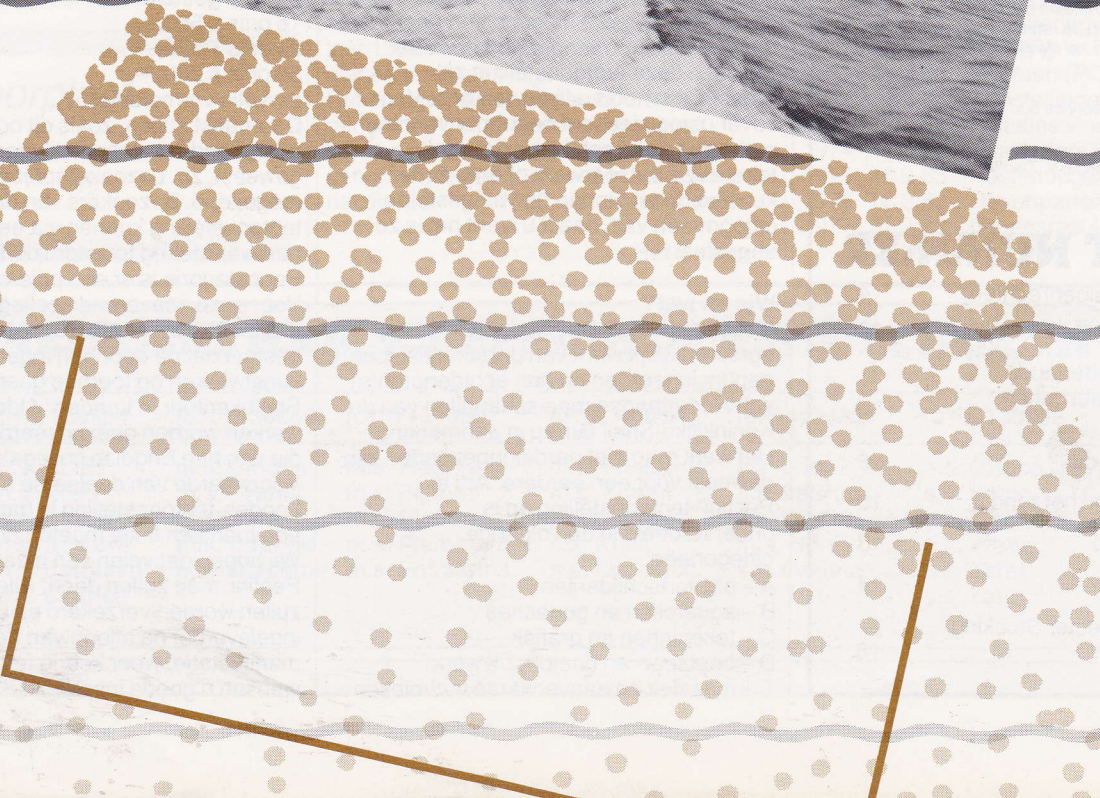
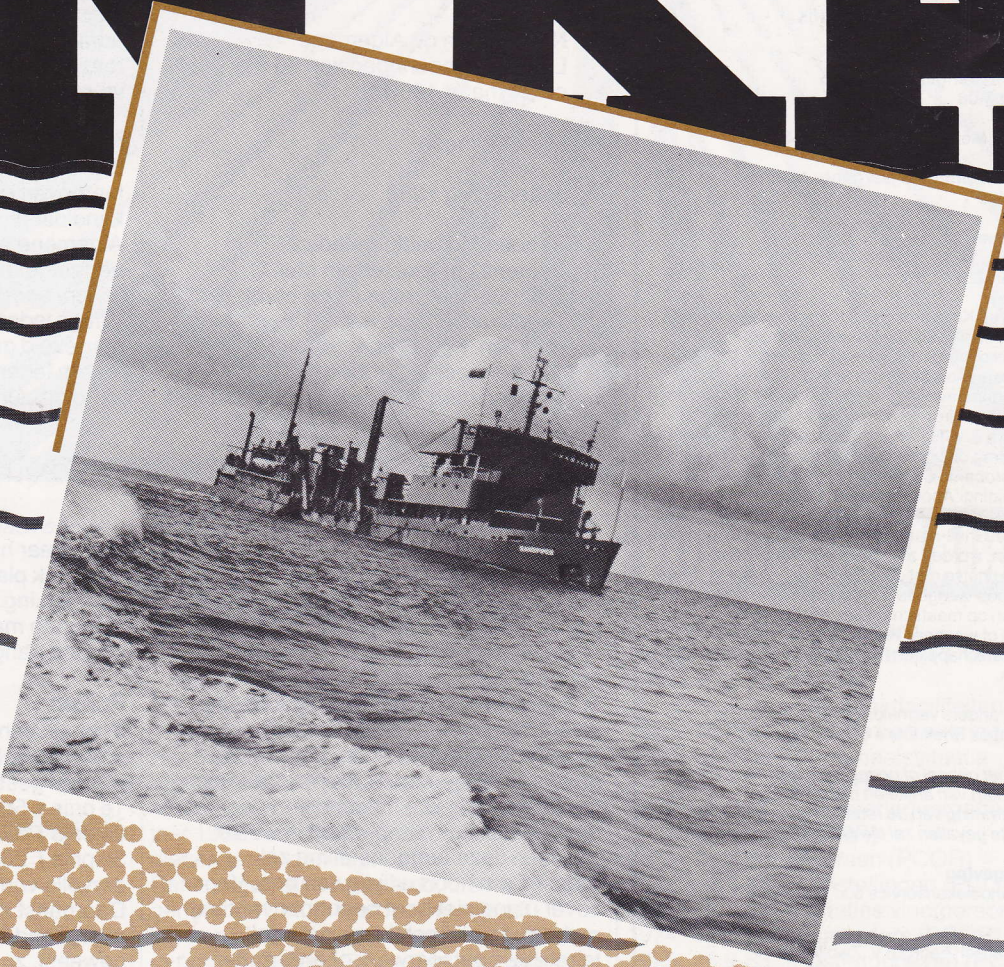


SCHEEP



ENTKAKT

22e jaargang
nummer 9
mei 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

Tweeëntwintigste jaargang, nummer 9
mei 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

Opgave pensioenrechten	4
Nog steeds te veel schepen	6
Vestiging Nederlands Vlootpersoneel buiten Nederland	7
Hetroergaatom	8
Gevecht tegen het zand	10
Schoonschip	13
Personalía	14
Afscheid meester Stocking Korzen	16

Mededeling van het bestuur van het Onderling Medisch Steunfonds U.A.

Op dinsdag 7 juni 1983 zal een Algemene Ledenvergadering worden gehouden, aanvang 14.30 uur in P.R. zaal van het Shell gebouw te Rotterdam.

De agenda voor deze vergadering luidt:

1. Opening
2. Notulen van de Algemene Ledenvergaderingen van 26 mei 1982 en 24 maart 1983.
3. Mededelingen
4. Jaarverslag 1982
5. Benoeming bestuursleden. Volgens het rooster zijn Mw. C. P. Reinouts van Haga en de heren K. Leege en W. Vos aan de beurt voor aftreden. Mw. Reinouts van Haga en de heer Leege hebben zich in verband met hun werkzaamheden niet

herkiesbaar gesteld en de heer Vos kan in verband met het bereiken van de 70-jarige leeftijd niet meer worden herbenoemd. Conform artikel 5, lid 3 van de Statuten, heeft het hoofdbestuur van het S.M.S. de heren G. Beuming, A. Fennema en S. L. Kabel, voorgedragen voor benoeming als bestuurslid.

6. Rondvraag

7. Sluiting

De leden die deze vergadering wensen bij te wonen worden verzocht de administratie van het Fonds hiervan schriftelijk in kennis te stellen. Aan hen zullen dan de vergaderstukken worden toegestuurd. De leden die de vergadering niet zullen bijwonen kunnen de administratie van het Fonds om toezending van het Jaarverslag 1982 vragen.

N.B. Conform de statutaire bepalingen dienen tegenkandidaten tegen de hierboven onder 5 voorgestelde kandidaten uiterlijk acht dagen voor de Algemene Ledenvergadering te zijn aangemeld op bij het bestuur in te dienen lijsten, ondertekend door tenminste vijftien leden. Deze lijsten moeten vergezeld gaan van een verklaring van iedere tegenkandidaat dat hij/zij de kandidatuur aanvaardt.

arti et pectini

Denkt u nog aan de komende Arti et Pectini manifestatie? Dit eens in de vier jaar te houden evenement komt met rase schreden naderbij. Gedurende de periode 15 tot en met 25 augustus 1983 is er gelegenheid uw kunstuitingen in te leveren om mee te dingen naar de prijzen en eervolle vermeldingen. Ook zal een groot aantal werken worden opgenomen in een omvangrijke 'reizende' tentoonstelling. Wanneer en in welke plaatsen deze tentoonstelling zal neerstrijken hoort u tijdig van ons. Voor zover u nog niet bent begonnen met het maken van een schilderij, aquarel, tekening, boetseerwerk of enig ander kunstwerk dat binnen de vastgestelde categorieën valt, haast u want het is zo augustus!

Wie en wat?

Voor inzending komt eigen en oorspronkelijk werk van personeelsleden, gepensioneerden en hun echtgenoten(s) van Nederlandse maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in aanmerking. Het werk mag niet eerder ingezonden zijn geweest voor een eerdere 'Arti et Pectini'-tentoonstelling en is onderverdeeld in de volgende categorieën:

- A - olieverfschilderijen
- B - aquarellen en gouaches
- C - tekeningen en grafiek
- D - boetseer- en beeldhouwwerk
- E - mozaïek en aanverwante technieken

Daar waar het kan worden toegepast komt ook plastic als materiaal in aanmerking. Per inzender kunnen per categorie maximaal vijf kunstwerken worden aangeboden.

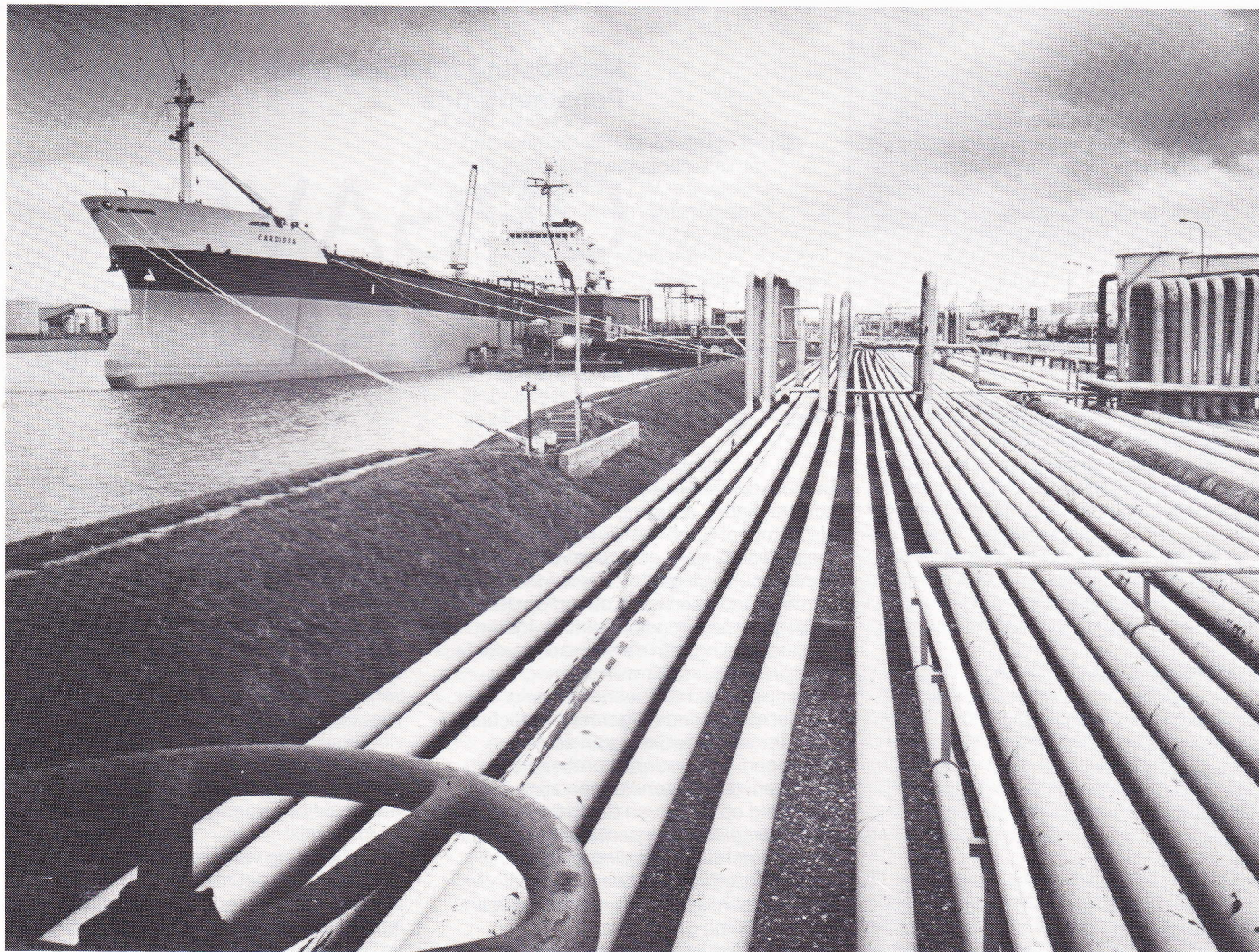
Prijzen

Voor elk van bovenvermelde categorieën zullen de volgende prijzen beschikbaar worden gesteld:

