in het tweede lid, onder (1) wordt artikel 15 gewijzigd in 16 en onder (4) artikel 7 in 8; in het vijfde lid, onder (1) eindigt de tweede zin na 'als gewoon lid aanmelden'. Doorgehaald worden de woorden: 'hetzij niet langer op grond van enig wettelijk voorschrift verplicht verzekerd zijn, indien zij zich op het moment waarop zij niet langer verplicht verzekerd zijn terstond als lid aanmelden.'. Hierna volgt een nieuwe zin: 'Voorts geldt deze bepaling niet voor hen die op grond van enig wettelijk voorschrift verplicht verzekerd zijn en voor hen, die zich bij afloop van deze verplichte verzekering terstond als gewoon lid aanmelden.'

*Artikel 4:* in het zesde lid wordt artikel 11 gewijzigd in 12.

*Artikel 5:* in het vierde lid wordt artikel 10 gewijzigd in 11. Na artikel 5 wordt een nieuw artikel 6 ingevoegd, getiteld: 'Koppeling aan lidmaatschap Onderling Medisch Steunfonds U.A.': 'De gewone leden van de vereniging, die niet verplicht verzekerd zijn ingevolge de Ziekenfondswet, dan wel als gepensioneerde geen lid zijn van een ziekenfonds in de zin van de Ziekenfondswet, zijn verplicht lid te worden van de vereniging Onderling Medisch Steunfonds U.A.'. In verband met de invoeging van het nieuwe artikel 6 worden de oude artikelen 6 t/m 18 vernummert tot 7 t/m 19.

*Artikel 7 (oud):* in het eerste lid wordt twee maal het woord 'vijfduizend' gewijzigd in 'vierduizend'. In de tweede zin wordt tussen de woorden 'uit' en 'vijf' het woord 'tenminste' ingevoegd. in het tweede lid eindigt de tweede zin na het woord 'leden'. Doorgehaald worden de woorden 'welke de leeftijd van 70 jaar nog niet hebben bereikt'; in het derde lid wordt artikel 10 gewijzigd in 11; in het zevende lid wordt in de eerste zin tussen de woorden 'bereikt' en 'is' ingevoegd de woorden 'of een functie bij de medische dienst of als maatschappelijk werker vervult bij een der Maatschappijen en als zodanig uit hoofde van zijn functie een adviserende taak ten aanzien van de vereniging heeft,'.

*Artikel 8 (oud):* in het derde lid wordt artikel 7 gewijzigd in 8; in het vierde lid worden doorgehaald de woorden 'bepaalde in het Huishoudelijk Reglement genoemde' en aan het eind van de zin wordt toegevoegd: 'zoals nader in het Huishoudelijk Reglement geregeld'; na het achtste lid volgen nieuwe leden 9 en 10: 9. Het hoofdbestuur wordt terzijde gestaan door een administrateur. Deze administrateur is procuratiehouder. 10. Het hoofdbestuur kan zich doen bijstaan door adviseurs.

*Artikel 10 (oud):* in het tweede lid worden de woorden 'iedere afdeling' gewijzigd in de woorden 'de afdelingen'; in het derde lid wordt artikel 7 gewijzigd in 8 en artikel 11 in 12; in het vierde lid worden de woorden 'nader in' gewijzigd in het woord 'overeenkomstig'; in het negende lid wordt tussen de woorden 'bereikt' en 'is' ingevoegd: 'of een functie bij de medische dienst of als maatschappelijk werker vervult bij een der Maatschappijen en als zodanig uit hoofde van zijn

functie een adviserende taak ten aanzien van de vereniging heeft,'; in de tweede zin wordt het woord 'eerstvolgende' vervangen door de woorden 'eerste daarna volgende'.

*Artikel 11 (oud):* in het eerste lid wordt twee maal het woord 'vijfduizend' vervangen door 'vierduizend'; in het zevende lid worden in de tweede zin de woorden 'de kandidaatstelling' vervangen door 'deze kennisgeving'. In de laatste zin van dit lid worden de woorden 'veertien dagen' vervangen door 'een maand'.

*Artikel 12 (oud):* in het eerste lid wordt artikel 17 gewijzigd in 18; het tweede lid wordt doorgehaald; de leden 3, 4 en 5 worden vernummert tot 2, 3 en 4.

*Artikel 14 (oud):* – De controlecommissie – wordt doorgehaald en vervangen door een artikel 15 (nieuw), getiteld – De accountant: 1. De controle van de jaarstukken, bestaande uit de balans, de staat van lasten en baten en de daarbij behorende toelichting, wordt uitgeoefend door een door de ledenraad te benoemen accountant, die is ingeschreven in het accountantsregister bedoeld in artikel 55 van de Wet op de Registeraccountants. De ledenraad geeft zijn opdracht aan deze accountant met inachtneming van het gestelde in de leden 2 en 3 van dit artikel.

2. De accountant zal tijdig voor de in artikel 13 lid 1 bedoelde vergadering aan de ledenraad en aan het hoofdbestuur verslag uitbrengen van zijn controle.

3. De accountant brengt aan de ledenraad rapport uit van zijn bevindingen telkens wanneer bij zulks nodig oordeelt of wanneer hem dit door de ledenraad wordt verzocht.

### b. Huishoudelijk Reglement

*Artikel 1:* In het eerste lid worden de woorden 'Algemeen Ziekenfonds' vervangen door de woorden 'ziekenfonds in de zin van de Ziekenfondswet'; In het derde lid worden doorgehaald na het woord 'respectievelijk' het woord 'van' en na het woord 'personen' de woorden 'voor een weduwnaar van die personen'; Het vierde lid wordt doorgehaald.

*Artikel 2:* In het eerste lid onder b. iii. worden doorgehaald de woorden 'tenzij voorgenoemde aanspraak betrekking heeft op een vergoeding met een aanvullend karakter,'; Onder b. iv wordt na het woord 'bezigheden' toegevoegd 'en toestanden'; In het eerste lid onder c wordt aan het slot van de zin toegevoegd 'door middel van een volledig en naar waarheid ingevuld declaratieformulier, vergezeld van de originele nota's. Het bestuur kan deze termijn in verband met bijzondere omstandigheden verlengen,'; In het derde lid wordt het woord 'geschied' vervangen door 'gedaan'.

*Artikel 4:* In het eerste lid onder b wordt na het woord 'specialist' toegevoegd 'of paramedicus'.

*Artikel 6:* In het tweede lid dient artikel 10 lid 2 te worden gewijzigd in 11 lid 4.

*Artikel 7:* In het eerste lid dienen de artikelen 7 en 11 te worden gewijzigd in 8 en 12; In het tweede lid wordt artikel 8 gewijzigd in 9; In het vierde lid worden de woorden 'één of meer' vervangen door 'een', alsmede het woord 'reglementen' door 'reglement'. In de bijlage bij het Huishoudelijk Reglement wordt aan de lijst van Maatschappijen Shell Onroerend Goed B.V. toegevoegd. Nadat de bovengenoemde wijzigingsvoorstellen zijn aanvaard zal er een nieuwe druk van Statuten en Huishoudelijk Reglement verschijnen. Hierover volgen t.z.t. nadere mededelingen.



# Energie



## HET ENERGIEBOEK

# VAN SHELL VERTELT HET COMPLETE VERHAAL

Op de meeste Shellstations in Nederland is thans een opvallend boekwerk verkrijgbaar, dat in 164 pagina's en méér dan 200 illustraties het complete verhaal over energie vertelt. Dat complete verhaal is soms wat ingewikkeld, maar het is zo geschreven dat het toch steeds goed te begrijpen valt. Zelfs voor de leek! Het boek is overzichtelijk ingedeeld. Eerst wordt behandeld wat we eigenlijk bedoelen wanneer we praten over energie. Dan is er natuurlijk ook een stuk geschiedenis onder het motto: De mens op zoek naar energie. En er zijn heldere uiteenzettingen over olie, aardgas, steenkool, kernenergie en alternatieve energie. De problematiek van de derde wereld wordt behandeld in het hoofdstuk: Energie als wapen in de strijd tegen honger en armoede. De milieu- en veiligheidsaspecten krijgen ruime aandacht, alsmede bijvoorbeeld de relatie tussen energieverbruik en werkgelegenheid. Wie inzicht wil verkrijgen in de samenhang van de dingen vindt in dit bijzonder fraai uitgevoerde boek belangwekkende informatie. De ruim 200 illustraties zijn zorgvuldig gekozen. Ze zijn vrijwel alle in kleur en dienen niet alleen als ondersteuning van de tekst, maar vertellen op hun beurt het héle verhaal nóg een keer, vooral ook dank zij verhelderende bijschriften. In de komende maanden zullen opvallende reclame-uitingen op

de Shell-stations, in de landelijke dagbladen, in een aantal weekbladen en op de televisie (met Kees Brusse) de verkoop ondersteunen. De prijs van dit unieke boek is laag, namelijk f 7,50. Voor Shell-medewerkers zal het in de personeelswinkels voor halve prijs te koop zijn, dat wil zeggen voor f 3,75.

### Een bijzondere uitgave . . .

Waarom geeft Shell Nederland Verkoopmaatschappij een boek over energie uit? Het antwoord is eigenlijk erg eenvoudig: Om misverstanden weg te nemen en om meer inzicht te geven in de problemen en de mogelijkheden van de energievoorziening. En omdat wij denken dat Shell zoveel deskundigheid in huis heeft, dat we het probleem goed kunnen overzien. Daáárom! Shell helpt – door dit verhelderende energieboek aan te bieden in de Shell Shops van de meeste verkooppunten, voor slechts f 7,50 per prachtexemplaar. Shell helpt ook – door het twintigste (!) deel in de bekende Shell helpt-serie geheel aan het verschijnen van het energieboek te wijden. Dat betekent straks dus huis aan huis in heel Nederland belangwekkende informatie over het veelomvattende en nogal ingewikkelde energieprobleem. Wie méér inzicht krijgt in de problematiek, zal ontdekken dat het nodig is beslissingen te nemen en maatregelen

te treffen. Een beter begrip maakt die maatregelen ook aanvaardbaar. Dat vergroot bijvoorbeeld de kans dat de noodzakelijke besparing op het verbruik tot stand komt, maar óók: dat de benodigde investeringen op tijd zullen worden gedaan. Het energieboek van Shell is bedoeld voor niet-ingewijden die er alle feiten in zullen vinden, om zich een weloverwogen oordeel te kunnen vormen.

### Tien jaar

De stijging van het energieverbruik is het gevolg van de groei van de wereldbevolking en de toename van de welvaart in de westelijke industrielanden. Toch kon tot 1970 gemakkelijk aan de stijgende vraag naar energie worden voldaan. De olielanden waren bereid steeds meer olie te produceren en er waren nieuwe energiebronnen die riant perspectieven boden. Kernenergie stond nog niet ter discussie, maar werd alom beschouwd als een veelbelovende, goedkope energiebron. In Nederland werd een zó groot aardgasveld ontdekt dat besloten werd de Limburgse kolenmijnen te sluiten. Maar toen bleek dat de bomen niet tot in de hemel groeiden en in het westen werd langzamerhand duidelijk dat men zich wel heel erg afhankelijk had gemaakt van de goedkope olie . . .



