

tussen

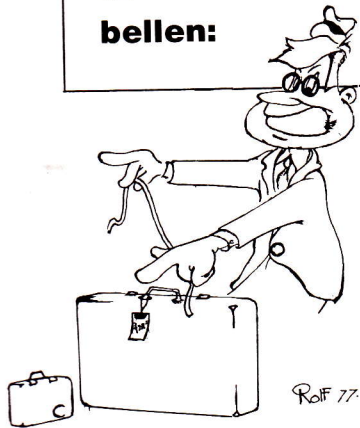
schippen en ka

september 1977



**Verzoeken
voor
scheeps-
informatie
te
bellen:**

(010) 130954	(010) 130955	10) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	s.s. Capisteria	m.s. Diloma	s.s. Kelletia	s.s. Macoma	s.s. Patro
m.s. Acila	s.s. Capulonix	m.s. Dione	s.s. Kermia	s.s. Meta	s.s. Sepia
m.s. Acmaea	m.s. Cinulia	m.s. Dosina	s.s. Khasiella	s.s. Mitra	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Crania	m.s. Felania	s.s. Kopionella	s.s. Mytilus	s.s. Vitrea
s.s. Arca	m.s. Dallia	m.s. Fossarina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Vlieland
s.s. Atys	m.s. Daphne	m.s. Fossarus	s.s. Lepton	s.s. Ondina	s.s. Zafra
s.s. Capiluna	m.s. Diadema	m.s. Fulgur	s.s. Lovellia	s.s. Onoba	s.s. Zaria



Overbagage

Onlangs is een nieuwe regeling getroffen ten aanzien van overbagage voor reizigers die naar en van Amerika reizen via de Noord- en Mid-Atlantische route. De bagagevrijdom wordt op deze trajecten niet meer in kilogrammen uitgedrukt, maar in afmetingen. Reizend in de touristenklasse heeft iedere passagier recht op een bagagevrijdom, die als volgt wordt omschreven:

- 2 stuks ruimbagage met totale afmeting (lengte + breedte + hoogte) van 270 cm, waarbij geen enkel stuk de 158 cm te boven mag gaan.
- 1 stuk cabinebagage van 115 cm.

Dus goed realiseren: niet meer dan 2 koffers voor het vrachtruim en 1 stuk handbagage, waarbij dan bovenstaande maten in de gaten gehouden moeten worden. En maar hopen dat de eigen koffers daaraan voldoen, want overschrijding van de voorschriften betekent minimaal \$ 40.— voor overvracht. Als er nieuwe koffers gekocht moeten worden is het dus verstandig een centimeter mee te nemen!

Mededeling

DFM-organisatie

In verband met de reeds ingegaane pensionering van chef DFM/4 en de aanstaande pensionering van de huidige chef DFM/3 zullen de volgende aanpassingen plaatsvinden.

DFM/3: Chef DFM/3 zal niet worden vervangen. Zijn werkzaamheden zullen per 1 oktober 1977 door de overige leden van de sectie, welke vanaf deze datum zal blijven voortbestaan onder de naam *DFM/3-„Fleet Services“*, worden overgenomen.

Daar de activiteiten van deze sectie betrekking hebben op beide vloten zullen de te verrichten werkzaamheden, na het vertrek van de heer W. Punt, in onderling overleg door de betrokken functionarissen zelf worden geregeld. De algehele leiding van sectie *DFM/3-„Fleet Services“* zal berusten bij *DFM/2*.

DFM/4: Met ingang van 1 september 1977 is de sectie *DFM/4* opgeheven. De heren J. C. C. Naerebout en W. C. Mulder ressorteren vanaf deze datum onder *DFM/1* en de heer R. Hoogendoorn onder *DFM/2*.

Als kenletteraanduiding zal voor de Catering Superintendents van Vloot I *DFM/12* en voor de Catering Superintendent van Vloot II *DFM/22* worden gebruikt.

DFT

Met ingang van 1 september 1977 rapporteert de heer J. van Duuren (DFT) aan de heer C. E. van 't Woudt (DFD). De heer L. H. Roodhorst, belast met de leiding van de sectie „Repairs Planning“ (DFT/1), blijft rapporteren aan DFT. De bestaande

kenletteraanduidingen van de betrokken afdeling en secties blijven ongewijzigd.

DF/2

Met ingang van 1 september 1977 rapporteert de heer C. Geerinck, werkzaam in de sectie *DFD/2*, rechtstreeks aan de Directeur. De nieuwe sectie heeft als benaming „Industrial Engineering“ (*DF/2*).

In verband hiermede is de kenletteraanduiding van de huidige sectie „Electrical“ (*DFD/5*) gewijzigd in *DFD/2*.

Verkocht

De „Katelaysia“, gebouwd in 1954, is voor de sloop verkocht. Begin augustus arriveerde het schip in Kaohsiung, alwaar het aan slopers in Taiwan is overgedragen. Onze vloot telt thans nog 43 schepen met een totaal draagvermogen van 2.868.021 ton.

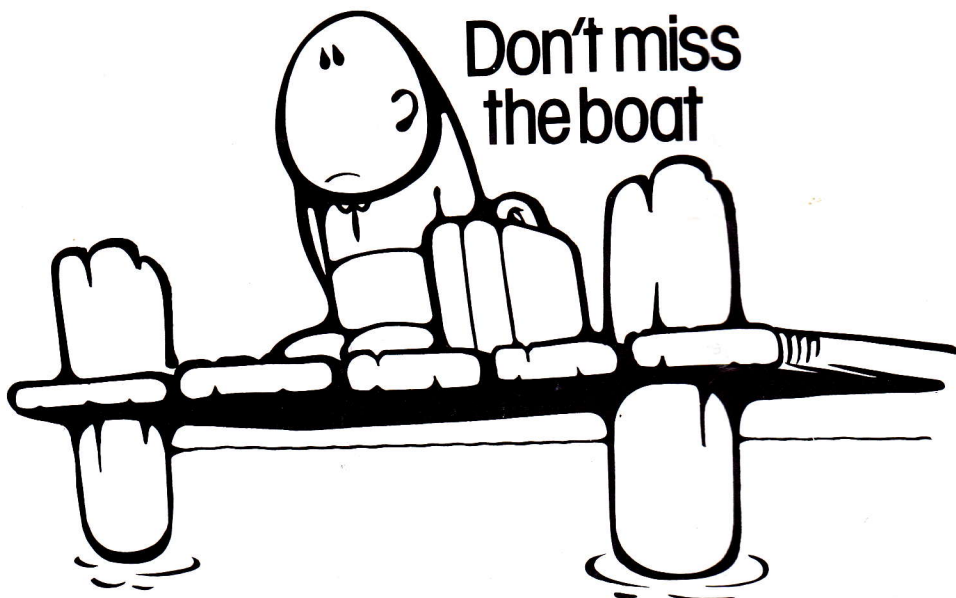


De PLA en de publiciteit eromheen

Ons artikel „Stilstaan en omzien“ in de juni-1977-editie heeft veel belangstelling getrokken. We lieten daarbij een zestal collega's die op een PLA-schip hadden dienstgedaan, aan het woord. Hun mening over het werken op een dergelijk schip was – een uitzondering daargelaten – positief.

Waar wij, als huisorgaan van Shell Tankers, echter evenzeer voor open staan, is gezonde kritiek op de ontwikkelingen in het PLA-kader. Om de woorden van de heer Brouwer (zie het artikel „even napraten“ in dit nummer) aan te halen: „We hoeven heus niet allemaal bekeerlingen in het PLA-project te zijn“. En door kritiek te leveren kan je wel degelijk een bijdrage leveren in een project dat nog geruime tijd in een groeiproces zal verkeren.

In eerste instantie kan men natuurlijk, schriftelijk of mondeling, zijn opmerkingen kwijt bij de PLA-werkgroep, alwaar de deur – figuurlijk gesproken – nog steeds open staat. Doch er zijn wellicht collega's die er de voorkeur aan geven hun kritische kanttekeningen bij het project te plaatsen tijdens een vraaggesprek. Ook dat kan als men de redactie van dit blad daarvan op de hoogte stelt (010-69.61.26). We zullen het vraaggesprek dan onverkort weergeven en het eventuele commentaar van de PLA-werkgroep in een afzonderlijk artikel erbij plaatsen. Op die wijze kan mede worden bereikt, dat de verdere ontwikkeling van het PLA-project meer en meer plaatsvindt met inspraak van zowel voorstanders als van degenen die nog een aantal vraagtekens bij de gehele ontwikkeling zetten.



met het stellen van kandidaten voor de verkiezing van de wal-OR op 19 oktober a.s. Formulieren voor kandidaatstelling zijn verkrijgbaar bij de secretaris van het verkiezingsbureau (Hr. van der Kolk, kamer 07.10), alwaar de kandidaatstellingen dienen te worden ingeleverd ná 23 september en vóór 8 oktober 1977.

Medevaren echtgenotes

Vanaf 1 september 1977 geldt een nieuwe regeling voor het medevaren van echtgenotes van ons Europese vlootpersoneel, vastgesteld in overleg met de vloot-O.R. Naast een uitbreiding van de faciliteiten zijn enkele technische wijzigingen doorgevoerd.

Onder de nieuwe regeling mogen de officieren alsmede de Europese onderofficieren, te weten scheepsvoorlieden, scheepsvaklieden I en II, assistenten van de wachtchef, hoofden voeding en scheepskoks met inachtneming van de daartoe gestelde regels zich te allen tijde, indien mogelijk, aan boord door hun echtgenote laten vergezellen. Voorts is deze regeling ook van toepassing op de hoofdbedienden.

Het onderscheid tussen oceaanreizen en kustreizen wordt niet meer gemaakt. Enkele beperkende bepalingen ten aanzien van het medevaren van de echtgenotes van de jongere officieren en de scheepsgezellen zijn eveneens vervallen.

Ook is er een wijziging aangebracht in de vergoeding van passagekosten van de echtgenote in verband met haar medevaren. Per kalenderjaar zijn voortaan 50% van de passagekosten van de eerste en van de tweede maal dat in dat jaar van Nederland c.q. Spanje naar het buitenland, of van het buitenland naar Nederland c.q. Spanje wordt gereisd voor rekening van de maatschappij. Heenen terugreis gelden dus als afzonderlijke reizen. Indien gedurende een kalenderjaar door de echtgenote slechts één periode wordt medegevaren kan zij vooraf aan de maatschappij schriftelijk mededelen dat zij afziet van haar recht op twee reizen met 50% passagekostenvergoeding. In dat geval zullen de passagekosten vanuit het buitenland naar Nederland éénmaal voor 100% voor rekening van de maatschappij zijn.

Tenslotte wijzen wij er nog op dat deze regeling eveneens van toepassing is verklaard op alle scheepsgezellen die dienstdoen aan boord van schepen die bij het Project Lange Adem (PLA) zijn betrokken. Voorwaarde is echter dat deze scheepsgezellen – met uitzondering van de onderofficieren en hoofdbedienden – eerst minstens 1 dienstperiode aan boord van een PLA-schip moeten hebben vervuld. Deze regeling wordt niet in het scheepsreglement opgenomen, doch is aan boord van de PLA-schepen bekend.

Degenen die in 1977 reeds onder de oude regeling een vergoeding van passagekosten van een terugreis van hun echtgenote à 100% hebben ontvangen, zullen eerst in het jaar 1978 in aanmerking kunnen komen voor vergoeding van passagekosten op basis van de gewijzigde regeling.

Benzinebonnen

Voor alle zekerheid wordt eraan herinnerd dat de deelnemers aan de kortingsregeling voor benzine bij aanschaf van een nieuwe of andere auto een nieuw aanmeldingsformulier moeten invullen. Die formulieren kunt u per briefkaart aanvragen bij de sectie DFP/3.

U hebt een ongeval gehad?

En u (eventueel ook uw echtgenote) heeft via de Maatschappij een persoonlijke ongevallenverzekering afgesloten? Dan het ongeval onverwijld melden aan R. Mees & Zonen, Assurantiën B.V., afdeling 08-medische varia, Postbus 505, Rotterdam. Of telefonisch onder nummer 010-132380 een meldingsformulier aanvragen. Helaas komt het nog steeds voor dat in een te laat stadium de doorgifte aan de assuradeuren geschiedt. De mogelijkheid dat in geval van werkelijk blijvende invaliditeit geen uitkering door assuradeuren wordt verleend, is dan niet uitgesloten, omdat niet meer kan worden nagegaan of de blijvende invaliditeit werkelijk een gevolg is van het (te laat) aangemelde ongeval.



De heer W. Hoogendijk, reeds vijf jaar betrokken bij allerhand veiligheidsaspecten in ons bedrijf, kreeg de opdracht om „Wijsmuller Holland” te assisteren bij het bergen van een lading nafta in de Perzische Golf. Een klus die enerzijds getuigt van het vertrouwen dat men heeft in de experts van Shell Tankers als het om veiligheid gaat, doch anderzijds een opdracht die betrokkene drie weken lang in omstandigheden bracht die hij niet licht vergeet.

Berging in de P.G.

Het begon allemaal met een telefoontje op 31 mei van Bureau Wijsmuller: „Of Shell Tankers een veiligheidsexpert wilde leveren om de lossing van een door brand zwaar beschadigde Japanse tanker te begeleiden”. In het kader van dienstverlening aan derden, waar wij ons ook op richten, werd hierop positief gereageerd. De volgende dag werden reeds te IJmuiden, zetelplaats van de Noord-Hollandse sleepers, alle beschikbare gegevens en tekeningen bestudeerd teneinde de risico-aspecten te kunnen beoordelen. Het ging om de „Golden Crane”, een tanker met een laadvermogen van 30.000 ton, die op haar reis van Ras Tanura naar Japan, met een volle lading nafta, zo onfortuinlijk was geweest in brand te raken.

Volgens de vrij vage verklaringen van de toenmalige opvarenden was de brand begonnen met een ontploffing in de machinekamer. Op een bepaald moment was ook de lading uit de achterste lading-tank bij de brandhaard gekomen, waardoor de gehele accommodatie en de machinekamer uitbrandden. De foto's op deze pagina's tonen duidelijk aan, dat het hier om een zeer forse brand ging. Geen wonder als de lading uit nafta bestaat, een basisprodukt voor benzine. Op zes opvarenden na, die bij de ontploffing het leven moeten hebben verloren, wist de bemanning echter het brandende schip te verlaten.

