

SCHIP



21e jaargang
nummer 3
november 1981

ENTIKA



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 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Eenentwintigste jaargang, nummer 3
november 1981

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

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

Druk
Tijl Zwollebv

IN DIT NUMMER

Afscheid gaat nemen . . .

D. Jongeneel – DFM

Afscheidsreceptie op donderdag 10 december a.s. voor relaties en leden van het walpersoneel. Aanvang 16.00 uur in de grote lunchkamer.

Tijdens de jaarlijkse reünie op de daaropvolgende woensdag, de 16e december, zal er voor verlofgangers van de vloot en gepensioneerden ook alle gelegenheid zijn de heer Jongeneel goede pensioenjaren te wensen. Mocht men door omstandigheden de 16e niet op de jaarlijkse reünie aanwezig kunnen zijn, dan is men natuurlijk van harte welkom op de 10e december, om de fleet manager de hand ten afscheid te drukken.



Scheeps- lantaarns

De commissie belast met de verloting van de scheepslantaarns bericht ons, dat thans alle aanvragers van een kleine scheepslantaarn van een exemplaar zijn voorzien. Wel zijn er enkele collega's die, ondanks herhaalde pogingen, niet telefonisch bereikbaar bleken. Als dezen alsnog hun lantaarn, een kleine dus, in ontvangst willen nemen, moet zij zich zo spoedig mogelijk in verbinding stellen met 010-696260.

Degenen die hetzij een grote hetzij een kleine lantaarn vroegen, hebben er inmiddels ook een in ontvangst kunnen nemen.

Blijft over de groep aanvragers voor uitsluitend een grote lantaarn. Velen konden inmiddels hiermede gelukkig worden gemaakt, maar niet allen. Weliswaar is er voor degenen die nog niets hebben gehoord omtrent de door hen aangevraagde grote lantaarn, nog enige hoop (er vinden nog verlotingen plaats naarmate de lantaarns ons ex dokkende schepen bereiken) doch niet allen zullen in de prijzen kunnen vallen. Er zijn namelijk meer aanvragers dan er lantaarns – grote wel te verstaan – nog ter beschikking komen.

Zodra de laatste grote lantaarns zijn verloot (maar dit kan nog enige maanden duren), zullen we daarvan melding maken in dit blad.

DECEMBER, EEN BELANGRIJKE MAAND

De decembermaand nadert met rasse schreden. St. Nikolaas, Kerstmis, Oud- en Nieuw. Voor velen hoogtijdagen. Bij Shell Tankers staat nog een datum dik omcirkeld. De dag van de OR-verkiezingen: 16 december. Midden in de week waarin aan boord de verkiezingen plaatsvinden. Aan de voorbereidingen ervan is keihard gewerkt door de leden van de verkiezingscommissie. Stapels mededelingen, instructies, affiches zijn de deur uitgegaan. Een te grote papierwinkel vindt u? Misschien heeft u gelijk. Maar toch kan niet genoeg de aandacht worden gevestigd op de belangrijkheid van die verkiezingen.

Half december is het zover. Dan zal blijken of iedere stemgerechtigde zijn of haar stem zal gaan uitbrengen. Als bijlage van dit november-nummer van 'Schip en Ka' ontvangt u een door de verkiezingscommissie samengestelde 'foto galerij' van alle OR-kandidaten. De foto's zijn zodanig gegroepeerd dat de groepen 'A' en 'B' boven of naast elkaar aan wanden of aan publicatieborden boord kunnen worden bevestigd. De foto's van groep 'C' kandidaten kunnen los daarvan op geschikte plaatsen op kantoor worden opgehangen. Wij hopen dat u 'er even voor kunt gaan zitten' om voor te bereiden op het doen van uw uiteindelijke keuze. En dat u die uiteindelijke keuze in december a.s. ook daadwerkelijk op uw stembiljet tot uitdrukking brengt!

Vlootbestand

De 'Dione' is op 24 september jl. in Amsterdam overgedragen aan de nieuwe eigenaars, Ionian Transport Company te New York. Onze vloot telt thans 34 schepen. De tewaterlating van de eerste van de in aanbouw zijnde produktentankers zal begin mei 1982 plaatsvinden.



Jaarlijkse bijeenkomst

Dit jaar zal, zoals reeds in het september-nummer aangekondigd, de jaarlijkse reünie plaatsvinden op

WOENSDAG 16 DECEMBER a.s.

Aanvang 16.00 uur, in de grote lunchkamer, 2e etage.

Echter, als u van de komst naar het Shell-Gebouw gebruik wilt maken om ook het een en ander tegen voordelige prijzen in te kopen, dan bent u vanaf 15.00 uur reeds welkom in de Shell-winkel op de 1e etage.

Net als vorig jaar zal de toespraak van onze directeur op videoband worden vastgelegd en dezelfde week nog naar alle met video uitgeruste schepen van onze maatschappij worden gezonden. Tevens zullen op deze band impressies uit de zaal worden vastgelegd, zodat men

Ook de Shell-winkel gaat open voor bezoekers van de jaarlijkse bijeenkomst.

aan boord een vleugje van de gebruikelijke reüniesfeer kan proeven.

Zeevarenden en ex-collega's zijn op die middag ook in de gelegenheid afscheid te nemen van onze fleet manager D. Jongeneel.

Degenen die reeds een of meer van de reünies van de laatste jaren bezochten, weten inmiddels wel, dat men niet met lege maag naar huis hoeft te gaan. Er wordt niet alleen voor kleine hapjes en drank gezorgd, maar ook voor wat stevigs in de maag alvorens de, soms lange, reis naar huis te aanvaarden. En, echtgenoten zijn uiteraard van harte welkom.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1759	16.9.81	O.R.-verkiezing (PCOR)
1760	28.9.81	Scheepsregl. Deel I
1761	23.9.81	Toestand nabij Singapore (PCOR)
1762	23.9.81	Vacatures (PCOR)
1763	28.9.81	Overlijden wachtass. Jelsma (PCOR)
1764	29.9.81	Aanstellingen (PCOR)
1765	30.9.81	Koersen (PCOR)
1766	30.9.81	Voedingbudget 82 (PCOR)
1767	30.9.81	Arbeidsvoorwaarden gezagvoerder (PCOR)
1768	30.9.81	Prijscamp. Europees vlootpersoneel (PCOR)
1769	2.10.81	Walorganisatie (PCOR)
1770	6.10.81	Scheepsregl. Deel IV en Corr. series Delen II en III
1771	6.10.81	Asbest (PCOR)
1772	7.10.81	Extra overleg- en O.R. verg. (PCOR)
1773	8.10.81	Natriumnitriet

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cinulia
m.s. Crania

(010) 130955

m.s. Dallia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Felania
m.s. Felipes

(010) 130956

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

(010) 130957

s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton
s.s. Macoma

(010) 130958

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

(010) 130959

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Viana
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria



'Open Huis' Shell-Gebouw

Op zaterdag 14 november (van 10-15 uur) en op vrijdag 27 november (van 17.30-21 uur) zullen in het Shell-Gebouw aan het Hofplein in Rotterdam open-huis-dagen worden gehouden. Deelneming staat in de eerste plaats open voor de aldaar gehuisveste personeelsleden van Shell Nederland, Shell Verkoop en Shell Tankers, met hun

gezinsleden of twee introducés. Tenzij de toeloop dit onmogelijk maakt, zijn tevens personeelsleden (met 'aanhang') van genoemde maatschappijen welkom die hun werkplek niet in het Shell-Gebouw maar elders hebben, zoals bij voorbeeld het 'buitendienst'-personeel van Shell Verkoop, vlootpersoneel van Shell Tankers, enz.

Belangstellenden onder het vlootpersoneel worden verzocht zich zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 9 november, telefonisch aan te melden via 010-696388 (Shell Nederland B.V., afd. FDA), onder opgaaf van het gewenste aantal uitnodigingskaarten en van eventuele gebruikmaking van een koude maaltijd. Want 'open huis' betekent niet alleen bezichtiging van het eigen kantoor. Dank zij de bereidwilligheid van een aantal collega's zullen er namelijk allerhande machines en apparaten volop in bedrijf zijn, zoals drukpersen, viditel, beeldschermen, posttransportsysteem e.d. Voorts worden er in de PR-zaal films gedraaid (geschikt voor jong en oud, van hoog tot laag), terwijl in de 'nok van het circus' diverse technische hoogstandjes bewonderd kunnen worden. Natuurlijk kunt u ook een kijkje nemen in de keuken, waar vooral moeders van grote gezinnen hun hart kunnen ophalen. Mocht u van dat alles een hongerige maag krijgen, dan begeeft u zich naar de lunchkamer, waar u gratis een koude maaltijd kunt nuttigen. En ten slotte is een bezoekje aan de Personeelswinkel ook niet te versmaden. Wellicht ten overvloede zij vermeld, dat de parkeergarage tijdens de open-huis-dagen geopend zal zijn.

Collectieve Risicoverzekering

Van het Assurantiebedrijf van de Algemene Bank Nederland ontvingen wij bericht dat de inning van de premies de komende jaren iets versneld wordt. Het gaat om degenen die bij het opnemen van een hypotheek een zgn. collectieve risicoverzekering hebben afgesloten (Vita Levensverzekering Maatschappij), waardoor bij overlijden van de hypotheeknemer de echtgenote die achterblijft nog slechts een deel (maximaal 50%) van het (pro resto) hypotheekbedrag verschuldigd is. Onlangs zijn de premies over de periode van 1 juli 1980 tot 1 juli 1981 van de rekening bij de ABN afgeschreven. Echter, premies voor levensverzekeringen zijn altijd bij vooruitbetaling verschuldigd. Dit geldt evenzeer voor de premies ingevolge collectieve risicoverzekering. Doordat de administratie van de verzekeringen echter steeds handmatig geschiedde, is in de loop der jaren de premie steeds later belast op de rekening van de betrokkenen. Bedoeld assurantiebedrijf kan nu echter, door automatisering, de premie-incasso op tijd laten plaatsvinden. Om de overgang van premiebetaling achteraf naar premiebetaling vooraf niet al te abrupt te laten gebeuren, zal de premie over het verzekeringsjaar 1981/1982 in januari 1982, verzekeringsjaar 1982/1983 in september 1982, verzekeringsjaar 1983/1984 in augustus 1983, volgende jaren in augustus worden belast.

Het Algemeen Certificaat

... en de blokschema's ...

In maart werd aan alle navigatie-officieren bericht gezonden omtrent de wenselijkheid tijdig het 'algemeen certificaat van bekwaamheid als radio-telefonist' te behalen. Daarin werden tevens gegevens verstrekt omtrent het daarvoor benodigde studiemateriaal, alwaar en hoe examen aan te vragen, enz. Hieronder volgen enkele aanvullingen, die van groot belang zijn voor degenen die zich thans op het examen voorbereiden.

Op het examen worden blokschema's gebruikt die afwijken van hetgeen in het door DFP/III verstrekte boek van Sonnenberg staan. Exemplaren van de aanvullende blokschema's (drie stuks) met bijbehorende verklaring zijn inmiddels naar alle schepen gezonden, terwijl een ieder die deze bij zijn eigen studiemateriaal wil voegen, deze op genoemde personeelssectie kan aanvragen (010-696135).

In afwijking van het in bedoelde brief vermelde kan men zich voor het examen te allen tijde telefonisch aanmelden,

direct onder 070-757351 of 070-757568 bij de voorzitter van de examencommissie voor de radio-telegrafie en radio-telefonie, adres (dat is gewijzigd!):

Centrale Directie P.T.T.
Junostraat 35 (industriewijk
nabij Binkhorstlaan)
2516 BR 's-Gravenhage.

Het examengeld is van f 15 verhoogd tot f 20, maar u weet het, deze kosten kunnen worden gedeclareerd. Vergeet u vooral niet bij het examen te overleggen:

2 recente pasfoto's
betalingsbewijs
legitimatiebewijs (bij
voorkeur monsterboekje)

Succes met de studie!

