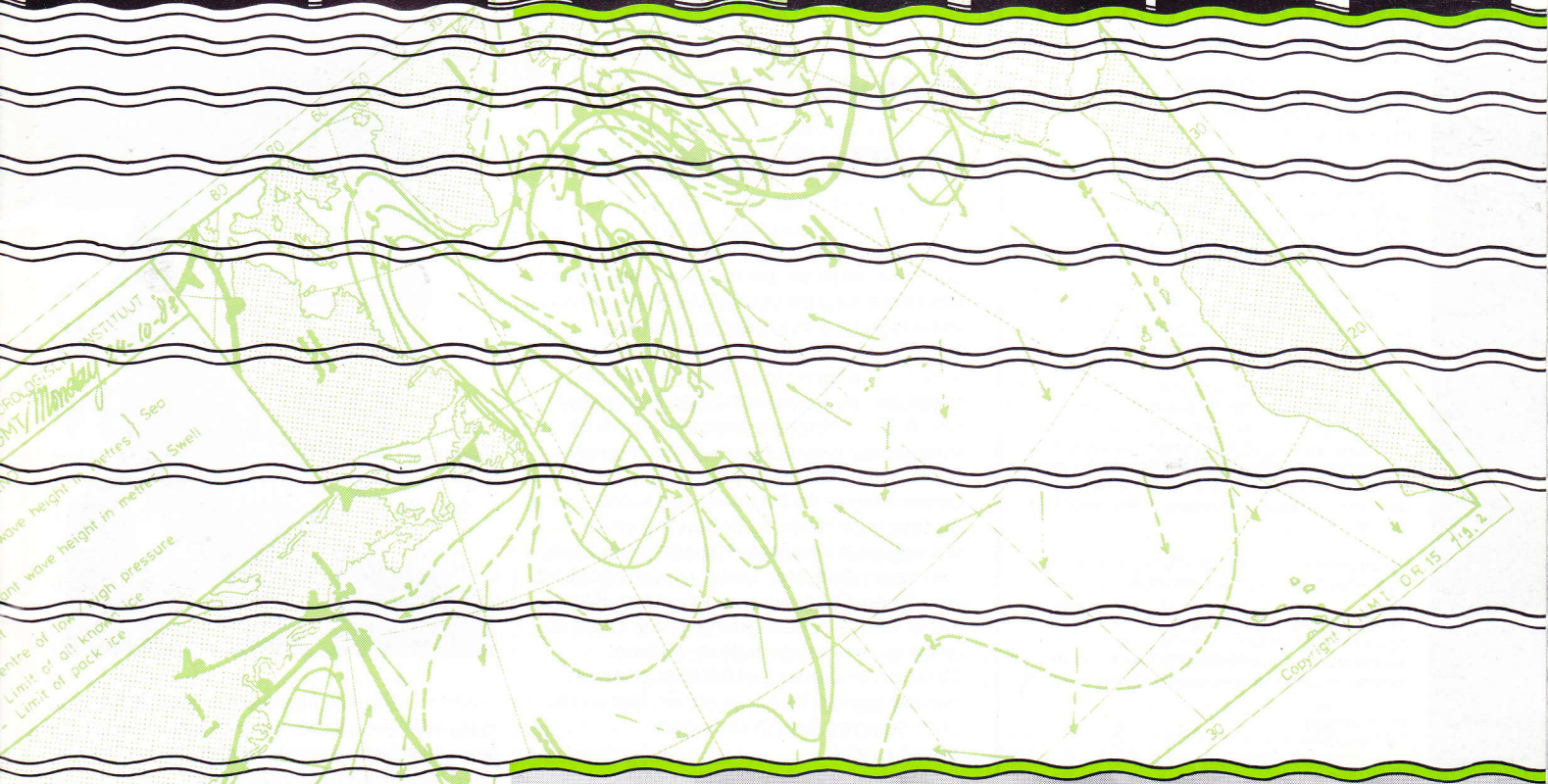


SCHEEP



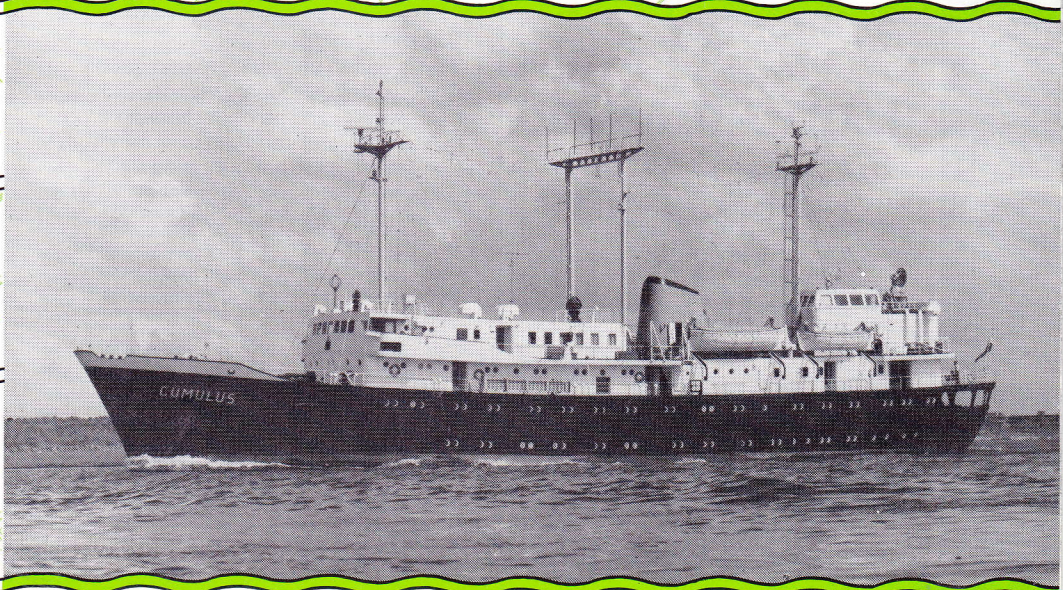
23e jaargang
nummer 6
februari
1984

ENTIKA



Het weerschip 'cumulus' op weg naar de Atlantische oceaan.

Op pag. 6 en volgende treft u een artikel aan over scheepsweerroutering.



SCHIP EN KA

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

Postbus 874
3000 AW Rotterdam
Tel.: 010-696911

Indien het toestelnummer van degene met wie u wilt spreken bekend is, kan men rechtstreeks de verbinding tot stand brengen door aansluitend na 69 dat nummer te draaien.

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

drieëntwintigste jaargang, nummer 6
februari 1984

Redactie
Ruud Kleijn, Ineke Koot
010-696126

'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.

Tenzij anders vermeld, zijn alle geplaatste illustraties Shell-foto's of tekeningen.

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen dient men de toestemming van de redactie te vragen. In de meeste gevallen zal die graag gegeven worden.

Vormgeving
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

IN DIT NUMMER

OR-verslag	3
Het boek is er!	4
Jaarbijeenkomst 1983 in beeld	5
Weerrouting brengt winst	6
Organisatieschema	8
50jaarlief en leed	10
Wie worden de gelukkige winnaars?	12
Schoon schip	13
Personalia	14
Lenny en Nel bij windkracht 12	16

Lunchen op kantoor

Op kantoor is het de hele week door een komen en gaan van met verlof zijnde zeevarende collega's. Bezoeken aan de medische dienst, nautische-, technische-, personeelssecties, enfin, u weet zelf wel. Veelal neemt zo'n kantoorbezoek een aanzienlijk deel van de dag in beslag. In dat geval wordt er bij de receptie gevraagd of zij een lunchbon willen hebben waarmee ze in de lunchkamer op de 2e etage, zonder betaling, een warme of koude lunch kunnen nuttigen. Uiteraard kunt u zelf ook om een lunchbon vragen als blijkt dat er op de te bezoeken secties langer moet worden gewacht dan aanvankelijk was gepland.

Helfrich:

'Durf te veranderen'

— 'Ons antwoord op de toenemende complexiteit in de wereld moet bestaan uit wendbaarheid en vooruit denken. Durven veranderen, durven experimenteren, durven riskeren, durven concurreren.' Zo luidde in het kort de boodschap die de president-directeur van Shell Nederland drs. A. C. Helfrich de bezoekers van de traditionele nieuwjaarsreceptie meegaf. 'Durf tonen,' aldus Helfrich, 'met als doel binnenlandse en buitenlandse klanten en andere activiteiten te behouden en te werven voor kwalitatief goede producten, kennis en diensten. Dat is uw persoonlijke rol binnen Shell, waar u ook werkt. Want zoals iedere onderneming is ook Shell zo goed als de mensen die er werken. Gewoon proberen het beter te doen en nieuwe ideeën te lanceren. En laat u niet ontmoedigen door onze eigen bureaucratie.'

Betrokkenheid

'Het is buiten ons huis bekend dat bij Shell de betrokkenheid van de medewerkers bij de onderneming groot is. Mijn voorstel vandaag is er hard aan te werken om dit te behouden en uit te bouwen. Ook en vooral in het vertegenwoordigend overleg en het werkoverleg van alle dag. Zo dat we ook weer aan het eind van dit jaar kunnen zeggen: we hebben het opnieuw beter gedaan.'

Het was op deze negende januari voor het derde achtereenvolgende jaar dat Helfrich de medewerkers, werkzaam in het Hofpleingebouw, toesprak ter gelegenheid van het begin van het nieuwe jaar. Ditmaal was zijn speech aanmerkelijk korter dan beide

voorgaande keren, in verband met de publikatie van een uitgebreid interview met de president-directeur in het januari-nummer van Shell Venster. In dit artikel gaat Helfrich uitgebreid in op omzetten, investeringen en winst, alsmede op de noodzaak van het matigen van de kosten.

