

# SCHEEP

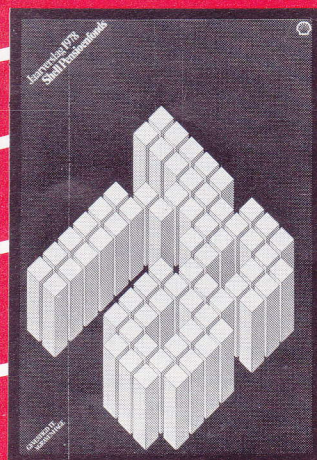


# TECHNIEKA

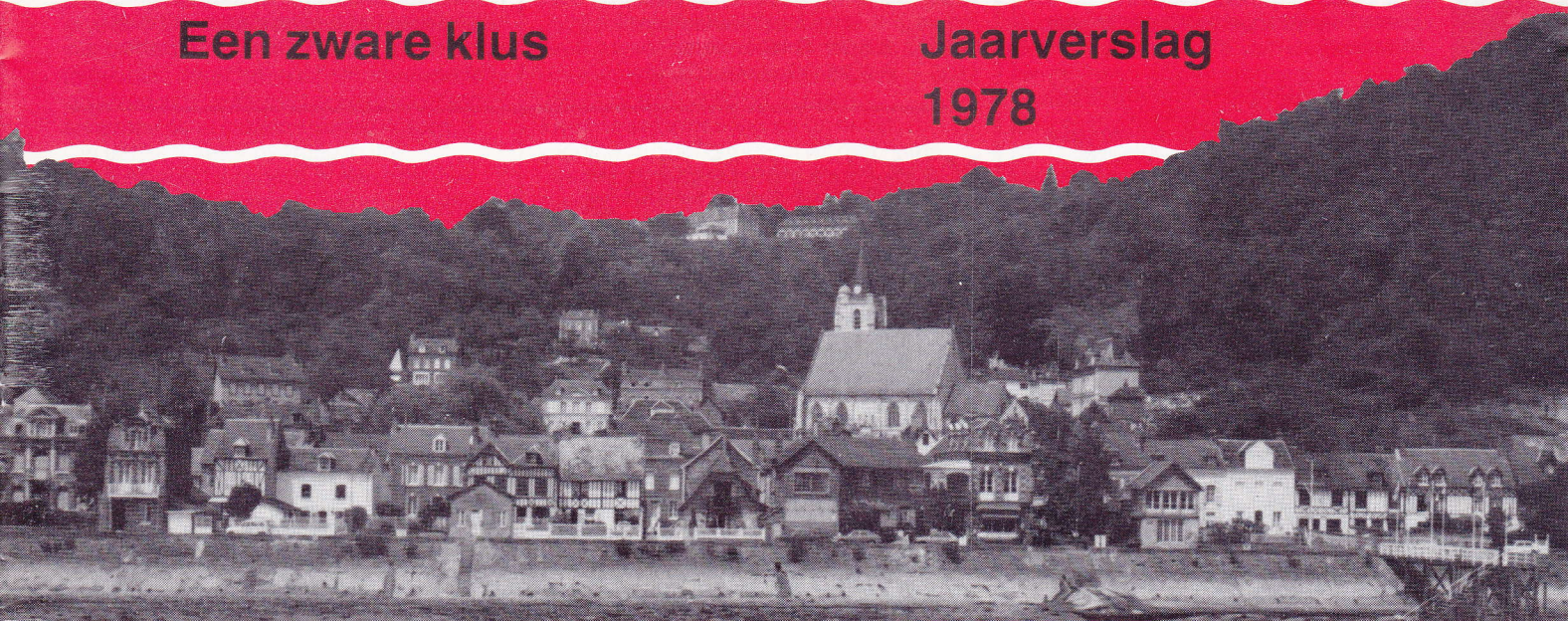
19e jaargang  
nummer 1  
september 1979



Een zware klus



Jaarverslag  
1978



Cruise-schip 'Abida'



# SCHIP EN KA

Maandblad voor  
het vloot- en walpersoneel van  
Shell Tankers B.V.

negentiende jaargang no. 1  
september 1979

## Redactie

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

'Schip en Ka' wordt gratis toegezonden aan het huisadres van alle personeelsleden en gepensioneerden van Shell Tankers B.V. Buitenstaanders kunnen te allen tijde een jaarabonnement nemen door overschrijving van f 17,50 op girorekening 10349 t.n.v. Shell Tankers B.V. Rotterdam, of door overmaking van dit bedrag op bankrekening No. 42.17.83.249 bij de Amrobank, Coolsingel 119, Rotterdam, onder vermelding 'Abonnement Schip en Ka'.

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

*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*

Vormgeving  
Tijl Vorm

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

|                                                           |    |
|-----------------------------------------------------------|----|
| Een zware klus                                            | 3  |
| Met Pensioen                                              | 4  |
| Al weereen vinger                                         | 5  |
| Jaarverslag 1978 v.d.<br>Stichting Shell<br>Pensioenfonds | 6  |
| Steeds meer veranderingen<br>in bestemmingshaven          | 8  |
| Cruise-schip 'Abida'                                      | 10 |
| Schoon Schip                                              | 12 |
| Vlootpersonalia                                           | 14 |
| Schatkamer van de<br>sleepvaart                           | 16 |

## Afscheid

Op vrijdag 26 oktober a.s., om 16.30 uur, zal in de lunchkamer op de 2e verdieping van het Shell-Gebouw in Rotterdam voor alle vlootpersoneelsleden die dit jaar de dienst met pensioen hebben verlaten, een afscheidsreceptie worden gehouden. Allen die daartoe de gelegenheid hebben en er prijs op stellen een aantal van de scheidenden persoonlijk de hand te schudden, zijn daarbij van harte welkom.

### Afscheid wordt genomen van:

Kapitein J. W. Bakker, Kapitein K. Drent, Kapitein B. C. den Exter v.d. Brink, Kapitein J. C. de Groot, Kapitein G. Heising, Kapitein J. P. Jongbloed, Kapitein P. G. C. M. Passieux, Kapitein A. W. C. van Schendel, Kapitein A. J. Schumm, Kapitein J. v.d. Velden, Kapitein B. C. Visser, Kapitein M. E. Wolper, Hovo L. H. H. L. Leithuysen, Hwtk. H. Bax, Hwtk. J. B. Biondina, Hwtk. J. F. v.d. Bogaard, Hwtk. J. van Bon, Hwtk. J. de Bruyn, Hwtk. G. W. van Essen, Hwtk. J. van Essen, Hwtk. T. H. J. Feldberg, Hwtk. W. C. van Megen, Hwtk. J. N. Nobels, Hwtk. W. A. v. Rooyen, Hwtk. J. F. Spiering, Hwtk. C. W. Stolk en Hwtk. J. Tekelenburg.

## VLOOTCIRCULAIRES

In de periode 16 juli tot en met 15 augustus 1979 verschenen de volgende vlootcirculaires/PCOR-berichten.

| No.  | Datum   | Onderwerp                                                              |
|------|---------|------------------------------------------------------------------------|
| 1524 | 20.7.79 | Minimum-maandloon koopvaardij per 1.7.79 (PCOR)                        |
| 1525 | 23.7.79 | Verzending scheepspost                                                 |
| 1526 | 23.7.79 | I.C.S. Navigational and Tankers Casualty Reports (Nos 30 and 26 resp.) |
| 1527 | 31.7.79 | Koersen (PCOR)                                                         |
| 1528 | 3.8.79  | Overname sextanten door maatschappij                                   |
| 1529 | 6.8.79  | CAS-snoeren                                                            |
| 1530 | 6.8.79  | Vleesvoorziening                                                       |

## Kinderbijslag

Met ingang van 1 juli 1979 zijn de kinderbijslagbedragen als volgt gewijzigd:

|                               | Kinderbijslag | Opslag | Totaal |          |
|-------------------------------|---------------|--------|--------|----------|
| 1e kind                       | 164,58        | 79,56  | 244,14 | (244,14) |
| 1e kind (geboren na 1.1.1979) | 82,29         | 39,78  | 122,07 | (122,07) |
| 2e kind                       | 358,80        | 44,46  | 403,26 | (387,66) |
| 3e kind                       | 358,80        | 47,58  | 406,38 | (387,66) |
| 4e kind                       | 478,14        | 22,62  | 500,76 | (468,78) |
| 5e kind                       | 478,14        | 22,62  | 500,76 | (468,78) |
| 6e kind                       | 529,62        | 22,62  | 552,24 | (518,70) |
| 7e kind                       | 529,62        | 22,62  | 552,24 | (518,70) |
| 8e en elk volgend kind        | 585,78        | 22,62  | 608,40 | (574,08) |

(tussen haakjes de bedragen van het vorig kwartaal)

Deze verhoogde bedragen zullen wat betreft het vlootpersoneel in de loop van oktober 1979 worden uitbetaald.

# Een

**Dat was het zeker voor de nieuwe ondernemingsraad van de vloot. En daarmee doelen we niet op het bezoek dat een aantal vloot-O.R.-leden op 31 juli jl. aan de 'Tagelus' bracht, maar op de twee weken die alle leden in juni/juli op kantoor en in Noordwijkerhout moesten doorbrengen.**

Om met de 'Tagelus' te beginnen, het was het inlossen van een reeds lange tijd geleden gedane belofte aan de 'oude' vloot-O.R. en de wal-O.R. Als gevolg van haar lange reizen, duurde het tot 23 juli alvorens het schip ter hoogte van IJmuiden arriveerde. De eerste leden van de 'nieuwe' vloot-O.R. waren inmiddels na de installatie al weer uitgevlogen voor een volgende dienstperiode op zee. En naarmate de 'Tagelus' bij IJmuiden gaande moest worden gehouden, in afwachting van steigerruimte bij het overslagbedrijf Amsterdam-West, vlogen steeds meer O.R.-leden uit. Vandaar dat het al een flink uitgedunde ondernemingsraad was die - eindelijk -

## Vragenlijst

U heeft het Sociaal Jaarverslag over 1978 gelezen? Dan heeft u ook de vragenlijst aangetroffen die erin was gevoegd. Juist door die te beantwoorden en op te zenden naar onze maatschappij, t.a.v. DFP, kan worden nagegaan in hoeverre het verslag voldoet of tekortschiet. Weliswaar werd verzocht voor 1 september dit lijstje op te zenden, doch als u binnen enkele dagen na ontvangst van dit blad die kleine handeling verricht, helpt u mee het jaarverslag over 1979 nog beter te maken. Doen, nu, zonder uitstel.



# zware klus

op 31 juli het schip kon bezoeken, tezamen met enkele leden van de wal-O.R. en nog enkele collega's van kantoor die normaliter niet op een schip komen.

Kapitein Budding van de 'Tagelus' wachtte onze directeur met zijn gasten bij de gangway op, waarna het gezelschap – zo'n 20 man sterk (geen enkele vrouw!) – in kleinere groepen over en door het schip werd rondgeleid door de 'Tagelus'-collega's. De belangstelling van de ondernemingsraad beperkte zich niet tot brug, machiniekamer en laadruimten, ook werden onder andere blikken geworpen in de hutten van de verschillende rangen. Want als goede personeelsvertegenwoordigers moet je weten, waarover je het hebt als een vraag uit de achterban via het secretariaat is binnengekomen. En dergelijke vragen, discussiepunten, noem het wat je wilt, kunnen op velerlei terrein liggen.

Een tweede vereiste voor een efficiënt werkende O.R. is, dat men over vergadertechniek beschikt. Met andere woorden: strakke leiding, luisteren naar elkaar, niet in herhaling vallen, je commentaar voor je houden tot de ander is uitgesproken en leren je te beperken tot de kern van de zaak (en de smeulige verhalen eromheen, dikwijls gekruid met de nodige humor, bewaren tot na de vergadering).

## Pittig

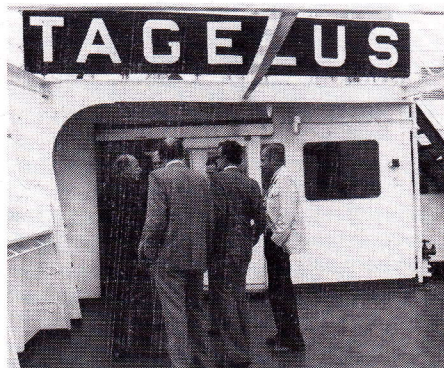
Van de noodzaak om de nieuwe O.R.-leden niet alleen alle facetten van het bedrijf bij te brengen, maar ze ook de kans te geven vergadertechniek aan te leren, waren de 'oude' O.R. en de voorzitter danig overtuigd. Vandaar dat al snel na de verkiezing begin juni de nieuwgekozen leden uit hun verlof werden gehaald of van de schepen afgelost. Dit niet alleen om de 'installatie' van de nieuwe raad zo voltallig mogelijk te hebben, maar bovenal om ze reeds voordien in te wijden in de vele aspecten waarmee ze te maken kunnen krijgen.

Die eerste week – overdag in het Shellgebouw, 's avonds in een zaal van het hotel waar zij waren ondergebracht – was voor de meesten bijzonder pittig. Van 's morgens half negen tot 's avonds half

elf was de gemiddelde werktijd, met – het zij hun gegund – tweemaal onderbreking voor de maaltijd. Sommige leden hadden na terugkeer in Holland nauwelijks hun koffers kunnen uitpakken. En dan gelijk vijf dagen lang luisteren, commentaar geven, zinnige vragen stellen, uur na uur zittend achter een tafel in plaats van met twee benen op een schip, bleek toch wel een vermoeiende taak. Zoals sommigen zeiden: 'haast een geestelijke afknapper'.