'Wij spraken met Busker'

DE TWEE 'TASK FORCES' WAAROVER WE IN ONS VORIGE NUMMER SCHREVEN, HEBBEN INMIDDELS HEEL WAT SPITWERK VERRICHT. HOEWEL DE EINDCONCLUSIE OVER DE ASPECTEN 'DOKKINGEN' EN CONTINUÏTEIT' NOG NIET IS BEREIKT, ZIJN REEDS ZOVEEL GEGEVENS BOVEN KOMEN DRIJVEN, DAT OVER DE VOORTGANG WEL HET EEN EN ANDER KAN WORDEN GEZEGD. DIT WAS AANLEIDING VOOR ONS MET DE VOORZITTER VAN DE BEIDE WERKGROEPEN, M. A. BUSKER, EEN VRAAGGESPREK TE HOUDEN.



Busker: je moet natuurlijk niet denken dat in het verleden de post dokkosten niet voortdurend de aandacht had binnen onze organisatie. Het gaat daarbij om zeer grote sommen geld, dus dokkosten is altijd een post geweest die, je zou haast zeggen met regelmaat, onder de loep werd gelegd.

De vraag is dan waarom nu weer deze Task Force. Het antwoord is eenvoudig: de nogal pittige tegenvallers over 1980 en tot nu in 1981, met name de grote verschillen tussen schattingen, dus dat wat men denkt te moeten besteden, en de uiteindelijke rekening. Het resultaat van zulke overschrijdingen is dat het gehele financiële beleid van Shell Tankers ernstig wordt verstoord. De rekeningen moeten worden betaald en als daar geen gelden voor zijn gereserveerd, moet extra geld worden aangevraagd, hetgeen dan weer een verstoring factor is in het totale Groepsplaatje.

Belangrijk is nu de vraag: hoe kunnen we in de toekomst tot betere schattingen komen. Ten einde hier een antwoord op te krijgen is het zaak om een zo goed mogelijk inzicht in de praktijk van alledag te krijgen en dat kan op korte termijn alleen maar door terug te gaan naar het verleden. Dat is dan ook de reden dat de dokkingen van de 'Lepton', 'Dallia', 'Daphne' en 'Felipes' nauwkeurig zijn geanalyseerd. Hierbij is dan ook vooral de hele voorbereiding, dus de 30 maanden die verlopen tussen de dokperiodes, onder de loep genomen.

Wat heel duidelijk naar voren komt als een voor het dokproces uiterst verstoring factor is het grote aantal zogenaamde 'additional's'. Dat zijn dokopdrachten welke naar boven komen als de doklijst al formeel is afgesloten. We spreken hier over ongeveer 50% van de totale uiteindelijk in dok uitgevoerde reparatie-opdrachten. Na de sluitdatum komt er dus nog eens zoveel bij.

Uiteraard heeft deze werkwijze nogal wat negatieve consequenties. Begrijpelijk kan er van een behoorlijke planning voor het uit te voeren werk geen sprake zijn. Gevolg: extra kosten en wat ook belangrijk is: extra tijd. Dit laatste is kostbaar omdat we niet alleen kosten maken, maar ook inkomsten verliezen. Bij al die te elfder ure binnenkomende reparatie-opdrachten is het een hele toer om de benodigde onderdelen en materialen te krijgen. Van normaal bestellen is geen sprake en zodra je iets urgent vraagt, gaan de prijzen omhoog.

Een niet onaanzienlijke post is ook het benodigde vliegtransport voor deze te laat bestelde onderdelen en dat is nu werkelijk weggegooid geld, omdat je er niets voor terug krijgt.

De analyse van al de WOD's die nog gauw even vlak voor of tijdens de dokking worden gemaakt, geeft voor alle bestudeerde schepen hetzelfde beeld, d.w.z. in totaal ongeveer 100% additional's en daarvan is dan ongeveer 20% daadwerkelijk onvoorzien. De overige 80% had met wat meer inspectie en interpretatie wel degelijk bekend kunnen zijn.

MEER DOORDENKEN

De goeden niet te na gesproken, moet ik wel zeggen dat bovendien heel wat werkorders nauwelijks houvast bieden voor het beoordelen en plannen van het werk, laat staan het berekenen van de kosten. Hiervan zijn talloze voorbeelden aan te halen, waaruit veelal blijkt, dat de ervaring die men toch in de loop van de diverse rangen heeft opgedaan, niet altijd de basis vormt waarop de conditie van het onderdeel wordt geschat en de kosten worden gebaseerd. Nogmaals, er zijn ook collega's op zee die hun werk op dit gebied voortreffelijk doen, maar dit moet veel meer algemeen worden. Meer doordenken. Het aanbieden van een bepaald type pomp voor Lloyd's survey bij voorbeeld, komt soms op het vijfvoud van

wat men ervoor schat. Gewoon omdat men er geen rekening mee heeft gehouden, dat bepaalde pompen na zoveel draaiuren praktisch altijd een nieuw binnenwerk nodig hebben.

MEER CONTINUÏTEIT

Bij onze huidige organisatie wordt een schip dan weer door die dan weer door een andere inspecteur gedekt, afhankelijk wie er kan worden vrijgemaakt. Nu stelt zo'n inspecteur zijn recommedatie na een dokking op, maar het is slechts toeval als hij zelf bij een volgende dokking dat schip weer heeft. En toch zijn die aanbevelingen, die verwachtingen als je ze zo wilt noemen, voor hem zelf de rode draad die hem waarschuwen voor eventueel grote kosten. Die aanbevelingen slaan op dat ene schip dat hij gedekt heeft, maar voor hetzelfde geld, figuurlijk gesproken, slaan ze op dezelfde klasse van schepen. Logisch is dus dat een inspecteur, zowel technisch als scheepsbouwkundig, meer aan zo'n groep identieke schepen moet worden gebonden. Hij kent de specifieke problemen, leert z'n les bij elke dokking en wordt hoe langer hoe meer bedreven in het juist incalculeren van wat er komen gaat. En wat dat gaat kosten. De nieuwe kantoororganisatie wordt dan ook daarop ingesteld.

Maar ook van scheepszijde moeten we meer binding met het schip zien te krijgen. Als 'Task Force' zijn we eens nagegaan hoe het zit met de WOD's die we van een schip krijgen. In de praktijk komt het er veelal op neer, dat het eerste jaar na een dokking nauwelijks WOD's binnenkomen. Daarna – schrik daar maar niet van – hangt het af van wie er als senioren aan boord zitten. Sommigen sturen pas in – maar dan wel hele series werkorders voor het dok tegelijk – als de dokbrief aan boord is gekomen. Anderen houden de situatie aan boord gelukkig wel degelijk in de gaten en daardoor ons kantoor regelmatig op de hoogte van wat er te zijner tijd moet gaan gebeuren. Ook hier is 'condition appraisal' een uiterst belangrijk gegeven.

In de nieuwe organisatie stellen wij ons voor om bij de briefing gesprekken met senior staf tot een gestructureerde bespreking van WOD's, dus inhoudelijk (of het uitblijven daarvan), te komen.

VERANDERDE VAART

Een dergelijke ontwikkeling zou ook meer mogelijkheden bieden bij het type vaart dat wij thans meemaken. Er is een tijd geweest, dat elk half uur vertraging op zee een doodzonde was. Nu liggen de schepen weken, zo niet langer, te wachten op orders. Een grote klus verrichten in die wachtperiode is dikwijls niet mogelijk omdat de onderdelen er nog niet zijn. Maar die kan je ook niet onbeperkt uitvliegen, dat is bijzonder kostbaar. Maar tegen de tijd dat het spul wel wordt afgeleverd, zitten er al weer anderen aan boord. Bij grotere continuïteit kan je zelf, vooral tijdens wachten op orders, de klus waarvoor je

het materiaal hebt besteld, afmaken. Bij grotere gebondenheid met een 'eigen' schip, zowel van de senior staf aan boord als de collega's van 'Operations' en de inspecteurs op kantoor, is het mogelijk niet alleen de dokking beter, dus qua kosten accurater, voor te bereiden, maar ook meer tussentijds reparaties te verrichten, waardoor de doklijst kleiner wordt. Laten die drie groepen collega's maar rechtstreeks met elkaar overleggen hoe ze het willen opknappen, hoe het materiaal aan boord te krijgen en wanneer het karwei te klaren. En dat is nu wat wij bedoelen met meer horizontale communicatie. Het moet een team zijn dat onderling, zonder de top van de kantoororganisatie er steeds weer in te kennen, streeft naar een zo economisch mogelijk beheer van 'hun' schip.

Dat we daarbij de planmatigheid niet uit het oog moeten verliezen, is zeker. Ik bedoel dit: een schip, nog relatief jong van leeftijd, waar nog veel vraag op de markt naar is, moet je in perfecte conditie houden. Bij een oud schip, dat z'n levensgrens nadert (zeker wanneer het minder goed in de markt ligt) moet je wat voorzichtiger tewerk gaan. En dat geldt ook voor reservedelen, waarvan sommige nota bene nog met de hand moeten worden gemaakt.

En is er een karwei dat tussentijds kan worden verricht als er maar meer mankracht aan boord was, vraag erom, overleg 'horizontaal' met de andere betrokkenen bij het schip. Een extra ploeg kan altijd aan boord worden gezet als dat financieel te verantwoorden valt. Zijn het geen eigen mensen dan van een subcontractor.

Denk nou niet, dat met wat ik heb gezegd alleen de werktuigkundige dienst aan

boord wordt bedoeld. Als ik spreek over continuïteit, doel ik ook op de nautische staf en zeker op continuïteit van het beleid aan boord. Voor dit laatste moet de gezagvoerder pal staan. En ook: continuïteit in het beleid op kantoor. We moeten als maatschappij zien te werken met hanteerbare doelstellingen en er ons dan aan houden. Daar is ook discipline voor nodig, een woord waarvan men tegenwoordig schrikt. Maar nodig is discipline wel degelijk wil je je kunnen handhaven in de keiharde commerciële wereld.

'EIGEN SCHIP'

Maar goed, laten we nog eens terugkeren naar die continuïteit aan boord waar ik het al eerder over had. Laten we voorop stellen dat als je iets begint in een organisatie, op welk gebied dan ook, je dat ook waar moet kunnen maken. Ideaal is – en daar hoeft je niet eens een 'Task Force' voor in te stellen – als je alle opvarenden van een schip steeds naar dat zelfde schip kon laten terugkeren en dat voor een langere periode. Maar dat is om verschillende redenen (nog) niet te realiseren. Je moet dus op kleine schaal beginnen, met de vier toprangen. Daarbij kan je je voorlopig nog beperken tot klassen van schepen, zoals de F-klasse, de L-klasse, enz. Dan geleidelijk verder uitbreiden, zowel in rangen als in aantallen schepen.

Maar continuïteit – en zeker uitbreiding van de continuïteit – is dan wel aantrekkelijk, maar het nuttig effect moet meetbaar zijn. Om het maar heel kil en zakelijk te zeggen: wat kost dat extra en hoeveel brengt het de maatschappij op? Dat continuïteit tot nu toe niet geheel van de grond is gekomen, heeft mijns inziens twee oorzaken. Natuurlijk in de eerste



plaats het tekort aan mensen waar we in de voorbije jaren zo mee hebben geworsteld. Maar misschien nog belangrijker is dat het ontbrak aan een soort meetlint, dat aangeeft tot hoever je moet doorgaan.

Als door continuïteit van de bezetting het bunkerverbruik aan boord kan worden vermindert, de dokkosten aanzienlijk kunnen worden gedrukt en het overwerk binnen de perken kan worden gehouden, kijk, dat is globaal in geld uit te drukken. Op die manier kan je een objectieve benadering krijgen van de besparing die te behalen valt met verder doorgevoerde continuïteit, met daarbij een duidelijke indicatie tot hoever je kan gaan.

Aan zo'n meetlint ontbreekt het tot nu toe. Ook waren er geen duidelijke spelregels voor degenen die met een 'eigen' schip voeren. Evenmin duidelijke instructie voor de aflossers in hoeverre zij, bij handhaving van het beleid van de vaste ploeg, vrij waren eigen werkwijzen door te voeren.

Binnen de werkgroep wordt nu het meer concrete plan, met de 'spelregels' voor betrokkenen, opgesteld. De bedoeling is om dan dit voorlopige plan te bespreken met een aantal varende collega's. Daarna leggen we dit, eventueel nog aangepaste, plan neer in de eindconclusie aan de directie. Gaat die ermee akkoord, dan wordt het plan natuurlijk doorgenomen met de ondernemingsraad, waarbij het nuttig effect voor de maatschappij niet zal worden verdoezeld. Want laten we er geen doekjes om winden: het doel is een beter, dus zuiniger, beheer van de schepen. Maar dat is ook in het belang van alle werknemers, op die manier blijft de werkgelegenheid op langere termijn zoveel mogelijk intact.

