

# Schip en ka

november 1978



## Studietoelagen

Ook voor het studiejaar 1979/1980 zal door de Koninklijke/Shell een aantal studietoelagen beschikbaar worden gesteld voor kinderen van werknemers en gewezen werknemers van Groepsmaatschappijen die aan een universiteit of hogeschool in Nederland studeren of gaan studeren, of die een door het Rijk erkende hogere beroepsopleiding volgen of gaan volgen. Hiervoor komen uitsluitend in aanmerking kinderen die financieel ten laste van hun ouders komen. In totaal zullen 60 tot 80 studietoelagen beschikbaar worden gesteld, ongeveer gelijkelijk verdeeld over

hogere beroeps- en universitair onderwijs. Onder gewezen werknemers wordt in dit verband verstaan zij aan wie bij het verlaten van de maatschappij een direct ingaand pensioen werd toegekend.

Aanvragers dienen vóór 15 december 1978 schriftelijk bericht te hebben gezonden aan het secretariaat van de Commissie voor Shell Studietoelagen in Den Haag. Gegadigden dienen derhalve ten spoedigste zich te wenden tot de personeelsafdeling waaronder zij ressorteren. Aldaar zijn formulieren verkrijgbaar waarin nadere bijzonderheden omtrent deze studiebeurzen zijn vermeld.

## Jaarlijkse bijeenkomst

Zoals wij reeds in het vorige nummer met enkele regels aanduiden, zal de jaarlijkse bijeenkomst dit jaar worden gehouden op **woensdag 20 december a.s.** in de grote lunchkamer van het Shell-Gebouw. Vanaf 16.00 uur is de zaal open. Omstreeks 16.30 uur zal onze directeur, de heer M. L. C. van Heeswijk, een toespraak houden. Ook dit jaar zal worden getracht nog vóór de jaarwisseling deze toespraak, vastgelegd op video-band, naar die schepen uit te zenden die met video-apparatuur zijn uitgerust. Voor de overige zeevarenden die niet op deze bijeenkomst aanwezig kunnen zijn, zal in het januari-nummer van dit blad de tekst

worden afgedrukt.

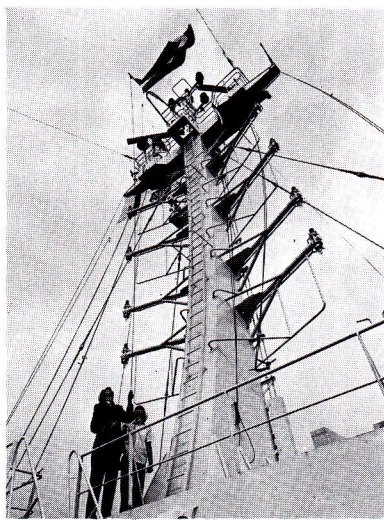
Voor alle overigen, dus zowel de verlofgangers als het gehele walpersoneel, alsmede gepensioneerden, geldt dat zij van harte welkom zijn op deze bijeenkomst, die immers de enige jaarlijkse gelegenheid is waarbij zoveel mogelijk collega's elkaar weer ontmoeten en spreken.

Evenals vorig jaar zijn ook de echtgenoten van harte welkom. Degenen die in december 1977 aanwezig waren, zullen zich herinneren dat ondanks de afmetingen van de zaal, deze aardig vol was. Echter, daarbij is wel gebleken dat— met een beetje goede wil — de zaalcapaciteit tegen zo'n grote toeloop is opgewassen.

Er zullen geen afzonderlijke uitnodigingen aan onze verlofgangers worden gezonden voor deze bijeenkomst. Deze oproep geldt dus als de officiële uitnodiging.

Wilt u wel uw Shell-pasje meebrengen opdat u vlot toegang tot het Shell-Gebouw kan worden verleend? Degenen die hierover niet beschikken, dienen tevoren telefonisch onder nummer 010-696003 bericht van hun komst te geven, opdat voor hen kan worden geregeld dat zij toegang tot het gebouw krijgen.

Uiteraard is er na de toespraak van onze directeur gelegenheid om nog enige tijd samen in de zaal te vertoeven, zulks onder het genot van een glaasje en een hapje.



### Bij de voorplaat

De vlag in top op de „Laconica”, die op 22 september jl. tijdens verblijf in Europoort aan onze maatschappij werd overgedragen.

## Verkocht

De „Capisteria”, gebouwd in 1960, is verkocht en in oktober overgedragen aan slopers in Kaohsiung (Taiwan).

## Mededelingen

Met ingang van 1 november jl. is de heer J. van Wijck benoemd tot chef van de sectie DFP/6 - Personnel Relations, nadat per genoemde datum de heer E. Otten wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de dienst der maatschappij heeft verlaten.

Eveneens per 1 november jl. heeft de heer H. Snel — chef DFD/2-Electrical — wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd de Maatschappij verlaten. De heer E. J. Buijs van deze sectie is per genoemde datum overgeplaatst naar de sectie DFD/1, waardoor onder meer een beter contact tussen de vaktechnici op elektronisch gebied en die op meet- en regelgebied wordt gerealiseerd.

## „Laconica” overgenomen

Op vrijdag 22 september jl. vond in Europoort de overdracht plaats van de „Laconica” van 311.861 ton draagvermogen. Dit in 1975 gebouwde schip werd door Shell Tankers (U.K.) Ltd. aan onze maatschappij overgedragen, omdat qua aantal onze vloot — door de vele verkopen in de laatste tijd — te veel „uit de pas” ging lopen.

De niet al te florissante situatie in de tankvaart wettigde niet al te veel festiviteiten rond deze nieuwe aanwinst voor onze vloot, anderzijds, helemaal ongemerkt deze overdracht laten voorbijgaan wilde men ook niet. Vandaar dat naast de aanwezige Britse en Nederlandse officieren nog een vijftiental gasten (waaronder een groepje walpersoneelsleden) de vlagwisseling meemaakten. In de eetzaal van de officieren werden de gasten welkom geheten door captain Leach van het Londense kantoor, die in een korte toespraak tot uitdrukking bracht dat STUK weliswaar met spijt dit schip afstond, doch het ook nu in goede handen wist.

Onze directeur, de heer Van Heeswijk, verzekerde hem dat het onderzijds bijzonder op prijs wordt gesteld dat STUK bereid is de last die op de tankvaart rust met ons te delen. „Het gaat daarbij niet alleen om het aantal schepen, maar nog meer om de verjonging van de vloot”.

Zich wendend tot kapitein Van Schendel, die als eerste het commando over dit nu onder Antilliaanse vlag varende schip voert: „Met uw ervaring met

### Verzoeken

voor  
scheeps-  
informatie  
te  
bellen:

(010) 130954

(010) 130955

(010) 130956

(010) 130957

(010) 130958

(010) 130959

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

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

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

s.s. Khasiella  
s.s. Kylix  
s.s. Laconica  
s.s. Lepton  
s.s. Lovellia  
s.s. Macoma

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

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

50, 70, 100 en 210 duizend tonners zal de „Laconica”, jong van leeftijd, maar groot van formaat, ongetwijfeld haar weg over de wereldzeeën vinden”.

Na aan de hand van een der werken van de schrijver Arthur van Schendel – een ver familielid van onze gezagvoerder – te hebben aangetoond hoe een waar zeeman over zijn schip denkt, eindigde onze directeur met: „U heeft de op een na grootste olietanker van onze vloot onder uw beheer gekre-



V.l.n.r.: Kap. A. van Schendel, onze directeur de heer M. L. C. van Heeswijk, 1e stuurman H. Steenstra en H. wtk. C. J. Vermeulen tijdens het hijsen van de driekleur.

gen. Als ik bedenken dat u na uw eerste commando op de „Kaitero” in januari 1949 – als bevelvoerend officier – afmonsterde in het plaatsje Steenkool, dan had u nu – bijna dertig jaar later – niet verwonderd moeten zijn het commando over een kolenschip te krijgen. Maar wat niet is kan nog komen, is het gezegde. Voorlopig is het nog een tanker, kapitein Van Schendel. Ik wens u en allen die met u varen een goede reis met de „Laconica” en behouden thuiskomst”.

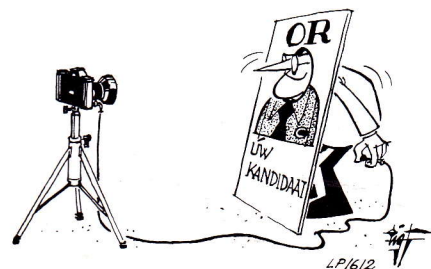
Kapitein Van Schendel sprak zijn erkentelijkheid uit voor de persoonlijke woorden tot hem gericht. Hij vertrouwde dat met medewerking van officieren en scheepsgezellen de „Laconica” een prettig schip zou worden en wenste ook alle toekomstige opvarenden een behouden vaart.

„En als het kan, bij gelegenheid nog eens een kolenschip voor mij”.

Vroeg de volgende morgen vertrok de „Laconica”, bestemming Minah al Ahmadi.

## Niet te geloven. .

dat iemand z'n eigen kandidatuur op die wijze wil promoten. Evenmin is te geloven dat de drie-jarige zittingsperiode van de huidige O.R.-vloot over een half jaar alweer ten einde is. Toch is het zo, eind juni 1979 is het „exit”. En „entrée” voor nieuwe leden. Misschien is een aantal daarvan dan net afgetreden en wordt weer tegelijk aangesteld voor 3 jaar. Maar er kunnen ook veel nieuwe gezichten onder de tweede O.R.-vloot zijn. Maar daarvoor is nodig eerst kandidaten te stellen.



## Verkiezingsbureau

De huidige O.R. heeft inmiddels een verkiezingsbureau uit zijn midden ingesteld, waarin zitting hebben

Namens Groep A  
(dat zijn de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen op onze vloot) L. Buitenkant

Namens Groep B  
(deze groep omvat alle overige officieren) C. Hemmer resp. J. H. S. van der Pas

Namens Groep C  
(scheepsgezellen) T. H. van Vlijmen

De zittend secretaris  
J. H. S. van der Pas resp. C. Hemmer

Op verzoek van de O.R. heeft als adviseur in het verkiezingsbureau zitting genomen: G. Hoogland

## Kandidaten

Kandidaten, daar gaat het dus nu in de eerste plaats om. De lijsten met namen van degenen die „kiesgerechtigd” zijn en diegenen die „verkiezbaar” zijn, werden reeds naar alle schepen verzonden en liggen ook op kantoor ter inzage. Bent u verkiesbaar en bereid om kandidaat te zijn, meldt u dat dan direct aan de secretaris of aan uw werknemersorganisatie. Een foto van uzelf, zoals in de tekening afgebeeld, hoeft u niet te (laten) maken. Volg de aanwijzingen vermeld in de mededeling van 11 september jl., die in een ruim aantal over de gehele vloot is verdeeld en aan de huisadressen van de verlofgangers is gezonden.



Het komt nogal eens voor dat, wanneer een lid van het walpersoneel met pensioen gaat, sommige zeevarenden die hem persoonlijk goed kennen, het betreuren niet te hebben kunnen bijdragen aan het afscheidsgeschenk. Welliswaar werd in het verleden een enkele maal per brief aan de gezagvoerder intekening door de opvarenden voor een afscheidsgeschenk mogelijk gemaakt, doch dit leidt niet alleen tot een administratieve rompslomp, doch werkt tevens het „meten met twee maten” in de hand. Immers, voor de een werd wel bericht aan de schepen gegeven, voor de ander niet.

Juist omdat aan de wal in de komende jaren enkele pensioneringen in het verschiet liggen van collega's die ook vele zeevarenden persoonlijk kennen, is hiervoor – in overleg met de O.R.-wal – een oplossing gezocht. Voortaan zullen wij ruim tevoren – en we denken daarbij zeker wel aan twee

## Vlootcirculaires

In de periode 16 september tot en met 15 oktober 1978 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1419	21. 9.78	Jaarlijkse inspectie van vast aangebrachte CO <sub>2</sub> -brandblusinstallaties
1420	27. 9.78	Feestdagen Chinese scheepsgezellen
1421	29. 9.78	Koersen (PCOR)
1422	3.10.78	Tanker Port Performance –
1423	5.10.78	Indoctrinatie-oefeningen NAVO (PCOR)
1424	11.10.78	Vrieskamerkleding
1425	13.10.78	Veiligheidsschoenen
1426	13.10.78	Onderzoek N.M.I. naar leefbaarheid aan boord (STANSS)



maanden – onder de kop „Afscheid gaan nemen. . .” foto's plaatsen van die walcollega's wier afscheid binnenkort zal plaatsvinden. Daarna kan elke zeevarende zijn bijdrage voor het afscheidsgeschenk voor betrokkene storten op postrekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V., Rotterdam met daarbij de vermelding: Afscheid Hrl/Mw. . . . .