## Soorten sprekers

Uit alle afdelingen van ons bedrijf waren er sprekers, steeds weer over andere onderwerpen, enkele malen een forum waar men meer algemene vragen kwijt kon, maar ontspanning was niet ingebouwd. Dit in tegenstelling tot de tweede week, in Noordwijkerhout, waar men althans de kans kreeg in de pauze nog eens een half uur in het bos te lopen. Juist hierover hoorden wij van diverse



leden aan boord van de 'Tagelus' wat opmerkingen. Maar ook – en met name van de leden die reeds enkele jaren zitting hebben gehad – dat zo'n introductie bijzonder instructief was, ook voor hen met alle ervaring die zij toch al hadden opgebouwd. En, niet te vergeten, die twee weken waren een kans bij uitstek om elkaar goed te leren kennen en daardoor een 'team' te vormen.

Tweede stuurman Donks en hoofdvoeding Huygen vroegen wij met name naar hun ervaringen, juist omdat zij 'nieuw' waren in de O.R. Stuurman Donks was met studieverlof, dat hij ruim twee weken moest onderbreken. Toch – zo

verzekert hij ons – waren die weken meer dan de moeite waard, ook al moet hij zich nu verder aan een strak studieschema houden, wil hij op tijd klaarkomen voor de examens. Donks: 'Natuurlijk waren er voor bijna alle deelnemers facetten bij, waarvan je al het nodige weet. Maar toch ook weer nieuwe, voor mij bij voorbeeld de financiële aspecten. Trouwens, je leert na zo'n week pas wat er allemaal komt kijken in een organisatie als de onze.

Daarbij valt niet te ontkennen, dat de ene spreker meer de gave heeft zo'n gezelschap te boeien dan de andere. En dat slaat dan niet op het onderwerp, maar op de manier van praten. Dat kwam ook sterk naar voren, als we 's avonds de nabespreking hielden. Juist door de manier van voordragen was de stof soms bij enkelen nog niet geheel duidelijk geworden. Woordgebruik, houding en dergelijke kunnen sommige toehoorders als het ware dichtslaan. Zo'n foutieve benadering behoort geen invloed te hebben, maar bij sommigen is dat toch het geval. Pas in de tweede week, waarin alle leden in Noordwijkerhout door twee docenten van het Instituut voor Sociale Wetenschappen vergadertechniek en algemene kennis omtrent ondernemingsraden werd bijgebracht,



leerde men hoe daarop te reageren. Ook het belang van een gespreksleider kwam daarbij sterk naar voren.'

Donks is zelf geen type om zich snel van de wijs te laten brengen. Wel realiseert hij zich, dat juist hetgeen in de tweede week is geleerd, ook in de eerste week van nut zou zijn geweest. 'Te veel werden die eerste week enkele sprekers onderbroken met vragen onzerzijds. Het gevolg daarvan was wel, dat de man niet eens alle punten te berde kon brengen die hij voornemens was geweest. Reeds daarbij hadden we de vergadertechniek die ons later is bijgebracht, kunnen toepassen.'

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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





Ook hoofd voeding Huygen vermeldt dit met nadruk. Huygen: 'Ik vraag me zelfs af of die weken niet juist andersom hadden moeten worden gevolgd. Vond zelf dat, ofschoon ook in de tweede week de werktijd tot 's avonds doorliep, deze toch minder vermoeiend was. Juist omdat je er soms een half uurtje tussendoor kreeg, waarin je even op adem kon komen. Trouwens, ook de manier waarop die twee docenten ons in werkgroepen lieten vergaderen, daarna rapporteren en aan de hand van videobeelden toonden, waar we mis waren gegaan, was bijzonder leerzaam. Ze hielden je ook meer actief bezig. Nog afgezien daarvan, dat die twee docenten elkaar fantastisch aanvulden'.

Hoofd voeding Huygen werd na zijn verkiezing afgelost en had het geluk al een paar dagen thuis te zijn voordat de introductie op kantoor begon. Dit in tegenstelling tot een aantal anderen, die binnen 24 uur na een vliegreis van 30 uur al voor een week om de vergadertafel moesten. Wat Huygen bijzonder betreunde in de eerste week was (en dat kwam gedeeltelijk door de vele vragen die de nieuwe raad zelf op de sprekers afvuurde) dat de PLA bijna de mist in ging. Vandaar dat later alsnog – en dit dus op verzoek van de O.R. – een speciale bespreking hieraan is gewijd, ook al misten sommige O.R.-leden die weer, omdat zij al weer waren uitgezonden. Hoe dan ook, ook voor Huygen waren die twee weken bijzonder boeiend (en vermoeiend). Wat niet wegneemt, dat er thans alle vertrouwen is dat, juist vanwege de ervaringen opgedaan in Noordwijkerhout, kort en efficiënt vergaderd kan worden in de komende drie jaar.

## Uit de OR-agenda

Om het nauwkeuriger te zeggen: uit drie O.R.-agenda's. Want op 11 en 12 september a.s. worden drie vergaderingen door de vloot-ondernemingsraad gehouden. Dit bleek noodzakelijk nu zowel de nieuwe wet op de ondernemingsraden van kracht is geworden en tegelijkertijd de nieuw gekozen raad een aantal punten overneemt respectievelijk afwikkelt die reeds door de vorige raad was aangesneden. Zo zullen, samen met de directeur, op de eerste vergadering lopende zaken als de *slopchest* en *resterende actiepunten* worden doorgenomen, terwijl tevens de *wijze van verslaggeving door de O.R. in de huidige zittingsperiode*, de *toekomstige structuur van de ondernemingsraden van Shell Tankers* en *financiële structuur van de maatschappij* ter sprake zullen komen.

Nadat dit in de ochtenduren van de 11e september is doorgesproken, vindt diezelfde dag, 's middags, de **vergadering van de ondernemingsraad van het vlootbedrijf** plaats, waarvan de volledige agenda er als volgt uitziet

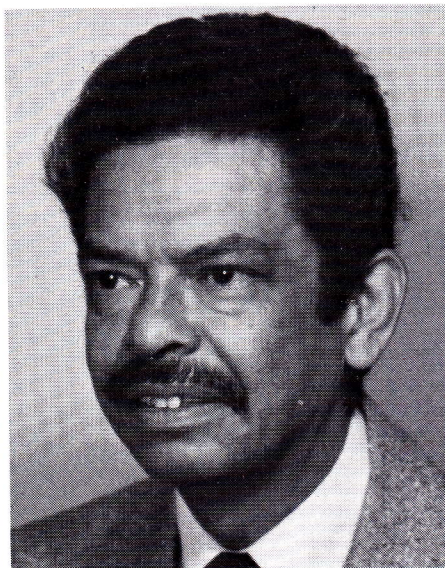
1. Opening
2. Bespreking verslag van de bijeenkomst van 6 juli 1979
3. Formele bekrachtiging benoemingen voorzitter, secretaris en commissieleden
4. Ingekomen en uitgegane stukken
5. Lopende zaken
  - 5.1 Slopchest
  - 5.2 Resterende actiepunten
6. Wijze van verslaggeving door de O.R. in de huidige zittingsperiode
7. Toekomstige structuur van de O.R.-en van Shell Tankers B.V.
8. Financiële structuur Shell Tankers B.V.
9. Vaststelling vergaderdata in 1979/1980
10. Vaste onderwerpen
  - 10.1 Mededelingen voorzitter
  - 10.2 Mededelingen secretaris
  - 10.3 Rapportage commissies
  - 10.4 Benoeming Commissie Dagelijkse Aangelegenheden voor de periode tot de volgende vergadering
  - 10.5 Vaststelling agenda eerstvolgende vergadering
11. Rondvraag
12. Sluiting

Op 12 september volgt dan de zogenaamde overlegvergadering tussen, enerzijds, de ondernemingsraad, anderzijds de maatschappij in de persoon van de directeur en eventuele genodigden. Op deze bijeenkomst wordt dus aan de maatschappij medegedeeld wat de mening van de ondernemingsraad is. Overleg daarna is uiteraard altijd weer mogelijk.

Enkele weken voordat de heer H. Bax aan de Willem Barentsz-school te Terschelling het AM-getuigschrift zou behalen, schreef de directeur – de heer Teensma – ons op 2 juli 1948 reeds: 'Hij bezit een opgewekte natuur. Ik twijfel er niet aan of u zult aan deze jongeman een bruikbare kracht hebben'. To say the least, zo zouden we daar na ruim 30 jaar dienstverband nu volmondig aan toe kunnen voegen! Op 22 juli – één dag na de diploma-uitreiking – tekende hij zijn arbeidsovereenkomst en goed een week later stapte hij te Rotterdam als leerling-werktuigkundige op de 'Cleodora'. Toen een jaar later zijn leerlingentijd er op zat, werd hij – inmiddels overgeplaatst naar de 'Paula' – aan boord als 5e werktuigkundige aangesteld. In deze rang had hij overigens reeds waarnemend sedert 9 september 1948 dienst gedaan. En in dezelfde eerste dienstperiode komen nog drie perioden als waarnemend 4e werktuigkundige voor, tweemaal op de 'Paula' en ten slotte nog het langste op de 'Saidja'. Tot hij op 22 augustus 1951 in Singapore als passagier op de 'Willem Ruys' stapte voor de thuisreis en het eerste verlof.

De volgende dienstperiode was wederom in de Oost, vrijwel onafgebroken op de 'Ondina' als 4e en waarnemend 3e

## MEET PENSIOEN

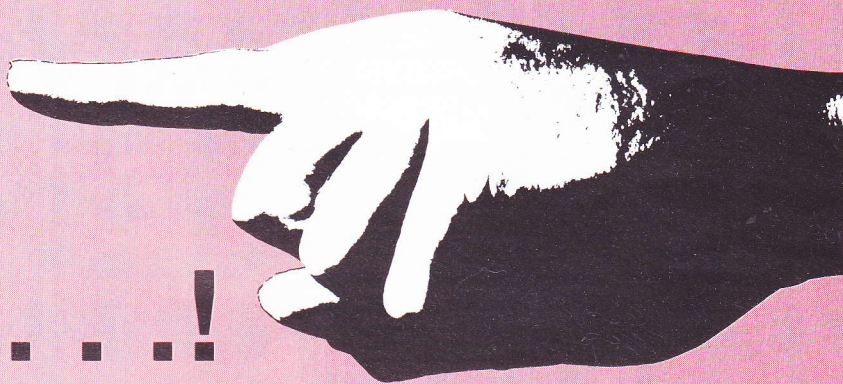


werktuigkundige. En na nog een soortgelijke periode in de Indonesische wateren werd het eind 1956 de West – 3e en waarnemend 2e werktuigkundige op de 'Neptunus', 'Julieta', 'Berta', 'Gari' en 'Frasca'. Na achtereenvolgens op de 'Kosicia', 'Clavella', 'Krebsia' en 'Kryptos', te hebben dienstgedaan, ging hij studeren voor 'C', behaalde dit diploma in juni 1963, werd als 2e werktuigkundige op de 'Cinulia' tewerkgesteld en aan boord van dit schip op 7 oktober 1963 tot hoofdwerktuigkundige gepromoveerd. Sedertdien heeft hij op vele van onze schepen de verantwoordelijkheid voor de werktuigkundige dienst aan boord toevertrouwd gekregen. Naast vele motorschepen, ook op o.a. de 'Koratia', 'Patro', 'Zafra', en 'Sepia'. Zijn laatste schip was hetzelfde als waarop hij destijds tot hoofdwerktuigkundige werd bevorderd: de 'Cinulia'. Op 9 juni jl. droeg hij zijn verantwoordelijkheden aan boord te Curaçao aan zijn aflosser over.

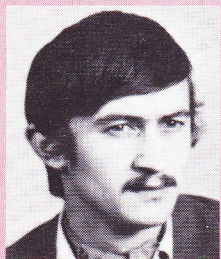
Met ingang van 1 oktober a.s. gaat hij onze dienst met pensioen verlaten, en velen zullen het met ons betreuren zodoende van een gewaardeerde collega en medewerker afscheid te moeten nemen. Wij wensen hem nog vele goede en gezonde jaren, temidden van zijn gezin.



# Al weer een vinger . . . !



Weet U nog hoe we in de juni-editie vertelden over die pink van een stagiaire? De kop van dat artikeltje was: 'Eigenwijs? Laten we zeggen niet slim.' En dat waren die jongen z'n eigen woorden. Laat een van onze collega's nu weer z'n vinger verpletterd hebben. Z'n wijsvinger nog wel. Is ook hier het woord 'eigenwijs' van toepassing? Nee, dat niet. 'Te fanatiek aan het werk gegaan?' Misschien wel. Maar er eens goed tegen aan gaan is op zichzelf lofwaardig. Al zijn ook daarbij grenzen, dat blijkt wel.



Rupert Huysers, scheepsvakman II aan boord van de 'Daphne'.

