



schip en ka

oktober 1978

Jaarlijkse bijeenkomst

Alhoewel wij er in de volgende edities nog op zullen terugkomen, lijkt het nuttig reeds thans de datum te vermelden waarop dit jaar de jaarlijkse bijeenkomst in het Shell-Gebouw zal plaatsvinden. Deze is bepaald op woensdag 20 december a.s., vanaf 16.00 uur.

Samentrekking

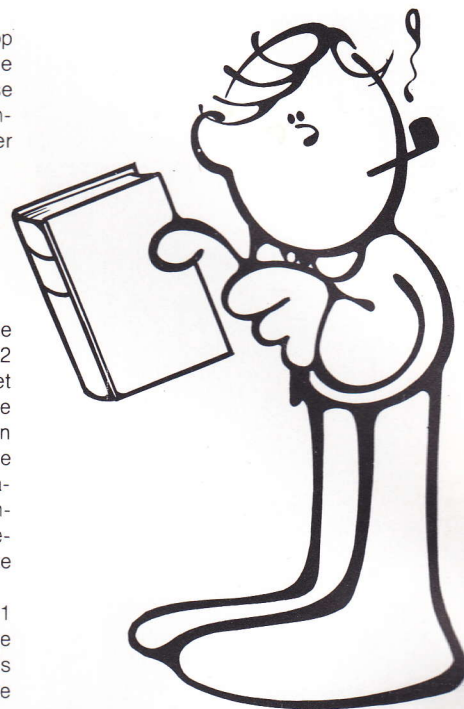
Reeds lang leefde de gedachte om, uit praktische overwegingen, de secties DFP/1 "Staff" en DFP/2 „Crew" samen te trekken tot één sectie waar het gehele vlootpersoneel wordt afgehandeld. In de loop van dit jaar is dit van tijd tot tijd onderwerp van gesprek geweest voor die collega's aan de wal die in deze secties werkzaam zijn. Alhoewel de samentrekking nog niet onmiddellijk een „samen-smelting" zal betekenen, ligt het wel in de bedoeling om geleidelijk de werkzaamheden dusdanig te verdelen dat hiervan kan worden gesproken.

Begin oktober zijn degenen werkzaam op DFP/1 en DFP/2 allen ondergebracht op de zesde etage van het Shell-Gebouw, alwaar zowel officieren als scheepsgezellen zich bij kantoorbezoek dienen te voegen. Met ingang van 1 januari a.s. zal een nieuwe sectie geformeerd worden met de benaming „Fleet Personnel" onder leiding van de heer G. van Leeuwen. De heer F. K. Neuberger, die reeds jaren is belast met de leiding van de sectie DFP/2, is op laatstgenoemde datum pensioenge-rechtigd en zal dan de dienst der maatschappij verlaten.

Wij hopen in een van de volgende edities over de organisatie van de nieuwe sectie nadere informatie te kunnen geven.

Bagagevrijdom bij vlieg-reizen van meevarende echtgenoten

Echtgenoten die vlieg-reizen maken in verband met het vergezellen van hun man op zee, wordt onder de aandacht gebracht dat voor hen alleen de bagagevrijdom geldt die door de luchtvaartmaatschappij wordt toegekend. Overvracht komt niet voor maatschappij-rekening. De hoeveelheid bagage die de luchtvaartmaatschappijen vrij vervoeren is niet op alle routes en onder alle omstandigheden gelijk. Echtgenoten doen er daarom verstandig aan vóór vertrek te informeren naar de voor hen op de te vliegen trajecten geldende vrijdom bij Mw A. Poot (tel. 010-696138).



Lektuurvoorziening vloot

De uitslag van de enquête gehouden door de O.R.-vloot, met als doel te komen tot een lektuurpakket aan boord in overeenstemming met de doorsnee-wens van onze opvarenden, is thans bekend. Vanaf 1 januari a.s. zal het pakket er als volgt uitzien: Elseviers Magazine, Panorama, Nieuwe Revue, Doe het Zelf, A.D. Sporteditie, N.T.T./De Zee, Autokampioen, Avenue, Time, Consumentengids, MAD (Ned. editie), Eigen Huis & Interieur, Schip en Werf, Safety at Sea, Watersport, Marine Engineering, National Geographic Magazine, Techniek en Veiligheid, Journal of the Institute of Navigation en Ons Zeewezen. De cursief gedrukte tijdschriften zijn nieuw. Van het bestaande pakket is geen enkel tijdschrift vervallen.

Bij de naar elk schip te verzenden aantallen zal er rekening mee worden gehouden of het schip met Nederlandse of niet-Nederlandse scheepsgezellen vaart. In het lektuurpakket voor de niet-Nederlandse scheepsgezellen is geen wijziging gebracht.

Inmiddels is reeds een begin gemaakt met het elke week, naar elk schip, toezenden van Elseviers Weekblad; een wens die door velen reeds lang werd gekoesterd en snel kon worden verwezenlijkt, aangezien dit weekblad deel uitmaakt van het bestaande abonnement op Elseviers Magazine.

Mededeling

De heer C. van Dalen, hoofd van de afdeling Personeel, is met ingang van 17 augustus 1978 benoemd tot Algemeen Procuratiehouder van onze maatschappij.



Bij de voorplaat

De „Nautilus", het booreiland in de Noordzee, waaraan wij deze maand een artikel wijden (pagina 13 t/m 15)

Verzoeken voor scheeps-informatie te bellen:

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capulonix	m.s. Diloma	s.s. Khasiella	s.s. Marinula	s.s. Patro
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Dione	s.s. Kylix	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Crania	m.s. Dosina	s.s. Laconica	s.s. Mytilus	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Dallia	m.s. Felania	s.s. Lepton	m.s. Niso	s.s. Vitrea
s.s. Capiluna	m.s. Daphne	m.s. Fossarina	s.s. Lovellia	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Capisteria	m.s. Diadema	m.s. Fossarus	s.s. Macoma	s.s. Onoba	s.s. Zaria
		m.s. Fulgur			

Kinderbijslag en belasting

Zoals wellicht bekend, heeft de Tweede Kamer een wetsontwerp aanvaard waarin is voorgesteld om de kinderbijslag te verhogen en de kinderaftrek bij de loon-/inkomstenbelasting te laten vervallen. Het vervallen van de kinderaftrek voor de belasting heeft tot gevolg, dat werknemers die recht op kinderftrek hadden m.i.v. oktober **méer** loonbelasting gaan betalen.

Als tegemoetkoming voor deze lastenverzwaring zal een **opslag** op de kinderbijslagbedragen voor het eerste, tweede en derde kind worden gegeven.

Volgens het ontwerp zal dit moeten gebeuren m.i.v. de kinderbijslag over het derde kwartaal 1978. De verhoogde kinderbijslag zal in de 3e week van oktober 1978 worden uitbetaald.

Deze wordt als volgt:

Eerste kind: f 164,58 + opslag f 72,54 =	f 237,12 (f 164,58)
Tweede kind: f 344,76 + opslag f 37,44 =	f 382,20 (f 334,62)
Derde kind: f 344,76 + opslag f 37,44 =	f 382,20 (f 334,62)
Vierde kind: f 460,20	f 460,20 (f 446,94)
Vijfde kind: f 460,20	f 460,20 (f 446,94)
Zesde kind: f 509,34	f 509,34 (f 494,52)
Zevende kind: f 509,34	f 509,34 (f 494,52)
Achtste en elk volgend kind: f 563,16	f 563,16 (f 546,78)

(tussen haakjes de bedragen van het vorig kwartaal)

Voor werknemers die partieel leerplichtige kinderen hebben, wordt geen opslag gegeven, omdat er geen recht op kinderftrek voor de belasting bestond. Indien de kinderbijslag niet aan de werknemer doch op grond van een overeenkomst of rechterlijke uitspraak aan een ander (b.v. Raad v. d. Kinderbescherming, ex-echtgenote) wordt uitbetaald, zal de opslag aan de werknemer worden overgemaakt.

Vlootcirculaires

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

No.	Datum	Onderwerp
1409	21.8.78	C.A.O.-onderhandelingen 1978 Europees vlootpersoneel
1410	28.8.78	Verzending privé-correspondentie
1411	29.8.78	Gebruik van wisselkoersen bij het omrekenen van valuta
1412	31.8.78	Aanstellingen per 1.9.1978 (PCOR)
1413	31.8.78	Koersen (PCOR)
1414	7.9.78	Oudedagsvoorziening Ned. scheepsgezellen
1415	8.9.78	Sociaal Jaarverslag 1977
1416	11.9.78	Aanvulling op circ. No. 1409 (PCOR)
1417	11.9.78	Verkiezingen voor de O.R. van het vlootbedrijf
1418	14.9.78	Verbod kwartshorloges en elektronische rekenmachines bij explosieve gasmengsels (PCOR)

Boekbespreking

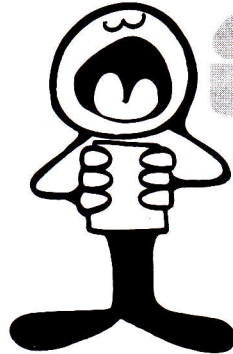
De Hoogaars

door: J. van Beylen
Uitgever: Unieboek N.V. Bussum

Prijs: f 42,50

Wij schreven al eens over de „Bom-schuit“, de eerste uitgave in de serie „Monografieën over klassieke Nederlandse scheepstypen“. Thans ligt het tweede deel in deze serie voor ons, dat als onderwerp een overnaads gebouwd platboomd vissersvaartuig heeft, thans in zwang gekomen als jacht in de zeilsport. Van de „hoogaars“, vroeger gebruikt voor de oester- en mosselkweek en ook voor de visserij op de binnenwateren in de Lage Landen, zijn er verschillende typen. Niemand zou beter hierover kunnen schrijven dan Van Beylen, die als conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen terzake bijzonder deskundig blijkt.

Het bijzondere van dit boek is – wij hebben dat nog nooit eerder beleefd – dat het tweede gedeelte een gedetailleerde beschrijving geeft van de bouw van een hoogaars, met alle benodigde maten en tekeningen! Dit voor de liefhebbers van oude jachten, die hun droom er een te bezitten niet in werkelijkheid kunnen omzetten. Zij kunnen nu een model van een hoogaars maken; ongetwijfeld een hele klus, maar wel dankbaar werk. En een aanwinst voor de zitkamer. Wel is een flinke portie geduld – en ook handvaardigheid – vereist. Wij zijn benieuwd of er onder onze lezers zijn die de bouw aandurven. We beloven hem, met model, in dit blad te plaatsen.



Ongeveer gelijktijdig met deze editie van „Schip en Ka“ zullen aan boord exemplaren zijn gekomen van het verslag van de O.R.-vloot omtrent de eind augustus gehouden vergadering. Degenen die met verlof zijn en daardoor geen exemplaar ter inzage hebben, kunnen dit aanvragen bij de secretaris (eventueel telefonisch onder 010-696146). Punten die in het verslag van de vergadering (waarbij ook de heer J. A. Warning als commissaris van onze vennootschap aanwezig was) ter sprake kwamen zijn o.a. de instelling van een verkiezingsbureau, werkkleding, werkschoenen, sextanten, meevaarregeling echtgenotes alsmede het jaarverslag van de ondernemingsraad. Veel aandacht wordt in het verslag ook geschonken aan de uitslag van de lektuurenquête. Het resultaat is reeds kort samengevat op pagina 2 van dit nummer, doch uit het verslag zelf komen veel interessante gegevens naar voren omtrent de voorkeur van werktuigkundigen en stuurlieden, alsmede van scheepsgezellen. Duidelijk is ook gebleken dat de aard van de reizen die een schip maakt, ja zelfs de verschillende leeftijdsgroepen aan boord geen vertekening te zien geven van de doorsnee-opinie. Overigens, de response op de enquête is zeer hoog geweest, namelijk 69%. Door van elk tijdschrift dat momenteel naar de schepen wordt gestuurd, één exemplaar minder te zenden, is men erin geslaagd het lektuurpakket uit te breiden en daardoor meer variatie in de leesstof te brengen.

Ook wordt in het jongste verslag een overzicht gegeven van het werk van de diverse PLA-projectgroepen. Wie over dit alles en de overige punten die op een plenaire zitting worden besproken, meer wil weten, kan het best een exemplaar van het volledig verslag aanvragen.

Het Suezkanaal en de „Daphne”

Het bericht in „Nieuws van Shell Tankers”, dat de „Daphne” in juli voor ongeveer drie weken was vercharterd voor het houden van meer/stopprouven in het Suezkanaal, trok wel de aandacht. Goed, we wisten dat het kanaal weer werd gebruikt, ook dat een aantal Shell-tankers er al gebruik van heeft gemaakt. Ook zijn er al verschillende krantenartikelen geweest, die gewag maakten van werkzaamheden om het kanaal te verbreden, te verdiepen, kortom geschikt te maken voor grotere schepen. Maar een volledig overzicht van hetgeen al is gedaan en wat men nog van plan is, dat is minder algemeen bekend. In „Zeskrant”, het blad van IHC-Holland, lasen wij een zeer uitgebreid artikel van een speciale verslaggever, die enige tijd in Egypte doorbracht. Een deel van hetgeen u hiernaast aantreft is aan het door hem geschreven artikel ontleend, waarvoor wij zijn toestemming ontvingen.

Dat IHC een verslaggever naar het land van de sfinxen en faraos zond, is niet zo vreemd. Uiteindelijk dateren de relaties tussen de Suezkanaalmaatschappij en IHC al van vèr voor de 2e wereldoorlog. Ook bij de thans aan de gang zijnde werkzaamheden is IHC nauw betrokken. Onder de afkorting KDH werkt een combinatie van Dredging International uit België met de nieuwe IHC snijkopzuiger „Rubens” en HAM Holland met de nieuwe, eveneens in Nederland gebouwde zuiger „HAM 217” in blok K van het Suezkanaal. Er moet in 33 maanden 42.600.000 m³ grond verzet worden. In de eerste drie maanden, met installatie en kinderziektes inbegrepen, was officieel al 3.820.000 m³ verwerkt. Die produktie is inmiddels aanzienlijk groter geworden – men werkt in continue arbeid – zodat het ernaar uitziet, dat men het werk ruimschoots op tijd zal klaren.

Een stukje geschiedenis

Het idee om de Middellandse Zee en de Rode Zee door een kanaal met elkaar te verbinden, door de engte van Suez, is al 40 eeuwen oud. Het eerste kanaal werd gegraven onder de regering van Senusret III, farao van Egypte, ongeveer 2000 jaar voor Christus. Hij liet de twee zeeën indirect met elkaar in verbinding komen via de Nijl en zijn zijtakken. Na verzanding, weer geschikt maken en opnieuw verzanden kwam er een eind aan deze ver-

binding rondom 776 na Christus.

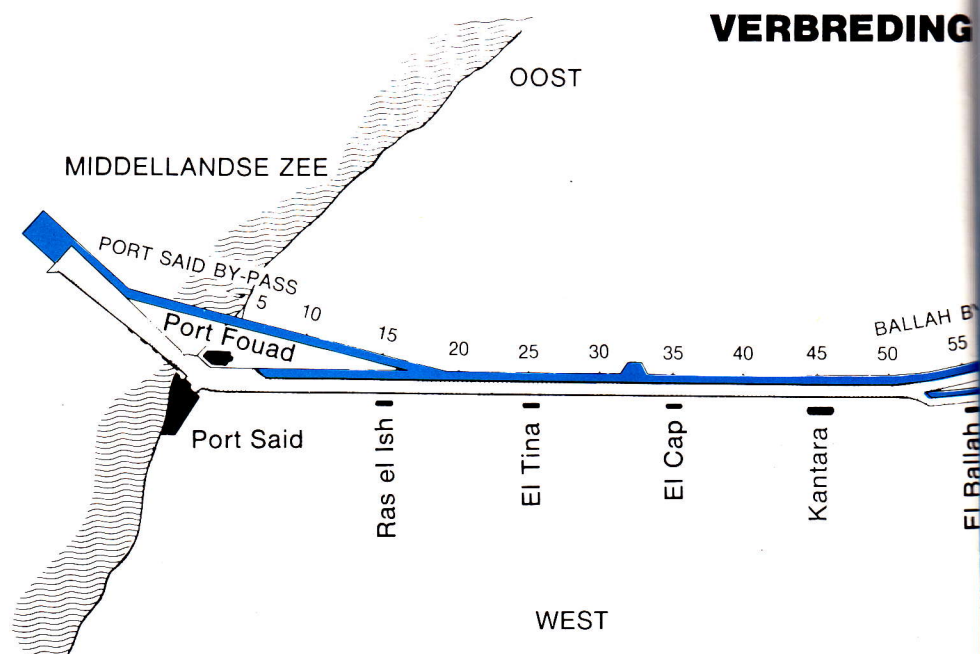
Het graven van het kanaal zoals het nu bekend is, begon op 25 april 1859 en de werkzaamheden eindigden op 17 november 1869. Natuurlijk is nadien het kanaal steeds zoveel mogelijk aangepast aan de eisen die het scheepvaartverkeer stelt.