# OR-VLOOT

**Wat tijdens de O.R.-vergaderingen op 30 en 31 maart jl. meer de aandacht trok dan welk ander punt ook, was de ontwikkeling van ons vlootbestand. Weliswaar was al enkele jaren bekend, dat er een daling zou optreden, maar dat dit – in 1981 – zo plotseling zou zijn, dat was een onaangename ervaring.**

## Vlootbestand

Goed, er zat al jaren een daling in de lucht. En dat die in de voorbije jaren nog niet had doorgezet, was alleen maar meegenomen. Nu echter, sedert de jaarwisseling, zijn het de 'Diloma' en 'Dosina', met als volgende onze 'Mytilus'. En daarmee zijn we er nog niet, want het heeft er alle schijn van dat de nog niet voor COW en IG verbouwde 'Dione' hetzelfde lot wacht. Gevoegd daarbij dat de 'Labiosa', die door onze maatschappij in beheer zou worden overgenomen van STUK, nu door de verkoop aan een Franse niet-Shell maatschappij ook aan onze neus voorbij gaat, daalt het aantal eenheden in onze vloot wel heel snel.

## 'Further trading'

Wat de O.R. het meest steekt – en gezien binnengekomen berichten ook de achterban – is het bijkomende verschijnsel dat de 'Diloma' en 'Dosina' zijn verkocht 'for further trading'. Niet voor de sloop dus en daarmee de marktsituatie wat verlichtend, nee, voor verdere vaart. Zou dit nu beperkt blijven tot gebieden en een soort vaart waar wij als Shell technisch en/of economisch toch niet tussen kunnen komen, zoals geargumenteed bij de 'Diloma', dan was er nog mee te leven geweest. Recente ontwikkelingen op dit gebied waren voor de C.D.A. van de O.R.-vloot aanleiding om, samen met vertegenwoordigers van de O.R.-wal, de ontwikkeling in aanwezigheid van onze directeur door te nemen met een van de commissarissen van onze maatschappij, de heer Warning.

Tijdens de O.R.-vergadering was ook een commissaris 'in spé' uitgenodigd, namelijk de heer Vernède (zie afzonderlijke mededeling op pag. 2). Bij al deze besprekingen werd duidelijk dat de opbrengst van een 'D'-klasse schip wanneer 'for further trading' verkocht, enige miljoenen extra bedraagt, een overweging die voor de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, eigenaar van de 'D'- en 'M'-klasse, de doorslag gaf. Echter, het geeft de O.R.-Vloot wel het gevoel 'in eigen vlees te snijden'.

## Werkgelegenheid

Officieel behoeft de bestuurder niet de

goedkeuring van de O.R. op de verkoop van deze schepen, daar ze geen eigendom van Shell Tankers B.V. zijn. Wel zal hij met de O.R. over eventuele konsekventies voor de werkgelegenheid moeten praten, maar die zijn er – gelukkig – voorshands niet. Echter men moet nu ook weer niet al te hard van stapel lopen en zeker niet als verkochte schepen als concurrent aan de kim opduiken, aldus de O.R.

## Marine Co-ordinator

En toch, bij al deze gesprekken en ook bij de gelegenheid tot vragen stellen die de Marine Co-ordinator, Mr. Tookey, het personeel van onze maatschappij tijdens zijn bezoek in maart jl. bood, kwamen sombere voorspellingen naar voren. Van de 37 VLCC's die voor de Koninklijke/Shell Groep varen, zijn maar liefst 35 stuks onder Shell-beheer. De gewenste verhouding 'eigen'/gecharterd is dus volkomen zoek. Met andere woorden: extra tonnage voor b.v. seizoensvervoer (koude winters), die je normaliter voor één reis of een korte periode inhuurt, wordt nu met eigen schepen gedekt. Maar dat betekent wel dat Shell die schepen ook in de vaart moet houden als er géén behoefte aan is. Het ziet er daarom naar uit, dat juist in de komende tijd, de klappen bij de VLCC's gaan vallen.

In juni a.s. zullen in Londen, na inbreng door de diverse Shell-vloten (zie verslag in maart-editie) beslissingen worden



*De 'Crania' vercharterd voor vervoer langs de Canadese kust en op de Canadese meren.*

genomen, die wel eens onaangenaam zouden kunnen aankomen. Eén troost: in ieder geval zal getracht worden de traditionele verhouding Britse/Nederlandse vloten zoveel mogelijk te handhaven, zodat niet alle klappen in dezelfde hoek vallen. Trouwens: de bij Verolme gebouwde 'Lembulus' (voorganger van de 'Lepton') die bij STUK in beheer is, is eind maart ook al op de markt gebracht voor verkoop.

## Ongelukkige keuze

Zorgen maakt de O.R. zich ook over de toch wel ongelukkige keuze bij verkoop van schepen. Wanneer dit bij de bestuurder te berde wordt gebracht, blijkt steeds weer dat de keuze gebaseerd is op eisen die de potentiële koper stelt: wel/géén COW, wel/niet zoveel jaar oud, enz. Een en ander strookt met de door de heer Tookey naar voren gebrachte stelling, dat de financiële zijde bij verkoop zwaar telt. En dat geldt soms ook voor in-charteren. Doet een andere rederij een voordeliger bod voor vervoer, dan wordt dat schip – al is het een ex Shell-tanker – gekozen voor het transport. Daar staat weer tegenover dat wij ook voor derden kunnen varen en dit ook in belangrijke mate doen. Het is dus geven en nemen in een steeds harder wordende markt.

De O.R. heeft ook moeite met de keuze wat betreft voortstuwing. Het zijn de motorschepen die vertrekken en met de stoomschepen blijven we zitten. 'Een slechte hand van kiezen', aldus concludeerde de raad. Wel blijft het zaak om vastere voet te krijgen in het bulk-, LNG- en LPG-vervoer. Onze hoop hierin is gevestigd op de 'Tectus', het zusterschip van de 'Tagelus', die echter vastzit aan een charter dat overname door ons in de weg staat. Bovendien wat nieuwbouw betreft mag de Nederlandse WIR-premie aantrekkelijk lijken, ze verbleekt bij de regeling die in Engeland geldt. Dat biedt dus ook niet veel veel soulaas. De O.R. heeft haar ongerustheid nu duidelijk kenbaar gemaakt aan de Raad van Commissarissen en verwacht geen verkopen meer tot na de evaluatie in Londen in juni a.s.

Ter vergadering maakte onze directeur, die de overlegzittingen voorzat, nog bekend, dat de 'Crania' tot eind 1982 bijna permanent is vercharterd voor vervoer langs de Canadese kust en op

de Canadese meren, waarvoor ze wordt aangepast.

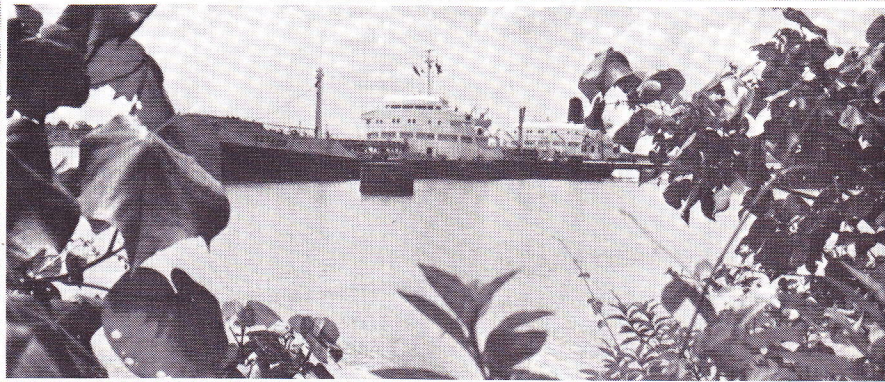
De 'Acteon' gaat één jaar varen voor de Bangladesh Petroleum Co. (Chittagong – Singapore v.v.) en de 'Mytilus' gaat over in handen van de Philippine National Oil Co. Ze maakt dan eerst nog 1 à 2 reizen voor die maatschappij, om daarna geruime tijd als 'floating storage' te worden gebruikt.

## COR

Weer zijn er verdere vorderingen gemaakt wat betreft opname van de O.R.-vloot in de Centrale Ondernemingsraad van de Nederlandse Shell-maatschappijen. In ons volgend verslag hopen wij meer definitieve berichten te geven.

## PLA

Tijdens de speciaal aan PLA gewijde directie-vergadering in maart – aldus voorzitter Van Heeswijk tijdens de overlegvergadering – is besloten het aantal PLA-schepen niet te reduceren, hetgeen wel was gesuggereerd door de O.R. Onder erkenning dat nog niet voldoende, geschoolde PLA-scheepsgezellen beschikbaar zijn, is besloten voorlopig de bezetting per schip in principe te laten bestaan uit 4 algemeen scheepsvaklieden, 2 aankomend asv'ers en 2 aankomend scheepsgezellen a/w. Daarbij zal de mogelijkheid worden overwogen dat van die asw'ers er altijd 3 vast voor een en hetzelfde schip zijn, waarvan 2 aan boord en 1 met verlof. Op die wijze kan worden bereikt, dat de training optimaal wordt en men aan boord inzicht heeft in de beschikbare kwaliteit. De maatschappij heeft overigens met



De 'Acteon' vaart één jaar voor de Bangladesh Petroleum Co.

genoegen vastgesteld dat, ook al worden de 3-maandelijke PLA-gesprekken met de Federatie niet meer gehouden, het onderwerp PLA en de daarbij behorende facetten wel bespreekbaar zijn gebleven tijdens de vaste halfjaarlijkse algemene gesprekken met de Federatie. Daarbij bestaan er nog wel verschillen van inzicht, met name wat betreft de mogelijkheden voor radio-officieren op lange termijn, doch we praten weer met de bonden over PLA-onderdelen.

## Terugblik medische dienst

Tijdens de door onze medisch adviseur gegeven terugblik over het afgelopen jaar werd duidelijk, dat naar de mening van dokter Engelsma het alcoholgebruik thans aan boord gemiddeld zeker niet overmatig is. Natuurlijk, er zijn enkele gevallen waarbij doorverwijzen noodzakelijk is, doch uit de – gelukkig – toegenomen terugrapportage door de

leiding aan boord blijkt het percentage 'probleemgevallen' dalend te zijn. Een geheel waterdichte controle kan nimmer worden bereikt, doch het is ook geenszins de bedoeling van onze medisch adviseur een soort heksenjacht teweeg te brengen. Desondanks kan er niet genoeg voor worden gewaarschuwd dat overmatig gebruik van alcoholica onherroepelijk – zo'n 10 tot 15 jaar later – leverstoornissen teweegbrengt. Wanneer men echter de verbruikscijfers van de doorsnee-opvarende vergelijkt met landelijke cijfers dan gaat de grootste zorg uit naar de – veelal jongere – drankgebruikers aan de wal. Wat malaria betreft vindt thans, mede op instigatie van onze medische dienst, onderzoek plaats in het tropeninstituut (via Rijks Geneeskundige Dienst) en gezamenlijk door Shell-artsen in Nederland wat voor bepaalde gebieden het best kan worden voorgeschreven. Van maagpijnen, vroeger een veel voorkomende klacht, hoort men nauwelijks nog wat. Meer komen thans rugklachten voor, doch niet in verontrustende mate.