Hoewel verschillende schepen vervolgens pogingen deden om het schip te redden, was het de sleper „Amsterdam” van 7000 pk – door Wijsmuller naar de plaats van het ongeval, ± 200 mijl ten zuidwesten van Bombay gedirigeerd – die onder „Lloyd's Open Form” het blus- en bergingscontract kreeg toegewezen. Gezwind was al een ber-

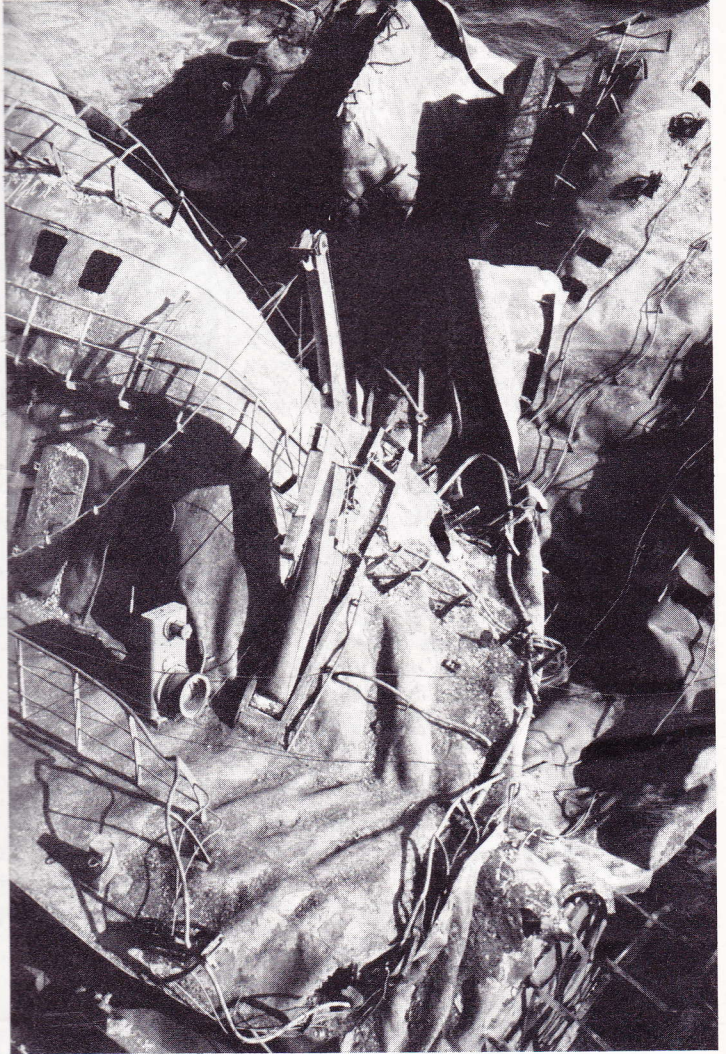
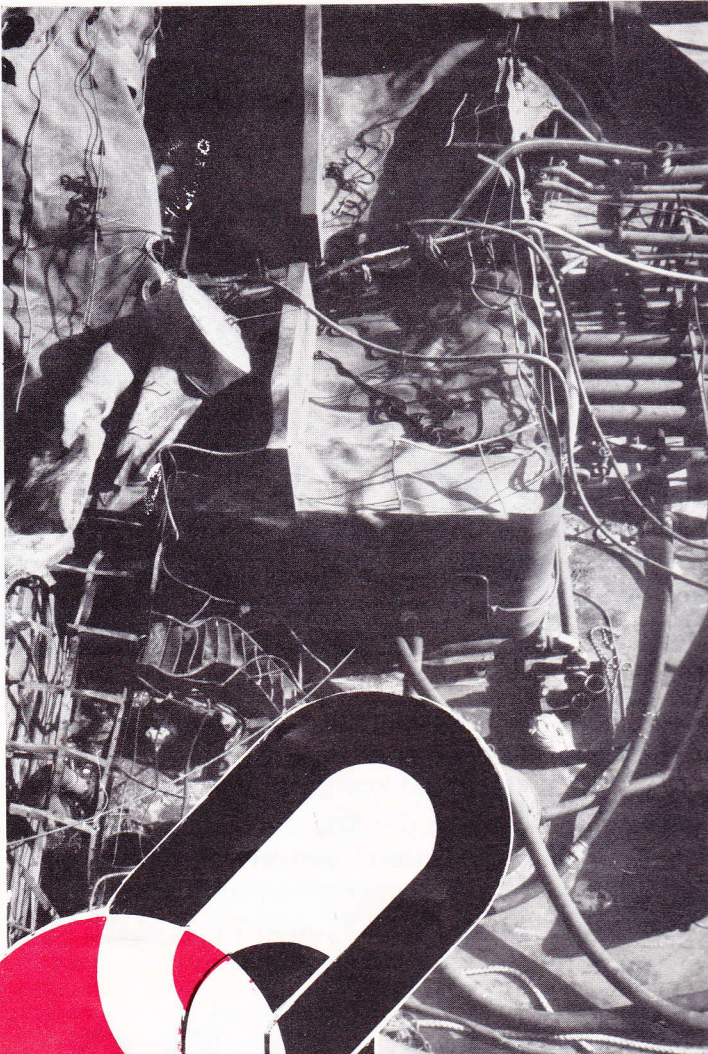
gingsploeg naar Bombay uitgevlogen. Toch kostte het veel inspanning om de brand aan boord van de „Golden Crane” te blussen; vooral het tegen de wind in slepen van het schip was een belangrijke faktor bij het blussen en het uiteindelijk nog bergen van het schip en ongeveer 19.000 ton nafta die was overgebleven.

Het grootste gedeelte van het schip was nu wel behouden, met nog een aanzienlijk deel van de lading erin, maar geen enkele haven – noch in het Nabije noch in het Verre Oosten – was bereid het geteisterde schip toe te laten, zodat besloten werd de „Golden Crane” naar de Perzische Golf terug te slepen en ± 20 mijl buiten Dubai te ankeren. Om het schip letterlijk in de zin van „geborgen” aan de eigenaars te kunnen opleveren moest nog veel werk worden verricht. Zo moest de machinekamer worden leeggepompt, de lekke zee-inlaten gedicht en ga zo maar door. Extra handicap hierbij was de onmogelijkheid om de machinekamer te betreden, vanwege de aanwezigheid van lading-gassen.

Eerste probleem was: hoe kunnen we de lading veilig lossen?

Een Duitse tanker van 30.000 ton, „Thor Asgard”, werd gecharterd, die op 12 juni arriveerde in Dubai. Aldaar werd op 13 juni de eerste vergadering belegd om alle aspecten goed door te nemen. Hierbij waren niet alleen vertegenwoordigers van eigenaars en lading, doch ook van verzekeraars aanwezig; natuurlijk ook de bergingsinspecteur van Wijsmuller en de heer Hoogendijk.

De volgende dag, 14 juni, kwam de hele groep wederom bij elkaar, nu aan boord van de Duitse tanker, die dus als lichterschip zou optreden. Ook de complete Wijsmuller bergingsploeg – 10 man



WIJSMULLER HOLLAND

sterk – was inmiddels aangekomen. Alle veiligheidsaspecten die zouden gaan spelen bij de losoperatie werden uitvoerig met hen doorgenomen. Een van de grootste knelpunten bleef de pompkamer. Weliswaar was deze na de ontploffing vrij snel onder water gekomen en daardoor voor een groot deel nog intact, maar juist in de top was alles verbrand, met andere woorden: er was geen ventilatie. Ook geen verlichting natuurlijk, maar juist die ventilatie vroeg om extra aandacht. Bij een temperatuur van zo'n 50° Celsius nafta lossen zonder ventilatie vraagt om wel heel bijzondere zorg. Op woensdag 15 juni werd de „Thor Asgard” langszij de „Golden Crane” gemeerd, met vier Yokohama fenders van 3½ meter diameter als buffer. Het was aan boord van dit lichterschip dat ver-

scheidene grote koelzeilen werden ontdekt, dé oplossing voor het ventilatieprobleem.

Ze werden naar de sleepboot „Amsterdam” overgebracht en aldaar omgebouwd tot twee lange ventilatiekokers, die aan boord van de „Golden Crane” door de luikgaten in de pompkamer werden neergelaten. Twee watergedreven fans werden erboven geplaatst, waarmede bijzonder effectief tijdens de gehele lichteroperatie kon worden geventileerd.

Voor het overpompen stonden vier stoomgedreven stripperpompen ter beschikking, die – gevoed vanaf het Duitse schip – uitstekend hun diensten zouden kunnen verrichten. Helaas vielen er twee uit bij het opstarten, doch de overige twee stelden niet teleur.

Toch waren nog niet alle problemen uit de wereld geholpen. Op een gegeven moment begon pure nafta vanuit de top van de pompkamer naar beneden te stromen. Onmiddellijk werden de pompen gestopt, hetgeen tevens het einde van deze „naf-taregen” betekende. Voordat kon worden nagegaan hoe deze stroom kon zijn veroorzaakt, moest uiteraard weer extra worden geventileerd. Veel gezocht en gepeiker gaf nog niet de oplossing, totdat, ondanks de verschroeiende hitte, een der Wijsmuller-mensen het idee van de maand kreeg: de manometeraansluitingen.

Natuurlijk, dat was het. De aansluitingen van de manometers eindigden immers in de top van de pompkamer. Ze moesten zitten in de verwrongen massa verbrande delen, waar ook de ongewenste naftaregen vandaan was gekomen. De manometeraansluitingen bij de pompen werden afgeblind, waarna met de twee stripperpompen de lossing kon worden hervat.

De grootste vijand, dag in dag uit, bleef de hitte, met als extra complicatie daarbij het buitensporig „gassen” van de lading. Bij elke handeling bleef

uiterste voorzichtigheid geboden. De lossing duurde van 20 juni tot 1 juli, waarbij in twee ploegen werd gewerkt, 24 uur per dag. Met andere woorden: 12 uur lang op een open dek werken, met de koperen ploert boven je hoofd, een gloeiend dek onder je voeten, met steeds weer oppassen voor het ontsnappende gas. Voorwaar geen kleinigheid. Er was nog een tweede vijand, namelijk de „sjamal”, een plotseling opstekende harde wind uit het noordwesten, waarbij de positie waarin de beide schepen lagen volkomen onbeschermd was. Eenmaal was het wel heel goed raak; een plotseling opstekende „sjamal”, windkracht 7, veroorzaakte het breken van de nylon trossen, alsof ze van garen waren. De fenders hielden de schepen keurig van elkaar, maar één ging er op de loop.

De Duitse tanker ontmeerde daarop snel en ging ten anker. Twee dagen duurde de storm, daarna konden de losoperaties worden hervat.

De sleepboot „Amsterdam” bleef gedurende de gehele lossing in de nabijheid om bij onheil onmiddellijk te kunnen ingrijpen. Bovendien diende dit schip als de centrale werkplaats, waar de nodige bochtstukken en koppelingen konden worden gemaakt.

Nadat op 1 juli de lossing kon worden beëindigd, de „Golden Crane” wederom was geballast met behulp van een pomp van de Duitse „Thor Asgard”, zat de taak voor de Shell Tankers veiligheidsexpert erop. Een belevenis die hij, naar zijn eigen zeggen, niet gauw zal vergeten. En daarmee doelt hij niet zo zeer op de hitte dan wel op de prettige samenwerking met de mannen van Wijsmuller.

De mannen van de „Amsterdam” zijn inmiddels met de sleepreis naar Japan begonnen. Aldaar krijgt de „Golden Crane” een vrijwel geheel nieuw achterschip.

Tijdens zijn laatste dagen als directeur bij onze maatschappij hadden wij een gesprek met de heer Brouwer. Wij vroegen hem naar zijn ervaringen bij Shell Tankers, zijn gezichtspunten omtrent de ontwikkelingen bij het zeevaartonderwijs en de kansen die er zijns inziens voor de Nederlandse vloot van de Koninklijke/Shell Groep liggen. Daarbij kwamen ook andere zaken ter sprake, zodat men het gesprek zou kunnen samenvatten onder de titel

even napraten

Als voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging in het zittingsjaar 1976/77 heeft Ir. W. H. Brouwer – behoudens het reeds verworven inzicht in de problemen verbonden met onze rederij – ook veel kennis kunnen opdoen over de situatie bij andere Nederlandse rederijen. Die is daar – globaal gesproken – min of meer identiek: economische problemen, de dreiging van een verouderende en krimpende vloot, steeds moeilijker wordende concurrentiepositie, zorgen over het onderwijs.

Meer verantwoording aan boord

„Wat mij in de afgelopen jaren bijzonder heeft getroffen – aldus de heer Brouwer – is dat wij goede, vakbekwame mensen aan boord hebben, maar dat je soms het gevoel bekruipt dat er niet altijd uit komt wat er in zit. Begrijp me goed, het is niet de schuld van de mensen zelf, het is niet een gevolg van een gebrek aan inzet of medewerking, integendeel. Het is een gevolg van een situatie die geleidelijk is gegroeid. Het schip heeft op bepaalde gebieden slechts beperkte verantwoordelijkheden en vele beleidsbeslissingen zijn in de loop van de jaren naar de rederij-kantoren verschoven. Dit laatste niet omdat de mensen aan boord niet voldoende kennis zouden hebben, maar meer omdat zij tegenwoordig te kort aan boord verblijven en dientengevolge op het schip een continu bedrijfsbeleid moeilijker is geworden. Aan de wal daarentegen heeft in vele bedrijven, passend in het huidige maatschappij-gebeuren, juist het omgekeerde plaats gevonden, dus hier een grotere decentralisatie van verantwoordelijkheden.

De vlootmensen ondergaan het grootste deel van hun algemene vorming aan de wal. Als de situatie op de vloot sterk zou achterblijven bij de ontwikkelingen in onze Nederlandse maatschappij, dan zal dat op den duur ongetwijfeld tot teleurstellingen gaan leiden. Daarom heb ik er de afgelopen jaren naar gestreefd een basis te leggen om ook op de vloot, waar praktisch mogelijk, een grotere mate van decentralisatie te kunnen toepassen. Met andere woorden – meer beslissingen aan het schip overlaten met als gevolg, hoop ik, dat men ook in de toekomst bevrediging in het werk zal behouden of beter nog dat deze zal toenemen.