- 1e prijs f 500,—
- 2e prijs f 375,—
- 3e prijs f 250,—

eervolle vermelding

Daarnaast zullen, zoals dit ook bij voorgaande tentoonstellingen het geval is geweest, zg. bezoekersprijzen worden toegekend. Bezoekers van de tentoonstelling kunnen via een stembus hun waardering tot uitdrukking brengen. Per categorie is er een prijs van f 250,—. Voor onze zeevarende collega's zit er nog wat extra's aan vast. De mogelijkheid bestaat dat de door hen ingeleverde kunstwerken op toernee gaan naar het Shell-kantoor in Londen. Aldaar zullen de werken worden geëxposeerd, samen met die van hun Engelse collega's. Voorwaarde van deelname aan de Londen-tentoonstelling is dat de werken een maritiem tintje moeten dragen. Wij hopen dat velen van u aan 'Arti et Pectini' mee zullen doen. Alle werken zullen worden verzekerd en u krijgt het ingeleverde, na afloop van deze manifestatie, weer keurig terug. Wij wensen u goede inspiratie!



Eind maart nam de 'Cardissa' haar eerste lading in bij de Shell Nederland Raffinaderij in Pernis.

Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A./Sociaal Medisch Steunfonds

Indienen rekeningen

Het Bestuur van het O.M.S./S.M.S. brengt de leden in herinnering dat rekeningen betrekking hebbende op het jaar 1982 vóór 1 juli a.s. bij de Fondsen dienen te worden ingediend. Rekeningen als voornoemd, die na genoemde datum worden ingediend kunnen alleen dan in behandeling worden genomen, indien kan worden aangetoond dat dit vóór 1 juli 1983 niet mogelijk was.

Het Bestuur

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1966	15.2.83	Paspoorten (PCOR)
1967	16.2.83	Haven- ontvangstfaciliteiten
1968	18.2.83	Sociale verzekeringen
1969	25.2.83	Personeelssituatie (PCOR)
1970	25.2.83	OR-overlegvergadering (PCOR)
1971	28.2.83	Koersen (PCOR)
1972	2.3.83	Aanstellingen (PCOR)
1973	2.3.83	Mutaties vlootpersoneel
1974	16.3.83	Vaarorders (PCOR)
1975	16.3.83	Kostenopgaven (PCOR)
1976	18.3.83	Havenperformance
1977	21.3.83	Groepsresultaten 1982 (PCOR)

bij de voorplaat.

De hopperzuiger 'Sandpiper', zie artikel hierover op pagina 10.

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

OPGAVE PENSIOENRE

Binnenkort zullen alle fondsleden in actieve dienst, die vóór 1 februari 1983 als lid tot het Shell Pensioenfonds zijn toegetreden, weer een opgave van hun pensioenuitkering ontvangen. Het normaal pensioen is berekend op de voor ieder geldende pensioendatum. Indien van toepassing, zijn de hiervan afgeleide aanspraken op weduwen- en wezenpensioen eveneens vermeld. De hierna volgende algemene toelichting dient ter verduidelijking van enige begrippen. Met nadruk wordt er op gewezen, dat de pensioenen zijn berekend op basis van de op 31 januari 1983 geregistreerde pensioengegevens en reglementaire bepalingen. Met salariswijzigingen na deze datum of salarisontwikkelingen in de toekomst is geen rekening gehouden. Alle gebruikte gegevens zijn met de vereiste nauwkeurigheid geregistreerd. Dit sluit echter de mogelijkheid van eventuele onjuistheden of weglatingen niet uit. Aangezien de pensioenopgave en de toelichting daarop slechts een informatief karakter dragen, kunnen hieraan vanzelfsprekend geen rechten worden ontleend.

Voor nadere informatie kunnen walpersoneelsleden zich wenden tot de heer J. W. Dijkmeester (SNV PRS/i – toestel 6771). Vlootmedewerkers dienen daarvoor contact op te nemen met DFP/31 (010-696117).

Algemene toelichting bij de pensioenopgave

De pensioenopgave is verdeeld in rubriek A met de basisgegevens en rubriek B met de bruto uitkomsten van de pensioenberekening.

1. RUBRIEK A

Aanvang pensioenrechten

In de meeste gevallen zal de aanvangsdatum voor de opbouw van pensioenrechten dezelfde zijn als de datum van indiensttreding.

In sommige gevallen wordt hier een fictieve datum vermeld. Dit zal zich voordoen bij onderbrekingen van het dienstverband of bij niet voor de opbouw

van pensioenrechten meetellende diensttijd.

Datum ingang pensioen

De pensioendatum is de laatste van de maand waarin men de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. De pensioengerechtigde leeftijd is 60 jaar voor mannen en 55 jaar voor vrouwen, vermindert met de gebruikelijke aftrek voor dienst in B-gebieden en/of vlootdienst.

Het normaal pensioen gaat in op de eerste van de maand volgende op die waarin de pensioengerechtigde leeftijd wordt bereikt.

Bij de bepaling van deze datum is aangenomen, dat men tot de pensioendatum werkzaam zal zijn in het land en bij de Maatschappij waarbij men op 31 januari 1983 in dienst was.

Aantal pensioenjaren

Dit zijn de jaren tussen de datum aanvang pensioenrechten en de datum ingang pensioen, vermeerderd met de van toepassing zijnde bijtelling voor dienst in B-gebieden en/of vlootdienst. Het maximum aantal pensioenjaren bedraagt 40.

Pensioenbasissalaris

Het op 31 januari 1983 van kracht zijnde pensioenbasissalaris bestaat voor de walmedewerkers en voor de Nederlandse scheepsgezellen uit de som van het basisjaarsalaris c.q. de jaargage, vermeerderd met de vakantietoeslag, de 13e maand-uitkering en voor scheepsgezellen nog het voedinggeld. Voor officieren wordt het pensioenbasissalaris op een andere wijze vastgesteld.

Franchise

De franchise is dat gedeelte van het pensioenbasissalaris, dat bij de vaststelling van het Shell pensioen buiten beschouwing wordt gelaten, omdat daarvoor een pensioen wordt verkregen ingevolge de Algemene Ouderdomswet (A.O.W.).

De voor de pensioenberekening toegepaste en op 31 januari 1983 geldende franchisebedragen waren als volgt:

RECHTEN

- f 23.402,— voor gehuwde mannelijke fondsleden.
- f 11.701,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden.
- f 16.305,— voor ongehuwde fondsleden.

Burgerlijke staat

Voor de berekening van de pensioenen van gescheiden mannelijke fondsleden wordt, indien hieraan een weduwen- of een bijzonder weduwenpensioen is verbonden, gebruik gemaakt van de gehuwden-franchise.

2. Rubriek B

Grensbedragen

De grensbedragen welke worden gebruikt voor de berekening van bestanddeel 1 van het normaal pensioen bedroegen op 31 januari 1983 f 13.800,— en f 18.800,— voor grensbedrag I en II respectievelijk.

Doorlopend pensioen

Het doorlopend pensioen is dat gedeelte van het normaal pensioen, dat met ingang van de pensioendatum voor het leven wordt toegekend.

Tijdelijk pensioen

Dit pensioen omvat het overbruggingspensioen en de premiecompensatie. Het A.O.W.-pensioen gaat in op het moment dat de 65-jarige leeftijd wordt bereikt. De pensioengerechtigde leeftijd bij Shell ligt echter lager. Ter overbrugging van de periode tussen de datum van ingang van het Shell pensioen en het moment van de 65-jarige leeftijd wordt het overbruggingspensioen uitgekeerd. Dit pensioen wordt berekend op basis van de onder rubriek A. genoemde franchise.

Over het Shell pensioen moet tot de 65-jarige leeftijd A.O.W./A.W.W.-premie worden betaald. Deze premie bedroeg op 31 januari 1983 12,8% met een maximum van f 7.827,—. Hiervoor wordt een premiecompensatie uitgekeerd zolang men premieplichtig is en na pensionering in Nederland gevestigd blijft.

A.O.W.-uitkering

Bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd vervalt het tijdelijk pensioen. Op dit moment gaat het A.O.W.-pensioen in. Het A.O.W.-pensioen bedroeg op 31 januari 1983:

- voor gehuwden exclusief vakantietoeslag f 1.566,45 per maand of f 18.797,40 per jaar. Inclusief de vakantietoeslag van f 1.094,40 is het totaal pensioen f 19.891,80 per jaar.
- Voor ongehuwden exclusief vakantietoeslag f 1.091,13 per maand of f 13.093,56 per jaar. Inclusief de vakantietoeslag van f 766,08 is het totaal pensioen f 13.859,64 per jaar.

Weduwenpensioen

Bij de berekening van het weduwenpensioen is met een aantal factoren geen rekening gehouden. Deze kunnen ertoe leiden dat het weduwenpensioen van de wettige echtgenote van het fonds lid op het moment van zijn overlijden lager kan zijn. Zo is geen rekening gehouden met:

- de aanspraak op bijzonder weduwenpensioen van een gewezen echtgenote.
- de toe te passen vermindering van 1½% voor ieder vol jaar, dat de weduwe meer dan 10 jaar jonger is dan haar overleden echtgenoot.

Naast het weduwenpensioen bestaat in het algemeen, indien men jonger is dan 65 jaar en in Nederland is gevestigd, recht op een uitkering ingevolge de Algemene Weduwen en Wezenwet (A.W.W.).

Bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd vervalt deze uitkering en worden verworven A.O.W.-rechten van kracht.

A.W.W.-uitkering

De A.W.W.-uitkering voor een weduwe met kind(eren) beneden de leeftijd van 18 jaar is gelijk aan de bovengenoemde A.O.W.-uitkering voor gehuwden. Voor een weduwe zonder kind(eren) beneden de leeftijd van 18 jaar is de uitkering gelijk aan de A.O.W.-uitkering voor ongehuwden.

Wezenpensioen

De wettige, gewettigde of wettig geadopteerde kinderen tot de leeftijd van 18 jaar ontvangen, bij het overlijden van het fonds lid, wezenpensioen. Kinderen tussen 18 en 27 jaar komen ook voor wezenpensioen in aanmerking als zij volledig dagonderwijs volgen. Als er meer dan 3 kinderen zijn, die recht hebben op wezenpensioen, dan ontvangen zij samen in totaal hetzelfde bedrag als zou zijn uitgekeerd aan 3 kinderen. Het wezenpensioen is dan voor iedere wees gelijk aan een evenredig gedeelte van dat bedrag. Bestaat na het overlijden van het fonds lid geen recht op

weduwenpensioen en evenmin op bijzonder weduwenpensioen, dan wordt het wezenpensioen in het algemeen verdubbeld.