# O.R.-allerlei

– Bijna allen die enkele jaren geleden in de gelegenheid werden gesteld met vervroegd pensioen te gaan, maakten hiervan gebruik, in tegenstelling tot vorige gelegenheden, waarbij ongeveer 50% van de aangezochten hierop positief reageerden. De bestuurder is gevraagd welke conclusies hieruit eventueel zijn getrokken. Deze bleek slechts te bestaan uit het – in toekomstige gevallen – beperken van de lijst van potentiële 'vervroegd uittrekkers'. Het nogal spontaan accepteren van het laatste aanbod is – aldus de bestuurder – typisch de tendens van deze tijd.

– Aan boord van de 'Flammulina' zijn thans – op proef – twee typen veiligheidshelmen in gebruik. Het schip zal aan de veiligheidssectie rapporteren naar welke, ook qua draagcomfort, de voorkeur uitgaat. Daarna zal de keuze definitief worden gemaakt.

– Tot de mei-vergaderingen zal de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden bestaan uit Hans

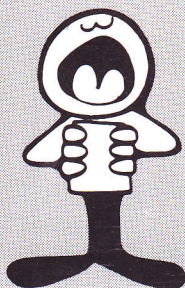
Baard, Wiebe Holwerda, Willem Huygen en Nol Witten, met als reserve Henk Groenendijk en Erik Petrusma.

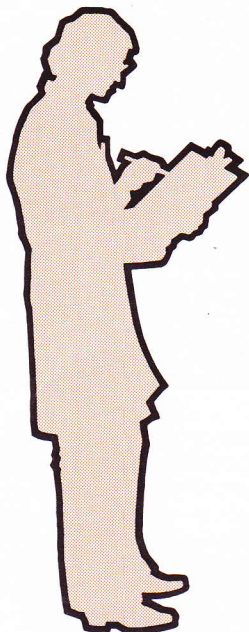
– Er waren ter vergadering nogal wat kritische kanttekeningen over de jaarlijkse brief van onze maatschappij (dd 10 maart 1981) met de bedrijfsresultaten. Met name bleek aan boord van diverse schepen het gevoel te heersen dat de vloot alle schuld van de tegenvallers toegeschoven krijgt en het kantoor vrijuit ging. Integendeel – zo verzekerde onze directeur – als we het bij voorbeeld hebben over

'overschrijding van het budget' dan slaat dat mede op de kantoororganisatie, die sommige posten of niet goed heeft gebudgetteerd of de kosten niet voldoende in de hand heeft kunnen houden. Ook hoge kosten voor vervanging leidingen F-klasse zal niemand de vloot verwijten en zo zijn er meer punten.

– Sedert 1 januari jl. zijn 20 wachtassistenten in dienst genomen, 4 sollicitanten staan op het punt aangenomen te worden en nog vele sollicitatiebrieven moeten worden afgehandeld. Er zit dus schot in de werving van wachtassistenten.

– Weinig 'harde feiten' waren door de achterban aangeleverd voor het agendapunt 'Leefbaarheid aan boord', ondanks dat hierom bij de verslaggeving in 'Schip en Ka' was gevraagd. Wel kwam ter vergadering duidelijk naar voren dat gevreesd wordt dat bij elke aantasting van de bezetting van de civiele dienst op den duur de leefbaarheid in het gedrang komt.





*Medio maart werd een nieuw beoordelingssysteem ingevoerd. Ruim een jaar voorbereiding ging eraan vooraf. De gehele opzet werd niet alleen tevoren met een aantal gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen – de voornaamste 'beoordelaars' – doorgesproken, maar ook met de O.R.-vloot. Voorbeelden van zo'n beoordeling en de erbij behorende handleiding ging ook naar alle huisadressen van officieren en Nederlandse scheepsgezellen. Want meer dan ooit tevoren is gestreefd naar een 'open' beoordeling, dus niet een van 'over mij maar zonder mij'.*

# Een nieuw beoordelings

## Waarom?

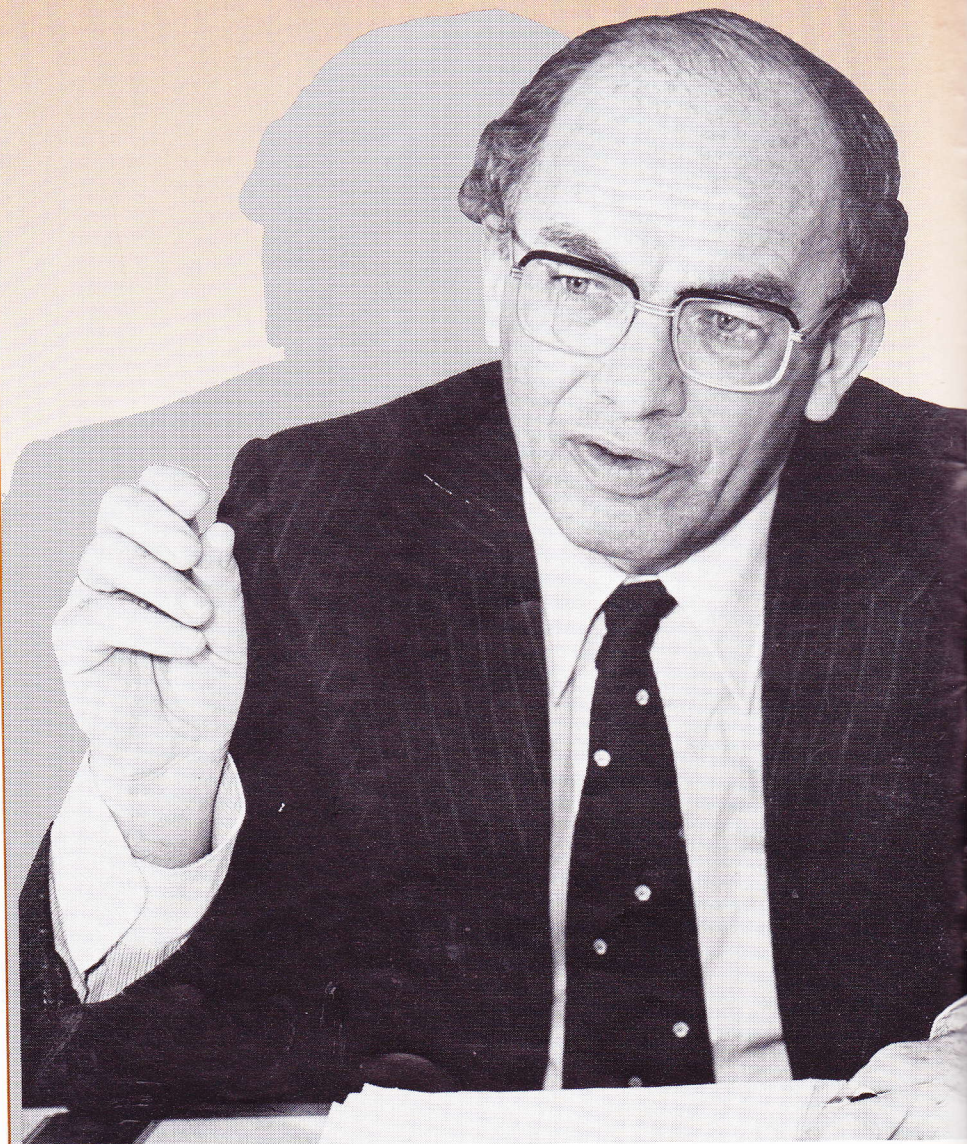
Je kunt je natuurlijk afvragen waarom het gehele beoordelingssysteem zo nodig op de helling moest en er een nogal sterk gewijzigd systeem uit de bus is gekomen.

De belangrijkste reden daarvan was, dat steeds meer collega's zich verbaasden over – soms ergerden aan – de tot heden op de formulieren gestelde vragen. Anderen, met name die een antwoord moesten formuleren op de gestelde vragen, de beoordelaars dus, begonnen ook vraagtekens te zetten bij de wijze van beoordelen. Bovendien, in hoeverre leverde een beoordeling nog wel een prikkel om z'n werk beter te doen? Hoe dikwijls moest ook niet een vraagteken worden gezet achter de – te hoge – frequentie waarin de beoordelingen werden opgemaakt. Kende je de man waarover het ging wel lang genoeg? En werd je door het grote aantal vragen niet te zeer in een soort 'keurslijf' gedrongen, een soort standaard-beantwoording, waar niemand eigenlijk veel meer aan had?

Bovendien – laten we dat vooral niet vergeten – het beoordelingsformulier was uiteindelijk opgesteld in een tijd waarin onze opvattingen over instelling t.o.v. werk, maatschappij en mede-collega's nogal afweken van de thans gangbare. Waarmede wij overigens niet willen zeggen, dat alle veranderingen in de wereld verbeteringen zijn.

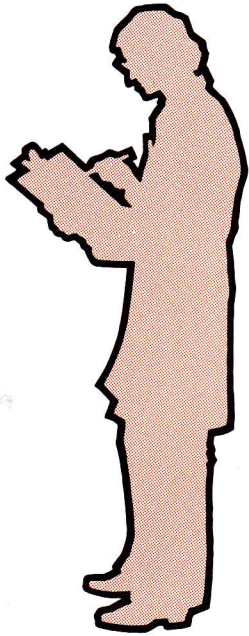
## Veranderingen

Hoe zeer ons aller opvattingen aan verandering onderhevig zijn – en door de geleidelijkheid ervan heb je het zelf niet eens altijd in de gaten – komt wel het duidelijkst naar voren als je de binnen



Cor van Dalen, de geestelijke vader van het nieuwe systeem.





# stelsysteem

onze maatschappij in de loop der jaren gebruikte beoordelingsformulieren eens naast elkaar legt. Het is nu nauwelijks voor te stellen, maar er is een tijd geweest, waarin ongetwijfeld de beoordeelaar wel vertelde wat hij ging vermelden, maar het niet liet zien. Met – gelukkig slechts incidenteel – het gevolg dat 'beoordeelde' een jaar later een brief van de maatschappij kreeg dat hij wegens een aantekening in het 'Zwarte boek' (het boek der zonden, zogezegd, waarin alle ongunstige feiten werden aangetekend die de maatschappij o.a. uit de beoordelingen vernam) niet voor promotie of dergelijke in aanmerking kwam. En dat nota bene terwijl hij zich al die tijd verbeeldde, zulks gebaseerd op mondelinge uitspraken van zijn superieuren, goede beoordelingen te hebben gehad.