Degenen aan boord die willen bijdragen dienen dan wel hun huisgenoten te schrijven dat zij namens hen een bijdrage storten. Bij het aanbieden van het cadeau wordt, zoals gebruikelijk, een lijst overhandigd met de namen van degenen die de aanschaffing ervan mogelijk hebben gemaakt. De gebruikelijke inzameling op kantoor zal overigens gehandhaafd blijven. De mogelijkheid tot girooverschrijving geldt dus alleen voor zeevarenden alsmede eventuele walcollega's die om dienstredenen of door ziekte langdurig afwezig zijn en de „collecte” missen.

Overwogen is deze regeling ook in te voeren voor zeevarenden die met pensioen gaan. Echter, de O.R.-vloot is van mening dat voor hen in de huidige wijze van afscheid vieren geen wijziging behoeft te worden gebracht.



F. K. Neuerburg  
DFP/2  
per 1.1.1979

# Zeilvakantie voor „de besten”

*Zoals nu reeds enkele jaren gebruikelijk werden de „beste leerlingen” over het afgelopen jaar in de gelegenheid gesteld een reis mee te maken op de „Eendracht” van de vereniging „Het Zeilend Zeeschip”. In de groep leerling-stuurlieden die hun praktisch jaar in 1976-1977 aan boord van onze schepen hebben volgemaakt, was dit L. van den Ende, 4e stuurman, terwijl in de groep leerling-werktuigkundigen 5e werktuigkundige J. W. van Hoek met de eer ging strijken. Voor beiden was een kooi gereserveerd op de „Eendracht” voor reis No. 99, van Oslo naar Delfzijl. Hierin was een deel begrepen van de zgn. „Tall Ships’ Race”, waaraan deze gaffelschoener deelnam. Zij zonden ons onderstaand verslag toe, terwijl zij ook de makers zijn van de geplaatste foto’s.*

Als uitverkorenen voor een reisje met de „Eendracht” voelden wij ons verplicht, alhoewel wij al lebei meenden geen held met de pen te zijn, een verslagje over de reis te schrijven.

Zoals alle reizen begon ook deze reis met het vertrek, in dit geval vanaf Schiphol richting Oslo, alwaar het schip te midden van de grote en kleine windjammers lag te wachten op de start van de derde „Tall-ships’-race”, van de Oslo-fjord naar Harwich.

Besloten was om de zaterdagmiddag en zondag nog in Oslo door te brengen om een beetje te acclimatiseren en dan maandag, na de eerste instructies, naar de startpositie – het begin van de Oslo-fjord – te gaan.

Op zaterdag dus een beetje door Oslo geslenterd en de schepen bekeken; zondag diverse musea bezocht, gedeeltelijk onder deskundige leiding van de bootsman.

Na ’s maandags het smalste gedeelte van de fjord op de motor uitgevaren te zijn, stond de wind gunstig om in het verderop gelegen bredere deel van

de fjord de eerste oefeningen in het wenden te krijgen. Daartoe wisselden de verschillende wachten, elk bestaande uit 8 trainees, een kwartiermeester en een stuurman van de wacht.

De heersende wind (4-5) zorgde voor voldoende beweging in het water om de eerste mensen van kleur te doen verschieten, hetgeen echter na ankeren snel overging. ’s Avonds stond een barbecue op het programma, die geheel volgens planning is verlopen en uitstekend was verzorgd door de kok en koksmaats. Door de eerste vermoeienissen was de stemming niet zo uitbundig als wij ons hadden voorgesteld, maar dat mocht de pret niet drukken. In de loop van de avond hadden wij gezelschap gekregen van de „Urania”, het opleidingszeilschip van de Koninklijke Marine, waarvan wij de opvarenden de volgende morgen als badgasten konden ontvangen.

Waren wij in Noorwegen aangekomen onder een stralende hemel, we ontdekten dinsdags dat het Noorse klimaat ook regen in zijn woordenboek heeft staan.



Na het optakelen en zeevast zetten van de bijboot, waren verschillende leden van de bemanning hard toe aan een kop hete koffie, welke gelegenheid door de bootsman en de schipper werd benut voor het geven van instructie. Daarna anker op en onder zeil, waarbij wij gelijk konden wennen aan een wat forsere deining dan de vorige dag. Het stilliggen op de avond voor de start was nog benut voor het verschalken van enige vissen (kleine koolvis en een forse makreel) als versnapering voor de volgende dag. Tevens had een aantal actievelingen de mooie zonsondergang voorgewend om met de mast kennis te kunnen maken, wat bijna verkeerslichten in het want noodzakelijk maakte. Dinsdag, na pikheet, werden de trossen losgegooid en met hulp van wat naastliggende zeilscheepjes werden wij slaags getrokken en voeren op de motor de haven van Oslo uit. Nauwelijks hadden wij de haven verlaten of de motor werd afgezet en onder leiding van de bootsman werden de zeilen gehesen en voeren wij al kruisend bij een Z.W. wind de Oslo-fjord op. Die ochtend hadden wij voor het vertrek de zeilmanoeuvres nog doorgenomen, zodat iedereen zijn plaats wist en alles vlot verliep. Wat bij de aanvang van de wedstrijd een lekkere wind was, waarbij alle zeilen gevoerd konden worden behalve de breekfok, werd de volgende dag een storm met 's nachts stoten tot 10 Beaufort! De



zeilen waren inmiddels geminderd tot stormkluiver en stormzeil. De volgende dag was de wind zodanig gaan liggen dat, al gaande weg, weer meer zeil kon worden gevoerd: grootzeil, boomfok, kluiver en tot slot het schoenerzeil, wat resulteerde in een aan de windse snelheid van 10,5 mijl/uur. Dit feest duurde echter niet lang, daar met een luide knal de bakstag er de brui aangaf. Toen ook nog bleek dat, waarschijnlijk door de vele grondzeeën, de lummel van de fokkeboom los was geraakt, werd besloten om de race op te geven en de motor te starten. Nieuwe koers, linea recta naar Den Helder, om aldaar de schade te laten herstellen. Na ongeveer een dag varen zijn wij zaterdagmiddag in Den Helder binnengelopen, waar werd besloten om op zondag de kleinere herstelwerkzaamheden te klaren en 's maandags de bakstag te (laten) repareren.

Maandagavond gingen wij weer zee op, richting Helgoland. De route kon bezeild worden op de breekfok, inclusief de oversteek door de scheepvaartroute. Woensdagmorgen van 2.00 tot 6.00 uur alleen stormzeil gevoerd om zo op de plaats te kunnen stilliggen. Het was namelijk de bedoeling om Helgoland bij daglicht binnen te lopen, maar wij hadden daarvoor te hard gezeild. Aan de kade van Helgoland hebben wij woensdagavond het captain's dinner als afscheidsmaal genoten. Een uitstekende maaltijd, „nasi”, waaraan voor de eerste en tevens de laatste keer door allen tegelijk kon worden deelgenomen. Donderdag zijn wij weer richting Delfzijl gezeild, waar vrijdagmorgen de ontscheping plaatsvond. Hoewel de race niet uitgezeild kon worden, konden wij toch terugzien op een geslaagde zeilvakantie.



## Met de Onoba van Rotterdam naar Venezuela

20 mrt. vertrokken we uit Rotterdam. Gepakt en gezakt na een boterham. De Fiësta bracht ons heelhuids hier. Hij reed naar wens, we hadden geen geklier.

Jan moest meteen zijn vette pakkie aan, Dus de koffertjes bleven even staan Die heb ik heel rap uitgepakt, En alles in laden en kasten gekwakt.

Van daaruit gingen we naar Couronne, Ik weet niet meer, wie dat allemaal verzon. We zijn daar met vijven naar toegelopen, Om daar de winkels af te stropen.

Toen gingen we in Valetta in dok, Geweldig zeg, wat een goeie gok. Daar hebben we veel lol gehad, Ik wou dat ik er nog zat.

We hebben daar een dag in de bergen gezeten, Het was heerlijk, dat mogen jullie wel weten. 's Avonds gingen we nog naar het Preluda-Hotel, Een folkloristische avond, dat was het wel.

Aan boord wat het wel een bende, Maar och, alles wende. Na zes weken was alles weer oke, Dus daar gingen we weer, naar volle zee.

Toen op weg naar Cagliari-Tarbert-Gibraltar, Dat was weer stappen naar de apen. Maar we waren er weer eens lekker uit, En kwamen terug met een verbrande snuit.

In Bonny was het ook smoorheet, Het is maar dat u het weet, In Dakar voor anker, waarom?? Ik weet het niet, oh wat stom.

We zijn daar met het bootje de wal op geweest, en zijn daar met z'n allen de markt over gesjeest. We moesten nog hollen om het bootje terug te halen, Anders hadden we het duur moeten betalen.

Op naar Gamba – Lucina – Fos, Daar gooiden we de trossen weer los. Met de sloep gingen we naar het strand, En waren daar zo bruin gebrand.

Van Libië naar Houston, ook dat nog, Wat een stad was dat toch. Nee, daar zou ik niet willen wonen, Het is me te groot, zo zonder bomen.

Nu zijn we op weg naar Venezuela, Onze afloshaven, ja, ja, Misschien zitten de aflossers in Curaçao, Wat doen we als dat zo wezen zou?

Ik heb in ieder geval genoten van de zee, De volgende reis ga ik hopelijk weer mee. Ik hou wel van het avonturieren, Dat mag me altijd pleziëren.

Zo'n vistochtje met de Kapitein was o zo fijn, We vingden een inktvis, maar o, wat was die klein. Beter iets dan niets, nietwaar? De chef stond zo met de pan klaar.

Ja die chef die kookte als geen ander, Hij had alles altijd keurig voor elkander. Wie doet hem dat na? Ja zeg het maar! In de kombuis staan de pannen al klaar.

# Uit & thuis

*Lang is het stil geweest wat deze rubriek betreft. Deze maand toch weer een bijdrage, in dichtvorm, van Mw van Reuven, die met haar man meevoert op de „Onoba”.*

# Onderhandelingen

*„Waarom – zo vroegen enkele varende collega's – duurt het toch zo lang voordat, na afsluiting van de C.A.O.-onderhandelingen, de resultaten officieel aan boord bekend zijn? En waarom worden sommige overeengekomen regelingen pas maanden later toegepast?”*

*Wij verzochten collega G. Hoogland, van de sectie DFP/6 – Personnel Relations, die reeds vele jaren zo nauw betrokken is bij alle afspraken omtrent arbeidsvoorwaarden, de verklaring daarvan eens op papier te zetten; hij schreef onderstaande „impressie”.*

Een kamer. Een zachtglanzende tafel. Aan weerszijden stoelen. Sigaren, sigaretten, schrijfpapier. Een karaf water met glazen. Een stilleven. De deur gaat open. De werkgeversdelegatie betreedt de ruimte. Weer zwaait de deur open. De werknemersdelegatie voegt zich bij de aanwezigen. Handen geschud. Over en weer een kwinkslag.

De stoelen worden bezet. De tafel verdwijnt onder mappen en papieren. De C.A.O.-onderhandelaars zijn klaar voor de start.

Al pratende over de ingediende voorstellen worden de posities aan weerskanten van de tafel afgetaast. Is een voorstel bij de werknemers een zwaar punt? Is een afwijzing van een voorstel aan werkgeverszijde voorlopig of definitief? Langzaam maar zeker komt voor ogen hoe de kaarten aan weerszijden liggen.

Even breekt de spanning door het verschijnen van een liefvallige fee met koffie. De notulist strekt de stijfgeworden vingers. Dan weer verder.

Aanbieden en afwijzen. Voorstellen en tegenvoorstellen. Sommige voorstellen worden als niet haalbaar ingetrokken, andere voorstellen worden, al dan niet bijgeschaafd, voor beide partijen acceptabel.