Enkele cijfers

De afstand van de boei op de Middellandse Zee tot aan de vuurtoren van Port Said is 11 kilometer. Van de vuurtoren van Port Said naar Ismailia is het 78 kilometer en van Ismailia naar Port Tewfik is het 84 kilometer, waardoor we zouden kunnen zeggen, dat het kanaal in totaal 173 kilometer lang is. De breedte over de waterspiegel is 200 meter. Tussen de boeien is de breedte 110 meter.

Op 11 meter diepte is de kanaalbreedte 90 meter. De grootste diepte is thans 15 meter en de toegelaten maximale diepgang is 11,58 meter. Bij de opening van het kanaal in 1869 was de maximale diepgang bijna 7 meter.

Op het ogenblik kunnen schepen tot 60.000 ton volledig geladen en tot 250.000 ton in ballast het kanaal passeren. In 1966 – vóór de sluiting van het kanaal – passeerden per dag gemiddeld 58,2 schepen het kanaal. In 1977 was dit, na een aarzelend begin, weer opgelopen tot 56 gemiddeld. Qua tonnage is de stijging minder markant, want in



1966 was de gemiddeld passerende tonnage 751.000 ton per dag, in 1977 600.000 ton.

Verdere ontwikkeling

Ondanks dat gedurende de sluiting van het kanaal tussen 1967 en 1975 de Suezkanaalmaatschappij werkzaamheden verrichtte buiten de kanaalzone, werden door een kleine staf toch al plannen gemaakt voor heropening en snelle aanpassing van het kanaal aan het veranderende patroon van de wereldscheepvaart. Thans liggen plannen op tafel om in twee fasen het kanaal geschikt te maken voor schepen tot 260.000 ton draagvermogen in geladen toestand en 300.000 ton gedeeltelijk geladen.

Met de eerste fase, die in 1980 voltooid moet zijn, begon men onmiddellijk na de heropening van het kanaal in 1975. Het is daarbij de bedoeling, dat schepen met een maximaal toegestane diepgang van 16 meter het kanaal kunnen passeren, d.w.z. schepen met een draagvermogen van 150.000 ton kunnen dan volledig geladen passeren. Tankers tot 250.000 ton kunnen dan gedeeltelijk geladen of in ballast door het kanaal.

Om dit doel te bereiken moeten de volgende werkzaamheden worden verricht:

- 1 95 miljoen m³ grond moet droog verzet worden. Daarvan was 75% tegen het einde van 1977 klaar.
- 2 Alle bochten in het kanaal moeten zodanig be-

werkt worden, dat de straal van elke bocht niet minder zal zijn dan 5.000 meter.

3 De beschoeiingen aan de oostelijke oever moeten, inclusief de bolders en andere hindernissen, verwijderd worden. Een nieuwe oeververzoening van 144,5 kilometer moet gebouwd worden om het kanaal tot aan de tweede fase gereed te maken. Tegen het eind van 1977 was 45% van dat werk voltooid.

4 Een aantal hindernissen die de uitvoering van het werk in de weg stonden, zoals de El Ferdan brug, de landingsplaatsen van de Kantarrah veerboot e.d., moeten verwijderd worden.

5 Er moet een nieuwe bypass gebaggerd worden in het noordelijk deel van het kanaal, die tot doel heeft de konvooien naar het noorden door te laten. De nieuwe Port Said by-pass zal 18 kilometer ten zuiden van Port Said beginnen en ten oosten van Port Fouad in de Middellandse Zee uitkomen. De totale lengte zal 19 kilometer zijn.

6 Een nieuwe oostelijke pier met een lengte van ongeveer twee kilometer moet geconstrueerd worden en een westelijke met een lengte van 500 meter om de nieuwe uitgang van de Port Said by-pass te beschermen. Hiervoor zal vermoedelijk het door IHC Holland gebouwde hefeiland Stevin 73 gebruikt worden.

7 Er zal een nieuwe by-pass komen bij Deversoir, waar supertankers op weg naar het noorden kun-

nen ankeren. De lengte daarvan zal ongeveer 9½ kilometer zijn

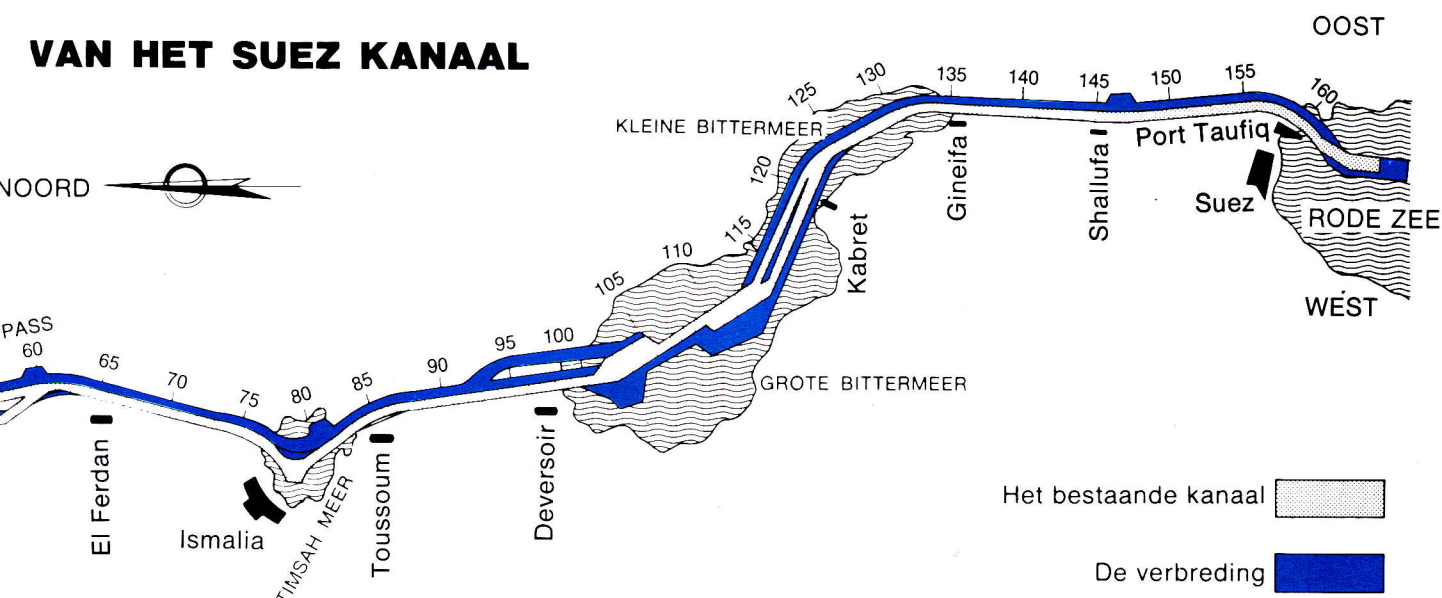
8 Voor de eerste fase moet er in totaal 556 miljoen m³ gebaggerd worden. Daarvan zal 132 miljoen m³ door de baggervloot van de Suezkanaalmaatschappij verwijderd worden, terwijl 424 m³ uitbesteed is aan een aantal buitenlandse firma's.

9 Vergroting van het aantal ligplaatsen in de haven van Port Said, om meer schepen te kunnen behandelen.

10 De aanschaf van materieel om ten dienste te staan van de scheepvaart.

Na voltooiing van de tweede fase, die alleen verdieping van het kanaal inhoudt, zullen tankers tot 260 duizend ton draagvermogen volledig geladen kunnen passeren, waarbij een diepgang tot ruim 20 meter is toegestaan. In het onderzoekcentrum van de Suezkanaalmaatschappij in Ismailia wordt in een aantal laboratoria volop gewerkt aan een plan voor deze tweede fase. De resultaten verkregen met de proeven met onze „Daphne” zullen hierbij van grote betekenis kunnen zijn. Vandaar ook dat de Suezkanaal-autoriteiten per telegram hun erkentelijkheid uitspraken aan gezagvoerder en alle overige opvarenden voor de bijzonder waardevolle medewerking die door hen tijdens de proeven was verleend, met als slotzin: „We could have wished for no better hosts or active partners”.

VAN HET SUEZ KANAAL



De „Daphne” meldt:

De voorbereidingen voor de „Suez Canal trials” begonnen reeds op 19 juni, aldus kapitein Korsen van de „Daphne”. Op die datum lag het schip in Port Dickson Ras Tanura crude te lossen. Een telexbericht uit Rotterdam kondigde een bijzonder charter aan, omdat de hydrodynamische eigenschappen van een 70.000 tonner in het huidige Suez-kanaal kunnen worden vergeleken met die van een VLCC na de ontwerpen uitbreiding van het Kanaal. En de „Daphne” was voorbestemd om, met dit voor ogen, proeven van bekwaamheid af te leggen. Echter, om aan de gestelde eisen te voldoen, moesten niet alleen de ladingtanks en pompkamer schoon en gasvrij worden gemaakt, maar ook het anker en meergerei, de navigatie- en communicatiemiddelen, de voortstuw- ing, enz. extra worden gecontroleerd. Een gehele ommekeer in onze dagelijkse beslommeringen, al moesten wij nog wel even het restant van de lading in Singapore lossen.

Ook – en laten wij dat vooral niet vergeten – moest accommodatie gereed worden gemaakt voor maar liefst 14 extra personen, de meesten Engelsen. Vandaar dat vier kampeerbedden hun entree maakten op de „Daphne”, zonder dat wij zover gingen er een grasmat onder te spreiden. Besloten werd het tankwassen in de Zuid-Chinese Zee, ten anker liggend, uit te voeren, daarna de sloptank in Bukom. Een legertje Chinese vrouwtjes „ontfermden” zich te Bukom over het sediment in de tanks. Nadat het schip goed was bevoorrad – wij waren uiteindelijk ook gastheer – en uitgerust om aan de eisen te voldoen, vertrokken wij 4 juli van Bukom, opdat wij op de 20e juli, de datum waarop het charter een aanvang zou nemen, in de Suez-baai zouden zijn.

Na aankomst aldaar kwam de „verbindingsman”, Captain C. Stewart van het Engelse kantoor, aan boord, die zich zou ontpoppen tot onze steun en toeverlaat. De slaapplekken werden vervolgens ingedeeld, opdat alles gereed zou zijn voor de Britse „consultants” en 2 Egyptische seniorloodsen, alsmede de assistent van de wrakkenafdeling van de Suez-kanaalmaatschappij. Dit laatste klinkt wellicht wat sinister, doch deze man – aldus aangekondigd – bleek zich hoofdzakelijk te gaan bemoeien met de sleepboten en het verkeer in het kanaal.

Onder de Engelsen waren figuren van zeer uiteenlopend soort, o.a. een loods, 3 sleepbootkapiteins, civil engineers, naval architects en nog een zeer kleurrijk man, namelijk een „royal navy captain retired”.

Weliswaar was hij op vergevorderde leeftijd, doch dit deed geen afbreuk aan zijn vitaliteit. Bovendien kon hij bijzonder smakelijk vertellen over zijn „navy”periode. Hij was in de Tweede Wereldoorlog o.a. „gunnery officer” op de „Prince of Wales”, die tezamen met de „Hood” het gevecht aanging met de Duitse „Bismarck” en de „Prinz Eugen”.

Stopproeven

De eerste dag bij Suez, nadat alle gasten waren geïnstalleerd, werden de te nemen proeven uitvoerig doorgenomen. Ook werd speciale meet- en registratie-apparatuur aan boord gehesen. Een „stopping trial” hield in, dat het schip zoveel mogelijk in het midden van het kanaal zou moeten stoppen over een zo kort mogelijke afstand, met behulp van sleepboten. Voor dit doel was een gebied van het kanaal, van km 137 tot 141, voorzien van speciale bakens, om de 200 meter. Alvorens met de werkelijke proeven te beginnen werd geoefend in open zee, in de Golf van Suez. Nagegaan werd onder andere hoe de sleepboten het best konden worden vastgemaakt en welk type boten moest worden gebruikt. Er waren 3 tot 4





slepers ter beschikking, 2 Voith Schneider en 2 Schottels. Meestal werden een of twee slepers op het achterschip vastgemaakt, terwijl de andere twee om beurten als „target“ dienden, waarmee de stopweg door middel van peiling met afstand kon worden bepaald.

De tros van de sleepboot werd met een zgn. load shackle vastgemaakt op de tension wire van de „Daphne“. Zo'n shackle maakt het mogelijk om langs elektronische weg de trekkracht op een meter in een centrale plaats op elk gewenst tijdstip af te lezen.

Drie dagen lang duurde het oefenen, daarna werd het menens. Bij Port Tewfik gleed de „Daphne“ elke keer tussen 12.00 en 13.00 uur achter het noordgaande konvooi zulks afhankelijk van het aantal schepen per konvooi. Gewoonlijk was het schip dan omstreeks 15.00 uur in het oefengebied, waar de proef werd genomen, die ongeveer 15 minuten in beslag nam.

Daarna voer de „Daphne“ dan weer door naar het Grote Bittermeer, om te ankeren tot de volgende ochtend omstreeks 03.00 uur. Achter het zuidgaande konvooi voer de „Daphne“ weer mee om de Zuid. Op die wijze kon steeds met daglicht worden geoefend, waarbij gegevens als stopweg, aanvangssnelheid, trekkracht van sleepboten, hoeken die de sleptros met de hartlijn van het schip maakte, enz. werden genoteerd. Deze werden later, op de elke avond gehouden vergadering, besproken. Vier dagen duurde dit, waarna een dag rust werd ingelast.

Bezoek

Het waren drukke dagen, vooral voor de civiele dienst. Veel bezoekers kwamen nog onaangekondigd aan boord, om de proeven gade te slaan. Het is zelfs verscheidene malen voorgekomen, dat de brug plotseling als het ware in beslag werd genomen door wel 20 gasten, meest Egyptische hoofden van Suezkanaaldepartementen, met hun gevolg. Op een van de laatste dagen kwam onverwachts de directeur van de kanaalmaatschappij, met groot gevolg inclusief persfotograaf, even langs. Resultaat: allerhand foto's in „Al Ahram“ en „Al Akbar“. Dankbaar waren we voor de extra steward aan boord, want een ieder moest z'n natje en droogje hebben. Soms was de enige oplossing om gewoon sandwiches te maken.

Na de rustdag werden de „stopping trials“ hervat, nu met een andere diepgang. Drie dagen duurden deze proeven. Op één ervan moest in aansluiting nog een polyprop tros en een tension wire, met speciaal daarvoor aangeschafte motorbootjes, worden uitgebracht en aan de wal vastgemaakt. Het ging er hierbij om hoeveel tijd dit in beslag nam. Ook is het eenmaal voorgekomen, dat we echt moesten meren, vanwege het aan de grond lopen van een schip voor ons in het konvooi. Natuurlijk gebeurde dit midden in de nacht, als niemand erop rekent.