TUSSENRAPPORTAGE

Van alle vorderingen die we tot nu toe gemaakt hebben in beide werkgroepen, is voortdurend aan de directie gerapporteerd. Het gaat niet aan, dat we zelf vinden dat we opschieten, de directie moet ook op basis van onze argumentatie vinden, dat we op de 'goede' weg zitten. Daarbij gaan we niet alleen af op de mening die er in de werkgroepen heerst, maar ook op de meningen en reacties van collega's van vloot en wal. Dat 'dokkingen' en 'continuïteit' van groot belang zijn, wordt kennelijk ingezien door de collega's, want we zijn gefrasseerd door het aantal spontane reacties na de eerste mededeling erover. Trouwens, de plannen die we nu aan het uitkristalliseren zijn, nemen we ook door met het kantoor bezoekende officieren, met de deelnemers aan bijeenkomsten op kantoor. Niet dat iedereen wat betreft continuïteit dezelfde opvattingen heeft. Maar als in het belang van STBV een voortzetting respectievelijk uitbreiding onze definitieve eindconclusie wordt – en daar ziet het wel naar uit – dan zal een ieder daarmee toch moeten leren leven. (hopelijk zoveel mogelijk op vrijwillige basis een 'eigen' schip voor meerdere jaren).

Nieuws van de Nieuwbouw

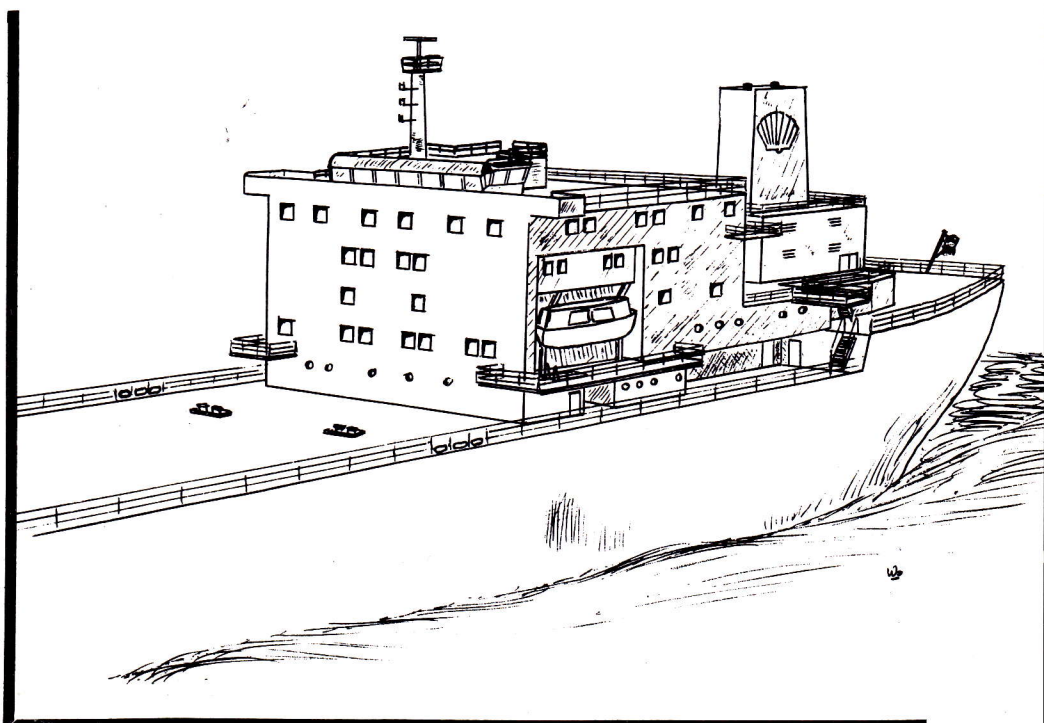
In een van de vorige edities zegden wij toe, zo spoedig mogelijk iets meer te vertellen over de brugindeling van de nieuwe smeeroleschepen. Dat wij die belofte hieronder inlossen, wil niet zeggen, dat de indeling nu zodanig definitief is, dat er echt niets meer kan veranderen. Wel, dat in principe de hand zal worden gehouden aan wat onze nautische sectie als meest ideale situatie voor ogen staat, waarvan hieronder bericht.

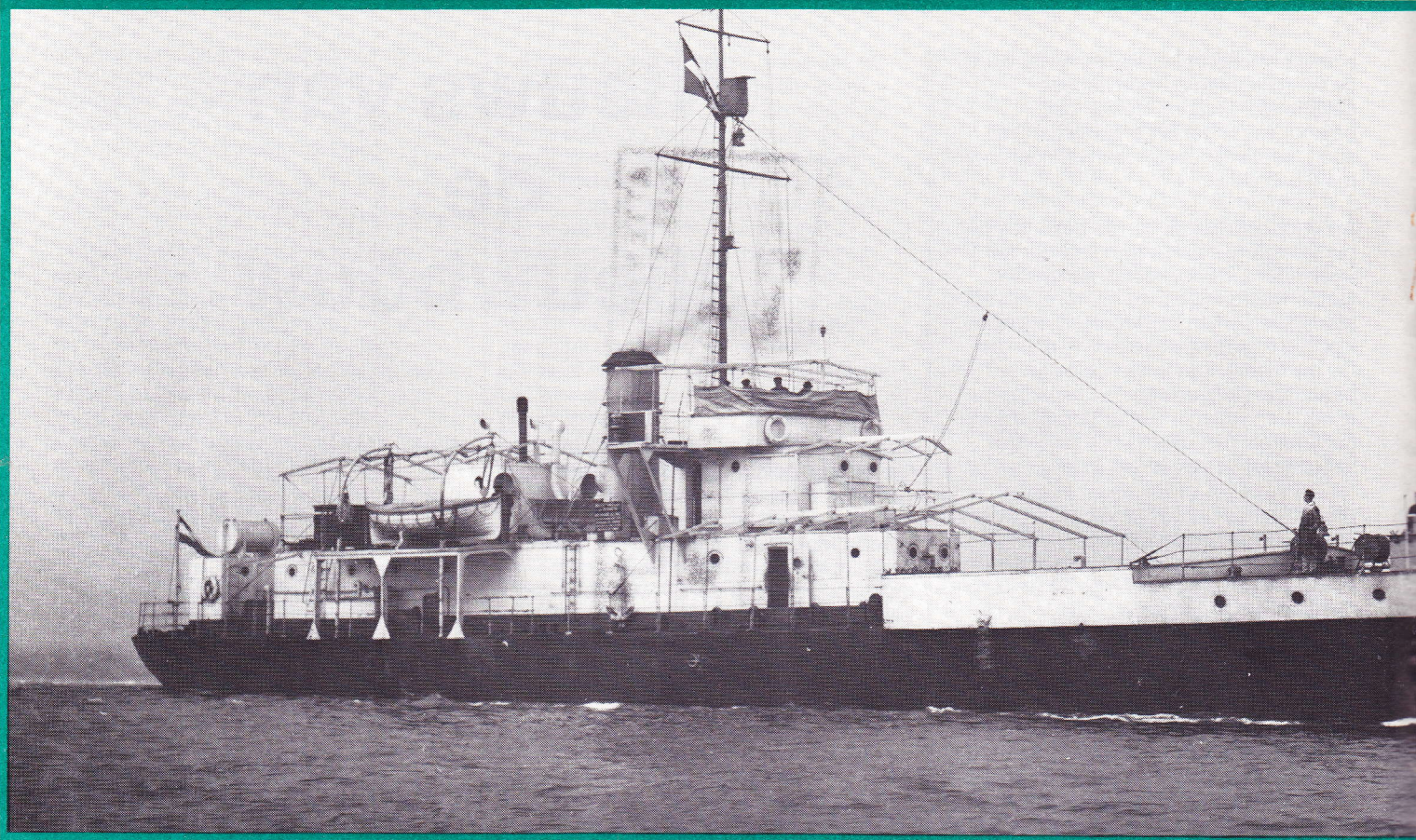
Jaren geleden schreven wij al eens een artikel over een 'ergonomisch' verantwoord stuurhuis. Dat wil zeggen: een stuurhuis waarbij zo goed als mogelijk rekening is gehouden met de wederzijdse aanpassing van mens en werk. Laten we het nog duidelijker zeggen: vanuit het oogpunt van navigatieveiligheid een stuurhuis, waarbij het bij voorbeeld niet noodzakelijk is, dat de navigator van bakboord naar stuurboord loopt om alle instrumenten in de gaten te houden, vervolgens de brugvleugel opstapt om de situatie achter het schip te observeren, de kaartenkamer weer in om het echolood af te lezen, weer naar voren, enz.

Open-brug-principe

Eerste eis bij het ontwerpen van een modern brughuis is, dat het een 'open' brug moet worden. En onder 'open' in dit verband te verstaan een zodanige indeling, dat de blik naar buiten, rondom, zo min mogelijk wordt gehinderd. Dus geen vaste tussenwanden op de brug, ook ramen met volop zicht naar opzij en naar achter, en dat vanaf praktisch elke plaats in het stuurhuis.

Daar is men op de bij R.S.V., Heusden, in aanbouw zijnde produktentankers aardig in geslaagd. Als we de hierbij geplaatste schets op pag. 8 van de globale brugindeling bekijken, dan zien we een brug met ramen rondom behalve waar de radiohut is ondergebracht. In dit stuurhuis zijn nagenoeg géén vaste wanden die tot het plafond doorlopen, wel tussen A en B een vouwwand, tussen C en D een console en de plotruimte. De smalle reep vóór het stuurhuis is een strook dienend om o.a. zonder problemen de ruiten ook aan de voorzijde schoon te kunnen houden.





Navigatie-apparatuur

Zowel wat betreft communicatie- als navigatie-apparatuur wordt uiteraard rekening gehouden met de nationale en (nieuwe) internationale wetgeving. Behalve dat in de plotruimte achter de stuurstand (in schets aangegeven met E) een 10 cm relative motion radar (stuurboordzijde) en een digiplot (bakboordzijde) staan opgesteld, wordt aan stuurboord in ruimte C een 3 cm relative motion radar geplaatst. Dat deze radar aan stuurboordzijde staat opgesteld vloeit voort uit het streven, juist aan stuurboord alle apparatuur op te stellen welke direct nodig is voor de navigatie.

Aan bakboordzijde, in het frontpaneel, is al het overige instrumentarium ondergebracht. Daarbij ook een elektronische zeewatertemperatuur-aflezer. Verder o.a. een windrichting- en windsnelheids-aflezer.