Wat bracht 1983

Daarom was de terugblik van de spreker naar 1983 summier. 'Het vorig jaar bracht betere bedrijfsresultaten — in gas, in olie, in chemie en in de vlootactiviteiten. Onze omzetten waren hoger. Onze inkopen verscheidener en scherper. Onze kosten werden beter in toom gehouden, ons eigen energieverbruik daalde. Onze fabrieken waren beter bezet, ondanks de grote internationale overcapaciteit. Dat is goed nieuws, in een tijd dat nationaal het slechte nieuws overheerst. Dat is een compliment waard aan u allen en een stimulans om op deze weg voort te gaan,' aldus Helfrich tot de bomvolle lunchkamer aan het Rotterdamse Hofplein.

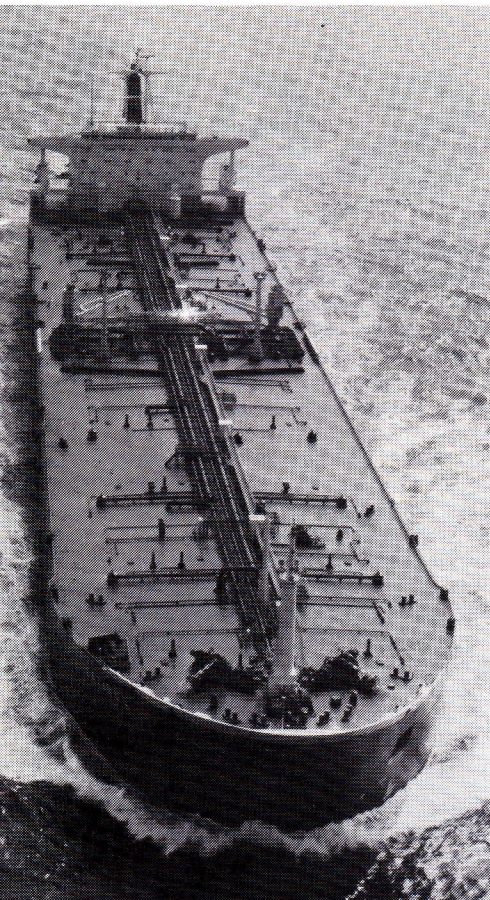


Helfrich: 'Shell in Nederland exporteert gas, olie- en chemische producten en specialistische kennis en diensten voor meer dan 15 miljard gulden per jaar.'

Veiligheid

'Helaas behaalden wij onvoldoende resultaat op het gebied van de veiligheid. Er vielen vier doden tijdens het werk te betreuren. Twee eigen mensen en twee medewerkers van aannemers. Op Pernis, bij de vloot en bij de NAM. Daar moeten we toch even bij stilstaan.

Laat de veiligheid nimmer op de tweede plaats staan. Een goed bedrijf hoort een veilig bedrijf te zijn. Laten we ervoor waken als bedrijf nooit genoegen te nemen met welke tweede plaats dan ook. En dat geldt zeer zeker voor veilig werken.'



OR- VERSLAG

Plannen tot verkoop 'Latirus'

Onmiddellijk na de op 1 en 2 december jl. gehouden OR- en overlegvergadering werd op verzoek van de bestuurder een *extra* overlegvergadering belegd. Waar ging het om? De bestuurder vertelde dat juist die middag van het Londense kantoor het verzoek was binnengekomen om de visie van STBV te vernemen met betrekking tot een eventuele verkoop van de 'Latirus'. Dit in tegenstelling tot het aanvankelijke plan



om het schip in een Noorse fjord op te leggen (zoals dit inmiddels met het zusterschip, de 'Latia', is gebeurd), al zij hierbij opgemerkt dat bij de presentatie van het vlootplan de mogelijkheid van verkoop wel is opgehouden. Goedkeuring tot het verkennen van de markt kan pas worden gegeven na het groene licht te hebben ontvangen van de OR, de Raad van Commissarissen en het Committee of Managing Directors.

Mede naar aanleiding van een aantal vragen ging de bestuurder nog wat dieper in op deze aangelegenheid en vertelde dat op korte termijn geen verbetering valt te verwachten in de vraag naar VLCC-tonnage. De huidige planning in die klasse voorziet al in evenveel opgelegde Groeps-tonnage als er in de vaart is. Op de vraag of het schip voor 'further trading' dan wel voor sloop zal worden verkocht antwoordde de bestuurder dat dit zal afhangen van de prijs. Ook zal het overschot aan scheepsruimte in de overweging worden meegenomen.

'Wie zou er thans, onder de huidige marktcondities, een VLCC voor 'further trading' willen kopen?' luidde een vraag van een OR-lid. Volgens de bestuurder kunnen dit ondermeer marktspeculanten zijn, kopers die speculeren op een oplopen van de schrootprijzen, kopers die dit doen uit fiscale overwegingen of zogenaamde 'dedicated traders', dat wil zeggen, zij die in het bezit zijn van een verschepingscontract en nu scheepsruimte zoeken. Voor wat betreft mogelijke gegadigden voor de 'Latirus'

was, naar de bestuurder mededeelde, ten tijde van de vergadering nog niets bekend.

Tijdens een schorsing van de vergadering werd door de OR het verzoek van de bestuurder uitgebreid besproken. Mede in ogenschouw genomen dat - vergeleken met opleggen - verkoop geen invloed zal hebben op de personeelssituatie kwam de OR tot de volgende verklaring die bij monde van voorzitter Wouter Kalkman aan de bestuurder werd voorgelezen: 'Mocht er een adviesaanvraag komen van de bestuurder voor het afstoten van de 'Latirus', dan is de OR - met de summere gegevens die thans bekend zijn - van mening dat deze aanvraag positief zal worden benaderd'.

De bestuurder stelde deze positieve benadering zeer op prijs en verzekerde desgevraagd dat hij in overleg met de OR zal treden zodra de beslissing valt het schip te verkopen.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2066	5.12.83	OR-overlegverg. (PCOR)
2067	7.12.83	Safetygram No. 5 (PCOR)
2068	8.12.83	SGO's (PCOR)
2069	13.12.83	Ongevallen rapportage form. (PCOR)
2070	14.12.83	Vlootplan 1983/1988 (PCOR)
2071	15.12.83	Wachtdienst SIM (PCOR)
2072	20.12.83	Dienstregl. Eur. CAO vlootpersoneel
2073	20.12.83	Kerst/Nieuwjaarswensen DF (PCOR)
2074	21.12.83	Aanstellingen (PCOR)
2075	22.12.83	Poststaking (PCOR)
2076	27.12.83	Comm. buiten kantooruren met STBV
2077		Vervallen
2078	28.12.83	Regl. OR STBV
2079	30.12.83	Gas in achteraccommodatie
2080	30.12.83	Koersen (PCOR)
2081	30.12.83	Nieuwe uniforme barprijzen (PCOR)
2082	3. 1.84	Veiligheid (PCOR)
2083	4. 1.84	Scheepsregl. deel I
2084	10. 1.84	Voedinggeld (PCOR)
2085	11. 1.84	Personeelsdossier
2086	17. 1.84	Safetygram No. 6 (PCOR)

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. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Latirus	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dalia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	s.s. Lepton	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Kylix	m.s. Niso	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zaria
m.s. Caurica					

Het boek is er!

'Shell Tankers – Van Koninklijke Afkomst'

Eindelijk is het zover . . . En daarmee willen we niet zeggen dat Wim Wouters zo lang gedaan heeft over z'n boek (een jaar is zeker niet lang te noemen voor de samenstelling van een verhandeling als deze) maar eindelijk bestaat er nu een mogelijkheid om eens wat meer aan de weet te komen omtrent de oorsprong van onze maatschappij, de ontwikkeling door de jaren, de vele 'ups' en 'downs', om uiteindelijk te komen tot wat ze thans is. Het is altijd als een groot gemis gevoeld dat nog nooit iets in boekvorm is verschenen over de rijke historie van de Nederlandse zeegaande vloot van de Koninklijke/Shell Groep. Ja, in 1962 schreef onze oud-collega G. W. Bakker de 'Geschiedenis van de Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij'. Dit 129 pagina's tellende boekwerk beschreef slechts één van de vijf voorlopers van onze huidige maatschappij. Wist u overigens dat wij nog steeds worden benaderd door mensen die dolgraag een exemplaar van dit werk zouden willen bezitten? Helaas kunnen we ze niet helpen want zelf beschikken we slechts over één archief exemplaar en daar doen we natuurlijk geen afstand van . . .

Maar nu terug naar 'Shell Tankers – Van Koninklijke Afkomst' en de schrijver, Wim Wouters. Wim, en dat memoreerde onze directeur ook al tijdens de uitreiking van de eerste exemplaren in december jl., is in hart en nieren een Shell Tankers-man. En door zijn lange diensttijd (37 jaar) heeft hij uiteraard veel van het reilen en zeilen van onze maatschappij van zeer dichtbij meegemaakt. Daarbij gevoegd zijn schrijftalent was het *de* gelegenheid om alles eens goed geordend en in gemakkelijk leesbare taal tot één geheel bijeen te brengen. Daarbij sneed het mes van twee kanten: Wouters kon zich een jaar lang in z'n hobby uitleven en z'n (oud) collega's van vloot en wal voelen zich, dank zij het boek, nu wellicht nog meer met STBV verbonden dan ze voordien al waren.