Meerproeven

Ten behoeve van de meerproeven in de „Ballah bypass“ werden waarnemers met hun apparatuur

aan de wal „in stelling“ gebracht. Op speciaal verzoek meerden we in het midden van het kanaal af, met 4 tension wires. (2 sb voor en achter, 2 bb idem). Geen ideale manier van meren: door de zuiging van de passerende konvooien reed het schip zodanig heen en weer, dat al gauw 2 wires knapten. Daarna werd langszij gemeerd, waardoor er minder beweging in de „Daphne“ kwam.

Vier dagen lang nam een Britse ploeg de gegevens op tijdens het passeren van de konvooien, zoals beweging, krachten op het meergerei m.b.v. de eerdergenoemde „load shackles“, alsmede de golfhoogte. Ook gegevens van de passerende schepen werden genoteerd, zoals tonnage, diepgang, enz.

Uitje

Kapitein Stewart van S.I.M. bood de opvarenden tijdens de meerproeven een tocht naar Cairo en de pyramiden aan, waarvoor 2 ploegen werden samengesteld. Immers, de proeven moesten doorgang blijven vinden. Iedereen was bijzonder ingenomen met het uitstapje, genoot ten volle, betreurde alleen dat de tijd ontbrak om alles werkelijk goed te bekijken. Vooral de voorwerpen uit het grijze verleden in het museum verdienden meer aandacht. Wat niet wegneemt dat – met de tevens aangeboden lunch – de erkentelijkheid voor dit „uitje“ groot was.

Zoeklicht

In deze serie, waarin verschillende personen en afdelingen eens nader worden belicht, deze maand de lunchkamer. FDL zoals deze afdeling officieel heet. Net als de postkamer – waar wij het zoeklicht reeds eerder op richtten – een afdeling van Shell Nederland, die echter voor alle drie in het Shell-Gebouw kantoorhoudende maatschappijen diensten verricht.

Die diensten strekken zich niet alleen uit tot de vaste bewoners van het Shell-Gebouw, zo om en nabij de 800 totaal, doch eveneens tot de vele gasten, waaronder onze zeevarenden. Want zijn zij tijdens kantoorbezoek, aan het begin of einde van het verlof, of voor cursussen, bijeenkomsten e.d. in het Shell-Gebouw, dan nuttigen ook zij een maaltijd bereid door het lunchkamepersoneel. Bij gewoon kantoorbezoek in de grote lunchkamer, doch bij cursussen veelal op de 2e etage in de „gastenhoek” of in een der drie zaaltjes op deze etage. Doch waar men de lunch ook gebruikt, het komt allemaal uit een en dezelfde keuken. Om wat meer te weten te komen van wat alle pauzerende, vergaderende of anderszins bijeengekomen collega's zo per week aan koude of warme lunches nuttigen, zijn wij eens gaan praten met het hoofd van deze afdeling, de heer S. E. Koenraads, toevallig ook een ex-zeevarende, al voer hij in het begin van zijn loopbaan niet bij Shell Tankers.

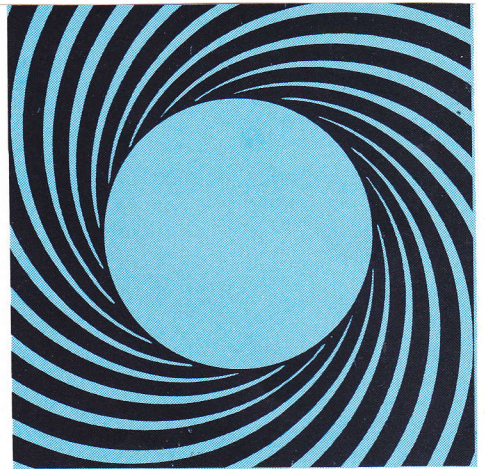
Gasten

Niet alleen moet worden gezorgd voor de vele gebruikers van de lunchkamer die – al wandelend met een „plateau” langs de met allerlei hapjes uitgeruste balies – zelf hun lunch samenstellen. Door het lunchkamepersoneel worden per jaar ook nog zo'n 10.000 gasten bediend. Ja, u leest het goed, tienduizend gasten per jaar. Daaronder niet alleen begrepen de gebruikers van de gastenhoek, waar bezoekers met hun gastheer of gastvrouw de lunch geserveerd krijgen, maar ook de talloze groepen personen die in de drie afzonderlijke zaaltjes op de 2e etage als groep een maaltijd geserveerd krijgen. Meestentijds zijn dat groepen wier vergadering of bijeenkomst zich over zo'n groot deel van de dag uitstrekt, dat een maaltijd dient te worden genuttigd. Daarbij wordt de groep bij elkaar gehouden, want u weet het: over de tafel worden soms meer spijkers met koppen geslagen dan gezeten aan een vergadertafel.

Toch, tienduizend is een groot aantal. Zeker als je bedenkt dat voor de bediening slechts een tiental dames beschikbaar is. Serveersters die des morgens met het behelzen van de koffie en de gasten bediend, hetgeen ook verklaart waarom men ertoe moest overgaan bezoekende zeevarenden te vragen om, net als de vaste bewoners van het Shell-Gebouw, zelf langs de balie de door hen gewenste maaltijd samen te stellen en die in de lunchkamer te nuttigen. Ook deze serveersters hebben nog recht op een lunchpauze, zodat meestentijds de gastheren dringend wordt gevraagd zich stipt aan de afgesproken lunchtijd te houden. Wie de bediening gadeslaat, zal niet kunnen ontkennen dat dit vakkundig geschiedt. Geen wonder, want allen hebben inmiddels het diploma „gastenverzorging” van de gemeenschappelijke horeca-bedrijven gehaald.

Spiegelzaal

Een rem op tijdig aan tafel gaan is nogal eens het gebruiken door de gastheer (of -vrouw) met de gasten van, wat is gaan heten, de „Spiegelzaal”. Dit is de ruimte achter in de lunchkamer, die dit jaar geheel is afgesloten van de rest door grote spiegels, waaraan het zaaltje ook zijn naam ontleent. Het werd voorheen namelijk wel eens als een gemis gevoeld, dat men – alvorens aan tafel te gaan – niets eerst eens een drankje kon nuttigen in een aparte, gezellige ruimte. Die mogelijkheid is er nu wel, doch ze brengt sommigen er wel eens toe daar iets langer te vertoeven dan voor een vlotte gang van zaken bij de lunch zelf gewenst is. Diezelfde spiegelzaal wordt thans veelal ook gebruikt voor afscheid van collega's. Immers, juist de intimiteit die deze zaal biedt, leent zich hiertoe bij





De heer S. E. Koenraads die, samen met Mw. C. M. van Drunen, erop toeziet dat een ieder in het Shell-Gebouw op tijd zijn „natje en droogje” krijgt.

uitstek. Zou men met zo'n vijftig bezoekers in een verder lege lunchkamer staan, dan voelt zo'n groep zich er—door de grote ruimte—wat verloren. De heer Koenraads heeft zich terdege op ons gesprek voorbereid. Daar zijn wij alleen maar blij mee, want juist de cijfers die hij ons weet te geven, gunnen ons een goed inzicht in het intense gebruik van de lunchkamer in het Shell-Gebouw. Per week worden zo'n 750 warme maaltijden verstrekt; een groot deel hiervan gaat ongetwijfeld naar alleenstaanden die zelfstandig wonen en op deze wijze niet zelf thuis hoeven te koken. Alhoewel, als je nagaat dat 's woensdags—de dag waarop hetzij nasi hetzij bami op het menu prijkt—het aantal warme maaltijden dat wordt afgenomen, groter is dan op welke dag ook, dan zijn er heel wat huisvaders die de verleiding niet kunnen weerstaan. Zij eten tussen de middag warm en des avonds wederom, met hun gezin.

Maar goed, helemaal zonder zonden leven is ook niet gezellig, dus het zij de genieters van de Indonesische specialiteit van de lunchkamer vergeven. Per week gaan er, behalve warme maaltijden, nog zo'n 1750 koude maaltijden door. Dat men overigens wel degelijk aandacht schenkt aan de „lijn” blijkt uit het verschil tussen het aantal witte (100) en bruine (150) broden dat per week wordt versneden. Dus toch calorie-bewust, al moeten we eigenlijk nu alles in joule uitdrukken. Tussen haakjes, behalve 250 broden vliegen er ook nog zo'n 350 broodjes de deur uit, alsmede 250 krentenbollen en koffiebroodjes. Het beleg erop—en dat is men zich niet altijd bewust als men van z'n lunch geniet—is altijd vers gesneden, zo vertelt ons de heer Koenraads. Vroeger werd beleg gebruikt dat elders machinaal was gesneden en verpakt. Maar de kwaliteitseisen van de lunchkamerleiding zijn hoog, dus thans wordt weer „vers” gesneden, 65 kg per week, om precies te zijn. Daarbij nog 25 kg kaas. Per week worden ook nog 1400 bekertjes maelvite, karnemelk en volle melk verkocht. Wie erg aan de lijn wil denken, kan—behalve door op het menu te kijken, waarop de calorieën van de verschillende gerechten zijn vermeld—altijd magere melk nemen, of halvarine, kwark en ga zo maar door.

Wat niet wegneemt dat per week toch ook nog 400 slaatjes de deur uitvliegen, maar uiteindelijk zijn er ook veel slanke gebruikers van de lunchkamer. Zij kunnen zich ook veroorloven de 650 warme snacks te verorberen, of de 600 puddinkjes. Of de—schrik niet—1500 koppen soep. Maar in het bereiden daarvan is het keukenpersoneel (alle vier volledig gediplomeerd) ook „meester”.

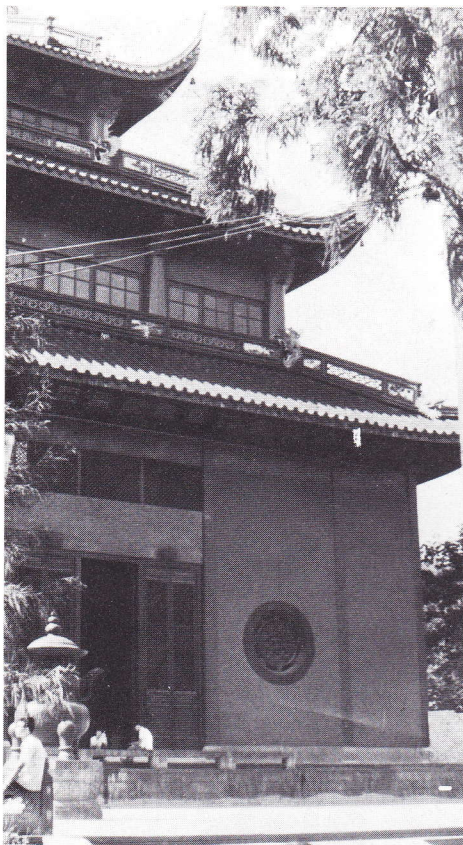
Behalve keukenpersoneel, serveersters, alsmede 2 kelners, is er nog een drietal „spoelsters”. En dit brengt ons gelijk op hetgeen ons al verwonderde—en in zekere zin bezorgd maakte—tijdens de nieuwbouw van het kantoorcomplex. Want keuken en lunchkamer bevinden zich op verschillende



etages. „Geen enkel bezwaar”, aldus de heer Koenraads. „We hadden in het begin wat aanloopmoeilijkheden, maar dat is volkomen verklaarbaar in een nieuwe omgeving. Thans draait alles vlot. De bestellingen die per intercom worden doorgegeven, zijn binnen een minuut beneden, dus lang te wachten hoeft niemand”.

Dat is een bevestiging van hetgeen elke lunchkamergebruiker zelf heeft ervaren. Lang te wachten hoef je nooit, tenzij veel collega's tegelijk hun plateau willen vullen. Dit wordt echter weer opgevangen door de „gespreide” lunchpauze in het Shell-Gebouw. Topdagen voor de collega's van FDL zijn de kerstdagen. Niet alleen moeten dan ongeveer 400 kerstlunches worden bereid, maar ook de verzorging van de „jaarlijkse” bijeenkomsten voor de drie in het gebouw gehuisveste maatschappijen valt omstreeks die tijd. Toch maar goed dat deze „stille werkers op de achtergrond” hun mannetje staan.

SHANGHAI



De opvarenden van de „Atys”, die in juli hun schip in Shanghai aan slopers overdroegen, hadden ruimschoots gelegenheid om deze stad met z'n ruim 10 miljoen inwoners goed te bekijken. Vijf dagen lang duurde het verblijf in een hotel aldaar, alvorens ze het vliegtuig konden nemen dat hen – een Chinese ervaring rijker – via Peking naar hetzij een volgend schip hetzij naar Nederland bracht. Wij spraken onder andere met 2e stuurman Jongeneel, die ook de bij dit artikel geplaatste foto's beschikbaar stelde.

Dat de situatie in China vergeleken met vroeger wel veranderd is, bleek alras uit de mogelijkheid voor de opvarenden van de „Atys” om de wal op te gaan. Het schip lag eerst ten anker op de Yangtse Kiang (een reis van enkele uren per boot en bus vanaf Shanghai en streng verboden te fotograferen!) en daarna nog enkele dagen op de boeien (Wangpoo River) nabij Shanghai. In beide gevallen was passagieren toegestaan, alhoewel uitsluitend naar Shanghai en vòòr middernacht terug, want dan gaat de spertijd in.

Erg veel gebruik daarvan werd er niet gemaakt, want het duurde geruime tijd alvorens Chinese valuta kon worden opgenomen. Maar goed, de mogelijkheid was er, in tegenstelling tot de ervaring een aantal jaren geleden, toen de opvarenden van een onzer schepen nauwelijks bij de gangway mochten komen. Want in vroeger jaren werd ieder Westers schip, dat door omstandigheden de haven van Shanghai moest binnenlopen, zwaar bevaakt. Nu was het voldoende om je monsterboekje en een walpasje mee te nemen als je de wal op wilde.

Voordat de overdracht plaatsvond, werd wel aan boord zeer zorgvuldig alle persoonlijke bagage van de opvarenden gecontroleerd. Alles wat mogelijk tot de scheepsuitrusting zou kunnen behoren – en dus contractueel in de verkoop begrepen – werd onmiddellijk in beslag genomen. Het kostte daarom heel wat moeite de douane-autoriteiten ervan te overtuigen dat een stuurman van de Shell-vloot ook z'n eigen kijker of sextant meevaart, met andere woorden, dat dit privé-eigendom is. Zelfs een Shell-vlaggetje werd onmiddellijk in beslag genomen. De „grote” bagage werd twee dagen vòòr de overdracht verzegeld. Iedereen had dus voor de rest van het verblijf alleen nog zijn handbagage ter beschikking. Doordat men langer in Shanghai bleef dan verwacht, kwamen er nog wel eens kleine probleempjes met kleding voor. Er werden dan ook heel wat shirts en onderbroeken in de wastafels van het hotel „uitgeflooderd” en over een ventilator gedroogd. Tevoren dienden lijsten te worden gecompleteerd van datgene wat de opvarenden op hun terugreis zouden dragen of in hun handbagage met zich zouden nemen. Het aantal ringen dat men ging dragen – óók de trouwring – een kettinkje dat men om de hals droeg, horloge, vulpen, noem maar op, alles moest op de lijst.

Nadat de overdracht eenmaal had plaatsgevonden, arriveerde een boot om de opvarenden met hun bagage naar de wal te brengen. Weer was er controle op de reis, die zo'n half uur duurde, maar daarna kon men dan echt voet op Chinese bodem zetten. Wat al onmiddellijk opviel bij het naderen van de steiger was de menigte die met ernstige gezichten, niet lelijk maar ook niet vriendelijk, de westerlingen bekeek. Trouwens, die belangstelling zou nauwelijks verminderen in de daarop volgende dagen. En dat gold niet alleen stuurman Jongeneel, die met zijn meer dan twee meter lengte en blonde haren wel moest opvallen tussen

het bedrijvige, maar toch klein van postuur zijnde Chinese volkje, maar net zo goed de andere opvarenden. Waar men ook ging of stond, altijd waren er wel Chinezen die bleven staan, ja, zelfs meeliepen om te zien wat die buitenlanders gingen doen. Op zichzelf vreemd, want Shanghai is waarachtig niet zo geïsoleerd dat hier nooit bezoekers uit andere werelddelen komen. Dat bleek trouwens ook wel uit de gasten in het hotel waar de gehele bemanning werd ondergebracht, want het waren er bijna uitsluitend buitenlanders.