Het bovengenoemde maximum wordt dan op 4 kinderen gesteld.

Wat van belang is voor bepaalde fondsleden

1. Tijdens tewerkstelling in het buitenland geldt geen premieplicht voor de A.O.W./A.W.W. Voor zover dit leidt tot gehele of gedeeltelijke derving van de daaraan verbonden rechten op een uitkering worden de betrokken leden hiervoor in hun pensioen gecompenseerd. Ten aanzien van de gederfde A.O.W.-rechten, is deze compensatie in de onder rubriek B gegeven pensioenuitkomsten verwerkt.

2. A.O.W./A.W.W.-rechten, die worden verkregen uit hoofde van vrijwillige premie-betaling gedurende tewerkstelling in het buitenland, worden beschouwd als een privé verzekering. Deze rechten blijven derhalve bij de vaststelling van de onder 1 genoemde compensatieregeling buiten beschouwing.

3. Bij de berekening van de pensioenuitkomsten, vermeld onder rubriek B, is geen rekening gehouden met een eventueel toe te passen vermindering wegens het ontvangen van een buitenlands staatspensioen. Deze vermindering zal worden toegepast, wanneer de voor dit staatspensioen verplicht verschuldigde premies tijdens de tewerkstelling van het fonds lid in het betrokken land, door de werkgever dan wel door het Shell Pensioenfonds zijn betaald.

Bij pensionering volgen hierover nadere mededelingen. Ook ten aanzien van de vraag hoe dergelijke aanspraken tot gelding kunnen worden gebracht worden de betrokken fondsleden op dat moment nader geïnformeerd.

4. Voor fondsleden met vlootdienst zijn voor de onder rubriek B. vermelde pensioenuitkomsten de 60-jarige leeftijd tot uitkering komende rechten van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (B.P.F.) vooralsnog niet in aanmerking genomen. Deze fondsleden worden eveneens bij pensionering geïnformeerd over de hieruit voortvloeiende aanpassing van het Shell pensioen.

5. Aan gehuwde vrouwelijke fondsleden wordt het overbruggingspensioen uitgekeerd tussen de datum van ingang van het Shell pensioen en de 65-jarige leeftijd van hun echtgenoot. De gehuwde vrouwelijke fondsleden ontvangen géén A.O.W./A.W.W.-premiecompensatie.

Nog steeds te veel schepen

Lezing Richard Tookey op 8 april jl.

Na afloop van besprekingen met de directie op 8 april jl. hield de Marine Coördinator, Mr. Tookey, een lezing voor een beperkt aantal walmedewerkers en een afvaardiging van onze ondernemingsraad. Hij werd hierbij terzijde gestaan door Mr. South, hoofd MRP (Planning) van Shell International Marine.

Tookey sprak over de resultaten van het afgelopen jaar en gaf een voorzichtige prognose omtrent de verwachtingen voor dit jaar en de eerstvolgende jaren. De aanwezigen werden in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen. En dat was een kans die men niet zo gauw krijgt want de hoogste baas van 'Marine' is slechts incidenteel in het Shell Gebouw in Rotterdam aan te treffen. Maar dat wil geenszins zeggen dat hij niet op de hoogte zou zijn van het reilen en zeilen van onze maatschappij. Integendeel . . .

'Well done'

De één meer dan de ander, maar de meeste aanwezigen zullen toch wel wat spanning hebben gevoeld over hetgeen Tookey zou gaan zeggen over de situatie op de wereldtankermarkt in het algemeen en de resultaten van en vooruitzichten voor Shell Tankers B.V. in het bijzonder. Na te zijn ingeleid door onze directeur begon hij ons te complimenteren: 'Dank zij de geweldige inspanningen van u allen bij Shell Tankers B.V. is in 1982 uitstekende vooruitgang geboekt bij het te lijf gaan van de enorme problemen waarmede wij worden geconfronteerd. Well done'. Maar hij wees er op dat wij voortdurend alert moeten blijven. 'Dat geldt niet alleen voor STBV maar ook voor de gehele Shell-vloot'.

Consequenties

Het zal niemand als een verrassing in de oren hebben geklonken te horen dat de toestand op de wereldtankermarkt nog weinig hoopgevend is. 'Er zijn nog steeds te veel schepen ten opzichte van de totale hoeveelheid te vervoeren lading', aldus Tookey. 'Verandering in deze situatie is op korte termijn zeker niet te verwachten'. Vervolgens ging hij wat dieper in op de ontwikkelingen die hebben geleid tot de huidige malaise en met name de consequenties daarvan voor de Groep. In 1976 trad een sterke daling op in de jaarlijkse vraag naar olie. Die daling zette nog verder door in de jaren die daarop volgden. Ook het aanvoerpatroon wijzigde zich drastisch: belangrijke pijplijnverbindingen werden in gebruik genomen (Yanbu, Sumed), gebieden met een stijgende olieproductie (Alaska, Mexico) liggen vrij dicht bij de afnemers en het Suez Kanaal wordt toegankelijk gemaakt voor steeds grotere tonnage. Ook voor de Groep heeft dit vergaande consequenties gehad. De hoeveelheid te vervoeren lading kwam beduidend lager te liggen en ook de aankoop en het

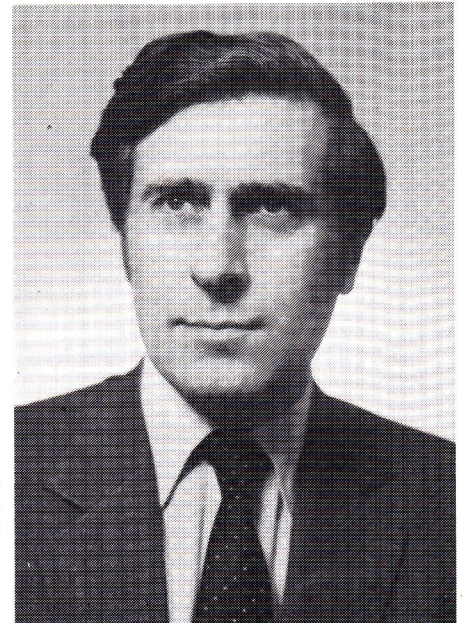
vervoer gaf een totaal ander plaatje te zien. Werd in 1976 driekwart van de ruwe olie centraal via SIPCO aangekocht en verscheept en werd één kwart door de lokale operating companies gedaan, thans is die verhouding bijna één derde centraal en ruim tweederde lokaal.

Een der aanwezigen bracht in dit verband later nog ter sprake dat de lokale operating companies voor hun transportbehoeften nogal eens gebruik maken van niet-Shell schepen. Tookey antwoordde hierop dat al deze maatschappijen geheel vrij zijn in het charteren van schepen. Maar, en dat deed hij duidelijk uitkomen, steeds wijzen wij deze maatschappijen op mogelijke risico's die zij hierbij lopen: contaminatie van de lading, vertragingen, technische tekortkomingen, etc.

Veel meer dan vroeger is de Groepsvloot betrokken bij de zg. 'vrije concurrentie'. Om aan de grote internationale concurrentie het hoofd te kunnen bieden blijkt heel duidelijk uit de voornaamste doelstellingen van STBV voor nu en de jaren die zullen volgen namelijk 'Het verwerven van een zo groot mogelijk aandeel in de transportbehoefte van de Groep en die van derden'. En om die doelstelling te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat de kosten per ton/mijl ten minste gelijk, doch bij voorkeur lager zijn dan die van anderen en dat de kwaliteit van de prestaties tenminste gelijk, doch bij voorkeur hoger is dan die van anderen.

Noordzee

De Noordzee blijft nog steeds aan betekenis winnen als leverancier van olie en gas. Maar deze ontwikkeling gaat ten koste van andere olieproducerende landen, bijvoorbeeld die in het Midden-Oosten en Afrika. 'De Noord Europeanen mogen zich gelukkig prijzen met een gebied als de Noordzee. Voor tankereigenaren daarentegen is die ontwikkeling niet zo gunstig'. Tookey bedoelde hiermede dat, nu de productie



van Noordzee olie gestaag toeneemt, er door de korte afstand en het in gebruik nemen van pijpleidingen veel minder tankschepen nodig zijn dan anders het geval zou zijn geweest voor aanvoer uit ondermeer het Midden-Oosten. De Shell Groep is al in 1974 begonnen met inkrimping van de vloot. Langs de weg der geleidelijkheid. In eerste instantie werd de ingecharterde tonnage afgestoten. Maar na het steeds verder afnemen van het aantal charterschepen is een punt bereikt dat er niet aan valt te ontkomen dat, teneinde het totale schepenbestand te verminderen, dit alleen nog kan door vermindering van het 'eigen' schepenbestand. Momenteel heeft de Shell-Groep nog zeker een half dozijn VLCC's en een aantal andere schepen in haar vloot waarvoor geen emplooi is en dientengevolge nog zullen worden verkocht.

Speculatieve aankopen

Van de wereldtankertonnage is thans 27% eigendom van oliemaatschappijen tegen 30% enkele jaren geleden. Het aandeel van maatschappijen met staatsdeelneming is ongeveer verdubbeld, van 5 naar 10%. Het grootste deel van de wereldtankvloot is in handen van zgn. onafhankelijke reders. Dat aandeel bleef nagenoeg gelijk: 65%. Wel vinden in deze groep verschuivingen plaats. Lang gevestigde rederijen stoppen hun activiteiten in de tankvaart. De indruk bestaat dat de lage prijzen van tweedehands tankers anderen, die zich tot nu toe niet met de tankvaart hebben beziggehouden, laten verleiden om juist nu tot aankoop over te gaan. 'Men kan zich afvragen of dit niet ten koste van de kwaliteit zal gaan', aldus Tookey.

Ervaring op dit gebied hebben ze niet. De aankopen gebeuren vaak op speculatieve gronden en met de gedachte: 'Misschien breken er binnenkort betere tijden voor ons aan . . .'. Wij, als de Marine kant van de Shell Groep hebben het grote voordeel deel uit te maken van een grote geïntegreerde onderneming waardoor het mogelijk is om een op de lange termijn gericht beleid te voeren.

Eigenlijk zijn wij geen reders in de ware zin des woords. 'Echte' reders houden zich bezig met het kopen en verkopen van schepen. Wij niet, maar het is wel een feit dat wij door onze organisatie beter in staat zijn continuïteit te houden in de kwaliteit van onze werknemers.

In alle eerlijkheid

'Hoe vindt de selectie plaats van een af te stoten schip?' zo luidde een vraag.

Tookey antwoordde hierop dat dit tot de verantwoordelijkheid behoorde van de operatng companies zelf. Zij alleen zijn in staat om de winstgevendheid op korte en op langere termijn van hun schepen te beoordelen. Bij eventuele afstoting spelen natuurlijk vele factoren een rol zoals de staat waarin een schip verkeert, het brandstofverbruik, enz. Zeer frequent vindt overleg plaats met de 'fleet managers' van de Groepsvloten voordat de uiteindelijke beslissing wordt genomen. 'Deze gesprekken gaan in alle eerlijkheid, waarbij de verantwoordelijkheden van alle Groepsvloten afzonderlijk een zeer voorname plaats innemen maar waar het belang van de positie van de Groep in het algemeen beslist niet uit het oog wordt verloren', aldus Tookey.

Tekenend voor de huidige situatie is dat voor het eerst sinds heugenis voor de vier grootste Groepsvloten (Engeland, Nederland, Duitsland en Frankrijk) geen schepen in aanbouw zijn. De 'Cardissa' was de laatste. Er zijn momenteel geen concrete plannen voor nieuwbouw. Ook voor de LPG- en LNG-vaart zijn geen investeringen te verwachten. Voor bulkschepen geldt hetzelfde. Het aanbod van schepen voor het vervoer van bulkgoederen overtreft de vraag ernaar vele malen . . .

Resumerende kan worden gesteld, aldus Tookey, dat zo lang er nog een groot surplus – opgelegd – aan tankschepen bestaat dat elk moment weer in de vaart kan worden gebracht, op korte termijn geen stijging wordt verwacht in de vraag naar tankertonnage.

Ook de komende jaren zullen moeilijk zijn en zullen in het teken staan van verdere vlootaanpassingen.