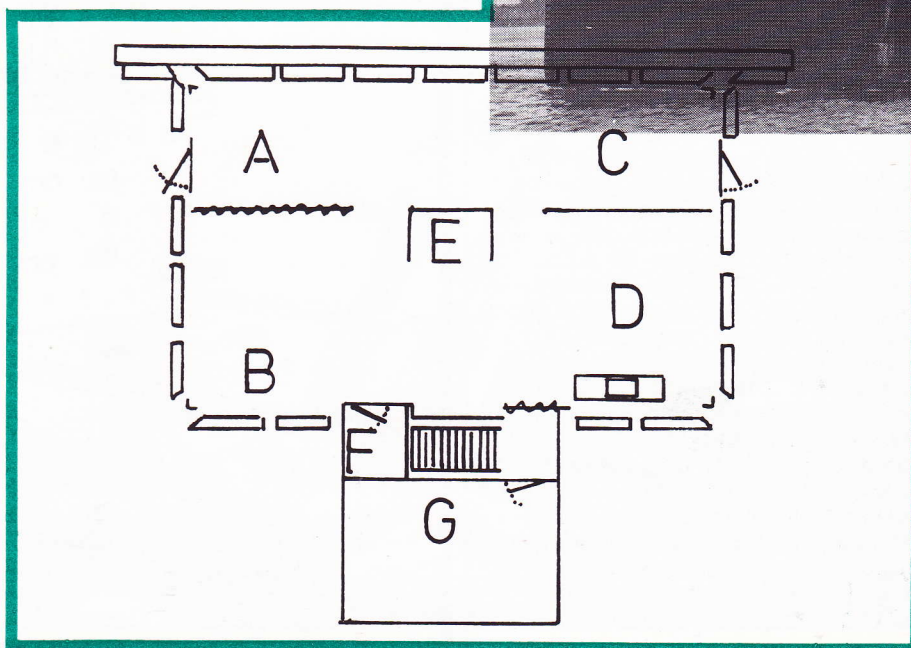
Kaartenkamer

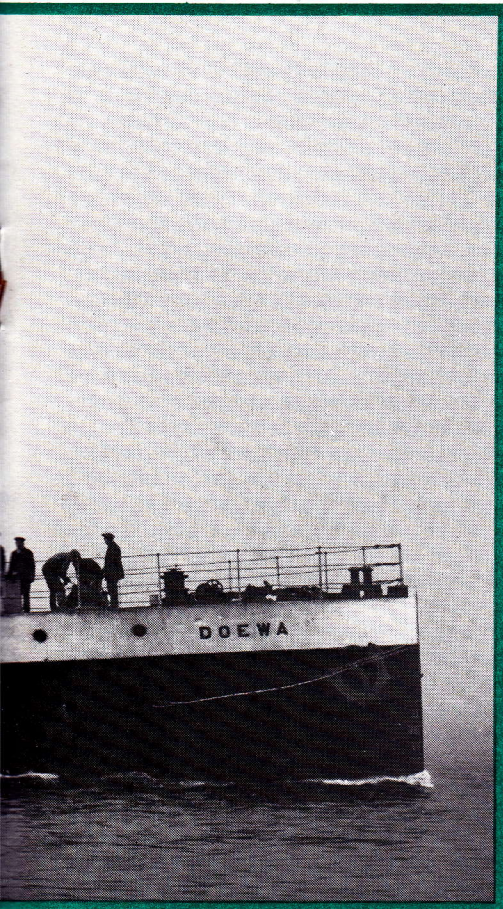
Aan stuurboord is de eigenlijke kaartenkamer, zoals gebruikelijk, waarbij het instrumentarium zoveel mogelijk is ondergebracht in de console die ruimten C en D scheidt. In het frontpaneel in het stuurhuis is een echolood-recorder (met dimplaat) opgesteld, maar ook hier, in de kaartenkamer, vinden we bodemdiepteaflezing maar dan in cijfers, met mogelijkheid om alarmering in te stellen. Verder decca, satnav, enz. En natuurlijk de kaartentafel zelf. Tegen de achterwand, onder de ramen, een gootsteen, koffie- en theezetapparatuur, kortom, een bescheiden huishoudelijk gedeelte.

Aan bakboordzijde (B in schets) de zogenaamde werkkruimte, met de satelliet-communicatie-terminal, tijdmetr, barometer, enz.

Wil men aldaar boeken, journalen en dergelijke bijhouden, dan kan men de vouw wand tijdelijk dichttrekken, waardoor voor de navigator hinderlijke invloeden worden voorkomen.

In de radiokamer, G, is een zgn. 'remote unit' van de op de brug opgestelde VHF-apparatuur aanwezig. Ook in de cargo control room beneden is VHF-apparatuur voor gebruik binnenslands ingevolge de Amerikaanse kustwachtvoorschriften. Op de brug kan





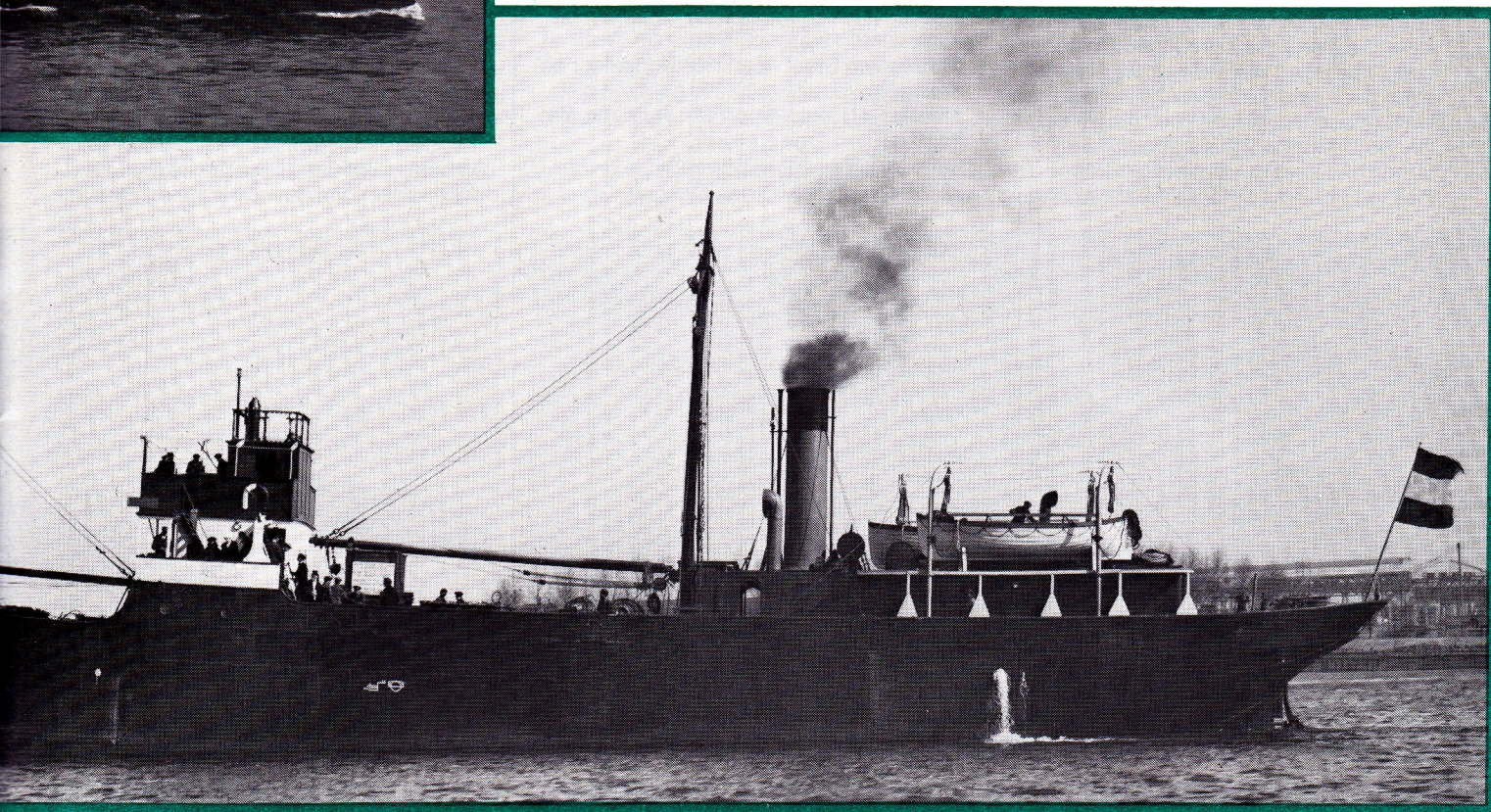
uitgevoerd, dat geluidsoverlast tot het minimum wordt beperkt. De satelliet-communicator wordt uitgevoerd met een save mode unit en kan daarom per telex ontvangen berichten in het geheugen opslaan en pas vrijgeven wanneer een geheime code wordt ingevoerd. Dit is o.a. een van de redenen dat destijds de noodzaak voor het behalen van het algemeen certificaat van bekwaamheid als radio-telefonist onder de aandacht van onze gezagvoerders en navigatie-officieren werd gebracht. Tevens wordt de satelliet-communicator voorzien van een 'request button lock', waardoor het mogelijk is de apparatuur voor uitgaande berichtgeving te blokkeren. Naar de gezagvoerdersaccommodatie wordt een telefoonaansluiting op de

Dit zijn ook 'open' bruggen, maar dan op historische Shell-schepen. Wel heel verschillend van hetgeen we nu onder een 'open' brug verstaan.

waardoor – nu nog wat futuristisch – zonder dat hier iets aan hoeft te worden gedaan, de positie van het schip naar de wal kan worden doorgegeven.

Digipilot

Zoals bekend, wordt op onze bestaande schepen het hydrostatisch log aangesloten op de digipilot, omdat vanuit het oogpunt van 'collision avoidance' de vaart door het water van belang is. De beide nieuwe produktenschepen worden uitgerust met een single axis Doppler log van het merk Ametek Straza, type MRQ 4012D, welke zowel de snelheid door het water als ook de snelheid over de bodem kan meten. Deze log wordt op de digipilot ingevoerd met dien verstande dat middels een alarmeringsvoorziening op de aan/uitschakelaar van de digipilot de invoer van de vaart door het water op kommando wordt verzekerd, welke handeling tevens de alarmering kwiteert (druk op de knop 'water track on command').



men ook deze VHF beluisteren, doch om geluidsoverlast en daardoor verwarring te voorkomen (vooral bij gebruik van de brug-VHF), kan men het volume van de luidspreker op de brug zelf regelen; varende in Amerikaanse kustwateren kan via deze speaker op kanaal 13 worden uitgeluisterd.

Satellietcommunicatie

Nog even terug naar de satelliet-communicatie-apparatuur, die dus vooruitloopt op de ontwikkelingen op communicatiegebied die men in de toekomst verwacht. De terminal in B omvat telex en telefonie, beide zodanig

satelliet-communicator aangelegd.

In de cargo control room wordt een 'buzzer box' geïnstalleerd, welke een alarmeringssignaal geeft, dat ter plaatse gekwiteerd kan worden, zodat ook binnenslands binnenkomende berichten kunnen worden gesignaleerd.

De satellietnavigatie-apparatuur, waarmee het schip eveneens wordt uitgerust en dat over het algemeen gemiddeld elk uur de positie kan aangeven en deze middels koppeling op log en gyrokompass bijhouden, is van het merk Raytheon JRC type JLE 3500. Deze wordt gekoppeld op de satellietcommunicatie-apparatuur,

Diversen

Betrekkelijk nieuw voor onze vloot is, dat zich op de brug een toilet bevindt, dat vanuit de kaartenkamer toegankelijk is (F in schets, tegen de wand van de radiohut aan).

In de radiohut komt een volledig telegrafie- en telefoniestation, fabrikaat S.P., met een uitgangsvermogen van 800W. In deze ruimte staat ook een weerkaartschrijver opgesteld.

Schepensherkenning

'Wat zou dat voor een schip zijn?' Deze vraag wordt nogal eens gesteld bij het passeren van een ander schip. Zelfs wanneer we de naam ervan duidelijk kunnen lezen worden we vaak nog niets wijzer. Eigen laadgerei, containers aan dek, een paar gebruikte vrachtauto's, ja zowaar een fors motorjacht als deklast. Een typisch manusje van alles. Een 'multi purpose' schip.

In het navolgende artikel zullen we iets vertellen over de verschillende typen schepen die we kunnen tegenkomen op de wereldzeeën. Een volledige opsomming kan het niet worden. Alleen een greep uit de vele tientallen schepen, groot en klein, die onze koers kunnen kruisen. We zullen ons beperken tot niet-marine schepen.

Veel varianten

Tankers, bulkcarriers, conventionele vrachtschepen, gascarriers, containerschepen, sleepboten, ferries, lash schepen, vissersschepen, zuigers, supply schepen. We kunnen zo nog wel even doorgaan. Schepen die we zien als we aan boord zijn. Maar ook als we een wandeling maken op het Walcherse strand of als we de pier in Hoek van Holland een eind oplopen. Wat de grote

vaart schepen betreft kunnen we wel stellen dat vele varianten in de Nederlandse havens te zien zijn. Alleen de kleinere blijven, met het oog op het doel waarvoor ze worden gebruikt, in hun eigen specifieke vaargebied. Een Japanse kustvaarttanker zal zich zelden of nooit in Westeuropese wateren vertonen en de kans een Urker kotter in Nieuw Zeeland aan te treffen is ook vrijwel uitgesloten.