De onderhandelingen spitsen zich toe op de resterende voorstellen.

Er wordt zwaarder geschud in stelling gebracht. De opstellingen aan weerszijden van de tafel worden harder. Er ontstaat behoefte aan beraad in eigen kring, zonodig met de achterban. De onderhandelingen worden afgebroken. Agenda's worden getrokken. Nieuwe afspraken worden gemaakt. Zo gaat het, zowel centraal bij de koopvaardij als afzonderlijk bij de maatschappij.

Langzaam maar zeker komen partijen dichterbij een compromis. Nog over een enkel voorstel zijn de standpunten onveriddelijk. De laatste loodjes wegen het zwaarst. Steeds vaker worden de besprekingen onderbroken voor beraad in eigen kring. De spanning is te snijden. Komt er een resultaat uit de bus of ketst alles af?

En dan is er de doorbraak! Beide partijen doen voor het laatst concessies. Er is een resultaat bereikt. Een resultaat uiteraard in grote lijnen. Want we zijn er nog lang niet.

Eerst moeten de onderhandelaars nog naar hun achterban. Gaat de directie akkoord? Gaan de vakbondsleden akkoord? Moeten de onderhandelaars hun werk overdoen? Na een periode van afwachten komt het sein „alles en allen akkoord”. De werknemersorganisaties benutten deze pauze om via hun bladen de leden in te lichten over de „resultaten in grote lijnen”.

Maar we zijn er nog niet. De resultaten in grote lijnen moeten nu nog gedetailleerd worden uitgewerkt. De tekst vastgesteld die in de reglementen moet worden opgenomen. De „redactie-meesters” van werkgevers- en werknemerszijde moeten aan de slag. Het zijn onderhandelingen in het klein, doch soms nog moeilijker dan de „grote” onderhandelingen. Ook daar gaat weer de nodige tijd mee heen. Eindelijk staat alles tot ieders genoegen zwart op wit. Moet ook, want de zomervakanties staan voor de deur.

Nu kan men bij de maatschappij gaan beginnen aan de herdruk van de dienstreglementen. Ook de voorlichting voor de betrokken werknemers kan klaar worden gemaakt. Verder moeten er in bepaalde gevallen toepassings- en uitvoeringsinstructies worden opgesteld. Al met al nemen de onderhandelingen en de „follow-up” daarvan maanden in beslag.

Sommige resultaten hebben een afgesproken ingangsdatum (bijv. gageverhoging, verlofuitbreiding e.d.). Andere kunnen pas ingaan op het moment dat de voorlichting en de toepassings-/uitvoeringsinstructies aan boord worden ontvangen (wijzigingen in arbeidstijdenregeling, verzending privé-post e.d.).

En dan zit het er weer op, nee toch niet. Er zijn over bepaalde zaken afspraken gemaakt tot verder of periodiek overleg over bijv. werkgelegenheid en veiligheid. Maar dat gaat in wat rustiger sfeer dan bij de c.a.o.-onderhandelingen.



# Hoe wonderlijk

is een magnetron-oven?

door: J. C. C. Naerebout

Leden van de civiele dienst aan boord hebben er ongetwijfeld van gehoord: de magnetron-oven. Er gaan vele verhalen over, veelal zeer positieve. Reden voor ons om wat meer informatie over dit soort ovens te verstrekken, waarbij – naar wij vrouwen – duidelijk zal worden dat de magnetron-oven beslist niet het fornuis kan vervangen.

## Werking

Het principe van een dergelijke oven berust op een reflecterende magnetronbuis, ondergebracht in de met metaal beklede ovenruimte. In deze buis worden elektromagnetische golven opgewekt – mikrogolven – die door het ronddraaien van een reflector in alle richtingen worden gestuurd. Daar de mikrogolven door het metaal van de oven worden teruggekaatst, komen ze van alle kanten terecht op het gerecht dat in de oven is geplaatst. De gerechten zijn ondergebracht in bakken en schalen van glas of porselein, door welk materiaal de straling heendringt. Gevolg daarvan is dat de watermoleculen in het gerecht in beweging komen, er ontstaat wrijving = warmte-ontwikkeling. Het verschil met een conventionele oven is dus dat de warmte niet van buiten af wordt toegevoerd, maar in het eten zelf ontstaat. Het ene produkt zal meer mikrogolven opnemen dan het andere. Spraken we eerder van watermoleculen, dan kunt u aanhouden dat hoe hoger het watergehalte van een produkt is, des te sneller het warm wordt. Vanzelfsprekend zijn er, zoals bij ieder apparaat, voor- en nadelen.

## Eerst de voordelen:

– Snel ontdooien van diepvriesprodukten, b.v. 1

kg kip in 35 minuten.

– Kleine hoeveelheden kunnen snel heet of gaar gemaakt worden, m.a.w.

– Tijd en energiebesparing bij kleine hoeveelheden.

## Nu de beperkingen:

– Een bruin krokant korstje op kip of vlees is niet mogelijk, alleen met speciaal daarvoor bestemd serviesgoed, dat eerst voorverwarmd moet worden, is een enigszins bruine kleur te benaderen.

– Indien in het apparaat een ingebouwde grill aanwezig is, kan dit waar gemaakt worden, echter ten koste van energie en bereidingstijd.

– Koekjes of gebak maken is evenmin mogelijk: het deeg wordt wel gaar, maar kleurt niet, cake wordt niet bruin.

– Eieren in de schaal koken gaat niet, daar ze kunnen ontploffen. Hetzelfde geldt voor peulvruchten.

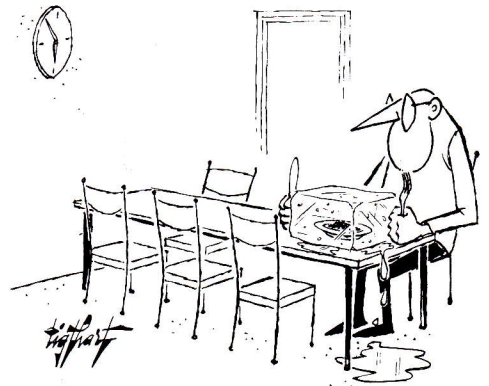
– Het bereiden dient op de minuut nauwkeurig te geschieden, daar bij korte overschrijding van de tijd het produkt te gaar is of uitgedroogd.

– De hoeveelheid in de oven bepaalt de bereidingstijd. Bijvoorbeeld: 200 gram visfilet is in vier minuten gaar, 1000 gram visfilet in 20 minuten. Dit betekent dat bij grotere hoeveelheden de tijd- en energiebesparing teniet worden gedaan.

– De verwarming in alle magnetronovens is altijd even regelmatig. Dit leidt ertoe dat het bij ontdooien van grote hoeveelheden diepvriesprodukten kan gebeuren dat de buitenkant gaar is, maar de binnenkant nog bevroren.

## Veiligheid

Experts in verschillende landen zijn nog bezig met een onderzoek naar de schadelijkheid van de mikrogolven en de uitwerking ervan op het menselijk lichaam. Over de thermische invloeden bestaat er geen twijfel; de omzetting van mikrogolven in warmte kan beschadiging veroorzaken in organen of weefsels van het menselijk lichaam. De niet



thermische invloeden zijn nog in onderzoek.

Het is dus zeer belangrijk dat de deur van een magnetronoven goed sluit, zodat geen mikrogolven naar buiten kunnen lekken.

Tevens mag het apparaat niet aanstaan zonder dat er een produkt in staat, omdat de mikrogolven dan door niets worden opgenomen en hun weg zullen zoeken naar eventuele lekken of de deur bij opening voor gebruik.

Plaatsing van een magnetronoven binnen vier meter van een radio of TV-toestel, kan storing in de ontvangst ten gevolge hebben. Plaatsing in de nabijheid van een warmtebron is nadelig voor het apparaat.

Voor het opwarmen van éénpersoons-gerechten of het snel iets ontdooien en klaarmaken rechtstreeks uit de diepvries, is het apparaat uitermate geschikt. Het ontdooien van een diepvriesmaaltijd en het verder verwarmen duurt ongeveer 20 minuten. In een conventionele oven 30 minuten, dus een aardige tijdswinst.

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn geworden dat de magnetronoven, alhoewel er aardige dingen mee verricht kunnen worden, nog lang geen wonder-apparaat is.

# Sullom Voe

## Veilig afmeren aan Europa's grootste terminal

*Nu de uit de Noordzee gewonnen olie in steeds grotere hoeveelheden beschikbaar komt, zal op niet te lange termijn een nieuwe terminal in het vaarprogramma van vele tankers verschijnen: Sullom Voe.*

Het scheepvaartverkeer op weg naar of komende van deze grootste terminal van Europa wordt geregeld vanuit Sella Ness, dat veertien mijl ten zuiden van de Point of Fethaland ligt, het meest noordelijke puntje van het vasteland van de Shetland eilanden. De olie van de velden ten noordoosten van de Shetland eilanden wordt via het Ninian pijpleidingsysteem aangevoerd.

De lokale omstandigheden daar vereisen de installatie van een navigatiesysteem, bestaande uit radar, geleidelichten en uitgebreide toepassing van gekleurde sectorlichten.

### Naderingslichten

De lichten in de noordelijke sector van het aanloopkanaal zijn geïnstalleerd door de Northern Lighthouse Board en die van de uiteindelijke aanloop naar de terminal door de Shetland Islands Port and Harbour Authority.

Anderhalve mijl pal oost van Gruney eiland, noordelijk van de Point of Fethaland, zal de loods aan boord van

de tankers komen om ze gedurende de vier uur durende trip door het aanloopkanaal te loodsen.

### Manoeuvrerruimte

Het ondiepste gedeelte van dit kanaal – dat een breedte heeft van 610 meter – is 55 meter, terwijl bij de steigers van Sullom Voe de diepte meer dan 24 meter is. Eén mijl ten noorden van Lamba eiland zullen sleepboten vastmaken voor de laatste fase van de aanloop naar de steigers.

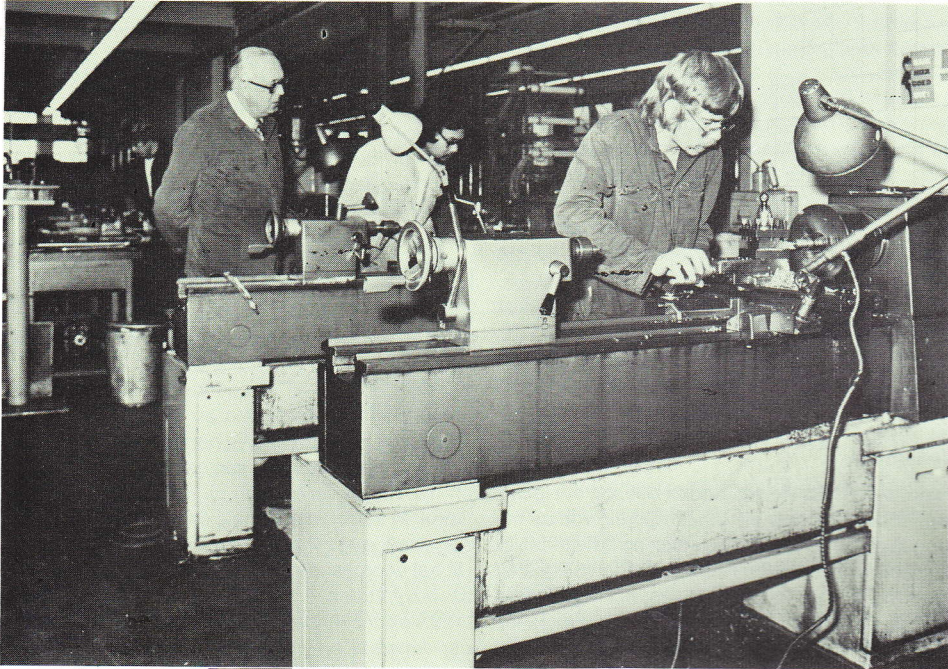
Langs de met veen bedekte kust van Yell Sound worden 15 lichten opgesteld, waarvan sommige op het vaste land en sommige op eilanden als Muckie Holm, Little Holm, Lamba en Little Roe. Op Gluss eiland en Fugla Ness staan geleidelichten die de tankers in het zicht van de steigers van Sullom Voe brengen. Hiervandaan zullen de tankers via verschillend gekleurde sectorlichten naar het draaigebied worden geleid. Eén van de lichten staat mét de radarinstallatie hoog opgesteld te Vats Houllands nabij de terminal. Dit licht zal de ver-

schillende stadia van de draai naar het binnenvengebied aangeven. Het markeert tevens het diepwater draaigebied. Ongeveer halverwege tussen Sella Ness en het eiland Ungam geven sectorlichten aan waar de tankers met sleepboothulp 180 graden zullen worden gedraaid en stuurboordzijde langszij gemeerd. In geval een tanker met bakboordzijde langszij moet worden gemeerd kan het later in volgeladen toestand in het diepwater draaigebied worden gekeerd, welk gebied ten westen van Calback Ness is gemarkeerd met sectorlichten.