Hij besloot zijn betoog met te zeggen dat wij, met z'n allen, de schouders eronder moeten blijven zetten. Dan alleen zijn wij in staat de huidige crisis te overleven. 'En weet u ervan overtuigd dat wij, aan de andere kant van de Noordzee, alle begrip hebben voor de moeilijkheden die daarbij door u worden ondervonden'.

Vestiging Nederlands vlootpersoneel buiten Nederland

Soms blijkt het dat een gedane mededeling na korte of langere tijd moet worden herhaald. Als informatie over een bepaald onderwerp wordt gegeven behoeft dat niet iedereen op hetzelfde moment aan te spreken.

'Nee, dat is niet op mij van toepassing . . .'. Maar na verloop van tijd kan een in het verleden gebracht artikel, in dit geval uit 'Schip en Ka' van januari 1982, op slag wel erg belangrijk worden. Wij bedoelen het indertijd geschrevene over de vestiging van Nederlands vlootpersoneel buiten Nederland. Een ieder staat het natuurlijk vrij om te gaan wonen waar men zelf wil. Toch kan het wel eens zo zijn dat er voor de betrokkenen aanzienlijke consequenties aan vast zitten. Een paar recente gevallen hebben dit duidelijk aangetoond. Men schrok, en niet zo'n klein beetje ook . . . Daarom nogmaals de tekst van dat artikel.

'De Maatschappij gaat er als in Nederland gevestigde onderneming bij haar algemene beleidsvoering, haar sociale beleid en bij het treffen van administratieve procedures en voorzieningen van uit dat haar Nederlands vlootpersoneel in Nederland woonachtig is. Zij neemt dan ook alleen Nederlands vlootpersoneel aan dat werkelijk in Nederland woont en verwacht dat daarin tijdens het dienstverband geen verandering komt.

Zowel de voor Nederlands vlootpersoneel met de vakbonden overeengekomen loon- en andere arbeidsvoorwaarden als de bepalingen van andere overeenkomsten, bijv. ten aanzien van het bevorderen van werkgelegenheid, zijn in principe gebaseerd op het in Nederland woonachtig zijn van het personeel. Voor iedere rederij geldt dat de communicatie tussen het vlootpersoneel en de walorganisatie moeilijk is, omdat deze grotendeels schriftelijk gebeurt. Schriftelijke communicatie heeft duidelijke beperkingen in vergelijking met persoonlijk contact. In het kader van de beleidsvoering en zeker in het sociale vlak ontstaat daarom steeds meer behoefte aan mondelinge communicatie, informatie, voorlichting e.d. en zijn in toenemende mate persoonlijke

gesprekken met personeelsleden gewenst. Door de snelle ontwikkelingen op technisch gebied, maar ook voor het voeren van een modern personeels- en veiligheidsbeleid is het meer en meer noodzakelijk dat aan aanvullende cursussen wordt deelgenomen. Al dergelijke zaken maken regelmatig contacten tijdens het verlof noodzakelijk, terwijl ook het op redelijk korte termijn beschikbaar kunnen zijn vaak gewenst is.

Het in de voorgaande alinea vermelde geldt in niet mindere mate voor hen die buiten Nederland woonachtig zijn. Vestiging buiten Nederland kan in dit vlak voor de Nederlandse zeevarenden dan ook duidelijk nadelige gevolgen hebben. Een beperkt contact met de walorganisatie en het beperkt of in het geheel niet deelnemen aan cursussen, informatiebijeenkomsten e.d. zullen de algehele inzetbaarheid niet bevorderen, hetgeen zijn terugslag kan hebben op de carrière mogelijkheden.

Zelfs het komen in een situatie waarbij door één van de partijen bij de voortzetting van het dienstverband een vraagteken moet worden geplaatst, is niet ondenkbaar.

Daarbij komt nog dat ook op het vlak van de sociale verzekering vestiging in het buitenland ertoe kan leiden dat men niet meer onder alle Nederlandse sociale verzekeringswetten valt. Dit heeft weer gevolgen voor het recht op uitkeringen bij arbeidsongeschiktheid – zeker als deze langer duurt dan een jaar – en voor de aanspraken op vergoeding van ziektekosten e.d.

Ten slotte zijn er gevolgen met betrekking tot reis- en verblijfkostenvergoedingen. Passagekosten in verband met de dienst aan boord worden slechts voor Maatschappij-rekening genomen voor zover deze niet meer bedragen dan die welke zouden zijn gemaakt bij wonen in Nederland. Reiskosten in verband met bezoek aan het kantoor komen, voor zover gemaakt buiten Nederland, voor rekening van betrokkene, terwijl dit ook het geval is met eventuele extra te maken verblijfkosten.

Het zal uit het bovenstaande duidelijk zijn dat vestiging buiten Nederland vergaande consequenties voor de betrokkene kan hebben. Het is dan ook zaak dat men daarover vroegtijdig met de Maatschappij contact opneemt en met de betrokken functionarissen deze consequenties goed doorspreekt.'

het roer

Video aan boord is, te oordelen naar de rapportage erover, uitgegroeid tot een zeer gewaardeerd middel van ontspanning. Dat het roer om gaat wil ook niet zeggen, dat het middel niet gehandhaafd blijft, wel dat de schepen op andere wijze van apparatuur en programma's worden of zullen worden voorzien.

Op een tiental schepen na hebben de 25 met video-apparatuur uitgeruste schepen van onze vloot een afspeler (video player) aan boord waarop cassettebanden van het 'U-matic' type (3/4 inch) worden afgedraaid. Zo'n band, die om en nabij 1000 gram weegt, heeft een speelduur van ongeveer 60 minuten. Dat gewicht van zo'n band kost, zoals we al eens eerder schreven in een artikel over video, een aardige duik uit de videopot; immers, als we over Nederlandse TV-programma's spreken moeten we onmiddellijk denken aan verzending van vijf van die banden, elke week, naar het schip. Waar dan later de porto voor terugzending nog bijkomt.

Porto

Al zouden de kosten tot de porto beperkt blijven, dan betekende de verzending toch meer dan een ton per jaar. Maar daar komen nog andere kosten bij. Agency fee bijvoorbeeld, waarbij agenten in sommige landen, met name Zuid-Amerika, kennelijk een extra bron van inkomsten in de videobanden zien. Maar ook douanekosten in het buitenland, inkleringskosten in Amsterdam. Al met al betekent de verzending van de Nederlandse TV-programma's een uitgave van meer dan f 200.000,— per jaar, zonder rekening te houden met hetgeen wij voor huur banden, duplicering en verzekering aan Radio-Holland Video Television (R.H.V.T.) verschuldigd zijn.

VHS

In 1981 kwam, nadat reeds enkele jaren het VHS-systeem (d.w.z. Video House System) vaste voet aan wal had gekregen, een apparaat op de markt dat speciaal was ontwikkeld voor scheepsgebruik van VHS, de Panasonic. Als eerste werd bij wijze van proef de 'Fulgur' hiermede uitgerust, hetgeen tevens betekende, dat de Nederlandse TV-programma's ten behoeve van dit schip op VHS-band werden gekopieerd. VHS-band zijn er van verschillende lengten, de meest

gangbare nu is drie uur. Met andere woorden, voor die vijf uur Nederlandse TV-programma's kon worden volstaan met twee kleine bandjes, die samen nog geen kilo wegen.

Na de 'Fulgur' werden successievelijk meer schepen van VHS apparatuur voorzien. De 'Caurica' en de 'Cardissa' kregen meteen bij oplevering de nieuwe VHS apparatuur aan boord.

Engelse programma's

Naast de Nederlandse TV-programma's beschikken videoschepen, zoals bekend, ook over vidpacks; koffertjes gehuurd van Walport Telmar in Engeland, waarin speelfilms en andere programma's op U-matic cassetteband. Schepen met VHS-apparatuur werden vorig jaar nog voorzien van 'compacts', van dezelfde firma gehuurd, koffertjes met films en dergelijke maar dan op VHS-band. Vanwege de onmogelijkheid om dergelijke compacts in buitenlandse havens om te wisselen, werden deze per post aan de VHS-schepen verzonden. Maar dit werkte allesbehalve goed. De koffertjes bleven te lang onderweg en hadden te kampen met allerlei douanerestricties. Ook de vaak minder goede bereikbaarheid van de schepen speelde daarbij een rol. Deze problemen zijn ook door de firma Walport Telmar onderkend en het resultaat ervan was dat begin dit jaar een 'world wide exchange system for VHS vidpacks' werd gestart. Programma's werden overgezet op VHS-cassettes en in toenemende mate kregen de Walport agenten een voorraad van deze vidpacks. Geen verzending meer per post maar rechtstreeks te betrekken bij de Walport agent in de aangelopen haven. De namen van de agenten staan vermeld in een lijst die op ieder schip aanwezig is. Omwisseling van vidpacks tussen schepen onderling is, onder invulling van de bekende Walport Vidpack Transfer Voucher toegestaan, mits het natuurlijk aan de service deelnemende schepen zijn. Overigens hebben deze vidpacks een

andere samenstelling en totale hoeveelheid uren dan de Walport U-matic vidpacks. Het nieuwe contract voorziet in de levering van zes vidpacks per jaar. Een vidpack bestaat uit een koffertje met acht cassettes van twee uur: zestien uur programma. De inhoud bestaat voor ongeveer 75% uit films en series en de overige 25% uit sport en allerlei.

Nederlandse programma's

In de wekelijkse toezending van Nederlandse programma's komt geen wijziging, in zoverre dat het weekprogramma nu uit twee VHS cassettes zal bestaan in plaats van vijf U-matic banden. Elke band bevat drie uur programma. Bij de gebruikelijke vijf uur Nederlands programma zou dat betekenen dat één van de banden niet geheel vol zou zijn.

Daarom wordt deze voorlopig aangevuld met een zesde uur. De cassettes zijn eigendom van Radio Holland Video Television. Wij betalen vooraf een bedrag aan statiegeld. Later vindt er een verrekening plaats aan de hand van de terugontvangen cassettes. Laten we hopen dat zo veel mogelijk banden, na vertoning aan boord, weer op hun 'basis' terug zullen keren.

Zowel de U-matic als de VHS-band worden via de Postkamer in het Shell Gebouw verzonden. Dank zij een goed administratiesysteem kan men daar in de meeste gevallen wel nagaan waar de banden zich bevinden. Per 1 april jl. hebben wij, in overleg met RHVT en onze postkamer besloten om, voor zover het VHS-cassettes betreft deze, na vertoning aan boord, weer naar het Shell Gebouw aan het Hofplein te laten retourneren. Dus verzending zowel als terugontvangst op dezelfde plaats. Dit geldt alleen voor VHS-cassettes Nederlands programma. Cassettes op het U-matic systeem gaan, zoals gebruikelijk, rechtstreeks retour aan RHVT in Amsterdam. We zullen dit verhaal niet te gecompliceerd maken. De instructies met betrekking tot het terugzenden van zowel de U-matic als de VHS-cassettes bevinden zich bij de desbetreffende cassettes. Wij wijzen u op de noodzaak om aan boord aantekening te houden van de terugzending van de banden Nederlands programma (beide systemen): de datum wanneer en de plaats waaruit de banden naar Nederland zijn verzonden. Dit

gaat om

vergemakelijkt het traceren van zoekgeraakte zendingen. En . . . houdt u de banden niet langer dan strikt noodzakelijk aan boord omdat wij anders het risico lopen om het betaalde statiegeld niet meer gerestitueerd te krijgen. Die termijn is wel ruim gesteld maar veelal vergt de terugzending van de banden een hele lange tijd.