Dat Shanghai nu ook weer niet wordt overstroomd door toeristen, bleek uit de aanwezigheid van slechts 3 hotels in deze metropool. En van die drie is er slechts één air-conditioned. Overigens een hotel waar men fantastisch kan eten als we alle verhalen mogen geloven. Er was keuze tussen „continental” en „chinees” eten. Met de Nederlandse gewoonte nu en dan eens lekker te gaan chinezen, kunnen we ons voorstellen dat menig opvarende de Peking eend, tjak tjoy en watermeloen, alle eer heeft aangedaan. Om dit alles weg te spoelen was er Sea Gull bier, in literflessen, een erg prettige maat als het wat warmer is!

Het hotel zelf beschikte over een groot aantal, stuk voor stuk ruime kamers. Weliswaar naar onze begrippen nogal ouderwets ingericht, maar zeker niet onaangenaam. De maaltijden kon men in het hotel gebruiken of in de zeemansclub. Dus gewoon eens lekker op stap gaan en ergens in de stad een goede maaltijd gebruiken, was er voor de „Atys”-opvarenden niet bij.

Trouwens, dat sloeg in zekere zin ook op het win-





Het hotel, waar onze collega's vijf dagen verbleven.



Ochtendgymnastiek, op straat



Tempel in Hang-Zhou

kelen. Want alhoewel Shanghai nu niet bepaald overvloedig van echt gezellige winkelstraten, zijn er wel degelijk mogelijkheden om etalages te bekijken, vooral in de buurt van Nanking Road. De Chinese variatie op V & D heet „First Department Store”. Buitenlanders mochten daar echter niets kopen, zij waren aangewezen op de „Friendship Store”, een groot warenhuis waar werkelijk van alles te koop is. Van edelstenen tot fietsen, van tandpasta tot kamferkisten. De prijzen? Nou, dat viel wel een beetje tegen. Als je belangstelling had voor jade, moest je wel een goed gevulde beurs hebben. Een armbandje met daarbij behorend ket-tinkje waar Jongeneel's oog op viel, kostte het lieve sommetje van een ton. En al durven wij te beweren dat zeevarenden echt niet slecht worden betaald, een dergelijk bedrag heeft ook een Shell Tankers man niet dagelijks op zak. Maar bij voorbeeld een fraai waterverfje op – wat we zouden willen noemen – een rol dun behangpapier, dat kon je voor f 25 wel bemachtigen. Al waren er ook zulke kunstprodukten waarvoor f 1000 werd gevraagd. En degenen die erop stonden om toch jade voor hun eega mee te brengen, die moesten voor een klein stukje van dit kostbare materiaal een prijs betalen van in de vier cijfers. Maar dan was het wel echt jade, wat je uiteindelijk in Singapore niet altijd kunt zeggen. Om nog maar te zwijgen over de Rotterdamse rommelmarkt, waar je een jade-beeld voor f 75 op de kop kunt tikken, al moet je niet verwonderd zijn ergens in een klein hoekje te vinden: „plastic, made in Hongkong”. Bezoekers zoals onze zeevarenden kregen overigens een pasje, waarop aantekening werd gehouden van hun uitgaven en aankopen, dit wederom om de lijst van persoonlijke eigendommen bij vertrek uit China compleet en volkomen „bij” te houden. Overigens, door het pasje kon menigmaal met korting worden gekocht, wel 50% b.v. op filmrolletjes, maar alleen zwart/wit, want kleurenfilm is nauwelijks te krijgen.

Uitstapjes

Twee uitstapjes waren er voor de liefhebbers onder onze Shanghai-gangers. Eén naar een tentoonstelling van produkten die in Shanghai worden vervaardigd, een excursie aangeboden door de kopers van het schip. Een ander uitstapje ging naar de stad Hang Zhou, ongeveer 180 km van Shanghai gelegen.

Bij de eerste excursie raakten de deelnemers niet zo sterk onder de indruk van hetgeen aldaar wordt gefabriceerd. Immers, over het algemeen produkten zoals wij die zouden verwachten in de goedkopere warenhuizen in ons land. Een trap-naaimachine, een brommer met een 1-pk motor, dat zijn zaken waar wij, verwende westerlingen, niet van achterover slaan. Aan de andere kant mogen we beslist niet vergeten dat, in vergelijking met zo'n tiental jaren geleden, uit de getoonde produkten op de tentoonstelling blijkt, dat wel degelijk vooruitgang is gemaakt met de industriële productie in dit enorme land.

Wel onder de indruk raakten de deelnemers aan de tweede excursie, die per trein ging. Men werd ondergebracht in een speciaal voor buitenlanders gereserveerd rijtuig, bijzonder comfortabel, met vier begeleidende heren, namelijk: een vertegenwoordiger van het zeemanshuis, een tolk, een gids en, waarachtig, een politiek commissaris. Steeds weer wordt overigens bij alle gesprekken teruggekomen op de „bevrijding” van China. Ook in de nieuwsmedia komt dit voortdurend naar voren. Want behalve kranten in de Chinese taal is er ook een krant in de Engelse taal, de „Peking Review”. Hierin staat geen wereldnieuws, maar een populaire uiteenzetting van de Rood-Chinese politieke gedachte en commentaar op enige gebeurtenissen in het buitenland. Rusland kwam er niet erg best af. Ook de „bende van vier” komt voortdurend ter sprake, met het oprollen waarvan China een nieuwe weg is ingeslagen. Overigens, het rode boekje is nimmer ter sprake gekomen! Maar om op die tweede excursie terug te komen, hierop leerden de deelnemers China kennen zoals wij het ons nog min of meer voorstellen. Hang Zhou, een bijzonder oude stad, met pagodes, tempels, met bronnen en theeplantages in de omgeving, leek zo weg te zijn gelopen uit de boeken die we allemaal wel eens hebben gelezen over het oude China.

Totaal-beeld

Vergeleken met verslagen die er zijn over de situatie in Shanghai, de grote handels- en marinehaven van het Chinese rijk, zo'n tien tot vijftien jaar geleden, is er heel wat veranderd. Sliepen toen nog tienduizenden in een rieten matje, gewoon op straat, nu bevolken de inwoners eindeloze rijen betonnen woonblokken. Niet fraai om aan te zien voor westerse ogen, doch netjes en doelmatig. Een gezin is er ondergebracht in één of twee ka-

mers, een situatie die voor minder verwiende dan wij meer dan draaglijk is.

Heel merkwaardig is wel te moeten vaststellen, dat in het China van tegenwoordig nog veel op de bon is. Textiel bij voorbeeld, daarvan krijgt men per persoon per jaar slechts drie meter. Ook rijst, spijsolie en vlees zijn gedistribueerd, althans in de miljoenensteden, maar de hoeveelheden zijn voldoende om een ieder er netjes gekleed en goed gevoed bij te laten lopen. De kleding bestaat niet alleen uit de door velen hier zo verfoeide maopakjes, want die schijnen alleen bij officiële gelegenheden nog in zwang te zijn. Wel worden vooral door dames de mao-jasjes nog veel gedragen, met omgeslagen mouw om het geheel er wat frivoler te doen uitzien. Een rok is wel degelijk voor vrouwen de meest gangbare kleding geworden, behalve bij het werken in de fabriek. En waarachtig, ook de nylon-kous is er in grote getale doorgedrongen, al is het met een kantpatroon. De haardracht van de dames in China is overigens zeer uniform.

Stap achteruit (of vooruit, het is net hoe je het bekijkt) is thans de aanwezigheid van heel wat auto's. Files komen er minder voor dan in onze grote steden, maar als je het vergelijkt met zo'n vijftien jaar geleden – toen in heel Shanghai nog geen duizend auto's reden – dan is het toch al heel wat drukker geworden. Privé-autobezit kent men er nog niet. Je ziet wel eens een file of verkeersopstopping, maar die is dan veroorzaakt door de een of andere Chinees, die de inhoud van een hele marktkraam achter zijn fiets vervoert en midden op de weg zijn evenwicht verliest. Want fietsers zijn er in massa's aanwezig. Wat dat betreft loopt het Chinese volk nog parallel met Nederlanders, die graag achter het stuur gaan zitten maar ook hun tweewieler nog koesteren, al was het alleen maar om gezond te blijven. Afijn, wij worden ook niet voor niets de Chinezen van Europa genoemd.

Een nieuwe afkorting heeft sedert kort zijn intrede gedaan in de scheepvaartwereld. Sommige van onze lezers, met name de opvarenden van de „Capiluna”, hebben er enkele maanden geleden reeds kennis meegemaakt. Zij behoorden tot de opvarenden van zes Nederlandse schepen die waren gekozen om een „proef”-vragenlijst in te vullen, dit als voorloper op de vragenlijsten die in de loop van deze maand naar niet minder dan 160 schepen zullen worden gezonden. Aangezien hierbij ook vijf schepen zijn van onderstaand artikel wat dieper in te gaan op de beweegredenen en het doel van dit STANSS-onderzoek.

Wij hebben in dit blad al eens een artikel gewijd aan het N.M.I., afkorting voor Nederlands Maritiem Instituut. In dit instituut zijn sedert 1973 de belangen van werknemers/werkgevers en overheid op het gebied van onderzoek en advieswerk ten behoeve van de zeevaart gebundeld.

In de afgelopen jaren bracht dit instituut reeds het nodige tot stand op technisch, economisch, nautisch en sociaal onderzoekgebied.

Ook strikt nodig nu zoveel veranderingen aan boord van de Nederlandse schepen optreden.

De afdeling binnen het N.M.I. die zich bezighoudt met de sociale kant van de zeescheepvaart, is het Maritiem Sociaal Research Centrum. Dit centrum bekijkt o.a. de relatie tussen mens en techniek, waarvoor een grootscheeps onderzoek is opgezet, dat de naam STANSS meekreeg (STANSS = Socio Technische Analyse van Scheepvaart Systemen).

Waarom is het STANSS-onderzoek opgezet?

De Nederlandse koopvaardij is o.a. in een slechtere concurrentiepositie gekomen omdat andere landen steunmaatregelen hebben genomen voor hun koopvaardij of kunnen opereren met lagere personeelskosten. De Nederlandse koopvaardij zal zich beter kunnen handhaven door o.a. te zoeken naar mogelijkheden om de bedrijfsvoering te verbeteren, waardoor zowel kosten kunnen worden bespaard als mogelijkheden geboden voor zeevarenden om zich verder te ontplooiën.

De aandachtige lezer zal hierbij onmiddellijk aan ons eigen PLA-project denken. Inderdaad is dit project min of meer in dezelfde richting opgezet, echter: PLA is een project dat zelfstandig binnen onze eigen organisatie is gegroeid en door de op de „F”-klasse schepen uitgevoerde experimenten al in een gevorderd stadium verkeert. PLA is echter geen project waarbij de gehele Nederlandse koopvaardij is betrokken. En dat is het STANSS-onderzoek wel. Met nadruk op het woord „onderzoek”, dus geen experiment. Het gaat uitsluitend om het vaststellen waar de eventuele knelpunten zitten in de Nederlandse koopvaardij of – anders uitgedrukt – wat er gewijzigd zou moeten worden. Echter, juist omdat de tankvaart wel bijzonder in het slop is geraakt – we willen er geen doekjes omwinden – was het voor ons zaak, juist voor onze eigen bedrijfstak, vroegtijdig na te gaan hoe bij ons de situatie kon worden verbeterd. Maar dat wil niet zeggen, dat wij niet onze medewerking aan het STANSS-onderzoek voor de gehele Nederlandse koopvaardij dienen te geven. Integendeel, als lid van de Koninklijke Nederlandse Reders Vereniging staan wij, als Shell Tankers, er ten volle achter en – via deelname aan de werkgroep – werken wij zelf mee aan de totstandkoming ervan. Trouwens, de resultaten van dit onderzoek zijn ook voor ons allen, werkzaam in de tankvaart, van groot belang.

Dus weer een onderzoek?

Ja, het zoveelste. Dat moeten wij zelf toegeven. Maar nu niet van de eerste de beste socioloog, of van een student die een scriptie wil schrijven en waarvan je later dan niets meer hoort. STANSS gaat een onderzoek verrichten dat een compleet inzicht verschaft in de huidige situatie bij de gehele Nederlandse koopvaardij, aan de hand waarvan men kan nagaan waar verbeteringen wenselijk en mogelijk zijn. De resultaten kunnen de basis vormen voor gerichte veranderingen in het leven en werken aan boord. Immers het functioneren van een schip is mede afhankelijk van een goed samenspel tussen mensen en technische middelen. Die veranderingen en – laten we hopen – verbeteringen kunnen zowel technische zijn aan boord, integratie van de diensten, wijziging in de opleiding voor zeevarenden, maar kunnen even goed slaan op het beleid van een rederijkantoor.

Hoort u er nog wat van?

Het STANSS-team is zich er terdege van bewust dat het voor medewerkers aan een onderzoek – degenen dus die het vragenformulier zorgvuldig moeten invullen – bijzonder teleurstellend is er nooit meer iets van te vernemen. Wij zullen na verloop van tijd zeker in de vorm van een artikel in dit blad op de resultaten terugkomen. Echter, de-

genen die regelmatig op de hoogte willen worden gehouden, behoeven slechts een briefkaart met naam en huisadres (linksboven vermelden „STANSS”-bulletin”) te zenden aan: Het Nederlands Maritiem Instituut, Maritiem Sociaal Research Centrum, Hofplein 19, 3032 AC Rotterdam, en zij zullen regelmatig bericht krijgen van de vorderingen, ontwikkelingen en resultaten.

Degenen van de „Capiluna” die aan de „proef”-enquête deelnamen, zullen zich herinneren dat zij wel enkele uurtjes moesten besteden om deze naar waarheid in te vullen. Ook zullen zij zich herinneren, dat – om het maar ronduit te zeggen – je het hemd van het lijf werd gevraagd. Logisch, want vele facetten komen bij zo'n onderzoek als het ware om de hoek kijken. Dus behalve vragen rechtstreeks slaande op het werk, de werksituatie, de omstandigheden aan boord, ook vragen van meer algemene aard.

Eén zaak moeten we echter, bij de veelheid van vragen, voor ogen blijven houden: de beantwoording ervan is strikt anoniem.

Wie doen er aan mee?

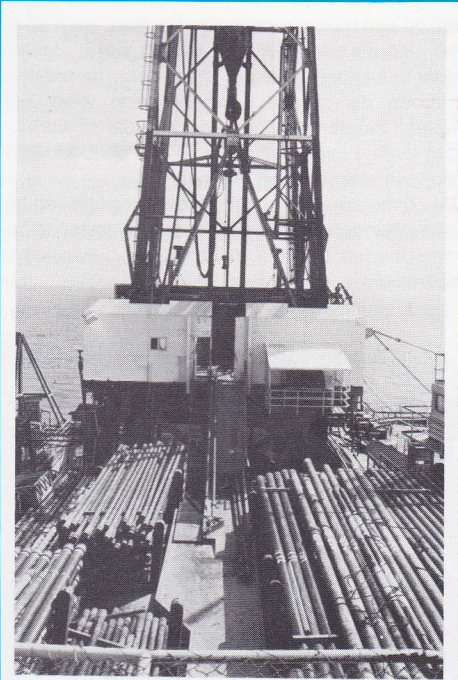
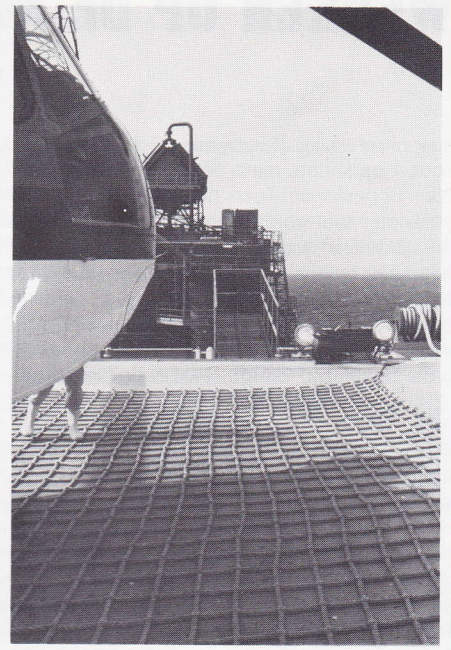
Aan de hand van de resultaten van de „proef”-enquête zijn er wijzigingen gekomen in de definitieve vragenlijsten. Daardoor is niet alleen de beantwoording gemakkelijker, maar komt datgene waar het de onderzoekers om gaat ook duidelijker naar voren.