Opbouw achterop

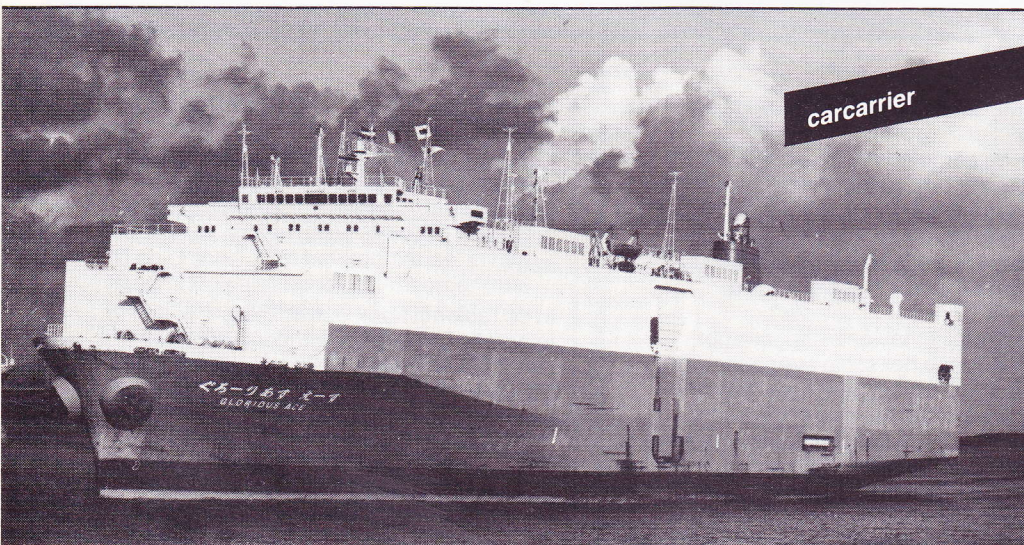
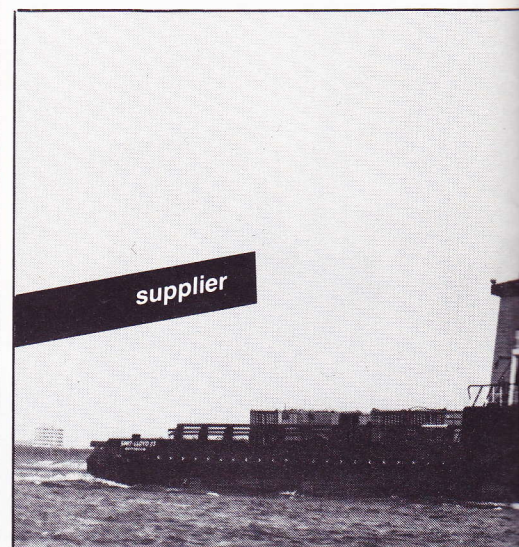
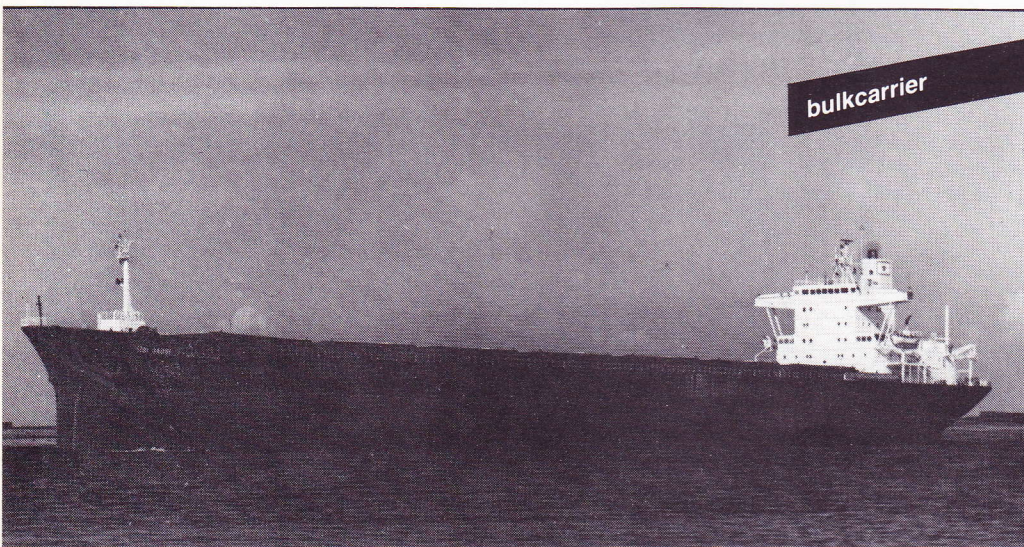
Een tanker is een, voor ons, overbekend type schip. Niemand zal problemen hebben om een tanker te herkennen. Een jaar of vijftien, twintig geleden nog gebouwd met de brug in de midscheeps (zoals onze 'A-', 'C'- en 'Z'-klasse schepen, zo ook de 'Ondina', 'Viana', 'Sepia' en de 'Kylix'). Daarna altijd met de brug en de verblijven op het achterschip gesitueerd. Een bouwwerf valt nu niet meer aan het ontwerp te herkennen. In vroeger jaren ging dat wel. Typisch 'Götaverken bouw' of 'Deutsche Werft' of 'Bethlehem Steel'. Een beetje insider had daar geen moeite mee. Nu gaat dat niet meer op. De ontwerpen van vandaag aan de dag lijken erg op elkaar.

Niet alle schepen met de opbouw op het achterschip zijn tankers. Opbouw

achterop en laad/losgerei? Onbetwist een droge lading schip. Maar qua uiterlijk komen een tanker en een bulkcarrier sterk overeen. Erg moeilijk dan ook om precies de uiterlijke verschillen aan te geven. Ja, een bulkcarrier heeft luiken waardoor erts, kolen, graan of andere massagoederen geladen en gelost kunnen worden. Vanuit de lucht zou de identificatie eenvoudig zijn. Op een tanker zijn de ladingleidingen, afsluiters, manifold, enz. te zien. Op een bulkcarrier de luikhoofden. Toch zijn zeven van de tien massagoedschepen vanaf de waterlijn als zodanig te herkennen. En wel door de vorm van de romp en vooral die van het voorschip. Vaak is de bak niet verhoogd. Het geheel maakt een wat recht-toe, recht-aan indruk. Op bijgaande foto (de Marokkaan 'Sidi Daoui') is het verschil te zien. Om het nog een beetje ingewikkelder te maken bestaat er ook een combinatie van beide. Een 'combination carrier' of 'OBO' (ore, bulk, oil). Aan dek zijn zowel luikhoofden als apparatuur voor het vervoer van vloeibare lading aanwezig.

Wanstaltig

We gaan nu eens kijken naar een heel ander type schip. Een 'carcarrier'. Voor wie een beetje oog heeft voor een sierlijk schip is zo'n 'carcarrier' een wanstaltig gedrocht. Van (grottere) afstand doen ze een beetje aan een passagierschip denken. Dat komt door de hoge opbouw



over de volle lengte. Dichterbij bekeken doen ze steeds plomper aan. Zeker geen cruiseschip . . . De schepen zijn ingericht voor het vervoer van fabrieksnieuwe auto's. Zoals bekend is Japan de grootste exporteur van personenauto's. Niet verwonderlijk dat enkele tientallen van de autoschepen zijn ingezet op een der voornaamste trajecten, die van Japan naar Europa. Ruim 3000 stoffige, maar splinternieuwe, Toyota's, Datsuns of hoe ze allemaal mogen heten, per reis, per schip is geen zeldzaamheid. Tot de meest bekende transporteurs van deze auto's behoren onder meer Høegh Ugland, Wallenius en de veelal onder Liberiaanse vlag opererende Japanse rederijen Kawasaki en Toyota.

Suppliers

't Volgende schip. U ziet, we gaan kriskras door de enorme verscheidenheid. Per slot van rekening kom je ze op zee of in een haven ook niet netjes op type en grootte gerangschikt tegen. Een supply schip. Kleine maar oersterke vaartuigen die primair worden gebruikt voor het bevoorraden van booreilanden. De opbouw met commandobrug is sterk naar voren geplaatst. Een langgerekt achterschip, zonder obstakels, zeer geschikt voor het vervoer van boorpijpen, compressoren en alles wat er op een boorplatform nodig is. Overall waar op zee naar olie of gas wordt geboord tref je deze kittige schepen aan.

En in de meest barre weersomstandigheden! Smit-Lloyd en Maersk (uit Denemarken) bezitten een grote vloot 'suppliers'.

Laadkisten

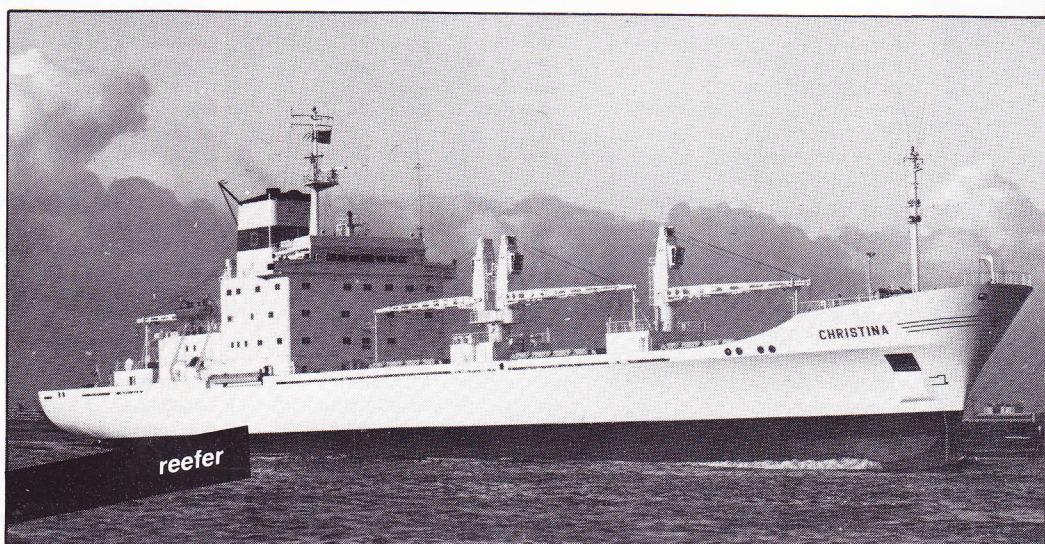
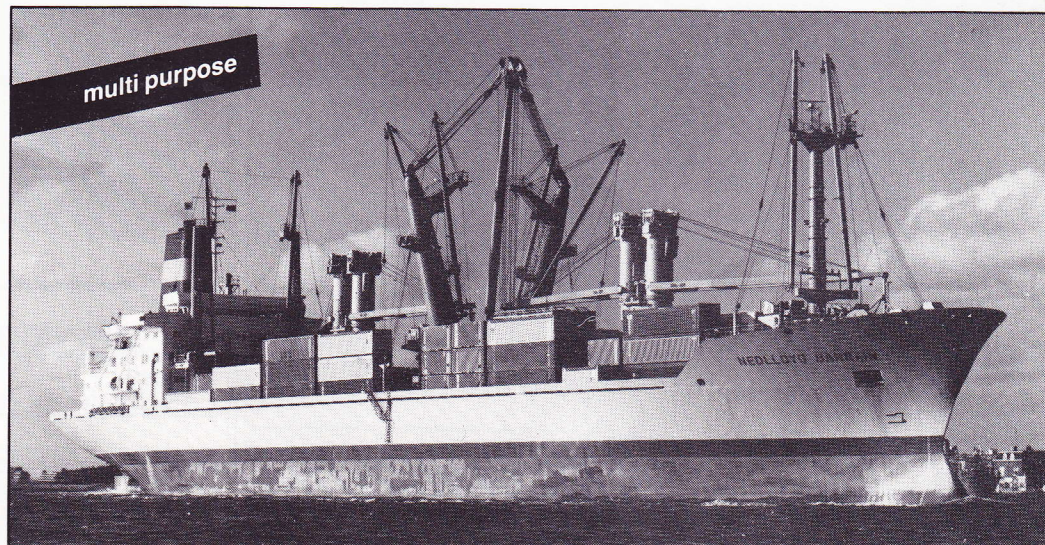
Steeds meer verschijnen de containerschepen op de scheepvaartroutes. En bij hun komst neemt het aantal conventionele vrachtschepen gestaag af. Een containerschip van de 'derde generatie' (de grootste in hun soort, tot nu toe) neemt de taak over van zeker een stuk of vijf, zes gewone vrachtschepen. De route Europa-Verre Oosten (Singapore, Hong Kong, Japan) is vrijwel volledig 'gecontaineriseerd'. Die naar de Verenigde Staten was dat al jaren. Trouwens, de 'containeritis', zoals het snel toenemende gebruik van laadkisten wel eens wordt genoemd, is vanuit de V.S. de wereld overgegaan. Een schip dat uitsluitend wordt gebruikt voor het vervoer van laadkisten wordt als 'full containership' aangeduid. Niet te verwarren met het 'multi purpose' schip waar we het in de aanhef van dit artikel even over hadden.