Hoe meer recent gebruikte beoordelingsformulieren – en de daarop gestelde vragen – nog altijd tot vreemde uitspraken konden leiden, wordt wel door het volgende voorbeeld aangetoond. Naast de vraag: 'Is betrokkene geschikt voor promotie?' werd vermeld: 'Van mij mag je hem aflossen'. Punt uit. Er wordt verder niets vermeld, ook niet in de ruimte voor eventuele bemerkingen. Onbegrijpelijk. En natuurlijk in de eerste plaats de schuld van beoordeelaar, die – volkomen ongemotiveerd, althans te oordelen naar wat hij verder op het formulier vermeldde – een dergelijke uitspraak doet, die zelfs nog voor meerdere uitleg vatbaar is.

Het is mede om die reden, dat bij het nieuwe beoordelingsformulier, met minder vragen erop, een uitgebreide handleiding is uitgebracht, met daarin ook voorbeelden van hetgeen bij gebruikmaking van het nieuwe formulier wordt verwacht. Je zou het kort kunnen samenvatten tot 'geen momentopname,

maar een tijdopname'. Een beoordeling, waarin als het ware wordt teruggezien over een periode en een blik vooruit wordt geworpen op wat wenselijk zou zijn voor beoordeelde.

## Vragen

De geestelijke vader van het nieuwe formulier is het hoofd van de afdeling personeel, Cor van Dalen. Niet alleen heeft hij met opmerkingen van vele zijden rekening gehouden, er de ervaringen bij betrokken van die personeelsmensen aan de wal die met beoordelingen in hun werk te maken krijgen, maar ook het nieuwe systeem, in de verschillende stadia, volledig en openhartig heeft doorgenomen met de leden van de O.R.-vloot. Ook werd tijdens de zgn. 6x6 bijeenkomsten gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen om hun mening gevraagd. Als ons dus nog vragen op de lippen wellen, tot wie zouden we ons dan beter kunnen wenden dan tot hem?

Zo trof ons in de begeleidende circulaire, waarmee het nieuwe beoordelingsstelsysteem aan boord wordt geïntroduceerd, de opmerking, dat de maatschappij meer inzicht wil in de verschillen van de verwachte ontwikkelingssnelheid onder vlootofficieren. Betekent dat toch, dat op den duur de een wel eens sneller promotie kan maken dan een collega?

Cor van Dalen: 'Het zal niet onbekend zijn, dat van tijd tot tijd bij het huidige promotiebeleid (d.w.z. in principe volgens de volgorde van de bestandlijst) vraagtekens worden gezet. Natuurlijk zitten er aan deze traditie voordelen; zo weet men waar men aan toe is en velen stellen een dergelijke zekerheid op prijs. Maar niet op iedereen werkt dit motiverend, zeker niet in een tijd waarin door een dalend vlootbestand de promotiesnelheid niet zo hoog is. In het bijzonder diegenen die – ook in de ogen van anderen – boven de middelmaat uitsteken, hebben met dit beleid wel eens moeite. Wij overwegen op dit moment niet om wijzigingen in het promotiesysteem aan de orde te stellen, maar we willen wel wat meer inzicht in de verschillen van de verwachte ontwikkelingssnelheid. Volgens ons zijn beoordeelaars, door hun ervaring en inzicht, zeer zeker in staat om aan te geven of iemand zich waarschijnlijk al dan niet zal ontwikkelen overeenkomstig het gemiddelde tempo van een officier'.

Ook de eerste vraag op het formulier 'Wat kenmerkte de beoordelingsperiode' trof ons en dit werd door Cor van Dalen als volgt toegelicht.

'Soms begrijpen wij een beoordeling niet, totdat wij met de beoordeelaar hebben gesproken. Uit zijn toelichting over de bijzondere omstandigheden, zoals slecht weer, lange reis, extra onderhoud, wordt het een en ander pas duidelijk. Nu hierover een vraag is opgenomen, kan men alle omstandigheden vermelden waaronder gewerkt is en die voor de beoordeling van belang zijn'.

## Begeleiding

Waar denkt men nu eigenlijk aan als men spreekt over eventuele begeleiding van beoordeelaars? Moeten we dan denken aan een cursus, aan een handleiding, een instructiefilm?

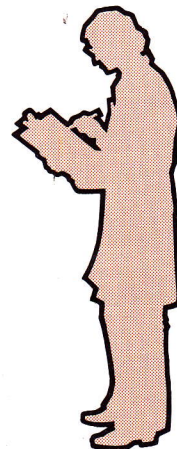
'Dat weten wij nog niet precies en daarom willen we eerst wat ervaring met het nieuwe systeem opdoen. Tijdens bijeenkomsten met beoordeelaars bleken de meningen over de behoefte hieraan nogal verdeeld te zijn en kwam er dus geen duidelijk beeld. Als wij wat gaan organiseren, zal het geen dagen durende cursus zijn, meer een zinvolle, praktische en op de behoefte afgestemde begeleiding'.

## En de wal?

Een nieuw beoordelingsstelsysteem introduceren is een goede zaak. Minstens even belangrijk echter is ervoor zorgen, dat met de grotere mate van inzicht in gedrag, prestaties, houding, verwachting en eventuele problemen van 'beoordeelde' aan de wal iets wordt gedaan.

Van Dalen: 'In de handleiding is aan de rol van het kantoor aandacht geschonken en is o.a. aangegeven wie van de inhoud van de formulieren kennis neemt. Het is waarschijnlijk goed hier op te merken, dat het in de bedoeling ligt hier iets mee te doen. Niet alleen in de zin van met beoordeelde of beoordeelaar erover praten, als er in de beoordeling iets onduidelijk is, maar ook nagaan wat met de suggesties kan worden gedaan. Zo kan het wenselijk zijn iemand naar een gesuggereerde cursus te sturen, of – overeenkomstig zijn wens – op een bepaald type schip te plaatsen om ervaring op te doen. Wellicht ook zijn gesignaleerde huiselijke problemen van dien aard, dat wij er iets aan moeten en kunnen doen. En ga zo maar door'.

Ongetwijfeld zullen met het invullen van het nieuwe conduite-rapport nog wel eens vragen naar boven komen. Voor zover die in de handleiding niet duidelijk mochten zijn beantwoord, staat het een ieder vrij met die vragen de personeelsafdeling te benaderen, alwaar ook verdere suggesties gaarne worden ingewacht.



# WARSASH

## Scheepssimulatie-cursus

**Aan de lange rij cursussen die door onze maatschappij worden gegeven om de opvarenden vakbekwaam te houden, is recentelijk een nieuwe toegevoegd: de scheepssimulatie-cursus in Warsash. Tweede stuurlieden kregen reeds de cursus navigatieplanning op kantoor, ze leren bij Radio-Holland omgaan met de nieuwe digiplot, gezagvoerders die voor het eerst over grote schepen het bevel gaan voeren, volgen veelal de manoeuvreersimulatiecursus in Delft en dan zijn er nog de radarsimulator-herhalingscursussen op de Nederlandse hogere zeevaartscholen. Moest nu zo nodig nog een cursus op dit gebied worden ingeschoren en nog wel in Engeland?**

'Ja', zegt Van 't Woudt, hoofd van de afdeling Technische en Nautische Diensten. 'Juist om een vervolg te hebben op de cursus navigatieplanning, bleek de in 1977 in Warsash, bij Southampton, geopende simulatiecursus voor ons een uitkomst.

De eerste cursus ging begin december 1980 onder leiding van de heer Verbaas, chef nautische diensten, van start. Getracht wordt om in iedere cursus een of meer tweede stuurlieden te plaatsen. Hetgeen betekent, dat de hen bijgebrachte methodiek, die zij geleidelijk ook aan boord van onze schepen op anderen overbrengen, een goede basis vormt voor, wat officieel heet, de 'Warsash bridge procedures simulation'.

Bij analysering van scheepsongevallen blijkt dat veelal menselijk falen, gebrek aan bruggdiscipline, onvoldoende reisvoorbereiding, de oorzaken zijn. En juist die facetten worden in Warsash bijgebracht'.

### STUURHUIS

De simulator die op het zeevaartschoolcomplex in Warsash, bij Southampton, wordt gebruikt, is ontwikkeld door Decca. Alhoewel bij eerste aanblik van de twee aan elkaar gekoppelde 'Portakabins' men zich nauwelijks kan voorstellen, dat daarin een stuurhuis is ondergebracht, laat staan dat zodanig gesimuleerd kan worden dat men zich werkelijk aan boord van een schip waant, bewijst de praktijk het tegendeel. Weliswaar zijn in de – op het eerste gezicht beperkte – ruimte ook nog een zgn. 'briefing/captain's cabin' en 'monitor room' ondergebracht, maar het grootste deel van de ruimte wordt toch ingenomen door het stuurhuis en de erachter opgestelde computers en projectoren. In een ernaast gelegen portakabin bevindt zich de 'planning room', die tevens dienst doet als de 'debriefing room'.

Door het raam van het volledig ingerichte stuurhuis heeft men uitzicht – 310° tot 050° relatief – op hetgeen in donkere uren (eventueel bij mist of regen) waarneembaar zou kunnen zijn in diverse vaargebieden. Voor elk scheepstype is er een standaardserie programma's, die ook

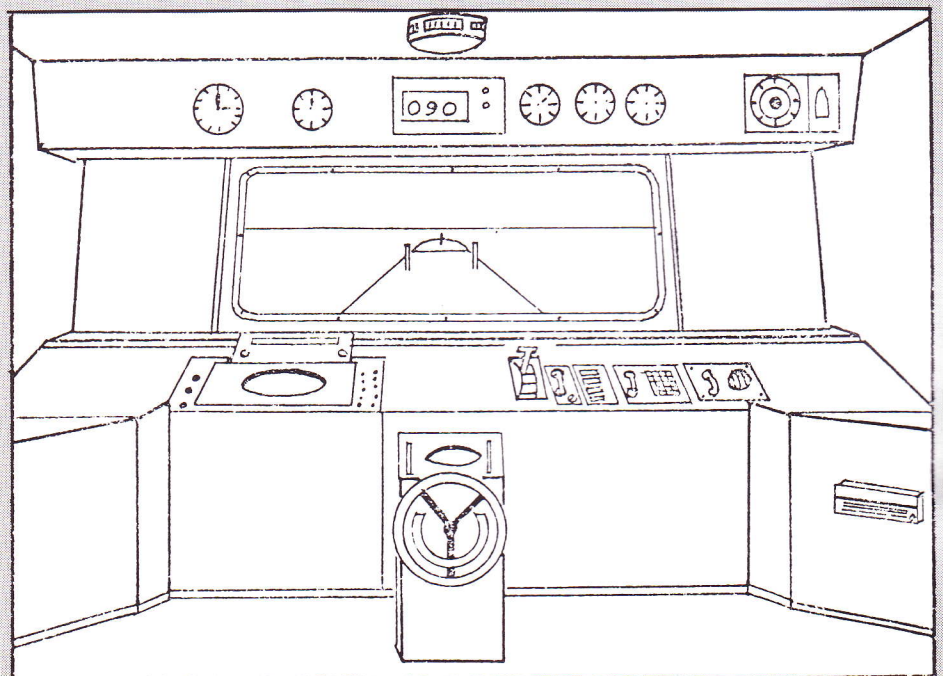
nog kunnen worden aangepast, afhankelijk van het peil van de deelnemers.