In het „Project met Lange Adem” gaan wij dan ook beslist die kant uit: aankoopbeleid, budgets opstellen en bijhouden, grotere inspraak bij belangrijke reparaties en dokkingen, om een paar voorbeelden te noemen.

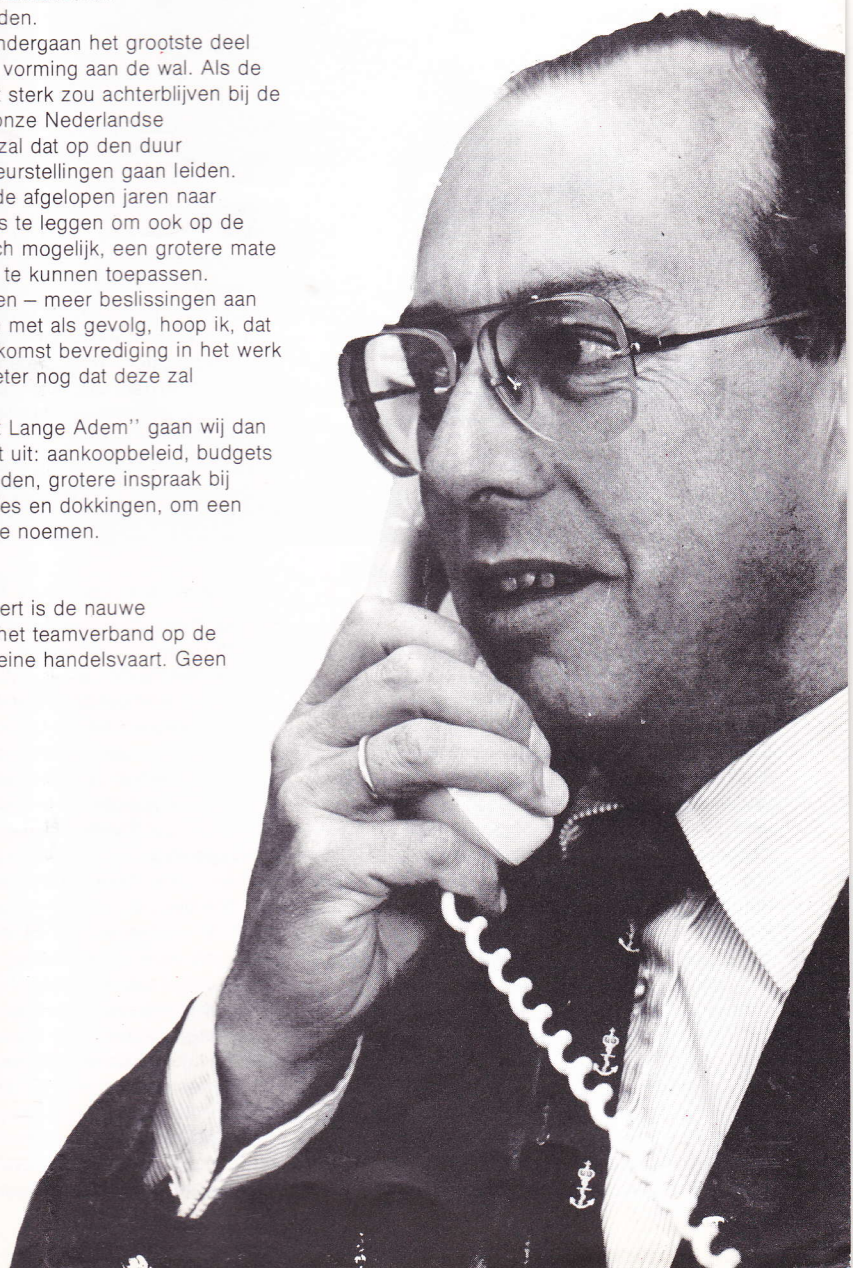
Onderwijs

Wat mij ook frappeert is de nauwe samenwerking en het teamverband op de schepen van de kleine handelsvaart. Geen

wonder: de gemeenschap aan boord is veel kleiner; men vaart veelal jaren samen op hetzelfde schip; en de bemanningssamenstelling is homogener, omdat het merendeel van de officieren van „voor de mast” is opgeklimmen tot een rang waarin zij zich thuis voelen. Allemaal factoren die het werken in een hechter teamverband ondersteunen.

Alhoewel er nog steeds grote verschillen zijn tussen de beide soorten scheepvaart kan het geen kwaad om, nu ook de bemanningen aan boord van de grotere schepen kleiner worden dan vroeger en bijna alle nieuwe schepen met een onbemande machinekamer worden uitgerust, lering te trekken uit het gebeuren in de kleine handelsvaart.

Helaas lijkt het erop dat ons onderwijs juist nu een geheel andere koers gaat varen. Onze officieren worden meer en meer verticaal opgeleid via het „hogere” onderwijs – de HTS-structuur. Een opleiding die weliswaar dieper is, maar smaller, m.a.w. de brede basiskennis ontbreekt. Ze krijgen veel theorie, weinig praktijk. Voor de scheepsgezellen, u weet het zelf, is men voornamelijk aangewezen op LZS-ers. Dus in plaats van dat de ruimte in kennis tussen die twee „lagen” kleiner wordt, wordt ze alleen maar groter. Is dat nu wel de oplossing die de Nederlandse koopvaardij nodig heeft? Hebben wij niet veel meer behoefte aan een bredere kader van goed geschoold personeel, dat met een brede basis-kennis aan boord komt, praktijkervaring opdoet, dan keuze



kan maken uit de verschillende richtingen die voor hen open staan en dan terug naar school gaat om in de gekozen richting aanvullende kennis op te doen?

HTS-structuur

Er zijn nu al gevallen bekend dat de jonge officier na zijn studie volgens de HTS-structuur aan de Hogere Zeevaartschool – met zijn grotere hoeveelheid theorie – onvoldoende bevestiging in het werk aan boord vindt. Zijn praktische kennis schiet te kort voor iets anders dan de beginrang, dus hij moet toch onder aan de ladder beginnen. Het is dan ook de verwachting dat in de toekomst meer nog dan vroeger een groot deel van deze officieren – zeker van de werktuigkundigen, waar de kansen wat groter zijn – een walbaan gaat zoeken lang voordat de hoogste rang is bereikt. Maar sommigen zullen zelfs niet eens meer naar zee gaan na voltooiing van hun studie, anderen struikelen al in hun praktijkjaar, tussen de tweede en derde klas, of nog eerder. Als het bijgehouden takenboek als onvoldoende moet worden gekenmerkt, hebben ze weliswaar na het laatste schooljaar nog een mogelijkheid tot herkansing, maar er zijn ook stagiaires die na hun praktijkjaar niet eens meer mogen afstuderen. Wat een verspilling van energie, van geld en voor betrokkenen: van tijd! Hun „hogere” opleiding moet als mislukt worden beschouwd en ze blijven met lege handen achter.

Neen, als wij de jongeren een goede kans willen geven en de Nederlandse koopvaardij van de zo nodige vaklieden willen voorzien, zullen wij zeker geen „inflatie” in het zeevaartonderwijs moeten stimuleren.

Wat dan wel?

In de allereerste plaats moeten wij proberen het opleidingsniveau van de scheepsgezellen te verbeteren, zodat zij goed opgeleid en met kennis van zaken aan boord stappen.

Wat de officieren betreft zou ik het graag meer in de breedte willen zoeken, dus een basis-opleiding gericht op het verkrijgen van de minimum vaarbevoegdheid als stuurman en als werktuigkundige. Een soort opleiding dus zoals wij thans entameren in het PLA-project door het laten behalen van een „plus” diploma door zowel een aantal BM'ers als BS'ers en een aantal van onze jonge stuurlieden en werktuigkundigen. Waarom dan niet de mogelijkheid geschapen om zowel via de LZS, MZS als HZS naar zee te gaan?

Bij een stroming via deze LZS, MZS en HZS kan men altijd tussentijds stoppen met de studie, praktijk opdoen op zee in verschillende rangen. Men heeft dan een brede basiskennis en praktijk. Afhankelijk van studiezin en capaciteit kan men ook altijd verder studeren. Maar heeft men eenmaal zijn keuze van studierichting gemaakt, laten ze zich dan specialiseren. Daarmee is de koopvaardij beter gediend en kunnen de jongeren eindigen op een niveau en in een richting waarvoor ze en geschikt zijn en waarin ze zich thuisvoelen. Op die manier kweek je ook werkgelegenheid, want nogmaals, echte vaklieden, dat is waar de koopvaardij behoefte aan heeft.

Bovendien als de wal op den duur toch meer zou trekken dan de zee, dan ben ik ervan overtuigd dat ze op deze wijze opgeleid en met een flinke dosis ervaring op hun naam, minstens even goede kansen, zo niet betere kansen hebben.

Wanneer hierover gesproken wordt, vooral in samenwerking met het PLA-project, valt wel eens het woordje „nivellering”.

Ik geloof dat hier enige begripsverwarring

heerst. Wat wij graag willen is een aantal van onze zeevarenden, vooral in de lagere rangen, beter opleiden, bij voorbeeld de reeds genoemde gezellen. Dit leidt natuurlijk tot minder verschillen omdat deze mensen dan uiteindelijk aan boord als hoger geschoold vakman kunnen worden ingezet en in de rangen ingeschaald.

Het op den duur doen verdwijnen aan boord van functies voor laag geschoold of soms zelfs ongeschoold personeel is het soort „nivellering” waarmee, zo dacht ik, de meesten van ons weinig moeite zullen hebben. Dit waarschijnlijk in tegenstelling tot het soort „nivellering” waar tegenwoordig in ons land nogal eens over wordt gesproken.

Toekomst

Of er voor de Nederlandse koopvaardij nog een toekomst is? Jazeker, als wij goed gebruik maken van onze bekwaamheden en de moderne technologie, dan zijn er ook nu nog steeds goede kansen.

Er komt echter meer en meer concurrentie op zee, deels door grotere deelname van „derde wereld” landen, deels van landen die met buitensporige hulp van de staat zich een positie weten te verwerven. Over deze onderwerpen is reeds veel gepubliceerd de laatste tijd en ik heb daar weinig aan toe te voegen. Alleen dat ook voor ons bedrijf geldt, dat wij ons in de toekomst meer zullen moeten gaan toeleggen op het moeilijker type vaart, een soort specialisatie in activiteiten waar onze kennis en onze hoogwaardige technologie volledig tot hun recht kunnen komen.

Denkt u maar eens in ons eigen vak aan het lichten op zee, het varen met produktenscheperen met zowel zwarte als witte lading, het varen met LNG schepen e.d. Bij dit alles speelt, zoals u zult begrijpen, vakkennis een bijzonder grote rol, vandaar dat ik zo op het belang van het juiste onderwijs voor zeevarenden hamer.

De Nederlandse koopvaardij is een goede zaak, niet alleen voor de relatief kleine groep zeevarenden zelf, maar voor ons gehele land. Immers economisch gezien is de koopvaardij een belangrijke bedrijfstak. Hoeveel werk wordt er niet aan de wal verschaft? In havens, op de werven, de scholen, machinefabrieken, rederijkantoren, toeleveringsbedrijven en ga zo maar door. De laatste tijd komen gelukkig meer en meer mensen tot dit inzicht, ook in het parlement, ook binnen onze regeringskringen. Er is dus nog hoop!

En de toekomst van Shell Tankers?

Dat wat ik zojuist heb gezegd over de wijze waarop de Nederlandse koopvaardij zich zal kunnen handhaven, geldt precies hetzelfde voor onze vloot. Een aantal mogelijke activiteiten voor de toekomst heb ik ook reeds genoemd. Wij bij Shell Tankers hebben ons echter al gespecialiseerd in de tankvaart en wij hebben binnen onze specialiteit al heel wat gepresteerd. De Marine Coördinator in Londen zei eens tegen ons toen wij over onze prestaties spraken: „Alle Shell vloten zijn goed”. Wat er voor ons dus nog is weggelegd is „beter dan goed” te worden en dat vraagt wel het een en ander van onze medewerkers zowel op zee als aan de wal. Toch is dit voor ons juist nu dringend nodig want sommige van die andere Shell vloten hebben te maken met lagere bemanningskosten en zien toch kans zeer goede prestaties te leveren. Dus sterke concurrentie binnen de Koninklijke/Shell-Groep in een tijd van tonnage-overschot. Het is tegen deze achtergrond dat middels betere inzet van onze zeevarenden aan boord,

goed maar goedkoper onderhoud, lagere bunkerverbruiken, minder schade, minder ladingproblemen, getracht moet worden deze concurrentie het hoofd te bieden.

Hopelijk zullen de verschillen in bemanningskosten in de loop van de jaren wel minder worden. In die tussentijd zit er niets anders op dan door te gaan met „beter” te worden en te blijven.

In aantal vlooteenheden zijn we de laatste jaren achteruit gegaan, misschien zullen we nog wel wat verder terug moeten gaan. Maar ons handhaven kunnen we zeker; dat STBV als belangrijke Shell-vloot zal blijven bestaan als wij doorgaan op de ingeslagen weg, daarvan ben ik overtuigd.

Het PLA-project wijst al uit, dat wij een schip wel degelijk goed kunnen redden met een kleinere bezetting. Ook dat onze mensen de grotere verantwoordelijkheid aan boord aan kunnen en er zelfs meer bevestiging in vinden. Dan ligt daar ook onze kans voor de toekomst. En al is er allerwegen, ook in Londen, grote belangstelling voor dit project, we liggen voorlopig een lengte voor op de anderen. Houdt die voorsprong, daar ligt onze grote kans.

Project met Lange Adem

Over dat project wil ik nog wel wat kwijt. Ik heb het al een paar maal genoemd. We zitten geloof ik wel degelijk op het goede spoor, maar wij zijn er uiteraard nog lang niet. Maar wij hebben het ook niet voor niets de „lange adem” gegeven. Het is een continu-proces, dat zich over een groot aantal jaren zal uitstrekken. In Nederland, zowel bij de autoriteiten, de examencommissies, de werknemersorganisaties als het onderwijs volgt men deze proef met belangstelling.