Videopot

De kosten om de apparatuur van R.H.V.T. te huren, Nederlandse TV-programma's met goedkeuring van de NOS te laten kopiëren, per post op te zenden en later door het schip per post, via de agenten, te laten retourneren, alsmede de huur van de vidpacks, zijn de laatste jaren als gevolg van allerhand verhogingen werkelijk de pan uit gerezen. Het leek er op als of er een gat in de 'videopot' zat, d.w.z. het budget waar alle met video-voorziening genoemde rekeningen uit moeten worden betaald. In 1981 overschreden we reeds het bedrag van een miljoen gulden en in 1982 was dat nog een stuk hoger. Nu weten we wel, dat iedereen steeds met verhogingen wordt geconfronteerd, uiteindelijk geldt dit ook voor ieder gezin. Maar als men bedenkt, dat in de elektronika-wereld – denk maar aan TV-toestellen, aan video recorders – de prijzen juist geleidelijk dalen als gevolg van concurrentie en groot aanbod, dan ga je ook als 'leverancier van hard en software aan eigen mensen op zee' na, of het niet mogelijk is het gat dat zo langzamerhand in de videopot is ontstaan te dichten, zonder de kwaliteit te verlagen. En dat kon, dankzij de VHS-afspeler voor scheepsgebruik.

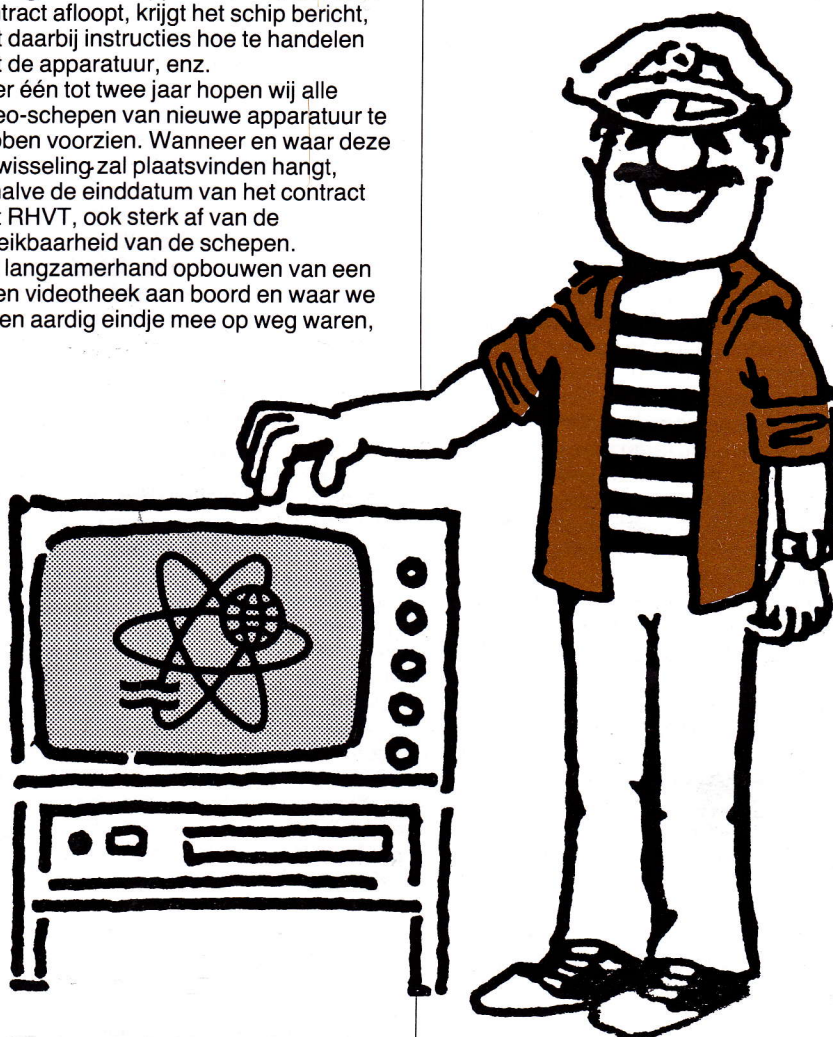
Niet meer huren

Daarnaast was reeds enkele jaren als proef op één van onze schepen apparatuur van het U-matic type geplaatst, die niet was gehuurd, maar gekocht. Zorgvuldig werd nagegaan in hoeverre reparatiekosten en dergelijke zich verhielden ten opzichte van de huurpenningen die wij aan R.H.V.T. verschuldigd zijn. Daaruit bleek, dat apparatuur in eigendom-nemen zeker verantwoord is, te meer nu met de VHS-Panasonic, apparatuur beschikbaar is gekomen die wel degelijk tegen een

stootje kan. Ook de TV-toestellen die tegenwoordig worden geleverd aan de schepen, de 'World Scan', zijn apparaten die rechtstreeks kunnen worden aangekocht. Reden waarom is besloten voortaan schepen niet meer te voorzien van gehuurde apparatuur, maar van gekochte. Reparaties, indien nodig, kunnen worden verricht door elke in electrotechniek gespecialiseerde firma, zoals de Radio-Holland vertegenwoordigingen, die van Marconi, enz. Naarmate de contracten voor de door ons van Radio Holland Video Television gehuurde apparatuur aflopen (veelal geldt een contract eerst voor drie jaar, met telkens verlenging voor één jaar), zullen wij overgaan tot het leveren van eigen video-apparatuur. Zodra een contract afloopt, krijgt het schip bericht, met daarbij instructies hoe te handelen met de apparatuur, enz. Over één tot twee jaar hopen wij alle video-schepen van nieuwe apparatuur te hebben voorzien. Wanneer en waar deze omwisseling zal plaatsvinden hangt, behalve de einddatum van het contract met RHVT, ook sterk af van de bereikbaarheid van de schepen. Het langzamerhand opbouwen van een eigen videotheek aan boord en waar we al een aardig eindje mee op weg waren,

moet door de systeemwisseling weer van voren af aan worden begonnen. De na de ingebruikname van de nieuwe VHS-apparatuur nog aan boord zijnde U-matic cassettes van de scheepsvideotheek (dit zullen voornamelijk Shell-films zijn) kunt u aanhouden totdat het schip een Nederlandse haven aanloopt. Indien bij voorbeeld uit een dokhaven een zending goederen naar Nederland wordt geregeld kunnen de oude cassettes wellicht meteen mee, te adresseren aan de sectie DFP/4 in het Shell-gebouw in Rotterdam.

Wel, hiermede bent u weer een beetje bijgepraat over het videogebeuren aan boord. Wij wensen u veel kijkplezier!



GEVECHT TEGEN HET ZAND

Naar aanleiding van het verhaal over 'Scheepsherkenning' van december vorig jaar, waar ondermeer geschreven werd over een hopperzuiger, en de recentelijk op de TV vertoonde NOS-documentaire 'Maritiem' kreeg de redactie een telefoontje van een voormalig kapitein van een Shell-hopperzuiger, de 'Sandpiper', een schip dat van 1950 tot 1959 heeft gebaggerd op de binnen- en buitenbaar (een baar is een door wind en golven veroorzaakte zandophoping in zee) van de toegang tot het Meer van Maracaïbo. De bij ouderen nog wel bekende, sinds 1958 gepensioneerde kapitein G. Blok heeft z'n herinneringen aan deze toch wel zeer bijzonder te noemen activiteiten op schrift gesteld. Noodgedwongen hebben wij het verhaal in moeten korten maar wij hopen dat de lezers toch een goed beeld kunnen krijgen van iets heel anders dan alleen olie vervoeren.

'Na mijn verlof in Holland kwam ik in januari 1950 terug op Curaçao. Mijn gezin was niet meegegaan. Op het C.S.M.-kantoor werd me verteld dat ik aangewezen was om op de 'Sandpiper' als kapitein dienst te gaan doen. Om het baggeren te leren moest ik naar de 'Invercaïbo', een tot hopperzuiger verbouwde tanker die reeds op de baar werkzaam was. In februari kwam ik daar aan boord. Daar werd mij verteld dat er geen extra hut aan boord was. Ik werd meegenomen naar de navigatiebrug, de kaartenkamer in en zag daar m'n toekomstig verblijf, namelijk de kaartentafel met daarop een matras met hoofdkussens voorzien van bedlinogoed. Om het geheel een gordijn voor de privacy en dat was het. Gelukkig was er een beddeplank aangebracht om te beletten dat ik bij het slingeren van het schip onzacht op de vloer van de kaartenkamer terecht zou komen.

Even een schetsje van de toestand op de baar. Van zee afkomende kreeg men eerst het Zaparita-kanaal dat rechttoe

recht naar de kust liep. Op het eind om een boei heen linksaf door het San Carlos-kanaal langs strand en duinen naar het Loodsstation San Carlos en verder via de binnenbaar naar Maracaïbo. Aan de binnenkant van genoemde boei lag een bank, het Spit genaamd. De bedoeling van het baggeren op de buitenbaar was dit Spit zoveel mogelijk terug te dringen. Bij slecht weer als daar niet kon worden gebaggerd groeide het Spit namelijk weer aan en verder moest het Zaparita-kanaal worden uitgediept.

Naar Canada

Na een maand had ik het op de 'Invercaïbo' wel bekeken. Had zelf ook gebaggerd om het werk aan te voelen. Maakte een rapport over mijn bevindingen voor het C.S.M.-kantoor en ging terug naar Curaçao alvorens naar Canada te gaan. Ik vertrok op 6 mei 1950 met superintendent Hesper via New York naar Montreal waar 1e machinist De Groot en 2e machinist Kieviet reeds aanwezig waren. Later kwamen 1e stuurman De Nijs, 2e stuurman Berghuis, 3e stuurman Van Dolder, de machinisten Zoetelief, v.d. Kamp, Spiegel en overige machinisten waarvan ik de naam niet meer weet en de Barbados matrozen over uit Curaçao. Na het proefvaren en proefbaggeren werd de overname van de 'Sandpiper' simpelweg gevierd met een biertje en werden wat foto's gemaakt. De zuigleidingen werden zeevast in de vier hoppers gesjord en na ons door het werfpersonnel goede reis en succes met baggeren te hebben laten toewensen, vertrokken wij naar Curaçao met ook aan boord de Amerikaanse hopperdredger-kapitein Bennett, om met mij de stuurlieden wegwijz te maken bij het baggeren. Ook aan boord was een Amerikaanse dragtender om onze dragtenders de bediening van de zuigleidingen en het dumpen bij te brengen.

Na aankomst te Curaçao was er veel belangstelling van de afdeling Scheepvaart. Ook Directeur B. Scheffer liet zich over alles inlichten en bleef onze verrichtingen met interesse volgen evenals de heer Larive die zelf aan boord geweest is tijdens het baggeren om dit werk persoonlijk te observeren en daar foto's van te maken. De zuigleidingen werden weer aangebracht en toen ging het naar Maracaïbo. Het baggeren kon beginnen.



Baggeren

Het werken met de 'Sandpiper' was wel wat anders dan met de 'Invercaïbo', het laatstgenoemde schip was langzaam maar daarentegen was de 'Sandpiper' snel en zeer wendbaar. Toen de stuurlieden en de dragtenders vertrouwd waren met het werk gingen Kapitein Bennett en de Amerikaanse dragtender weer terug naar Amerika. Bij mooi weer werd overdag langs het Spit gebaggerd en 's nachts in het Zaparita-kanaal. Als het weer te slecht was om buiten te baggeren gingen we naar binnen om daar op het Noord-Zuidgedeelte van de binnenbaar (Tablazo-baar) verder te baggeren.

Al gauw deden zich wat moeilijkheden voor. Af en toe viel tijdens het baggeren 's nachts het licht volledig uit waardoor we het aanzien kregen van een spookschip, wat de kapiteins van de zich in de buurt bevindende schepen wel de nodige rillingen bezorgd zal hebben. Door het aanbrengen van een extra elektro-kabel werd een betere stroomverdeling verkregen waardoor het euvel voorgoed verholpen was.

Het baggeren op het Noord-Zuid-gedeelte van de binnenbaar naar het Zuiden was nogal riskant met de stevig doorstaande Noord-Oost-passaat-wind aan bakboord inkomende, alsmede de in- en uitgaande schepen die ons passeerden waardoor we kans liepen buiten het kanaal in de modder te worden gedrukt. Bar Survey is toen gevraagd een circulaire te sturen naar de schepen en het Loodswezen om dit tegelijkertijd passeren zoveel mogelijk te voorkomen. We baggerden dag en nacht bijna 4 weken lang door en kwamen woensdagmorgen om zes uur binnen te Los Haticos (iets ten zuiden van Maracaïbo). Gingen daar ten anker met het achterschip gemeerd aan de steiger. Dekschuiten kwamen langsij voor het verwisselen van de dragschoenen die tijdens het baggeren over de grond sleepten. Deze zaten met zware bouten en moeren aan de dragheads verbonden.