Dergelijke oefeningen, gebaseerd op loodsmansvaarwaters en nauwe vaargebieden, duren 2 à 2½ uur op de simulator. Nadat de oefening tevoren is doorgenomen (navigatieplanning!) door het deelnemende team – 4 personen tegelijk – onder begeleiding van een der docenten, ontstaat er na het betreden van het donkere stuurhuis al spoedig een aparte sfeer. Men ziet voor zich het gedeelte vóór de brug van het eigen schip, navigatielichten van andere varende schepen, lichtboeien en vuren, de horizon, sterren, terwijl – aangepast aan de snelheid – machine- en schroefgeluid hoorbaar is. En de trilling van het schip voelbaar! Alle instrumentatie en communicatiemogelijkheden die aan boord, in het stuurhuis, worden aangetroffen, zijn ook hier voor handen. En bij de cursist in gebruik.

Niet minder dan 16 projectoren worden bij de oefeningen gebruikt, terwijl de positie, kleur, helderheid en het karakter van alle lichten door de computer worden geregeld. Ook de radar is in volle werking, volkomen in overeenstemming met hetgeen eventueel met het oog waarneembaar is, tot 360° rondom. Achter in de brugruimte is nog een kaartentafel, met verdere complete instrumentatie, waaronder een windindicator (relatieve richting en kracht).

### PLANNING

Na gedegen 'planning' en verdeling van de taken vóór het begin van elke oefening, komt er – eenmaal in het





brughuis – bij ervaren navigatoren al snel een zekere rust. Zo'n situatie als zich hier voordoet, kennen ze toch allemaal al uit ervaring? Al talloze malen hebben ze 's nachts havens aangelopen.

Maar dan doen zich plotseling complicaties voor. Immers, de docent kan vanaf een afzonderlijke ruimte ervoor zorgen, dat die rust, dat zekere gevoel, op natuurlijke en logische wijze in onzekerheid overgaat, door het invoeren van extra problemen. Nu komt het erop aan hoe strak de discipline is tussen de deelnemers, of men bij onverwachte complicaties het hoofd koel houdt, die tegenligger die zich niet aan de regels houdt nog kan ontwijken, of die ondiepte. Varen we niet te snel, wanneer slacken we af of moet koers worden veranderd? Na de oefening – en die kan succesvol zijn afgesloten of met een ongeval geëindigd, want er wordt niet ingegrepen door de docent – volgt er een nabespreking. Bijzondere problemen, vooral zwakke punten in de navigatieplanning, worden nog eens doorgenomen. Juist daarbij komt naar voren hoe belangrijk die planning is geweest en hoe noodzakelijk het werken in teamverband bij moeilijke passages.

## INDELING

Het wordt géén gemakkelijke week als men wordt aangewezen voor deelname aan de Warsash cursus. Kort na aankomst op zondag vindt een prebriefing plaats door de cursusbegeleider, de heer Verbaas, die gedurende de gehele cursusduur zeer nauw betrokken blijft bij het reilen en zeilen van de twee groepen (4 man per groep). Na de eerste avondmaaltijd wordt een korte introductie gehouden, waarna de deelnemers naar de simulatorruimte worden gebracht en aldaar uitleg krijgen. Daarna volgt om 20.00 uur een proefoefening met de fictieve 'Westhaven' om er vast een beetje in te komen en aan de instrumentatie te wennen. De daaropvolgende vier dagen gaat het er met de dag pittiger aan toe. Elke dag zijn er twee volledige oefeningen, één 's morgens één 's middags. Op de avonden worden instructiefilms getoond, lezingen en discussies gehouden over planning en navigatieproblemen, zogezegd 'think and talk ship'. Donderdagavond is een vrije avond, maar dat mag dan ook wel. Op vrijdag volgt dan nog een uitgebreide algehele nabespreking.

Tijdens de acht oefeningen wordt voortdurend gerouleerd, d.w.z. een ieder treedt op als gezagvoerder, 1e stuurman, stuurman van de wacht en roerganger.

## REACTIES

De reacties van de deelnemers, waarvan sommigen het aanvankelijk met een dosis scepsis hadden bekeken, zijn bijzonder enthousiast als ze enkele simulatie-oefeningen achter de rug hebben. Een der deelnemers: 'Zo'n 10 minuten na aanvang ben je volkomen kwijt, dat het een oefening is. Bijzonder leerzaam'.

# HET WETEN WAARD

**Een somber onderwerp deze keer. We gaan het hebben over ernstige ziekte, of overlijden, van naaste familieleden. En over, wat men noemt, 'dringende huiselijke omstandigheden' van andere aard. Hoe te handelen om U, op zee, daarvan op de hoogte te stellen. Hoe U eventueel snel naar huis te laten komen. Vragen waar je, als alles goed gaat, niet bij stilstaat, maar toch zijn het zaken die reeds nu onze aandacht meer dan waard zijn.**

Als we het hebben over hoe U op de hoogte kunt worden gesteld als er thuis, met een van de naasten iets mis is, is het geven van een vaste richtlijn wie dit moet doen, onmogelijk. Keer op keer is de situatie verschillend. Wanneer bij voorbeeld van een gehuwde een der kinderen ernstig ziek is of dreigt te worden, dan zal veelal de echtgenote zelf haar man rechtstreeks op de hoogte stellen. Een telefoongesprek met het schip is tegenwoordig op korte termijn mogelijk. Of anders een telegram rechtstreeks via Scheveningenradio aan het schip.

Van een ongehuwde zeevarende, van wie een der ouders bij voorbeeld het lot van ernstige ziekte of overlijden treft, is het dikwijls een broer of zus die de zeevarende zelf op de hoogte stelt. En dat is ook beter, immers, slecht nieuws brengen kan het beste geschieden door iemand die je goed kent, die ook bekend is met de omstandigheden.

Maar er zijn andere situaties denkbaar, waarin de oplossing iets minder voor de hand ligt. Neem een gehuwde, wiens echtgenote ernstig ziek wordt, een zwaar verkeersongeval overkomt of, nog erger, plotseling komt te overlijden. Dan moet een zoon of dochter dit doen, althans wanneer deze oud genoeg is

om zoiets – juist onder die omstandigheden – te regelen. Of een ander naast familielid, een vader of moeder van één van het echtpaar. Maar die zijn veelal niet zo bekend met de communicatiemogelijkheden met schepen. Net zo min als een oude vader, die z'n ongehuwde zoon op zee het droeve nieuws wil vertellen, dat z'n moeder is overleden.

Nog geheel andere constructies zijn denkbaar, doch laten we het hierbij laten. Het gaat er slechts om, dat U zich goed bewust moet zijn van de noodzaak iemand buiten het gezin aan te wijzen om in geval van nood contact op te nemen en 'hoe'. Leg dit laatste desnoods schriftelijk vast, geef hem of haar de naam en de roepletters van het schip (staan ook in Uw vlootzakagenda). Maar leg in de tweede plaats ook vast dat, in noodgeval, wanneer overkomst dringend gewenst lijkt, de maatschappij moet worden gebeld. Niet de personeelsafdeling, maar bij ernstige ziekte of overlijden van een naast familielid – onze medische adviseur. Bij dringende huiselijke omstandigheden – onze maatschappelijk werkster. Hun telefoonnummers staan niet voor niets, elke maand weer, vermeld in de linkerkolom op pagina 2 van dit blad.

Je kunt je hierbij natuurlijk nog afvragen, wie onder 'naasten' moeten worden verstaan. Zonder te willen discrimineren in deze tijd waarin diverse vormen van samenleving als volkomen vergelijkbaar met een huwelijksband worden beschouwd, kan in z'n algemeenheid worden gesteld, dat bij een gehuwde zeevarende onder 'naasten' worden verstaan: zijn echtgenote en kinderen,

bij een ongehuwde: zijn vader en moeder. Alle andere gevallen zullen op hun eigen mérites worden beschouwd.

## Inlichtingen inwinnen

Nu moeten we bij deze op zichzelf sombere regels wel nuchter blijven. Niet elke ziekte is zodanig ernstig, dat overkomst dringend gewenst is. Maar over je 'naasten' zit je nu eenmaal gauw in de zorg. Wie het beste de ernst van de situatie kan bekijken, is natuurlijk de behandelend geneesheer, veelal dus de huisarts. Daarom moet degene die de melding van ernstige ziekte of het verzoek tot voortijdige aflossing wil doorgeven, in eerste instantie onze medische adviseur bellen en daarbij ook de naam en het telefoonnummer van de huisarts en/of behandelend specialist opgeven. Wanneer de artsen overleg met elkaar hebben gepleegd, pas dan kan worden overwogen of repatriëring van vader of zoon noodzakelijk is. En dan pas wordt door de maatschappij bericht naar het schip gezonden. Is betrokkene nog geheel onbekend met de gebeurtenissen thuis, dan zal – veelal – de gezagvoerder betrokkene met de nodige omzichtigheid op de hoogte stellen.

Gaat het om 'dringende huiselijke omstandigheden' (en die kunnen van verschillende aard zijn), dan moet contact worden opgenomen met Marianne Kors, onze maatschappelijk werkster. Veelal zal zij zich eerst persoonlijk van de situatie op de hoogte komen stellen; na advies aan de directie kan vervolgens worden overwogen of repatriëring van de zeevarende noodzakelijk is of niet.

## Noodzaak

Eerste vereiste voor alles blijft echter om, behalve de echtgenote of de ouders, ook een ander volwassen familielid of goede kennis schriftelijk op te geven of te laten noteren hoe communicatie tot stand kan worden gebracht en wat de telefoonnummers zijn van onze medische adviseur en maatschappelijk werkster. Ook wie de huisarts is en wat diens telefoonnummer precies is. Zodat in geval van nood snel actie kan worden genomen en geen te jonge kinderen of oppervlakkige burens of kennissen met die voor hen bijna onmogelijke taak worden belast.

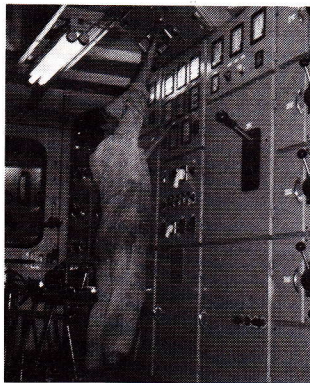
## Hoe te berichten buiten kantooruren?