De formulieren worden in de loop van het jaar verzonden naar niet minder dan 160 schepen uit de grote vaart, de kleine vaart, de zeesleepvaart en de supply-vaart. Op een klein aantal schepen zal een onderzoeker persoonlijk meegaan om ook nog persoonlijke gesprekken te voeren met iedereen en vooral ook om de situatie aan boord te observeren. Ook daarbij geldt dat niet alleen de antwoorden op de vragenlijsten, maar ook hetgeen wordt besproken of waargenomen strikt vertrouwelijk zal blijven. Noch persoonsnamen noch namen van schepen zullen in de resultaten openbaar worden gemaakt.

Met opzet is gekozen voor een grote verscheidenheid van scheepstypen, van soorten vaart, van vele rederijen, om een werkelijk algeheel inzicht te verkrijgen. Zoals reeds vermeld, zullen ook vijf van onze schepen vragenlijsten ontvangen. Dringend verzoek aan alle opvarenden om hieraan mee te werken, juist om het totaalbeeld niet te verstoren.

Wat doen ze ermee?

Het STANSS-team zal na verwerking van de antwoorden in de vragenlijsten beschikken over een volledig inzicht waar de knelpunten zitten in de Nederlandse koopvaardij. Op grond daarvan kunnen rederijen desgewenst tot gerichte veranderingen overgaan. De resultaten zullen als totaliteit worden bekend gemaakt, waarna elke rederij vrij is ermee te doen wat nuttig lijkt. STANSS geeft uitsluitend een onpartijdige diagnose van de bestaande problematiek, niet alleen vanuit een bedrijfskundig gezichtspunt, maar ook met open oog voor de sociale aspecten van het werken en leven aan boord. Het wil de mogelijkheden aangeven om verbetering te brengen in de leef- en werkomstandigheden, hetgeen uiteindelijk ook de bedrijfsvoering ten goede kan komen.



WERKEN OP DE NOORDZEE

Over booreilanden en produktieplatforms is in de Shell-voorlichtingsliteratuur al heel wat geschreven. In dit blad tonen wij ons wat dit betreft nogal terughoudend, omdat als personeelsblad van een rederijbedrijf onze belangstelling primair uitgaat naar de scheepvaart (en de tankvaart in het bijzonder). Echter, een uitnodiging om met andere voorlichters uit de Shell-wereld een bezoek te brengen aan een NAM-booreiland en een produktieplatform in de Noordzee, sloegen wij niet af. Ongewild drong zich daarbij een vergelijking op tussen het leven van onze collega's aan boord van de tankers en dat van de mensen op zo'n booreiland.

Alhoewel embarkeren en debarkeren bij tankers bij uitzondering ook per helikopter geschiedt — zoals onder andere bij Kaapstad en Las Palmas — is dit voor personeel dat op booreilanden dienstdoet, bijna vaste prik. „KLM Helikopters” heeft het er maar druk mee. Want zij hebben niet alleen de Nederlandse Aardolie Maatschappij tot klant op de Noordzee, maar ook menig ander eigenaar van booreiland en produktieplatform, zowel in de Nederlandse sector van het Continentale plat als in Britse, Noorse, Duitse en Deense wateren. En daarbij gaat het niet alleen om personeel, maar ook om de bevoorrading.

KLM Helikopters — die het woord Noordzee uit hun naam geschrapt hebben, omdat hun actieterrain tegenwoordig veel wijder is dan de Noordzee alleen — heeft inmiddels een flinke helikoptervloot tot

WERKEN OP DE NOORDZEE

haar beschikking. Daarbij een „Bolkow Bo-105D” voor 4 personen, maar ook een Sikorsky S-58T voor 12 personen. Toch, het grootste deel van de helikoptervloot wordt gevormd door een zevental Sikorsky S-61N toestellen, die in één vlucht 25 personen tegelijk kunnen overbrengen. Met een snelheid van zo'n 200 kilometer per uur vlogen wij eind augustus van het oude Schiphol, de thuishaven van de helikoptervloot, naar de „Nautilus”, het grote booreiland van de NAM in de Noordzee.

„Nautilus”

Om nog even op onze gastheer, KLM Helikopters, terug te komen, 90% van hun klanten hebben toch wel met het zoeken naar en winnen van gas en olie op zee in Noordwest Europa te maken. Het brengen op en afhalen van loodsen van schepen komt thans op de tweede plaats, met daarnaast nog het vervoeren van zware voorwerpen naar moeilijk bereikbare plaatsen te land, alsmede zakenvluchten. Heel wat helikoptervluchten moeten worden verricht; dat is ook geen wonder, als men bedenkt dat op een booreiland als de „Nautilus” zo'n 45 tot 60 man dienstdoet die elke week wordt afgelost door een andere ploeg. Want na een week werken hebben de „eiland”bewoners een week vrij. Daarbij moeten we wel bedenken dat zij werkdagen maken van 12 uur, want er wordt continu gewerkt in slechts twee ploegen.

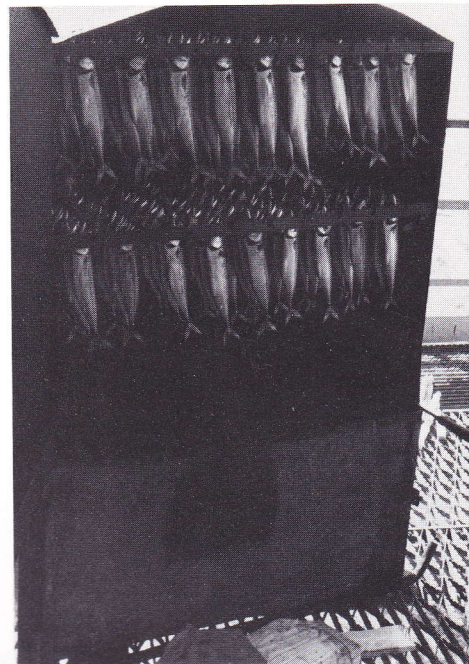
De „toolpusher” — je zou hem de kapitein van het eiland kunnen noemen; hij heeft ook dezelfde bevoegdheden behalve dat hij geen huwelijk kan voltrekken — vertelt ons, dat de „Nautilus” zo'n

terdiepte ter plaatse is 25 meter. Kan je nagaan hoe hoog het hele gevaarte is, want als je op de boorvloer staat, sta je toch altijd nog ruim 30 meter boven het wateroppervlak. Daarbij mogen wij niet vergeten, dat wanneer de 6 putten zijn voltooid die de „Nautilus” nu vanaf deze plek in verschillende richtingen boort, het gehele „boor”-gedeelte van het platform wordt getild, waarna op de dan overblijvende onderbouw het produktiegedeelte wordt geplaatst.

Dat boren, tot zo'n diepte van 3800 meter, gaat de ene dag aanmerkelijk sneller dan de andere. De boormeester vertelt ons, dat er dagen zijn dat men wel 400 meter dieper komt, maar juist tijdens ons bezoek was men aan een zeer harde laag — op 2500 meter — bezig. Ondanks dat een diamantboor werd gebruikt — à raison van 50 tot 60 duizend gulden per stuk! — was men die dag maar 38 meter gevorderd.

Hoe hard de laag was bleek ook uit de noodzaak om de diamantboor weer te vervangen door een nieuwe. Alle stangen er dus weer uit, 3 lengtes à 9 meter aan elkaar. Maar men was op de „Nautilus” voor geen kleintje vervaard, want dat omhoog halen van de boor gaat zo gewiekst, dat binnen 6 tot 8 uur de zaak weer geklaard is.

Men heeft uitgerekend dat — globaal — zo'n platform f 120.000,— per dag kost. Als de „Nautilus” zijn zes putten heeft geboord is daaraan zo'n f 300 miljoen besteed. Over „De olie wordt duur betaald” gesproken! Het grootste deel van de „bemanning” bestaat uit Nederlanders. Echter, ook Duitsers, Chilenen, Engelsen en Noren treft men



Menig vrij uurtje wordt besteed aan vissen, de vangst ligt er niet om

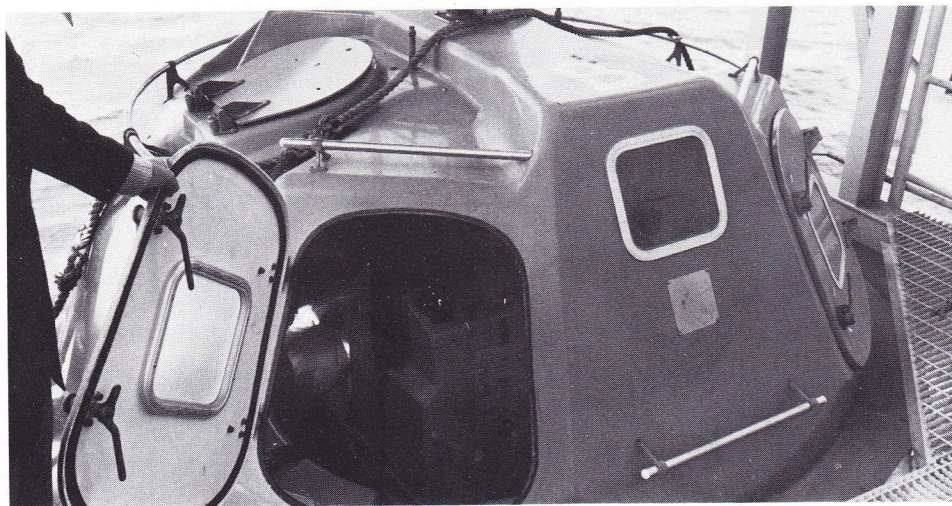
nen het contingent vallen dat wij van de Lage Landen mogen verschalken ingevolge de nieuwe voorschriften? Afijn, niet mee bemoeien. Nog eens even rondgekeken in de kombuis. Modern, goed geoutilleerd. Dat geldt ook voor de werkplaats aan boord, alsmede de magazijnen. Toch — maar dat is volkomen verklaarbaar — krijg je de indruk dat het minder persoonlijk is dan aan boord van tankers. Dat komt uiteraard door het voortdurend wisselen van de ploegen, elke week weer. Met een zekere verbazing kijk je naar wat je geneigd bent te noemen reddingboten. „Reddingcapsules”, zo legt de boormeester uit, „Ga er maar eens in zitten”. Dat doen wij, met 14 man. Op de installatie zijn drie van die capsules, elk geschikt voor 28 man. De boormeester doet de klep waar we doorgelopen zijn, dicht en zo, in een cirkel gezeten, legt hij ons uit dat één trek aan de hendel voldoende is om, geheel zelfstandig, de capsule automatisch in het water onder ons te doen belanden.

Je kunt in geval van nood, er een uur lang mee door brandende olie varen zonder dat de inzittenden er nadeel van ondervinden. Er is voldoende brandstof (en natuurlijk water en voedsel) aan boord om vijf dagen rond te varen met dit ding, dat je slechts met tegenzin „boot” wilt noemen. Plat, rond, met mysterieuze venstertjes, het is meer een vliegende schotel dan drijvend voorwerp. Uiteraard is er een kompas, radiozender, enz. aan boord, zodat in noodgeval altijd een thuishaven kan worden bereikt, als het moet zonder hulp van buitenaf. Door op de startknop te drukken demonstreert de boormeester dat de motor het feilloos doet.

De veiligheidsvoorschriften zijn niet mis voor zo'n boorplatform, maar hetzelfde geldt voor een produktie-installatie, waar men ons thans heen wil wentelen. Snel gaan de oranjegekleurde overlevingspakken weer aan (met het reddingsvest dat wij bij ons dragen, zijn wij zo in staat om het toch lang in het koude zeewater uit te houden als onverhoopt . . .) en stappen weer in de Sikorsky, die ons in 20 minuten vliegen bij een produktieplatform brengt. Uiterlijk een bijna identiek platform als waarvan wordt geboord.

„Produktieplatform”

Zo'n produktie-installatie, zo vernemen wij, is ontworpen om geheel onbemand te zijn. Dat wij er thans toch een twintigtal NAM-werkers aantreffen



Van deze reddingcapsules staan er drie op de „Nautilus”

twee jaar oud is en als een van de meest moderne boorplatforms kan worden beschouwd. Boortech-nisch voldoet het aan alle eisen, qua accommodatie ook, alhoewel niet mag worden ontkend, dat deze — althans vergeleken met wat wij op de schepen zijn gewend — aan de krappe kant is. Natuurlijk, na 12 uur werken, even relaxen in de recreatieruimte bij de video-uitrusting (ook Walport Telmar programma's), blijft er niet te veel tijd over om in je hut te gaan zitten. Die wordt dan ook bijna uitsluitend gebruikt om te slapen. Er zijn hutten die door twee man worden gedeeld, maar juist door het aflossen is altijd slechts één man aanwezig. Er is een complete ziekenboeg, terwijl een der opvarenden (of moeten wij eilandbewoner zeggen) volledig bevoegd ziekenverzorger is.

Het gehele platform staat op 10 poten, die 60 meter in de Noordzee-bodem zijn gedreven. De wa-

er aan. Dit komt ook omdat de ravitaillering is uitbesteed aan een firma die zich specialiseert in civiele-dienstverlening aan booreilanden. Juist die internationaal werkende firma heeft veel buitenlanders in dienst. Het technisch personeel bestaat voornamelijk uit Nederlanders.

De voeding aan „boord” doet niet onder voor die aan boord van onze schepen. Wel is er het zelfbedieningssysteem. De piloot die ons had gebracht heeft dit heel letterlijk opgevat, want terwijl wij rondgeleid werden, heeft hij zijn hengel uitgeworpen om na drie kwartier vissen met een opbrengst van 25 vissen — vijf-en-twintig! — weer boven te komen. Ook de overige werkers aan boord willen in een vrij uurtje nogal eens de hengel uitwerpen, wat ook blijkt uit een grote kast die op een der dekken is opgesteld, waarin honderden vissen te drogen hangen. Makreel in overloed! Zou dit bin-

Shell Pensioenfonds

Jaarverslag over 1977 verschenen

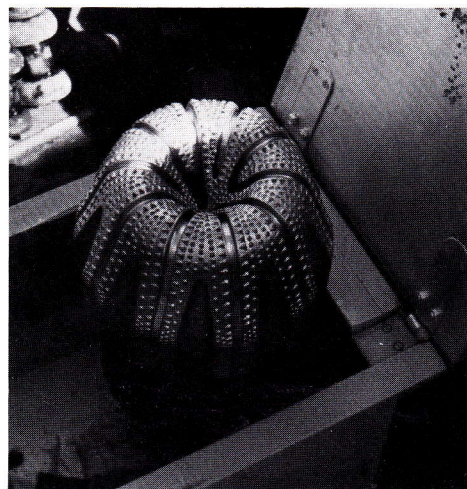
is, omdat — na zes weken onbemand te zijn geweest — de installatie weer geheel wordt nagezien. Je vraagt je daarbij uiteraard onmiddellijk af, hoe men zo'n onbemande put dan wel bewaakt, maar de rondleider toont ons hoe door maar liefst 5 camera's TV-beelden worden overgebracht naar de NAM in Den Helder. Een van de camera's is gericht op het meterpaneel in de controlekamer, de overige zijn zo opgesteld, dat het gehele platform te allen tijde kan worden overzien. Niet alleen is de enorme installatie zodanig uitgerust, dat bij elk belangrijk mankement of, onverhoopt, bij brand, de productie automatisch wordt gestaakt, doch ook — dankzij de helikopterverbinding — is men binnen een uur ter plaatse. Bovendien kunnen door radioverbindingen vanuit Den Helder belangrijke opdrachten aan de installatie worden „geseind“.