Na ruim een jaar spitten in stoffige folio's en fotoboeken, aangevuld door gesprekken met 'oudgedienden' en bovenal teruggrijpend naar eigen herinneringen en aantekeningen ontstond dit 172 pagina's grote gedenkboek (dit jaar bestaat STBV 25 jaar). Het geheel is samengevoegd in een aantrekkelijke in de kleuren rood, geel en blauw uitgevoerde geplastificeerde omslag. De inhoud van het boek is chronologisch opgebouwd: Wat vooraf ging, hoe de

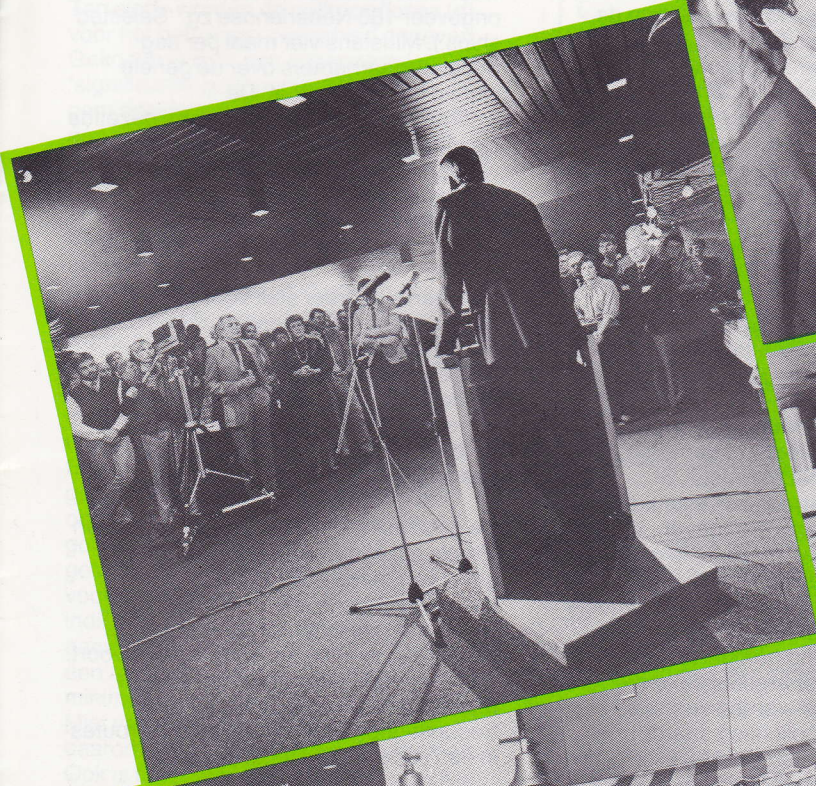
Koninklijke/Shell ontstond, de jaren tot 1914, de eerste wereldoorlog 1914-1918, de periode tot de dertiger jaren, de dertiger jaren, de tweede wereldoorlog 1940-1945, wederopbouw en een hoofdstuk dat de meest recente periode behandelt: 25 jaar Shell Tankers. We zijn er wel haast zeker van dat alle STBV-medewerkers en gepensioneerden – die inmiddels een exemplaar ontvingen – met veel belangstelling en misschien soms herkenning, het jubileumboek zullen lezen. Een kleine 200 foto's en andere illustraties in zwart wit, waarvan een groot aantal nooit eerder gepubliceerd, verlevendigen de vlot geschreven tekst op prettige wijze. De vormgeving en druk werd verzorgd door Studio Druk B.V. te Den Haag. 'Shell Tankers – Van Koninklijke Afkomst'

is uitsluitend bestemd voor thans in dienst zijnde STBV medewerkers en de direct ex-STBV gepensioneerden. Een zeer beperkt aantal exemplaren is naar de naaste relaties verzonden. De totale oplage is klein en daarom kunnen we wel stellen dat het boek tot een exclusieve uitgave mag worden gerekend. Aan verzoeken voor meerdere exemplaren kan tot onze spijt niet worden voldaan. 'Shell Tankers – Van Koninklijke Afkomst', het resultaat van een jaar noeste arbeid. We zijn Wim Wouters hiervoor veel dank verschuldigd. 'He did a real good job'.

Overhandiging van het eerste exemplaar aan Wim Wouters door onze directeur



Jaarbijeenkomst december 1983 in beeld



Weerroutering brengt winst

De laatste jaren gaan meer en meer schepen gebruik maken van weerrouterings-adviezen. Adviezen die tegen vergoeding bij aanvang van een reis worden verstrekt door weerkundige organisaties en die, naar gelang de omstandigheden, tijdens de reis worden bijgesteld. Weerroutering wordt door veel reders gezien als een belangrijk instrument om het schip een veiliger overtocht te laten maken, slecht weer-schade te beperken en een gunstiger brandstofverbruik te bereiken. Onlangs vertelde een weerrouteringsdeskundige van het K.N.M.I. voor een groep scheepsofficieren op kantoor het een en ander over deze wijze van dienstverlening aan de scheepvaart.

In 1960 begon het Koninklijk Meteorologisch Instituut te De Bilt, als eerste in Europa, op operationele basis weerrouteringen samen te stellen ten behoeve van de zeevaart. In de luchtvaart was dit al veel langer gebruikelijk. Vóór aanvang van een vlucht worden ondermeer de weergegevens verwerkt. Op basis daarvan wordt de vluchtroute bepaald. Gebieden met bar slecht weer kunnen op die manier worden 'omvlogen'.

Voortrekkersfunctie

De Holland Amerika Lijn vervulde een voortrekkersfunctie in ons land voor wat betreft het gebruik van een vaarschema, opgesteld door het K.N.M.I. Deze overbekende rederij had groot belang bij een snelle vooral veilige verbinding tussen Europa en de Verenigde Staten, inclusief de Golf van Mexico. Er heerste een hevige concurrentiestrijd op die route . . . De nautici aan boord waren zeker in staat uit eigen waarneming te kunnen vaststellen of ze een storingsfront tegemoet voeren of niet. Snelle daling van de luchtdruk, toename van de wind en rap hoger wordende golven waren de onmiskenbare voorbode van vuil weer. Maar . . . veelal was het dan al te laat om zo'n stormveld te ontwijken en een alternatieve route te kiezen. Een bij aanvang van de overtocht aan boord ontvangen weerrouteringsschema

stelt de gezagvoerder in staat de meest veilige en efficiënte route te gaan varen. Een kleine 25 jaar geleden stelde de H.A.L. aan de hand van cijfers al vast dat hun weerrouteerde schepen onder veel gunstiger omstandigheden de bestemmingshaven bereikten dan zusterschepen die de eigen, aan boord, uitgestippelde route volgden. De Amerikanen, met name de U.S. Navy, zijn de grondleggers geweest van de weerroutering op de Noord Atlantica. Zij in het bijzonder waren afhankelijk van de elementen in verband met de verschepingen van grote hoeveelheden uitrustingsstukken en voorraden naar de in Duitsland gelegerde Amerikaanse troepen.

Aanvraag

Een schip dat wordt gerouteerd, dient ten minste 12 uur vóór vertrek bepaalde scheeps- en reisgegevens aan de weerrouteerders te verstrekken. Het tijdstip van vertrek en de snelheid waarmee de reis wordt gemaakt zijn erg belangrijk om met het juiste verwachtingspatroon correcte adviezen voor de beginperiode te geven. Verder is de juiste positie van het schip gedurende de reis een vereiste om daarop volgende adviezen mogelijk te maken. Eventuele wensen zoals tanken schoonmaken, ladingverwarming (temperatuur), noodzakelijke reparaties, dekonderhoud, enz. moeten ook worden vermeld (alsmede een toelichting daarop). Dit geeft de routeerder inzicht welke omstandigheden de situatie aan boord kunnen verstoren en zal het uiteindelijke route advies mede bepalen.

Geadviseerde route

In De Bilt gaat de weerrouteerder vervolgens aan het werk. Deze heeft zelf jarenlang als stuurman GHV gevaren en is bevoegd als gezagvoerder dienst te doen. Op het K.N.M.I.-routeringsbureau zijn thans zes ex-stuurlieden/gezagvoerders werkzaam die een tweejarige opleiding tot meteoroloog hebben gevolgd. Uit de hem ten dienste staande gegevens stelt de weerkundige een route op. En dat

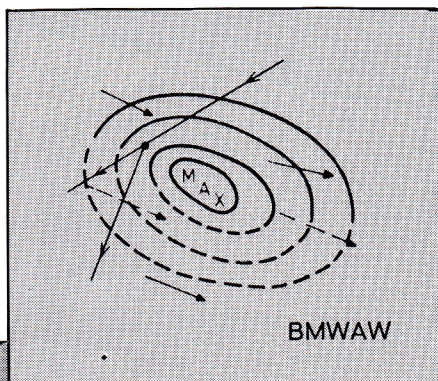
doet hij zeker niet aan de hand van hier en daar opgevraagde gegevens, aangevuld met allerlei gissingen en veronderstellingen. Het K.N.M.I. ontvangt dagelijks grote hoeveelheden meteorologische informatie van vele punten: grondstations, weerschepen, satellieten. Op ongeveer 7000 schepen die de wereldzeeën bevaren wordt het weer waargenomen (hieronder zijn ongeveer 185 Nederlandse zg. 'Selected ships'). Minstens vier maal per dag bepalen waarnemers over de gehele wereld hoe het weer is. De waarnemingen vinden steeds op dezelfde tijdstippen plaats en de bevindingen worden in een cijfercode vastgelegd en doorgegeven naar centrale punten. Van daar gaan ze naar de grote weerkundige centra, zoals in ons geval, De Bilt.

De weerrouteerder stelt voor het aanvragende schip een bericht op dat uit vier delen bestaat:

- a) de geadviseerde route
- b) de te volgen tactiek
- c) reden
- d) de golf prognoses voor het betrokken zeegebied

De geadviseerde route (a) kan zowel een directe als één met een omweg zijn. In geval van deviatie wordt de oorzaak daarvan aangegeven. Behalve weersomstandigheden kan dit ook het gevolg zijn van b.v. ijs, stroom, enzovoort. Ten einde de telegramkosten tot een minimum te beperken worden twee frequent gebruikte samengestelde routes in een code van vijf letters gesteld.