De 'Sandpiper'

Het harde materiaal op de tanden van de schoenen was totaal versleten. De verwijderde dragschoenen gingen aan wal om weer van hardwelding te worden voorzien.

Na voorzien te zijn van bunkers, drinkwater, voeding en schoon wasgoed vertrokken we de andere dag weer naar de baggergronden om aan een nieuwe baggerperiode te beginnen. Een speedboot bracht ons geregeld post en eventueel andere benodigdheden.

Tweemaal per jaar gingen we naar Curaçao om te dokken nl. in juni en van even vóór Kerst tot na Nieuwjaar. Het dokpersoneel van die tijd zal zich zeker nog wel de stank herinneren die de aan de scheepshuid en zuigleidingen aangegroeide zeepokken veroorzaakten. De aangroei was op sommige plaatsen 75 mm in 3 maanden tijd . . .

Nieuwe deur

Onze eerste dokking in Curaçao vond in feite al plaats nadat we enkele maanden na het allereerste begin van het baggeren bij het dumpen van een lading modder van de binnenbaar ter hoogte van Punto Palmas een hopperdeur verloren op een plaats waar volgens de kaart voldoende water stond. Daar er maar één deur afbrak moet dit wel een klein ondiep plekje geweest zijn. We moesten hiervoor naar dok voor een nieuwe deur en daar werd ook de hoppercapaciteit van de 4 hoppers vergroot tot een totaal van 1125 cub. yards (ongeveer 780 m³).

Om vanaf de brug gemakkelijk de diepte af te lezen waarop de dragheads over de grond sleepten hadden we zelf latten met schaalverdeling langs de met verlichting voorziene paalmasten midscheeps aangebracht. Door middel van een lijn vanaf de dragheads, die met een loodgewicht langs de latten op en neer bewoog, konden we vanaf de brug de diepte van de dragheads met één

De 'Sandpiper' werd in 1959 gebouwd op de werf Canadian Vickers te Montreal, Canada. Aanvankelijk besteld door Esso werd het bouwcontract later overgenomen door de Curaçaosche Scheepvaart Mij. Bruto-tonnage 1902, netto 821 ton. Afmetingen: 80 × 15,3 × 5,8 meter. Vermogen 2×1600 HP(diesel). Maximale zuigdiepte 45 voet. Accommodatie voor 32 bemanningsleden.

oogopslag controleren. Stuurman De Nijs heeft nogal wat capriolen moeten uithalen om één en ander juist op te stellen om dit systeem goed te laten functioneren. Ook de dragtenders konden vanuit hun huisjes de diepten van de dragheads controleren. We hadden wel een dieptemeter aan boord maar nu werd het turen daarop voorkomen.

Het afbaggeren van het Spit gaf de meeste voldoening. De vorderingen waren te zien aan het geregeld verplaatsen van de geleidepalen aan de wal die voorzien waren van vlaggen. Bij sterke ebstroom van bakboord inkomende was het zaak om in of iets binnen de geleidelijn te blijven om zoveel mogelijk van het Spit weg te baggeren. Bar Survey-personeel verrichtte af en toe dieptepeilingen, waarvan wij een kaartje kregen, zodat we konden zien hoe ver het Spit teruggedrongen en het Zaparita-kanaal uitgediept was.

Assistentie

Na diverse maanden gebaggerd te hebben kregen we assistentie bij het baggeren op de buitenbaar. Bar Survey had vanuit Holland de hopperzuiger 'Geopotes 2' laten overkomen, die speciaal bestemd was om het Spit terug te dringen en ons het Zaparita-kanaal verder te laten uitdiepen.

Voor dit kleine en niet zo nieuwe schip moest het afbaggeren van het Spit, vooral bij de sterke ebstroom, praktisch dwars aan bakboord inkomende, wel erg moeilijk geweest zijn. Ze gebruikte dan daarbij haar anker om maar zo dicht mogelijk bij het Spit te komen. Men kan nagaan wat voor kracht er op de ankerketting kwam te staan. De sterkte van de stroom is te zien op één der foto's. Het gevolg was dan ook dat op een gegeven moment de ankerketting brak. De 'Geopotes 2' moest in het vervolg in het San Carlos-kanaal gaan baggeren. Mooi werk daar, grof zand en de hoppers gauw vol. De 'Sandpiper' heeft daar ook wel gebaggerd en we deden er vanaf begin baggeren, hoppers vol, dumpen en weer beginnen met baggeren één uur over.

Wij moesten dus weer het Spit gaan afbaggeren maar daar lag wel een anker met een stuk ankerketting. Voorzichtig naar het Spit baggerend hadden we de tweede dag de ankerketting in onze bakboord-draghead zitten. Het aan boord halen van de ketting met betrekkelijk licht anker was niet moeilijk en we konden dit bij de eerstvolgende binnenkomst te Los Haticos netjes afleveren.

Bij het baggeren wordt door een centrifugaalpomp water met zand of modder opgezogen en naar de hoppers geperst. Het materiaal bezinkt grotendeels, afhankelijk van het soort, en het water plus het niet bezonken materiaal gaat via troggen en buitenboord-openingen vanzelf overboord.

Bij het baggeren kwamen ook vis en garnalen in de hoppers. Om deze te vangen schaften we ons een grof en een fijn gaas aan wat voor de buitenboord-openingen werd gespannen. Er is een tijd geweest dat we tarbot vingen, zodat we in die tijd elke morgen

Overname van de 'Sandpiper' van de werf in Montreal. In het midden kapitein Blok, de hand drukkend van de werfdirecteur.



vers gebakken tarbot bij het ontbijt hadden en dan stonden er ook nog gekookte garnalen op het menu . . .

Vast

Begin 1952 werd het eilandje Zaparita, ongeveer halverwege het San Carlos-kanaal, een probleem voor dit kanaal. Het eilandje groeide aan en zou, als er niets aan gedaan werd, het San Carlos-kanaal gaan blokkeren. We zijn daar gaan baggeren tegen de ebstroom in, centimeter voor centimeter vooruitgaande en de hoppers gauw vol met grof zand. Het terugdringen ging echter moeilijk. Op een vroege morgen met als eerste stuurman Kees Wortel aan boord bleken we met volle hoppers op het eiland vast te zitten en midscheeps geboeid. Het water zakte en voor ons zat er niets anders op dan rustig afwachten wat er ging gebeuren. En wat er toen gebeurde konden onze ogen niet geloven. De ebstroom die versneld werd door de smaller toelopende ruimte tussen schip en bank moest een doorgang hebben en bereikte dit door het eiland af te breken. En dit was het, in het vervolg zetten we de boot bij het inzetten van de ebstroom met volle hoppers vast op het eiland en lieten de stroom het werk doen. Het afgebrokkelde zand werd weliswaar met de stroom meegevoerd en verderop weer op de bank gedeponerd maar wel ver verwijderd van het Spit in het Zaparita-kanaal. Het ging echter om de punt van het eiland en die verdween. Bij dit werk moesten we wel op onze qui vive zijn voor eventueel losraken van de 'Sandpiper'. In dat geval machines vooruit en wegwezen.

Na ongeveer een maand daar gewerkt te hebben raakten we op een keer midscheeps los maar nu bleek het achterschip vast te zitten. We zwaaiden door de ebstroom rond en probeerden met de machines vol vooruit los te komen. Het schroefwater brokkelde de punt van het eiland nog eens extra af. Ik zie 1e machinist Hagesteijn nog staan die dit alles gadesloeg. Na een kwartier kwamen we los, het geboeid zitten met het achterschip was voor mij het bewijs dat de punt van het Zaparita-eiland verdwenen was. We hoefden daar niet meer te baggeren, ruim 20 meter was het eiland teruggedrongen.

Wij gingen weer verder baggeren op de buiten- en binnenbaar. Vanwege verlof naar Holland werd ik in mei 1952 afgelost door Kapitein Swart. Na m'n verlof kwam ik met de in Amsterdam gebouwde 'Gena' terug in Curaçao en loste Kapitein Swart in januari 1953 weer af. We moesten met de 'Sandpiper' naar Amerika, naar het plaatsje Orange in de staat Texas, voor het vernieuwen van de fundaties van de motoren waarin bij elke doktijd scheuren geconstateerd werden.

Toen in februari 1953 hulp gevraagd werd voor de slachtoffers van de watersnoodramp in Zeeland stond iedereen, inclusief de scheepsgezellen, spontaan een maand dredgingbonus af. Bij het begin van het baggeren van de 'Sandpiper' was de diepte bij L.W.S. in het 'Zaparita'-kanaal 17' - 6". Tot hoever het kanaal uitgediept is weet ik niet meer precies, maar in elk geval boven de 20'. De grotere tankers en vrachtschepen konden daardoor minstens 50 ton per duim diepgangstoename meer vervoeren. Ook onze grotere 'G'-schepen 'Gaza' en 'Glebula' konden hiervan profiteren.'

Grote inzet

Tot zover het relaas van kapitein Blok. Hoe ging het verder met hem en de 'Sandpiper'?

In juli 1956 overkwam kapitein Blok een ernstig ongeluk. Bij het aan boord gaan van de 'Sandpiper' vanaf een sleepboot in het nieuwe noord-zuid kanaal op de buitenbaar raakte z'n rechterbeen bekneld tussen de beide schepen. Dit had onmiddellijke ziekenhuisopname tot gevolg met een operatie en later in Nederland diverse huidtransplantaties. Infectie door een met geelzucht besmette donor veroorzaakte nog een ernstige leverontsteking maar een jaar later was kapitein Blok gelukkig zo ver hersteld dat hij weer dienst kon doen op de 'Sandpiper'.

Op 1 juni 1958 ging hij met pensioen. Bij een groots afscheid aan boord eerder dat jaar ontving hij een mooie door de machinisten gemaakte pennehouder met daarop een gouden plaatje met inscriptie m.s. 'Sandpiper' - 3 maart 1958'.

Mede dank zij de inspanningen van kapitein Blok was het kanaal op sommige plaatsen tot 42 voet uitgediept, zo stond in een afscheidsbrief van de Bar Survey te lezen.

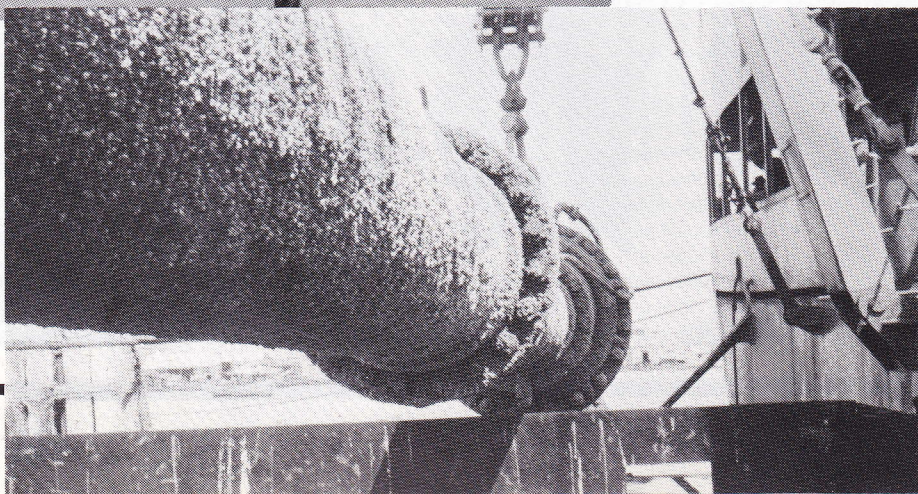
'Maar het succesvolle werk van de 'Sandpiper' zou niet mogelijk zijn geweest zonder de grote inzet van alle gezagvoerders, stuurlieden, machinisten en scheepsgezellen die in de jaren dat de enige hopperzuiger die de Shell ooit in de vloot heeft gehad, aan boord hebben dienstgedaan', aldus kapitein Blok.