Gelukkig ook met kritiek, want dat is gezond. Ook is er kritiek van collega's, maar op wat uitzonderingen na wordt die nog te weinig doorgegeven. Aan de wal zowel als aan boord kunnen wij allemaal ons steentje bijdragen. Wij hoeven heus niet allemaal bekeerlingen in het PLA-project te zijn. Maar wel gezonde kritiek leveren, eerlijk voor je mening durven uitkomen zonder in wiswasjes te vervallen.

Er is ook ongeduld – het gaat niet snel genoeg – waarom kunnen niet meer mensen meedoen – wat zit er voor mij aan vast – en nog meer van dat soort opmerkingen.

Deze vragenstellers mogen niet vergeten dat dit soort ontwikkelingen tijd vraagt en dat de proeven zorgvuldig begeleid moeten worden, zodat er geen dingen uit zullen voortkomen waar wij later met zijn allen nadeel van zouden ondervinden. Dit geldt met name ook voor de beloningsstructuur aan boord van onze proefschepen. Als blijkt dat de verantwoording in bepaalde posities groter is geworden dan moet dat worden beloond, zonder meer. Maar je gaat niet herclasseren als het groeiproces nog gaande is, althans de eindfase nog niet in zicht is. Ook hier wil ik nogmaals zeggen: heb enig geduld. Een maatschappij als Shell zal in dit opzicht niemand tekort doen. De feiten spreken hier voor zichzelf, dacht ik.

Er zijn uiteraard ook medewerkers die vinden dat alles veel te snel gaat en dat wat hen aangaat de huidige gang van zaken op de koopvaardij uitstekend voldoet. Een PLA-project is in hun ogen dan ook een overbodige luxe. Inderdaad, veel zaken gaan helemaal niet zo slecht op de vloot en op kantoor. De grote vraag is echter kunnen wij datzelfde ook zeggen over een aantal jaren? Er verandert veel in de wereld om ons heen. Zouden wij ons in die wereld in de nabije toekomst kunnen handhaven wanneer wij blijven werken zoals wij nu doen, zij het dan met kleine zeer geleidelijke wijzigingen?

Het merendeel van ons heeft hierop tot nu toe gezegd dat zij dit niet geloven en dat een tijdige verzet van de bakens nodig zal zijn. Welnu, dat zijn wij op een aantal van onze modernste schepen aan het uitproberen. Als de bakens op de juiste wijze worden verzet, verwachten wij aan boord een verbetering van de werksituaties voor het merendeel van de opvarenden en een kleiner maar hechter team.

Als dit zal lukken – en ik heb daarin het volste vertrouwen – dan zal dit kleinere team ook in de toekomst gemotiveerd kunnen blijven werken en de concurrentiepositie van de Nederlandse vloot ook onder de zich snel wijzigende omstandigheden kunnen handhaven.

Eén bijzonder positief punt van PLA – onontbeerlijk voor het slagen van de proef – zou ik hier nog willen noemen, namelijk dat de zeevarenden meer en meer voor enige tijd – uiteraard niet voor hun hele varenscarrière –

elkaar slechts enkele maanden mee, in plaats van vele jaren zoals in een kantoororganisatie. Dat is een handicap als je goed met elkaar wilt samenwerken. Ook sociaal gezien kan het een handicap zijn, alhoewel sommigen deze wisselingen juist een voordeel vinden. Ik verwacht echter voor de toekomst, zoals ik bij PLA reeds heb gezegd, dat men in de koopvaardij er meer en meer toe zal overgaan om – als het niet „scheeps”-gebonden kan worden – te trachten groepen van zeevarenden bij elkaar te houden. Het elkaar beter leren kennen komt de communicatie ten goede. Dit zal ook invloed op het werk hebben. Wij weten allemaal dat als ieder voor zich werkt, het resultaat onherroepelijk minder zal zijn dan wanneer men nauwer samenwerkt. Maar daarvoor moet je elkaar kennen, door en door, weten wat je aan elkaar hebt, zowel in het werk als daarbuiten. Je zult dan ook eerder voor je

schepen. Ik weet dat de medewerkers van het Hofplein er net zo over denken. Daarom maak ik mij geen zorgen dat wij zoveel over de vloot praten. Daar behoort ons brood nu eenmaal verdiend te worden. Mijn waardering voor onze walmensen, die hun werk vaak achter de schermen verrichten, is er daarom niet minder om.

Overdracht

Waarom ik nu eigenlijk wegga, terwijl ik mij zo in de scheepvaart, in Shell Tankers en al de daarmee verbonden problemen heb ingewerkt? Tja, dat is ook een vraag.

Laten wij vooropstellen dat ik niet verander van functie omdat ik in STBV geen vertrouwen heb of omdat ik mij bij Shell niet thuis zou voelen. Allesbehalve!

De reden is dat men mij gevraagd heeft tot de Directie van Van Ommeren toe te treden waar



naar hetzelfde schip zullen terugkeren en dat zij op deze wijze hun collega's beter zullen leren kennen. Dit zal het opbouwen van goede teams en de communicatie tussen opvarenden zeker ten goede komen.

Communicatie

Dit brengt mij op een ander veel besproken onderwerp – communicatie. Toen ik hier een paar jaar geleden binnenstapte, kende ik niemand. Ik kwam werkelijk als een vreemde eend in de bijt. Het duurt dan even voordat je weet wie wie is en wie wat doet; hoe hij het doet; en in hoeverre je iemand z'n gang kan laten gaan doordat hij goed zelfstandig weet te werken. Toch was dat voor mij nog gemakkelijker dan voor de mensen aan boord van onze schepen. Immers op kantoor heb je maand in maand uit dezelfde collega's, je leert elkaar goed kennen. Aan boord is dat uiteraard veel moeilijker. Als je aan boord stapt, zal je een paar collega's al van vorige dienstperiodes kennen, maar voor de rest moet je binnen een paar uur, bij de afvaart, al op hun deskundigheid vertrouwen. Dikwijls maakt men aan boord

eigen mening uitkomen. Je kunt beter meepraten over de gang van zaken en het zal minder voorkomen dat je opdrachten krijgt uit te voeren zonder dat je er zelf achter staat. En nu we het daar toch over hebben, ook op kantoor hier moest ik, zeker in het begin, nogal eens door een barrière breken om achter de werkelijke mening van medewerkers te komen. Dat vond ik een echte handicap, want in de werksituatie is het van groot belang dat een ieder de kans krijgt op eigen niveau en vakgebied zijn inbreng te leveren. Een belang zowel voor het bedrijf als voor het werkgevoelen van betrokkenen.

De wal

Wij hebben tot nu toe eigenlijk alleen maar gesproken over het werken aan boord en veel van wat daarmee samenhangt. Dit betekent in mijn ogen helemaal niet dat de wal niet belangrijk zou zijn. Integendeel, zonder de walorganisatie zou de vloot niet kunnen functioneren. Zonder vloot echter zouden wij geen walorganisatie nodig hebben. Wij zijn er ter ondersteuning van onze varende

mij – zo verwacht ik – geen gemakkelijke maar wel een aantal zeer boeiende taken wachten, waar ik bovendien mijn verworven kennis op het Nederlandse scheepvaartgebied mede zal kunnen blijven gebruiken.

Echter net als op onze schepen, je kan alleen maar een ander commando aanvaarden als je er van verzekerd bent dat je het schip waarop je nu staat in bewame handen kunt achterlaten. Nu, dat kan gelukkig bij een bedrijf van de Koninklijke/Shell Groep.

Ik heb het volste vertrouwen in uw nieuwe schipper Van Heeswijk, die op vele terreinen reeds zijn sporen, of hier meer toepasselijk zijn strepen, heeft verdiend. Hij is bijzonder geïnteresseerd in ons PLA-project en alles wat daarmee samenhangt; hij zal dit werk zeker met veel enthousiasme en full-speed voortzetten. Zeer binnenkort zal ik – als oud-Shell-man – het wel en wee van de maatschappij op een afstand volgen, maar in de overtuiging dat u met elkaar ervoor zult – en kunt – zorgen dat het „wel” duidelijk overwicht zal hebben over het „wee”.

Shell Pensioenfonds

Jaarverslag '76

Dezer dagen is het jaarverslag over 1976 van het Shell Pensioenfonds verschenen. Ten opzichte van voorgaande jaren heeft het jaarverslag op een aantal onderdelen enige veranderingen ondergaan. Deze veranderingen in het jaarverslag betreffen vooral het „uiterlijk“, met name de grafische uitvoering en het opnemen van meer fotomateriaal, terwijl de informatieve inhoud goeddeels ongewijzigd is gebleven. Het verslag bevat wederom interessante gegevens omtrent de pensioenregeling en de ontwikkeling van het Pensioenfonds.

Wat betreft beleggingen, kreeg de belegging in onroerend goed extra aandacht door het opnemen van diverse afbeeldingen van projecten waarvan het Fonds eigenaar is. In het algemeen gedeelte van het verslag wordt geconstateerd dat de contante waarde van de huidige en toekomstige aanspraken zijn gestegen en wel van f 6.511 miljoen tot f 7.005 miljoen, bij een nagenoeg gelijk gebleven aantal actieve leden. Deze toeneming was minder sterk dan in 1975 hetgeen mede te danken is aan de in het kader van de inflatiebestrijding door de overheid getroffen loonmaatregelen, waardoor de stijging van het loon- en salarisniveau iets werd afgeremd. Alhoewel de ontwikkeling mede als gevolg van deze loonmaatregel grond geeft aan de verwachting dat voor 1977 met een wat lagere inflatie zou mogen worden gerekend dan de ongeveer 9% in 1976, blijft de in vorige jaren reeds uitgesproken bezorgdheid over de financiering van het Fonds vooralsnog bestaan.

Het aantal actieve fondsleden bedroeg per het einde van het verslagjaar 1976 15.194, hetgeen een geringe daling betekent ten opzichte van 1975 (15.255). Onder actieve fondsleden dient hierbij te worden verstaan employés van 25 jaar en ouder.

Een opvallende stijging is waar te nemen in het aantal aspirant- en potentiële leden. Aspirantleden zijn gehuwde mannelijke employés; potentiële leden zijn ongehuwde employés en gehuwde vrouwelijke employés allen jonger dan 25 jaar. Hun aantal bedroeg eind 1976 1.755 ten opzichte van 1.603 per eind 1975.

In 1976 nam het aantal gepensioneerden toe van 8.971 tot 9.254.

Mede daardoor steeg het bedrag aan uitgekeerde reglementaire pensioenen van f 110 miljoen tot f 119 miljoen.

Bovendien werd in 1976 nog eens een bedrag van f 60,3 miljoen aan duurtoeslagen uitgekeerd (in 1975 f 44,5 miljoen).

Naast deze reglementaire duurtoeslagen werd voor een bedrag van f 22 miljoen aan aanvullende uitkeringen betaald, die rechtstreeks ten laste van de betrokken maatschappijen werden gebracht.

Het jaarverslag geeft ook nog eens een kort overzicht van de wijzigingen in de Statuten en Reglementen, zoals die per 1 januari 1977 van kracht zijn geworden. In een binnenkort te verschijnen publikatie („witte boek“) zal aan deze wijzigingen ruime aandacht worden geschonken.

Fondsvermogen

Het totale Fondsvermogen bedroeg per eind 1976 f 3.280,6 miljoen. Hiervan is ruim 23% belegd in vaste eigendommen, 18% in aandelen en converteerbare obligaties, terwijl de belegging in vastrentende waarden bijna 50%

van het geheel uitmaakt. Ruim 9% van het Fondsvermogen werd kortlopend belegd.

Vaste eigendommen

In 1976 werd voor f 134,7 miljoen in deze sector geïnvesteerd, waarvan f 103,3 miljoen in kantoor- en bedrijfsgebouwen en f 31,4 miljoen in de woningbouw. Deze gelden werden voor meer dan eenderde buiten Nederland belegd, voornamelijk in België en in mindere mate in Frankrijk en Duitsland.

De regelmatig toegepaste evaluatie van de in de beleggingsportefeuille voorkomende vaste eigendommen resulteerde, ook in 1976, in een niet onbelangrijk aantal verkopen. Dientengevolge nam de balanswaarde van de vaste eigendommen in het verslagjaar slechts toe met f 29,2 miljoen.

Aandelen

In de aandelensector lag het accent op het

terugbrengen van het relatief grote belang in aandelen. De verkopen vonden voornamelijk plaats in Amerikaanse en Japanse fondsen, waarvan de opbrengst circa tweederde uitmaakte van het totaal aan verkopen ten bedrage van f 149,6 miljoen. De verkopen van Nederlandse fondsen beliepen f 17,0 miljoen.

Daartegenover stonden aankopen tot een totaal bedrag van f 32,6 miljoen, waarvan voor f 13,7 miljoen Nederlandse en f 8,1 miljoen Amerikaanse aandelen.

Deze activiteiten deden de balanswaarde van de aandelenportefeuille teruglopen tot f 590,1 miljoen, terwijl de beurswaarde daalde van f 742,1 miljoen tot f 625,1 miljoen.

Vastrentende waarden

In obligaties en onderhandse leningen werden in 1976 per saldo de grootste bedragen belegd. De balanswaarde steeg dan ook met f 269,2 miljoen tot f 1.516,8 miljoen, terwijl de hypothecaire leningen per eind 1976 op ongeveer hetzelfde niveau bleven gehandhaafd, f 119,7 miljoen.

Rendement

Het jaarverslag laat zien dat er in 1976 sprake is geweest van een belangrijke verbetering van het gemiddelde rendement van het Fondsvermogen en wel van 6,17% in 1975 tot 6,73% in 1976. Hoewel alle categorieën van de beleggingen aan deze verbetering hebben bijgedragen, heeft de relatief sterke toeneming van de vastrentende waarden in de portefeuille dit resultaat aanmerkelijk geaccentueerd.



In 1976 werd voor f 134,7 miljoen in vaste eigendommen geïnvesteerd, waarvan f 103,3 miljoen in kantoor- en bedrijfsgebouwen en f 31,4 miljoen in de woningbouw.