De te volgen tactiek (b) richt zich zo veel mogelijk op het ontwijken van buitengewoon slechte weersomstandigheden. In geval een omweg is aanbevolen wordt het aantal extra mijlen vergeleken met de vertraging die op de directe route zal worden opgelopen. Vaak ook kan een slecht weer gebied met hoge golven niet geheel en al uit de weg worden gegaan. Wel kan worden geprobeerd zo min mogelijk last ervan te ondervinden. Bij voorbeeld door een route oostelijk van het stormveld te kiezen waarbij de golven minder hoog en van schuin achter inkomen. Ook hier wordt, uit oogpunt van kostenbesparing, met codes gewerkt. In fig. 1 betekent HDWAW: 'Head Waves, and oncoming waves to two points before the beam; route passes West of the wave field'. Er zijn nog tal van codes mogelijk, afhankelijk van de golf richting ten opzichte van het schip en de richting en de gevolgde route van het schip ten opzichte van het golfveld. Het kan voorkomen dat er niet voor een tactiek kan worden gekozen om de hogere golven te ontwijken. Bij een noordwestelijk hoge golven gebied, zich uitstrekkende van Groenland tot Madeira



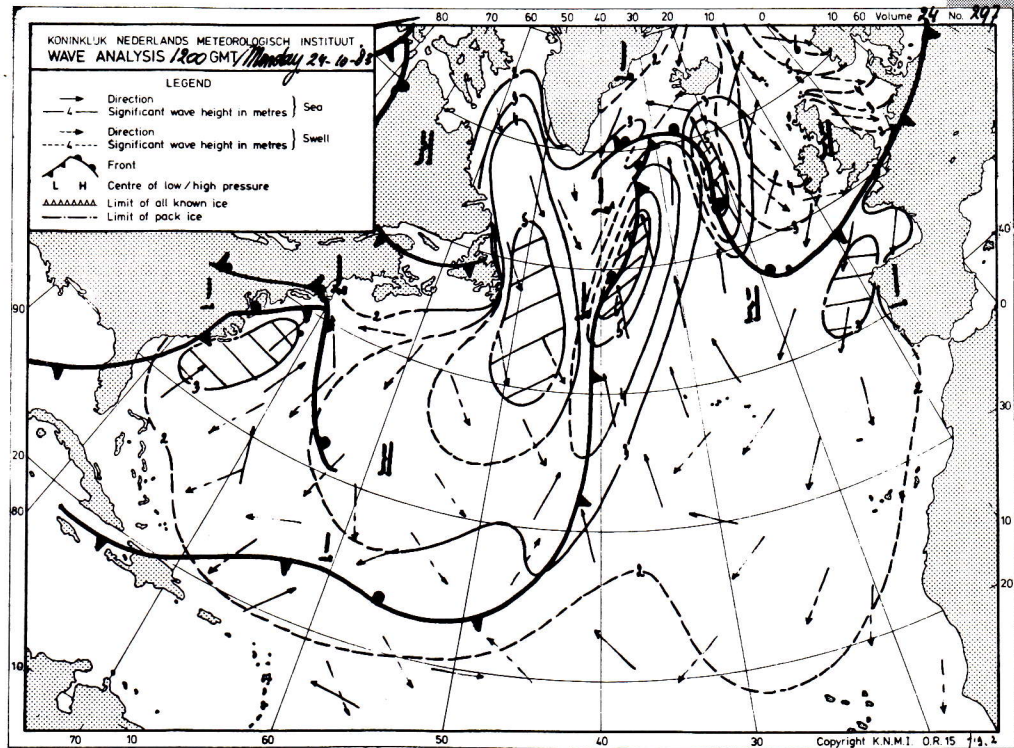
moet het schip er dwars doorheen. Een andere keuze is er niet. De code 'U' (Unavoidable) geeft dit dan aan. De reden (c) geeft een summier beschrijving van de weerkundige situatie waarop de tactiek is gebaseerd.

Hurricanes

Ten slotte worden de golfprognoses (d) voor het betrokken zeegebied gegeven. Gekozen is voor een zogenaamde 'significante' golfhoogte. Dit is de gemiddelde hoogte van de hoogste van één derde deel van 12 waargenomen opeenvolgende golven, bij voorbeeld 2,0 m, 3,0 m, 3,5 m, 3,0 m., 3,5 m., enzovoort. Significante hoogte: 2,9 m. Vastgesteld is dat 1 op de 100 golven 4,4 m hoger kan zijn dan de significante golfhoogte en 1 op 3000 golven zelfs 5,8 m daarboven. De golfkaarten (fig. 2) worden om de 12 uur getekend. De zeegang in getrokken lijnen en de deining in stippelijnen. Op een golfkaart is duidelijk te zien dat een golfveld uitwaaiert, het deiningveld wordt breder. Bij afluende wind zal vaak worden geadviseerd, voor zover dit mogelijk is, onder de kust te blijven omdat daar de golven minder hoog zijn. De golfverwachtingen worden tot 48 uur vooruit gegeven. Dit kan ook eerder indien de situatie zich versnelt. Bij aanwezigheid van ijsbergen of pakijks zal een route worden aangehouden die minimaal 30 mijl bezuiden de ijsgrens ligt. Mist valt niet te voorspellen en wordt daarom niet in de routing opgenomen. Ook is het K.N.M.I. niet in staat om zware orkanen ('hurricanes') in de verwachting te betrekken. Ze zijn niet als depressies te beschouwen, hun baan is vaak uiterst grillig maar volgen bij voorkeur warm zeewater van minstens 27°C. Het wordt volledig aan de gezagvoerder overgelaten om te wachten, vaart te verminderen of te vermeerderen, koers te verleggen (eigen orkaan-navigatie wordt op de zeevaartscholen geleerd.). Wel kan op het K.N.M.I. een beroep worden gedaan over wat zij van de aanwezige 'hurricane' denken en wat zij er van verwachten. Maar de route blijft te allen tijde 'strategisch' ten opzichte van het gevreesde natuurverschijnsel met die mooie jongens- of meisjesnaam . . .

Vooruit gegeven

Ook de golfverwachting wordt in code aan het schip doorgegeven. Het zou te ver voeren in dit verband de betekenis van die code exact weer te geven. Aan boord kan onmiddellijk uit aanwezige documentatie de 'vertaling' worden gemaakt. Een weerrouterings-telegram van het K.N.M.I. aan het schip kan er als volgt uitzien:



**= ADVISE GREATCIRCLE 47N20W
GREATCIRCLE ICE 44.5N50W
GREATCIRCLE NANTUCKET HDWAS
LOW 1200² 50N42W MOVING
NORTHEAST WAVES
02716 13920 26422 33730 =**

De verwachtingen kunnen voor de eerste 12, 24, 36, ja zelfs tot 144 uur vooruit worden gegeven, alhoewel de nauwkeurigheid dan uiteraard steeds minder wordt.

Zoals al gezegd, het aantal schepen dat gebruik gaat maken van de weerrouteringsadviezen wordt steeds groter. Ruim van tevoren kan al worden vastgesteld wat de vaart van het schip zal zijn. Bij een normale dienstsnelheid van zeg 14 mijl per uur zal (afhankelijk van de

eigen karakteristieken en de belastingstoestand) het schip bij 4 meter hoge golven van voor inkomend in vaart terugvallen tot 11½-12 mijl. Bij grotere golfhoogten valt de vaart nog verder terug. Een alternatieve route met minder hoge golven uit een gunstiger richting kan beslist economischer zijn!

Om te kunnen vaststellen of dit inderdaad het geval is geweest wordt door het K.N.M.I., achteraf, een performance rapport opgemaakt op basis van de directe en de geadviseerde koers. Een exemplaar hiervan gaat naar de rederij en één gaat naar de gezagvoerder. Met deze gegevens in de hand kan gemakkelijk de 'verlies en winstrekening' worden opgemaakt. De ervaringen tot nu toe hebben overduidelijk aangetoond dat de adviezen van de K.N.M.I.-weerrouteerders hun waarde dubbel en dwars hebben bewezen.

Jaarlijks verstrekt het K.N.M.I. ongeveer 725 weerrouteringsadviezen. Tot 1974 was er een toename, daarna trad een daling in tot 1979. Thans is er een opgaande lijn. Ongeacht de grootte van het schip wordt er thans f 562,— per oversteek per schip in rekening gebracht, inclusief een evaluatie achteraf. Behalve het K.N.M.I. worden in Europa ook weerrouteringen verzorgd door het Seewetteramt in Hamburg en het Meteorological Office te Blacknell, Engeland. Sinds 1982 is dit ook mogelijk in Denemarken.

Shell Tankers b.v.

**GENERAL
MANAGEMENT**
A. L. Rasterhoff
DF



**FINANCE AND
ADMINISTRATION**
H. F. M. Tijthoff*
DFF



**FLEET
MANAGEMENT**
M. A. Busker*
DFM



Accounting, Planning,
Budgets and
Computer
Applications
J. van den Berg
DFF/1



Operations
G. Veldt
DFMO



Calculations
N. Coors
DFF/3



Drydocking
H. J. Brouwer
DFMD



Translations,
Correspondence and
Documentation
C. M. A. de Goeij
DFF/4



Performance
G. J. Leussink
DFMP



Materials
H. Sierat
DFF/5



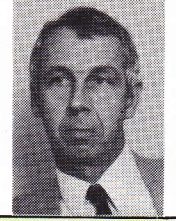
Services
H. Verbaas
DFMS



* General Attorney
Note: the positions shown on this chart
are not indicative of the seniority of those
portrayed

ALL VESSELS

Medical
R. G. Louwe
DF/1



PERSONNEL
C. van Dalen*
DFP



Fleet Personnel
J. C. Aartsen
DFP/1



Personnel
Information
R. Kleijn
DFP/4



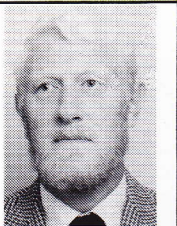
Social Welfare
M. J. Kors
DFP/2



Shore Personnel
M. Pronk
DFP/5



Wages and
Administration
Fleet Personnel
A. Vasbinder
DFP/3



Personnel
Relations
G. Hoogland
DFP/6



Reporting set-up

as on 1-2-1984

50 JAAR LIEF EN LEED

Via de CNOOKS hoorden wij enkele maanden geleden van een heuglijke gebeurtenis die zou plaatsvinden op 17 december 1983. Wat was namelijk het geval? Op die datum zou het 50 jaar geleden zijn dat één van de oudste CNOOKS-leden, de heer B. Hello, oud-hoofdwerktuigkundige, in het huwelijk trad.