### Draaipunt

Door middel van dit vitale draailicht alsmede van de geleidelichten op Gluss eiland kan men vanuit het Port and Harbour Authority-gebouw in Sella Ness het verkeer regelen en aanpassen aan de omstandigheden. Ook al waait het voortdurend over de met veen en heide bedekte heuvels van de Shetland eilanden, tankers kunnen tot windkracht 6 worden afgemeerd.

# Een nieuwe cursus



Het is niet voor het eerst dat we een bezoek aan de Bedrijfsschool in Pernis brengen om eens te zien hoe jongere collega's worden „bijgeschoold". We hebben al eens geschreven over cursussen in technisch onderhoud, over brandblus- en andere opleidingen. Maar deze keer toch weer iets nieuws, namelijk twee-weekse bijscholing voor scheepsgezellen van de „F"-klasse tankers. En daaraan moeten we tegelijk toevoegen dat, alhoewel een groep van vijf tijdens ons bezoek les kreeg in „draaien en pijpfitten", we een paar weken tevoren een andere groep hadden kunnen treffen die les kreeg in „monteren en demonteren", zoals dat officieel heet. We steken ons licht maar eens op bij de heren Van der Heem en Van der Rhee, de twee leraren die zich gedurende twee weken over

de scheepsgezellen ontfermen.

„Een goed stel, dat is zeker. Leergierig, gemotiveerd en dus vol belangstelling. Natuurlijk is er verschil tussen iemand die vroeger al eens een LTS-opleiding heeft gehad en een ander die er nog wat onwennig tegenover staat. Maar ze zijn er zich van bewust dat ze hier een extra kans hebben om er iets bij te leren en die kans grijpen ze met beide handen aan." Aan het woord is de heer Van der Heem, die al bijna 25 jaar aan de Bedrijfsschool is verbonden. Je mag dus aannemen, dat hij gauw door heeft wat voor vlees hij in de kuip heeft, als we die uitdrukking in dit verband mogen gebruiken. Nu is dat enthousiasme van de cursisten ook weer niet zo'n wonder. In tegenstelling bij voorbeeld tot de scheepsgezellen die vroeger een extra opleiding genoten en dan nog maar moesten afwachten of ze het geleerde ooit in de praktijk konden brengen, hebben deze jongeren al ervaren dat dit op de F-klasse tankers zonder meer van hen wordt verwacht. De meer zelfstandige functie die zij daar hebben te verrichten, vereist gewoon die handvaardigheid. Goed, de een kan een pomp demonteren, maar weet wellicht niets van draaien. De ander is een goeie fitter, maar kan niet lassen. En dat zijn tekortkomingen waar nu iets aan wordt gedaan. Het is de scheepsleiding die, op basis van de ervaring opgedaan aan boord met deze scheepsgezellen en in overleg met henzelf, bepaalde medewerkers voordraagt aan kantoor om ze in een van de vereiste vakken van handvaardigheid eens bij te scholen. Maar ze weten dan ook dat – eenmaal weer aan boord – die kennis daadwerkelijk wordt gebruikt. En dat is een extra stimulans voor ze tijdens de bijscholing. Dat merk je ook als je met de cursisten zelf praat. Op de vraag hoe het ze bevalt, komt een variatie van: „Het is zo lang

geleden dat ik op de LTS zat, dat ik aan boord goed kon merken dat ik er veel van vergeten was" tot „Het is voor mij een kans om de kneepjes van het vak te leren".

Het gaat daarbij niet alleen om de twee cursussen die wij hiervoor reeds noemden. Binnenkort wordt de eerste cursus „lassen" gegeven, ook een twee-weekse, waarbij met name op elektrisch lassen zal worden ingegaan, waaronder ook het hard solderen van koperen leidingen. Alhoewel het programma min of meer vaststaat, wordt wel degelijk voortdurend het onderricht aangepast aan datgene wat de jongeren zelf als „hard nodig" aandragen. Ze weten zelf drommels goed op welke gebieden er nog wat aan schort en wat zij juist voor hun taak aan boord nodig hebben.

Natuurlijk is het mogelijk dat, wanneer een van deze cursussen is gevolgd, een scheepsgezel later nog eens voor een andere cursus wordt voorgedragen. Doch hen tegelijk de drie cursussen achter elkaar laten doorlopen wordt niet gedaan. Niet alleen omdat de tijdfactor daarbij te veel gaat spelen, doch ook omdat niet een ieder in elk der vakgebieden behoeft te worden bijgeschoold. Daarbij mag niet worden vergeten dat, juist vanwege de nauwere samenwerking aan boord van de

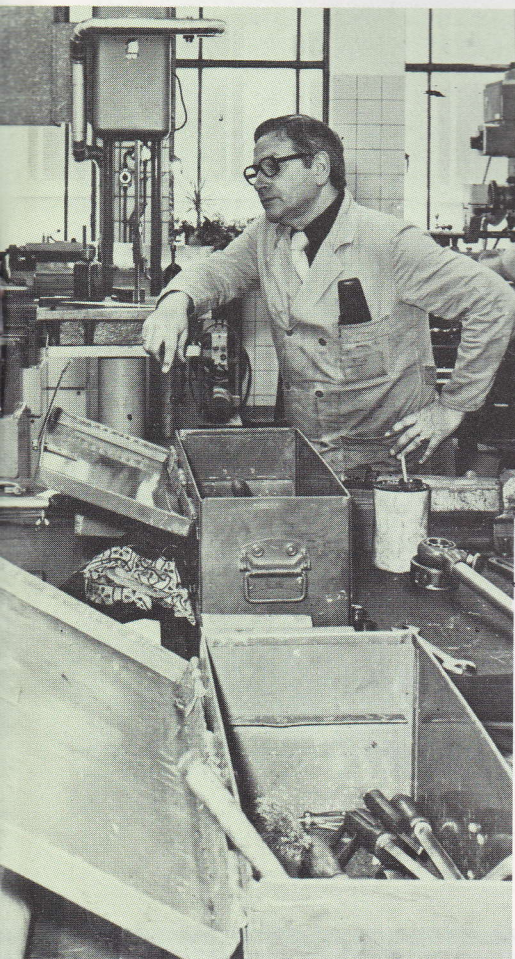




PLA-schepen, men elkaar ook kan helpen in de praktijk.

### Vakwerk

De heer Van de Rhee, zelf tientallen jaren draaier van beroep, is in zekere zin trots op het stel dat hij deze week aan zijn zorgen toevertrouwd heeft gekregen. „Natuurlijk, er is verschil tussen het werk van een cursist die kennelijk vroeger al aan de draaibank heeft gestaan en een jongere die dit voor het eerst doet. Maar hun inzet is werkelijk fenomenaal en de prestaties liegen er niet om, kijk maar.” Van een bank haalt hij de werkstukken die zij deze week al onder zijn leiding tot stand hebben gebracht. Eerst krijgen de cursisten van beide leraren instructie in gereedschap, gebruik van de schuifmaat, de mikrometer, enz. Ook in tekening lezen. Maar voor de rest géén theorie, echt praktisch. Natuurlijk, eenvoudig beginnen. Zo was bij draaien een van de eerste opdrachten een „slip-on flens” maken. Maar geleidelijk wordt de moeilijkheidsgraad – en de accuratesse! – opgevoerd: een trappenschijf (gedeeltelijk op 1/100 mm nauwkeurig), draadsnijden op de draaibank, conisch draaien (waarbij ook een moer maken met



linkse en rechtse draad). Een van de laatste „proeven van bekwaamheid” is het vervaardigen en verbussen van een bronzen lager.

Ja, als je nauwkeurig kijkt, valt zeker aan de eerste werkstukken te zien, dat de een kennelijk al een opleiding achter de rug heeft, terwijl de ander er wat onwennig tegenover zal hebben gestaan. Maar uiteindelijk krijgen ze het toch allemaal onder de knie, waarbij de kennelijk reeds enigszins ervaren cursist nog een extra opdracht krijgt. Vakwerk is ook het pijpfiten van de jongelui, werkelijk akkuraat uitgevoerd. Je kan gerust stellen, dat bij zo'n kleine groep (maximaal 6 personen) men een week lang „privé-les” heeft in het maken van „T”- en meer gecompliceerde verbindingen.

Een week lang omdat bij deze opleiding de groep in tweeën wordt gesplitst: een week onderricht in pijpfiten en een week in draaien. De week daarop wordt gewisseld. Met opzet is voor zo'n kleine groep gekozen, opdat men intensief bezig wordt gehouden en steeds met z'n vragen bij de leraren kan komen.

Van der Heem: „Juist door hun vragen zien wij ook waar nog zwakke plekken zijn. En met zo'n kleine groep kan je er juist wat aan doen, opdat zij – eenmaal terug aan boord – meer vakman zijn dan voorheen.” De inzet is overigens wel een bewijs hoe zeer een dergelijke, op de praktijk gerichte opleiding voor de scheepsgezel noodzakelijk is en ook door henzelf wordt geapprecieerd!

# HET WETEN WAARD

Elke officier wiens pensioneringsdatum langzaam maar zeker nadert, krijgt ruim tevoren – meestal aan het begin van het verlof vóórdat hij zijn laatste dienstperiode aanvangt – op de personeelssectie opgave van het pensioenbedrag dat hij t.z.t. zal krijgen. Daarbij is het de gewoonte ook het boek „Leven met de jaren” uit te reiken, waarin de nodige tips worden gegeven. Niet alleen tips die dienen om de vrije tijd nuttig te besteden, maar ook op terreinen waar men als gepensioneerde mee te maken kan krijgen.

Ook is het op grond van de huidige CAO mogelijk een cursus bij te wonen ter voorbereiding op de pensionering. De maatschappij geeft hiervoor maximaal een week vrij en draagt in de kosten bij (ten hoogste f 250).

Is de pensionering eenmaal aangevangen – of geniet men nog van z'n laatste verlof – dan volgt een uitnodiging voor een afscheidsreceptie in het Shell-Gebouw, opdat de walcollega's gelegenheid hebben officieel afscheid te nemen.

Natuurlijk, daarna is men zeker nog welkom op de jaarlijkse bijeenkomsten in december. En – we zouden haast zeggen – nog natuurlijker, gaat men in op de uitnodiging lid te worden van de CNOOKS, de Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen van de Koninklijke/Shell, zodat men enkele malen per jaar gelegenheid heeft al zijn oud-collega's weer eens te ontmoeten.

Al spoedig zal men echter als gepensioneerde merken, dat onder de veelheid van brochures, drukwerken en bladen die thuis in de brievenbus glijden, met de regelmaat van een scheepsklok een nieuw blad binnenglijdt: VOEKS-nieuws. Dit is het orgaan van de Vereniging van Oud-Employés van de Koninklijke/Shell. Veel gepensioneerden denken dan dat ze, door de ontvangst van dit blaadje, automatisch lid zijn geworden van deze vereniging, hetgeen onjuist is.

Juist omdat niet iedere zeevarende (en zelfs niet elke walemployé) weet wat deze vereniging voor ogen staat, noch welke faciliteiten er zijn voor de leden (alleen gepensioneerden van de Koninklijke/Shell) zijn wij eens in Den Haag op bezoek geweest bij het bestuur van deze vereniging. En helemaal vreemd hoefden wij er ons niet eens te voelen, want een van de zes leden van het Dagelijks Bestuur is onze gepensioneerde oud-gezagvoerder J. I. Meijer.