Fruitjagers

Een schip dat het aankijken dubbel en dwars waard is en zonder overdrijven door kan gaan als een der sierlijkste schepen ter wereld is een 'reefer'. En dat niettegenstaande de moderne

vormgeving. Het hele ontwerp is gemaakt op snelheid. Immers, het gekoelde fruit moet met gezwinde spoed naar de afnemers. Bananen uit de Dominicaanse Republiek, appels uit Nieuw Zeeland, sinaasappels uit Israël. Alles met een twintig mijls vaart (of meer) de zeeën en oceanen over. Reefers of fruitschepen (ook wel fruitjagers genoemd) hebben bijna allemaal de machinekamer, accommodatie en de brug in de midscheeps. Het schip valt op door de fraaie lijnen. Bovendien, en dat accentueert de lijnen nog meer, zijn ze meestal wit geschilderd. Niet alleen de opbouw, ook de romp. In Nederland houdt de Rotterdamse rederij Dammers v.d. Heide zich met de fruitvaart bezig (zie de afgebeelde 'Christina'). De meest bekende buitenlandse rederijen zijn de Salèn Rederierna uit Stockholm (witte schoorsteen met blauwe letter 'S') en de Deense Lauritzen rederij (schoorsteenembleem de letters 'JL' - de eigen schepen varen met de scheepsnaam, die altijd op het woord 'reefer' eindigt, over een grote lengte op de romp direct onder de opbouw). Zowel Salèn als Lauritzen hebben eveneens talrijke fruitschepen in langdurig charter.

We stoppen met dit onderwerp. Misschien dat we binnenkort hier nog eens op terug komen. Want er valt nog wel meer te vertellen over 'scheepsherkenning'.



SCHOON SCHIP

Shell helpt

Vorige maand is het nieuwste deeltje uit de serie 'Shell helpt' verspreid, getiteld 'De taal van de weg'. Kort maar duidelijk wordt de betekenis van de diverse soorten wegmarkeringen en van enkele van de nieuwste verkeersborden uit de doeken gedaan.

SHELL HELPT

OKTOBER '81

Samengesteld in overleg met ANWB, Veilig Verkeer Nederland, de Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie en de Rijkswaterstaat.

21



DE TAAL VAN DE WEG

- Wegwijzers: je moet het even weten.
- Verkeersborden: kent u deze al?
- Meer verf betekent meer gevaar.

Aanbod

'Schoon schip' is geen vraag en aanbod rubriek, dat weten we. Toch maken we een uitzondering voor de gepensioneerde werktuigkundige J. P. Barends. Een aantal werktuigkundigen van onze maatschappij zal zich zijn naam nog wel kunnen herinneren omdat ze bij de heer Barends 'cursus hebben gelopen' (Pernis, later bij Foxboro). Hij maakte ons attent op een door hem samengesteld boekje 'Procesregeltechniek voor de Praktijkman'. Het is een eenvoudige uiteenzetting op regeltechniekgebied. Geïnteresseerden kunnen het boekje rechtstreeks bestellen bij J. P. Barends, J. van Arkelstraat 29, 3132 VL Vlaardingen, telefoon 010-349397. De prijs bedraagt f 15,- per exemplaar.

Dubai

Da's nou ook wat. Net is onze vorige editie uit, met daarin de mededeling dat wat videocassettes betreft de aanvankelijke moeilijkheden met de douane in Dubai glad zijn gestreken, en dan blijkt dat er geen cassette meer door komt. Reden voor onze postkamer om, hopelijk maar tijdelijk, de Nederlandse televisieprogramma's op cassetteband niet meer via die haven te laten verzenden door R.H.V.T. Wel jammer, want Dubai is een haven waarvan veelvuldig gebruik werd gemaakt. Trouwens, ook voor de 'vidpacks' van Walport-Telmar. Ook zij zitten nu omhoog. Het probleem schijnt te zijn, dat onze agenten aldaar geen vergunning hebben gekregen om cassettebanden in transit te nemen. Er wordt hard gewerkt, om deze zaak recht overeind te zetten, maar voorlopig kunnen we dus geen gebruik meer maken van Dubai.

... als een trein

De pompschakelaar loopt als een trein. U weet wel, de schakelaar voor met gas gestookte CV-installaties, die sinds juni van dit jaar verkrijgbaar is in de personeelswinkels. En dat voor de gereduceerde prijs van f 91,50. In de zeven Shell-personeelswinkels zijn er inmiddels meer dan 1100 exemplaren verkocht. Ongeveer 25 hiervan werden in de winkels als 'defect' terugontvangen.

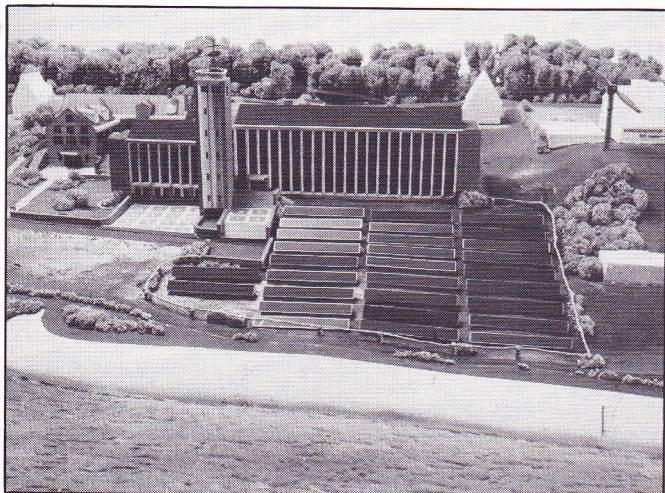
Echter, bij onderzoek door de fabrikant bleek, dat in al deze gevallen niet de schakelaar werkelijk defect was, maar dat er sprake was van onjuiste aansluiting bij de montage. Daarom, eerst de gebruiksaanwijzing en de documentatie die erover beschikbaar is in de personeelswinkel goed doorlezen. Pas dan gaan aansluiten. Met de pompschakelaar is een aanmerkelijke besparing op energie te bereiken. De

schakelaar zorgt er namelijk voor dat, wanneer de kamerthermostaat 'warmte vraagt', de circulatiepomp gaat draaien. Houdt de vraag naar warmte op, dan wordt de brander uitgeschakeld en 15 à 20 minuten later zorgt de pompschakelaar ervoor, dat ook de pomp wordt uitgeschakeld. Dit houdt tevens in, dat 's avonds 15 minuten na het terugdraaien van de kamerthermostaat, de pomp zal stoppen en vrijwel altijd de gehele nacht buiten bedrijf zal blijven. Is het stookseizoen ten einde en is er geen warmtevraag meer, dan zorgt de pompschakelaar ervoor, dat de pomp 1 x in de 48 uur gedurende 15 à 20 minuten in bedrijf wordt gesteld om eventueel vastzitten te voorkomen. Ook hier dus energiebesparing zonder risico!

Primeur op Terschelling

We mogen dan incidenteel in het TV-journaal of in de dagbladen vernemen hoe men op diverse plaatsen in ons land tracht

SCHOON SCHIP



alternatieve energie te winnen met behulp van molens en zonnecellen, op Terschelling wil men het heel groots gaan aanpakken. In het kader van een speciaal programma van de EEG, gericht op het ontwikkelen van nieuwe energiebronnen, heeft Holec in Nederland, samen met AEG, een voorstel gedaan om met een gecombineerd zon- en windenergieproject de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' van stroom te gaan voorzien. Hiervoor is nauwe samenwerking nodig met de provinciale elektriciteitsmaatschappij, de PEB, in Friesland. Niet alleen om de elektriciteitsvoorziening te bewaken, maar ook om voor de zeevaartschool overtollige energie in haar eigen net op te nemen. Die medewerking is er ten volle. Als de plannen doorgaan – er is nog slechts een partiële aanpassing in het bestemmingsplan van de gemeente voor nodig – wordt 33% van de totale kosten door de EEG gefinancierd, 20 en 31% door respectievelijk de Nederlandse en Duitse regering. De overige kosten worden gedragen door AEG en Holecsof.

Dat juist het eiland Terschelling is gekozen voor dit grote proefproject is niet zo verwonderlijk, als men in overweging neemt hoe de klimatologische omstandigheden daar zijn. Niet alleen is er 20% hogere zonnestraling dan elders in het land, maar ook de windkracht is er pittiger. Een ideaal plekje dus voor een combinatie van zon- en windenergie-opwekking. Daarbij

een ideale gebruiker bij de hand, de Hogere Zeevaartschool.

Hoe het eruit gaat zien bij de Dellewal op Terschelling is waarneembaar op de hierbij geplaatste foto van een maquette, die wij met toestemming van Holecsof Systems B.V. overnemen.

Ze zijn er weer!

Vlootzakagenda's alsmede gekleurde scheepskalenders zijn weer onderweg naar al onze schepen. Er worden er voldoende gestuurd om elke opvarende van een exemplaar van elk te voorzien. Trouwens, ook naar alle huisadressen van Nederlandse opvarenden wordt in de komende weken een exemplaar van beide gezonden, zodat niemand in 1982 zijn afspraken niet goed kan regelen en noteren. In de vlootzakagenda zijn geen belangrijke wijzigingen gebracht; de kalender is zodanig uitgevoerd, dat per blad (met scheepsfoto) het kalendarium voor twee maanden wordt gegeven in plaats van drie maanden, zoals vorig jaar.

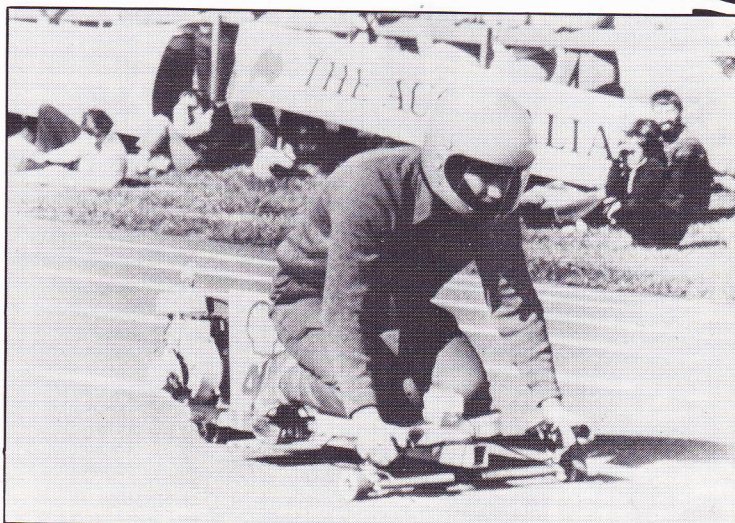
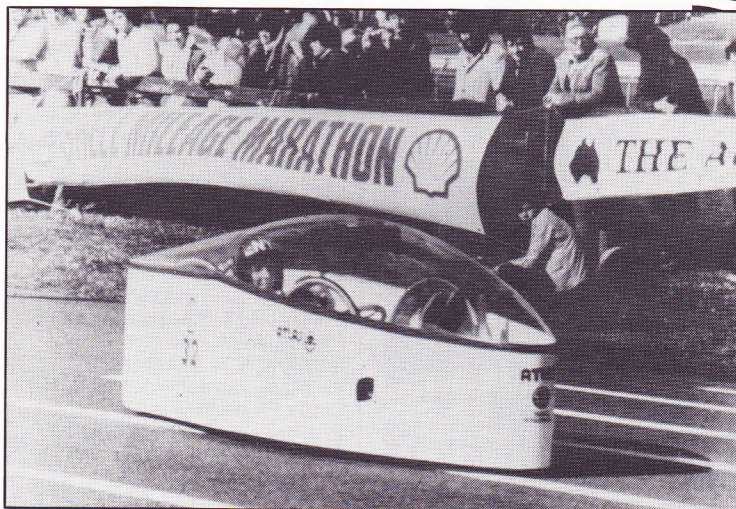
Vanzelfsprekend krijgen ook de collega's aan de wal beide uitgereikt, begin december, terwijl aan alle gepensioneerden – van vloot en wal – exemplaren naar de huisadressen worden gezonden.