We schrijven 27 juni 1979, op zee. Het schip is op weg naar Mena, alwaar het diezelfde dag nog zal aankomen. Er is een stevige klus voor Rupert. Die kan hij best aan, vaart al zo'n dikke acht jaar op Shell-tankers. Heeft wel op het gebied van ongevallen een bittere ervaring opgedaan. Dat is alweer een zestal jaren geleden, maar de gevolgen ervan draagt hij z'n leven lang bij zich. Werd door een doorschietende tros bij meren op de 'Dosina' met kracht tegen een winch geslagen. Is daarna wel voorzichtig geworden bij het werken met trossen. Is zich ervan bewust, dat daarbij ook een ander fouten kan maken. Daarom is bij meren en ontmeren 'teamwork' en goed toezicht van een ervaren man strikt vereist, altijd. Maar goed, we hadden het nu over dat klusje op de 'Daphne'. Het ging erom, dat in de machinekamer een gat was gebrand in een bordes, opdat de reserve zuiger met stang gemakkelijker kon worden geplaatst en weggehaald. Nu zat aan het oorspronkelijke gat een 'coaming', laten we zeggen, een opstaande rand. Die moest gedeeltelijk worden weggeslagen, wilde de nieuwe opening het soepel hijsen van de stang met pakkingbus mogelijk maken. En Rupert kreeg de opdracht met een 8 kg zware voorhamer die rand weg te hakken. Zo'n rand sla je

met overleg weg, een tik links, een tik rechts, zodat ie geleidelijk loskomt. Wie Rupert Huysers wat langer kent, weet dat hij zich fanatiek vastbijt in een opdracht. Hij is linkshandig, maar dat is geen enkel bezwaar voor zo'n klus. Met krachtige slagen laat hij de moker op de rand neerkomen. En dan ineens, ja, hij slaat een stuk van de rand weg. Z'n hamer schiet echter door en daardoor raakt z'n rechterwijsvinger bekneld tussen steel en rand. Aii, die ziet er gek uit! Hangt er slap bij. 'Maar kerel, dat moet toch wel pijn hebben gedaan? En was er veel bloed', zo vraagt hij hem ontsteld bij het horen van dit relaas. 'Nee, dat was nou het gekke', zo vertelt hij. 'Het deed niet eens zo erg zeer op dat moment, trouwens, veel bloed was er ook niet te zien. Alleen was die vinger opengereten en hing er zo gek bij'. Met z'n linkerhand boog hij de vinger recht. Dacht eerst dat hij uit de kom of zo was geschoten. Maar nee, de vinger weigerde gewoon alle diensten. Met z'n vinger stevig in z'n linkerhand ging hij naar de control room, vanwaar de werktuigkundige van de wacht gelijk de stuurman belde. 'Naar de ziekenboeg met hem', zo was het antwoord. Maar de stuurman vond het bij nader inzien – niet ten onrechte – verstandiger om de vinger de vinger te laten, omdat het schip enkele uren later toch Mena zou binnenlopen. Opname in het ziekenhuis aldaar was snel geregeld. En zo lag Rupert Huysers al in recordtijd na het ongeval in een Kuweit's ziekenhuis.

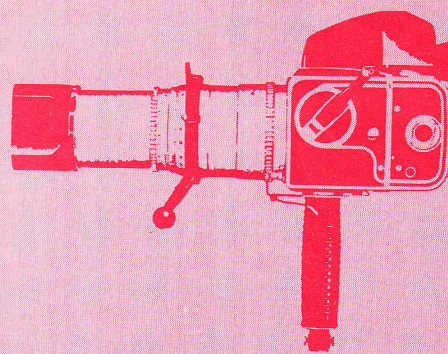
## IJzerdraad

'Pretty bad', vonden ze het daar. Ja, er was nog wel kans dat hij z'n wijsvinger kon behouden. IJzerdraad, dat brachten ze erin om de zaak weer bij elkaar te houden. Drie dagen later zat hij in het vliegtuig. Recupereren, ofwel opknappen, kan je beter thuis. Dat wil zeggen: eerst nog even naar Dijkzicht in Rotterdam, waar de dokter de zaak nog eens goed bekeek, alsmede de foto's die Rupert uit Mena had meegekregen. Ja, er is kans dat de zaak in orde komt. Het duurt nu nog een paar weken voordat het ijzerdraad er weer uit mag. En daarna nog een hele tijd voordat de vinger z'n oude functie weer kan verrichten. En al die tijd loopt hij zich te verbijten. Zou graag wat te doen hebben. Maar je merkt pas als je wat hebt, hoe dikwijls je je vingers gebruikt. En dat mag hij nou juist niet. 'Ik verveel me stierlijk, zet dat er maar bij. Je hebt geen idee hoe vervelend het is om hele dagen niets te doen'.

De enige lering die uit dit ongeval getrokken kan worden is, om vooral niet onbesuisd met een moker tewerk te gaan. Tik zo'n rand er geleidelijk af. Dan weer die kant heen, dan weer die kant, zodat hij niet met een klap erafschiet. Met alle gevolgen voor je vinger als die klem raakt.

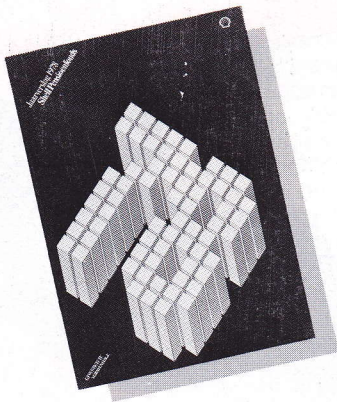
## Veilig of onveilig?

Wat ons toch weer brengt op die fotowedstrijd die nog steeds loopt. U weet het zo langzamerhand wel. Duizend gulden aan prijzen voor degenen die fotografisch (in zwart/wit of kleur, als het maar een **afdruk** is) het beste weergeeft wat een veilige of onveilige handeling of situatie of werkwijze aan boord is. De eerste inzendingen zijn binnen, maar het kunnen er veel meer zijn. En de sluitingstermijn is pas 31 oktober. Dus er is nog alle kans om bij voorbeeld de hoofdprijs te pakken van maar vijfhonderd gulden. Onderwerpen zijn er legio. U hoeft maar om U heen te kijken aan boord en U ziet ze zo, die veilige situaties. Maar ook onveilige situaties – die U best mag fingeren, maar maak er geen ongelukken bij – komen in aanmerking voor opname. Als U maar veiligheidsbewust wordt op die manier. Zend de afdruk (formaat onbelangrijk) aan de redactie, met op de envelop in de linkerbovenhoek



'Fotowedstrijd'. Sluit er een los briefje bij, waarop Uw naam en privé-adres. Schip en rang **niet** vermelden, onbelangrijk voor de jury. Het gaat om de opnamen die het beste weergeven wat wij hierboven reeds schreven over 'veilig of onveilig'. Ook kwaliteit van de opname, dus al of niet vlijmscherp, telt niet mee bij de jurering. Wel voor ogen houden, dat U de afdruk kwijt bent. In het a.s. december-nummer hopen wij de uitslag bekend te kunnen maken. Meedoen kunnen al degenen die bij ons varen. Oh ja, U kunt slechts in aanmerking komen voor één prijs. Maar goed, of die nu f 50 of f 500 is, meegenomen is het altijd.





# Jaarverslag 1978

## Stichting Shell Pensioenfonds

Het Jaarverslag 1978 van de Stichting Shell Pensioenfonds ziet er aantrekkelijk uit.

Door het gebruik van kleuren in de grafieken en een overzichtelijke vormgeving, komt de veelheid van informatie op duidelijke en prettig leesbare wijze bij de lezer over.

De in het Jaarverslag opgenomen foto's, overzichten en grafieken laten zien dat in het verslagjaar, vooral op het gebied van vastrentende waarden en vaste eigendommen, zich belangrijke ontwikkelingen voordeden. Voor de duidelijkheid zijn, waar nuttig, ook de vergelijkbare gegevens over 1977 vermeld.

De contante waarde van de pensioenaanspraken is in 1978 gestegen met f 430 miljoen tot f 8.097 miljoen. In 1977 bedroeg deze stijging f 662 miljoen. De minder hoge stijging in 1978 is onder meer het gevolg van de lagere inflatie. In 1978 traden 805 nieuwe fondsleden toe tegenover 990 in 1977.

Het actueel verslag (pagina 25 t/m 29) in het Jaarverslag vermeldt dat het Fonds in 1978 is overgegaan op een meer recente sterftetafel\* (GBM/GBV 1971/1975).\*

Deze overgang resulteerde in een extra toename van de premiereserve met f 41,6 miljoen.

### Uitkeringen

Het totaal van de uitkeringen aan gepensioneerden bedroeg in 1978 f 240,3 miljoen (1977 f 223,2 miljoen). Hiervan had f 137,2 miljoen betrekking op reglementaire pensioenen (1977 f 127,4 miljoen). f 81,9 miljoen op reglementaire duurtoeslagen (1977 f 74,3 miljoen) en f 21,2 miljoen op Maatschappij-aanvullingen (1977 f 21,5 miljoen). Dit laatste bedrag bestaat hoofdzakelijk uit vóór 1970 toegekende toeslagen die niet ten laste van het Fonds komen. Ultimo 1978 bedroegen de reglementaire duurtoeslagen circa 60% van de reglementaire pensioenen, inclusief maatschappij-aanvullingen is dit percentage circa 75%.

### Fondsleden en gepensioneerden

Per 31 december 1978 bedroeg het aantal fondsleden, in actieve dienst, van 25 jaar en ouder, 15.714. Dit betekent, per saldo, een stijging van 92 leden ten opzichte van eind 1977. Deze toename is ontstaan door het toetreden van 805 nieuwe leden en 713 uitredingen.

Van de 15.714 leden hebben 177 een part-time dienstverband. De groep aspirant en potentiële leden (werknemers jonger dan 25 jaar) bedroeg 1891 (1977: 1898).

Het aantal gepensioneerden nam in het verslagjaar met 333 toe tot 9.846 (eind 1977: 9.513). Deze toename is het saldo van 663 nieuwe toekenningen en de beëindiging van 330 pensioenen.

Eind 1978 stonden er 4.460 uitgestelde pensioenen uit, waarvan de betaling nog niet was ingegaan (1977: 4242).

### Fondsvermogen

Het Fondsvermogen, dat per eind 1978 f 4.119,5 miljoen

\* Een sterftetafel is een tabel die op basis van statistische waarnemingen in een bepaald gebied aangeeft hoeveel mannen resp. vrouwen per 100.000 van een bepaalde leeftijd geacht mogen worden na 0, 1, 2, 3, enz. jaar te zullen overlijden.

\*) GBM/GBV = gehele bevolking mannen/vrouwen.

bedroeg (1977 f 3.678,6 miljoen), was procentueel als volgt belegd:

|                           | 1978    | 1977   |
|---------------------------|---------|--------|
| Vastrentende waarden      | 56,9%   | 56,3%  |
| Vaste eigendommen         | 34,0%   | 26,2%  |
| Aandelen                  | 11,6%   | 14,1%  |
| Kortlopende beleggingen   | 0,3%    | 3,1%   |
| Overige activa en passiva | ( 2,8%) | 0,3%   |
|                           | 100,0%  | 100,0% |

### Vastrentende waarden

De balanswaarde van de vastrentende waarden nam toe met ruim f 271 miljoen en vormde daarmee 56,9% van het totale Fondsvermogen.

| Belangrijke cijfers 1978/1977                                                    | 1978      | 1977      |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Aantallen per einde van het jaar                                                 |           |           |
| Fondsleden in actieve dienst                                                     | 15.714    | 15.622    |
| Aspirant- en potentiële leden                                                    | 1.891     | 1.898     |
| Gepensioneerden*                                                                 | 9.846     | 9.513     |
| Gepensioneerden met uitgesteld pensioen waarvan de betaling nog niet is ingegaan | 4.460     | 4.242     |
| Financiële gegevens (x / 1000)                                                   |           |           |
| Inkomsten:                                                                       |           |           |
| Stortingen leden en maatschappijen                                               | 397.851   | 366.442   |
| Inkomsten uit beleggingen                                                        | 276.333   | 250.844   |
| Totaal inkomsten                                                                 | 674.184   | 617.286   |
| Uitgaven:                                                                        |           |           |
| Uitgekeerde pensioenen                                                           | 137.157   | 127.413   |
| Uitgekeerde duurtoeslagen                                                        | 81.936    | 74.268    |
| Totaal reglementaire uitkeringen                                                 | 219.093   | 201.681   |
| Premiereserve per einde van het jaar                                             | 4.108.283 | 3.667.740 |
|                                                                                  |           |           |
| Vastrentende waarden                                                             | 2.343.517 | 2.071.714 |
| Vaste eigendommen                                                                | 1.400.569 | 963.931   |
| Aandelen                                                                         | 476.092   | 517.580   |
| Kortlopende beleggingen                                                          | 14.279    | 115.800   |
| Overige activa en (passiva)                                                      | (115.348) | 9.540     |
| Totaal fondsvermogen per einde van het jaar                                      | 4.119.109 | 3.678.565 |
| Gemiddeld rendement, exclusief kapitaalwinsten en -verliezen                     | 7,01%     | 7,16%     |

\* Inclusief gepensioneerde leden van de Stichting Pensioenfonds der Bataafsche Petroleum Maatschappij.



De nieuwe beleggingen in onderhandse leningen beliepen in 1978 f 341,5 miljoen en in obligaties f 51,9 miljoen. Uitlotingen, aflossingen en verkopen vormden een bedrag van f 155,8 miljoen. De balanswaarde bedroeg eind 1978 f 2177,4 miljoen (1977 f 1940,3 miljoen). Het uitstaande bedrag aan hypotheaire leningen liet een stijging zien van f 34,7 miljoen tot f 166,1 miljoen.

### Vaste eigendommen

De investeringen in de sector vaste eigendommen beliepen in 1978 f 459,2 miljoen (1977 f 227,1 miljoen). Dit hoge bedrag werd voor een belangrijk deel bepaald door de overname van het 50% aandeel van Pakhoed in Blauwfonds II, waardoor ons Fonds de volledige eigendom van Blauwfonds II verwierf. In Parijs werd in het verslagjaar, in samenwerking met derden, een kantoorgebouw nabij Porte Maillot gekocht. Een foto van dit project is in het verslag opgenomen. Met deze investering waren belangrijke sommen gelds gemoeid evenals met de betaling in het begin van 1978 van het eind 1977 verworven project in Tulsa (V.S.).

Voorts deed het Fonds belangrijke investeringen in kantoorprojecten, woningen en in een combinatie van kantoren en winkels. Het totaal bezit van onroerend goed steeg in 1978 per saldo met f 436,6 miljoen tot f 1400,5 miljoen en kwam hiermee op 34% van het totale Fondsvermogen.

### Aandelen

De koersontwikkeling op de verschillende effectenbeurzen in 1978 leek voor de aandelenbelegger aanvankelijk gunstig te verlopen. Een scherpe koersval in het vierde kwartaal deed echter de opgetreden stijgingen grotendeels teniet. Gemeten naar het algemeen ANP-CBS indexcijfer resteerde er voor de Nederlandse aandelen per saldo over het gehele jaar een gemiddelde koersverbetering van 2,7%.

Mede debet aan de teleurstellende resultaten voor Nederlandse beleggers in Amerikaanse aandelen was ook dit verslagjaar de waardedaling met 13,6% van de dollar ten opzichte van de gulden. Hiertegenover stond slechts een geringe koersstijging voor aandelen. (1,1% volgens de 'Standard & Poor Index.')