*Het zal duidelijk zijn dat zowel onze medische adviseur als onze maatschappelijk werkster buiten kantooruren – ook tijdens weekeinden en op feestdagen – niet rechtstreeks kunnen worden gebeld. In dat geval is de snelste manier van berichtgeving via de portier van het Shell-Gebouw (tel. 010-696911), die altijd over het telefoonnummer van de zgn. 'wachtsman' beschikt. Laatstgenoemde neemt dan het bericht aan en zorgt ervoor, dat contact tot stand wordt gebracht.*

# SCHOON SCHIP

## Net niet

Ofschoon 3e wtk Willem Kramer nou niet bepaald klein van stuk is, kan hij net niet bij de schakelaar om de verwarming van de Cat 399 diesel af of bij te zetten. Oorzaak daarvan is dat



op de 'Diadema' dit schakelbord noodzakelijkerwijs op het hoofdschakelbord moest worden geplaatst. De personeelsafdeling moet eigenlijk voortaan werktuigkundigen van meer dan normale lengte op dit schip plaatsen. Misschien kan dat ook in de personeelsplanning-computer die dit jaar gaat komen.

## Redding op de Noordzee

De 'Onoba', op 25 maart jl. op weg naar Gothenburg, ontving op de Noordzee een 'Mayday', met de melding dat het vissersvaartuig 'Catharina Geertruida' zinkende was. Al spoedig bleek, dat de 'Onoba' slechts 20 mijl van de opgegeven positie was en kennelijk het dichtstbijzijnde schip.

De machine ging direct op vol vermogen en koers werd gezet naar de plaats van de ramp. De gebeurtenissen werden, in samenwerking met Scheveningenradio, geleid door de 'Onoba'.

Uit het VHF-contact bleek, dat de eerste behoefte bestond uit een pomp om te proberen de lekkage in de machinekamer te stoppen. Inmiddels was een 'Neptune' van de marine opgestegen en ook een Duitse heli-copter van Borkum. Eenmaal ter plaatse nam de schipper van de zinkende boot het besluit slechts twee man per heli-copter van boord te laten halen, als hij dan maar snel een luchtgedreven pomp kon

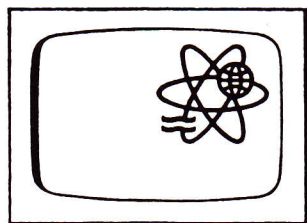
krijgen. Daar kon de 'Onoba' hem aan helpen; echter, per sloep uitbrengen kostte weer tijd, per heli-copter kon zeker een uur worden gewonnen. Aldus werd besloten, waarbij de heli tegelijk de twee geredde vissers aan boord van de 'Onoba' zette. Nadat hij eenmaal de pomp aan boord had, dacht de schipper de zaak wel te kunnen klaren. De Duitse heli-copter werd bedankt en ook het inmiddels te hulp gesnelde roro-schip 'Dana'. Ook de 'Neptune' verdween daarop. Kort daarop, het was inmiddels 20.00 uur geworden, bleek de situatie toch onhoudbaar te worden. Per dinghy verlieten de schipper en de twee nog aan boord zijnde vissers hun vaartuig. Onmiddellijk vertrok ook de sloep van de 'Onoba', die reeds gereed lag, bemand met de 1e stuurman, 2e stuurman, 2e werktuigkundige, een assistent-werktuigkundige en 4 Spaanse scheepsgezellen. Om 20.30 uur werd de dinghy bereikt en op sleeptouw genomen, waarmede de redding van de vijf opvarenden was voltooid.

Inmiddels was H.M. 'Banckert' aangekomen, die na overleg de geredde vissers kwam ophalen en naar Den Helder zou brengen. Om 22.45 uur werd in overleg met Scheveningenradio de reis vervolgd. Het nog steeds drijvende vissersschip zou door de 'Banckert' gevolgd worden alsmede door een inmiddels aangekomen stand-by schip. Jammer dat in de nieuwsberichten alleen van de 'Banckert' als reddend vaartuig sprake was. Mede daarom via deze rubriek alsnog alle lof toegezwaard aan de opvarenden van de 'Onoba'.

## R.H.V.T.-vignet

Waarom – zo stellen sommige collega's – wordt, vooral bij muziekprogramma's op videocassettes het R.H.V.T.-vignet zo lang getoond? De muziek, veelal in het lichte genre, gaat door, maar de beelden (en die zijn voor hen ook reuze aantrekkelijk) blijven weg. Goeie vraag, maar er is ook een gedegen antwoord op. Bij Radio Holland Video Television worden zogenaamde 'masters' gemaakt, waarop het programma voor één cassetteband staat. Normaliter hebben banden een lengte van 60 minuten. Echter, als er iets fout is, zoals een kreukje of dergelijke, wordt een klein stukje uitgesneden, waarna een speelduur van zo'n 59 minuten overblijft. Andere banden zijn in

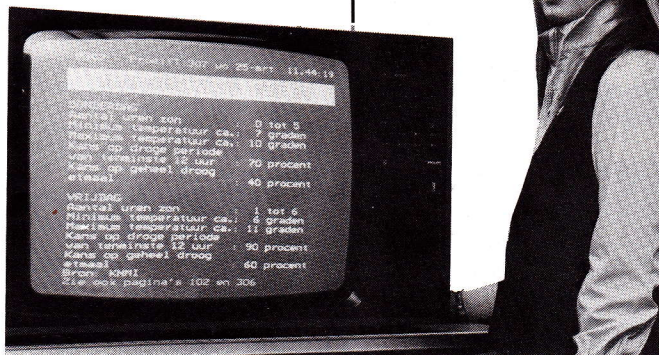
de loop der tijd iets gerekt, en komen tot wel 62 minuten. Een tolerantie die alleszins acceptabel is, ware het niet dat op de 'masters' precies 59



minuten beeld wordt geplaatst. Immers, zou men 60 minuten opnemen, dan komt er een storm van protest als de beelden na 59 minuten bij de iets kortere band wegvallen. Het wordt zo langzamerhand een rekensommetje, maar we gaan stug door, want we willen de beschuldiging, dat R.H.V.T. overdadig reclame voor zichzelf maakt, resoluut uit de wereld helpen. Op een band die, stel, een speelduur heeft van 62 minuten, komen dus altijd 59 minuten lang beelden. Die laatste drie minuten kan je verder blank houden, maar beter acht men het (en muzikliefhebbers zullen dat beamen) om die resterende 3 minuten nog met de muziek te vullen en er dan maar het vignet bij te zetten. Beelden voor die laatste minuten zijn er immers niet op de 'master', maar geluid is altijd nog aanwezig.

## Teletekst

In de loop van juni a.s. – mogelijk wat eerder – zal op tien van onze rijkswegstations een proef worden gestart met Teletekst-apparatuur voor het verstrekken van belangrijke informatie aan weggebruikers. In een ongeveer 1½ minuut durend programma zal de automobilist die het Shell-station bezoekt, worden geïnformeerd over zaken als filevorming, toestand van de wegen, de weersverwachting en belangrijke nieuwsberichten.



Rijkswaterstaat heeft vergunning verleend voor dit Shell-initiatief en de NOS zal als beheerder van Teletekst het speciaal voor de weggebruikers samengestelde programma verzorgen en het ook actueel houden.

Tijdens de proefperiode, die zes tot twaalf maanden zal duren, zal Shell Verkoop onderzoek verrichten naar de mening van het publiek over deze extra service.

In de proefperiode zal Teletekst-apparatuur worden geplaatst op de verkooppunten Breukelen langs rijksweg 2, Rijsenhout bij Schiphol en Zoeterwoude (rijksweg 4), Reeuwijk en Harmelen (rijksweg 12), Doenkade bij Zestienhoven (rijksweg 13), Hendrik Ido Ambacht (rijksweg 16), Wezep (rijksweg 28), Haren tussen Groningen en Assen (rijksweg 36) en Born tussen Maastricht en Eindhoven langs rijksweg 75.

## Memento

Het is alweer enige tijd geleden, dat de 'Dosina' als lichterschip op de Amerikaanse kust bijzonder nauwe banden had met onze agenten in Long Beach, de fa. Williams, Dimond & Co. Dat die banden niet door deze firma zijn vergeten, blijkt wel uit een brief die wij ontvingen, waarin zij meldde met leedwezen te hebben vernomen dat de 'Dosina' verkocht is en dus niet meer onder die naam de haven zal aanlopen.

Opdat, zoals zij het uitdrukken, 'the unusual relationship should not fade from our memories' zou de fa. Williams een mogelijk memento op hoge prijs stellen. Daar hebben wij gevolg aan gegeven door een grote, ingelijste kleurenfoto van de 'Dosina' te zenden, met een dankwoord voor de verleende diensten namens de opvarenden.

# ALPHABETISCH VLOOTPERSONEEL

## Gehuwd

20.03.81: A. M. van der Marel, 5e wtk, met mw. J. H. M. Bos  
20.03.81: P. Hack, 4e wtk, met mw. L. Bakker  
27.03.81: D. van Eenige, alg. sch. vakman, met mw. J. Grootjans  
10.04.81: P. A. Volwerk, sch. vakman 2w, met mw V. Nijs  
22.04.81: E. Boeve, 5e wtk, met mw. H. Rink

## Geboren

26.03.81: Shaula, dochter van P. A. D. Bouwman, 2e stm, en mw. E. J. Bouwman-Wijnberg  
02.04.81: Sietse Klaas, zoon van F. de Vries, 1e stm, en mw. M. L. de Vries-Plas  
12.04.81: Ellen Soewarni, dochter van J. H. Oosterhof, alg. sch. vakman, en mw. M. E. Oosterhof-Kerschgens

## Aflossingen

*gezagv.*: C. P. Donken, Jolle de Jong, D. de Boer, H. A. Schelvis, G. Verbrugh, A. J. De Ronde, C. Vlas, J. de Jager, P. Jansen, J. S. Schregardus;  
*1e stl.*: H. Sieders, N. Venendaal, B. J. H. Wortelboer, A. van Leeuwen, G. W. Geesink, H. Bijvank, W. J. H. van Dipten, A. J. de Kraker, G. A. M. Dorren, P. E. van der Veld, R. W. Overdijkink, C. R. Groen, F. Makkee, S. Termeer;  
*2e stl.*: W. T. van den Berg, F. G. de Bruyn, C. H. M. Buckens, D. Dankaart, J. W. H. B. ter Braak, D. A. L. Hitz, J. Kuiken, J. A. P. Donks, J. J. Smit, K. Cramer;  
*3e stl.*: H. E. Becht, R. Koers, F. van Kuyk, M. A. J. Sanders, M. A. D. Hartlief, W. van Dijk, L. van den Ende, R. I. de Roos, C. J. M. Roels, M. C. Swart, F. Barth, L. Onderweegs, R. F. Portman, J. Kuiken, F. J. Ringesma;  
*4e stl.*: J. van Wessel, E. Barsingerhorn, J. C. Schoonenberg, M. A. Nanlohy, T. Bussink, J. F. A. Heeren, G. Y. M. van Rooy;  
*radio-off.*: C. J. Twilt, J. J. A. Versteeg, E. H. Holstein, S. G. M. Reitsma, J. Damme;  
*hfd. wtk.*: B. Oudkerk, C. Pietersen, J. L. van der Rijst, C. G. Rusch, C. L. H. Stocking Korzen, F. L. Alexandre, J. de Jong, C. H. J. van Dijk, W. J. van der Hoek, J. G. Bron, F. G. Krijgsman, W. Muis;  
*2e wtk.*: J. J. Timmers, F. A. M. Vergroesen, C. Hemmer, A. K. van 't Blik, M. Schmidt, E. E. Kreune, J. H. S. van der Pas, J. F. Vernooij, F. C. Koens, M. F. Koens, F. A. J. Boot;  
*3e wtk.*: B. K. Frans, H. E. Daniels, R. M. van Ham, G. A. de Wolf, T. J. M. W. Bakker, A. Oost, J. L. B. de Bruin, R. M. Eebes;  
*4e wtk.*: W. J. Atema, F. Vos, E. Meyer, A. Hoosbeek, F. Spijker, J. H. M. Stoffelen, R. Dorrenboom, K. G. Visser, G. R. Spijkerman, A. C. van der Ham, E. Boeve;  
*5e wtk.*: E. J. H. Visscher, R. H. Kuik, R. H. J. Bos, E. Smit, K. H.