Door te geringe capaciteit werd de 'Sandpiper' in 1959 verkocht aan de 'Vestminster Dredging Company' te Londen. Als 'Swell Master' is het schip daarna in Canadese wateren aan de slag gegaan. Ter vervanging kwam in juli 1959 de door de Bar Survey gecharterde 'Geopotes V' de vaarwegen op diepte houden.

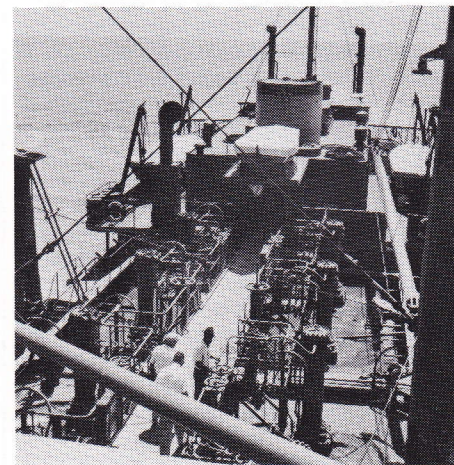
Sterke ebstroom



zware aangroei op de zuigbuis



dekaanzicht met de hoppers



SCHOON SCHIP

Naar Rotterdam Bezuinigen

Het (oude) Shell-gebouw aan het Hofplein wordt langzamerhand weer bevolkt door Shell collega's. Kwam het gebouw indertijd, na gereedkomen van onze nieuwe behuizing pal ernaast, leeg ter beschikking van andere huurders thans zijn weer heel wat kamers door Shell mensen ingenomen. Op 18 april jl. kwam daar nog eens een groot aantal bij. Shell Nederland Chemie verhuisde van Den Haag naar Rotterdam. Vele nieuwe gezichten in de lunchkamer en . . . een verhoogd aanbod van voertuigen in de parkeergarage. Dat laatste maakt dat het bordje 'vol', bij de ingang van de garage, nog wat vaker oplicht(en eerder op de dag) dan al het geval was.

Oude bekende

Onlangs kwamen wij bij de rubriek scheepsverkoop van een scheepvaarttijdschrift een nog voor velen bekend in de oren klinkende naam van een Shell-tanker tegen. De voormalige 'Vivapara' was verkocht aan een Pakistaanse sloopfirma. Het 32.000 ton draagvermogen metende, in 1957 bij de N.D.S.M. in Amsterdam gebouwde schip voer 17 jaar voor onze maatschappij voordat ze werd verkocht aan de Vinstra Shipping Co. te Singapore. Als 'Cherry Cearelle' voer deze tanker vijf jaar voor deze rederij. In 1979 ging het schip naar een bedrijf in Saoedi-Arabië. Nieuwe naam 'Wassima'. Tot aan de verkoop naar Pakistan is de ex-'Vivapara' (zusterschip van de 'Vasum') gebruikt als bunkerschip in Jeddah.

Je hoort tegenwoordig niets anders meer. Het is een magisch woord aan het worden. Sla je een krant op, tien tegen één dat weer een of andere bezuinigingsoperatie 'aan den volke' wordt bekendgemaakt. Dat gebeurt dan op grote schaal. Bezuinigd wordt er ook aan boord. Denk maar eens aan brandstofbesparingen e.d.! Maar niet alleen bij de brandstof . . . Van één van de 'L'-klasse schepen ontvingen wij bijgaande foto van drogend wasgoed aan dek. De droogtrommel was dit keer overbodig. Wie weet komt er nog eens een tijd dat het verplicht wordt gesteld om het wasgoed aan dek te drogen (bij goed weer natuurlijk) en wel zodanig opgehangen dat de grote stukken als zeilen kunnen fungeren. Dan valt er behalve aan energie voor de droogtrommel ook nog een aardig centje aan brandstof te besparen.

Vreemde adressering

Van een als zeer gerenommeerd bekend staande onderwijsinstelling ontvingen wij een brief als volgt geadresseerd:

Aan de heer TANKERS BV Shell Postbus 874 3000 AW ROTTERDAM

't Zal wel een geheel geautomatiseerd systeem van adressering zijn, zonder dat er een mensenhand of mensenoog aan te pas is gekomen maar we kunnen ons niet herinneren het zo op school te hebben geleerd . . .



Twee nieuwe SBS'en

De productie van olie en aardgas uit in zee gelegen velden neemt steeds toe. Dat is voor een deel te danken aan de voortgang van de techniek. Computers hebben snelheid en kwaliteit van seismische interpretatie enorm verbeterd. Er wordt met geavanceerde boortechneken gewerkt en de ontwikkeling van produktiefaciliteiten onder water gaat geleidelijk voort. De SBS 'De Uitdaging van het Oliebedrijf op Zee' geeft een beeld van waar men momenteel mee bezig is. Een andere SBS, getiteld 'Alternatieve Brandstoffen voor het Wegvervoer', geeft een overzicht van de mogelijkheden

die er zijn om de bestaande brandstoffen voor het wegvervoer te vervangen. Synthetische brandstoffen, alcoholen, vloeibare gassen, plantaardige oliën en elektriciteit, alles passeert de revue. Exemplaren van beide brochures zijn naar onze schepen verzonden.

Dank

Mede namens mijn vrouw en kinderen wil ik langs deze weg een ieder hartelijk bedanken voor de fijne reacties die ik mocht ontvangen tijdens mijn afscheid op vrijdag 18 maart jl.

A. v. d. Spelt
(ex Shell Nederland-Postkamer)

Gehuwd:

07.04: W. van Dijk, 3e stm, met mw. N. Ganyahupfu;

Geboren:

13.03: Jolanda, dochter van C. Brasser, 3e wtk, en mw. W. M. Brasser-van Santen;
 30.03 Mariëlle, dochter van B.L. Quist, alg. sch. vakman, en Mw. N. Quist-Tacoma;
 02.04 Susanne Rachaël Moudy, dochter van M. L. Delhaye, alg. sch. vakman, en Mw. S. Delhaye-Mongi;

Overplaatsing:

alg. sch. vakman: A. Fredriks - N. A. M.;

Aflossingen:

roff.: A. A. J. Donker, M. K. Bierlee, P. J. Balkstra, H. P. de Jager, B. de Zaaijer, A. Boutkan, H. J. van Homoet, A. J. Homoet, A. J. Pronk, H. L. de Graaf, J. Buitendijk
gezagv.: J. van Beele, P. Cammel, S. Noordenbos, J. Post, H. van Slegtenhorst, F. A. Visser, H. G. Willemsen, C. P. Donken
1e stm.: J. Baard, J. Broekmeijer, A. L. M. van Dun, J. M. Huygens, F. Kuyt, G. C. Peters, P. F. L. Schölvincq, H. Wijnberg, G. Zoetendal, J. G. Wientjes
2e stm.: B. Crum, J. Jongeneel, H. J. Lenstra, W. van der Meulen Jr., C. A. M. Rovers, M. M. Scheele, J. S. de Vos
3e stm.: E. M. van Dijk, J.

Ghijssels, L. F. F. T. van Oudvorst, H. J. M. van der Sijp, P. J. Veenman, J. van der Ster, H. R. Gallis

4e stm.: G. Y. Bouma, T. Bussink, D. Gadradj, R. A. Huting, R. de Leur, M. C. G. M. Notten, P. Vermaas
hwtk.: H. H. Apfel, A. P. de Groot, C. H. de Koning, F. G. Krijgsman, H. Kuyper, P. J. de Lange, W. Muis, J. J. F. Reitsma, C. P. de Waard, P. F. Buil
2e wtk.: R. - J. Bosman, K. J. Faasse, C. Hemmer, J. Kruyssen, B. R. Verhoog, W. Vroling
3e wtk.: J. P. P. van Alebeek, C. Brasser, W. I. van der Burght, A. Harkink, R. Koudstaal, J. Kruize, J. Marijs, E. Meyer, E. K. G. Schiefer, C. J. J. Verhart, R. F. Hamar de la Brethonniere, J. J. Feenstra

4e wtk.: R. H. J. Bos, E. M. Bosch, A. M. M. Duyn, J. A. C. Gerretse, H. Hendrikse, P. R. Kesting, M. P. Kesting, P. Molendijk, K. G. Visser, A. A. Wagenaars
5e wtk.: A. M. de Boer, P. Drewes, R. S. H. Fokkinga, W. J. D. M. Gakes, D. J. Galama, P. J. Hanemaayer, A. F. den Hengst, P. F. Kremers, C. H. V. Leenders, T. A. Neven, H. Roelvink, R. M. van Sonsbeek, R. de Vries, J. B. A. Heerbaart, S. van der Zee
vrn.: M. H. Grootveld
1e vak.: R. Groot, W. Kesteloo, G. A. Vermeer
wass.: B. J. Huizinga, P. E. Komski, J. Pronk, H. W. M. Rolvink, C. H. Roozendaal, J. J. Snijders, M. Prins, R. D. Crena de longh
saw.: J. P. Almeida, P. de Jong, M. G. W. Koomen, T. J. van der Maat, C. H. Moerkerk, H. Sandifort, J. A. Schaarman, J. H. T. M. Vissers, G. H. de Visser
asaw.: F. Smagge, B. R. M. Metzelaar
asv.: L. J. Afink, B. A.

Amstelveen, R. G. van den Brink, W. P. L. Broers, J. J. F. M. Coppelmans, R. A. Curial, M. L. Delhaye, L. A. Douma, J. R. van Engel, A. C. Kusters, H. P. de Leeuw, H. J. Mensinga, G. S. J. Metzelaar, H. Noordam, A. R. Oosterhof, I. Snoek, L. R. Stevens, G. Struik, A. Sumantri, J. D. M. Theunisse, J. J. van Triet, R. Vijlbrief

aasv.: A. L. P. Valkering
hovo.: C. F. van der Ende, B. Gohres, H. W. J. van Haarst, J. van der Horst, G. H. H. Lammers, H. Otter, J. M. C. Verjans
kok.: R. Bakker
akok.: P. J. J. Burger, P. T. Post
bed.: A. Barendse, C. J. A. W. M. Buenen, M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg, F. Hamming, A. D. Pattiha, M. S. van Slogteren, R. van Straten
hbed.: H. J. Denies, J. L. F. Romen, J. A. Small, A. R. Tanasale
jaw.: R. H. G. Smeijsters

Tewerkstelligen en overplaatsingen:

m.s. 'Abida'
roff. D. Koelmeijer, gezagv. H. A. Schelvis, hwtk. J. Heymans, 3e wtk. I. J. Albrechts, 5e wtk. A. B. M. Bokkers, P. J. Veldhuizen, wass. M. B. van Son
m.s. 'Acila'
roff. H. T. Wigmans, gezagv. W. Welbie, 2e stm. J. Kistemaker, 3e wtk. R. F. van Loon
m.s. 'Acmaea'
roff. W. Schelling, 2e wtk. J. A. Willems, 3e wtk. G. W. Goethals, wass. L. Kruik, H. W. Nusselder, A. J. M. Pieters
m.s. 'Cardissa'
roff. C. Jongbloed, gezagv. M. Hus, 1e stm. G. A. M. Dorren, 2e stm. C. M. Bianchi, 3e stm. J. R. N. de Bode, hwtk. J. B. J. Jonker, 2e wtk. T. Scholte, 3e wtk. K. Elshout, 4e wtk. W. H. Kuyper, 5e wtk. R. J. M. van Geel, H. J. P. M. van Pinxteren, M. Punter, asaw. A. Quist, asv. F. F. Beekhuis, A. I. M. J. van den Broek, M. A. Oosterhof, A. A. O. Schenk, J. H. Spaans, A. van der Windt, aasv. J. van den Bergh hovo C. A. Breederland, bed. G. M. Kaandorp, J. G. Koek, hbed. D. Seip

m.s. 'Caurica'

gezagv. J. E. Dekker, 3e stm. Y. de Boer, 3e wtk. B. E. Broekhuysen, 4 wtk. H. G. Besselink, 5e wtk. H. K. W. M. Hagemans, asv. R. F. Huysers, hovo. W. W. Huygen, kok A. Verbunt, bed. J. A. Schuiten

m.s. 'Cinulia'