HERKOMST EN BESTEDING DER MIDDELEN

De herkomst en de besteding van de middelen kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Herkomst der middelen		<i>mln. gld.</i>
Stortingen van – maatschappijen		317,4
– leden	63,5	
In mindering gebrachte premie voor AOW en overige staats- en bedrijfspensioenfondsen	46,2	17,3
Inkomsten uit beleggingen		208,4
Afschrijvingen		12,1
Verkopen, aflossingen en uitlotingen:		122,4
– vaste eigendommen		149,6
– aandelen		141,8
– vastrentende waarden		969,0
		=====
Besteding der middelen		179,1
Pensioenen en duurtetoelagen		4,8
Afkoopsommen		
Aankopen:		134,7
– vaste eigendommen		32,6
– aandelen		411,0
– vastrentende waarden		156,1
– kortlopende beleggingen		50,7
Mutaties overige activa en passiva		969,0
		=====

BELANGRIJKSTE CIJFERS 1976/1975

(bedragen x f 1.000)

	1976	1975
<i>Aantal Fondsleden en Gepensioneerden</i>		
(per einde van het jaar)		
Fondsleden	15.194	15.255
Aspirant- en potentiële leden	1.755	1.603
Gepensioneerden ¹⁾	9.254	8.971
Gepensioneerden met uitgesteld pensioen waarvan de betaling nog niet is ingegaan	4.102	3.949
<i>Stortingen, Uitkeringen en Premiereserve</i>		
Stortingen leden en maatschappijen	f 324.262	f 295.885
Aanvullende stortingen maatschappijen	f 10.449	f 9.498
Totaal	f 334.711	f 305.383
	=====	=====
Uitgekeerde pensioenen	f 118.797	f 110.856
Uitgekeerde duurtetoelagen	f 60.320	f 44.511
Totaal	f 179.117	f 155.367
	=====	=====
Premiereserve per einde van het jaar	f 3.269.750	f 2.857.510
	=====	=====
<i>Vermogen</i>		
(per einde van het jaar)		
Vaste eigendommen	768.038 (23,4%)	738.770 (25,7%)
Aandelen	590.082 (18,0%)	690.176 (24,1%)
Vastrentende waarden	1.636.534 (49,9%)	1.359.751 (47,4%)
Sub-totaal	2.994.654 (91,3%)	2.788.697 (97,2%)
Overige activa en passiva	285.917 ²⁾ (8,7%)	79.623 (2,8%)
Totale fondsvermogen	3.280.571 (100,0%)	2.868.320 (100,0%)
	=====	=====
Gemiddeld rendement	6,73%	6,17%

¹⁾ incl. gepensioneerden van het Pensioenfonds der Bataafsche Petroleum Maatschappij

²⁾ incl. f 270.050 kortlopende beleggingen

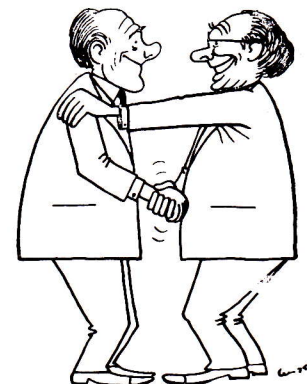
Verslag van de actuaris

Uit het verslag van het Actuarieel Adviesbureau v/h Smit en Bunschoten, blijkt dat de premiereserve per 31 december 1976 door hem wordt berekend op f 3.269,8 miljoen. Deze premiereserve wordt gevormd door:
de contante waarde van de op het Fonds rustende verplichtingen f 7.004.583.000
verminderd met:
de contante waarde van de toekomstige maatschappij- en ledenstortingen f 3.734.833.000
Premiereserve per 31 december 1976 f 3.269.750.000

De grootte van de premiereserve is het bedrag dat in tenminste 4% rentedragende beleggingen aanwezig dient te zijn om tezamen met de toekomstige stortingen het Fonds in staat te stellen de pensioenverplichtingen te voldoen. Blijkens de Balans staan per 31 december 1976 middelen met een balanswaarde van f 3.280.571 daarvoor ter beschikking. Daar deze middelen een rendement van meer dan 4% opleveren is aan de gestelde eisen voldaan. In het verslagjaar zijn zoals gebruikelijk de volledige Balans en de Rekening van Lasten en Baten opgenomen, voorzien van een uitgebreide toelichting. De pagina's 40 en 41 geven een overzicht van de belangrijkste cijfers 1967/1976, waarin de ontwikkeling van het Fonds gedurende deze periode tot uitdrukking komt.

Aan het einde van het verslag wordt melding gemaakt van de komende verhuizing van het Shell Pensioenfonds en Shell Onroerend Goed B.V. naar het gebouw aan de Carnegielaan in Den Haag, gelegen aan de achterzijde van het Vredespaleis.

Belangstellenden die een exemplaar van het jaarverslag 1976 van het Shell Pensioenfonds willen ontvangen, kunnen dit aanvragen bij de Sectie DFP/4, telefonisch te bereiken onder 010 – 69 61 27.



Amerikanen op „satéh”

„Satéh” of – als je een andere spelling wilt gebruiken – „saté”, is een woord dat de Amerikanen niet zo goed kennen als wij Nederlanders.

Wij zijn nu eenmaal volkomen vertrouwd met die stukjes geroosterd vlees „aan een stokkie”. Maar in Wilmington kent een groep Amerikanen, die rechtstreeks betrokken zijn bij het lichterwerk van de „Dosina”, nu wel degelijk de betekenis van dit woord. Zij waren door gezagvoerder J. de Jong uitgenodigd op een „satéh party”

aan boord op zaterdag 11 juni 1977. En als we schrijven „rechtstreeks betrokken bij het lichterwerk”, dan denken we aan loodswezen, immigratie, douane, Coast Guard, consulaat, agentschap, havenautoriteiten en nog enkele anderen.

Als je zoiets organiseert voor „buitenstaanders”, dan moet je het goed voorbereiden. Dat parool werd door de opvarenden van de „Dosina” steeds voor ogen gehouden in de week voorafgaande aan het grote feest waarbij vooral de stuurlieden H. Steenstra en C.



Certificate of Seaworthiness

I Jolle de Jong, Master of the vessel Dosina
Special Envoy of

Neptune

do hereby declare to all people who will hear or read this

Hail, Hail

Having found after due testing and consideration that

after _____ hours on board the ship ~ Dosina ~
does not exhale a gaseous mixture exceeding
the lower explosive limit, and furthermore
having observed this persons ability with
newly aquired "sea legs" do issue a
Certificate of Seaworthiness.



Groen de leiding hadden. Niet alleen werd er een „draaiboek” samengesteld zoals een heuse receptie vereist, maar tevens werden de taken nauwkeurig verdeeld. We zullen hier geen uitvoerige lijst geven van alle enthousiaste medewerkers – een ieder zette zijn beste beentje voor – maar wat wel opvalt is dat er niet alleen saté en nassi-„bereiders” waren, maar ook „rijgers” (aan het stokkie), stokers van de vuren (natuurlijk op het achterschip, veiligheid boven alles), geluidstechnici, specialist voor verlichting, voor de versiering, de garderobe, verslaggeving en ga zo maar door. Men had letterlijk aan alles gedacht, zelfs aan de „zebenen” die de gasten dienden te kweken ten einde voor een certificaat in aanmerking te komen. Een van de „tips” die de gasten tevoren kregen was namelijk dat bij het aan boord gaan van de „Dosina” hun vaardigheid daarin nauwlettend zou worden gadeslagen. Ook waarschuwde men de gasten er schriftelijk voor dat – hoewel de eerste saté-ronde door ervaren scheepspersoneel zou worden verzorgd – daarna van de gasten werd verwacht dat ze zelf het risico van hun vingers branden zouden nemen. De laatste tip die ze kregen – en die gold voor de dames in het gezelschap – was, dat men er waardering voor zou hebben als ze zich niet de gehele avond aan hun eigen trouwe echtgenoot zouden vastklampen, maar ook positief zouden reageren

op een „uitnodiging ten dans” van de opvarenden. Uiteindelijk hadden die niet voor niets een lokkend geluid bij de vuren op het achterschip georganiseerd. We zullen verslaggever Den Breems zelf maar verder aan het woord laten:

„11 juni 1977 zal nog lang in het geheugen blijven van „haven-minnend” Wilmington en de opvarenden van de „Dosina”. Tussen het lichten van 2 ”M”-schepen in werd er namelijk een satéh party gehouden op het achterschip. Er waren uitnodigingen gestuurd naar circa 30 personen, met het verzoek of zij met hun echtgenote ons schip wilden komen bezoeken. Na een week van intensieve voorbereiding brak om 16.30 uur het grote moment aan met de ontvangst van de gasten op de steiger van de watertaxi te San Pedro. Na een boottochtje van circa 15 minuten tussen de zeilscheepjes door, begonnen de gasten aan de beklimming van de „Dosina” in ballast. De Coast Guard kwam met zijn eigen „watertaxi”. Voor deze klauterpartij werden de gasten op de brug beloond met een drankje. In zijn welkomstwoord werkte kapitein Jolle de Jong met succes enig wantrouwen weg omtrent het woord satéh, dat op de uitnodiging stond vermeld (enkelen slaakten een zucht van verlichting). Na de verfrissing begon er in grote en kleine groepjes een rondleiding over het schip.

De scheepsvoorman en zijn mannen waren al druk doende het vuur op het gezellig versierde achterschip op te stoken. Druppelsgewijs belandden de gasten aldaar, waar ze werden onthaald op een voortreffelijke maaltijd. Het advies van de kapitein om vooral bij de satéh het bier niet te vergeten, bleek niet tegen dovemansoren gezegd. Nadat het feestje zich bijzonder gezellig ontwikkelde, kwam rond 21.00 uur een absoluut hoogtepunt met het uitreiken van de „Certificates of Seaworthiness”. Onder de bezielende leiding van kapitein Jolle de Jong en de jury bestaande uit de hoofdwerktuigkundige en de eerste stuurman werd van alle gasten een „gas”test genomen, ten einde te bepalen of zij nog in staat waren aan de afdaling van de „Dosina” te beginnen. Tevens werden aan de gasten leren „badges” uitgereikt met het opschrift „Dosina”. Rond 22.00 uur kwam de watertaxi weer langs, waarmee de geslaagde kandidaten voor het certificaat (sommigen na een herexamen) de thuisreis konden aanvaarden. Uit de reacties van de gasten bleek overduidelijk dat ze zich uitstekend hadden geamuseerd, zodat wij in de opzet van de party geslaagd waren. Het feestje werd bij het vertrek van de watertaxi afgesloten met 3 lange stoten op de fluit”.

Singapore heen en weer

(in delen)

In het eerste deel hebben we kunnen lezen hoe Sam Bal zich gereed maakte voor een zakenreis naar Singapore. Hieronder zijn belevissen op het vliegveld en in het vliegtuig.

Vlug naar het zelf-bedien voor drank met tabak en in de kiosk één krant en twee fleurige magazines gekocht.” Ja juffrouw, wilt u de bladen in de krant rollen, met een elastiekje graag, anders kreuken ze zo. Voor vrienden in Singapore, ze zijn daar soms zo lastig, weet u wel.” Met „ja meneer”, sloot zij de koop af, waarna ik mij naar B 33 spoedde.

Daar wachtte nog de body-check op zware wapens en kleine voorwerpen. Het kwam mij voor, dat hij deze keer meer kietelde dan de vorige keer, alhoewel er natuurlijk niet van opzet gesproken mag worden. De rugzak werd uiteraard ook niet ongemoeid gelaten en de reeds eerder vermelde problemen met het afdoen herhaalde zich.



Gelukkig mocht ik op een stoel zitten, anders kon de functionaris niet inspecteren. Of hij had zelf op een stoel moeten gaan staan, wat toch wel wat dwaas geweest zou zijn. De vlinderdasjes mochten vanzelfsprekend ook ongehinderd passeren, waarna ik het vliegtuig inschoot.

In de wandelgangen bevonden zich gebatikte meiskes, die de passagiers geruststellend opvingen en mij behulpzaam naar mijn zitplaats leidden. Om het opgewonden reisgevoel te reguleren, maakte ik mijn rugzak nu vlot los en zekerheidshalve de veiligheidsriemen vast en begon de omgeving te aanschouwen.

Een volle bak stelde ik verheugd vast, 360 betalende passagiers en geen officials. De kist zal zeker goed vast in de lucht liggen en niet zo als vorige keer met zijn driehonderdtwintigen, het was toen maar dweilen geblazen. Bij het rondkijken leek de omgeving weinig interessant, Engels spul, in de bretel met sokophouders, ook nog veel ties and jackets, verder pantoffels met een randje, ruisjurken, cross-your-hearts, tights voor de kou en meer van die haute couture.

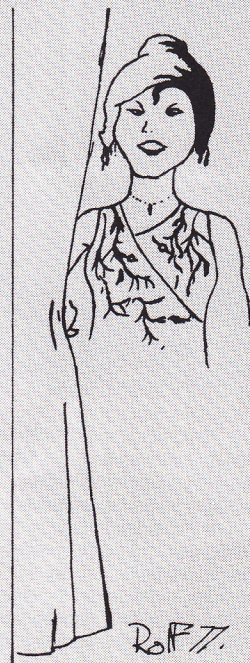
Dan maar aan het eten gedacht. Het menu mocht er zijn, in echt Frans gesteld en voor het gemak in het Engels vertaald. Engelse raasdonders of green-peas sierden elke hap onderweg als een culinair-fijntje.

Verder waren er ook nog heren aanwezig voor de oh-zo-persoonlijke verzorging. Helaas niet in de batik pon gestoken maar gewoon in de broek; ik denk omdat zij niet mooi genoeg gevormde enkels hadden om de passagiers gerust te stellen in tijden van gevaar, b.v. brand in de vleugels of iets anders wat je denkt dat niet zal gebeuren.

Inmiddels was de pantry in bedrijf gekomen en ik zat er gelukkig dichtbij en voorkwam daardoor, dat ik het laatst aan de beurt zou komen. Met bladen vol rukten de meiskes en heren uit, glazen vol met bruis, sjempain, kenners only. Alle tights and ties boden zich aan, mij leek het niet zo. Een dubbele whisky, please, probeerde ik bij een der hulpvaardigen. One moment Sir. Mijn drank kwam vanachter 't gordijn, dat de pantry discreet van de gezetenen scheidt.