Lugthart, F. Piek, T. de Graaf, R. van der Heide, S. A. Dijkwel, R. T. M. Wilmering, T. van Beek, M. J. E. van den Broek, W. G. van Megen, P. F. van Gent, T. M. Brandts, B. J. Krakowczyk, J. A. Louws;  
*sch. voorman*: P. van der Toorn;  
*sch. vakman 1*: L. van der Velden, J. M. H. Siepers, W. P. L. Broers, F. W. Bosson, J. M. Kools;  
*sch. vakman 1w*: J. Westerhuis, J. J. Sniijders, Q. A. P. de Wit, L. W.

## Nieuw Indienst getreden vlootpersoneel



J. N. M. Sinnige  
4e stm.



P. Vermaas  
4e stm.



H. G. van Boxtel  
4e stm.



S. van der Zee  
5e wtk.



J. A. J. de Groot  
5e wtk.



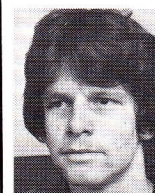
J. J. M. van de Beld  
sch. vakman 2w



D. S. Trouerbach  
sch. vakman 2w



A. Pasman  
sch. vakman 2w



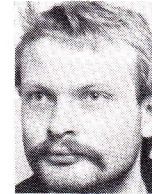
H. A. Huizebosch  
sch. vakman 2w



R. J. T. B. Vennegoor  
sch. vakman 2w



C. van der Waal  
hoofdvoeding



R. A. C. Bik  
sch. vakman 2w

Hobelman, J. Pronk, F. Oostdijk;  
*sch. vakman 2w*: R. T. Slump, C. A. Wijnschenk Dom, P. A. Volwerk, A. H. Duister, J. H. Hermens, C. van der Hoek, A. O. Koetje;  
*alg. sch. vakman*: A. Frederiks, K. van der Sluis, N. A. Valkering, G. S. J. Metzelaar, R. van Buuren, H. A. Westhoff, P. P. Flecken;  
*sch. gezelschap a/w*: E. P. Kesauly, J. A. Schaarman, H. N. Dekker, P. N. van der Toorn, J. Hendriks, C. H. Moerkerk, M. J. Heiligers, G. A. Brand, R. E. Hubbard, J. van der Sluis;  
*aank. sch. vakman*: M. R. Cordu, R. J. A. Lempereur, J. M. D. Theunisse, P. J. Janssen;  
*aank. sch. gezelschap a/w*: T. W. Meeuw, P. Visser, G. Bos;  
*hoofdvoeding*: B. Gohres, W. W. Huygen, C. F. van der Ende, J. M. C. Verjans, G. van Driel, J. van der Horst, J. G. Volleberg, C. van der Wildt;  
*sch. kok*: E. J. Niermeyer;  
*hoofdbediende*: B. J. van Gelderen, F. P. Lommerse, L. J. Schalk, J. Boelee, W. M. Beekman;  
*bediende*: J. A. Schuiten, C. M. Vervloet, A. K. van der Toorn, M. Jonkman, A. Scheffer, S. J. Wollrabe;  
*bediende a/d*: A. Cumming, M. Frenay, A. Smit;  
*koksmaat*: R. B. Takke;

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. Abida**: 1e stm. R. Agema, 2e stm. K. P. Cupido, 3e stm. C. F. T. Smit, 4e stm. P. Vermaas, radio-off. H. W. Hogeweg sch. vakman 2w A. Herbert;  
**m.s. Acila**: 1e stm. A. van Leeuwen, wnd. 2e stm. R. R. van der Maas, 3e stm. A. Bergsma, 4e stm. J. N. M. Sinnige, 2e wtk. P. Kooyman sch. vakman 2w R. Kamst, W. den Heyer;  
**m.s. Acmaea**: 2e wtk. C. G. van der Zwet;  
**m.s. Acteon**: 1e stm. R. Hendriks, 5e wtk. W. R. H. van der Meer;  
**m.s. Cinulia**: gezagv. G. W. Bouma, hfd. wtk. J. I. Brangert, wnd. 4e wtk. J. C. Boogaarts;  
**m.s. Crania**: 2e stm. J. C. Hilberding, wnd. 3e stm. J. Hooghiem, 2e wtk. P. Stachelhausen sch. vakman 2w L. Kuyt;  
**m.s. Dalia**: wnd. 1e stm. G. W. Geesink, capataz P. Raimundez Collazo, 2<sup>o</sup> man. F. J. Dieguez Gomez, A. Lopez Ballestreros. mar. int. A. Alonso Casal, M. Alvarez Fernandez, S. Cuadrado Del Castillo, D. Fandino Rodriguez, A. Garcia Dominguez, L. Martinez Duran, J. Rajo Fernandez, R. Vicente Dominguez, coc A. Estevez Solino, cam. maydo P. J. Rodriguez Solino, cam. V. S. Fernandez Moreno, S. Vilar Iglesias;  
**m.s. Daphne**: hfd. wtk. A. Bax, wnd. 2e wtk. W. B. Grund, 5e wtk. H. L. M. van Haalen, sch. vakman

**Onze vlootjubilé**



**J. B. P. Imming**  
gezagv.  
25 jaar op 01.06.81



**F. Minkels**  
gezagv.  
30 jaar op 12.06.81



**R. Croese**  
sch. vakman 1w  
10 jaar op 14.06.81

1 E. L. Boldewijn, L. A. T. Blankemeyer, sch. gezel a/w J. P. Almeida;  
**m.s. Diadema:** wnd. 1 stm. R. A. de Boer, 4e stm. B. F. L. Cloet, 5e wtk. H. P. M. Wouters, stag. wtk. G. J. Knop;  
**m.s. Dione:** gezagv. L. J. Hirs, 1e stm. A. L. M. van Dun, wnd. 3e stm. W. J. Levering, 4e stm. H. G. van Bortel, 2e wtk. J. H. E. Nijhuis, 3e wtk. J. C. van Koten, sch. vakman 2w F. J. Kroon;  
**m.s. Felania:** 2e wtk. F. J. van der Vorm, alg. sch. vakman J. W. P. Grommen, aank. sch. vakman H. J. Mensinga, H. C. Wessemsius, aank. sch. gezel a/w F. W. Becks, M. Meelis, M. H. W. Biemans, sch. kok B. Vos, hoofdbediende J. L. F. Romen, bediende M. F. Velsink;  
**m.s. Felipes:** gezagv. J. Post, 2e stm. M. M. Scheele, 4e wtk. H. M. Zwanenburg, alg. sch. vakman M. A. Oosterhof, S. J. van der Heide, aank. sch. vakman D. A. C. Wink, aank. sch. gezel a/w A. J. de Gooyer, H. C. J. van Laarhoven, R. Rengers, jongen a/w A. Quist;  
**m.s. Ficus:** 3e wtk. J. P. P. van Alebeek, wnd. 4e wtk. P. Molendijk, aank. sch. vakman S. A. P. van Gils, aank. kok R. Kros;  
**m.s. Flammulina:** 1e stm. J. W. Nieuwerf, hfd. wtk. C. L. Fehrmann, 2e wtk. T. J. van Lammeren, wnd. 4e wtk. P. Roelvink, aank. sch. vakman P. A. Raas;  
**m.s. Fossarina:** 1e stm. R. P. Jager, 4e wtk. B. E. Broekhuysen, alg. sch. vakman J. H. Spaans, M. L. Delhaye, aank. sch. gezel a/w A. van Eysden, J. P. Kooymans, hoofd voeding R. A. de Lange;  
**m.s. Fossarus:** wnd. 2e stm. J.

Teertstra, 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, radio-off. B. Immerzeel;  
**m.s. Fulgur:** gezagv. P. Cammel, 2e stm. S. S. Abma, 3e stm. J. van der Wees, radio-off. C. H. E. J. van der Ploeg, hoofd voeding J. M. Maaskant, hoofdbediende W. D. Anthonio;  
**m.s. Fusus:** 3e stm. E. E. de Rijcke, 2e wtk. A. Houwaard, wnd. 4e wtk. R. Roor: bediende F. R. Noorbergen, J. G. Koek;  
**s.s. Kylix:** sch. vakman 1w H. W. M. Rolvink;  
**s.s. Laconica:** gezagv. W. Welbie, wnd. 1e stm. J. van Rooyen, 2e stm. F. van Bommel, wnd. 3e stm. H. J. M. van der Sijp, hfd. wtk. W. Groenendijk, 4e wtk. J. M. G. M. van Kooten, 5e wtk. G. de Vries, A. B. M. Bokkers, W. J. Cheizoo;  
**s.s. Latia:** gezagv. H. K. Paauw, hfd. wtk. O. K. Nicolai, 2e wtk. J. A. de Groot;  
**s.s. Latirus:** gezagv. J. H. A. Budding, 1e stm. F. Kuyt, stag. stm. B. P. Steggerda;  
**s.s. Lepton:** 2e stm. N. C. M. Jonker, 2e wtk. P. Dekker, 5e wtk. R. M. van Schaik, radio-off. J. Verdyn, sch. vakman 1 R. Stuifzand, R. Vijlbrief, M. A. J. Veen, sch. gezel a/w H. Noordam, F. Kromjongh, M. G. W. Koomen, L. T. A. C. Roodakker, G. H. Visser, R. G. van den Brink, aank. sch. gezel a/w B. Faber, T. J. van der Maat, hoofd voeding H. Otter, aank. kok D. S. A. de Jong, hoofdbediende J. A. Small, bediende L. L. Teveer, bediende a/d P. de Vries;  
**s.s. Macoma:** gezagv. J. Bosman, 3e stm. J. W. Torbijn, sch. gezel a/w D. Rovers, J. Hofman, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;  
**s.s. Marinula:** 1e stm. E. J. J. Eelman;  
**s.s. Meta:** gezagv. G. Arkema, hfd. wtk. F. in 't Veld, wnd. 3e wtk. J. A. Elbert, 4e wtk. J. Marijs, 5e wtk. S. van der Zee, radio-off. D. J. Hage, sch. vakan 2w J. J. M. van den Beld, D. S. Trouerbach, hoofd voeding C. P. Hoogesteger, capataz M. Lagares Chantretero, man. esp. J. Auraujo Garcia, M. Docampo Rial, 2° man. J. L. Rodriguez Dominguez, mar. int. M. Amoedo Aquete, C. Bouzas Novas, D. Fernandez Pintos, A. Miguez Boullosa, B. Noguiera Vieitez, S. Portela Dominguez, E. Valverde Alonso, coc. G. Castro Gomez, cam. Maydo. A. Perez Rodriguez, cam. C. Magdaleno Gonzalez, B. A. Otero Requejo;  
**s.s. Mytilus:** hfd. wtk. K. L. Schuring, 3e wtk. T. van de Ruit;  
**m.s. Niso:** 3e stm. D. F. A. Maljers, 3e wtk. C. Brasser, hoofd voeding G. Barnhard, man. esp. B. Bouza Alonso, 2° man A. Costas Ezcurdia, mar. int. J. Cordeiro Santos, J. Figuero Acevedo, J. M. Lage Muinos, I. Parcero Caamano;  
**s.s. Ondina:** 1e stm. C. R. Groen, 3e stm. J. M. Oort, stag. wtk. A. M. de Boer, sch. vakman 2w R. J. T. B. Vennegoor, R. H. M. van Bohemen, hoofd voeding A. Onderstal, man. esp. J. Alvarez Martinez, mar. int. A. Boullosa