De eerste reactie die merkbaar is als je het hebt over de VOEKS met binnenkort te pensioneren vloot-collega's is: „Wij hebben toch de CNOOKS? Wat moet ik dan met de VOEKS? Dat zijn allemaal jongens uit Den Haag, die kennen elkaar, daar voel ik mij niet thuis!” Wel verklaarbaar, zo'n reactie, maar toch een misvatting die de wereld uit moet. Want geenszins is de VOEKS een „Haagse” club, integendeel, de leden ervan zijn allen in dienst van de Koninklijke/Shell geweest, doch hebben door geheel Nederland, sterker, over de gehele wereld dienst gedaan. Veel collega's dus die een groot deel van hun werkzaam leven elders dienstdeden (net zo goed als de ex-zeevarenden). Maar even goed vele ex-collega's van het Lab in Amsterdam, de raffinaderij in Pernis, het kantoor in Den Haag en de vele vestigingen door Nederland van Shell Nederland Verkoopmaatschappij. Ze wonen in het Hoge Noorden, het midden des lands, de zuidelijke provincies en de Randstad, om maar een paar streken te noemen. Vandaar ook dat deze vereniging haar activiteiten over vele regio's heeft verspreid.

## CNOOKS

We hoeven er de statuten niet op na te slaan om te beseffen, dat het lidmaatschap van de CNOOKS voor ex-zeevarenden van groot belang is. Het is de „Club van Nederlandse Oud-gezagvoerders en Oud-hoofdwerktuigkundigen der Koninklijke/Shell”, die een geheel eigen band onder hun leden heeft

weten te kweken. Met twee bijeenkomsten per jaar, waar men zijn oude vrienden weer eens ontmoet, sterke verhalen ophaalt (dat ze sterk zijn, vermoeden we althans), kortom: weer even die oude sfeer proeft die men zo dikwijls had aan boord, tijdens de vrije uren.

## VOEKS

Zonder daar afbreuk aan te willen doen, dient wel te worden gesteld, dat de VOEKS groter is, daarbij ook meer mogelijkheden biedt dan de CNOOKS ooit zou kunnen. Natuurlijk, ook de VOEKS voert in haar vaandel het bevorderen van de totstandkoming en de instandhouding van contacten tussen leden onderling en gemeenschappelijk, op een wijze – we halen het letterlijk uit artikel 4 paragraaf 1 van de statuten – die vereenzaming van leden tegengaat, het persoonlijk welbevinden bewerkstelligt en versterkt en tot verdere ontplooiing van activiteiten leidt. Samenvattend: het in verenigingsverband doelgericht behartigen van elkaars belangen in de volle betekenis en in de ruimste zin van het woord.

## Middelen

Maar het zijn juist de middelen die de VOEKS ter beschikking heeft die haar – voor elke gepensioneerde van de Shell – zo belangrijk maken. Immers, het gaat niet alleen om het houden van contacten (hoe belangrijk ook), maar ook om haar optreden als contact-orgaan tijdens besprekingen met directies van Shell-maatschappijen, met het Shell Pensioenfonds, het Fonds van Gepensioneerden (ziekttekostenvergoeding), enz. Juist omdat de VOEKS als het ware ook de spreekbuis is van het Shell Pensioenfonds, krijgt – lid of geen lid – elke gepensioneerde gratis en ongevraagd het VOEKS-nieuws toegestuurd. Een verenigingsblad dat – behalve interessante artikelen – dus ook het laatste nieuws meldt uit de vereniging zelf, over pensioenen en regelingen die juist voor gepensioneerden van belang zijn.

## Waarom toch lid?

„Zie je nou wel? Dan hoef ik toch geen lid te worden? Ik krijg het blad toch thuisgestuurd!” Absoluut waar. Maar dat men daarom geen lid zou behoeven te worden is een misvatting. Wij zeiden het reeds hiervoor: de leden van de VOEKS wonen over het gehele land verspreid, net als zo vele ex-zeevarenden. En dat aantal leden is groot genoeg om ervan verzekerd te zijn dat in de regio waarin u zelf woont, er voldoende zijn om bijeenkomsten te houden. En daarbij hoeft men dan niet ver te reizen. Op die bijeenkomsten – primair uiteraard om het contact te onderhouden – wordt menigmaal voorlichting gegeven omtrent wettelijke regelingen waar men juist als oudere mee te maken kan krijgen. Maar ook omtrent ziektekostenverzekering; is het b.v. beter lid te blijven van de collectieve verzekering waarvan men als zeevarende lid was of dient men lid te worden van het Fonds van Gepensioneerden? Het kan voorkomen, dat de eerste verzekering voordeliger uitwerkt. Daarnaast kan via de VOEKS een aanvullende ziektekostenverzekering worden afgesloten bij het NEZIFO. Bovendien worden talloze activiteiten op het gebied van ontspanning en cultuur georganiseerd, zoals lezingen, filmvoorstellingen, tochten in het land, maar ook reizen daarbuiten – tot Indonesië toe.

## Welzijnswerk

Daarnaast is er het welzijnswerk. Langdurig zieken, invaliden en hoogbejaarden, in het algemeen diegenen die niet meer actief aan de verenigingsactiviteiten kunnen deelnemen, worden *desgewenst* door een welzijnswerker (en dat is een collega uit de eigen regio) bezocht.

Onwillekeurig zal de a.s. gepensioneerde bij het lezen hiervan de wenkbrauwen fronsen en opmerken: „Kom nou, ik ben nog kerngezond!” Maar u zult degenen moeten tellen die van hetzelfde standpunt uitgingen bij hun pensionering, maar vergaten dat met het klimmen van de jaren, er wel eens een punt kan komen dat men zich eenzaam gaat voelen. En dan is het toch goed om te weten, dat men door vroegere collega's – ook al zouden ze bij een andere Shell-maatschappij hebben gewerkt – niet wordt vergeten. Men heeft ze in het verenigingsleven leren kennen, als mede-lid van de VOEKS. En...ze wonen in de buurt. In extreme gevallen wordt via de welzijnswerker ook de sociaal werkster van de maatschappij nog ingeschakeld. In haar bijna 25-jarig bestaan hebben velen het werk van de VOEKS leren waarderen. Toch eens aan denken, als uw pensioneringsdatum nadert. Vroegere president-directeuren zijn u voorgedaan, net zo goed als die talloze medewerkers van alle niveaus, van alle Shell-maatschappijen. Een aanmeldingsformulier voor het VOEKS-lidmaatschap wordt u toegezonden, zodra de administratie van de VOEKS door het Pensioenfonds van uw pensionering op de hoogte is gesteld. Het lidmaatschapsgeld is minimaal f 16,- per jaar.

*Op zaterdag 9 september jl. kwamen 1250 VOEKS-leden bijeen voor een landelijke reünie. 19 Luxe touringcars stonden op het station van de N.S. in Assen klaar om de uit het hele land afkomstige reünisten naar de Prins Bernhardhoeve in Zuidlaren te vervoeren. Aldaar werden zij verwelkomd door een vrolijk muzikje van de boerenblaaskapel uit Gieten en met koffie en een snee onvervalste Drentse krentenwigge. Na een aantal speeches, een optreden van het Schoonebeker koor en de zakelijke mededeling van VOEKS-voorziter Smith, dat het inkomen van de gepensioneerde Shell-medewerkers met drie procent zal stijgen, werd de „eethal” opgezocht voor een goed verzorgd diner. De Speelgroep „Aol Drents Wascup” besloot de manifestatie met een toneelspel over het huwelijk in een Drents dorp. De leden van de VOEKS hebben een dag gelegenheid gehad om weer bij te praten en een fijne dag om naar om te zien.*



## Vlootzakagenda

Ook voor 1979 is een vlootzakagenda uitgegeven. Nu eens in een formaat dat afwijkt van hetgeen de laatste jaren gebruikelijk was. Hier toe is besloten omdat toch niet aan de indruk kon worden ontkomen dat heel velen tegenwoordig de voorkeur geven aan een agenda die de weken iets overzichtelijker geeft. Per 14 dagen twee bladzijden voortaan, waarbij het formaat iets groter is geworden. Daarbij is vanzelfsprekend gehandhaafd de informatie die wij altijd in de agenda gaven, van schepenlijst tot informatiekoersen, van roepnamen van onze schepen tot wereldklok. Nieuw zijn de aanbevelingen tot het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen aan boord. Gehandhaafd is het overzicht hoe automatisch te telefoneren van en naar het buitenland, dat wij vorig jaar voor het eerst in de agenda opnamen.

Haast onvermijdelijk is dat sedert het inleveren van de kopij voor de agenda, al weer wijzigingen zijn gekomen in de vlootlijst. Weliswaar zijn nog correcties aangebracht bij de laatste drukproef, doch voor de volle 100% bij kunnen de gegevens nimmer zijn. Zo ontbreekt b.v. ook in de lijst „Roepnaam STBV-schepen” die van de „Laconica”, die sedert 22 september onder ons beheer vaart. Deze is PJYS. Wellicht goed om even in de agenda te noteren als u deze ontvangt. Dat is ook gemakkelijk voor uw huisgenoten als ze u een telegram willen sturen via een plaatselijk telegraafkantoor. Juist daar wordt de vermelding van de roepnaam nogal eens vereist.

Inmiddels zijn aan alle schepen voldoende exemplaren verzonden om een ieder aan boord — ongeacht zijn nationaliteit — van een agenda te voorzien. Degenen die met verlof komen en nog niet een agenda aan boord hebben ontvangen en er toch wel een op prijs stellen, kunnen hetzij een briefkaart zenden aan DFP/4, telefonisch erom vragen (tel. 010-696127) of tijdens kantoorbezoek er een afhalen op kamer 06.01. U weet wel, de etage waar tegenwoordig en officieren en scheepsgezellen zichervoegen bij de personeelsafdeling.

## Terugblik

We blikken nog even terug naar het september-nummer, waar we een boekbespreking gaven van „Terugblik”. Een kostelijke uitgave ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de zeevaartschool in

Vlissingen, thans Maritiem Instituut „De Ruyter” geheten. Aan het slot van die bespreking vermeldden wij een prijs van f 10,—, die ook juist is. Maar als u het wilt bestellen per postgiro, dan wordt het f 15 en geen f 10, dit in verband met administratie- en verzendkosten.

## De honderd

Dit aantal lichteroperaties werd in de nacht van 7 op 8 oktober jl. bereikt door de „Dosina”. Een feit waarvoor het schip gelukwensen van kantoor ontving en dat — naar wij vrouwen — op gepaste wijze is gevierd.

## Nooit verwacht

Althans, weinigen zullen het hebben verwacht. Namelijk, dat de bewoners van het Shell-Gebouw zoveel ruimte nodig hebben, dat heel voorzichtig weer een paar kamers zijn ingericht in het oude gebouw, thans Hofplein-Gebouw geheten. Het gaat maar om enkele kamers, namelijk op de elfde etage, alsmede een vergaderzaal. U weet wel,

de vroegere filmzaal. Trouwens, ook nu kunnen daar nog voor een beperkt aantal bezoekers films worden gedraaid. Toch — bij dieper nadenken — „nooit verwacht” hadden we helemaal niet boven dit berichtje mogen zeggen. Waarvoor zou men anders die luchtbrug destijds hebben aangelegd? Het moet toch al in het achterhoofd hebben gespeeld. Het is ook via deze „gang in de lucht” dat men de nieuwbetrokken kamers kan bereiken. Ter geruststelling: er is in het Hofplein-Gebouw géén Shell Tankerspersoneel ondergebracht, alhoewel we wel volop in de verhuizingen hebben gezeten. Na plaatsing van het organisatieschema in het a.s. januari-nummer, zullen we in de daarop volgende edities overzichten brengen van wie op de verschillende afdelingen werkzaam zijn en op welke etages; met een korte omschrijving daarbij van hetgeen deze medewerkers allemaal doen.