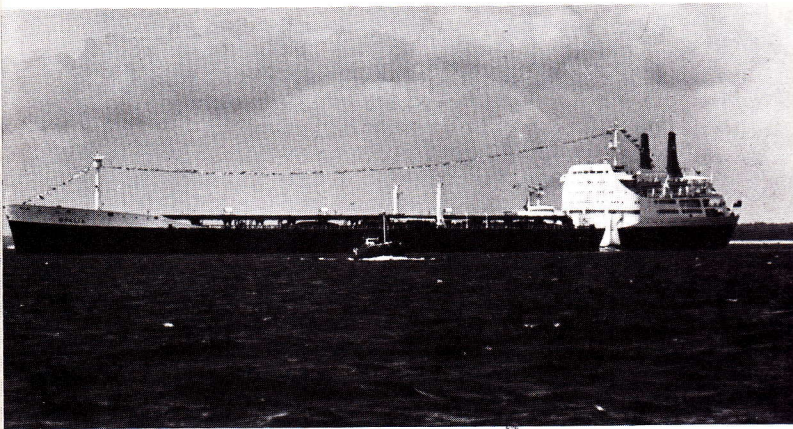
Lekker onderuitgezakt, de veiligheidsriemen vast, met de doubles in de hand, scheurde ik lucht vast verder. You like another one, of course, bottoms-up! Verheugd constateerde ik dat terwijl sommigen aan het bellen blazen waren van de sjempain, ik alle records doublede en als een ervaren straaljagerpiloot in de riemen hing. Green peas, roasted chicken, lamb à la Stroganoff, het was me worst geworden.

Singapore here I come, ik – de dynamiek van het westen – op weg naar de mystiek van het oosten. Na een aantal vliegreuen begon ik mijn rust te her vinden.



Hoe zou het met Moe zijn, toch ook wel een beste vrouw, flitste het. Vaag meende ik mij te herinneren dat zij nog wat voor onderweg had meegegeven. Was het nu een washandje of iets om te eten? Ik kon er niet uitkomen. Dan de tas maar open. Gelukkig, ze had beide ingepakt, in een plastic zakje, keurig gescheiden van elkaar en afzonderlijk weer in een rood en groen crêpe papiertje gewikkeld. In het groene zat de washand, die op zichzelf weer een blauwe kleur had en in het rode zat roggebrood, met spek en kaas ertussen. Na mijn eigen meegebrachte maaltijd genuttigd te hebben mochten wij met z'n allen naar de film. Een suikerzoete, kreupele film ontrolde zich. De gevolgen bleven niet uit, één voor één begonnen zelfs de stoelen te knikkebollen. Maar met vaste wil om niet in slaap te vallen en met nog 49 anderen, totaal dus met zijn vijftigen, bleven wij filmvast. Enigszins duf kon ik nog vaststellen dat dit in Nederland het magische getal is dat je alles en overal op filmgebied nog mag zien, dus waarom ook niet hier. Gelukkig voor ons waren de overige 310 passagiers reeds in diepe rust en kon de filmvoorstelling ongestoord voortgang vinden.

Sam Bal.



Vlootshow

Ter gelegenheid van het 25-jarig regeringsjubileum van Koningin Elizabeth II van Engeland, was er op 28 juni jl. bij Spithead, een vlootshow, waaraan een groot aantal vaartuigen van talloze naties deelnam. Namens de Koninklijke/Shell-vloten was de „Opalia” van Shell Tankers (U.K.) naar Spithead gedirigeerd, de tanker die – een unicum in de scheepvaartwereld – in de olievaart is maar tevens dient als opleidingsschip voor leerling-officieren van de Britse Groepsvloot. Een groot aantal gasten van verschillende Shell-kantoren was aan boord uitgenodigd. Niet alleen zij waren vol lof voor het schip, doch van de hoogste marineautoriteit in het Verenigd Koninkrijk, Sir Henry Leach, verwierf de „Opalia” de boodschap „Very smart”. Een lofuiting die slechts voor twee schepen die aan de vlootshow deelnamen, was weggelegd.

In het kader van het bezoek dat de jubilerende vorstin daarna nog bracht aan verschillende delen van haar koninkrijk, voer het koninklijk jacht „Britannia” later naar Teesport, alwaar de Koningin op 14 juli in de morgenuren arriveerde. Het toeval wilde, dat juist op die datum onze „Niso” in Teesport langs zou liggen. En een koninklijk bezoek, met vlootshow – al was die in dit geval meer becheiden, dat zijn toch zaken waarbij men z'n beste beentje voorzet.

Probleem was alleen dat de „Niso” pas één dag daarvoor, nog op zee, bericht kon worden gegeven van het te verwachten hoge bezoek aan de haven. Onmiddellijk werd aan boord het pavoiseerplan voorgaats gehaald, waarna 4 man aan het werk werden gezet om alle vlaggen reeds aan een lijn aan te slaan, in de vereiste volgorde, zodat alles bij binnenkomst opgeschoten klaar zou liggen. Alle railingen en het overige hekwerk werden naarstig gesopt, waarna schoonschip werd gemaakt. De Civiele Dienst had nog net tijd genoeg om ook voorbe-

reidingen te treffen voor de reeds telegrafisch aangekondigde gasten.

Om 04.20 uur op de grote dag liep het schip binnen, om 07.00 uur werd begonnen met pavoiseren en om 08.00 was alles al gereed, inclusief oranje touwwerk voor een veilige looproute voor de gasten, collega's van de raffinaderij. Om 08.25 uur arriveerden de eersten, die bij de gangway werden opgewacht door 1e stuurman C. P. van Hoek, in vol ornaat. Deze begeleidde hen naar de rooksalon, alwaar de gezagvoerder hen verwelkomde. Vervolgens werden de dames en heren naar de brug gebracht, waar men een schitterend uitzicht had over de rivier de Tees. Het koninklijke jacht, de „Britannia”, kwam al spoedig in zicht en passeerde de „Niso” even over negenen, waarbij de vrolijke klanken van de marinierskapel op het achterdek van het jacht een feestelijk tintje verleende. Nadat het uit het zicht was verdwenen werden de gasten rondgeleid op de „Niso”, met als sluitstuk koffie met cake en een „opkikkertje” in de rooksalon.

Al was het geen officiële vlootshow, zodat ook geen „very smarts” werden uitgedeeld, de waardering van de zijde van de marine co-ordinator was er niet minder om, terwijl de band tussen de vloot en de raffinaderijmensen er door is verstevigd. In ieder geval lijkt het ons een dubbele prestatie om met zo'n korte voorbereidingstijd als de opvarenden van de „Niso” hadden, de eer namens de Nederlandse Groepsvloot zo hoog te houden.

A la carte

Regelmatig verblijven leden van het varend personeel aan de wal in het buitenland – hetzij in afwachting van de aankomst van het schip waarvoor zij zijn bestemd, dan wel na afmonstering indien er niet direct een mogelijkheid van repatriëring is. Dat er dan gegeten moet worden is duidelijk en dat dit voor Maatschappijrekening geschiedt ligt eveneens voor de hand.

Men mag echter verwachten dat bij de samenstelling van het menu de redelijkheid niet uit het oog wordt verloren. Kreeftcocktail als voorgerecht en een voortzetting van het diner tot een totaal van vier gangen met schotels in vergelijkbare prijsklasse, het geheel besprekend met een half flesje wijn plus de nodige drankjes voor en na – kijk, dan komt er echt een gedeelte voor persoonlijke rekening.

De Maatschappij voelt er weinig voor alles streng te reglementeren, vandaar dat er de voorkeur aan wordt gegeven in deze rubriek hiervoor aandacht te vragen. Bovendien, laten we wel wezen, het is meer uitzondering dan regel dat tegen het bedrag van de verteringen bezwaar moet worden gemaakt. Maar een beroep op sommigen om ook bij de maaltijd de kerk in het midden te laten, is niet geheel overbodig gebleken.

„Stappen” dankzij staking.

In april en mei werden door de „Abida” twee charterreizen gemaakt voor de Svenska Shell op de Zweedse kust. De tweede reis begon in Gothenburg, na Sundsvall werd nogmaals Gothenburg aangedaan en uiteindelijk belandden we in het noorden van Zweden. De trip nam drie weken in beslag en er gingen stemmen op om wat meer van Zweden te zien. Deze kans werd ons geboden in Skelleftehamn. Dit is het havenplaatsje van Skelleftea, gelegen aan de kust van de Botnische golf op bijna 65 graden noorderbreedte. De dag van aankomst was vrijdag 20 mei en dat wij hoog noord zaten was te merken want die morgen waren wij door pakijns gevaren van 1½ tot 2 meter dik, tot een paar uren voor aankomst.

Aangezien in Zweden een „overwerkstaking” aan de gang was, werd er in het week-einde niet gewerkt en gedurende de door-de-weekedagen alleen van 07.00 tot 16.00 uur. Door onze aanwezigheid in Skelleftehamn tijdens een week-einde werd het idee geboren van een uitstapje in het hoge noorden. Kapitein J. de Jager sr. besloot bij de agent te informeren naar de mogelijkheid voor een bustocht. De medewerking van het agentschap en van de koopvaardijpredikant en zijn echtgenote was zeer goed. Vandaar dat zondagmiddag 22 mei om 13.00 uur een luxueuze bus voor de poort stond. Bijna iedereen kon mee, ook de meeste Chinese bemanningsleden, dankzij het aanbod van hwtk. J. de Jong, 5e wtk. L. Visser, 1e stuurman R. van Kranen en enkele bemanningsleden om aan boord te blijven.

Als gidsen gingen de dominee en zijn echtgenote mee, die resp. Duits en Engels spraken. De tocht begon in Skelleftehamn, waar ons iets over de Zweedse leefwijze verteld werd. Vandaar gingen we naar een heuvel die een prachtig uitzicht bood over het plaatsje Skelleftea. De tocht werd hervat met een rondrit door dit plaatsje en tevens bezichtigden we een Lutherse kerk met een typisch Zweedse geschiedenis. Rondom de kerk staan 18e-eeuwse houten huisjes. Deze huisjes werden vroeger enkele dagen per maand bewoond door kerkbezoekers, die van heinde en ver te paard moesten komen. Een ouder echtpaar was zo vriendelijk ons zo'n eenkamerwoning van binnen te laten zien. Tot besluit reden we door de uitgestrekte bossen, waar sommige plaatsen nog bedekt waren met sneeuw, naar het zeemanshuis waar ons koffie met smörgasbröd werd aangeboden. Wij Nederlanders zijn wel iets gewend op het gebied van koffie en gebak, maar wij ondervonden dat de Zweden op dit gebied van ons niets meer kunnen leren.

Als dank voor de zeer gastvrije ontvangst hebben we een door 5e wtk. A. Hoffs vervaardigde flessenopener aangeboden als herinnering aan de „Abida”.

Om 17.00 uur stapten wij weer in de bus, op weg naar het schip, vol indrukken van de Zweedse gewoonten, zowel van nu als van vroeger. Iedereen die was meegegaan had genoten.

De dames v. d. Water en Steenstra



Vijand

Een TL-buis, gevonden op het strand, in Haamstede om precies te zijn. En aangezien niemand voor een strandwandeling of voor een dagje „uit”, een TL-buis mee zal nemen, moet het ding aangespoeld zijn en afkomstig van een schip. Daarom het verzoek van de maker van de foto (een van onze opvarenden) om, wanneer aan boord dergelijke zaken over de railing worden gezet, ze wel tevoren stuk te slaan. Aan het strand kunnen ze onaangename verwondingen opleveren voor de strandliefhebbers, terwijl het ook geen visitekaartje is voor de scheepvaart. U weet toch hoe u ze veilig kunt stukslaan? Een doek eromheen winden voordat u ze tegen een wand of ander hard voorwerp tikt.





Vondeling

Een wat vreemde aanblik, zo'n eekhoorn op de vorige editie van dit blad. „Nou ja, vreemd, alles went”, aldus een onzer collega's, wiens zoon was thuis gekomen met een nog heel jong eekhoortje, dat of uit de boom was gevallen of door de moeder was verstoten. Hoe dan ook, naar het uiterlijk te oordelen moest het wel uren in de regen hebben gelegen, maar wonder boven wonder leefde het nog. Veel beweging zat er niet bepaald in, maar toch werd door de gezinsleden besloten te trachten het in leven te houden. Wat melk in het bekje gieten lukte niet erg. Een plastic flesje bracht uitkomst, want daarmee kon je wat voeding naar binnen spuiten. En waarachtig, na twee dagen lang zo om de paar uur wat melk te hebben gegeven, kwam er wat leven in het aanvankelijke hoopje ellende. „Ricoh”, zoals de vondeling al spoedig was gedoopt (dit vanwege de vorige wens van een der kinderen om een gelijknamige filmcamera te kunnen kopen), vertoonde nu ook al neigingen om zelf de gemorste melk op te likken. Dat was het moment waarop besloten werd tot „melk met kindermelk”, op een schoteltje nog wel, in een provisorische kooi. En jawel, hij wist het te vinden, al bleek – nu het beestje wat kwieker werd – dat het kennelijk blind was aan één oogje. Maar aan z'n gehoor mankeerde niks: je hoefde z'n naam maar te roepen en hij kwam al aangesneld. Hij wilde ook de kooi niet meer in, kennelijk te benauwd voor hem, zodat werd besloten hem de vrijheid in huis te geven en de sanitaire risico's maar op de koop toe te nemen. Mede aanleiding tot dit besluit was, dat het toch wel het beste leek hem zoveel mogelijk vrijheid te geven en hem aldus te doen gewennen aan zijn toekomstig bestaan in een bos. Want „terug naar de natuur”, dat zagen zijn verzorgers toch wel als de meest redelijke oplossing voor deze vrijbuit. Was trouwens ook de uitspraak van de boswachter die was geconsulteerd. Ricoh begon al koekjes te gappen, doch op liga bleek de vondeling helemaal verzot. Pinda's werden aangeschaft; na deze aanvankelijk met afgrijzen te hebben bekeken,

kwam geleidelijk ook wat meer belangstelling voor dit natuurprodukt. Dit was het moment waarop – na gezamenlijke inspraak! – de tijd rijp werd geacht om Ricoh het bos in te sturen. Nog éénmaal mocht hij vrijelijk door de kamer racen, waarbij hij vliegenvlug in de gordijnen kroop om steeds weer op de schouder van een van zijn verzorgers terug te keren. Hij rende over tafel, over „Tussen Schip en Ka”, om daarna, onder veler belangstelling, in een nabijgelegen bos te worden gezet. Maar owee, hij wilde al helemaal niet meer weg, rende herhaaldelijk naar zijn verzorgers terug. Tot het moment dat hij zo hoog mogelijk in een boom werd geplaatst. Hij tuurde omhoog, zag nog veel meer mooie takken hogerop en verdween, voorgoed.