Ook op deze plek in de Noordzee zijn zes putten geslagen, die gestaag hun gas vrijgeven voor de Nederlandse economie. Van hieruit loopt een leiding naar het vasteland, waardoor de productie wordt afgevoerd.

Alhoewel ons verblijf hier korter is dan op het boorplatform, kunnen wij het niet laten ook hier even door de thans — slechts gedeeltelijk in gebruik zijnde — accommodatie te wandelen. Deze is ruimer dan op de „Nautilus“. En dat komt niet alleen doordat thans slechts 20 man aan boord zijn, maar omdat men ruimer bemeten hutten en algemene ruimten heeft. Het is net als in de tankvaart. Op het ene schip heb je nu eenmaal ruimere hutten dan op het andere. Dat het daardoor een „happy“ schip is hoeft er niet uit te volgen. Dat hangt af van de stemming die je er met z'n allen zelf in brengt. Dat geldt uiteraard voor een boor- of productieplatform net zo goed. Alhoewel, daarbij gaat het slechts om één week, met een 12-urige werkdag. Dus minder vrije tijd dan aan boord van de meeste schepen. Wel meer — en geregelder — thuis.

Wat stiller dan op de heenreis vliegen we weer — door geleidelijk opgekomen wolkenvelden — huiswaarts. Een ieder zit zo met z'n eigen gedachten. Voor uw verslaggever was het onwennig op zee te zitten zonder dat er beweging was, zonder dat er „vorderingen“ werden gemaakt. Het is net als dagenlang voor anker liggen bij een haven; je hoort wel allerlei machinegeluiden, maar er zit geen vaart in. Dat wil zeggen, niet horizontaal, maar natuurlijk wel vertikaal. De beitel naar beneden of het gas naar boven. Maar die vaart in de grond is voor het oog minder waarneembaar dan de vaart van een schip door het water.

... de nieuwe diamantboor staat al klaar!



Aan het uiterlijk van het Jaarverslag over 1977 van het Shell Pensioenfonds is net als vorig jaar weer veel zorg besteed. De foto's laten zien dat de activiteiten op het gebied van de vaste eigendommen zich verder belangrijk bleven ontwikkelen. Ook aan de informatieve inhoud is getracht weer enige veranderingen aan te brengen. Zo is onder meer een afzonderlijke paragraaf gewijd aan de pensioenuitkeringen over de afgelopen vijf jaar, geïllustreerd aan de hand van een diagram. Verder zijn, waar dit extra informatie gaf, de vergelijkbare cijfers over 1976 toegevoegd. Het actuariel verslag heeft door de nieuwe indeling belangrijk aan duidelijkheid gewonnen. In het algemeen gedeelte wordt de stijging van de contante waarde der pensioenaanspraken met f 662 miljoen naar f 7667 miljoen vermeld. Deze sterke stijging is onder andere veroorzaakt doordat een vrij belangrijk aantal nieuwe fondsleden toetrad (990).

Uitkeringen

Het totaal van uitkeringen aan gepensioneerden bedroeg in 1977 f 223,2 miljoen. Hiervan had f 127,4 miljoen betrekking op reglementaire pensioenen, f 74,3 miljoen op reglementaire duurttoeslagen, en f 21,5 miljoen op Maatschappij-aanvullingen. Dit laatste bedrag bestaat hoofdzakelijk uit vóór 1970 toegekende toeslagen, die niet ten laste van het Fonds komen.

Gedurende de afgelopen 5 jaar is het totaal der uitkeringen met f 89,3 miljoen toegenomen. Hiervan heeft circa 60% betrekking op reglementaire duurttoeslagen. Per 31 december 1977 bedroeg het aantal actieve fondsleden (= employés van 25 jaar en ouder) 15.622. Dit betekent een stijging van 428 leden ten opzichte van eind 1976. Deze per saldo belangrijke toeneming komt door het toetreden van 990 nieuwe leden, waaronder 153 part-timers, en door 562 uitredingen.

Het aantal gepensioneerden nam in het verslagjaar met 276 toe. Eind 1976 waren het er 9036, eind 1977 9339. Deze stijging (van 276 gepensioneerden) komt doordat er 585 nieuwe pensioenen toegekend zijn en 309 beëindigd werden. Eind 1977 stonden 4242 uitgestelde pensioenen uit waarvan de betaling nog niet was ingegaan (1976: 4102).

Fondsvermogen

Het totale fondsvermogen bedroeg per eind 1977 f 3678 miljoen. Hiervan is ruim 26% belegd in vaste eigendommen, 14% in aandelen en converteerbare obligaties en ruim 56% in vastrentende waarden. De kortlopende beleggingen vertegenwoordigden 3% van het fondsvermogen.

Vaste eigendommen

De investeringen in de sector vaste eigendommen beliepen in 1977 f 227,1 miljoen (1976: f 134,7 miljoen). Het grootste deel werd geïnvesteerd in België (49%) waar kantoorgebouwen, een winkelcentrum en bedrijfshallen aan de portefeuille werden toegevoegd.

Voor het eerst zijn projecten in de VS in de portefeuille opgenomen door aankoop van bestaande kantoorgebouwen in Tulsa (Oklahoma) en Boston terwijl men verwacht dat in de loop van dit jaar met een ontwikkelingsproject in Chicago kan worden begonnen. Met Blauwhoed B.V., onderdeel van het Pakhoed Concern, werden in april 1978 besprekingen afgerond die de overname beoogden van Blauwhoeds 50% aandeel in Blauwfonds II. Blauwfonds II zal met deze transactie 100% eigendom van het fonds worden.

De totale balanswaarde steeg in 1977 per saldo met f 195,9 miljoen tot f 963,9 miljoen en kwam

hiermee op 26,2% van het totale fondsvermogen. (In 1976 nog 23,4%)

Aandelen

Ondanks een gunstige koersontwikkeling op de Amsterdamse Effectenbeurs gedurende de eerste maanden van 1977 is het gehele jaar voor de aandelenbelegger in Nederlandse waarden teleurstellend geweest.

De ANP/CBS index lag eind 1977 op 88 tegenover 89 eind 1976. Ook in de VS was de koersontwikkeling teleurstellend, hetgeen gemeten aan de Standard en Poorindex resulteerde in een daling van de aandelenkoers met 11,5%. De Nederlandse beleggers moesten daarnaast nog een daling van de dollarkoers incasseren van ruim 7,2%.

De totale verkopen beliepen f 70,6 miljoen, waarvan f 22,6 miljoen in de VS en f 28,6 miljoen in Nederland. Daartegenover stonden aankopen met een totaalbedrag van f 24,7 miljoen, waarvan f 15,9 miljoen in de VS en f 3,8 miljoen in Nederland.

Bovengenoemde effectentransacties resulteerden niet in belangrijke onderlinge verschuivingen, in zowel de geografische als de bedrijfstakgewijze spreiding.

Vastrentende waarden

In de sector vastrentende waarden vonden in 1977 belangrijke uitbreidingen plaats. Eind 1977 vormde deze sector niet minder dan 56% van het totale fondsvermogen.

De nieuwe beleggingen in onderhandse leningen beliepen in 1977 f 523,8 miljoen en die in obligaties f 34,8 miljoen.

Uitlotingen, aflossingen en verkopen vormde een bedrag van f 138,7 miljoen. De balanswaarde bedroeg eind 1977 f 1.940,3 miljoen (1976: 1516,8 miljoen). Het uitstaand bedrag aan hypothecaire leningen liet een stijging van f 11,7 miljoen tot f 131,4 miljoen zien.

Rendement

Het gemiddeld rendement op het totale fondsvermogen bedroeg over 1977 7,16% (1976: 6,73%).

Actuariel Verslag

Uit het verslag van het Actuariel Adviesbureau v/h Smit en Bunschoten blijkt dat de premiereserve per 31 december 1977 f 3.667,7 miljoen bedraagt. Dit bedrag is als volgt vastgesteld:

De contante waarde der pensioenaanspraken

f 7.666.860.000,—

De contante waarde der toekomstige stortingen

f 3.999.120.000,—

Premiereserve per 31.12.'77 f 3.667.740.000,—

De grootte van de premiereserve is het bedrag dat in tenminste 4% rentedragende beleggingen aanwezig dient te zijn om tezamen met toekomstige stortingen het fonds in staat te stellen, de pensioenverplichtingen na te komen. Volgens de balans per 31 december 1977 staan middelen met een waarde van f 3.678.565.000,— ter beschikking.

Aangezien het rendement, zoals reeds vermeld, hoger is dan 4%, is aan bovengenoemde eisen voldaan.

Belangstellenden die een exemplaar van het Jaarverslag over 1977 van het Shell Pensioenfonds willen ontvangen, kunnen dit aanvragen. *Walem-ployés* bij sectie DFP/5, kamer 7.14.

Vlootemployés bij sectie DFP/4 kamer 6.01.

Telefoon 010-696127.

HET WETEN WAARD

Er zijn soms van die onderwerpen waar je wel eens over praat, maar waarbij je het gevoel hebt toch niet het juiste antwoord te vinden. Voornamelijk omdat je op een bepaald gebied niet genoeg thuis bent. Heel dikwijls is dit het geval als het gaat over wettelijke regelingen, over oude-dagsvoorziening, over de voordelen van een lidmaatschap van een bepaalde vereniging enz.

Nu is de redactie geenszins alwetend maar er zijn in een grote kantoororganisatie als van de Koninklijke/Shell natuurlijk altijd collega's die zich juist verdiepen in datgene waar je maar niet het definitieve antwoord op kunt vinden. Een kleine moeite dus om voor een specifiek probleem – waarvan mag worden aangenomen dat meerderen daarmee tobben – de telefoon ter hand te nemen en het juiste antwoord te zoeken.

In de toekomst willen wij daarom, wanneer ons vragen bereiken, voor u het antwoord zoeken en in dit blad publiceren.

Zeevarende weduwnaar

Zo stelde een onzer lezers recentelijk de vraag of het juist was, dat voor een weduwnaar – met minderjarige kinderen – speciale eisen gelden wanneer hij het beroep van zeevarende wil blijven uitoefenen. Met name ging het hem daarbij om de vraag in hoeverre het juist zou zijn dat, wanneer een zeevarende niet hertrouwt binnen een jaar nadat zijn vrouw gestorven is, de kinderen onder voogdij komen te staan.

Informaties die wij inwonnen wijzen uit, dat er geen enkele wet is die op dit gebied voor zeevarenden andere bepalingen voorschrijft dan die welke voor elke weduwnaar gelden. In het algemeen kan worden gesteld dat bij overlijden van een der ouders het altijd wettelijk verplicht is dat ten behoeve van één of meer minderjarige kinderen uit het gezin, langs officiële weg een toezienend voogd wordt aangewezen. De wet op de kindbescherming vereist namelijk voor elk minderjarig kind, twee volwassenen die erop toezien dat het kind geestelijk en materieel die voorzieningen krijgt die nodig zijn om tot een goed burger op te groeien. Bij een volledig gezin zijn dit – normaliter – de vader en moeder. Komt een van beiden te overlijden, dan krijgt de ander van rechtswege de voogdij en dient een „toezienend” voogd te worden benoemd. Veelal zal dit een verwant van een der ouders zijn of mogelijk iemand uit de vriendenkring.

De functie van toezienend voogd (die niet noodzakelijk onderdeel van het gezin behoeft te gaan vormen) is een wettelijk vereiste maar in veel gevallen bestaat die slechts hieruit dat op de verzorging een wakend oogje wordt gehouden (in Nederland wordt thans zelfs overwogen dit geheel af te schaffen, maar zover is het nog niet). Doch wederom: deze voogdij-stelling doet zich zowel voor bij degenen die werkzaam zijn aan de wal als voor hen die zeevarend zijn.

Natuurlijk doet zich bij een zeevarende de extra complicatie voor dat hij maanden achtereenvolgens van huis is. Echter wanneer hij – na weduwnaar te zijn geworden – maatregelen treft opdat de verzorging van zijn kind(er)en niet in het gedrang komt, dan doet zich ten aanzien van interventie in verband met de wet op de kindbescherming geen moeilijkheid voor. Met anderen woorden: wettelijk is er geen extra complicatie voor een zeevarende weduwnaar. Een zeevarende dient – op zichzelf logisch – er dus wel voor te zorgen dat iemand (en dat kan een familielid zijn, een ouder meerderjarig kind maar ook bijvoorbeeld een huishoudster) in zijn huis blijft of intrekt of hij dient zijn minderjarige kinderen op een vertrouwd adres onder te brengen. Dit alles opdat zij niets tekort komen.



Met Pensioen

Toen destijds de heer M. G. C. Geerarts bij onze maatschappij solliciteerde bleek hij – hoewel alerminst uit een omgeving stammend die op welke wijze dan ook bindingen met een bestaan als zeevarende vertoonde, integendeel! – toen reeds een uitgesproken voorkeur voor onze tanker-vloot te hebben. En zo startte hij in augustus 1947 als stuurmansleerling op de „Perna”. Ruim een jaar later keerde hij vanuit Curaçao met de „Ondina” naar Nederland terug en na uitreiking van het diploma S III werd hij als jongste stuurman op de „Soekarame” geplaatst, waarop hij de reis naar het Verre Oosten meemaakte. Geruime tijd is de Oost toen zijn werkterrein gebleven en in die periode voer hij onder andere op verschillende eenheden van de „small craft”, zoals de „Boedoek” en de „Minjak Tanah”. Alles bij elkaar heeft het wel tot 1956 geduurd, voordat hij eens met het Caraïbische gebied kon kennismaken. Inmiddels had hij het tot 2e stuurman gebracht en in de West was het op de „Rufina” en „Glessula” dat hij voor het eerst als 1e stuurman dienstdeed. Maar zijn aanstelling als zodanig volgde pas op 1 januari 1961.

Daarna volgde nog een periode waarin hij bij de Nautische Dienst in Rotterdam gedetacheerd was, mede als gevolg van een toen bestaand stafsplus, maar vervolgens werd het weer varen en dat is het sindsdien gebleven – waar hij zelf zich ook het gelukkigst mee voelde. Op 7 januari 1968 – dienstdoende op de „Korenia” – werd hij aan boord bevorderd en was dit schip zijn eerste commando, sindsdien door vele gevolgd waarvan wij noemen de „Camitia”, „Atys”, „Vasum”, „Ondina”, „Philine”, „Diadema” en „Felania”. Als laatste schip had hij de „Kermia” onder zijn bevelen, welk schip hij op 26 juni jl. te Bilbao aan de slopers overdroeg.

Met ingang van 1 november a.s. zal hij de dienst van onze maatschappij met pensioen verlaten. Vanaf deze plaats willen wij hem mede namens vele vrienden en collega's op de vloot en aan de wal, nog vele jaren in goede gezondheid toewensen, temidden van zijn gezin.

Adreswijziging

Degenen die een persoonlijke ongevallenverzekering via onze maatschappij hebben afgesloten, gelieve er goede nota van te nemen dat de firma Mees & Zoonen (waar zij een hun overkomen ongeval zo spoedig mogelijk dienen te melden) zijn verhuisd. Het nieuwe adres is Van Vollenhovenstraat 3, 3016 BE Rotterdam. En wil men het postbusnummer gebruiken, dat is gebleven Postbus 505, 3000 AM Rotterdam.