## Kreeft

Een vissoort die nu niet bepaald dagelijks op het menu staat aan

boord. Trouwens, aan de wal ook niet, want „deze vis wordt duur betaald”. Toch — aldus bleek uit een rekening ontvangen uit Kaapstad — was een onzer schepen bij het passeren van de Kaap per helikopter met maar liefst 30 kilo van deze lekkernij bevoorrad. Een enigszins vreemde zaak. Dat vond de gezagvoerder van het betrokken schip kennelijk ook, want hij haastte zich per brief uitleg te geven. Wat was namelijk de oorzaak van deze foutieve landing? Een verschrijving bij het verwerken van het telegram waarbij goederen waren aangevraagd. „Crewfish”, aldus het telegram, was benodigd in een hoeveelheid van 30 kilogram. Van „Crewfish” naar „Crayfish” is slechts een kleine „mis”stap, die kennelijk bij het verwerken van het telegram door agent en leverancier werd gemaakt. Crayfish nu is super de super kreeft, namelijk zonder zware poten en met veel staart, dus meer vlees voor hetzelfde gewicht. En aldus bereikte de respectabele hoeveelheid van 30 kg, die zelfs in gerenommeerde restaurants zelden wordt ingeslagen, de Shell-tanker — per helikopter. En als die wentelwiek weer weg is, kan je bij het openen van de pakketten en de ontdekking wat gebeurd is, moeilijk de piloot even terugroepen. Op kantoor kon men slechts — wij vermoeden: zuchtend — onder de brief van de gezagvoerder noteren: „Hoop dat 't gesmaakt heeft”.

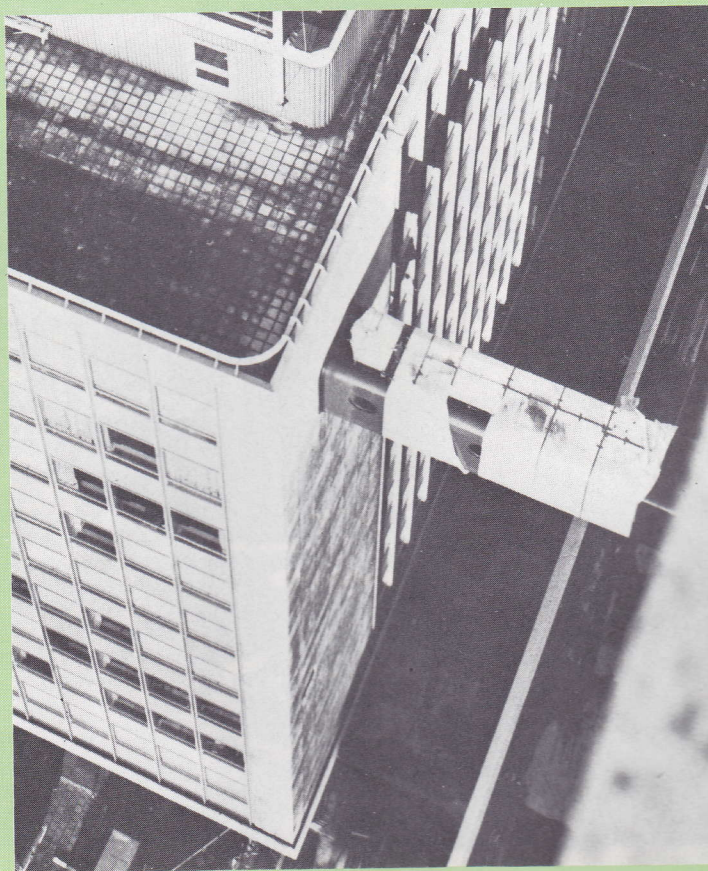
## Shell World

Aan alle abonnees van het blad Shell World berichten wij dat, gezien de stijging van kosten voor inkleding, verzending etc. sedert 1976, het abonnementsgeld met ingang van 1979 zal worden verhoogd tot f 4,— per jaar. Inhouding van het abonnementsgeld zal geschieden over de gage van maart 1979; voor walabonnees vindt inhouding plaats over het salaris voor december.

## Wie oh wie?

Dat riep een onzer collega's recentelijk uit bij het vinden in zijn bureaulade van een doosje met welgeteld 36 ingeraamde dia's, formaat 24 x 36 mm. „En met de beste wil van de wereld”, zo fluisterde hij ons toe, „ik weet echt niet meer van wie ze zijn”.

Nu kan je natuurlijk stellen dat dat slordig is, te meer daar het kennelijk opnamen zijn van iemand die wilde aantonen hoe zijn schip eruit zag na de vaart in Noordwest Ame-



# schoon schip

rika in de wintermaanden. De verf is namelijk van zijn schip – en dat is beslist een schip van de Ph-klasse – afgevroren. Het meest sneu is, dat tussen de zakelijke opnamen ook een aantal is dat kennelijk voor privé-doeleinden is genomen. Beelden van pleinen, doorkijkjes bij de havens, enz. Degene die zich herinnert ooit zijn dia's ter beschikking van de vlootafdeling te hebben gesteld en ze nooit terug te hebben gezien, hoeft ons slechts een berichtje te zenden (attentie: redactie „Schip en Ka“) en we zullen de dia's aan zijn huisadres opzenden. Met excuses van betrokkene, die zich diep schaamt.

### Boetenpot

„Schoon schip“ is gemaakt met de boetenpotten over 1977. Met de FWZ werd overeengekomen om de in 1977 aan het C.A.O.-vlootpersoneel opgelegde gageboeten ten goede te doen komen aan de Stichting Zeemanswelzijn Nederland. Boeten opgelegd aan onze Indonesische scheepsgezellen zijn geschonken aan de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen.

### Water!

Echt gebeurd. Er komt een auto met grote snelheid aangereden bij een Shell-benzinestation. Nauwelijks staat de wagen stil of de bestuurster gooit de deur open en roep: water, gauw! Hoezo, vraagt de pompbediende, voor de accu, of de koeling, wat is er aan de hand? Nee man, voor m'n goudvis die ik net gekocht heb. Ik had een kom meegenomen, maar die is omgevallen.

### Tankers en het milieu

Door het wegstromen van bijna 220.000 ton ruwe olie uit de „Amoco Cadiz“ in maart 1978 werd de Franse kust over een afstand van ongeveer 90 km ernstig verontreinigd. Dit ongeluk wekte allerwegen grote bezorgdheid. In Frankrijk zelf hadden de activiteiten van Shell Francaise ernstig te lijden onder de reactie van het publiek, hoewel deze maatschappij geen enkele verantwoordelijkheid voor het gebeurd droeg. Meer in het algemeen riep het voorval twijfel op aan de toereikendheid van bestaande maatregelen zowel wat betreft het zoveel mogelijk voorkomen van ongelukken met tankers als de be-

scherming van het milieu tegen olievlies die desondanks toch optreden.

Shell International Marine deelt deze bezorgdheid en is zowel rechtstreeks als via de desbetreffende bedrijfsorganen sterk betrokken bij besprekingen met regeringen en internationale organisaties om er zoveel mogelijk op toe te zien dat de genomen maatregelen zowel doeltreffend als economisch aanvaardbaar zijn.

De onlangs uitgekomen uitgave van Shell Briefing Service, „Tankers en het milieu“, handelt over deze zaken. Men vindt hem in de informatiestand op de 6e etage, terwijl reeds exemplaren ervan op de gebruikelijke wijze zijn gedistribueerd.

### Koopvaardijdienst

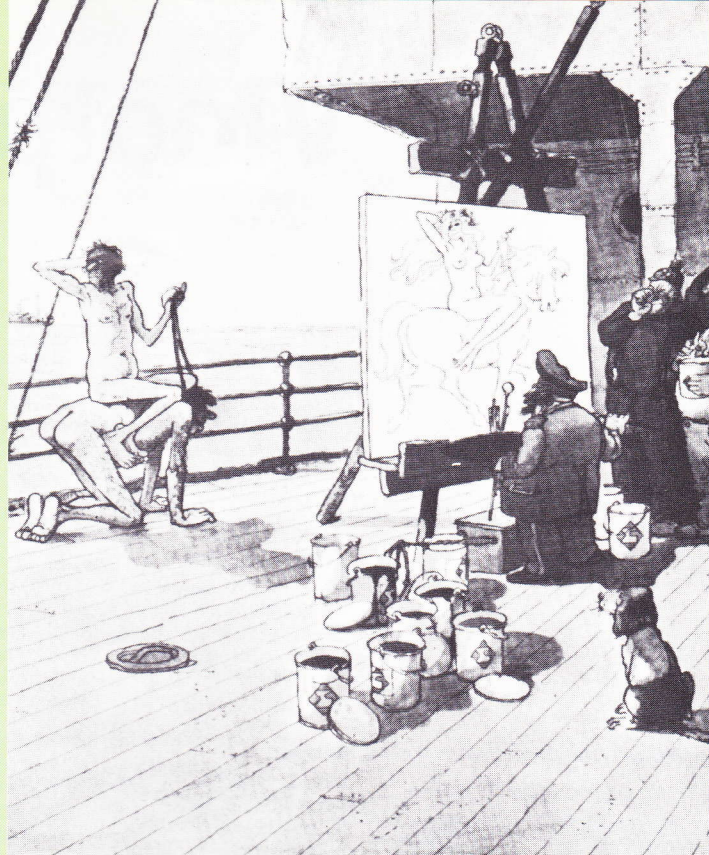
Op zondag 12 november a.s. zal om 4 uur 's middags in de Laurenkerk te Rotterdam een koopvaardijdienst plaatsvinden. In Amsterdam vindt een koopvaardijdienst plaats op zondag 19 november a.s. om 4 uur 's middags in de Westerkerk aan de Prinsengracht. Bij deze twee diensten zullen o.a. voorgaan ds. J. Bakker, ds. J. Leij en Pater v.d. Zalm. Voor kindercrèches is gezorgd, terwijl na de dienst een kopje koffie wordt aangeboden.

### Shell helpt

Het leven van iedere auto eindigt eens op de schroothoop. Maar, veel auto's belanden er te vroeg. Het vreemde is namelijk, dat zich in de meeste wrakken op een auto-kerkhof nog een goed werkende motor bevindt. Wat het heeft laten afweten is in de meeste gevallen de carrosserie, het plaatwerk. Een gegeven, waarop is ingehaakt door de samenstellers van de „Shell helpt“-serie en dat heeft geresulteerd in de uitgave van deel 9.

Onder de titel „Hoe uw auto dankzij af en toe een uurtje werk langer meegaat“, gaan de samenstellers onder meer in op de noodzaak van periodiek onderhoud. Het is namelijk van het allergrootste belang om de als beschermklaag fungerende lak te beschermen tegen invloeden van buitenaf, ... maar ook die van binnen uit.

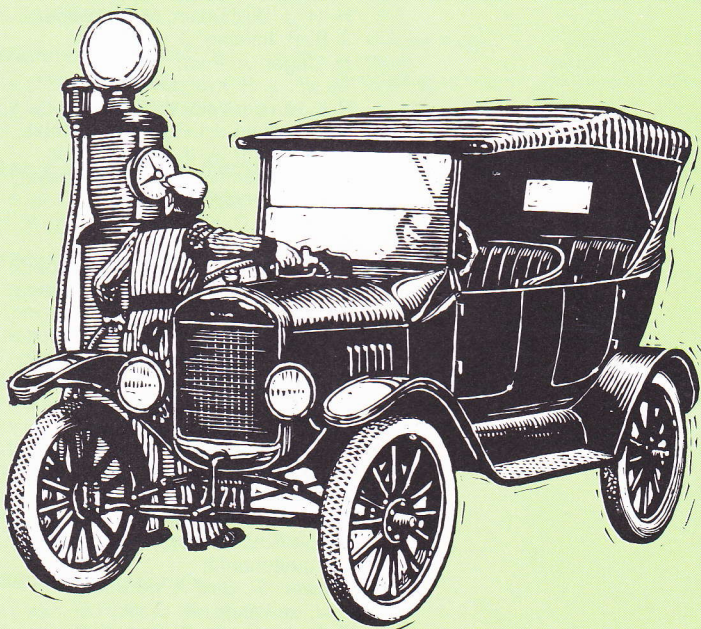
Het nieuwste boekje met tips over o.a. de diverse typen shampoo, was en cleaner, het (laten) uitvoeren van een anti-roest-behandeling en het verwijderen van „vogelgeluk“ is inmiddels huis-aan-huis verspreid en ook naar onze schepen verzonden.