2e wtk. E. E. Kreune, wass. L. P. J. van Alphen

m.s. 'Crania'

roff. J. D. Dieker, gezagv. C. Vlas, 2e stm. N. J. C. M. van der Palen, 3e stm. P. D. Blok, hwtk. J. R. Almsa, 2e wtk. A. Sloot, 3e wtk. M. P. Roon, 4e wtk. J. E. de Fretes, 5e wtk. G. Iprebrug, wtkl. J. de Vries, wass. J. Heeren

m.s. 'Dallia'

3e stm. F. T. G. J. Mulder, 3e wtk. A. J. Leget

m.s. 'Daphne'

1e stm. R. Hendriks, 5e wtk. M. P. M. Boeren, H. A. Lamme, 1e vak. W. Gerritsen, wass. B. J. P. van Dorp, saw. P. J. M. van Dillen, H. Geelen, P. C. Groen, R. E. Riedewald, bed. A. W. E. Jansen

m.s. 'Diadema'

roff. J. Hissink, gezagv. P. Janssen, hwtk. A. Modderman, 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. J. H. A. Schulten, 5e wtk. A. M. P. Dekker, J. G. Verbeek

m.s. 'Felania'

roff. T. Neutel, 1e stm. A. Vlaar, wnd. 3e wtk. P. J. Farla, asv. M. R. Cordu, bed. A. Vrolijk, asv. D. van Eenige, aasv. A. J. de Gooyer, ajng. G. Henderikse

m.s. 'Felipes'

2e stm. D. Venema, saw. R. E. Hubbard, F. G. M. van Kleef

m.s. 'Ficus'

2e stm. S. S. Abma, 3e wtk. P. E. Statema, 4e wtk. A. J. Achterhuis, asaw. M. J. W. Post, asv. W. H. Klein, H. A. Westhoff, aasv. H. van der Laaken, ajng. J. M. Vermeulen, R. van Zomeren

m.s. 'Flammulina'

gezagv. R. Knol, asaw. R. Mannen, bed. J. M. M. Behle, ajng. F. Bak, R. P. A. Heuts

m.s. 'Fossarina'

wnd. 2e wtk. E. Aanen, 3e wtk. J. Klemann, asaw. G. J. Feringa, asv. P. P. Flecken, aasv. P. K. J. van de Bunt, hfbed. C. Westbroek, bed. J. Jager

m.s. 'Fossarus'

3e stm. K. Winters, 2e wtk. H. Tesink, 3e wtk. J. D. Compriet, asaw. W. van Dijke, asv. C. F. M. Hartman, hovo. L. J. W. Broenink

m.s. 'Fulgur'

roff. D. J. Hage, gezagv. G. Verbrugh, 1e stm. A. H. van Haafden, J. van Ruiven, hwtk. C. G. Pusch, asaw. R. A. J. W. Coppens, asv. A. C. Dieckman, R. W. A. van Loon, D. A. C. Wink, aasv. J. G. M. Adams, hovo. R. A. de Lange, hfbed. W. M. Beekman, bed. G. C. Pfenning, M. de Vrijer

m.s. 'Fusus'

roff. J. W. Hendricks, 2e wtk. M. F. Koens, 2e stm. J. B. Winkelhuis, 3e stm. H. E. Becht, asv. R. van Buuren, E. R. van Engel, hovo. J. G. Volleberg, bed. C. M. Vervloet, asv. K. van der Sluis, E. B. de Niet, J. A. M. van Beurden, ajng. J. B. W. F. Jansen, R. J. Dekker

s.s. 'Kylix'

roff. A. Wierda, 1e stm. W. C. Padmos, 2e stm. A. Breevaart, 4e stm. M. A. Spoelstra, 3e wtk. P. D. Koudenburg

s.s. 'Latia'

1e stm. B. Koppe, 3e wtk. H. J. Lammertink

s.s. 'Latirus'

3e stm. H. Ammerlaan, 3e wtk. R. H. de Haan

s.s. 'Lepton'

gezagv. Jolle de Jong, hwtk. W. J. Meuldijk, 4e wtk. W. G. de Leeuw van Weenen, 5e wtk. J. W. de Vries, saw. H. S. Elia

m.s. 'Niso'

roff. C. A. Witte, 1e stm. A. J. de Kraker, 5e wtk. B. J. Krakowczyk, A. C. J. J. van Unen

s.s. 'Ondina'

roff. F. R. Meurs, 2e stm. K. T. Wiegert Jr., 4e stm. A. A. G. Brands, hwtk. A. J. G. Weitzel, 3e wtk. W. H. Hennink, 4e wtk. G. T. Verwoert, wtkl. T. E. Ryckaert, wass. J. J. M. van den Beld

s.s. 'Onoba'

2e stm. G. J. C. van Eeten, 5e wtk. A. C. Kleyn, wass. W. Steensma, hovo. W. G. Meuleman

s.s. 'Sepia'

stml. R. F. C. Backx

m.s. 'Tagelus'

gezagv. P. Hoogesteger, 1e stm. T. H. Tromp, hwtk. C. H. J. van Dijk

s.s. 'Vitrea'

5e wtk. J. A. Louws

s.s. 'Zafra'

3e stm. L. M. P. Out, hwtk. F. L. Alexandre, 2e wtk. J. P. Kalkman

s.s. 'Zaria'

1e stm. R. Agema, 2e stm. K. P. Cupido, wnd. 4e wtk. G. de Vries, 5e wtk. W. R. H. van der Meer, J. C. Paul

Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



J. W. de Vries
S.G.O.

Uit dienst getreden:

2e stm.: H. Rijpkema;
3e stm.: J. H. Oort;
4e stm.: T. Bussink;
wachtassistent: D. J. Kwakkel;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. S. de Jong - Curaçao Oil Terminal;

Met pensioen:

gezagv.: A. J. de Ronde;
hfd.wtk.: C. Pietersen, B. Veldhuis;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th.: R. J. E. van Haarst;
2e Stuurman G.H.V.-th.: R. W. Houweling;
'C-th.': J. H. A. Schulten, A. Storm, J. L. B. de Bruin;
'B': E. Boeve;

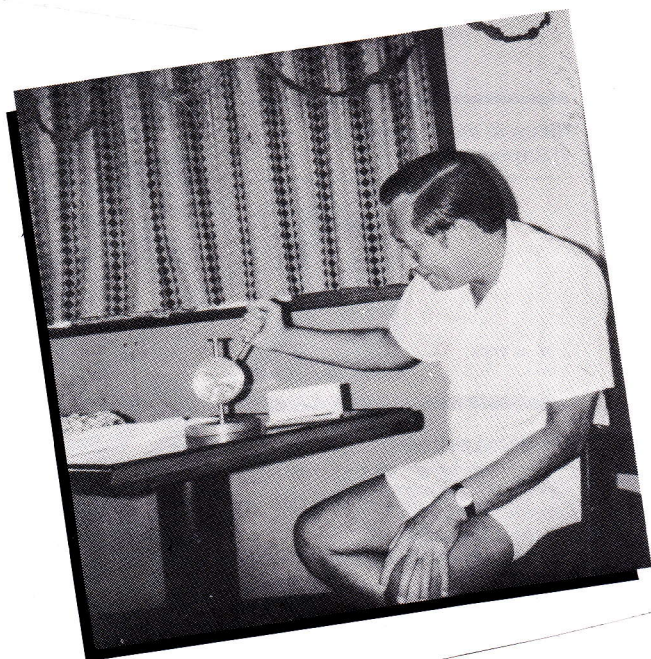


Gehuwd

15-4-1983, Mw. E. C. Dias, DFP/1, gehuwd met de heer J. J. Sloof.

Afscheidsfeest meester Stocking Korzen aan boord 'Dallia'

*'Laat varen zij die varen lusten,
ik heb gevaren, laat mij rusten.'*



Dat was de zeer toepasselijke tekst die meester Stocking Korzen op dinsdag 22 februari jl. aangenaam verraste toen hij om half negen naar de eetsalon op weg was.

De bar was die morgen al heel vroeg versierd met vlaggen, slingers en andere tierelantijntjes. In het geheim was een feest gepland in verband met de laatste reis van de meester, na 33 jaar bij de Shell in dienst te zijn geweest. Zoals gebruikelijk wordt dan meestal de staat van dienst aangehaald en eveneens de namen van de schepen waarop men gevaren heeft. Deze keer echter niet, simpelweg vanwege het feit dat deze gegevens ontbraken en er tijdens het feest, dat de gehele dag duurde, over andere dingen werd gesproken. Het enige wat bekend was, was het feit dat de meester op de 'Sandpiper', een baggerschuit, heeft gevaren (een ietwat 'oneerbiedige' naam van een hopperzuiger waaraan elders in dit blad een uitgebreid artikel is gewijd – red.).

Prachtig werkstuk

Maar nu eerst even iets over de festiviteiten en de voorafgaande

werkzaamheden. Al drie weken van te voren was het plan gesmeed om deze laatste reis een onvergetelijke te maken voor de meester.

De machinekamer-ploeg ging direct aan het werk en na een 'vergadering' werd besloten om, als afscheidscadeau, een vleugelpomp te maken uit koper. F. Roete, de 4e wtk. zou voor een werktekening zorgen. En zo gezegd, zo gedaan. Het is een prachtig werkstuk geworden en hoewel iedereen zijn steentje eraan heeft bijgedragen gaat de eer toch naar de 4e omdat hij toch het meeste werk hieraan heeft verricht. Verder werd besloten om in Portland, Maine een vulpen te kopen. Na lang zoeken vonden we een Parker-zaak die de pen had die we zochten. Nu was nog slechts één hindernis te nemen, namelijk het laten ingraveren van een tekst in zowel het vleugelpompje als de pen. Uiteindelijk werd een zaakje gevonden die dit binnen vier uur zou kunnen bewerkstelligen. Het inschrift voor het vleugelpompje luidde:
'Werktuigkundigen m.s. 'Dallia'
1950-1983'
en die voor de pen:
'Opvarenden m.s. 'Dallia'

Naar z'n hut

Op de dag zelf was het om tien uur koffie met gebak. Om half negen had de meester echter eerst van zijn ontbijt mogen genieten, op zijn versierde stoel en achter zijn feestbordje. Na dit ontbijt werd hij teruggebracht naar z'n hut met de opmerking dat hij deze slechts mocht verlaten met een secondant. Om kwart voor tien kwam deze hem halen voor de koffie. Iedereen zat stand-by in de bar met de camera's op hem gericht. Zo ook wij, met de scheepscamera voor direct-klaar foto's. Maar al na vijf afdrucken bleek dat dit onderdeel gedoemd was te mislukken. Dat is dan ook de verklaring dat wij slechts één foto geschikt hebben geacht om bij dit afscheidsverhaal te laten zetten. Het is niet anders . . .

Feestvieren

Bij een feest hoort een taart en zo ook hier. Met een groots gebaar werd deze door het feestvarken aangesneden, waarna ieder z'n deel kreeg. Hierna werden de cadeaus aangedragen. Allereerst de vulpen en daarna het vleugelpompje. Dit cadeau was in een theedoek gehuld en werd, net zoals het bij een standbeeld gaat, onthuld onder het toezien oog van de vele fotografen. Na het zien van de cadeaus kon het feestvarken geen woorden meer uitbrengen. Hij was duidelijk ontroerd over al dat onverwachte. Na een beetje bekomen te zijn werd er geposeerd voor de vele camera's, ook die van het schip, waaruit wij de geplaatste foto kozen. Na de koffie was het borrelen aan de bar met hapjes en allerlei andere lekkernijen. Na het eten werd een middagpauze ingelast en 's avonds werd er verder feestgevierd aan de bar. Na de reacties van de meester te hebben gepeild bleek het een onvergetelijke dag voor hem geweest te zijn. En het was hem gegund. Iedereen die hem heeft meegemaakt kon eensgezind verklaren dat ze aan hem een fijne 'baas' hebben gehad. Meester, namens ons allen, nogmaals het allerbeste en het ga u goed in de vele jaren die nog zullen volgen.

*Verlaggever R. Bos
a/b m.s. 'Dallia'*