Veerboot

Voor het eerst is deze zomer een veerboot, de 5000 ton metende „Stena Germanica” uit Zweden ingezet om personeel van Shell UK Exploration and Production, van Aberdeen naar Brent te vervoeren, en omgekeerd. Dat wil zeggen, alleen wanneer door weers- of andere omstandigheden het transport niet op de gebruikelijke wijze, namelijk per helikopter, kon plaatsvinden. Aan boord kregen de Noordzeewerkers een diner aangeboden, waarna zij een film konden zien, of een video-programma, of zowel „gewoon” als tafeltennis konden spelen op het autodek. Zelfs een sauna was voor de heren beschikbaar. Aldus konden zij aan boord tijdens de 14-urige tocht van Brent naar Aberdeen – of omgekeerd – de tijd doden.

Lutine

Kent u nog het verhaal van de „Lutine”, het Britse oorlogsschip dat in oktober 1799 op de Terschellinger gronden tot een wrak zou worden gebeukt? In 1938 haalde dit schip, voor de zoveelste keer, alle krantenkoppen, omdat de „Karimata”, toentertijd de grootste emmerbaggermolen ter wereld (alvorens voor de Billiton naar Indonesië te worden gesleept), een poging deed het

goud uit de „Lutine” naar boven te scheppen. Want de Brit was in 1799 beladen met zilver, goud en geldstukken, tot een totale waarde van 20 miljoen gulden. Een ramp betekende de ondergang ook voor Lloyd's in Londen, want zij dienden destijds een bedrag van 900.000 pond sterling aan verzekeringspenningen uit te keren. In 1858 was, bij pogingen de geldschat naar boven te halen, de scheepsbel al opgevist. In het Lloyd's gebouw in Londen wordt die bij slechte tijdingen éénmaal geluid, bij goede tweemaal.

Op 29 juli 1938 werd die bel ook tweemaal geluid, want om 2.30 uur die morgen was door de „Karimata” waarachtig een goudstaaf opgebaggerd, nadat voorheen al kanonnen, een zilverstuk (Spaanse



De „Karimata” baggerde o.a. een aantal kanonnen op.

matting) en ander kleingoed naar boven was gehaald. Lef Mortimer, een Nieuwzeelander met ruime ervaring in het bergen van scheepswrakken, gaat nu ook zijn geluk beproeven. Orotech, een Nederlands bedrijf, verricht het voorbereidende werk. Men is er inmiddels wel achter gekomen, dat de „Karimata” destijds slechts een gedeelte van de „Lutine” heeft afgetast, waarschijnlijk alleen het voorstuk. De vraag is nu waar het achterste gedeelte is en of de daarin aanwezige schatten nog de moeite van het ophalen waard zijn. Maar u weet het, goud lokt altijd, zodat de goudkoorts al aardig de kop weer heeft opgestoken.

Dank

Dank wordt hierbij overgebracht door Rob Hoogendoorn van DFM/2 aan allen op kantoor, doch ook zeer velen op de vloot die hem in de loop van de afgelopen 17 jaar hebben leren kennen. En – zo voegt hij eraan toe – juist voor alle uitstekende medewerking die ik altijd van al die collega's heb gehad. Rob is nu per 1 september overgeplaatst naar de N.A.M. in Assen, waar hij zich – ja, hoe kan het anders –

weer gaat bezighouden met civiele dienst, maar dan voor NAM-werkers. Enerzijds jammer weer een collega te moeten missen uit ons midden, anderzijds voor hem een goeie kans z'n wieken weer eens te kunnen uitslaan. Rob, het ga je goed.

Drie drenkelingen

Het verhaal van F. A. Visser, gezagvoerder van de „Crania”, in de vorige editie, trok veel aandacht. Er waren nogal wat mensen in den lande, die ons erover opbelden. Ook bereikten ons brieven van geredden en familieleden, waarin zij nogmaals hun dank overbrachten voor hetgeen het schip met zijn opvarenden had gedaan. Inderdaad, op St. Lucia had men aangenomen dat de drie vissers – nadat zij niet op de gewone tijd waren teruggekeerd en ook de volgende dag taal noch teken werd vernomen – waren omgekomen. Des te groter was de vreugde van de familie, om hun dierbaren weer in de armen te kunnen sluiten.

Hun erkentelijkheid wilden ze tot uitdrukking brengen door het zenden van foto's van henzelf en het sturen van „something special”. Wij hebben in ieder geval naar Vieux Fort waar de drenkelingen woonachtig zijn, enkele exemplaren van „Schip en Ka” gezonden. Het zal toch ook niet dagelijks zijn dat deze eenvoudige doch oprechte lieden in een tijdschrift verschijnen, mèt de boot die bijna hun ondergang werd.

Vloeibaar aardgas

Vloeibaar aardgas uit Algerije, de kranten hebben er de afgelopen maanden vol van gestaan. Maasvlakte of Eemsmond, waar kan het 't beste worden aangevoerd of – om het vakjargon te gebruiken – welke aanlandingsplaats verdient de voorkeur.

Nederland loopt echter niet voorop met zijn vloeibaar aardgasproject. Er zijn in de wereld al acht installaties in bedrijf voor het vloeibaar maken van aardgas.

Shell-maatschappijen zijn betrokken bij twee van dergelijke projecten; bovendien staan er nog vier andere op stapel.

Wie wat wil weten over de techniek en de afzet van vloeibaar aardgas, kan hierover lezen in de brochure „Vloeibaar aardgas”, een Nederlandse versie van de Engelse Shell Briefing Service-uitgave van enkele maanden geleden. De brochure gaat naar alle schepen alsmede de diverse secties op kantoor. Als u er zelf een wilt hebben, ze staan in de Informatiestand op de 6e etage.

Studietoelagen

Voor het eerst gingen dit jaar de Shell-studietoelagen ook naar jonge mensen die een hogere beroepsopleiding volgen. Het aantal toelagen is ook uitgebreid: vorig jaar ontvingen 27 kinderen van Shell-employés of gepensioneerden een toelage, dit jaar waren het er 69. Voor het eerst was ook het aantal meisjes dat een toelage ontving, groter dan het aantal jongens. Mr. Drs. S. H. Kamminga, plv. Groepscoördinator Personeel van het Centrale Kantoor in Den Haag, voegde er in zijn toespraak tot de ouders en hun kinderen aan toe, dat dit geen geval van „positieve discriminatie” was; de meisjes die geselecteerd werden door de toelagencommissie voldoen aan alle kwaliteiten. Daarbij tellen niet alleen cijfers; ook motivatie, doorzettingsvermogen, persoonlijkheid en breedte van belangstelling tellen mee. De heer Kamminga ried de studenten en aanstaande studenten ook aan om vooral de talenkennis bij te werken. Heeft men b.v. op school alleen Engels gekozen, dan is een deel van de wetenschappelijke en culturele literatuur niet toegankelijk.



Opvallend bij de uitreiking was de verscheidenheid aan opleidingen: mode-academie, dansacademie, Nijenrode, mondhygiëne, Academie voor Beeldende Kunsten, levensmiddelen-techniek, hogere hotschool en dan natuurlijk de „gewonere” vakken – het hele terrein van wetenschappelijk onderwijs en hbo leek bestreken door de 69 bursalen.

Op de foto zien wij de uitreiking van de toelage aan C. T. de Regt, zoon van onze gezagvoerder P. de Regt.

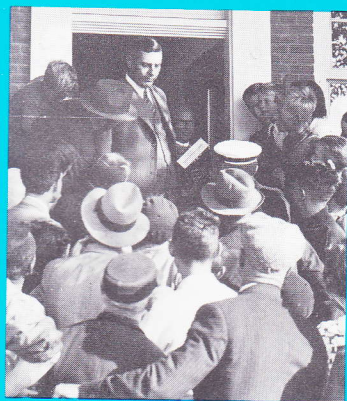
Wist u . . .

– dat, wat betreft verkoopopbrengsten en activa, de Koninklijke/Shell Groep de op twee na grootste onderneming is?

– dat de totale olieoverkoop in 1977 wel steeg, maar nog 22% lager was dan in 1973 toen de OPEC-prijsstijgingen begonnen?

– dat vorig jaar voor het eerst meer dan een miljoen ton kolen door Shell-maatschappijen werden verkocht, die vanuit vier landen werden verscheept en naar tien landen toe gingen?

– dat eind 1977 er 155.000 mensen in dienst waren, dat is 2000 meer dan in het jaar ervoor? En dat ze samen 1797 miljoen pond sterling verdienden, ofwel 180 miljoen pond meer dan in 1976?



Voor de gevonden goudstaaf uit de „Lutine” was destijds veel belangstelling.

schoon schip

Vlootpersonalia

Periode van
16 augustus tot en
met 15 september
1978

Gehuwd:

17.8: W. A. den Baas, 5e wtk., met mw. A. Glas;
18.8: R. A. S. Vermeulen, 3e stm., met mw. C. Langenhuisen;
25.8: W. Mink, 5e wtk., met mw. G. de Boer;
6.9: N. C. van den Heuvel, 4e wtk., met mw. A. van der Burg.

Geboren:

21.8: Alle, zoon van F. de Vries, 1e stm., en mw. M. L. de Vries-Plas;
29.8: Ronald, zoon van J. H. A. J. Orie, hoofd voeding, en mw. N. Orie-van der Spek.
30.8: Dennis Sebastiaan, zoon van A. Willemstein, 5e wtk., en mw. P. A. Willemstein-Holtkamp;
31.8: Cornelis Jacobus, zoon van C. de Witte, hfd.wtk., en mw. B. de Witte-de Zeeuw;
31.8: Bas, zoon van J. J. de Groot, 4e wtk., en mw. G. W. de Groot-van Rees.

Aflossingen:

gezagv.: J. W. Bakker,
A. P. J. Ham, K. Poort van Ingen,
H. A. Schelvis, J. van der Zouwen,
P. Buisman, J. Post, F. A. Visser,
J. S. Schregardus;
1e stl.: A. van Leeuwen,
P. F. L. Schölvinck, W. C. Moll,
P. J. Muntjewerf, L. A. Veer, R. R. Dijkstra, G. W. Bouma;
2e stl.: F. L. A. Bloot,
A. P. Margadant, H. den Ouden,
J. Koek, P. H. Jacobs, J. Koek jr.,
W. J. H. van Dipten,
A. L. M. Nagelkerke, J. S. de Vos,
C. W. Kuyper,
R. J. S. M. Timmerman;
3e stl. E. de Jong jr., R. G. Pieters
P. Haas, J.W. J. Rodenhuis,
C. J. Lugtig, N. C. M. Jonker,
K. Cramer, C. Kroon;
radio-off.: A. Narold, C. P. Joziassse,
J. Roobol, J. Gerritsen, J. de Kruyff,
H. T. Wigmans, H. E. Haalmeyer,
N. Eykers, J. J. A. van der Zee;
hfd.wtk.: A. J. Baerveldt, L. C. Spoon,
C. H. de Koning, A. van der Want,
J. R. Alsmas, R. N. Groen,
W. Van Kemp,
J. F. van den Bogaard, C. P. de Waard
C. G. Pusch;
2e wtk.: G. J. van Eyk, J. Visser jr.,
W. J. Meuldijk, H. Kuyper,

J. P. Kalkman, R. J. Doorneveld,
E. Aanen, E. Dallinga,
I. J. Albrechts, A. P. de Groot;
3e wtk.: J. G. Kuit, P. Dekkers,
J. A. Deelen, H. E. Daniëls, J. Boon,
J. Kruize, J. Qualm,
T. J. van Lammeren,
A. B. G. Biesheuvel, B. K. Frans;
4e wtk.: J. H. van der Sluys,
P. J. W. Hoogendoorn,
N. C. van den Heuvel,
J. H. van Leuven, G. van Berghem,
H. C. P. Schmit Jongbloed,
J. A. Elbert, J. de Wit;
5e wtk.: J. W. Hermanie,
G. A. Mellonius, J. H. M. Stoffelen,
C. W. Bouman, L. J. Blokland,
J. M. G. M. van Kooten,
A. C. van der Ham, E. Boeve,
A. Huneman, C. J. Breker,
P. P. Rolff, M. J. Hoekman,
C. A. M. Loeff, M. Vercammen,
T. P. J. van Alst, R. van der Heide,
J. J. van der Vlist, P. C. Rijmsmus,
J. E. de Fretes, A. de Vries,
P. E. Tiessens;sch. voorman: C. Luijkenaar,
G. van der Bent;
sch. vakman 2: J. C. de Smit,
J. A. J. de Groot, T. Munneke,
J. G. Quaedvlieg, R. R. Meys,
A. C. Dieckman, E. M. Lamers,
E. D. van Leeuwen;
sch. gezelschap a/w: P. N. E. Hermans,
J. N. H. Steeman, O. D. Puister,
R. Koster, J. Kreuk, M. J. Heiligers,
P. J. M. van Dillen,
J. G. M. van Heugten, A. Zijlstra,
E. A. Stelke, H. de Jong,
G. W. Helsdingen, W. Mol,
G. H. de Visser, J. G. Koek,
J. A. M. van Beurden,
W. H. Reimerink, J. G. Klein
Hesselink, L. H. A. T. van Dijk;
aank. sch. gezelschap a/w: J. C. M. Peeters
H. van de Weyden, H. W. Velis,
G. Moes, J. Vriendjes, C. Louter,
G. H. Clever, C. H. Schipper;
hoofd voeding: A. P. Maat,
J. Brusse, G. J. C. de Deugd,
A. Onderstal,
C. van der Waal, H. W. J. van Haarst,
W. G. Meuleman, M. W. B. Kitzen;
sch. kok: W. A. van Noort,
G. K. Steeman; R. A. de Lange;
hoofd bediende: J. A. Small,
O. H. Noorman;
bediende: J. M. H. Rademakers,
M. Jonkman, F. Salome, R. Jacobs,
E. M. Embregts;
bediende (a/d): F. J. N. Marinus,
M. van der Bergh;

koksmaat: L. H. Thibaudier,
G. J. van Rijn;

Tewerkstelling en overplaatsingen:

m.s. Abida: radio-off. J. H. ter Horst, hfd.wtk. W. Groenendijk, stag.wtk. R. J. Mooring sch. vakman 1 Q. A. P. de Wit;
m.s. Acila: 2e stm. R. J. Ruts, radio-off. H. J. van Leeuwen, 2e wtk. J. A. Willems, 2e stm. dd. 5e wtk. C. B. Slieker;
m.s. Acmaea: 2e stm R. Hagen, hfd.wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. J. Hensbroek, 3e wtk. J. D. Compriet;
s.s. Capiluna: 2e wtk. F. G. Krijgsman, 3e wtk. A. P. Grootenboer, sch. gezelschap a/w M. de Roo, sch. kok W. N. Top, bediende G. Braster, C. M. Vervloet;
s.s. Capisteria: gezagv. A. C. Weide stag.stm. A. J. Achterhuis, G. A. H. Monkhorst, J. B. Weyland, 4e wtk. H. Sterrenburg, stag.wtk. P. A. Hadjidakis, J. van der Wees, man esp. R. Crespo Rivas, 2^o man J. Crespo Gonzalez, mar int. M. Amoedo Aguete, M. Garcia Malvido, J. R. Gomez Lomba, C. Huertas Vega, A. Miguez Boullosa, S. Portela Dominguez, M. Refojos Sousa, E. Rivas Granjel, C. Rodriguez Barral, 2^o mar int. R. J. Pugigner Alonso, jefe de f. M. Fernandez Blanco, coc. A. Martinez Amoedo, cam may do. A. Otero Garcia, cam. J. Amoedo Otero, J. M. Freire Bouzas, cam (trip) J. A. Taboas Rana;
s.s. Capulonix: gezagv. A. J. Bloem, 4e stm. P. J. Veenman, 5e wtk. R. G. Ruben, A. G. J. Suyskens, sch. gezelschap a/w P. C. Groen,

