

# SCHEEP



# ENNIKA

20e jaargang  
nummer 11  
juli 1981





# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Twintigste jaargang, nummer 11  
juli 1981

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Den Haag

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

OR-vloot	4
Terugblik	8
Verhuizingen	10
Eventjes	11
Jaarverslag	11
Politiek en veel cijfers op de aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke'	12
Het KNMI eert de zeevarenden	14
O.V.S.T.-nieuws	15
Schoon schip	16
Personalia	18
Jubileumviering kapitein J. Verhoeven	20

## Wisseling van Commissarissen

Als Commissaris van Shell Tankers B.V. is per 1 juli 1981 benoemd Ir. H. de Ruiter. Hij is in de plaats getreden van de per diezelfde datum, wegens pensionering, afgetreden Ir. E. G. G. Werner. Ir. de Ruiter werd in 1934 geboren en is afgestudeerd in de scheikundige technologie aan de Technische Hogeschool in Delft. Hij trad in 1956 in dienst bij het Koninklijke/Shell Laboratorium in Amsterdam. Na enkele buitenlandse tewerkstellingen o.a. in Frankrijk, Engeland en Thailand, in diverse functies, werd de heer De Ruiter in 1975 overgeplaatst naar Londen als Coördinator Winning en Handel-Steenkool. In 1979 volgde zijn benoeming tot President-Directeur van Shell International Trading Company in Londen, vanwaar hij in maart 1981 als Regionaal Coördinator-Europa naar Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. te Den Haag werd overgeplaatst. De



heer De Ruiter is gehuwd en heeft drie kinderen.

## Studieverlof

De ruimere stafpositie stelt ons in staat de vaartijd die tot op heden door Shell Tankers BV werd vereist om in aanmerking te komen voor studieverlof, geleidelijk terug te brengen. Vanaf 1 augustus a.s. zullen voor de diverse diploma's de volgende vaartijden worden gesteld.

Studieverlof voor SI – 24 maanden vaartijd na behalen SII  
Studieverlof voor SII – 24 maanden vaartijd na behalen SIII  
Studieverlof voor C – 32 maanden vaartijd na behalen B  
Studieverlof voor B – 27 maanden vaartijd na behalen A

Verdere aanpassing zal – afhankelijk van de ontwikkeling van de stafpositie – begin volgend jaar opnieuw worden bekeken. Aanvragen om in aanmerking te komen voor studieverlof kunt u richten aan de sectie DFP/1.

## Mededeling

De heer J. de Ruiter (ex Curaçao) is op 15 juni jl. overgegaan in dienst van Shell Tankers B.V. – sectie DFM/3. Hij is de op 3 juli jl. naar Shell Curaçao N.V. overgeplaatste heer G. J. B. Hartman opgevolgd.

## Diploma's, enz. meenemen

Gebleken is dat niet iedereen tijdens de dienstperiode aan boord z'n (originele) diploma's, bewijzen van deelname aan cursussen (zoals b.v. de brandbluscursus), radio-telefonie certificaten en alles wat er verder schriftelijk op het gebied van de opleiding is vastgelegd bij zich heeft. Scheepvaartautoriteiten in vele delen van de wereld oefenen een steeds intensievere controle uit op de aanwezigheid van deze documenten aan boord. Uit het oogpunt van veiligheid een goede zaak, vinden we. Om moeilijkheden te voorkomen wordt daarom een ieder verzocht, voor zover dit nog niet werd gedaan, om genoemde bescheiden tijdens tewerkstelling aan boord bij zich te hebben. Ook verdient het aanbeveling om ze eveneens mede te nemen bij kantoorbezoek. Bij twijfel of iets wel of niet naar boord meegenomen moet worden kan altijd even overleg worden gepleegd met de sectie DFP/1. Een nuttige wenk: stop deze belangrijke bescheiden niet in een koffer. De kans van zoekraken is dan vele malen groter dan wanneer ze zelf, in de binnenzak, worden meegedragen. We zullen kijken of we binnenkort een handig en ook stevig etuije voor dit doel kunnen uitreiken.



# Veiligheidsreglement

'De situatie waarin geen gevaar voor persoonlijk letsel of schade bestaat mede als gevolg van de doelmatige toepassing van een samenhangend geheel van richtlijnen, maatregelen en voorzieningen ter voorkoming van en ter beperking van de gevolgen van gebeurtenissen die tot letsel en/of schade zouden kunnen leiden'.