Nieuw record

Ook in Australië wordt jaarlijks een Shell-zuinigheidsmarathon gereden, waar nu een huisvrouw een nieuw record heeft gevestigd. Nu gunnen we deze dame, een zekere Carol Simpson, alle eer, maar het werktuigkundige gedeelte was in handen van twee mannelijke technici: Thompson en Pollock. Overigens: dit wagentje (op de foto met het nummer 32 onder het Shell-embleem) bleek maar liefst 2747,5 mijl te kunnen rijden op één gallon benzine. We rekenen dit maar niet voor u om in km/uur, maar als u bedenkt, dat een (land)mijl, 1,609 kilometer is en een gallon 4,5461 liter, dan kan

een ieder aan z'n klompen aanvoelen, dat het ontstellend zuinig is.

De tevens hierbij geplaatste foto van man met helm op een gemotoriseerde skate board is een zekere Miro Dyer. Hij kreeg de prijs voor de grootste vindingrijkheid. Hij had het door hem ontworpen voertuig in een emmer bij zich toen hij het terrein kwam opstappen. Na het in elkaar te hebben gezet, demonstreerde hij met zijn vinding 164,5 mijl per gallon te kunnen afleggen.



Gehuwd:

04.09.81: P. C. Mink, 2e stm, met mw. I. Staap
 04.09.81: H. Oosterhof, aank. sch. vakman, met mw. Kathy Soeradi
 15.09.81: L. F. F. T. van Oudvorst, 3e stm, met mw. K. M. A. Phyffer
 28.09.81: C. M. Bianchi, 2e stm, met mw. M. van der Heuvel
 09.10.81: G. A. H. Monkhorst, 3e stm, met mw. J. van Bruggen.

Geboren:

15.09.81: Willemke Wijnanda, dochter van J. R. Spoelstra, 3e wtk. en mw. M. A. Spoelstra-Hooleon
 21.09.81: Koen, zoon van J. Doolaar, sch. vakman 1w, en mw. C. Doolaar
 29.09.81: Frederik Doris, zoon van D. Smit, 2e wtk. en mw. H. A. Smit-Montijn
 05.10.81: Sander, zoon van H. M. Zwanenburg, 4e wtk. en mw. M. C. Zwanenburg-van Tol.

Aflossingen:

gezagv.: P. R. Brunet de Rochebrune, A. J. de Ronde, A. C. Weide, P. B. Hibma, R. Verhoef, M. A. Messelaar, J. M. Hillen;
1e stl.: J. J. B. Roest, N. Venendaal, M. de Graaf, A. H. van Haaften, J. Priester, S. Termeer, D. J. van Dijk, T. H. Tromp, M. A. D. Hartlief;
2e stl.: L. A. H. Vader, J. W. J. Rodenhuis, G. J. C. van Eeten, A. J. Kappers, D. Dankkaart, J. Kistemaker, W. T. van den Berg, J. A. P. Donks;
3e stl.: L. Onderweegs, L. H. G. J. H. Glansbeek, L. van den Ende, C. A. M. Rovers, V. van der Meulen, M. J. A. Krijvenaar, P. J. Prenen, R. R. Reinhardt, R. G. Pieters, W. M. De Bruyn, M. A. J. Sanders, R. W. Houweling;
4e stl.: M. van der Woud, A. D. N. Smith, F. van Kuyk, H. W. Kapma, P. J. Kemper, R. F. Portman, M. A. Nanlohy, R. Rodenburg, W. H. M. Schelvis, J. D. C. Plug, P. J. L. Mulder, E. J. D. de Leeuw, G. Mensing, M. A. Spoelstra, G. Y. M. van Rooy;
stag. stl.: H. J. Timmerman;
radio-off.: J. G. H. Belleman, T. A. Jekel, B. de Zaayer, H. J. van Leeuwen, D. J. Hage, F. R. Meurs, H. H. Julsing, J. M. Walraven, J. Gerritsen;
hfd. wtk.: B. Oudkerk, L. Buitenkant, O. A. van der Want, H. de Jong;
2e wtk.: J. Kruijse, J. P. Kalkman, F. C. Koens, D. Westdorp, E. de Jong, J. H. E. Nijhuis, J. Boon, J. J. J. Ludekuse, G. J. A. de Ruiter, G. J. van Eyk, W. B. Grund;
3e wtk.: K. Elshout, P. van Noort, D. W. Smit, T. W. P. B. Vermolen, C. A. van Esveld, J. L. M. Peeters, P. A. van Splunter;
4e wtk.: M. H. Tijdeman, J. Schillemans, C. J. Spanjer, P. Molendijk, P. Hack, A. J. Achterhuis, J. W. Schippers, L. A.

A. Visser, F. X. van Tol;
5e wtk.: P. van Nierop, R. H. J. Bos, P. Moll, R. J. Verspoor, J. A. Louws, H. Bubberman, M. J. E. van den Broek, P. F. van Gent, T. de Graaf, W. Jongens, E. Smit, J. W. Golstein, H. Hendrikse, A. C. Kleyn, E. J. H. Visscher, J. H. M. Bos, F. Piek, T. M. Brandts, P. F. Kremers, J. van Dalen;
stag. wtk.: W. H. van Pamelan, G. Jansen, W. J. D. M. Gakes, C. H. V. Leenders, A. A. R. Woudenberg, N. J. Galama, H. van Pinxteren, K. Kleyn, G. J. Knop;
sch. vakman 1w: F. W. Bosson, M. J. W. A. Schuurs;
sch. vakman 1w: F. Oostdijk, G. C. Wiegant, J. Pronk, J. J. Snijders, L. W. Hobelman;
sch. vakman 2w: P. A. Volwerk, C. van der Hoek, C. Koert, J. H. Wisse;
alg. sch. vakman: F. F. Beekhuis, E. B. de Niet, M. L. Delhaye, G. Struik, P. M. Hendriks, A. van der Windt, J. Tuinebreyer, P. Buis, J. Visser, H. Haasnoot, G. van Kuilenburg;
sch. gezal a/w: P. C. Groen, L. J. Verburg, E. P. Kesauly, R. Kollaart;
aank. sch. vakman: R. Bakker, M. Eeken, J. J. van Hulst, P. den Hamer, T. W. Meeuw, R. J. A. Lempereur, H. van der Laaken;
aank. sch. gezal a/w: R. J. B. Veenhuis, V. P. J. Zhurbijn;
hoofdbediende: H. Domselaar, A. R. Tanasale;
bediende: J. A. Schuiten, J. A. Pronk, H. Wezenaar, A. Scheffer, J. den Hoed;
bediende a/d: G. P. Onder de Linden;
jongen A/w: W. J. G. Verburg;

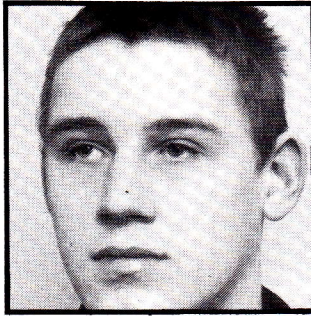
Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
 3e stm. G. E. H. Gerritsen, 5e wtk. J. Vink;
m.s. Ajla:
gezagv. B. B. P. Imming, 2e stm. P. J. F. Steenbergen, 4e stm. R. de Leur;
m.s. Acmaea:
 1e stm. F. Kuyt, 4e stm. P. Vermaas, 4e wtk. J. M. G. M. van Kooten;
m.s. Acteon:
gezagv. G. Arkema, 5e wtk. R. de Vries;
m.s. Cinulia:
 3e stm. R. van der Bos, hfd. wtk. J. L. 't Mannetje, wnd. 4e wtk. T. E. Westra, 5e wtk. R. G. P. Zelis, sch. vakman 2w E. Wuestman;

m.s. Crania:
 4e stm. D. Gadradj, 5e wtk. H. Roelvink, radio-off. D. Beets, sch. vakman 2w A. Herbert;
m.s. Dalia:
 3e stm. H. Hennis, 4e stm. Bussink, wnd. 4e wtk. H. L. M. van Haelen, 5e wtk. H. C. van Beek, sch. vakman 2w A. C. in 't Hout, hoofdvoeding A. W. Jacobs;
m.s. Daphne:
 3e stm. Z. M. J. van Vliet, 4e stm. B. H. Hoitink, 2e wtk. J. Klemann, 5e wtk. A. M. van der Marel, sch. vakman 2w J. A. Huissoon, sch. gezal a/w M. G. W. Koomen, R. E. Riedewald;
m.s. Diadema:
 4e wtk. J. C. Boogaarts, 5e wtk. A. F. den Hengst, hoofdvoeding G. Barnhard;
m.s. Dione:
 2e wtk. F. A. J. Boot,
m.s. Felania:
 2e wtk. J. A. de Groot, alg. sch. vakman W. P. L. Broers, bediende W. J. Fenstra;
m.s. Felipes:
 3e stm. H. J. Otte, 4e stm. H. de Looft, hfd. wtk. F. Bakker, radio-off. J. A. Griffioen;
m.s. Felipes:
 alg. sch. vakman B. A. Amstelveen, aank. sch. gezal a/w A. Pervoost, M. R. Muller, hoofdvoeding J. M. Maaskant, bediende W. E. Jansen, A. M. M. Wintjens, aank. kok M. Schouten;
m.s. Ficus:
 4e stm. F. T. G. J. Mulder, wnd. 4e wtk. J. Lijkelema, alg. sch. vakman R. F. Huysers;
m.s. Fossarina:
 hfd. wtk. H. W. van Diepen, 2e wtk. J. E. A. Westerbeek, alg. sch. vakman J. J. F. M. Coppelmans, L. R. Stevens, G. Ammeraal, I. Snoek, aank. sch. gezal a/w M. Meelis, bediende M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg, aank. kok D. S. A. de Jong;
m.s. Fossarus:
 2e stm. A. Breevaart, 4e stm. H. G. van Boxtel, 2e wtk. E. Aanen, alg. sch. vakman A. W. Weerheim, C. Vogelzang, aank. sch. vakman H. Oosterhof, L. T. A. C. Roodakker, aank. sch. gezal a/w A. van Eysden, hoofdvoeding G. H. H. Lammers, sch. kok B. J. Hoeneveld, hoofdbediende H. J. Denies, bediende M. F. Velsink, J. Jager;
m.s. Fulgur:
 2e wtk. E. Dallinga, alg. sch. vakman R. A. Curial, aank. sch. vakman J. R. van Engel;
m.s. Fusus:
 2e stm. C. J. de Boer, 4e stm. F. B. van der Elsen, 3e wtk. J. G. van der Poel, alg. sch. vakman L. J. Afink, G. H. Clever, aank. sch. vakman H. Noordam, aank. sch. gezal a/w J. H. G. M. Coppelmans, hoofdvoeding H. Otter, hoofdbediende W. D. Anthonio;
s.s. Kylix:
 3e stm. A. Bergsma, 4e stm. J. N. M. Sinnige, hfd. wtk. W. Muis, radio-off. D. Bins;
s.s. Laconica:
 1e stm. R. Agema, 3e stm. R. J. M. Herbes, stag. stl. C. D. Kuyper, G. J. de Jong, 3e wtk. L. J. Criens,

In memoriam

Aan boord van het s.s. 'Viana' is op 26 september jl. wachtassistent M. Jelsma bevangen door de hitte. Ondanks onmiddellijk getroffen maatregelen en snelle overbrenging naar een ziekenhuis in Ras al Khafji, overleed hij nog dezelfde dag. De teraardebestelling in Minnertsga, woonplaats van zijn ouders, vond plaats op 7 oktober jl., vanuit de Ned. Hervormde Kerk aldaar. Niet alleen waren collega's van kantoor hierbij aanwezig, doch ook de net met verlof gekomen 1e stuurman van de 'Viana'. Marten Jelsma was pas 22 jaar oud. Na dienstperioden aan boord van de 'Vitrea' en de 'Zafra', was hij juist twee dagen voor zijn overlijden aan boord van de 'Viana' geplaatst.