Een gebeurtenis die ook wij niet zo maar voorbij wilden laten gaan, want zó vaak komt dit niet voor in onze Shell Tankers-gelederen. Op het gezellige feest dat de heer en mevrouw Hello ter gelegenheid van hun gouden bruiloft hielden, waren meerdere CNOOKS-leden aanwezig. De heer Hello is beslist geen onbekende en bezoekt de reünies nog regelmatig.

AAN HET WATER

Daags na het feest brachten wij een bezoekje aan de heer en mevrouw Hello in hun prachtig gelegen flat in Zwijndrecht. Prachtig, dat zeker, want vlak voor hun raam, dat uitzicht biedt op de rivier de Oude Maas en de Dom van Dordrecht, varen de gehele dag schepen voorbij. Van binnenschepen tot duwbakken, een constant schouwspel van bedrijvigheid. Op de vraag of deze flat toevallig gekozen is, antwoordt mevrouw Hello: 'Tsja, het water blijft toch trekken, dus helemaal toevallig is het niet dat we hier wonen, en dat alweer 21 jaar'. Dat de binding met Shell Tankers nog zeer levend is bleek wel uit de ontroering en dankbaarheid van de heer Hello toen hij van ons een foto kreeg van zijn eerste schip, de 'Juno' en een exemplaar van het gedenboek van Shell Tankers B.V.

Onder het genot van een kopje koffie duurde het niet lang voor de, interessante en levendige, verhalen loskwamen van voorbije tijden. Natuurlijk waren wij erg nieuwsgierig naar de omstandigheden waaronder de heer en mevrouw Hello elkaar toentertijd ontmoet hadden. 'Wel, dat is in 1926 geweest. Ik was geslaagd voor mijn B-diploma op de machinistenschool in Dordrecht. Om dat feit te vieren ging ik met wat andere leerlingen een biertje drinken in een lunchroom, waar het heel gezellig was. Er werd gezongen bij piano-muziek en iedereen was in een uitgelaten stemming. In die lunchroom hingen allemaal spiegels en via die spiegels zag ik achter ons wat meisjes zitten. Ik vroeg een vriend van mij of hij die kinderen soms kende'.

Eén van die 'kinderen' had blijkbaar toch indruk op hem gemaakt, want toen hij haar enkele dagen later tegenkwam bij het badhuis, was een afspraakje voor de volgende zondag vlot gemaakt. Lang heeft het jonge paar niet van de verkeringstijd kunnen genieten want na vijf weken moest de heer Hello naar Singapore om aldaar op de 'Juno' te gaan dienstdoen als 3e werktuigkundige. Zijn eerste schip, pakhuisde, maar hij was snel gewend en na een half jaar werd hij waarnemend 2e werktuigkundige. Weer vijf maanden later werd hij op de 'Selene'



geplaatst als 2e. Hij herinnert zich zijn eerste schip nog goed en wijst op de foto de plaats aan waar de opvarenden een ijskist hadden geplaatst, zodat ze wel twee dagen (!) koud water hadden. Een ijsmachine was er niet, de problemen met vers voedsel op de vele lange reizen kan de heer Hello zich nog levendig voor de geest halen.

HUWELIJKSPANNEN

Bekijken we de stamkaart van de heer Hello, dan zien we een grote verscheidenheid aan schepen waarop hij heeft dienstgedaan. We noemen hier o.a. de 'Groningen', 'Iris', 'Nerite', 'Aletta', 'Petronella', 'Agatha' en de 'Josefina', totdat hij op 10 mei 1933 op de 'Manvantara' werd geplaatst. Zijn dienstperiode op dit schip zal hij niet licht vergeten, want op de 'Manvantara' werden de huwelijksplannen gesmeed. Inmiddels hadden de heer en mevrouw Hello ruim 6 jaar verkering en wilden eigenlijk wel trouwen. Maar de heer Hello zat aan boord, dus moesten alle formaliteiten door mevrouw Hello geregeld worden. Gelukkig kwam de 'Manvantara' op een dag naar Vlaardingen en met medewerking van de 1e machinist (de heer Oepkes) kon de heer Hello een dagje naar Papendrecht, waar hij woonde. Voor het huwelijk waren natuurlijk allerlei papieren benodigd en dat heeft heel wat voeten in de aarde gehad, omdat hij niet officieel stond ingeschreven in Nederland. Hij had zich om belastingtechnische redenen uit laten schrijven toen hij naar Indië vertrok. Maar de heer en mevrouw Hello wilden trouwen en niet nog eens een paar jaar wachten. Uiteindelijk zijn ze bij de Officier van Justitie terechtgekomen, die hen vertelde dat ze wel in ondertrouw konden maar niet tegelijkertijd trouwen. Na veel heen en weer gepraat maakte hij toch maar een proces-verbaal op, waarvoor de heer Hello f 8,— moest betalen en toen stond hen niets meer in de weg om in het huwelijk te treden. In alle haast werden de ouders van zijn aanstaande opgetrommeld, want die moesten tekenen. Zelfs had men op het Gemeentehuis nog tijd gehad om de rode loper uit te leggen. Het dagelijkse leven ging, na deze 'onderbreking', weer verder. Diezelfde avond om 9 uur was de heer Hello weer present op de 'Manvantara' . . .

NAAR SINGAPORE

Het schip zette koers naar Singapore, waar de heer Hello op 18 februari 1934 werd afgelost om daarna op 25 februari als waarnemend hoofdwerktuigkundige op de 'Paula' tewerkgesteld te worden. In die tijd kwam het steeds vaker voor dat de echtgenoten van zeevarenden naar Singapore overkwamen om daar te gaan

wonen. De heer Hello had ook al aan deze mogelijkheid gedacht, maar wist niet zeker of zijn echtgenote dit wel wilde. In brieven naar huis gooide hij over dit onderwerp wel eens voorzichtig een visje uit. Op een dag kreeg hij een telegram van zijn vrouw dat zij een week voor Kerstmis 1934 in Singapore zou arriveren! Het toeval was tweemaal: de heer Hello had een maand verlof en hij kreeg de beschikking over het huis van hoofdwerktuigkundige Berendrecht. Gelukkige omstandigheden voor het jonge paar.

Met glinsterende ogen laat de heer Hello een foto zien waarop hij en zijn vrouw staan afgebeeld in gala-kleding. 'Voor de ontvangsten en feestjes in Singapore, ik heb mijn jaquet één keer gedragen, later heeft mijn vrouw er een mantelpakje van gemaakt'. Drie jaar hebben ze in Singapore gewoond. Daarna zijn ze in Nederland gaan wonen, waar op 15 januari 1938 hun zoon werd geboren. Inmiddels had de heer Hello op 1 juli 1935 zijn vaste aanstelling als hoofdwerktuigkundige gekregen. Na de 'Paula' volgden nog enkele schepen, waaronder de 'Ovula' en de 'Murena'. Op laatstgenoemd schip deed hij, samen met

kapitein Van Eerde, dienst tijdens de 2e wereldoorlog.

Op de klok kijkend zien we dat de tijd voorbij gevlogen is, wat niet zo verwonderlijk is, want de heer Hello kan ongetwijfeld nóg uren vertellen over de gebeurtenissen uit zijn lange leven (binnenkort wordt hij 85 jaar). Eén ding willen we nog graag weten. Op zijn stamkaart staat dat hij slechts 1 dag als hoofdwerktuigkundige op de 'Scopas' heeft dienstgedaan. De verklaring hiervoor, zoals de heer Hello deze vertelt, is heel simpel. De 1e machinist van de 'Scopas' was er één dag niet en van de 'Paula', waarop de heer Hello dienst deed, stapte hij heel gewoon voor één dag over.

Na nog een laatste blik op de schepen voor het raam is het de hoogste tijd geworden om op te stappen en met een beetje weemoed in het hart neem je afscheid van deze twee lieve mensen, die terug kunnen blikken op een lang en intensief leven.

De heer en mevrouw Hello met een foto van de 'Juno'



wie worden de gelukkige winnaars?

Traditiegetrouw hebben wij ook dit jaar weer besloten twee kooien op de 'Eendracht' te verloten onder de kinderen van onze werknemers of van degenen die ex onze maatschappij zijn gepensioneerd. Voor sportieve jongelui tussen de 16 en 25 jaar een prima buitenkansje om ervaring op te doen in het reilen en zeilen aan boord van deze tweemaster van de Nationale Vereniging 'Het Zeilend Zeeschip'.

De 'Eendracht' kan 470 m² zeil voeren en beschikt tevens over een hulpmotor van 400 pk. Het schip biedt plaats aan 37 personen, ondergebracht in één 12-persoons en twee 4-persoons hutten vóór de machinekamer, één 6-persoons en één 4-persoons hut achter de machinekamer. In het achterschip zijn de hutten voor de vaste bemanning, bestaande uit een schipper, stuurman, machinist, bootsman en kok. Daarenboven zijn er nog 6 instructeurs en

een arts. Aan boord is het drie-wachtensysteem in gebruik, dus 4 uur op, 8 uur af. Dit jaar hebben wij twee kooien kunnen reserveren op reis No. 314 van donderdag 2 augustus tot zondag 12 augustus. De reis begint in Liverpool en zal eindigen in Scheveningen. Te Liverpool wordt de 'Parade of Sail' gehouden, hetgeen een spectaculaire belevens belooft te worden. En wat er tussen Liverpool en Scheveningen verder nog plaatsvindt blijft een verrassing.