In memoriam

Op 11 september jl. is overleden de heer

D. J. E. Boonstra

oud-gezagvoerder.
De heer Boonstra verliet de dienst der maatschappij in 1967, na bijna 30 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 63 jaar.

hfd.wtk. C. L. Fehrmann, 2e wtk.
L. W. Janssen, 3e wtk.
P. J. van den Ende, stag.wtk.
W. J. Cheizoo, sch.gezel a/w
J. Tuinebreyer, S. J. van der Heide,
E. M. Krakowczyk, M. Hulsman,
aank. sch.gezel a/w P. van Eenige,
H. van der Werf, jongen a/w
H. C. Wessenius;

m.s. Fulgur: gezagv. M. Hus,
1e stm. J. C. Aartsen, 3e stm.
H. A. van der Want, stag.stm.
W. van der Sommen, D. Reefman,
radio-off. B. Immerzeel, hfd.wtk.
J. B. J. Jonker, 4e wtk. H. Oldeboom,
stag.wtk. J. Melis, sch.gezel a/w
E. J. B. Janssen Andeweg, aank.
sch.gezel a/w H. Haasnoot, hoofd
voeding H. A. Groenendijk, koksmat
B. W. van Wierst, jongen a/w
R. Akkermans;

s.s. Khasiella: 2e stm.
J. M. P. van Kessel, hfd.wtk.
S. A. Verhage, 5e wtk. P. R. Schol,
J. Hakkers, hoofd voeding
H. Scharloo;
s.s. Kylix: gezagv. W. Welbie,
2e stm. G. W. Geesink, sch.vakman 2
M. van der Kraats;

s.s. Laconica: 1e stm. H. Steenstra,
hfd.wtk. C. J. Vermeulen, 2e wtk.
M. Schmidt, 3e wtk. J. Boon, 4e wtk.
G. Dekker;

s.s. Lepton: 4e wtk. F. R. R. Smith,
5e wtk. P. E. Statema, D. Struyk,
hoofd bediende C. Westbroek;

s.s. Macoma: gezagv. W. Croes;
s.s. Marinula: 2e stm.
J. van Rooyen, 2e wtk.
F. D. Dieleman, stag.wtk.
B. J. Krakowcijk;

s.s. Meta: 1e stm. W. Kalkman,
radio-off. H. W. P. A. de Ridder,
hfd.wtk. W. C. van Megen, 5e wtk.
J. Siersema, L. P. Wildvank,
C. P. Haasnoot, stag.wtk.
H. Bubberman;

s.s. Mitra: 1e stm.
R. A. Kattenburg Schüler, 3e stm.
J. J. Smit, hfd.wtk. A. Bax, 5e wtk.
H. J. M. Frenken, F. C. Rijckaert;
s.s. Mytilus: stag.stm.
C. J. M. Roels, H. J. Otte,
E. Hogkamer, 3e wtk. J. C. van Koten,
4e wtk. H. W. J. Schoonbergen;

m.s. Niso: 2e stm. F. J. Kronenberg,
radio-off. A. Boutkan, 2e wtk.
W. Muis, 4e wtk. J. H. A. Schulten,
5e wtk. K. G. Visser;

s.s. Ondina: stag.stm.
F. B. A. van der Elsen, P. J. van Gils,
A. Bergsma, hoofd voeding
A. W. Jacobs;

s.s. Onoba: gezagv. R. Verhoef,
3e stm. B. Crum, 4e stm.
C. J. Wijngaarden, 2e wtk.
A. de Jong, 4e wtk. F. P. E. Verlinden,
hoofd voeding E. Kost;

s.s. Patro: 4e stm. L. M. P. Out,
radio-off. G. Groeneveld, hfd.wtk.
C. L. H. Stocking Korzen, 4e wtk.
C. L. M. Mazairac; capataz
M. Santome Santome, man esp
A. costas Ezcurdia
J. Araujo Garcia, 2° man
J. L. Perez Hermo, mar int
C. Acosta Blanco, F. Costa Cruz,
A. Fernandez Garcia,
A. Guisande Martinez,
J. Guisande Martinez,
M. Laje Santos,
A. Loureiro Gonzalez,
M. Penedo Martinez,
M. Pereira Rodriguez, 2° mar int
J. L. Aragunde de la Torre, coc
A. Lorenzo Miguez, cam may do
J. Santome Canedo, cam
J. Dieguez Garcia, S. Soto Carballo,
cam (trip) J. E. Pineiro Martinez;

s.s. Sepia: 1e stm. J. P. Hendriks,
5e wtk. R. V. van Wieringen, hoofd
voeding J. Roosenburg;

H. Sandfort, D. IJsselstijn, aank.
sch.gezel a/w L. H. A. T. van Dijk,
W. M. Walters, bediende L. L. Teveer,
jongen a/w G. S. J. Metzelaar,
R. W. A. van Loon;

m.s. Crania: gezagv.
H. G. Willemsen, 3e wtk.
C. N. A. Vreke, 5e wtk.
G. A. de Ridder, sch.vakman 2
J. B. Kastelijin;

m.s. Dallia: 3e stm. J. W. Steynis,
3e wtk. J. J. F. Govers, 4e wtk.
E. A. Rumeser, 5e wtk. J. Bijloo,
sch.vakman 1 P. M. Hendriks,
sch.gezel a/w C. Vogelzang,
J. M. Pierneef, hoofd voeding
G. van Driel, aank. kok R. Bakker,
bediende (a/d) J. J. van Greven-
broek;

m.s. Daphne: sch.vakman 1
M. A. J. Veen, sch.gezel a/w
P. de Wit, aank. sch.gezel a/w
M. E. van Dijk, J. M. J. Nelemans;

m.s. Diadema: 1e stm. L. J. Hirs,
3e stm. P. J. F. Steenbergen, 2e wtk.
J. E. A. Westerbeek, capataz
A. Aradunge de la Torre;

m.s. Dioma: 5e wtk. J. W. van Hoek,
3e stm. d.d., 5e wtk. A. A. Schmidt,
sch.voorman B. R. Pronk, sch.gezel
a/w K. G. J. Schefferlie, bediende
(a/d) S. Boekhout, koksmat
M. Schouten;

m.s. Dione: 5e wtk. L. A. T. Kersten,
hoofd voeding G. J. C. de Deugd,
bediende A. Vrolijk;

m.s. Dosina: 1e stm. C. R. Groen,
2e stm. J. Verdoorn, 3e stm.
L. H. Stevens, 2e wtk. G. J. Leussink,
3e wtk. W. B. Grund, 3e stm.
dd. 5e wtk. J. Teertstra, sch.voorman
J. M. Wiglevan, sch.gezel a/w
E. R. van Engel, W. Ruiters,
H. Geelen, aank. sch.gezel a/w
P. van der Linden, hoofd voeding
J. van der Horst, koksmat A. Veth;

m.s. Felania: 2e stm.
W. L. Westhoff, radio-off.
P. W. Veygen, hfd.wtk.
N. C. van der Vecht, 2e wtk.
F. C. Koens, sch.gezel a/w
R. van Buuren, aank. kok
T. B. Postma, bediende M. F. Velsink,
bediende (a/d) L. de Kramer,
jongen a/w S. Sloof;

m.s. Fossarina: 1e stm.
A. J. de Kraker, stag.stm.
R. J. M. Herbes, R. C. J. Koreman,
sch.kok G. H. H. Lammers, hoofd
bediende J. L. F. Romens;

m.s. Fossarus: gezagv.
J. E. Dekker, 2e stm. M. Buth,

s.s. Viana: 3e stm. B. G. ten Cate,
4e stm. A. E. R. van de Griend;

s.s. Vitrea: gezagv.
J. Klein Roseboom;
s.s. Zafra: 1e stm.
J. A. van Kesteren, 3e stm. J. Kuiken,
hfd.wtk. A. Modderman,
sch.vakman 2 F. D. P. Croes;

s.s. Zaria: 2e stm. C. D. Kromhout,
radio-off. M. M. Spanjersberg,
3e wtk. D. Roodnat, 4e wtk.
D. J. Sandee.

Uit dienst getreden:

1e stm.: B. de Vreeze;
2e stm.: P. G. van der Laag,
F. T. J. van Manen, A. Terpstra;
3e wtk.: E. L. F. Nijhuis;
4e wtk.: G. van Berghem,
P. H. Veldhoen;
5e wtk.: K. P. Beumer;
sch.vakman 2: F. J. Husson.

Met pensioen:

gezagv.: G. P. Paulussen.

Einde stagiaire overeenkomst:

stag.stm.: H. J. C. Liefers,
P. S. Jaarsma;
stag.wtk.: F. C. Boer, A. H. Bimmel,
J. Dorsman, R. Baars,
M. H. Tijdeman, J. W. Addink,
C. N. Buitenhuis, R. Groeneweg,
P. van Nierop, M. H. W. Tielemans,
W. Jongens, E. J. H. Visscher,
R. M. van Schaik.

Wederom in dienst:

4e stm.: R. C. M. Brunia;
5e wtk.: J. W. van Hoek,
J. A. G. Calen.

Overplaatsing:

3e stm.: S. I. van der Zee – Shell
Nederland Raffinaderij B.V., Pernis.

Tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: W. J. Netelenbos –
H.A.L.-Beheer B.V.
2e wtk.: J. Smid – Verolme
Machinefabriek IJsselmonde B.V.
5e wtk.: M. J. Janse –
H.A.L. Beheer B.V.

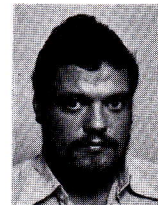
Aangesteld als:

gezagv.: F. A. Visser;
3e stm.: S. S. Abma, F. G. de Bruyn,
R. van Exel, A. J. M. van der Loo,
L. van der Doren,
P. J. H. van Loenhout, A. Leffers,
D. A. L. Hitz;
4e wtk.: P. C. Telle, R. Koudstaal,

Onze vlootjubilaren:



A. Abalde Bastos
maniobrista
especializado
10 jaar op 26.8.78



F. G. Olde Walbers
hoofd bediende
10 jaar op 7.10.78



P. C. Groen
sch. gezel a/w
10 jaar op 11.10.78



G. Arkema
gezagv.
30 jaar op 12.10.78

J. Schipper, H. M. Zwanenburg,
T. den Dekker,
C. J. J. van den Kerkhof,
E. A. Rumeser, J. L. M. Peeters,
R. Dorrenboom, W. J. Adema,
B. J. Huizing, H. Struyk, J. R. Kroos,
N. C. van den Heuvel,
R. J. W. Winkelhuis,
H. W. J. Schoonbergen,
J. J. Timmermans;
sch.vakman 1: P. M. Hendriks.

Behaalde diploma's:

„B”: C. L. M. Mazairac, F. S. Koolen;
„A/B-th.”: A. H. Bimmel,
R. J. van der Schans, M. H. Tijdeman,
T. E. Westra.

Te voet



De maanden waarin een paar miljoen Nederlanders weer zijn gaan deelnemen aan de massale Europese volksverhuizing, ook wel bekend onder de naam „vakantie”, zijn zo langzamerhand voorbij. Gebruik en soms „op” van de zeven door de lange terugreis over overvolle wegen, buigt het Shell-volk zich weer over de papieren. Zo ver wij hebben kunnen nagaan is er slechts één collega die niet heeft deelgenomen aan wat sommigen noemen, de jaarlijkse afvalrace. Zij zocht, met haar reisgenoot, vakantiegenoot in het zich „te voet” voortbewegen over Engelse landweggetjes, klauterend over klippen, wandelend door ruisende bossen. Het is Hennie Geerdink van de sectie DFP/3, die haar werk – voornamelijk ziekenfondsadministratie van collega's bijhouden – op een geheel andere wijze onderbrak. Zij trok, met rugzak, door Zuid-Engeland.

Nu ben je altijd achterdochtig, als je hoort dat iemand gaat „trekken”. Teveel zie je, als automobilist, die zogenaamd sportieve vakantiegangers langs de weg staan liften. Ze hebben weliswaar een fraai draaggestel op de rug, doch het aantal kilometers dat zij hun uitrusting echt „dragen” blijft beperkt tot een paar, omdat zij van auto tot auto gaan. Niet zo onze Hennie, die weliswaar tijdens de voettocht menige lift kreeg aangeboden, doch deze categorisch weigerde. Zij had, met haar reisgenoot, zich voorgenomen werkelijk een „voet”tocht te maken en geen „lift”tocht. Slechts éénmaal hebben zij een lift geaccepteerd, maar dat was ook na een lange mars, in de regen, met een valpartij, waarbij zij nog verwaald bleken ook. Voor de rest: lopen.

Elke dag weer, zo'n 20 tot 25 kilometer. En afgezien van die ene regenachtige dag alsmede wat korte plensbuien, was de tocht gezegend met mooi weer.

Na de oversteek per boot van Hoek van Holland naar Harwich, ging het per trein naar het startpunt: Bournemouth. Zo uit de trein gestapt, gordden zij hun trekkerstentje, gasflesje, pannen enz. op de rug en trokken de stad uit, om pas 16 dagen later in de volgende grote stad te komen, namelijk Plymouth. Niet dat hun tocht in een rechte lijn tussen deze twee steden ging, oh nee, het was iedere dag weer beslissen; welk dal trekken we nu in of over welke berg zoeken we de volgende camping.

Aanvankelijk bezorgde de Shell hun een teleurstelling. Zij dachten namelijk met de Shell-kaart voor Zuid-Engeland te kunnen uitkomen.

Maar al spoedig drong het tot hen door dat deze weliswaar voor automobilisten bijzonder geschikt is, maar voor het echte trekkersvolkje in het geheel niet. Trouwens, zulke kaarten zijn er niet al te veel, zodat ze hun heil zochten in het steeds maar weer aanschaffen van gedeetailleerde kaarten van de streek waar ze toevallig waren. Op zeven zulke kaarten in totaal trokken zij, nogmaals: te voet, over zo'n 350 kilometer door Dorset, Somerset en Devon. Wel hebben zij een enkele keer een bus moeten nemen omdat zij de beoogde camping niet meer voor het donker konden halen. Net zo goed als zij eenmaal bezweken voor een boottocht van 2 uur langs de Britse kust, enkele reis natuurlijk, want een trekker komt nooit op hetzelfde punt terug.

„Was er nu altijd plaats op zo'n camping als je geheel onverwachts in de avonduren aankwam?”

„Ja,” zo vertelt Hennie ons, in Engeland zeker. Behalve dan die keer nadat we verwaald waren. Maar de campinghouder streek toen met z'n hand over z'n hart.” Geen wonder, want „echte” trekkers vind je ook in Engeland nauwelijks meer. De belangstelling van de andere toeristen op de campings was altijd groot. Zo waren ze aangekomen, of ze kwamen al aangeslenterd. „Wat, trekken jullie te voet? Niet te doen, waar jullie morgen heen willen, veel te steil, veel te ver.” Maar Hennie liet zich niet weerhouden, ze hield stug vol met haar voettocht, behalve dan de laatste vier dagen van de drie-weekse-vakantie. Die besteedde ze aan bijkomen, wat souvenirs opscharrelen en rondkijken in Plymouth. Vandaar ving ze ook weer de terugreis aan, voldaan, en met het vaste voornemen ook volgend jaar de benenwagen te nemen om in drie weken tijd de dagelijkse beslommeringen te vergeten. Sportief, dat is zeker.

tussen schip en ka

achttiende jaargang no. 2 oktober 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

16-8-1978 tot en met 15-9-1978

Uit dienst

M.i.v. 1-9 F. G. den Hartog – DFP/3 (SNV)
M.i.v. 1-9 R. Hoogendoorn – DFM/2 (NAM, Assen)

Interne mutaties

M.i.v. 10-7 A. Baljet van gedetacheerd bij Stoomvaart Mij. Zeeland naar DF

Gehuwd

17-8 Mw. B. M. J. Verhaar (DFP/3) met de heer A. Gevaerts

Jubilea



1-11 G. Hoogland (DFP/6) – 30 jaar



1-11 Mw. M. J. Kors (DFP/51) – 10 jaar.