Onze gevoelens van deelneming gaan uit naar zijn ouders, broers en zusters. Dat Marten – ofschoon hij pas 1½ jaar in onze dienst was – reeds veler sympathie had verworven, kan nauwelijks tot troost strekken. Wij kunnen de achterblijvende slechts kracht toewensen om dit zo plotselinge verlies te dragen.

In Memoriam

Op 4 oktober jl. is overleden de heer P. J. Boudier, oud-gezagvoerder. De heer Boudier verliet de dienst der Maatschappij op 01-07-1962, na bijna 32 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 72 jaar.

5e wtk. P. R. Kesting, M. B. van der Horst;
s.s. Latia:
 1e stm. G. C. H. Dijkstra, 4e stm. K. R. Feddes, 4e wtk. W. G. Kole;
s.s. Latirus:
 2e stm. J. S. de Vos, 2e wtk. O. de Roos, hoofd voeding A. P. Maat;
s.s. Lepton:
 4e stm. W. J. Levering, stag. stl. A. J. Roefs, J. M. Schut, 5e wtk. L. van der Woerd, M. P. Kesting, sch. vakman 1 M. A. J. Veen;
s.s. Macoma:
 5e wtk. N. A. Hoek, stag. wtk. A. T. M. Hudales, G. T. Ligtenberg, J. M. Slot, P. A. B. Snijders, radio-off. J. J. Maassen, sch. vakman 2w A. O. Koetje, sch. gezel a/w F. Kromjongh, J. J. van der Kley, hoofd voeding W. G. Meuleman;
s.s. Marinula:
 gezagv. C. Wolse, hfd wtk. H. Blauw, 3e wtk. J. C. Ranshuysen, 4e wtk. E. B. Grootenboer, capataz A. Puime Amarin, man esp. R. Lago Vilas, 2° man F. J. Dieguez Gomez, A. Lopez Ballesteros, mar. int. A. Alonso Casal, M. Alvarez Fernandez, J. L. Aragunde de la Torre, S. Cuadrado del Castillo, L. A. Dacosta Agra, U. Riobo Riobo, M. Santome Canedo, jefe de F. M. Fernandez Blanco, coc. A. Gonzalez Vidal, cam. maydo. J. Villaverde Bouillon, cam. A. Dieguez Garcia, J. R. Somoza Vazquez;
s.s. Meta:
 1e stm. A. L. M. van Dun, 4e stm. J. H. van Zanden, 2e wtk. J. L. de Bondt, A. J. Verkerk, 3e wtk. P. J. W. Hoogendoorn, 5e wtk. A. M. M. Duyn, radio-off. S. Mason, sch.

voorman B. R. Pronk, jongen a/w R. Spiering, S. G. Hoedjes, P. T. Kruithof, R. A. J. W. Coppens, R. Rook, R. M. Becks, J. Korhuis, M. C. van Scheyndel;

m.s. Niso:
 gezagv. H. Unger, 1e stm. F. B. Schröder, 3e stm. D. F. A. Maljers, 5e wtk. F. C. H. Roete, G. J. M. Welten, hoofd voeding J. Roosenburg, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. H. Bouza Alonso, mar. int. J. Cordeiro Santos, J. Figueirido Acevedo, J. M. Lage Muines, I. Parcerio Caamano, E. Peon Cajide, coc. A. Lorenzo Middelguez, cam. maydo, M. Barbosa Lopez, cam. J. Amoedo Otero, J. Barros Barros, A. A. Salgueiro Rodriguez;
s.s. Ondina:
 4e stm. H. J. A. Verhoeven, 5e wtk. A. M. P. Dekker;
s.s. Onoba:
 gezagv. J. de Jager, 3e stm. C. Groenendaal, stag. stl. H. R. Veerman, H. de Haan, radio-off. H. W. Hogeweg, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;
s.s. Sepia:
 gezagv. J. H. Korsen, 2e wtk. H. M. Westerveld;
m.s. Tagelus:
 1e stm. G. Zoetendal, 2e stm. F. van Bommel, 4e stm. B. Timmerman, wnd. 3e wtk. F. P. van der Star;
s.s. Viana:
 1e stm. R. P. Jager, 4e stm. R. H. Nagel, 3e wtk. J. C. van Koten, radio-off. G. H. P. Ribbens, sch. vakman 1w R. Croese;
s.s. Vitrea:
 gezagv. J. H. A. Budding, 3e stm. P. D. Blok, 2e wtk. A. de Jong, wnd. 4e wtk. R. M. van Schaik, radio-off. H. J. van Homoet, hoofd voeding P. C. Bergmans;
s.s. Zafra:
 2e stm. J. C. Hilberding, sch. vakman 1w R. S. Brak, sch. vakman 2w H. Valk, hoofd voeding C. van der Waal;
s.s. Zaria:
 2e stm. A. A. F. van der Markt, 3e stm. N. M. J. Duyn, 4e stm. H. J. M. van der Syp;

periode van 16 september t/m 15 oktober

Uit dienst getreden:

3e stm.: J. W. Torbijn, P. W. F. Bos;
 5e wtk.: M. Speelberg, R. V. van Wieringen;
 sch. vakman 2w: J. F. M. Kras;
 hoofd voeding: D. O. J. Meulebrouck;
 sch. kok: M. A. Kerkhof;
 hoofdbediende: L. de Vos;

Overplaatsing:

4e wtk.: N. C. van den Heuvel – N.A.M. te Assen;

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.-th.: J. J. Engelbrecht;
 2e Stuurman G.H.V.: J. Ghijssels, P. W. F. Bos;
 2e Stuurman G.H.V.-th.: W. M. Ritter;
 'C-th.': A. J. A. de Groot, J. H. M. A. van Jaarsveld;

Aangesteld als:

2e wtk.: W. B. Grund;
 3e wtk.: W. J. Stam, A. Oost, J. Gijsbertsen, J. H. van Leuven, A. Harkink, J. A. Elbert, J. H. A. Schulten;
 4e wtk.: A. K. Vennik, J. C. Boogaarts, L. A. A. Visser, G. T. Verwoert, P. Hesselink, H. Hoekstra, E. Boeve, A. van Beek, A. C. van der Ham, L. A. van Beelen, C. G. Haasnoot, R. J. Fortanier, J. A. C. Gerretse;
 sch. kok: T. de Vos;
 sch. vakman 1w: R. S. Brak;

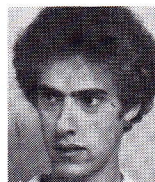
In dienst getreden vlootpersoneel



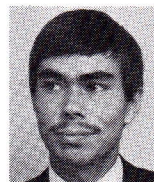
E. Wuestman
sch. vakman 2w



R. M. Nelson
sch. vakman 2w

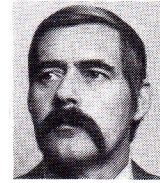


A. J. M. Pieters
sch. vakman 2w



M. B. van Son
sch. vakman 2w

Onze vlootjubilaren:



D. de Boer
gezagv.
30 jaar op
19.12.81



L. van der Valk Sr.
gezagv.
30 jaar op
20.12.81



C. Vlas
gezagv.
25 jaar op
28.12.81



D. A. Emanuels
sch. gezel a/w
10 jaar op
30.12.81



Uit dienst

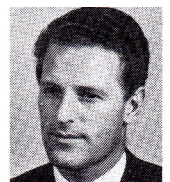
M.i.v. 8/10 Mw. A. A. de Fretes – DFF/5 (over naar Shell Nederland Verkoop Mij B.V.)
 M.i.v. 1/10 P. Ligthart – DFP/6 (over naar Nederlandse Aardolie Maatschappij BV)

Met pensioen

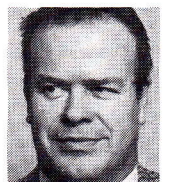
M.i.v. 1-11 C. E. van 't Woudt – DFT

Jubileum

19-11 J. L. P. van der Wiel (DFP/10) – 25 jaar



25-11 J. H. de Koning (DFM/5) – 30 jaar



Gehuwd

2-10-1981 G. L. Timmermans (DFF/1) met mevrouw A. P. Lobé (DFF/1)

Met Pensioen Van 't Woudt massaal uitgezwaaid

Vrijdagmiddag 16 oktober 1981, 16.00 uur. Reeds velen zijn aanwezig in de lunchkamer als C. E. van 't Woudt en zijn echtgenote door onze directeur naar hun plaatsen worden geleid. De toespraak die men wil afsteken, moet nog even worden uitgesteld, want talloze bekenden, relaties en collega's staan nog geduldig te wachten om hun handtekening in het receptieboek te zetten. Geen wonder dat er zovelen zijn, want Van 't Woudt was nou juist degene die door zijn werk in vele commissies zitting had. Daardoor ook verschrikkelijk veel mensen uit de scheepvaart-, de scheepsbouw- en de verzekeringswereld kende. Daarbij komen dan nog de overheidscommissies waarmee hij contact had. Verder zagen we verlofgangers, gepensioneerden en walcollega's. Kortom: een vol huis.

Rasterhoff: 'Geen wonder, Kees, dat hier ook zoveel buitenstaanders zijn. In de laatste zes jaar heb jij in jouw functie van hoofd van de Technische en Nautische Dienst, Shell Tankers als het ware naar buiten vertegenwoordigd. En die commissies waren zowel nationale als internationale. Je leverde verder

bijdragen aan de wetgeving, ook weer nationaal en internationaal. Mede daarom viel je in april jl. de eer te beurt te worden benoemd tot ridder in de orde van Oranje-Nassau. Nu kan je zeggen 'goede wijn behoeft verder geen krans', maar als dan blijkt, dat er telexen, telegrammen en brieven zijn binnengekomen uit de gehele wereld, uit Buenos Aires, Curacao, Londen, van de Marine Co-ordinator en van opvarenden van onze schepen, dan blijkt daar toch wel uit hoezeer jouw diensten alom worden gewaardeerd'. Van 't Woudt had tevoren gevraagd om geen lange toespraken tot hem te houden. Daarom was het aantal sprekers ook beperkt tot één, namelijk onze directeur. Deze vertelde verder nog, dat Van 't Woudt in 1947 in onze dienst was gekomen, vlot de rangen doorliep en in 1968 werd bevorderd tot gezagvoerder. In 1971 kwam de nu scheidende aan de wal en in 1975 werd hij benoemd tot de functie die hij de laatste zes jaar heeft bekleed.

Met de bijna 35 dienstjaren die C. E. van 't Woudt er op had zitten, kwam er op 16 oktober een eind aan de nauwe band die hij altijd had met het tankvaartgebeuren. De erkentelijkheid voor al hetgeen hij

heeft verricht werd ook weerspiegeld in de geschenken die hem konden worden overhandigd: boekenbonnen van opvarenden, een verfspuit en twee fraaie wandlampen met cardanische ophanging van de walcollega's. Rasterhoff: 'Ik heb gehoord, dat je binnenkort een metselcursus gaat volgen. Weet daarbij niet of dat er de oorzaak van is dat het lampen zijn geworden met cardanische ophanging. Echter, wees ervan overtuigd, dat we je bij je zelfwerkzaamheid op je boerderij alle succes wensen'.

Van 't Woudt bekende zich er niet op te hebben voorbereid een toespraak te houden. Dat nam niet weg, dat hij zijn grote erkentelijkheid wilde uitspreken voor al hetgeen zijn collega's voor hem hadden gedaan. Niet alleen voor de cadeaus, maar bovenal voor hun hulp en steun in al de voorbije jaren. Hij vertrouwde er daarbij op, dat zijn opvolger, M. A. Busker, in de toekomst die zelfde mate van samenwerking mocht krijgen als hij had gehad. Met allen het allerbeste voor de toekomst te wensen, besloot de – nu gepensioneerde – Van 't Woudt zijn toespraak.

Dat daarmee zijn taak voor die dag niet was volbracht, zal een ieder die heeft kunnen waarnemen in hoe groten getale men was gekomen naar de receptie, zelf hebben kunnen zien. Lange rijen vormden zich; voor een ieder was er een afzonderlijk woord. Het was dan ook pas tegen zeven dat de laatste gasten de zaal verlieten.

Vol bewondering voor de cadeaus . . .



In ongedwongen gesprek met de president directeur van Shell Nederland B.V., Ir. J. A. P. Montijn.