Van het aanmerkelijk gestegen koersniveau aan de beurzen van Japan, Frankrijk en Duitsland werd door verkoop gebruik gemaakt. Het hieruit ontstane voordeel ging echter geheel teniet door geleden valuta-verliezen op de verkoop van Amerikaanse aandelen.

De totale verkopen van aandelen beliepen f 86,6 miljoen en de aankopen f 46,7 miljoen. Het verschil van f 39,9 miljoen waarmee de verkoop de aankopen overtroffen, is onderverdeeld in f 14,1 miljoen in Nederland, f 10,0 miljoen in de V.S. en f 15,8 miljoen elders.

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

### Rendement

Het gemiddelde rendement van het totale Fondsvermogen bedroeg over 1978 7.01% (1977 7,16%).

### Actuarieel verslag

Uit het verslag van het Actuarieel Adviesbureau v/h Smit en Bunschoten blijkt dat de premiereserve per 31 december 1978 f 4.108,3 miljoen bedraagt. Dit bedrag is als volgt samengesteld:

de contante waarde der pensioenaanspraken f 8.097,1 miljoen  
de contante waarde der toekomstige stortingen f 3.988,8 miljoen

premiereserve per 31 december 1978 f 4.108,3 miljoen

De grootte van de premiereserve is het bedrag dat in tenminste 4% rentedragende beleggingen aanwezig dient te zijn om samen met de toekomstige stortingen het Fonds in staat te stellen aan de pensioenverplichtingen te voldoen. Volgens de balans staan per 31 december 1978 middelen met een waarde van f 4.119.109.000,— ter beschikking. Aangezien het rendement, zoals reeds vermeld, hoger is dan 4%, is aan bovengenoemde eisen voldaan.

### Herkomst en Besteding der Middelen

|                                                                                      | 1978           | 1977           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| <i>In miljoenen gulden</i>                                                           |                |                |
| <b>Herkomst der middelen</b>                                                         |                |                |
| Stortingen van Maatschappijen                                                        | 376,4          | 347,8          |
| Stortingen van leden                                                                 | 84,1           | 74,6           |
|                                                                                      | <u>460,5</u>   | <u>422,4</u>   |
| In mindering gebrachte premie voor AOW en overige staats- en bedrijfspensioenfondsen | <u>62,7</u>    | <u>56,0</u>    |
|                                                                                      | 397,8          | 366,4          |
| Inkomsten uit beleggingen                                                            | 276,3          | 250,8          |
| Afschrijvingen                                                                       | 20,4           | 14,2           |
| Verkopen, aflossingen en uitlotingen:                                                |                |                |
| - Vastrentende waarden                                                               | 156,6          | 147,9          |
| - Vaste eigendommen                                                                  | 3,0            | 30,9           |
| - Aandelen                                                                           | 86,6           | 70,6           |
| - Kortlopende beleggingen                                                            | <u>101,5</u>   | <u>154,3</u>   |
|                                                                                      | 347,7          | 403,7          |
| Mutaties overige activa en passiva                                                   | 125,0*)        | 6,4            |
| <b>Totaal</b>                                                                        | <b>1.167,2</b> | <b>1.041,5</b> |

### Bestedingen der Middelen

|                              |                |                |
|------------------------------|----------------|----------------|
| Pensioenen en Duurtetoelagen | 219,1          | 201,7          |
| Afkoopsommen                 | 7,7            | 5,6            |
| Betaalde rente               | 5,6            | 3,0            |
| Aankopen:                    |                |                |
| - Vastrentende waarden       | 428,9          | 579,4          |
| - Vaste eigendommen          | 459,2          | 227,1          |
| - Aandelen                   | <u>46,7</u>    | <u>24,7</u>    |
|                              | 934,8          | 831,2          |
| <b>Totaal</b>                | <b>1.167,2</b> | <b>1.041,5</b> |

\*) Inclusief toename langlopende verplichtingen.

Invullen, uitknippen en opsturen aan:

Shell Tankers bv  
t.a.v. DFP/4  
Postbus 874  
3000 AW Rotterdam



**U wilt een volledig jaarverslag?**

**BON**

Vult U dan deze bon in en U krijgt een exemplaar toegezonden.

Naam .....

Kamer No. ....  
(voorwalpersoneel)

Straat ..... No. ....  
(voorvlootpersoneel)

Plaats .....

wenst een exemplaar van het Jaarverslag van de Stichting Shell Pensioenfonds.



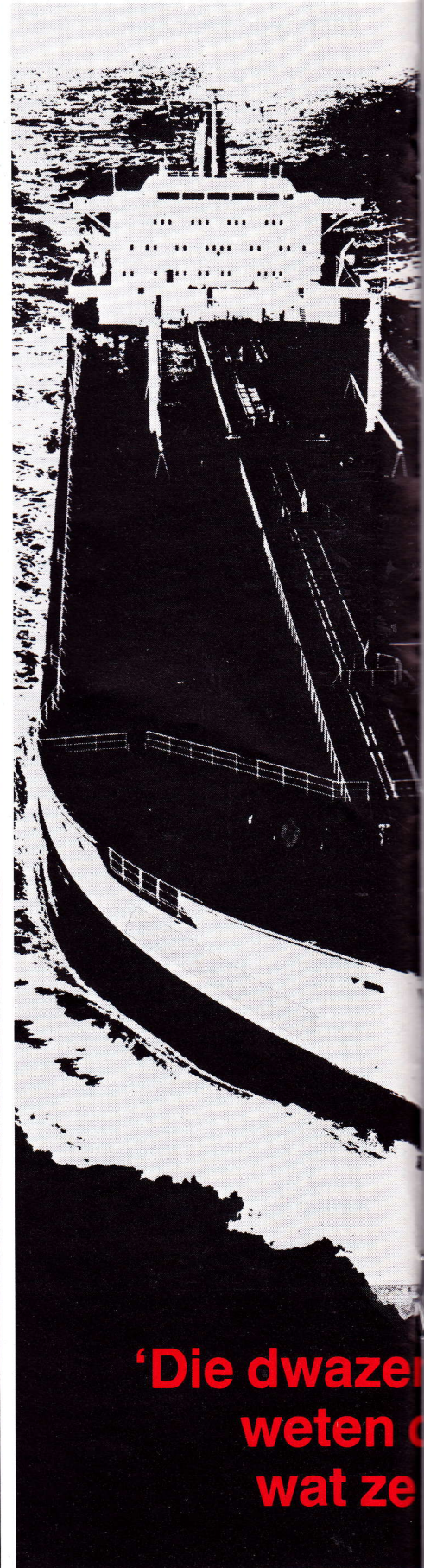
# Steeds meer veranderinge

Onderweg naar N.W.-Europa, met een lading ruwe olie uit het Midden Oosten, had een van de Shell-tankers haar vermoedelijke tijd van aankomst bij Ushant geseind. De verwachting was, dat een deel van haar lading in Lyme Bay door een van de lichterschepen zou worden overgenomen. Daarna kon ze doorstomen naar Europoort voor het lossen van de rest. Drie dagen vóór aankomst in het Kanaal krijgt het schip opdracht naar Anglesey te stomen om aldaar haar gehele lading te lossen. 'Die dwazen daar in Londen weten ook niet wat ze willen', aldus een logische reactie aan boord. In onderstaand artikel zullen wij proberen te verklaren hoe het komt dat dergelijke, schijnbaar onverklaarbare, laatste-moment-wijzigingen ontstaan. Wellicht kunnen wij daarmee aantonen dat degenen in Londen die daarvoor verantwoordelijk zijn – Shipping Operations (ITS/11), een afdeling van Shell International Trading Co. – niet zo dwaas zijn als je zou denken.

Onze zeevarenden weten uiteraard, dat ons bevoorradingspatroon zich aan het wijzigen is. Ook dat dit in zekere mate een gevolg is van zowel externe omstandigheden als van de veranderingen die wij in de onszelf opgelegde regels aanbrengen. Dit laatste kan je verwachten bij elke dynamische organisatie, die vastbesloten is zich te handhaven en te groeien. Een historische beschouwing kan ons helpen te begrijpen hoe de externe factoren veranderen. Na het eind van de tweede wereldoorlog ging het transportpatroon al veranderen. Vervoerde men eerst voornamelijk producten in 9 – 12.000 tonners, thans is het overgrote deel ruwe olie, die over lange afstanden wordt vervoerd in VLCC's van 200 en 300.000 ton. Natuurlijk heeft dit de werkelijke kosten per ton olie teruggebracht, maar zodra er iets misgaat geeft die schaalvergroting onvermijdelijk ook problemen op grote schaal.

De meeste van onze lezers zullen zich waarschijnlijk de jongste 'externe' gebeurtenissen nog levendig herinneren. De Arabische oliecrisis in 1973/1974 was duidelijk een gebeurtenis, waarvan de gevolgen voor het bevoorradingspatroon het meest dramatisch waren. Een verviervoudiging van de ruwe-olieprijzen, een veel grotere bemoeienis van de regeringen van de produktielanden zowel met prijzen als met de handel in ruwe olie, alsmede politieke druk die wordt uitgeoefend, waardoor de vroegere vrijheid van handelen van de oliemaatschappijen wat betreft de bestemming van de ladingen wordt beteugeld.

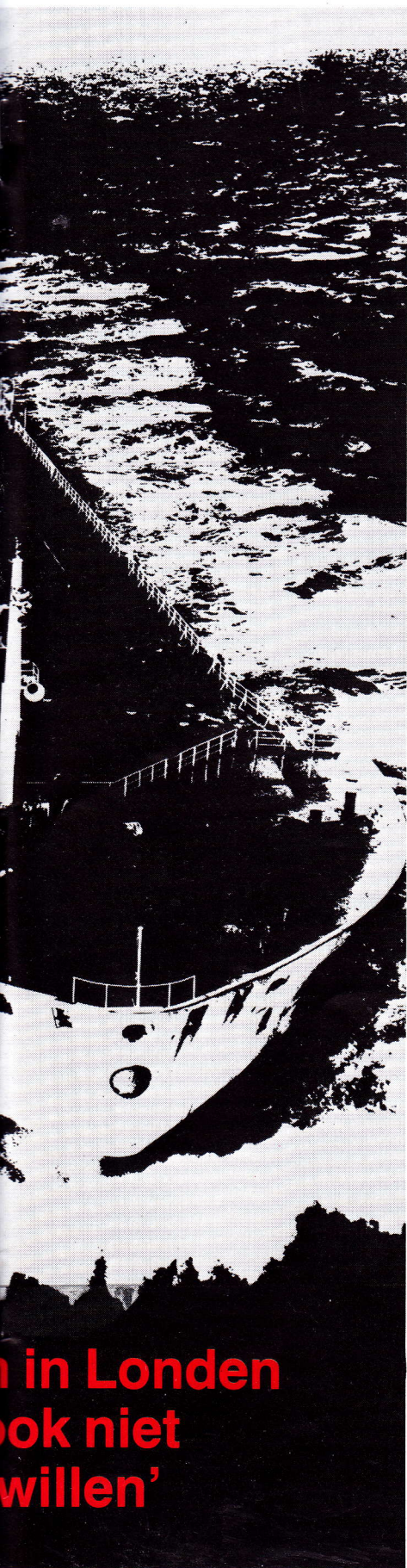
Van de een op de andere dag veranderde de situatie voor de grote oliemaatschappijen. Maakten ze eerst zelf de dienst uit, nu waren ze klanten geworden, die olie moesten kopen van de produktielanden en contractuele voorwaarden moesten accepteren, zoals de verplichting olie af te nemen binnen vastgestelde perioden. Zo niet, géén olie! De veranderende omstandigheden brachten onafwendbaar ook andere methoden voor het routeren van schepen met zich. Net als vele andere afdelingen in het Centraal Kantoor in Londen, werkte Supply Operations reeds vele jaren op basis van het gegeven dat alle besluiten ten aanzien van bevoorradingszaken door het Centraal Kantoor werden genomen, omdat alleen daar alle gegevens bekend konden zijn om economisch gezien de meest aantrekkelijke keuze te doen. Ook vandaag worden de uiteindelijke routeringsbeslissingen nog daar genomen, maar de fundamentele veranderingen in de relatie tussen de Groep en de olie-producerende landen brachten de noodzaak met zich een grotere nadruk te leggen op commerciële



**'Die dwazen  
weten o  
wat ze**



# n in bestemmingshaven...!



maatstaven bij het routeren van schepen. In wezen is de routeringsafdeling een contractor geworden voor zijn klanten: de Shell-werkmaatschappijen over de gehele wereld.

De oprichting van Shell International Trading Co. in 1975 bracht dit een stap verder doordat toen tankerroutering een onderdeel werd van de handelsfunctie. Haar diensten kwamen daardoor in een commercieel vlak te liggen en men moest ervoor betalen.

Men kan zich afvragen wat voor invloed dit alles heeft op het routeren van de schepen. Tankerroutering, als onderdeel van SITco, heeft een unieke relatie met de 'Marine' functie, waarbij wordt gepoogd de tankervloot zo economisch mogelijk in te zetten.

## Contracten

Samen met de afdeling van SITco die bepaalt welke olie waar naartoe gaat, poogt de routeringsafdeling te voldoen aan de contractuele verplichtingen van SITco tegenover de olieleveranciers – voornamelijk niet-Shell maatschappijen – en tegenover de klanten, zowel Shell- als niet-Shell maatschappijen.

De besluiten worden dus nog steeds in het Centraal Kantoor genomen, maar de kosten van wijzigingen in de bestemmingsplannen van de tankers moeten nu worden berekend en de plannen voorgelegd aan en goedgekeurd door zowel leveranciers als klanten vanwege de contractuele relatie met beiden.