Hofplein Nieuws

Voor de onregelmatige bezoekers van het kantoorgebouw aan het Hofplein zal het een verrassing zijn te zien hoe de vooringang van hun bezoekadres is veranderd. Er is sierbestrating aangebracht en er zijn bloemperken gekomen, omringd door een muurtje van sierkeien. Ook zijn er zitbanken geplaatst, die voor eventuele zonzonabidders of wandelaars met vermoeide voeten uitkomst bieden. Als er geen zon is en u hebt geen „moeie” voeten dan kunt u in het eerstekwartaal van volgend jaar een kijkje gaan nemen in een van de paviljoens die onder de luifel van het parkeerdak zullen worden gebouwd. Omstreeks oktober van dit jaar zal met de bouw hiervan worden begonnen. In totaal komen er 9 paviljoens, waarvan enkele met elkaar zullen worden verbonden. Misschien besparen ze vele collega's een loopje voor bepaalde boodschappen.



Op 7 juni jl. verleende de "Felania" in de Zuid-Chinese Zee hulp aan een zeilprauw. Hoofd bediende G. J. Vrielenk leverde ons deze beelden van de hulpverlening, waarbij drinkwater en proviand werden verstrekt.

Ziek zijn en „bij” blijven

Uiteraard komen er permanent een aantal namen van medewerkers op onze ziekenlijst voor, en een deel daarvan betreft vlootpersoneel. Per geval is de aard der arbeidsongeschiktheid zeer uiteenlopend – van een griepje tot blijvende invaliditeit toe. In eerste instantie wordt het contact met de zieken door de Medische Dienst onderhouden. Als daar aanleiding toe bestaat is contact met de Maatschappelijk Werkster een mogelijkheid en dat is ook het geval met de personeels-afdeling. Nu ligt dat laatste soms wat moeilijk. Er zijn mensen die zich op grond van een dergelijk contact „gecontroleerd” voelen, terwijl anderen zich door een ontbreken van een dergelijk contact „veronachtzaamd” voelen. En zie dan maar eens een procedure te volgen waar ieder gelukkig mee is! Hoe dan ook: degenen die langdurig ziek zijn en vinden dat zij het contact met de Maatschappij daardoor te zeer verliezen, kunnen altijd aan de bel trekken (toestel 6140) met een verzoek om toezending gedurende hun ziekte van het „Nieuws van Shell Tankers”, verslagen van de „Ondernemingsraad Vloot” en eventueel ook van circulaires. Gebleken is namelijk dat sommigen dit op prijs stellen teneinde zo veel mogelijk op de hoogte te blijven van alles wat er binnen het bedrijf omgaat.

Dank, dank . . .

Ook namens mijn vrouw hartelijk dank aan de opvarenden van de „Dallia” in de periode maart-juli, voor de geweldige leuke attentie die wij op onze huwelijksdag mochten ontvangen.

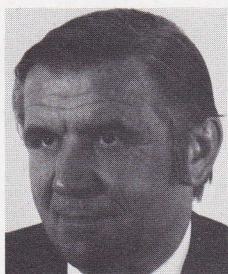
W. v.d. Meulen
ex 4e stm. Dallia



In de boot

Nee, beste lezers, deze twee heren zijn niet door bepaalde verkooptechnieken bij de aankoop van hun schuitje in de boot genomen. Integendeel, ze hebben dit scheepje in bruikleen aanvaard om het avontuur wat het soms met zich brengt. Het motortje heeft weleens moeite om de vaart erin te houden als zij op weg zijn naar het Koninklijke/Shell laboratorium in Amsterdam. Ja, dat is de tocht die ze dagelijks maken van het hartje van de „stad op palen” naar hun werk. Ze varen door de grachten naar de havenkant en steken dan het IJ over om aan de KSLA-steiger te meren. En 's avonds op dezelfde manier weer naar huis. Het wil wel eens gebeuren dat er een zeetje over de rand komt en dan is de boot aan. De spanning van deze korte reisesjes trekt ze wel aan, maar ze zijn toch op zoek gegaan naar een grotere boot met een sterkere motor, maar die hebben ze tot nu toe niet gevonden.

Onze vlootjubilaren



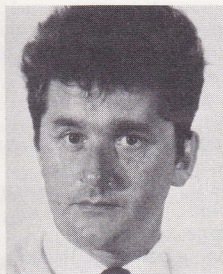
M. G. C. Geerarts
gezagv.
30 jaar op 6.9.77



G. F. de Boer
gezagv.
30 jaar op 15.9.77



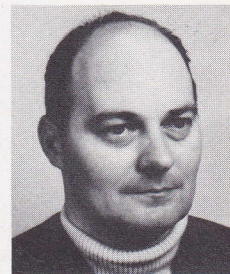
J. M. Nobels
hfd. wtk.
30 jaar op 22.9.77



A. Modderman
hfd. wtk.
25 jaar op 14.9.77



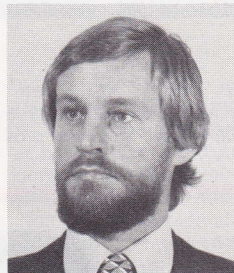
W. A. M. Bouma
2e wtk.
25 jaar op 14.9.77



F. W. Gakes
2e wtk.
25 jaar op 14.9.77



J. L. 't Mannetje
hfd. wtk.
25 jaar op 22.9.77



C. Oppelaar
3e wtk.
10 jaar op 17.7.77



C. Rey Charlin
maniobrista especializado
10 jaar op 14.8.77



R. Bos
3e wtk.
10 jaar op 1.9.77



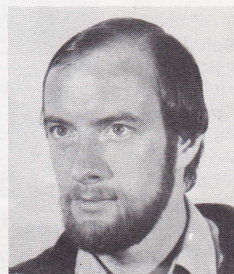
T. de Vos
hoofd voeding
10 jaar op 5.9.77



G. Otter
sch. vakman 1
10 jaar op 7.9.77



H. W. J. van Haarst
hoofd voeding
10 jaar op 14.9.77



J. H. M. A. van Jaarsveld
2e wtk.
10 jaar op 22.9.77

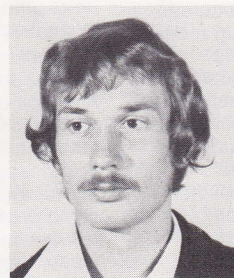


F. van den Boogaard
3e wtk.
10 jaar op 25.9.77

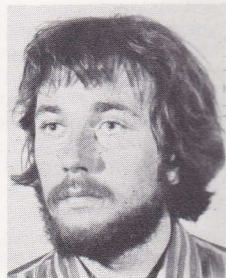
Stagiaires werktuigkundige



N. A. Hoek



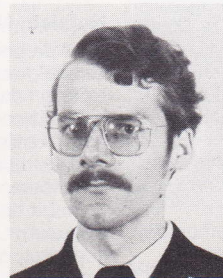
J. C. Kant



R. Baars



J. Dorsman



H. Groeneweg



P. van Nierop



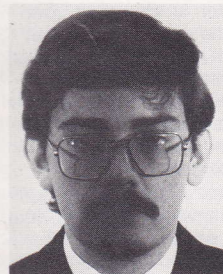
J. W. Addink



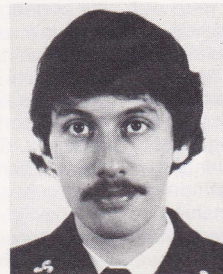
C. N. Buitenhuis



A. P. P. van den Broek



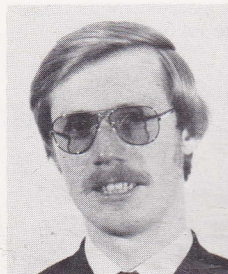
A. A. Wagenaars



H. L. M. van Haelen



W. Jongens



E. J. H. Visscher

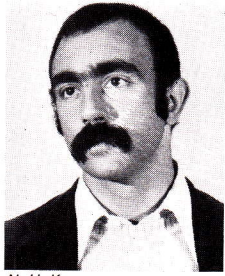


R. M. van Schaik



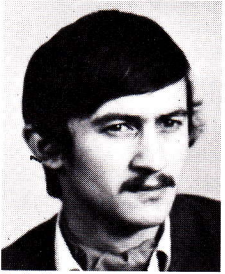
R. C. P. Janssen

In dienst getreden vlootpersoneel



N. H. Kervezee
sch. vakman 2

Bevorderd

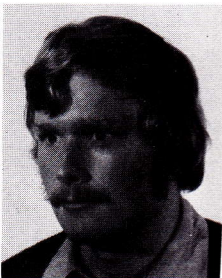


R. F. Huysers
sch. vakman 2
per 21.7.77

Stagiaires stuurman



H. J. C. Liefers



W. M. de Bruyn

Vlootcirculaires

In de periode 16 juli tot en met 15 augustus 1977 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR berichten.

No.	Datum	Onderwerp
1302	22.7.77	Medevaren echtgenotes
1303	28.7.77	Invullen recapitulatiestraat extra uren (form. 74)
1304	29.7.77	Koersen (PCOR)
1305	09.8.77	Reis- en verblijfkosten Nederlands vlootpersoneel correctie-serie No. 18 scheepsreglement Deel I
1306	12.8.77	Veiligheidsschoenen

Vlootpersonalia

periode 16 juli t/m 15 augustus 1977

Gehuwd

22.7: J. Hakkers, 5e wtk., met mw. C. van der Stelt;
22.7: K. Wagenaar, 5e wtk., met mw. M. E. de Boer;
29.7: W. van der Meulen jr., 4e stm., met mw. Y. Bergsma;
5.8: P. P. van der Wilt, 5e wtk., met mw. G. den Dekker.

Geboren

23.7: Piter, zoon van A. Terpstra, 2e stm., en mw. F. T. Terpstra-Fahner;
23.7: Marcel Huibertus, zoon van M. van der Heiden, 2e stm., en mw. M. C. van der Heiden-Bos.
23.7: Erik, zoon van L. P. L. W. Dekkers, sch. vakman 1, en mw. I. T. Dekkers-Wolfgangemuth;
8.8: Thomas, zoon van W. Kesteloo, sch. vakman 1 en mw. C. M. Kesteloo-Maas.

Aflossingen

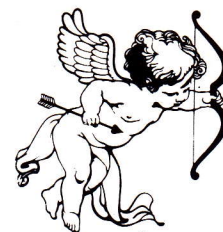
gezagv.: R. Jousma, E. Q. Abbas, P. Hoogesteger, J. van der Zouwen, K. Drent, H. Unger, D. A. C. Vermeulen, J. B. P. Imming, S. Noordenbos, R. Verhoef, P. B. Hibma, J. de Jong;
1e stl.: G. Verbrugh, D. Schonenberg, J. Zwart, J. V. Kruit, J. de Jager jr.
G. C. H. Dijkstra, J. Baard, J. A. van Kesteren, R. A. Kattenburg Schüler, G. Gerritse, H. Slot, A. H. van Haafden, F. G. Franken, J. J. B. Roest, J. Broekmeijer;
2e stl.: R. P. Regout, P. H. Jacobs, W. Koeze, C. P. C. van Goethem, G. W. Geesink, J. A. Koenraad, H. J. Lenstra, H. J. de Vries;
3e stl.: C. J. Lugtig A. G. den Dekker, R. Zitter, R. F. M. Driessen, E. J. G. Kraszewski, P. N. van Duijn, H. Reiling, J. van der Tuin, B. van Gulpen, W. J. van Heesen, K. Cramer, B. G. ten Cate;
4e stl.: P. J. T. Knappstein, R. R. Reinhardt, B. J. A. A. van Iersel, E. Witteveen;
radio-off.: J. J. A. Versteeg, J. Verduijn, F. K. van Westen, A. Boutkan, W. A. van Wijngaarden, J. Thomas, J. Kramer, T. Notenboom, P. J. Balkstra, C. J. M. Mullaart;
hfd. wtk.: A. de Boer, R. M. F. van den Berg, J. R. Almsa, H. Blaauw, D. Gooris, J. I. Brangert, J. C. van Essen, C. G. Pusch, B. Veldhuis, C. H. J. van Dijk, J. J. F. Reitsma, J. F. Spiering;
2e wtk.: I. J. Albrechts, J. J. J. Ludekuse, R. H. de Haan, T. Bakker, E. Aanen, J. M. H. van Jaarsveld, K. L. J. Aertssen, H. Nijhof;
3e wtk.: W. K. Voogd, P. C. de Wit, B. van Os, A. M. P. B. Fluitsma, T. H. van Leeuwen, A. Storm, A. J. A. de Groot, A. A. Konijnendijk, J. W. Göetjes, P. Dekker, T. P. M. Westhuis, P. A. van Splunter;
4e wtk.: R. Denker, C. G. A. Hoenders, J. F. van Est, H. Sterrenburg, J. P. de Visser, P. J. W. Hoogendoorn, D. J. Blom, A. J. M. Janssen, H. C. Nagelkerken;
5e wtk.: A. Molenaar, A. T. M. Hoffs, J. W. G. van der Hoeven, L. A. A. Visser, R. J. van Kuyl, W. A. 't Jong, J. Verwijs, C. B. van het Maalpad, C. G. Storm, H. Hallie, J. H. M. Stoffelen, A. van der Akker, G. T. Verwoert, N. H. C. Foekema, W. G. Kole, F. R. E. Szrama, P. C. M. Boonen, W. J. Adema, J. W. Schippers, J. van Egdome, B. L. C. Maas, J. Schipper, T. W. A. Boers, T. J. van het Kaar, R. J. Tielman, R. J. W. Winkelhuis, F. E. Bussenius, P. C. Rijmsmus, J. Meeldijk, C. van Kampen;
sch. vakman 1: J. E. Houtman, R. Vijlbrief, J. Heeren, P. van der Toorn, G. Otter;
sch. vakman 2: R. S. Brak, B. A. Amstelveen, J. P. Kilkens;
sch. gezet a/w: J. A. Kimpton, G. N. Hartman,