Aanpakken

Tien dagen zeilvakantie op de 'Eendracht', wat houdt dat nu zoal in? Ten eerste moet vermeld worden dat ervaring in zeilen geen vereiste is, de nodige kennis wordt aan boord wel bijgebracht door de vaste bemanning. Verder is een flinke dosis inzet nodig om, samen met de andere, overwegend jonge, 'bemanningsleden' bereid te zijn om aan boord aan te kunnen pakken. Dus maak je geen voorstelling van een cruise-schip, integendeel, je zult met de overige opvarenden ingezet worden om het schip gaande te houden. Hiervoor zal je onder andere de techniek van het zeilen bijgebracht worden en ook het wachtlopen behoort tot één van je 'taken'. Maar laat dit je niet weerhouden om in te schrijven, want 'eendracht maakt macht', en zeker onder de deskundige leiding aan boord valt het allemaal best mee. En . . .

uit de enthousiaste verslagen die wij ontvingen van vorige deelnemers bleek dat zij het allemaal, op z'n zachtst uitgedrukt, als een onvergetelijke belevens hadden ondervonden. Maar om op papier de gezellige sfeer die er aan boord heerst, tot uiting te brengen is een moeilijke opgave; zelf meezeilen is de beste ervaring!

Kosten

Zoals gebruikelijk, zullen de vervoers- en deelnamekosten voor rekening van onze maatschappij zijn, alsmede de af te sluiten verzekering.

Wél voor eigen rekening zijn uitgaven voor een paspoort, monsterboekje en eventuele inenting. Nadere gegevens omtrent de reis zullen de winnaars te zijner tijd van de Stichting 'Het Zeilend Zeeschip' vernemen.

Wie?

Alle ongehuwde zoons of dochters (die tijdens de reis niet jonger dan 16 jaar en niet ouder dan 25 jaar zijn) van (gepensioneerde) werknemers van Shell Tankers B.V., of van een tijdens actieve dienst of na pensionering overleden medewerker kunnen meeloten. Voorwaarde is echter dat je in de periode van 2 tot 12 augustus wél beschikbaar moet zijn. Dus dat je niet op het laatste moment afzegt, waardoor je een ander die meegeloot heeft benadeelt. Dit in verband met de tijdig door ons aan de Stichting door te geven namen van deelnemers, alsmede het in orde maken van de benodigde papieren. Uitgesloten van deelname zijn, vanzelfsprekend eigenlijk, degenen die in voorgaande jaren al eens een Shell Tankers-kooi hebben gewonnen.

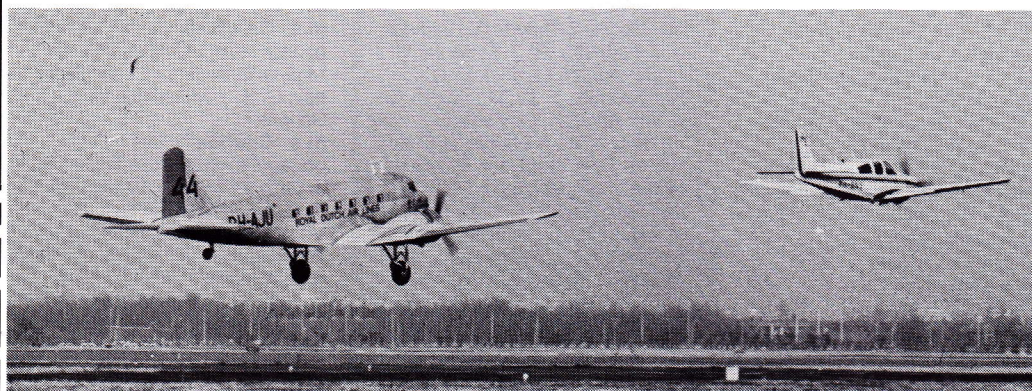
Het lot beslist

Gegadigden dienen een briefje te schrijven naar Shell Tankers B.V., DFP/4, Postbus 874, 3000 AW Rotterdam. Hierin moeten duidelijk vermeld staan je naam, geboortedatum, adres, zoon/dochter van . . . en je telefoonnummer. In de linkerbovenhoek van de enveloppe het woord 'Eendracht' vermelden. De aanmelding dient uiterlijk 26 maart a.s. in ons bezit te zijn. De trekking van de winnaars zal, onder het toezicht oog van de ondernemingsraad, zo spoedig mogelijk na deze datum plaatsvinden. De prijswinnaars worden direct na het bekend worden van de uitslag op de hoogte gebracht. Ook degenen die niet tot de gelukkigen behoren zullen we berichten, zodat zij nog andere plannen kunnen maken voor de gereserveerde periode.

Laat je de kans op een gratis zeiltocht niet ontgaan en schrijf in!



SCHOON SCHIP



Uiver

Op 18 december jl. begon de 'Uiver', de gerestaureerde DC-2 die de laatste tijd zoveel belangstelling van luchtvaartenthousiasten heeft getrokken, aan de lange reis naar het Australische Melbourne. De zes weken durende reis, die mede door Shell werd gesponsord, is bedoeld om een reconstructie te maken van de historische luchtrace Londen-Melbourne uit 1934, toentertijd een overwinning opleverend voor de echte 'Uiver' in de handicapklasse. De reportage van de avontuurlijke reis zal in oktober a.s. door de NOS worden uitgezonden in de vorm van een driedelige documentaire. Op de foto ziet u de Uiver' tijdens de start van de Luchthaven Schiphol.

Petroleum handbook'

Onlangs werd in dit blad de aandacht gevestigd op de mogelijkheid om via STBV een exemplaar te bestellen van de herziene versie van het Petroleum Handbook'. De eerste druk van deze uitgave was echter al zo snel uitverkocht dat degenen die inmiddels via DFP/4 een exemplaar bestelden

even moeten wachten op het gereedkomen van de tweede druk. Wij zijn U niet vergeten . . . Overigens bedraagt de definitieve prijs f 88,—.

'De Beer'

In het gecombineerde kwartaal overzicht 4/83 en jaaroverzicht 1983 staat te lezen dat het Internationale Centrum voor Zeevarenden 'De Beer' in Rozenburg op haar grondvesten heeft getruild als gevolg van het gerommel over het voortbestaan. De dalende bezetting van het logiesgedeelte door aflosbemanningen tot een percentage van 41 à 45 veroorzaakte mede een verhoging van het exploitatie-tekort. Een toenemend aantal zeevarenden uit arme landen besteedde minder geld aan buffet en toko. Bovendien hebben de subsidieverlenende instanties in het kader van de bezuinigingsmaatregelen besloten om de subsidie voor 'De Beer' te verminderen, waardoor het voortzetten van de activiteiten in de huidige constellatie niet meer mogelijk is. In het vierde kwartaal werd dan ook veel tijd besteed aan het vinden van een oplossing om het centrum, zoals het er nu in Europoort staat, ten dienste van de zeevarenden te laten blijven functioneren. Helaas vernemen de

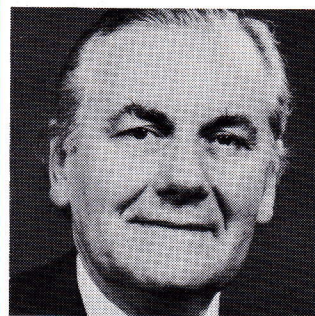
scheepsbezoekers van het centrum aan boord van de schepen de negatieve berichten als zou 'De Beer' gesloten zijn. Door deze geruchten heeft een groot aantal zeevarenden niet naar het transport van het centrum gevraagd. Maar gelukkig zijn er nog velen die de weg naar het centrum kennen. Het aantal zeevarenden tijdens avondbezoek in 1983 bedroeg 37844 (in 1982: 38949) en de overnachtingen liepen terug van 10902 in 1982 naar 10352 in 1983.

Het kan verkeren

Terwijl de ene maatschappij noodgedwongen een slechts 4 jaar 'jonge' tanker voor sloop moet verkopen bestelde een andere onderneming binnen enkele weken maar even 111 nieuwe schepen. De Amerikaanse oliemaatschappij Amoco ontdeed zich eind 1983 van de in 1979 gebouwde 'Amoco Chicago'. Deze van dieselvoortstuwung voorzien 200.000 tons tanker was sinds april 1983 opgelegd in de Johore rivier en arriveerde op 12 december jl. in de eindhaven Kaohsiung. Minder slecht nieuws van de Japanse rederij Sanko. Het eerste schip uit de sterk bekritiseerde monsterorder van 111 bulkcarriers ging onlangs in

Japan te water. De 36.600 ton d.w. metende 'Sanko Eagle' heeft al een charter voor een reis met staalprodukten naar de Perzische Golf. De scheepvaartwereld verwacht dat het verre van eenvoudig zal worden om voor de overige 110 schepen gunstige charters af te sluiten maar de rederij Sanko zelf is vol vertrouwen dat dit niet al te veel problemen zal geven. Gedurende 1984 zullen 60 schepen de Japanse productieband verlaten, de rest van de 'order van de eeuw' volgt een jaar later.

Hoge onderscheiding



Mr. G. A. Wagner, voorzitter van de Adviescommissie inzake de voortgang van het industriebeleid, is door H. M. de Koningin bij bevordering benoemd tot Groot-officier in de Orde van Oranje-Nassau. Deze hoge onderscheiding is de heer Wagner in december jl. uitgereikt door de minister van Economische Zaken, drs. G. M. V. van Aardenne. Bovengenoemde Commissie, beter bekend als de Commissie Wagner, heeft onlangs haar eindrapport aan de regering uitgebracht.