Dit is ontegenzeggelijk een langduriger procedure dan vroeger, hetgeen de flexibiliteit vermindert en dus de scheepsroutering beïnvloedt. Als een volle VLCC lading van één en dezelfde soort olie gekocht wordt van soms wel 5 niet-Shell leveranciers, die allen staan op een strakke 5-dagen periode voor afname, kan men zich voorstellen dat wat men vroeger bereikte bij afname in één haven nu wel eens niet haalbaar blijkt te zijn.

Zo kan het voorkomen dat een schip in ballast, dat door slecht weer een vertraging van zeg 3 dagen oploopt, daardoor buiten de kritische 3- of 5-dagen periode van de leverancier in de laadhaven aankomt. Dan zal het noodzakelijk zijn een ander schip dat wél binnen de cruciale periode kan arriveren, daarheen te dirigeren wil men de steeds waardevoller wordende lading niet onze neus voorbij zien gaan. Als een VLCC met een volle lading ruwe olie onderweg van de Golf van Arabië naar N.W.-Europa een paar dagen vertraging oploopt door slecht weer (geen ongewoon verschijnsel, zoals men op de vloot maar al te goed weet) kan het schip wel eens te laat bij de ontvangende raffinaderij aankomen. Om kostbare produktievermindering of zelfs sluiting

van de raffinaderij te voorkomen moet de afdeling scheepsroutering pogen een ander schip naar die raffinaderij te dirigeren, mits degene voor wie de lading oorspronkelijk bestemd was ten minste kan wachten. Ook kan het noodzakelijk blijken te onderzoeken of een ruil gepleegd kan worden met een van de andere grote oliemaatschappijen. De noodzaak van veranderingen kan ook ontstaan door gewijzigde omstandigheden bij de ladingontvangers. Een werkmaatschappij kan bijvoorbeeld tot de conclusie komen dat door verminderde vraag de produktie van de raffinaderij moet worden vermindert, met het gevolg dat een eerder geplande lading die nu onderweg is enige dagen te vroeg arriveert, omdat de voorraad tanks van de raffinaderij dan nog vol zijn. Hoewel dan contractueel overliggend van de ladingontvangers kan worden geclaimd is het vanzelfsprekend wenselijk een oplossing te zoeken om een dergelijke vertraging te voorkomen. Het voortdurend met elkaar in overeenstemming moeten brengen van de veranderende omstandigheden, t.w. in de laadhavens, de schepen die óf geladen óf in ballast onderweg zijn, in de loshavens alsmede het steeds weer aanpassen van het schema om de beste oplossing te vinden, is een van de voornaamste rechtvaardigingen van een routeringsafdeling op één centraal punt.

## Transport

Nog een voordeel is dat men aldaar tonnage-overschotten kan signaleren, hetgeen de 'Marine'-functie de gelegenheid geeft voordelige vervoerscontracten met derden af te sluiten.

Nog niet genoemd zijn de vrachtkosten die tegenwoordig soms zo onder druk staan dat zij de actuele kosten van een tanker nauwelijks dekken. In dergelijke gevallen moeten vertragingen door wachten op lading of ullage worden afgewogen tegen alternatieven als het niet verkrijgen van een waardevolle lading of het niet kunnen voldoen aan de eisen van de klanten in de loshavens. Verrassend genoeg kan vertraging voor het schip soms de beste oplossing zijn, hetgeen in tegenspraak is met wat in het verleden als een goed beleid werd gezien.

Routeren van tankers is, uiteraard, altijd ingesteld op zich snel wijzigende omstandigheden, maar deze komen de laatste tijd steeds meer voor. Andere methodes van werken zijn daarom noodzakelijk geworden net zo goed als nieuwe contractuele verhoudingen met anderen. Op deze wijze is men verzekerd van een gezonde tankerrouteringsfunctie, die ingesteld is op de dynamische situatie en harde commerciële werkelijkheid van vandaag.



# CRUISE-SCHIP 'ABIDA'

Bij zo'n kop zal menigeen z'n wenkbrauwen fronsen. 'Cruise-schip? We vervoeren olie, wat hebben we nou?' Maar voor iemand van de wal die nog nooit op een tanker heeft gevaren en dan nog een reisje meemaakt dat er niet om liegt, ja, voor zo iemand was de 'Abida' een cruise-schip. En die 'iemand' was Mary Boshoff, nu alweer ruim een half jaar secretaresse van onze flect manager. We laten haar zelf verder maar aan het woord.

Mijn werk bestaat naast secretaressewerkzaamheden o.a. uit het voor de schepen van onze maatschappij bestellen van nieuw gepubliceerde kaarten en nautische boekwerken. Daarnaast verricht ik nog diverse werkzaamheden op administratief gebied, zoals het bijhouden van uitgegeven Lloyd's certificaten, het noteren van de wekelijkse gegevens van de schepen voor het 'weekly accountability reporting system', enz. Om kort te gaan, mijn bemoeienissen met het scheepsgebeuren zijn van dien aard, dat er sprake kwam dat het voor mij interessant zou zijn eens een reisje met een van onze schepen te gaan meemaken. Op die manier zou ik mijn werk eens van de andere kant meemaken. Maar ze zeggen dan wel dat je kunt gaan meevaren, maar je vraagt je altijd af 'wanneer?' De veertiende juni was de dag waarop mijn baas, de heer Jongeneel, in het op ons kantoor gebruikelijke vakantieschema zijn geplande vakantiedagen invulde en mij daarna vroeg: 'Wat ga jij doen als ik weg ben?', waarop ik antwoordde: 'O, ik ga wel een reisje maken'. Tot mijn grote verrassing was dit de aanzet voor een veertiendaagse reis op de 'Abida'. Niet dat het geen ander schip had mogen zijn, maar er zijn enkele eisen waaraan voor kantoortoneel moet worden voldaan, namelijk het schip moet zonder veel kosten bereikbaar zijn, er moet plaats aan boord zijn en – vrouw zijnde – er moeten ook andere dames aan boord zijn. De 'Abida' voldeed aan al die eisen, terwijl ook de gezagvoerder zijn fiat aan het voorstel gaf. Voor mij een bijzonder gelukkige omstandigheid, want de 'Abida' voert vanuit Rotterdam via Petit Couronne en Gravenchon (beide plaatsen liggen aan de Seine) naar Las Palmas, vanwaar ik weer naar huis zou terugkeren. Dat naast de genoemde plaatsen aan de Seine ook Rouaan erbij zou komen, wist ik op het moment van vertrek uit Rotterdam nog niet. Na een onrustig weekend thuis, als gevolg van steeds weer veranderende eta's en ets's, vier telefoontjes naar het schip, stapte ik op maandagavond 25 juni aan boord, alwaar ik eerst kennismakte

met Thomas, de Chinese bediende, die mij naar de hut van de kapitein bracht. Daar was het een huiselijk tafereel wat ik te zien kreeg: het hele gezin van de familie Weide zat, samen met het dochtertje van de 1e stuurman, een spelletje te doen. Na een eerste vluchtige kennismaking heb ik het verstoorde spelletje later nog helpen afmaken en na deze kennismaking – waarbij ik de handen van meerdere opvarenden heb geschud – kon ik dan voor de eerste maal mijn kool gaan opzoeken. Ik had de eigenaarshut toegewezen gekregen, een hut die heerlijk groot is en waar ik me meteen helemaal op m'n gemak voelde. Dinsdag 26 juni – Om half negen present in de eetsalon. Ik kreeg een plaats toegewezen aan de zogenaamde 'hoge-druktafel', d.w.z. de tafel waaraan de kapitein, zijn vrouw, de eerste stuurman, de hoofdwerktuigkundige en de tweede werktuigkundige en vanaf deze dinsdag tot veertien dagen later ook mijn persoontje waren gezeten. Zelfs bij het eten leerde ik nog iets aan boord: neem nooit de bovenste boterham van de stapel, want die is vreselijk hard geworden. Dit overkwam mij natuurlijk de eerste de beste dag. Ons vertrek uit Rotterdam was gepland op ongeveer 12 uur 's morgens. Op die tijd waren de haven- en rivierloods aan boord en de bestelde sleepboten gearriveerd. De 'Smit Zweden' werd voor vastgemaakt en de 'Astronaut' achter. De trossen waren los en de reis kon beginnen. Het merendeel van de middag en avond heb ik doorgebracht op de brug, waar ik de loodsaanwijzingen trachtte te volgen, wat natuurlijk in het begin niet lukte en later een weinig en waar ik in de voorbijgaande uurtjes een inzicht kreeg in het wachtlopen, het bedienen van de apparaten, zoals Decca, de radar en het roer. De stuurman van de wacht stond mij toe een kleine koerscorrectie te maken, maar dat mislukte grandioos, omdat het schip een tijdje nodig heeft om op de gewijzigde stand van het roer te reageren. Wat later zag ik op de koersregistrator een stukje zigzaglijn en ik begreep dat dit 'mijn' koerscorrectie moest zijn geweest. Verder kreeg ik wat

inzicht in het posities zetten op de kaart en het observeren van mee- en tegenliggers met behulp van de radar. Na het wisselen van de wacht om 00.00 uur vond ik het welletjes en zocht mijn kool op. De volgende morgen werd ik wakker van een of ander geluid, maar ik wist niet precies wat het nu eigenlijk was. Zodra ik was opgestaan en uit de partrijspoort keek, zag en begreep ik het pas: we waren bij de monding van de Seine aangekomen en hadden het anker laten vallen. Bij het ontbijt hoorde ik wat de reden daarvan was: we moesten wachten op de loods, die naar verwachting aan het eind van de morgen pas beschikbaar zou zijn. Om een uur of elf zijn we de Seine opgevaren. Op dat moment ben ik voor het eerst in de machiniekamer geweest om een kijkje te nemen bij de manoeuvreerstand. Daar ben ik maar even geweest want ik wilde graag op de brug zijn als we de Seine opvoeren. Wat dit stukje reis aangaat vind ik het moeilijk op papier te zetten wat ik gezien heb. Het was in één woord fantastisch! Het is zo onwettelijk dat je met een schip als de 'Abida' op een rivier vaart, die in wezen zo smal is dat je er – omdat het er niet overal even diep is – maar net met 2 'Abida's' naast elkaar kan varen. Je kon er gemakkelijk met een verrekijker de huizen op de wal van binnen mee bekijken, zo smal. Er waren de mooiste beboste hellingen, de leukste dorpjes en ook ontzettend mooie huizen te zien. Wat verder de rivier op kwamen er steeds meer steigers in zicht en je bent verbaasd dat zoveel grote schepen de Seine opvaren. De hele reis over de Seine werd gemaakt onder loodsaanwijzing. Onderweg werd er wel van loods gewisseld; een van de twee werd de moviestar genoemd, aangezien hij de vorige keer dat de 'Abida' deze reis maakte met een filmploeg aan boord was gekomen om opnames te maken voor een programma over het loodswezen. Onze eerste haven, Rouaan, was er een die we niet hadden voorzien. Dat kwam doordat een ander schip, dat die morgen samen met ons voor de monding van de Seine had liggen wachten, nog even voor ons aan de steiger van Petit Couronne moest gaan laden, waardoor wij moesten





uitwijken naar een kade midden in de stad Rouaan. Waar niemand bezwaar tegen had, want we moesten aan die kade alleen maar drums laden, wat een paar uur duurde en zodoende waren allen, behalve diegenen die moesten wachtlopen, in de gelegenheid om de wal op te gaan. Zo ook ik natuurlijk. De allereerste avond ging ik met de kapitein en zijn vrouw en de Hwtk. de stad in. Het was er vreselijk gezellig en je voelde je echt 'uit'. Franse wijn drinken en Franse kaas eten. Niet alle soorten, want ze smaken voor mij niet allemaal even lekker.

Twee dagen later, vrijdag dus, zijn we uiteindelijk verhaald naar Petit Couronne. Voordat we terug konden varen moesten we nog zwaaien. Dat gebeurde tussen beide havens in op een breed stukje rivier. Ik heb wel begrepen dat je bij meren en ontmeren ontzettend goed moet uitkijken, want de werplijnen vliegen er om je oren.

Na aankomst Petit Couronne ben ik met Marrie, de vrouw van de 4e wtk., het dorpje gaan bekijken. Dat viel eigenlijk een beetje tegen. Het was erg klein, er was weinig te zien en ik had twee blaren op m'n hielen. Aangezien ons verblijf in deze haven wat lang ging duren – er moest eerst worden ontballast, dan tanks schoongemaakt, enz. en daarna nog geladen – zouden we de volgende dag weer naar Rouaan gaan om nog wat te winkelen.

Ons uitstapje naar Rouaan werd besloten met een praatavond in de hut van de 3e wtk. Bij zulk soort gelegenheden merk je, dat er een groot stuk onbegrip is in de verhouding kantoor-schip en andersom. We hebben op deze avond o.a. gesproken over het PLA, waarover al zoveel gezegd en geschreven is, maar waar nog steeds niet iedereen precies van begrijpt waar het nu allemaal om gaat. Na zo'n avond en ook na m'n reis kan ik alleen maar zeggen, dat mijn kijk op het scheepsgebeuren nu wel veranderd is. Na een avondwandeling in Grand Couronne op zondag zijn we maandagmorgen vertrokken naar Gravenchon, waar we 's middags aankwamen. Daar zijn we zonder sleepboothulp gemeerd, met 12 trossen

uit. Bovendien heb ik toen voor het eerst het anker 'zien' vallen. In Gravenchon ben ik met de Hwtk., die een zeer fervent hard- en doorloper is, op een ochtend om 7 uur aan een kilometers lange wandeling begonnen, wat wel een van de mooiste uitstapjes voor mij is geweest. We zijn op een klein Frans terrasje in een klein dorpje gaan ontbijten en hebben – of eigenlijk de Hwtk. alleen – een kersenboom geplunderd. Dwars door de koren- en maisvelden zijn we uiteindelijk weer teruggewandeld naar de Seine.