### 't Kan verkeren

Kent u die kalenders van Sigma Coatings, met fraaie gekleurde tekeningen van Jan Sanders? Er wordt altijd de spot in gedreven met allerlei situaties, die zich zowel op zee als aan de wal kunnen voordoen. Sanders' prenten zijn humoristisch, niet sarcastisch maar goedmoedig. En om nou heel eerlijk te zijn, er wordt haast gevochten om die kalenders, iedereen waardeert immers die tekeningen. Dat zal waarschijnlijk wel de oor-

zaak zijn dat het werk van Jan Sanders nu ook in boekvorm is uitgekomen. Het beslaat 112 bladzijden in het formaat 26,5 bij 30 cm, dus de tekeningen zijn niet kinderachtig klein zoals wij het hier in deze rubriek moeten doen. Van de 96 illustraties in het boek, zijn er 64 in kleurendruk. Als nu alle liefhebbers van Sanders' tekeningen dat boek kopen (verkrijgbaar in elke boekhandel, tot 1 januari à f 25,—, daarna f 29,50), dan is er voor anderen weer meer kans zo'n kalender te pakken te krijgen.



# Vlootpersonalia

periode van  
16 september tot en  
met 15 oktober  
1978

## Gehuwd:

23.8: F. D. P. Croes, sch.vakman 2, met mw. L. E. Fox;  
25.9: E. H. Hoeboer, hoofd voeding, met mw. M. J. E. Fleuren;  
3.10: J. P. Molenaar, 3e stm., met mw. M. Arnold;  
6.10: G. K. Steeman, sch.kok. met mw. J. A. Brilman.

## Geboren:

2.10: Martha Anne, dochter van P. J. Muntjewerf, 1e stm., en mw. M. A. Muntjewerf-Eriks;  
8.10: Jacob Abraham Cornelis, zoon van D. Smit, 2e wtk., en mw. H. A. A. Smit-Montijn;  
13.10: Martinus Johannes Wilhelmus, zoon van M. W. M. v. der Burgh, 3e wtk., en mw. M. van der Burgh-Verwey.

## Aflossingen:

gezagv.: H. J. Allaard, J. L. Muyskens, J. H. A. Budding, B. R. Teuben, H. W. Vermaas, P. Snel, S. Noordenbos, H. H. J. Dijkhuizen, M. E. Wolper, J. B. P. Imming, J. van Beele, H. Unger, A. Post;  
1e stl.: J. B. Krul, M. de Graaf, P. E. van der Veld, W. F. van der Lei, J. F. Casimiri, J. I. Boon, R. Hendriks, G. Verbrugh, A. J. Both, C. Vlas, C. P. Schoenmakers, J. Broekmeyer, L. A. Groendijk;  
2e stl.: M. C. Kalkman, C. J. van Essen, A. A. F. van der Markt, B. van Gulpen, C. Doolgaard, C. P. C. van Goethem;  
3e stl.: A. Leffers, L. van Doren, P. A. D. Bouwman, P. S. C. Braun, C. A. M. Rovers, R. R. Reinhardt, E. J. G. Kraszewski, L. H. G. J. H. Glansbeek, E. Witteveen, R. van der Bos, D. F. A. Maljers, F. G. de Bruyn, E. de Pooter, A. J. M. van der Loo;  
4e stl.: N. J. M. Duyin, B. J. A. A. van Iersel;  
radio-off.: J. Verduyn, P. A. de Lange, L. Toutenhoofd;  
hfd.wtk.: H. Bax, A. de Boer, P. J. de Lange, G. Braak, C. Pietersen, H. Blaauw, J. Polet, T. H. J. Feldberg, J. Heymans, R. M. F. van den Berg, G. J. Visscher, H. W. van Diepen, R. W. H. Buitenrust Hettema;  
2e wtk.: P. Kooyman, G. J. A. de Ruiter, C. Hemmer, J. H. E. Nijhuis, K. L. J. Aertsen,

F. Bakker, F. J. van der Vorm, J. A. de Groot, H. L. de Koning;  
3e wtk.: A. M. P. B. Fluitsma, M. W. M. van der Burgh, R. A. M. Haffert, J. G. van Werd, A. J. A. de Groot, N. J. Gras, L. F. Kruyt, J. G. van der Poel;  
4e wtk.: H. Struyk, J. J. van Herk, J. J. Timmermans, A. Verschoor, M. Klein jr., W. J. Adema, H. W. P. Schaaper, J. Water, L. B. Veerman, A. J. Zon, P. C. M. Drost, B. van den Ban;  
5e wtk.: P. E. Tiessens, A. P. Mans, H. Groefsema, K. Wagenaar, J. W. Golstein, C. A. Jansen, J. van Egdome, J. F. Bijlsma, H. Klein, P. J. Farla, A. M. van Beulen, N. H. C. Foekema, W. Mourits, R. J. Tielman, J. W. G. van der Hoeven,

A. Molenaar, L. van der Valk, P. P. van der Wilt, A. Seraus, J. A. Drenth, B. J. ter Maat, J. C. Boogaarts;  
sch.voorman: C. F. M. Hartman, P. van der Toorn, J. Pronk;  
sch.vakman 1: J. P. de Landes, R. Vijlbrief, G. van Osselen, J. J. Sniijders, R. Groot;  
sch.vakman 2: A. A. O. Schenk, R. G. Twiest, W. P. L. Broers, L. E. H. van Bogaert;  
sch.gezel a/w: L. H. A. T. van Dijk, H. S. Elia, P. A. Makkink, H. J. Groeneveld, C. J. J. Taal, H. F. J. Fijlstra, C. H. van Genderen, J. Kranendonk, J. H. Oosterhof, N. H. van der Geugten, H. A. ten Bensel, J. Kooistra, E. de Bruyn, F. Kromjongh, J. A. Schaarman, R. W. Pieters, W. de Vries;  
aank. sch.gezel a/w: G. L. Barendse, G. Lubbers, M. E. van Dijk, L. F. M. Lenssen, A. Pütz, C. C. Braem, J. Visser, T. D. D. Pot, R. J. Blaauwikel, A. L. P. Valkering, A. W. Weerheim, R. P. Boot;  
hoofd voeding: J. G. Volleberg, C. G. M. van Schuppen, W. G. Meuleman, R. J. Hageman;  
sch.kok: C. van Zal, C. A. Breederland, J. van der Horst;  
aank. kok: P. E. Niermeyer;  
hoofd bediende: E. J. Eradus, J. Boelee;  
bediende: F. Salome, R. Jacobs, A. Scheffer, P. J. Gijse, G. C. Pfenning;  
bediende (a/d): E. P. Warnies, S. Boekhout, H. Zaat;  
koksmaat: O. A. Looyen;  
jongen a/w: F. J. J. Wondergem.

## In memoriam

Op 30 september jl. is overleden de heer

### J. Lucas

oud-gezagvoerder.

De heer Lucas verliet de dienst der maatschappij in 1954, na ruim 18 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 79 jaar.

Op 29 september jl. is overleden de heer

### P. J. de Bruijn

oud-hoofdwerktuigkundige. De heer De Bruijn verliet de dienst der maatschappij in 1960, na 31 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 71 jaar.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen:

**m.s. Abida:** 3e stm. N. J. C. M. van der Palen, 4e stm. A. W. F. Pera, 2e wtk. P. Stachelhausen;  
**m.s. Acila:** 3e stm. M. Ponsen, 4e stm. W. J. van Hoorn, hfd.wtk. J. Tekelenburg, wnd. 4e wtk. R. L. J. Collette;  
**m.s. Acmaea:** 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune;  
**m.s. Acteon:** 2e stm. P. H. Jacobs, wnd. 3e stm. R. R. van der Maas, 4e wtk. J. Schipper, sch.vakman 2 G. C. Wiegant;  
**s.s. Capiluna:** gezagv. W. O. Kooi, 1e stm. R. A. Kattenburg Schuler,

3e stm. P. N. van Duyn, 4e stm. Z. M. J. van Vliet, stag.stm. P. J. van den Berg, 5e wtk. P. Alkema, stag.wtk. J. G. A. Berkvens, S. A. Dijkwel, T. van Beek, A. M. van der Marel, sch.vakman 1 J. Brobbel, M. J. W. A. Schuurs, sch.gezel a/w M. de Roo, C. T. J. Snel, aank. sch.gezel a/w H. Noordam, R. C. Vreugdewater, P. H. Maas, hoofd voeding J. Brussé, sch.kok W. N. Top, hoofd bediende D. Seip, bediende G. Braster, C. M. Vervloet, koksmaat A. A. Heykoop;

**s.s. Capisteria:** radio-off. P. van Wijk, hfd.wtk. J. W. van Wegen, 2e wtk. A. Sloot;

**s.s. Capulonix:** hfd.wtk. J. L. van der Rijnst, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch.gezel a/w R. J. S. Vrugteman, F. G. M. van Kleef, hoofd voeding B. Gohres, koksmaat J. Schrage;

**m.s. Cinulia:** 1e stm. J. Werkhoven, wnd. 3e stm. P. J. M. van Ingen, 3e stm. d.d. 5e wtk. G. J. Koek, 4e stm. K. Winters, 2e wtk. B. Oudkerk, 3e wtk. J. G. Kuit, wnd. 4e wtk. M. P. Roon, sch.vakman 2 H. W. M. Rolvink;

**m.s. Crania:** 1e stm. G. A. M. Dorren, 3e stm. P. C. J. Dikkentman;

**m.s. Dallia:** 3e stm. d.d. 5e wtk. J. L. Assendorp, hfd.wtk. F. L. Alexandre, sch.voorman I. Dijker, sch.vakman 1 R. W. van Rooyen, sch.gezel a/w J. H. L. Nahapiet, L. L. Monk, aank. sch.gezel a/w R. N. Jorissen, R. T. Ringelberg, A. Roos, hoofd bediende C. J. de Graaf;

**m.s. Daphne:** 2e wtk. J. M. van de Wal, L. P. A. de Winter, 3e wtk. C. J. J. de Vos, wnd. 4e wtk. B. E. Broekhuysen, 5e wtk. J. Blaak, sch.gezel a/w W. de Ruiter, aank. kok J. R. L. van Toornburg, bediende (a/d) R. K. Boon;

**m.s. Diadema:** gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 3e stm. d.d. 5e wtk. R. A. S. Vermeulen, 4e stm. R. R. Hoep, hfd.wtk. J. van der Schee, 2e wtk. J. Ommering, 3e wtk. H. de Rhoter, 4e wtk. C. J. Tanis, 5e wtk. J. A. C. Gerretse;

**m.s. Diloma:** 1e stm. J. de Jager jr., wnd. 3e wtk. H. L. Hendrison, sch.gezel a/w G. Buys, F. J. Linders,

R. A. Curial, aank. kok R. Geensen, bediende (a/d) R. M. Roos;

**m.s. Dione:** gezagv. G. Arkema, hfd.wtk. L. Buitenkant, 5e wtk. A. Visser, stag.wtk. A. H. van Klinken, sch.gezel a/w W. Holtman, aank. sch.gezel a/w J. de Baerdemaeker;

**m.s. Dosina:** gezagv. J. de Jong, 3e stm. d.d. 5e wtk. A. Zwiers, hfd.wtk. G. J. B. Hartman, sch.vakman 2 J. van der Sluis, sch.gezel a/w E. R. van Engel, W. Ruiter, aank. sch.gezel a/w J. F. Bokma;

**m.s. Felania:** 4e stm. C. F. T. Smit, hoofd voeding G. Barnhard, hoofd bediende L. J. Schalk, sch.gezel a/w D. van Eenige;

**m.s. Fossarina:** gezagv. P. Cammel, wnd. 3e stm. J. B. Winkelhuis, hfd.wtk. C. de Witte, 2e wtk. H. Brand, 3e wtk. A. E. de Bruyn, 4e wtk. J. J. de Groot, 5e wtk. d.d. 4e stm. E. Meyer, sch.gezel a/w H. P. de Leeuw, F. F. Beekhuis;

**m.s. Fossarus:** 1e stm. W. van der Meulen sr., 4e wtk. d.d. 4e stm. W. J. Stam, sch.gezel a/w H. F. J. Stoffers, G. Sijmons, aank. sch.gezel a/w H. Jacobs, hoofd voeding W. W. Huygen, sch.kok J. R. Haeren, hoofd bediende A. R. Tanasale, bediende J. A. Schuiten, koksmaat A. Schaftenaar;