Gehuwd:

08.12: G. H. Clever, alg. sch. vakman,
24.10: S. A. P. van Gils, aank. sch. vakman,
16.12: C. Groenendaal, 3e stm, met mw. M. Dijkma;
16.12: H. J. Pietersma, 5e wtk, met mw. A. M. van Luyk;
22.12: H. Hennis, 3e stm, met mw. C. van der Toorn;

Geboren:

13.12: Neeke Jantine, dochter van P. R. Schol, 4e wtk, en mw. R. N. Schol-Cupido;
20.12: Frits, zoon van H. de Roo, 3e stm, en mw. M. de Roo-Verdonk;

Aflossingen

roff.: L. P. de Regt, H. H. D. van der Weerd, N. Eijlers, H. J. van Leeuwen, T. P. de Swart;
gezagv.: W. Bosma, C. P. Donken, M. de Graaf, W. Hoogendijk, M. Hus, S. Noordenbos, J. Verhoeven, F. A. Visser, J. van der Zouwen;
1e stm.: A. J. Both, G. A. M. Dorren, J. de Jager, A. J. de Kraker, W. van der Meulen, P. J. Muntjewerf, W. C. Padmos, H. J. de Vries;
2e stm.: C. J. de Boer, F. van Bommel, A. Breevaart, J. A. Koenraad, N. J. C. M. van der Palen, J. Schol, K. T. Wiegert Jr., J. B. Winkelhuis;
3e stm.: H. Ammerlaan, D. F. A. Maljers, A. R. Pieters Graafland, B. Timmerman, K. Winters;
4e stm.: H. R. Gallis, F. J. Ringersma, R. Sipma, A. D. N. Smith, P. H. Stegeman, H. B. Stratman;
stm.: G. J. van Amersfoort, C. Douma, B. A. Glas, J. ter Haar, H. Ippen Jr., L. H. Maas, N. J. van Megen, D. J. Roelofs, H. W. de Vries, F. C. P. de Waard, M. J. Strieker;
hwtk.: J. B. J. Jonker, C. H. de Koning, W. J. Meuldijk, W. Muis, C. G. Pusch, J. L. van der Rijst, J. Visser Jr., J. W. van Wegen, C. de Witte;
2e wtk.: H. Japin, A. de Jong, F.

C. Koens, P. Stachelhausen, C. N. A. Vreke, J. M. van de Wal, J. A. Willems;
3e wtk.: N. P. Dekker, K. Elshout, J. J. Feenstra, R. J. Fortanier, J. J. F. Govers, W. G. Kole, P. D. Koudenburg, F. W. Mooiweer, M. J. Viergever, K. G. Visser;
4e wtk.: A. W. J. Beunis, J. E. de Fretes, P. F. van Gent, R. van der Heide Jr., R. Romijn Jr., E. R. J. van der Sleen, J. A. Uitermark, R. J. Verspoor, K. Wagenaar, P. P. van der Wilt, J. F. Wind;
5e wtk.: J. W. van Bodegraven, A. B. M. Bokkers, J. H. M. Bos, M. J. E. van den Broek, R. J. M. van Geel, G. J. Holtzer, J. A. Louws, H. J. P. M. van Pinxteren, M. Punter, A. C. J. J. van Unen, G. J. M. Welten;
vrn.: T. H. van Vlijmen;
vakm. 1.: W. Gerritsen, R. Groot;
wass.: G. A. Cornelissen, R. D. Crena de Iongh, G. J. C. Dudink, J. Heeren, A. O. Koetje, E. D. van Leeuwen;
saw.: P. J. M. van Dillen, H. S. Elia, P. C. Groen, E. P. Kesauly, H. Sandifort, L. J. Verburg;
asaw.: G. J. Feringa, G. Hendrikse, R. Hulshoff, A. Quist, E. H. Vissia;
asv.: A. I. M. J. van den Broek, R. van Buuren, R. A. Curial, D. van Eenige, E. R. van Engel, A. J. de Gooyer, J. W. P. Grommen, H. Haasnoot, P. den Hamer, C. F. M. Hartman, B. R. Pronk;
aasv.: S. G. Hoedjes, R. E. Hubbard, M. G. W. Koomen, D. Rovers, R. A. van de Sande;
hovo: W. Haanepen, A. W. Jacobs, W. C. Kapper, W. E. M. van Lieshout, L. H. Thibaudier;
kok: J. R. Haeren, T. de Vos;
bed.: G. M. Kaandorp, A. Scheffer, R. E. Specht, C. M. Vervloet, J. L. Vos;
hbed.: W. M. Beekman, D. Seip;

Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. 'Abida'
gezagv. H. A. Schelvis, 2e wtk.
K. J. Faasse, 3 wtk. J. Kruize, 5e wtk. P. J. Hanemaayer, P. H. van der Meulen
m.s. 'Acila'
3e stm. G. E. H. Gerritsen, 3e wtk. R. F. Hamar de la Brethoniere, 4e wtk. O. Broksma
m.s. 'Acmaea'
2e stm. E. M. M. van den Bosch, 4e stm. P. Vermaas

m.s. 'Acteon'
1e stm. W. J. H. van Dipten, 2e stm. R. P. Regout
m.s. 'Cardissa'
gezagv. J. Post, 1e stm. W. C. Moll, wnd. hwtk. L. W. Jorissen, asv. G. S. J. Metzelaar, A. A. O. Schenk
m.s. 'Caurica'
gezagv. J. E. Dekker, 1e stm. A. J. Verheul, hwtk. J. Wielart, asv. R. G. van den Brink, R. J. S. Vrugteman, bed. J. Havenga, H. Wezenaar
m.s. 'Cinulia'
gezagv. H. A. Kuling, hwtk. P. F. Buil, 5e wtk. C. H. V. Leenders, hovo M. van Hagen, wass. B. J. P. van Dorp, J. Doolaar
m.s. 'Crania'
gezagv. W. Welbie, 1e stm. F. Kuyt, hwtk. F. W. Gakes, 2e wtk. W. J. M. Braeken
m.s. 'Dallia'
3e stm. A. W. F. Pera, 3e wtk. R. Koudstaal, 5e wtk. J. van der Harst, wass. C. G. J. Broeders, vrm. A. Aragunde de la Torre, vakm. 1 J. C. Perez Fernandez, vakm. 2 M. Lagares Chantrero, M. Vieitez Vieitez, saw. A. Acuna Germade, A. Fernandez Garcia, D. Fernandez Pintos, A. Guisande Martinez, G. Pardavila Simes, B. Rey Lorenzo, U. Riobo Riobo, R. Vicente Dominguez, hovo A. Lopez Nogueira, kok M. Martinez Amoedo, bed. J. Ferro Alvarez, C. Magdalena Gonzalez, hbed. M. Barbosa Lopez
m.s. 'Daphne'
2e stm. B. Kerver, 4e wtk. A. K. Vennik, vakm. 1 W. Kesteloo, J. P. de Landes, saw. G. Buys, M. J. Heiligers, P. de Jong, R. E. Riedewald, hovo C. F. van der Ende
m.s. 'Diadema'
2e wtk. M. F. Koens
m.s. 'Felania'
gezagv. D. M. Mos, hwtk. N. C. van der Vecht, 4e wtk. D. Struyk Jr., kok C. van Zal, bed. P. de Vries
m.s. 'Felipes'
3e wtk. C. Brasser, 4e wtk. J. Schillemans, hbed. H. Domselaar
m.s. 'Ficus'
gezagv. J. Bosman, 1e stm. R. Dijkstra, 2e stm. C. J. van Essen, hwtk. A. P. de Groot, asv. A. R. Oosterhof, K. G. J. Schefferlie
m.s. 'Flammulina'
asv. J. Brederveld, W. P. Schot, bed. M. de Vrijer

m.s. 'Fossarina'

hwtk. P. A. Ankerman

m.s. 'Fossarus'

gezagv. A. C. Weide, 3e wtk. P. A. van Splunter, asaw. B. R. M. Metzelaar, C. M. Rijnsburger, asv. A. de Baat, G. H. Clever, J. Jager, H. Noordam

m.s. 'Fulgur'

roff. T. Neutel, 2e stm. S. S. Abma, 3e stm. L. F. F. T. van Oudvorst, 3e wtk. A. Harkink, 4e wtk. J. A. C. Gerretse, asaw. J. Mol, K. H. Willemsen, asv. G. Ammeraal, B. L. Quist, asv. H. C. J. van Laarhoven, kok E. J. Eradus

m.s. 'Fusus'

1e stm. J. G. Wientjes, 2e wtk. A. M. P. B. Fluitsma, A. Storm, 4e wtk. H. Hendrikse, asv. J. J. Donleben, M. Kumentas, hovo F. Tullmann, bed. H. van den Enk, hbed. J. A. Small.

s.s. 'Kylix'

roff. S. Bierlee, 1e stm. B. Koppe, wnd. 4e wtk. M. P. Kesting, 5e wtk. P. Drewes, wass. H. W. M. Rolvink

s.s. 'Laconica'

roff. C. M. Smits, 2e stm. J. C. Hilberding, 3e stm. W. van Dijk, 2e wtk. A. van Rijswijk, 3e wtk. C. J. Tanis, 4e wtk. P. R. Schol, 5e wtk. K. Kleijn, P. A. van Tilborg

s.s. 'Latia'

2e stm. L. van Doren

s.s. 'Laturus'

1e stm. J. P. Hendriks, 3e wtk. J. A. Deelen

s.s. 'Lepton'

5e wtk. B. Scholten, vrm. P. van der Toorn, vakm. 1 G. A. Vermeer, saw. J. Booy, F. Kromjongh, C. H. Moerkerk

m.s. 'Niso'

2e stm. J. Jongeneel, 4e stm. M. Zoethout

s.s. 'Ondina'

3e stm. R. Rodenburg, 5e wtk. R. S. H. Fokkinga

s.s. 'Onoba'

roff. A. Pijpers, wnd. 3e wtk. C. J. Spanjer, 5e wtk. P. H. Bastin

m.s. 'Tagelus'

gezagv. H. van Slegtenhorst, 2e stm. P. J. F. Steenbergen, 3e wtk. P. Hack

s.s. 'Vitrea'

1e stm. J. S. de Jong, 3e stm. E. J. D. de Leeuw, 2e wtk. A. Slood, wnd. 4e wtk. E. van der Holst, 5e wtk. A. F. den Hengst, hovo M. W. B. Kitzen

s.s. 'Zafra'

roff. P. Colje, hwtk. J. J. F. Reitsma, 5e wtk. R. H. J. Bos

s.s. 'Zaria'

5e wtk. D. J. Galama

In memoriam

Op 12 oktober 1983 is overleden de heer **L. Tibbe**, oud-gezagvoerder. De heer Tibbe verliet de dienst der maatschappij op 1 juli 1958 na bijna 28 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 78 jaar.