En dan brak de tijd aan voor vertrek naar Las Palmas. De reis daarheen zou naar berekening ongeveer 4½ dag duren en het vertrek was gepland op 3 uur 's morgens i.v.m. het tij. De middag voor ons vertrek zouden de verloofdes van de 3e stuurman, de leerling-wtk. en de leerling-stuurman, die ons steeds over land meereiden, weer naar huis terugkeren. Deze 3 verloofdes en de drie meevarende echtgenotes en ikzelf, alsmede het feit dat we in zo'n korte tijd zoveel havens hadden aangedaan, ontlokten de 1e stuurman, die bij het vertrek van de 3 verloofdes over de railing gebogen stond, de volgende uitspraak: 'Het lijkt hier (lelijk woord) wel een cruise-schip'. Waarop ik meteen dacht: 'Zo gaat mijn verhaal voor Schip en Ka heten'.

Het laatste gedeelte van mijn reis heb ik een aardig tijdje doorgebracht in de machinekamer, wat sommige wtk's kennelijk wel leuk vonden, maar waarvan de meeste opvarenden niet begrepen wat ik daar nu eigenlijk moest zoeken. Daar kan ik alleen maar zeggen, dat ik het hele scheepsgebeuren eens wilde bekijken en daar viel dit deel natuurlijk ook onder.

Verder heb ik nog een brand- en sloepenrol meegemaakt, ben erbij geweest toen er bunkers overgepompt moesten worden, heb een gesprekje gehad met de Hwtk. en met de radio-officier over hun werkzaamheden aan boord. Al deze lessen zijn voor mij zeer interessant geweest en ik kan nu ook wel zeggen, dat ik op sommige gebieden wat wijzer geworden ben (hoop ik). Op deze reis werd er ook nog wat aan ontspanning gedaan; naast een gesprekje met een drankje in de bar zijn

er twee films gedraaid en hebben we op zaterdagavond op het achterdek een satéparty aangeboden gekregen. Het is een vreselijk gezellige avond geworden. Tot een uur of twaalf hebben we buiten gezeten, wat mogelijk was doordat we inmiddels al een heel eind met onze reis vorderden en daardoor in warme streken kwamen. Wé hebben trouwens in veertien dagen geen druppel regen gezien! Na aankomst in Las Palmas kwam de agent, die vertelde dat er voor 8 personen gereserveerd was voor Amsterdam en dat we om 6 uur de volgende dag zouden worden afgehaald. Wat een verbazing bij het bekijken van de vliegtickets! Van de 8 personen die naar Nederland zouden vliegen, moesten er twee doorvliegen naar Groningen, maar helaas was er een foutje in het reserveren geslopen: zes personen vlogen door naar Groningen, maar zij die naar Groningen moesten, zouden niet verder gaan dan Amsterdam. Na een laatste avond te hebben doorgebracht op de boulevard en in de straatjes van Las Palmas werden we de volgende morgen wat vroeger opgehaald, opdat de man van het agentschap de tickets nog kon laten wijzigen. Gauw zijn we hen die we nog niet hadden bedankt en gedaggezegd een hand gaan drukken. Na een veertiendaagse reis aan boord van de 'Abida', waar ik van diverse opvarenden te horen had gekregen welke teleurstellingen een zeevarende te wachten kunnen staan, maakte ik er op de valreep ook nog eentje mee: de agent had niet aan het kantoor in Rotterdam onze thuiskomst en dus de tijd van aankomst doorgeseind en zodoende stond ik dan ruim een uur te wachten voordat ik werd opgehaald. Maar zelfs dat kon eigenlijk de goede herinneringen die ik nu aan deze reis heb overgehouden niet aantasten. Ook de stoffelijke voorwerpen, gekregen van de opvarenden, zullen de herinnering levendig houden. Ik kreeg namelijk een springtouw (om een beetje meer aan lichaamsbeweging te doen), een thermometer met de tekst 'm.s. 'Abida' 25 juni – 9 juli 1979' en een 'hijbsbewijs'. Deze laatste twee cadeaus zullen een ereplaatsje krijgen bij mij thuis.



# SCHOON SCHIP

## Olievoorraden

Hoewel de verwickelingen in Iran die tot de moeilijkheden in de olie-aanvoer hebben geleid, al in oktober 1978 begonnen, duurde het tot het voorjaar van 1979 voordat het publiek de gevolgen daarvan begon te voelen. Wat is de oorzaak van deze vertraagde nawerking? Hoe lang is olie onderweg van producent naar consument? Voor hoeveel dagen houdt de olie-industrie reserves aan en welke eisen worden er in dit opzicht (bijvoorbeeld door de overheid) gesteld? Op deze en andere vragen tracht de brochure 'De rol van olievoorraden' een antwoord te geven. Deze brochure is de Nederlandse versie van de SBS-uitgave 'The role of oil stocks.'

## News from Hong Kong

Chan Kwok-yim and the former miss Catherine Rodrigues, of the Hong Kong shore staff, were married some time ago at the Rosary Church, Kowloon. Many of our Chinese crew members will know these two, Chan Kwok-yim working at the Shellcrew Office and Catherine in the Shell House telex department. Part of her office duties are relaying lease circuit telxes to and from the Shellcrew machine at North Point, where her new husband works. But there is still more important

news from Hong Kong. Mr. T. C. Berry will within short release his position as head of the Crew Department. His successor will be Mr. R. G. E. Strick, currently STUKS's training officer for deck cadets.

## 'Shell helpt' deel 14

Ieder jaar gebeuren er in ons land ruim 60.000 verkeersongevallen waarbij gewonden vallen. Dus zijn er elk jaar 60.000 mensen die als eerste bij een ongeval arriveren. Wat staat je als automobilist op zo'n moment te doen? Op deze en andere vragen wordt ingegaan in deel 14 van de serie 'Shell helpt', dat in een oplage van 4,7 miljoen exemplaren huis aan huis in ons land is verspreid.

### Ook de leek

De samenstellers van 'Hoe iedereen kan helpen bij een ongeval', benadrukken dat men geen arts behoeft te zijn om iets nuttigs te doen. Juist in de eerste ogenblikken na een ongeval – die vaak letterlijk van levensbelang zijn – kan bijna iedereen helpen. Alhoewel de eerste gedachten van een hulpverlener zullen uitgaan naar de slachtoffers, is het van belang om – behalve wanneer er direct levensgevaar bestaat – er allereerst voor te zorgen dat er niet nóg een ongeval ontstaat (waarschuw en achteropkomend verkeer). Vervolgens is het zaak om alarm te slaan bij de hulpverlenende instanties, maar dan wel met 'naam en toenaam' (zo exact

## Shell helpt

deel 14



mogelijke aanduiding van de plaats van het ongeval, aantal gewonden, globaal overzicht van de situatie, en dergelijke).

### Ook thuis!

De zorg voor de slachtoffers is een hoofdstuk apart en krijgt dan ook ruime aandacht. De samenstellers zijn hierbij naast het geven van informatie over de daadwerkelijke 'eerste hulp' ook ingegaan op het verlenen van morele steun. Vaak is het al voldoende als een hulpverlener in afwachting van deskundigen bij een slachtoffer gaat zitten en luistert naar wat hij te zeggen heeft. Het boekje besluit met een aantal tips voor de automobilist, zoals het nut van het dragen van een SOS-plaatje en het in de auto meevoeren van een verbandtrommel en een goed werkende brandblusser.

## Oudste lezer?

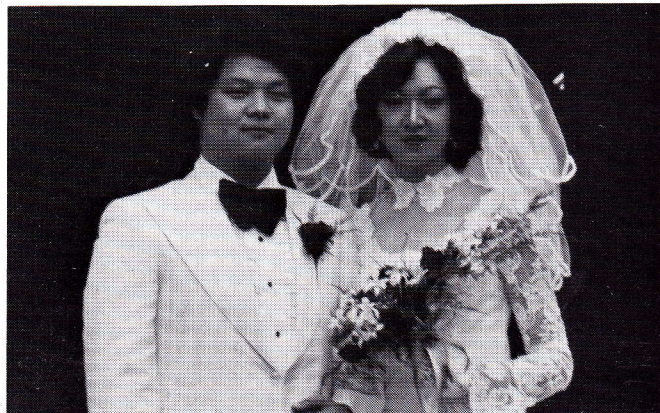
We kregen een brief van ene heer Van der Burgt in Oud-Beijerland. Nu krijgen we wel meer brieven van lezers, maar deze is van iemand die vele van onze officieren zich nog zullen herinneren. Op 1 november 1918 werd de heer Van der Burgt benoemd tot leraar scheepswerktuigkunde op de Willem Barentzschool te West-Terschelling. Zelf had hij van 1907 tot 1909 de cursus aldaar gevolgd. En daarmee komen we eigenlijk al op de kop boven dit berichtje. Want deze belangstellende lezer is nu in de tachtig! Een leven vol lesgeven

heeft hij achter de rug, na eerst te hebben gevaren. En juist door ons blad houdt hij zich op de hoogte van het wel en wee van zijn oud-leerlingen. In 1939 heeft hij nog de schriftelijke cursus voor het PBNA samengesteld. Was toen al sedert 1930 leraar in Vlissingen. In 1949 is de heer Van der Burgt adjunct-directeur geworden. Schriftelijke lessen corrigeren heeft hij tot zijn tachtigste volgehouden. Hoeveel honderden leerlingen heeft hij aldus niet klaargestoomd voor het examen?

## Wrak gevonden

Waar diepzeeduiken al niet toe kan leiden, is deze zomer wel duidelijk geworden bij Brunei. Onze tijdelijk aan B.S.P., Seria, als Offshore Operations Supervisor uitgeleende 2e stuurman E. J. J. Eelman weet er alles van. Hij behoort tot een groep van vijf diepzeeduikers die, ten zuiden van het Fairfiel-veld aan Brunei's kust, de door kogels doorboorde overblijfselen vond van een schip. Aan de hand van echopeilingen was reeds duidelijk, sedert augustus 1972, dat daar ter plaatse een wrak moest liggen. Dit werd nog eens bevestigd bij seismisch onderzoek in oktober 1974. Echter de diepte waarop het wrak lag, namelijk ongeveer 50 meter onder de zeespiegel, in een gebied met sterke stromingen, was er de oorzaak van dat het tot deze zomer duurde alvorens men ter plaatse een kijkje kon gaan nemen. Daarbij leek, dat het vermoeden met een gezonken oorlogsschip van doen te hebben, niet juist was. Het was een tanker, weliswaar slechts een deel ervan, maar als zodanig nog goed herkenbaar. Wel gaf het problemen om te achterhalen welke tanker dit was, alhoewel het zeker in de oorlog moest zijn gezonken. Niet alleen waren overal kogelgaten zichtbaar, doch er bevond zich nog een anti-aircraft kanon op het dek, met de loop naar boven gericht, evenzo twee mitrailleurs.

De vijf duikers zijn thans meermalen naar beneden



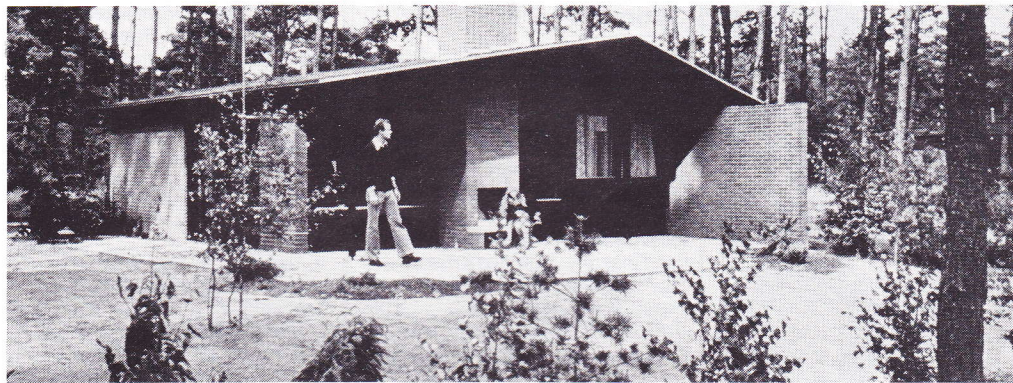


# SCHOON SCHIP

gegaan. Vanwege de diepte kunnen zij hoogstens 15 minuten rond het wrak zwemmen. Toch zijn zij erin geslaagd verschillende kleinere delen naar boven te halen. Daarbij kan worden vastgelegd, dat het gaat om een Japanse tanker van ongeveer 10.000 ton. Aan de hand van enkele voorwerpen die naar boven zijn gehaald (o.a. twee schedels, doch niet schrikken, want er zaten gaten in om ze op te hangen, kennelijk dus souvenirs van enkele opvarenden), heeft men inmiddels ook achterhaald, dat het een schip is geweest van de toenmalige Japanse lino Kaiun Line, thans bekend als 'lino Kaiun Kaisha Ltd.', uit Tokio. De naam van het schip is nog niet achterhaald. Wellicht kan dit als ook de scheepsbel naar boven komt. Echter daarvoor moet men het midden- en voorschip nog vinden. Niet uitgesloten is, dat dit een reeds gepeild wrak ongeveer 8 mijl verderop zou zijn. Echter dit ligt in nog dieper water.

## SBS

In de nieuwe uitgave in de serie 'Shell Briefing Service', getiteld 'Doelmatiger Energiegebruik', wordt uiteengezet dat doelmatig energiegebruik wat anders is dan energiebesparing, b.v. door iets, als autorijden, niet te doen. Mogelijke besparingen worden becijferd en het rapport toont aan, dat energiebesparing economisch aantrekkelijk is. De houding van de consument zal echter moeten veranderen. Doelmatig energiegebruik moet dan ook bewust bevorderd worden. Omdat de productie van conventionele olie naar verwachting in de komende 35 jaar niet verder zal toenemen, zal er steeds meer behoefte bestaan aan alternatieven om aan de groeiende vraag naar energie te voldoen. Doelmatiger gebruik van de bestaande bronnen zou een alternatief kunnen zijn. Zoals gebruikelijk, zijn exemplaren van deze brochure naar de schepen gezonden en ook op kantoor ter beschikking van de secties gesteld. Trouwens, ze staan ook in de informatiestand, o.a. op de zesde etage, als u een extra exemplaar wilt hebben.