**s.s. Khasiella:** 1e stm. A. T. van Es, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethonière, 4e wtk. D. W. Smit, sch.vakman 2 S. Y. Tysma;

**s.s. Kylix:** 1e stm. J. Wassenaar, 3e stm. C. H. M. Buckens, 4e stm. J. Ghijssels, hfd.wtk. A. Bax, 5e wtk. A. van Beek, sch.vakman 1 F. J. Trijselaar;

**s.s. Laconica:** gezagv. A. W. C. van Schendel, 2e stm. R. van der Voort, 3e stm. H. G. D. Cramer, 4e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, radio-off. R. van den Berg, 5e wtk. W. Mink, J. A. G. Calen, K. Vis, hoofd voeding M. van Hagen;

**m.s. Lepton:** 2e wtk. W. A. M. Bouma, 3e wtk. W. I. van der Burght, 5e wtk. T. M. W. M. van den Berg;

**s.s. Lovellia:** gezagv. S. Harders, 1e stm. F. de Vries;

**s.s. Macoma:** 1e stm. J. Priester, hfd.wtk. K. L. Schuring, 2e wtk. F. A. J. Boot, sch.voorman H. H. van Oostrum, sch.vakman 1 G. Struik, sch.vakman 2 V. H. Heymans, sch.gezel a/w P. Raams, M. A. Rijken, J. P. W. Dallmeyer, aank. sch.gezel a/w C. de Roo, P. J. Janssen, sch.kok J. A. M. Kik, bediende H. A. Gard;

**s.s. Marinula:** hfd.wtk. C. W. Stolk, 3e wtk. R. A. de Lijster, 5e wtk. G. J. Harlaar, stag.wtk. B. J. Krakowczijk;

**s.s. Meta:** 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen;

**s.s. Mytilus:** 3e stm. K. P. Cupido;

**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. G. Buma, 3e wtk. A. A. Konijnendijk, 5e wtk. R. J. Fortanier, W. A. den Baas, hoofd voeding W. C. Kapper, capataz A. Puime Amorin, man esp F. Otero Lago, 2<sup>o</sup> man J. Fernandez Dacosta, mar int A. Boulosa Dacosta, M. Fajo Misa, G. Pardavila Simes, F. Perez Fernandez, J. Pousada Perez;

**s.s. Ondina:** 1e stm. M. F. D. Becx, 4e wtk. J. Verhagen, sch.vakman 2 A. C. E. Holman;

**s.s. Onoba:** wnd. 3e stm. J. H. Oort, sch.vakman 1 B. J. P. van Dorp;

**s.s. Patro:** gezagv. N. A. Jager, 3e stm. B. den Heyer, jefe de f. A. Lopez Nogueira;

**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, 2e stm. F. B. Schröder, radio-off. A. A. M. Lapidaire, hfd.wtk. G. W. van Essen, 2e wtk. R. A. Risseeuw, 4e wtk. W. Overeem, 5e wtk. C. J. Spanjer, sch.vakman 1 P. A. van der Hoek;

**s.s. Viana:** gezagv. J. Priest, 2e stm. L. A. H. Vader, 2e wtk. J. F. Vernooij, sch.vakman 2 P. L. F. Dubbelman;

**s.s. Vitrea:** 1e stm. M. A. Messelaar, 2e stm. W. T. van den Berg, 3e stm. J. J. Smit, hfd.wtk. J. van Bon, 2e wtk. P. Dekker, 4e wtk. F. S. Koolen, 4e wtk. d.d. 4e stm. C. Castellijns, 5e wtk. L. A. van Beelen;

**s.s. Zafra:** gezagv. J. Bosman, 4e stm. H. V. de Jong, 4e wtk. N. H. Bijl, 5e wtk. H. Hoekstra;

**s.s. Zaria:** gezagv. H. K. Paauw, 3e stm. R. Schreuders, 3e wtk. J. Verlinde, 5e wtk. G. R. Spijkerman, sch.vakman 2 P. te Riet.

#### Uit dienst getreden:

2e stm.: M. J. van Loozen, F. W. Roëll, I. W. A. van Thienen;

4e stm.: W. J. Santman

3e wtk.: D. Roodnat;

4e wtk.: B. J. Huizing, E. T. van de Pipekamp;

5e wtk.: C. J. Breker, J. J. M. G. Tervoort, W. Hermans, J. M. M. Selders, J. Terpstra, M. Theune;

sch.vakman 1: J. E. Houtman;

sch.vakman 2: P. V. P. van der Krogt, C. J. F. van den Berg.

#### Met pensioen:

gezagv.: G. F. de Boer, D. A. C. Vermeulen.

#### Einde stagiaire overeenkomst:

stag.stm.: O. R. Schuurmans;

stag.wtk.: G. de Vries, A. P. P. van den Broek, J. Lijkelema, H. L. M. van Haelen, A. A. Wagenaars, J. van Dalen, W. G. de Leeuw van Weenen, R. H. Kuik, Y. S. Attema, K. M. Gerritsen.

#### Wederom in dienst:

4e stm.: K. Winters;

5e wtk.: L. P. Wildvank, R. J. H. de Vink.

#### Terug van militaire dienst:

4e stm.: P. J. M. van Ingen, H. V. de Jong.

#### Tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: P. Steynis – The Shell Company of Qatar Ltd.;

3e stm.: J. Jongeneel – Esso Tankvaart Maatschappij B.V.;

4e stm.: F. B. Koek – Chevron Tankers B.V.;

2e wtk.: R. J. Doorneveld – Verolme Machinefabriek IJsselmonde B.V.;

2e wtk.: J. W. van der Plas – Verolme Machinefabriek IJsselmonde B.V.;

4e wtk.: J. L. F. Vermeulen – Verolme Machinefabriek IJsselmonde B.V.

#### Behaalde diploma's:

1e stm. G.H.V.: J. van Rooyen;

2e stm. G.H.V.: P. N. van Duyn;

"C": J. J. Timmers;

"B": C. G. Storm, C. J. Tanis;

"B-th.": G. A. de Wolf;

"A/B-th.": J. Lijkelema, A. P. P. van den Broek, R. M. van Schaik, N. A. Hoek, W. G. de Leeuw van Weenen.

#### Onze vlootjubilaren:



F. W. Mooiweer  
4e wtk.  
10 jaar op 11.11.78



F. Kromjongh,  
sch.gezel a/w  
10 jaar op 11.11.78



W. A. van Rooyen  
hfd.wtk.  
30 jaar op 18.11.78



F. Klaassen  
gezagv.  
30 jaar op 30.11.78

# Arti et Pectini

U kunt nu al inleveren voor de volgend jaar september te houden tentoonstelling „Arti et Pectini”. „Is dat niet wat vroeg?”, zo zullen sommige kunstenaars onder ons uitroepen. Maar juist vanwege het gedurende maanden afwezig zijn door dienst op zee, stellen wij de inlevertermijn aanzienlijk vroeger dan bij de andere Shell-maatschappijen.

U weet niet meer precies wat Arti et Pectini ook weer was? Het is een kunstmanifestatie met werk van Shell-personeelsleden en -gepensioneerden, die eenmaal in de vier jaar plaatsvindt, de laatste viel in 1975. En iedere keer was de deelneming groter dan tevoren.

Bij het ingezonden werk zaten vaak heel verrassende dingen. De bekroonde werken, beoordeeld door een onafhankelijke jury van deskundigen, waren steeds van hoge kwaliteit. Voor inzending komt in aanmerking eigen en oorspronkelijk werk dat nog niet eerder naar een „Arti et Pectini”-tentoonstelling werd ingezonden. Kunstwerken in de volgende categorieën zijn welkom: olieverfschilderijen, aquarellen en gouaches, boetseer- en beeldhouwwerk, mozaïek en aanverwante technieken. Ook plastic mag als materiaal worden gebruikt. Men mag per categorie maximaal vijf kunstwerken insturen. Echter, even voor de duidelijkheid, het moet Uw eigen werk zijn, dus niet van een kunstminnende echtgenote, zoon of dochter.

„Arti et Pectini” wordt van 25 tot en met 29 september volgend jaar in de Haagse Pulchri Studio geëxposeerd, daarna gaat de tentoonstelling naar Zevenbergen, Rotterdam, Assen, Amsterdam en het prijswinnende werk mogelijk ook naar Wenen.

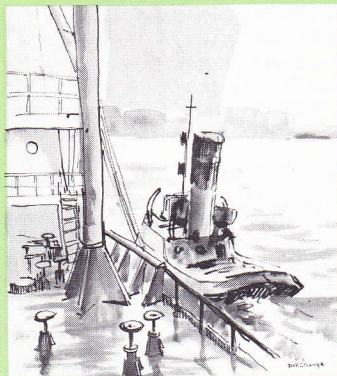
## Inleveren

Alvorens U Uw werk inlevert, zet U op de achterzijde een motief, m.a.w. datgene wat is geschilderd, afgebeeld, kortom wat het voorstelt. Dat inleveren kan – ondanks alle verhuizingen die in de personeelsafdeling hebben plaatsgevonden – nog steeds gebeuren op kamer 6.01, waar de redactie van dit blad zetelt. We doen er dan een kaartje achter met Uw naam en adres. Want uiteraard zorgen wij er te zijner tijd voor dat na de exposities in de verschillende plaatsen Uw inzendingen weer bij ons op kantoor belanden, waar U ze bij Uw eerstvolgend verlof kunt afhalen (wie weet, met een 1e, 2e of 3e prijs of een eervolle vermelding.)

## Adviezen

Het zij verre van ons adviezen te geven, maar de jury die de laatste

„Arti et Pectini”-inzendingen beoordeelde, heeft er toch wel een paar. Met alleen een potlood en een stukje papier zijn meesterlijke werkjes aan de wereldkunst toegevoegd, maar wanneer men



aandacht voor zijn werk verlangt door inzending voor een expositie, dan doet men er toch wel verstandig aan, zijn werk op een goede manier te presenteren. Aan goede inzendingen kan afbreuk worden gedaan door een verkeerd gekozen omlijsting. Werken van goede kwaliteit maar voorzien van een storende handtekening bevestigen dat de signatuur bescheiden moet zijn. In bepaalde gevallen verbiedt de aard van het werk zelfs een handtekening aan de voorzijde.

In ieder geval, Shell-Tankers-kunstenaars, aan de slag. Op de vorige exposities was het aantal bijdragen van onze maatschappij zeer bescheiden, terwijl – en dat hebben wij met eigen ogen aanschouwd – juist grote kunstenaars onder ons zijn, zowel op de vloot als aan de wal.



## Bruidspaar van de maand

Deze maand wederom een bruidspaar van de wal. Anja van Rossen, werkzaam op de afdeling DFP/3, vlootadministratie, gaf op 6 oktober jl. het jawoord aan Dick Brandhorst. Omdat wij wisten dat er bij de voorbereidingen voor het huwelijk nogal eens moeilijkheden waren opgetreden (de trouwjurk van Anja moest uit Italië komen en was pas een week voor de trouwdag gearriveerd) waren we erg benieuwd of er op de dag van haar huwelijk nog iets was misgegaan.

Anja vertelde ons dat de familie het maar wat druk heeft gehad met het verzinnen van streken. Hoe zou u het vinden om na die toch zeker wel vermoeiende huwelijksdag thuis te komen en na een voet over de drempel te hebben gezet een sirene te horen loeien? Nou, Anja en Dick stonden meteen weer buiten. Na dit obstakel te hebben overwonnen, bleek dat de trap van



beneden naar boven vol stond met bekertjes water. Na ook deze te hebben opgeruimd bleek als klap op de vuurpijl dat de hele slaapkamer bezaaid lag met 900! ballonnen. Dat het voor Anja en Dick een dag is geworden om nooit te vergeten, geloven wij wat graag.

## tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 3  
november 1978

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

Redactie  
W. N. Wouters 010 - 696127

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

## Mutaties walpersoneel

in de periode 16-9-1978 tot en met 15-10-1978

### In dienst

M.i.v. 18-9  
Mw. W. M. Bakelaar –  
DFP/3 (ex SNR)



### Gehuwd

6-10 Mw. J. van Rossen (DFP/3) met de heer D. Brandhorst.

## Jubileum

7.12 C. E. van  
't Woudt DFD – 30 jaar