**In memoriam**

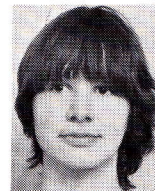
Op 6 april jl. is overleden de heer **K. M. Post**, oud-gezagvoerder. De heer Post verliet de dienst der Maatschappij op 19 april 1947 na 19 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 84 jaar.

Dacosta, F. Gonzalez Rodriguez, J. R. Lopez Nieto, M. L. Rodriguez Vieitez;  
**s.s. Onoba:** 2e stm: A. A. F. van der Markt, wnd. 3e stm. W. H. M. Schelvis, stag. stm. H. J. Timmerman, T. D. van Waardhuizen, hfd. wtk. J. Heymans, 2e wtk. K. J. Faasse, wnd. 3e wtk. C. L. M. Mazairac, 4e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, 5e wtk. M. P. Kesting, sch. vakman 2w A. H. Duister, hoofd voeding P. C. Bergmans, mar. int. A. Pereira Mosquera;  
**s.s. Sepia:** 5e wtk. H. A. H. Koburg;  
**m.s. Tagelus:** wnd. 3e stm. F. T. G. J. Mulder, hfd. wtk. C. P. de Waard, stag. wtk. T. A. Neven, R. S. H. Fokkinga, H. K. W. M. Hagemans, J. D. D. van Gelderen;  
**s.s. Viana:** 1e stm. C. D. Kromhout, hfd. wtk. J. E. Weidema, wnd. 2e wtk. P. J. van den Ende, wnd. 4e wtk. G. T. Verwoert, 5e wtk. F. C. H. Roete;  
**s.s. Vitrea:** hfd. wtk. R. W. H. Buitenrust Hetteema, radio-off. H. J. van Leeuwen: sch. vakman 2w W. van der Male;  
**s.s. Zafra:** 2e stm. C. J. de Boer, 4e wtk. K. Wagenaar  
**s.s. Zaria:** 3e wtk. J. G. Kuit, 5e wtk. J. Lijkelema

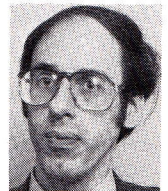
'B': A. van der Ster, W. M. de Vries;



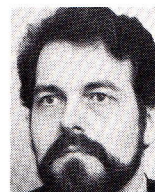
**In dienst**



m.i.v. 1-4 Mw. S. Y. Koogje-Portheine - DFF/4



m.i.v. 1-4 J. W. Koopman - DFF/1



m.i.v. 1-4 G. J. Leussink DFT/1 (ex. S.I.P.C.)



m.i.v. 1-4 Drs. H. F. M. Tijhoff DFF/1 (ex. S.I.P.M.)



m.i.v. 7-4 Mw. C. van der Wees - DFF/5



m.i.v. 1-4 Mw. J. M. van Wolde - DFF/5

**Uitdienst getreden**

**3e wtk.:** A. W. Ros, G. H. Willems;  
**4e wtk.:** F. P. E. Verlinden, P. C. Telle;  
**sch. vakman 2w:** J. G. M. Schönberger;

**Terug van tijdelijke tewerkstelling**

**1e stm.:** R. Agema - The Shell Company of Qatar Ltd.;  
**1e stm.:** J. P. Hendriks - Shell International Petroleum Co. Ltd.

**Naar militaire dienst**

**3e stm.:** E. N. de Vries;  
**4e stm.:** P. J. J. van den Berg;

**Met pensioen (vervroegd)**

**gezagv.:** P. M. de Graaf;

**Aangesteld als**

**sch. vakman 1w:** R. J. G. van der Klis;

**Behaalde diploma's**

**1e Stuurman G.H.V.-th:** J. S. de Vos, J. A. Koenraad;  
**2e Stuurman G.H.V.:** D. van der Heul, R. van der Bos;  
**'C':** P. Kooyman, J. G. van Werd;  
**'C-th.:** E. S. Petrusma;

**Uit dienst**

m.i.v. 1-4 Drs. J. R. van den Berg - DFF/1 (over naar S.I.P.M.)

**Met Pensioen**

m.i.v. 1-4 M. A. Ritico - DFT/2

**Interne mutatie**

m.i.v. 16-3 M. Pronk van DFP/1 naar DFP/5

**Jubiléum**

25.5 H. Sierat (DFF/5) 30 jaar



# MET PENSIOEN

**'If you don't know, ask Riteco' is in de loop der jaren een gevleugelde uitdrukking geworden. Bij het afscheid van M. A. Riteco op vrijdag 27 maart jl. werden deze woorden ook aangehaald door C. E. van 't Woudt, hoofd Technische en Nautische Dienst, die de scheidende chef DFT/2 toesprak.**

Zo'n afscheidstoespraak houden valt niet mee als betrokkene nadrukkelijk heeft gevraagd het kort te houden. 'Ik kan z'n beoordelingen natuurlijk hier op de lessenaar leggen, dan kunt u zelf lezen hoe over hem gerapporteerd is', aldus Van 't Woudt. Een man zoals Riteco heeft op velerlei gebied zijn sporen verdiend. Iemand ook met een respectabel aantal dienstjaren achter de rug, namelijk 34. Daarvoor voer hij al bij Van Nievelt Goudriaan. Met z'n 3e rang op zak stapte hij in 1947 over naar de Shell en vertrok prompt per passagiersboot naar Singapore, waar hij 3e stuurman werd op de 'Aldegonda', later de 'Gadila'. Scheepsnamen die ongetwijfeld herinneringen oproepen bij de vele oud-gedienden die, net als vele zakelijke relaties en vertegenwoordigers van de overheid, op de eerste echte lentedag van 1981 naar het Shell-Gebouw waren gekomen om Riteco en z'n echtgenote uit te zwaaien.

Dat eerste contract van Mart Riteco gold voor 3 jaar, maar de jonge stuurman had geluk: al na 2 jaar, 3 maanden en 1 dag kwam hij terug. Z'n tweede contract duurde maar 2 jaar, 7 maanden en 16 dagen, waarbij hij nog wel even z'n 2e rang haalde in wat toen nog Batavia heette. Na terugkomst in Nederland in 1953 volgden huwelijk en behalen van z'n eerste rang, daarna weer de Oost. Na 'omkoming' van weer zo'n 'antieke' dienstperiode zag hij bij aankomst voor het eerst z'n zoon. Zo ging dat in die tijd, aldus Van 't Woudt, net zo goed als een opmerking op Riteco's conduite toen hij in 1959 in de sectie Scheepsgezellen tewerk was gesteld, dat hij niet zulke mooie brieven schreef. 'Discriminatie van de zeevarende', zoals wel is gebleken als je de stukken nagaat die later van zijn hand verschenen.

Via inspecteurschap in de toenmalige sectie Dekdienst belandde Riteco uiteindelijk in de Nautische Dienst, waar hij zich ten slotte als chef DFT/2 bekommerde om vele zaken, zoals tankwasmethoden, inert-gas-procedures, radar plotting devices, verder bemoeienis had met Marpol, Solas en andere conventies, zitting had in nationale en internationale werkgroepen en – het is maar een greep – diverse cursussen organiseerde. 'Mart, dank voor je vele, vele werk, waar doorheen als een rode draad altijd 'veiligheid' liep. Als afscheidscadeau hebben we daarom iets in die richting gezocht, namelijk twee zelf-opblaasbare reddingvesten'.

**Overweldigend, zo waren de vele blijken van belangstelling bij mijn afscheid; niet alleen door de grote opkomst, maar ook door de bloemen, telexen, telegrammen, enz. Al degenen die ik niet persoonlijk heb kunnen bedanken, vanaf deze plaats – mede namens mijn echtgenote – nogmaals mijn oprechte dank.**

M. A. Riteco

Het is langzamerhand bekend, dat de bootbezitter dat bezit eigen vlag hem niet geveranderd zijn gehoor betuigde voor alle naar het St van zijn afs

Hoe zeer z gebied ook Shell-kant en Hambu geogst, b telegramm en geschei gekomen. I afscheidsw eigen doss aanvangsg f 126 per n hoorde, da d.w.z. de s verschillen in de 50-er maatschap 'met geno letterlijk, m de ranglijst was dat No andere zed Maar zijn w nautische d voldoening oek een goede wederzijdse band geschapen tussen overheid en onze rederij. Daar was hij dankbaar voor.

egzaam een fervent alt wel op im onder e bevaren is iat nu zekerde hij alleen dank en, maar ook un komst gelegenheid

elerlei p andere den, Parijs dden de oemstukken waren te in zijn door zijn Zijn man van ens op als je amatie, in Shell-vloten van de n, waarin zij iet er j No. 60 op voorheen tijden, aar denken. n de altijd veel in gevoei oek een goede wederzijdse band geschapen tussen overheid en onze rederij. Daar was hij dankbaar voor.

Lang was de rij van gasten die daarop nog een persoonlijk woord met hem wisselden en hem en zijn echtgenote de hand ten afscheid drukten. Pas ver na zessen vertrokken de laatste gasten en konden Riteco, zijn echtgenote, hun twee zoons en a.s. schoondochter zich, met enkele collega's naar het intieme diner begeven. Echter niet alvorens hij alle aanwezigen persoonlijk zijn dank had overgebracht en allen het beste voor de toekomst had gewenst.