## Bungalows tegen halve huurprijs

### VRIJ UIT-aanbieding in Ommen

Helaas te laat voor het augustus-nummer, maar daarom nog alleszins de moeite waard om in deze september-editie te worden vermeld, is een aanbieding van VRIJ UIT B.V. voor personeelsleden en gepensioneerden, waarbij 50% korting wordt gegeven op de huurprijs van 'Sunclass' bungalows in Ommen in de periode tot 13 oktober a.s. Deze bungalows liggen in een nieuw, zeer aantrekkelijk en ruim aangelegd bungalowpark in Salland, temidden van een uitgestrekt bos. Toch ligt het park op slechts 2 km afstand van de gezellige stad Ommen, die zijn landelijke karakter nog vrijwel geheel heeft weten te behouden. Salland is één van de mooiste gebieden van Oost-Nederland.

De luxe, geheel uit steen opgetrokken vrijstaande bungalows liggen verscholen tussen het geboomte, zodat een optimale privacy gewaarborgd is. Ze zijn geschikt voor bewoning door maximaal 6 personen. Ze zijn goed en gezellig ingericht, beschikken over een ruime woon-eetkamer, volledig ingerichte keuken, 3 tweepersoons slaapkamers en badkamer met douche. Voorts is er kleuren TV, centrale verwarming en zowel binnen als

buiten een open haard. In het park is een groot open-lucht-zwembad en een speeltuin en er is voldoende parkeergelegenheid. Huurprijs per week, per bungalow (2-6 personen):

**periode:**  
25/8 - 22/9  
22/9 - 13/10  
**prijs normaal**  
f 335,—  
f 225,—  
**speciale prijs**  
f 160,—  
f 110,—

In deze prijzen zijn gas, water, elektriciteit en verwarming à f 10,— per persoon per week, verzekeringen en het verplichte abonnement voor het zwembad à f 40,— per bungalow *niet* inbegrepen. Voorts is op deze prijzen *niet* de 8% VRIJ UIT-korting voor Shell-werknemers en gepensioneerden van toepassing! Door middel van het hierbij afgedrukte aanmeldingsformulier kunt u rechtstreeks boeken bij VRIJ UIT B.V.

### Sunclass bungalows Ommen

## Aanmeldingsformulier

zenden aan VRIJ UIT B.V.  
Postbus 152, 1170 AD Badhoevedorp - 'Speciale Reizen'.

Gewenste datum van aankomst: . . . . ., aantal weken . . .

Naam/voorletters: . . . . . Tel.: . . . . .

1 . . . . .

2 . . . . .

3 . . . . .

4 . . . . .

5 . . . . .

6 . . . . .

Adres: . . . . .

Woonplaats: . . . . .

Bank/postgiro: . . . . .



## Gehuwd:

19.7: C. A. Jansen, 5e wtk., met mw. F. Vaessen;  
 20.7: J. de Klerck, 5e wtk., met mw. E. Dallinga;  
 1.8.: L. H. G. J. H. Glansbeek, 4e stn, met mw. G. Geuze  
 9.8.: P. J. M. Heyns, 5e wtk., met mw. L. van Zee;  
 9.8.: L. van der Velden, vakman 1, met Mw. R. Daling.

## Geboren:

10.7: Iris, dochter van P. L. van der Vos, 3e stm., en mw. A. J. N. van der Vos-Verzuur  
 12.7: Elze - Renske, dochter van R. G. Twiest, vakman 2, en mw. D. Twiest-van Asperen.  
 20.7: Sebastiaan Marinus Johannes, zoon van J. M. M. van Rossum, 3e stm., en mw. M. W. van Rossum-van Schaik;  
 26.7: Marieke, dochter van J. Smid, 2e wtk., en mw. A. Smid-van 't Riet.

## Aflossingen

gezagv.: H. A. Kuling, J. Bosman, H. N. A. Snel, G. Heising, H. H. J. Dijkhuizen, H. Unger, J. P. Jongbloed, B. C. Visser, J. L. Muyskens, P. J. F. de Beus, J. H. A. Budding;  
 1e stl.: O. A. van Druten, R. Dijkstra, R. Hendriks, H. J. de Vries, G. M. Schipper, C. R. Groen, F. W. van Oerle, H. Steenstra, H. Slot, L. J. Hirs, H. J. Schaaf, G. C. van Malland, S. Bos, R. W. Overdijkink;  
 2e stl.: W. Koeze, D. Dankaart, B. M. Stubbe, G. van Riet, W. Holwerda, H. H. van Dijk, J. van Ruiven, S. S. Abma, J. P. J. M. Cobelens;  
 3e stl.: D. van der Heul, K. T. Wiegert, E. Witteveen, J. J. Smit, J. W. H. B. ter Braak, J. Jongeneel, R. Schreuders, R. van Exel, J. W. Steynis, J. Kuiken, E. E. de Rijcke, L. M. P. Out, P. Haas, K. Cramer;  
 4e stl.: C. Castelijns, M. C. Swart, A. W. F. Pera;  
 stag. stl.: G. J. Rosingh, H. de Roo, P. D. Blok, A. C. M. Morriën, P. J. L. Mulder, B. de Roos Nieuwkamp, H. J. M. van der Sijp, E. Hogkamer, P. N. M. Ros, A. J. Achterhuis, J. A. Uitermark, C. J. M. Roels, H. J. Otte, P. J. van Gils, A. Bergsma, M. Kuyt, W. M. Schelvis, R. W. Houweling;  
 radio-off.: H. J. van Leeuwen, D. Dijkstra, C. J. Twilt, A. Boutkan, J. H. ter Horst, M. Poen, F. Schuring, G. J. Wevers, A. Narold;  
 hfd. wtk.: S. Neeleman, D. Gooris, J. E. Weidema, S. A. Verhage, N. C. van der Vecht, C. J. Vermeulen, W. Groenendijk;  
 2e wtk.: E. Aanen, G. G. Wolsink, P. F. Buil, K. J. Faasse, J. A. Willems, A. J. Verkerk;  
 3e wtk.: H. de Rhoter, P. Naaktgeboren, P. C. de Wit, W. B. Grund, R. Bos, A. M. Vink, F. W. Mooiweer, G. Dekker, J. W. van Velze;  
 4e wtk.: B. Broekhuysen, W. G. Kole, P. C. Telle, J. L. B. de Bruin,

H. Sterrenburg, J. H. A. Schulten, F. P. E. Verlinden, G. A. Mellonius, R. Denker, N. C. van den Heuvel, R. F. van Loon;  
 5e wtk.: P. J. M. Heyns, F. X. van Tol, J. W. van Hoek, P. R. Schol, R. J. van der Schans, G. A. de Ridder, A. J. Leget, B. L. C. Maas, J. Hakkers, J. Bijloo, G. R. Spijkerman, C. M. Abrahams, J. C. Butler, T. M. W. M. van den Berg; G. J. Harlaar;  
 stag. wtk.: M. P. Kesting, E. A. van 't Hof, J. van der Duin, T. van Beek, R. M. van Sonsbeek, A. C. J. J. van Unen, G. Schenkel, D. Hemstra, P. J. Veldhuizen, G. J. van der Berg, R. H. J. Bos, E. R. J. van der Sleen, H. A. H. Koburg, G. Boomert, E. Smit, S. A. Dijkwel, R. Roor, P. Molendijk, W. C. van Megen.  
 sch. voorman: R. P. L. Verhoeve, C. Voorspuy  
 sch. vakman 1: M. A. J. Veen, G. A. Vermeer, E. J. H. van Arcken, M. J. W. A. Schuurs, J. de Gans;  
 sch. vakman 2: F. A. de Vries, A. A. O. schenk, A. C. Hasenbalg, P. van Vugt, E. D. van Leeuwen, L. P. J. van Alphen, P. L. F. Dubbelman, C. A. Wijnschenk Dom, D. J. Galama, C. Zwartbol;  
 sch. gezel a/w: W. de Ruiter, D. Rovers, F. G. M. van Kleef, P. J. de Rouw, S. A. P. van Gils, R. E. Riedewald, R. J. Ruzette, H. Geelen, J. L. Halsema, E. R. van Engel, J. A. Schaarman, S. J. Wollrabe, W. Holtman, L. G. A. Looman, J. Kooistra, H. H. P. van Koppen, J. N. H. Steeman, H. Sandifort, C. T. J. Snel, H. P. de Leeuw;  
 aank. sch. gezel a/w: A. Tomson, R. C. de Ru, P. J. Janssen, T. Soederhuizen, C. W. S. T. Stoffels, G. S. J. Metzelaar, S. Sloof, W. P. Schot, H. Haasnoot, T. D. D. Pot, R. N. Jorissen, J. Vriendjes, A. W. H. M. van de Kerkhof, R. Akkermans;  
 hoofdvoeding: W. C. Kapper, G. Barnhard, E. Kost;  
 sch. kok: J. R. L. van Toornburg, R. A. de Lange;  
 aank. kok: P. de Jong;  
 hoofdbediende: D. J. Bakker, D. Ploegers;  
 bediende: P. J. Gijse, C. J. de Graaf, P. H. van Leeuwen, A. Jansen, L. J. van Dormolen;  
 bediende (a/d): E. P. Warnies;  
 koksmat: A. Veth;  
 jongen a/w: J. J. van Hulst, J. B. L. Renes, J. van der Berg, H. C. Weenink, P. Visser, J. W. Tjanaway, J. M. D. Theunisse, B. A. J. van der Swaluw, A. J. R. van Ommen, E. D. Klap, L. Joossens, R. S. Horsman, J. W. Hensen.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. Abida:** stag. wtk T. E. Ekel, T. ter Stege, M. Punter;  
**m.s. Acila:** stag.stm. G. Y. M. van Rooy, J. F. A. Heeren;  
**m.s. Acmaea:** wnd. 1e stm. A. van Leeuwen, 4e stm. H. Hennis, stag.stm. B. F. L. Cloet, stag.wtk. H. P. M. Wouters, F. Piek;  
**m.s. Acteon:** 1e stm. R. van Westendorp sch. vakman 2 A. C.

Kleyn, J. C. de Smit  
**s.s. Capiluna:** wnd. 3e stm. J. S. Bakker, 5e wtk. E. J. Tieleman, sch.voorman T. H. van Vlijmen, sch. gezel a/w R. Kollaart L. Taal.  
**s.s. Capulonix:** wnd. 2e stm. B. van Gulpen, wnd. 3e stm. P. S. Jaarsma, 4e stm. W. van Dijk, radio-off. C. J. Roomer, wnd. hfd.wtk. H. L. de Koning, 4e wtk. C. J. J. van den Kerkhof, 5e wtk. A. C. van der Ham, sch. vakman 2 A. C. Dieckman, sch. gezel a/w G. M. Gouka, G. L. Barendse  
**m.s. Cinulia:** 1e stm. W. F. van der Lei, radio-off. A. A. J. Donker, i.l. radio-off E. P. Peters, 2e wtk. J. W. van der Plas, wnd. 4e wtk. H. J. de Bordes; sch. vakman 1 F. J. Trijselaar;  
**m.s. Cranica:** 1e stm. J. J. B. Roest, wnd. 3e stm. B. Kerver, stag.stm. R. Beyer, radio-off. G. T. Mebius;  
**m.s. Dallia:** wnd. 3e stm. L. van den Ende, wnd. 4e wtk. E. Meyer, 5e wtk. J. C. Boogaarts, sch. voorman G. J. van Delft, sch. vakman 1 J. P. de Landes, sch. vakman 2 R. Cornelissen, sch. gezel a/w C. A. M. de Vree, J. P. Almeida, P. C. Groen, hoofdvoeding J. L. Menger;  
**m.s. Daphne:** 1e stm. P. F. L. Schölvinc, wnd. 3e stm. H. Ammerlaan, 3e wtk. H. Waitz, M. W. M. van der Burgh, sch. vakman 1 W. Noordhoek, sch. vakman 2 M. Temmerman, H. de Vries, sch. gezel a/w J. Bovenkerk, L. J. Verburg, A. W. Weerheim, J. H., T. M. Vissers, bediende H. A. Gard, koksmat M. Schouten, jongen a/w A. van Eijsden, B. G. M. van der Kooy, P. C. G. Platteeuw, H. J. van Rookhuizen, P. K. J. van de Bunt, A. J. de Gooyer, W. Pannekeet, L. P. A. Smeysters;  
**m.s. Diadema:** wnd. 3e stm. E. M. van Dijk, radio-off. P. J. Balkstra;  
**m.s. Diloma:** gezagv. P. Snel, wnd. 2e stm. E. M. M. van den Bosch, 4e stm. J. H. A. Vermin, radio-off. T. Neutel, wnd. 4e wtk. J. H. M. Stoffelen; sch. vakman 2 J. Parlevliet  
**m.s. Dione:** 1e stm. C. Vlas, stag.stm. J. D. C. Plug, H. W. Kopma, radio-off, H. W. Hogeweg, 2e wtk. A. J. A. de Goot, 3e wtk. J. P. van de Water, 5e wtk H. L. M. van Haelen; stag. wtk W. A. Koudijs, J. R. Guicherit, sch. gezel a/w R. J. Blaauwiekel, G. W. Specht, W. Ruiter, hoofdvoeding B. M. de Roodde, bediende P. Schot, bediende (a/d) P. J. Geenen, koksmat R. Kros;  
**m.s. Dosina:** 1e stm. G. van der Oord, 2e stm. J. Boonstra, 3e wtk. A. T. Blankemeyer, sch. gezel a/w S. H. J. Gieling, P. de Vries, hoofdbediende J. L. Small, bediende H. de Ruig, sch. kok R. N. Menke;  
**m.s. Felania:** 1e stm. J. M. Huygens, 3e stm. J. Teertstra, wnd. hwtk. J. Visser, wnd. 2e wtk. E. S. Petrusma, bediende M. Bouwkamp;  
**m.s. Fossarina:** sch. gezel a/w G. W. Helsdingen, J. H. Spaans, H. Korevaar, aank. sch. gezel a/w A. L. P. Valkering, aank. kok O. A.



**Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel**



H. Hennis  
4e stm.



G. E. H. Gerritsen  
4e stm.



W. van Dijk  
4e stm.



J. H. A. Vermin  
4e stm.



P. F. van Gent  
5e wtk.



B. A. Kloosterman  
5e wtk.



J. F. Wind  
5e wtk.



R. G. M. Spruyt  
5e wtk.

**Walpersoneel**

In dienst



M. i. v. 1-8 Mw. E. C. Dias - DFP 1



R. N. Menke  
sch. kok

Uit dienst  
M. i. v. 13-8 Mw. M. W. G. Haazen-van der Linden - DFF 4

Looyen, hoofdbediende J. L. F. Romen, bediende G. Korevaar-Pullen, jongen a/w E. Seerden, P. Raas;  
**m.s. Fossarus:** stag.stm. R. F. Portman, 2e wtk. J. P. Kalkman, aank. kok T. B. Postma;  
**m.s. Fulgur:** 3e stm. A. Zwierts, 3e wtk. A. E. de Bruyn, bediende (a/d) E. K. Wielandt;  
**m.s. Fusus:** 1e stm. P. J. Muntjewerf, 3e stm. R. A. S. Vermeulen, sch. gezel a/w A. Bravenboer, J. E. Henneke, aank. sch. gezel a/w P. A. C. Heetesonne, jongen a/w R. G. van Zweeden, W. van Dijke;  
**s.s. Khasiella:** wnd. gezagv. G. W. Bouma, radio-off. D. Damme, sch. vakman 2 A. F. den Hengst, H. Klijnstra;  
**s.s. Kyxilix:** 3e stm. J. C.

Hilberding, stag.stm. J. G. Deurwaarder, E. Barsingerhorn, 2e wtk. A. van Rijswijk, 4e wtk. W. J. L. de Gee, stag.wtk. A. C. Klitsie, M. J. E. van den Broek;  
**s.s. Laconica:** 1e stm. P. E. van der Veld, wnd. 3e stm. J. de Boer, hfd.wtk. C. G. Pusch, 4e wtk. F. Vos, 5e wtk. J. van Dalen;  
**s.s. Latirus:** hfd.wtk. H. Blaauw, 5e wtk. A. M. V. Beulen;  
**s.s. Lepton:** gezagv. F. Klaassen, 5e wtk. B. J. ter Maat, R. van der Heide jr. stag.wtk. J. Zaagman;  
**s.s. Macoma:** wnd. 3e stm. W. H. Nibbelink, stag.stm. K. G. E. van Lieshout, radio-off. J. H. Gruben, wnd. 4e wtk. A. Hoosbeek, 5e wtk. J. W. Golstein, R. G. M. Spruyt, stag.wtk. J. A. Louws, C. J. Lieshout, sch. gezel a/w N. L. P. J. Reyntjes, R. E. Hubbard, G. A. Brand, D. A. Emanuels, bediende P. R. Klooster, koksmat J. A. Weber;

**s.s. Marinula:** 1e stm. G. Verbrugh, wnd. 3e stm. R. R. Reinhardt, radio-off. C. H. Schuller, hfd.wtk. A. J. Baerveldt, 4e wtk. H. W. P. Schaaper;  
**s.s. Meta:** gezagv. J. S. Schregardus, 2e wtk. G. de Goede, 5e wtk. J. F. Wind;  
**m.s. Niso:** gezagv. J. M. Hillen, 2e stm. J. van Rooyen, radio-off. A. Spruit, i.l. radio-off. J. P. A. Hoeven, wnd. 3e wtk. P. Versluis, 5e wtk. J. W. Hermanie, capataz P. Raimundez Collazo, man. esp. H. Bouza Alonso, mar.int. A. Alonso Casal, J. M. Gonzales Rodriguez, J. M. Lage Muinos, M. Bouzada Pazos, I. Parcero Caamano, coc. J. R. Fernandez Gomes, cam.maydo. E. Cruz Buyo, cam. C. Perez Counago, J. L. Rodriguez de Saa, A. A. Salgueiro Rodriguez;  
**s.s. Ondina:** gezagv. A. P. J. Ham, 2e stm. W. J. H. van Dipten, 3e stm. A. Leffers, 2e wtk. M. J. Parent, 5e wtk. R. Groeneweg, sch. vakman 2 T. Munneke, hoofd voeding A. A. Turkenburg;  
**s.s. Onoba:** wnd. 3e wtk. J. Water, 4e wtk. P. A. G. van der Meer;

**s.s. Patro:**  
**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, hfd.wtk. R. N. Groen, 4e wtk. H. Struyk;  
**m.s. Tagelus:** gezagv. H. van Slegtenhorst, 1e stm. R. P. Jager, wnd. 2e stm. P. N. van Duyn, 3e wtk. P. A. van Splunter, 4e wtk. A. van der Ster, 5e wtk. P. F. van Gent;  
**s.s. Viana:** wnd. gezagv. C. P. Donken, 2e stm. C. P. C. van Goethem, 3e wtk. E. Hendrikse, 5e wtk. A. de Vries, sch. vakman 2 G. A. Cornelissen; hoofd voeding J. van der Horst;  
**s.s. Vitrea:** 1e stm. G. J. Knol, wnd. 3e stm. Z. M. J. van Vliet, stag.wtk. J. M. Ulkeman;  
**s.s. Zafra:** gezagv. F. A. Visser, 4e stm. G. E. H. Gerritsen, sch. vakman 2 J. W. Tonissen;  
**s.s. Zaria:** gezagv. H. A. Kuling, 1e stm. L. A. Groendijk, 3e stm. E. Witteveen, 4e stm. P. J. Prenen.

**Uit dienst getreden**

3e stm.: G. J. Koek, J. L. Assendorp;  
3e wtk.: B. P. Droogendijk, P. C. de Wit;  
4e wtk.: L. B. Veerman, W. H. Lentink, P. C. M. Drost;  
5e wtk.: J. W. G. van der Hoeven, N. H. C. Foekema, J. Kok, A. T. M. Hoffs; J. van Egdome, sch. vakman 2: L. C. Aben, A. R. Simson, P. te Riet; hoofd voeding: H. C. Lindenberg;

**Met pensioen**

gezagv.: A. J. Schumm, J. C. de Groot;  
hfd.wtk.: J. de Bruyn, J. M. Nobels.

**Overplaatsing**

hfd.wtk.: G. Braak - Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen.

**Tijdelijke tewerkstelling**

1e stm.: J. B. Krul - Shell International Petroleum Company Ltd.

**Terug van tijdelijke tewerkstelling**

3e wtk.: E. Hendrikse - Shell Curaçao N.V.

**Behaalde diploma's**

1e stm. G.H.V.-th: R. P. Regout;  
2e stm. G.H.V.-th.: M. Ponsen;  
3e stm. G.H.V.: J. P. P. van Alebeek, E. Meyer, O. Wink;  
'C'-th.: J. A. Maassen;  
'A': A. Zwierts, R. A. S. Vermeulen.

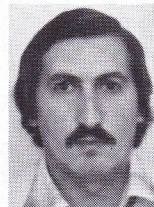
**Onze vlootjubilaren:**



M. Rodriguez Rodriguez  
Marinero integrado  
10 jaar op 16.7.79



R. R. Freire Ferreira  
camarero  
mayordomo  
10 jaar op 25.7.79



J. F. Garcia Fernandez  
camarero  
10 jaar op 27.7.79



J. Rodriguez Freire  
marinero integrado  
10 jaar op 4.8.79



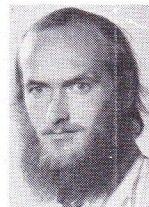
D. Fernandez Pintos  
marinero integrado  
10 jaar op 8.8.79



J. E. Weidema  
hfd. wtk.  
30 jaar op 1.9.79



C. J. de Boer  
2e stm.  
10 jaar op 1.9.79



A. W. Rcs  
4e wtk.  
10 jaar op 1.9.79



J. C. Ranshuysen  
4e wtk.  
10 jaar op 1.9.79



H. Sterrenburg  
4e wtk.  
10 jaar op 1.9.79



C. J. Tanis  
4e wtk.  
10 jaar op 1.9.79



W. O. Kooi  
gezagv.  
25 jaar op 6.9.79



R. A. J. van Vugt  
2e stm.  
10 jaar op 7.9.79



J. J. van der Kleij  
sch. gezel a/w  
25 jaar op 16.9.79



J. van Beele  
gezagv.  
30 jaar op 19.9.79



H. Buiten  
gezagv.  
25 jaar op 23.9.79



P. van Noord  
4e wtk.  
10 jaar op 23.9.79



L. H. H. L. Leithuyser  
hoofd voeding:  
30 jaar op 28.9.79



# SCHATKAMER VAN DE SLEEPLVAART

**Wanneer wij, als scheepvaartonderneming, in aanraking komen met een sleep- en bergingsbedrijf is dat meestal in ongunstige zin. Er is een sleepboot of bergingsvaartuig nodig om ons uit de penarie te helpen. Dat kan zijn om een verloren anker op te vissen, maar het kan ook erger. Nog tamelijk vers liggen de gebeurtenissen met een van onze schepen in het geheugen. Dankzij de hulp van bergingssleepboten is het gelukt om de geboeide 'Metula' indertijd weer vlot te krijgen. Weliswaar te zwaar beschadigd om nog gerepareerd te worden maar in ieder geval is door het leegpompen en wegslepen erger onheil voorkomen.**

Toch ontmoeten onze schepen de sleepboten ook onder andere, prettiger omstandigheden. Welke zeeman heeft niet met grote voldoening de 'bank' sleepboten zien naderen om het schip naar de steiger in Europoort te manoeuvreren, alwaar de familie al stond te wachten? Van oudsher zijn de Nederlanders experts op het gebied van het slepen van allerlei objecten. Of het nu een droogdok is, een drijvende kraan, een booreiland of het langszij de steiger brengen van een groot tankschip. Niet voor niets is 'Hollands Glorie' een begrip geworden tot in de meest verre uithoeken van de wereld. Al in de vorige eeuw bevoeren Nederlandse zeesleepboten de wereldzeeën en ze doen dat vandaag aan de dag nog. Een zeer actief heden alsmede een rijke historie dus. Bij het horen van het woord historie denk je onwillekeurig aan een museum, waar je op je gemak nog eens kunt gaan kijken naar zaken van vroeger. Echter, als iemand eens wat meer wilde weten over gebeurtenissen uit het verleden rondom de Nederlandse sleepvaart, kon hij zich de moeite van het zoeken besparen. Zeker, in de loop der tijden is een aantal uitstekende boekwerken over dit onderwerp verschenen. Maar een museum met scheepsmodellen, foto's en allerhand interessante zaken over de sleepvaart bestond niet. Tot voor kort althans. Want nu bestaat er toch echt een en



geen betere plaats was denkbaar geweest: Maassluis, de bakermat van de Nederlandse zeesleepvaart. Ook de plek van vestiging in Maassluis is uitermate goed gekozen: Hoogstraat 1/hoek Haven. Daar is nu het vermoedelijk jongste museum van Nederland gevestigd. De naam: Het Nationaal Sleepvaart Museum. Openingsdatum 18 april 1979. Al jaren speelde de bijzonder in de sleepvaart geïnteresseerde heer Priester uit Maassluis met de gedachte om een museum in te richten om de overblijfselen van het roemruchte verleden van de Nederlandse sleepvaart ten toon te stellen. En niet alleen het verleden maar ook om de hedendaagse activiteiten van 'Hollands Glorie' te belichten. In 1976 kreeg hij in de toenmalige burgemeester van Maassluis, de heer M. K. van Dijke, een enthousiast medestander. Ook de grote zeesleepvaartbedrijven, Smit Internationale, Wijsmuller, Muller en Doeksen, vonden het een goed idee en zegden alle steun toe. Veel hulp is ook verleend door de I.S.H.C., de Internationale Sleepvaart Hobby Club. Talloze malen is er vergaderd om tot de oprichting van het museum te komen. Een zeer toevallige omstandigheid was het vrijkomen van het eeuwenoude, pittoreske stadhuisje van Maassluis. Immers, de onstuimig groeiende gemeente had inmiddels de beschikking gekregen over een nieuw stadskantoor annex stadhuis in de Westwijk. In het voormalige stadhuisje is nu het museum gevestigd. Ongetwijfeld zullen vele Maassluizenaren die in de sleepvaart of berging werkzaam zijn (geweest), op de plaats waar nu het prachtige model van de voorlaatste

'Zwarte Zee' staat opgesteld, hun 'jawoord' hebben gegeven. Binnen de museummuren is een schat aan materiaal bij elkaar gebracht. Modellen van sleepboten, zowel zeegaande als van de binnenvaart en de Rijnvaart. Oude en nieuwe foto's, waaronder prachtige aktie-opnamen. In vitrines liggen medailles, oorkondes, oude documenten, brieven, kortom te veel om op te noemen. Zelfs een volledig ingerichte radiokamer is aanwezig. De radiobeachting aan de schepen is daar uitstekend te volgen. Ons is verzekerd dat, waar ter wereld U ook komt, U nergens een museum zult aantreffen speciaal aan de sleepvaart gewijd. Het ligt in de bedoeling om in het museum van tijd tot tijd specifieke onderwerpen nader te belichten. Vanaf 22 september is er de tentoonstelling '150 Jaar Rijnsleepvaart'. Er zitten dusdanig veel facetten aan het sleep- en bergingsbedrijf dat het niet moeilijk zal zijn om steeds weer een ander onderwerp te kiezen om eens wat nader op in te gaan.



De openingstijden van het museum zijn: woensdag 14.00 - 17.00 uur, donderdag 19.00 - 21.00 uur, zaterdag 10.00 - 17.00 uur, zondag 14.00 - 17.00 uur. Toegangspreis: Volwassenen f 1,-; kinderen tot 12 jaar f 0,50.