Op 6 december 1983 is overleden de heer **E. M. Meijer**, oud-scheepsgezel alg. werkploeg. De heer Meijer verliet de dienst der maatschappij op 1 januari 1980 na bijna 23 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 61 jaar.

Op 3 december 1983 is overleden de heer **P. van der Stijl**, gepensioneerd walmedewerker. De heer Van der Stijl trad in april 1955 als chef-hofmeester bij onze maatschappij in vlootdienst. In september 1956 werd hij aan de wal tewerkgesteld resp. in de Shell-kantoren te Curaçao, Rotterdam en Singapore. Van april 1960 tot aan zijn pensionering per 1 maart 1973 is de heer Van der Stijl werkzaam geweest in de sectie Civiele Dienst van Shell Tankers B.V., te Rotterdam. Hij bereikte de leeftijd van 70 jaar.

Onze vlootjubilaren:



N. P. Dekker
3e wtk.
30 jaar op 31.03.84



J. M. Trabazos Fernandez;
bediende;
10 jaar op
22.12.1983



W. C. Kapper;
hoofdvoeding;
25 jaar op
26.03.1984



H. Vrugt;
hoofdvoeding;
30 jaar op
08.02.1984

Overplaatsingen:

3e wtk.: J. F. Bijlsma – S.N.R.;
3e wtk.: C. J. J. Verhart – N.A.M.;
4e wtk.: H. Hoekstra – S.N.R.
4e wtk.: R. R. Vijber – C.S.M.
5e wtk.: W. J. Cheizoo – S.N.R.;
5e wtk.: W. A. Koudijs – K.S.L.A.

Met pensioen:

gezagv.: J. H. Korsen, J. B. P. Imming;

Terug van tijdelijke tewerkstelling:

2e wtk.: L. W. Jorissen – Shell Tankers B.V. walorg. afd. DFMD

Behaalde diploma's:

1e Stuurman G.H.V.: E. M. M. van den Bosch;
2e Stuurman G.H.V.: A. W. F. Pera, T. Barth; J. B. Weyland;
2e Stuurman G.H.V.-Th.: M. J. A. Krijvenaar; A.D.N. Smith;
'B': H. C. van Beek, P. F. Kremers; P. R. Kesting, P. Moll.

Uit dienst getreden:

4e wtk.: A. J. Achterhuis, F. C. H. Roete;
wachtassistent: J. Buis;
wachtassistent: A. Hartsuiker;

alg. sch. vakman: L. R. Stevens;
alg. sch. vakman: J. M. D. Theunisse;
aank. sch. gezal a/w: R. Hulshoff;
aank. sch. gezal a/w: P. J. Kruithof;
sch. kok: J. R. Haeren;
koksmaat: W. A. J. Wagemakers;

Aanstellingen:



G. de Goede
Op 14 november 1983 tewerkgesteld aan boord van het m.s. 'Acmaea'. Zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige volgde per 1 januari 1984.



K. L. J. Aertssen
Op 14 oktober 1983 tewerkgesteld aan boord van het m.s. 'Daphne'. Zijn aanstelling als hoofdwerktuigkundige volgde per 1 januari 1984.

**WAL
WAL
WAL**

In dienst



1-1, Drs. P. J. J. van Mackelenbergh, DFP/1 Personnel trainee (ex S.I.P.C.)

Overplaatsing

1-1, Mw. J. H. Paalvast, DFP/3, (Shell Nederland)

LENNY EN NEL

BIJ WINDKRACHT 12

Na ruim 9 jaar vragen of we een keer mee mochten varen, was het eindelijk zover. In een week tijd hadden we een monsterboekje, waren we doorgelicht, gekeurd en geprikt en stapten wij, Lenny Kosten en Nel Beugelink van de sectie Vlootpersoneel, op zaterdag 26 november, 16.00 uur in Rotterdam aan boord van het m.s. 'Niso'. We hadden koffers vol dikke truien bij ons omdat het een reis via Sullom Voe naar Hamburg zou worden, althans zo luidden de orders. Bij het uitvaren, zaterdagavond, was dit echter veranderd in Houdspoint – Le Verdon. Voordat wij aan onze reis begonnen, hadden wij op kantoor nagekeken of er nog verjaardagen in het verschiet lagen. En ja hoor, zaterdag was Okko, de stagiair, jarig en dinsdag Jos, de 3e wtk. Bovendien was het Spaanse bemanningslid Crespo op deze dag 10 jaar bij de maatschappij. Dus, vrijdagavond nog gauw even slingers en confetti gekocht en zaterdag nog 3 grote bossen bloemen.

VOOR ANKER

En ja, dan zit je de eerste avond aan boord, met windkracht 12! Het is even wennen. Maar van zeeziekte was geen



sprake (de rest van de reis hadden we trouwens prima weer, de Golf van Biskaje? . . . zo glad als een spiegeltje). Zondagmorgen vroeg op de brug – toen lukte het nog, dat vroege opstaan – met de vraag: 'Zijn we al in Engeland?' Dit tot grote hilariteit van iedereen, want wat bleek? We hadden windkracht 12, de stroom tegen, waren niet geladen, met andere woorden: ondanks dat er met volle kracht vooruit werd gevaren waren we pas 1 mijl buiten de Waterweg. Er werd besloten om meer ballast in te nemen en voor de kust van Engeland (Lowestoft) voor anker te gaan liggen (de kreet 'voor anker' zouden we deze reis nog vaak te horen krijgen).

Dinsdag zijn we in overall, met veiligheidsschoenen en gehoorcapen de machinekamer ingedoken; afsluitertjes opengedraaid, knopjes ingedrukt. 't Kon geen kwaad want we hadden deskundige begeleiders . . . 's Avonds werden de verjaardagen van Okko en Jos gevierd, met feestmuts en polonaise door de controlekamer; al met al een waardig feest, en zo zouden er nog een aantal volgen. De NISO-zangers bezongen Okko met een uiterst fraai lied. Het werd een uur of twee voordat iedereen z'n 'wiege' indook.

Woensdag hadden wij weer een hele drukke dag: 'horse races'! (we lagen weer eens voor anker). Na de koffie werd de baan geïnstalleerd, de paarden op doping gecontroleerd en de briefjes van f 10.000 (monopoly-geld) wapperden uit de broekzak! Er werd grof gegokt, dus ook grof verloren. 's Avonds was er de 'Grand National'. Het paard van de Spaanse voorman ging er met de eerste prijs vandoor: een druppel Noordzee-olie en twee dikke zoenen van ons vormden de beloning.

Zaterdagmorgen vroeg kwamen we dan eindelijk bij Houdspoint aan. Daar konden we na het middageten met de launch naar de wal, om in gezelschap van Wouter, Willem en Erik een bezoek aan Edingburgh te gaan brengen. Erik liep al een tijd met het idee in z'n hoofd rond om een kilt te kopen (het is namelijk zijn hobby om typische kledingstukken te verzamelen). Dus, bij een kiltmaker zijn we met z'n allen de winkel ingegaan. Erik werd de paskamer ingeschoven en wij, met het fototoestel in de aanslag, wachtten op de dingen die zouden komen. We dachten echt, dit wordt lachen, gieren, brullen. Erik in kilt, met die harige benen er onder uit. Maar dat viel

toch even anders uit! Het stond hem hardstikke goed. Het eind van 't liedje was, dat hij met een zo goed als complete outfit de deur uitging.

SINTERKLAAS

Maandag 5 december, 06.30 uur. Zwarte Piet was al vroeg in touw, want met een forse roffel op onze deuren werden wij gewekt. Voor onze hutten troffen wij een fraai gepeetste schoen met inhoud aan. 's Avonds kregen wij nog bezoek van een kruising tussen Sinterklaas, Zwarte Piet en de Klokkenluider van de Notre Dame, met voor allen een presentje. Bovendien had de kapitein voor iedereen een gedichtje, te zamen met een chocoladeletter en een taai-taai pop. De warme chocolademelk vloeide rijkelijk. Al met al was dit voor ons een alternatief Sinterklaasfeest, maar . . . beregezellig! Natuurlijk hoort er bij een reis het houden van brand- en sloepenrol. Er werd ons verteld, dat wij bij de sloepenrol onze koffers mee moesten nemen, om te kijken of alles wel in de sloepen kon. Bovendien zouden we 4 rondjes om het schip heen moeten roeien (we voeren ± 10 mijl). En ja hoor, toen het zover was kwam menig officier met z'n koffers, behalve . . . wij.

STEMMING OPPERBEST

Dinsdagavond, ons afscheidsfeest. Althans, dat dachten wij. Toen het feest in volle gang was, kwam de sparks met een bericht, dat wij pas vrijdagavond bij Le Verdon naar binnen konden in plaats van woensdagavond. Aangezien de stemming ook deze avond opperbest was, was er niet veel overredingskracht nodig om tot het besluit te komen gewoon door te gaan met 'het afscheid' nemen. Tijdens deze avond kregen wij nog bezoek van de 'Ambassadeur van Aquarius'. Deze reikte ons een Stuurcertificaat en een Bewijs van Noordzeevaardigheid uit. Natuurlijk waren de NISO-zangers (Rein, Chris en Okko) ook van de partij met een fraaie compositie over en voor ons. En dan komt toch het eind van de reis in zicht. Vrijdagavond 23.00 uur lagen we vast in Le Verdon, en . . . het werd weer een ontzettend gezellige avond; Erik in kilt, een geweldig afscheidslied en om half drie naar bed.

De volgende morgen, half zeven op de kade en met een taxi naar Bordeaux. Daar vandaan vliegen naar Parijs, overstappen en door naar Amsterdam. Weer thuis in Nederland met een ervaring rijker. Na twee fantastische weken zit het er weer op. Het was grandioos, en bovenal zeer leerzaam. Niso-crew, hardstikke bedankt!

Na 14 dagen fun, blijven we vrienden door dik en dun.

Lenny en Nel,

allias Jolly en Lolly