G. H. de Visser, D. Bergen, J. van de Meer, J. H. L. Nahapiet, F. Kromjongh, J. J. Snel, A. ten Brinke, R. E. Hubbard, C. H. Hoogendijk, N. Meijer, J. Booy, N. H. van der Geugten, F. P. Uythof;
aank. sch. gezet a/w: R. C. de Ru, R. W. Pieters, R. B. A. Spronck, P. H. van Dam, J. D. T. P. Jongen, J. S. K. Brouns, J. C. M. Peeters, W. H. Reimerink, M. Hulsmann;
hoofd voeding: A. G. Freeth, A. A. Turkenburg, W. F. H. van der Moezel, C. G. M. van Schuppen, H. J. van Alphen, G. J. C. de Deugd, C. van der Waal, J. M. Maaskant;
hoofd bediende: H. J. Denies, O. H. Noorman, H. Moes, G. J. Vrielenk;
bediende: P. J. Gijse, A. D. Pattiha, L. de Vos, C. P. J. M. van der Struyk;
koksmaat: J. G. S. Straver;
jongen a/w: R. M. Walters, P. J. Jilleba, P. H. A. Coenen;

Tewerkstelling en overplaatsingen:

m.s. Abida: 3e stm. R. J. E. van Haarst, radio-off. E. van Bruggen, hfd. wtk. W. J. van der Hoek, 5e wtk. K. Vis, M. F. de Boer;
m.s. Acila: radio-off. E. Aardema, 5e wtk. G. R. Spijkerman;
m.s. Acmaea: 4e stm. R. R. Hoep, 3e wtk. R. M. van Ham;
m.s. Acteon: wnd. 1e stm. R. Dijkstra, stag.wtk. M. H. W. Tielemans, M. H. Tijdeman, sch. vakman 1 C. H. Roozendaal;
s.s. Arca: gezagv. B. R. Teuben, hfd. wtk. F. L. Alexandre, 5e wtk. M. J. Hoekman, hoofd voeding W. W. Huygen;
s.s. Atys: wnd. 3e stm. R. Schreuders, sch. vakman 1 J. J. Sniijders, hoofd voeding H. Otter;
s.s. Capiluna: hfd. wtk. J. van der Schee, 5e wtk. J. W. Jongkind, saw E. J. H. Wilminck, E. M. Meijer, W. G. J. M. Hoffmans, L. van der Sluis, P. L. Watamaleo, asaw P. J. Versteeg, D. David, bediende J. Breijer, L. L. Teveer, bediende (a/d) A. A. van der linden, jongen a/w R. Akkermans, C. Smolders;
s.s. Capisteria: 1e stm. G. M. Schipper, radio-off. J. Buitendijk, hfd. wtk. W. A. van Rooijen;
m.s. Cinulia: wnd. 1e stm. J. F. Casimiri, 2e wtk. J. M. van de Wal, 3e wtk. N. P. Dekker, 4e wtk. J. C. Ranshuysen, 5e wtk. G. A. Mellonius, H. Struyk;
m.s. Crania: wnd. gezagv. A. J. Bloem, 1e stm. C. J. Clarisse, wnd. 2e stm. B. G. ten Cate, wnd. 3e wtk. W. van den Dobbelsteen;
m.s. Dallia: wnd. 1e stm. R. W. Overdijkink, hfd. wtk. E. Jousma, 5e wtk. R. R. Vijber, stag.wtk. P. van Nierop, R. Groeneweg, sch. vakman 2 R. F. Huijsers, saw P. Luyten, J. P. Almeida, asaw P. Buis, hoofd voeding A. W. Jacobs, hoofd bediende G. Braster, bediende J. M. H. Rademakers, koksmaat I. C. van Gend, jongen a/w M. G. T. Klaassen;
m.s. Daphne: 5e wtk. J. J. Timmermans, asaw L. Feller, hoofd voeding B. M. de Roode, sch.kok W. N. Top, jongen a/w G. Lubbers;
m.s. Diadema: gezagv. J. H. A. Budding, wnd. 3e stm. H. A. van der Want, 2e wtk. J. Smid, 3e wtk. M. W. M. van der Burgh, 5e wtk. G. J. van Rijn, J. M. G. M. van Kooten, C. J. J. van der Kerkhof, hoofd voeding J. H. A. J. Orie;
m.s. Diloma: 1e stm. P. E. van der Veld, 5e wtk. A. de Vries, sch. voorman B. R. Pronk, asaw J. Hendrikkx, hoofd bediende R. Bakker, bediende M. F. Velsink, koksmaat A. Schaaffenaar;
m.s. Dione: sch. vakman 2 J. Punt, saw E. P. Kesauly, jongen a/w J. Davies;
m.s. Dosina: gezagv. B. C. den Exter van den Brink, 2e stm. A. Terpstra, hfd. wtk. J. H. Veen, sch. vakman 2 J. de Gans, saw D. A. Emanuels, C. J. F. van den Berg,

H. Geelen, hoofd voeding H. W. J. van Haarst;
m.s. Felania: gezagv. M. G. C. Geerarts, 3e stm. W. J. Noortman, 4e stm. J. Ghijsels, 3e wtk. P. J. van den Ende, 4e wtk. M. van Bethlehem, stag.wtk. R. Baars, J. Dorsman, saw P. C. Groen, E. Kater, S. J. van der Heide, asaw H. C. C. Knuit, hoofd bediende J. L. F. Romen;
m.s. Fossarina: 1e stm. P. F. L. Schölvinck, wnd. 3e stm. H. Puyman, radio-off. J. H. van den Toorn, saw C. Roodbol;
m.s. Fossarus: gezagv. J. van der Zouwen, 1e stm. G. Buma, 3e stm. P. C. Mink, hfd. wtk. J. R. Almsa, 3e wtk. K. M. van Harpen;
m.s. Fulgur: 1e stm. A. J. de Kraker, 3e stm. J. W. J. Rodenhuis, 3e wtk. A. E. de Bruyn, saw J. Tuinebreyer, asaw M. G. Willemsen, P. van Eenige;
s.s. Kelletia: hfd. wtk. H. de Jong;
s.s. Kermia: wnd. 2e stm. R. F. Mesker, wnd. 3e stm. B. den Heyer, radio-off. J. H. Pel, 2e wtk. A. Sloot, 4e wtk. J. H. Maneschiijn, stag.wtk. A. P. P. van den Broek;
s.s. Khasiella: wnd. 3e stm. M. Ponsen, radio-off. J. de Kruijff, 2e wtk. D. Smit, 5e wtk. R. van der Heide, hoofd voeding J. Brussé;
s.s. Kopionella: 3e wtk. R. A. de Lijster, 5e wtk. J. C. Boogaarts, stag.wtk. F. C. Boer, A. H. Bimmel, sch. vakman 1 F. J. Trijselaar;
s.s. Kylix: 5e wtk. P. C. Farro;
s.s. Lepton: 1e stm. L. J. Hirs, 3e stm. J. C. Hilberding, radio-off. H. C. M. Vleeschhouwer, hfd.wtk. O. K. Nicolai, 2e wtk. R. A. Risseeuw, J. Ommering, 3e wtk. J. D. Compriet, 4e wtk. A. Nonnekes, 5e wtk. J. R. Kroos, T. den Dekker, H. M. Zwanenburg, sch. voorman C. Luykenaar, sch. vakman 1 M. A. J. Veen, sch. vakman 2 V. H. Heijmans, hoofd voeding L. J. W. Broenink;
s.s. Lovellia: wnd. 1e stm. J. I. Boon, wnd. 2e wtk. F. D. Dieleman, 4e wtk. C. L. Flipse;
s.s. Macoma: 4e wtk. J. Verhagen, sch. vakman 1 M. J. W. A. Schuurs, saw J. den Hoed, G. B. Jonkers, asaw E. B. Veldhuis, bediende C. J. de Graaf;
s.s. Marinula: 5e wtk. H. J. de Bordes;
s.s. Meta: 1e stm. L. A. Veer, 2e stm. R. A. J. Vugt, radio-off. P. D. Blom, 4e wtk. G. Dekker, 5e wtk. C. M. Abrahams, R. Dorrenboom, A. Huneman;
s.s. Mitra: wnd. 2e stm. A. Dijkhuizen, hfd. wtk. C. L. Fehrmann;
s.s. Mytilus: 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, wnd. 3e wtk. C. J. Jonkind;
m.s. Niso: gezagv. J. M. Hillen, 1e stm. A. Vlaar, 2e stm. H. van Popta, hfd wtk. L. J. van Onselen, 3e wtk. R. Bos, wnd. 4e wtk. B. van den Ban, 5e wtk. P. F. M. Kösters, J. Hakkers, man esp H. Bouza Alonso, 2° man J. L. Perez Hermo, mar int A. Alonso Casal, M. Garcia Malvido, P. Gonzalez Perez, J. M. Gonzalez Rodriguez, J. M. Lage Muinos, E. Rivas Granjel, M. Rodriguez Rodriguez, coc A. Lorenzo Miguez, cam may do A. Perez Rodriguez, cam F. Gonzalez Vidal, J. Rodriguez Rodriguez, cam (trip) J. A. Taboas Rana;
s.s. Ondina: wnd. 2e stm. J. J. Engelbrecht, 4e stm. B. de Boer jr., hfd. wtk. G. W. van Essen;
s.s. Onoba: 1e stm. R. van Westendorp, 2e stm. A. P. Margadant, 2e wtk. A. de Jong, 5e wtk. J. W. Hermanie, sch. vakman 2 J. B. M. Burgers;
s.s. Patro: gezagv. P. Janssen, radio-off. J. Dijkema, 3e wtk. E. P. R. van Zelst, wnd. 4e wtk. J. H. van Leuven, II. wtk. R. S. van Dijk, 2° man A. Perez Fernandez, capataz J. A. Dosil Hermo, man esp J. Castro Romero, 2° man J. Araujo Garcia, mar int C. Acosta Blanco, F. Costa Cruz, M. Costas Ezcurdia, S. Cuadrado del Castillo G. Figuero Garcia, B. Rey Lorenzo, R. J. Trabazos Fernandez, E. Valverde Alonso, 2° mar int J. L. Aragunda de la Torre, F. Gonzalez Rodriguez, jefe de f A. Lopez Nogueira, coc G. Castro Gomez, cam may do A. Otero Garcia, cam A. A. Slagueiro Rodriguez, J. Santome Canedo, cam (trip) G. F. Alfaya Alonso.
s.s. Sepia: gezagv. F. Klaassen, 2e wtk. W. Muis, 5e wtk. L. J. Blokland, stag. wtk. N. A. Hoek, J. C. Kant, hoofd voeding A. R. Welvering;
s.s. Viana: wnd. 2e stm. A. J. Kappers, 4e stm. J. M. van Zee, radio-off. J. A. Griffioen,



Bruidspaar van de maand

Op de foto ziet u hoe mej. Y. Bergsma onze 4e stm. W. v.d. Meulen de trouwing om zijn vinger schuift. Maar wat hieraan voorafging! Het bruidspaar had zich op 29 juli jl. met een „old-timer” naar het stadhuis te Franeker laten vervoeren, alwaar het huwelijk zou worden voltrokken. Nadat de huwelijksakte was voorgelezen en het bruidspaar elkaar het ja-woord had gegeven, stond de ambtenaar van de burgerlijke stand, in de veronderstelling dat hij zijn taak had vervuld, op en wilde de zaal uitgaan. Op het allerlaatste moment kwam men tot de ontdekking dat hij de bezegeling van het huwelijk door middel van de ringen had vergeten. De ambtenaar kon gelukkig bij de deur nog worden teruggeroepen, zodat het nieuwe echtpaar Van der Meulen het stadhuis toch geringd kon verlaten.

sch. vakman 1 P. A. van der Hoek;
s.s. Vitrea: 2e wtk. P. Stachelhausen, 5e wtk. R. Koudstaal, C. W. Bournan, hoofd voeding F. B. Wayers;
s.s. Vlieland: 3e stm. E. M. M. van den Bosch, 4e wtk. W. P. N. Kramer, 5e wtk. A. Willemstein, II.wtk. A. G. J. Suyskens, J. Schillemans;
s.s. Zafra: 1e stm. P. R. Brunet de Rochebrune;
s.s. Zaria: gezagv. J. P. Jongbloed, 1e stm. O. A. van Druten, 3e stm. J. Ricken, 4e stm. B. Kerver, 2e wtk. J. A. Willems, stag. wtk. J. W. Addink, C. N. Buitenhuys;

Mutaties walpersoneel

in de periode 16-7-1977 tot en met 15-8-1977

In dienst



Mw. A. M. P. Soeterboek
 M.I.v. 1.8 DFM/1-2

Uit dienst getreden:

2e stm.: P. J. J. M. Verspeek;
 3e stm.: J. P. van der Horst;
 4e stm.: G. W. Reitsma;
 3e wtk.: R. C. Starckenburg;
 4e wtk.: J. H. Jansen;
 5e wtk.: J. J. P. Schilder, T. W. A. Boers;
 II.wtk.: C. C. M. Mank, C. G. Verwey,
 E. J. J. Hulshof, J. S. Bakker;
 sch. vakman 2: C. A. Keegel, W. J. Mooyman.

Met pensioen:

Hfd. wtk.: H. W. Bosman, J. P. Hasenack.

Tijdelijk uit dienst

(voltooiing studie):

II.wtk.: J. W. van Hoek, J. A. G. Calen.

Wederom in dienst:

4e stm.: B. Kerver.

Terug van militaire dienst:

4e stm.: J. C. D. Thiermann, R. J. M. van Keken.

Tijdelijke tewerkstelling:

2e stm.: D. C. Tazelaar – Curaçao Oil Terminal;
 4e stm.: J. C. D. Thiermann – Shell Nederland Raffinaderij BV, Pernis;
 3e wtk.: H. J. Lammertink – H.A.L.-Beheer BV;
 3e wtk.: H. de Rhoter – H.A.L.-Beheer BV;
 4e wtk.: H. C. P. Schmit Jongbloed – H.A.L.-Beheer BV;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: M. de Wit – Stoomvaart Maatschappij „Oostzee” NV.

tussen schip en ka

zeventiende jaargang no. 1
 september 1977

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 - 696126

Administratie

010 - 696127

Kopij

In te zenden aan:
 Redactie „Tussen Schip en Ka”,
 p/a Shell Tankers B.V.,
 Postbus 874
 Rotterdam