Dit is de omschrijving van het begrip veiligheid in het zojuist uitgebrachte veiligheidsreglement van Shell Tankers B.V. Met de uitgifte ervan wordt beoogd dat ieder aan boord zich nog meer bewust wordt van alle facetten op het gebied van de veiligheid. Met speciale aandacht voor

het voorkomen van persoonlijke ongevallen.

Het scheepsreglement behandelt in extenso vele aspecten van de veiligheid, zoals het voorkomen van brand en andere ongevallen alsmede brandbestrijding en noodprocedures. In het nieuwe veiligheidsreglement is informatie opgenomen die doorgaans per circulaire, veiligheidsbulletin of Nieuws van Shell Tankers wordt bekendgemaakt. Het reglement vermeldt onder meer de verantwoordelijkheden en verplichtingen van zowel de werkgever als de werknemer. Ook de voorschriften voor de verstrekking en het gebruik van

persoonlijke beschermingsmiddelen. De inhoud van het reglement is met de Federatie van Werknemersorganisaties in de Zeevaart en de OR-Vloot besproken.

Lees de inhoud goed door! Iedereen krijgt een eigen exemplaar. Inmiddels zijn ze al verzonden naar de huisadressen van alle gezagvoerders, officieren en scheepsgezellen. Ook kunnen ze binnenkort aan boord worden verwacht. Geef ze in iedere hut een vaste plaats. Een Spaanse vertaling is in voorbereiding en zal, na gereedkomen, aan alle Spaanse vlootmedewerkers worden toegezonden.

## Mededeling van het Onderling Medisch Steunfonds U.A./Sociaal Medisch Steunfonds

### Indienen ziektekostendeclaraties

Doordat vele leden met het indienen van hun rekeningen wachten tot het begin van het jaar volgend op dat waarop die rekeningen betrekking hebben, plegen jaarlijks in het eerste kwartaal een zeer groot aantal declaraties te worden ingediend, hetgeen uiteraard vertraging in de behandeling ervan tot gevolg heeft. Ten einde deze piek in werkzaamheden zoveel mogelijk te verkleinen, zou het Bestuur het op prijs stellen, indien de leden, die voor een tegemoetkoming in aanmerking denken te komen, hun rekeningen meer gespreid, bij voorkeur gedurende het betrokken kalenderjaar, zouden willen indienen.

Hierdoor wordt het mogelijk het werk op een meer efficiënte wijze over het gehele jaar te verdelen en zal de tijd welke thans in het begin van het jaar verloopt tussen de ontvangst van de rekeningen en de behandeling daarvan, naar verwacht, aanzienlijk kunnen worden bekort.

## Aantrekkelijke prijzen!

Vrij Uit. b.v., de reisorganisatie waar ook Shell in deelneemt, heeft enkele bijzonder voordelige aanbiedingen voor ons personeel. Het gaat hierbij om – tot uiterlijk 29 augustus a.s. – het huren van een bungalow in Le Bochestay/Heure in België of, als u aan vakantie in eigen land de voorkeur geeft, een bungalow in het nieuwe bungalowpark in Overloon (Noord-Brabant). Deze laatstbedoelde bungalows zijn beschikbaar tot uiterlijk 2 oktober a.s. Voor nadere informatie kunt u bellen de heer H. J. M. Verkooyen van PRS/i, toestel 6767. Deze aanbiedingen gelden voor zowel personeelsleden als gepensioneerden.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1714	16.4.81	Vergoedingen bij incidentele dienstreizen
1720	12.5.81	Prijscompensatie, etc.
1721	18.5.81	Performance control-computer project
1722	21.5.81	Scheepsreglement deel III - corr. serie
1723	25.5.81	Overlegvergadering Vloot-OR (PCOR)
1724	29.5.81	Koersen (PCOR)
1725	11.6.81	Vlootsituatie (PCOR)
1726	12.6.81	Aanstellingen (PCOR)
1727	12.6.81	A. L. Rasterhoff m.i.v. 1.7.81 directeur STBV (PCOR)

### Reeds per 1 juli 1981

In afwijking van de eerdergenoemde datum van 1 augustus 1981 is de heer A. L. Rasterhoff reeds met ingang van 1 juli 1981 als directeur van onze maatschappij in functie getreden.

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Dallia	m.s. Ficus	s.s. Kylix	s.s. Marinula	s.s. Sepia
m.s. Acila	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Meta	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Diadema	m.s. Fossarina	s.s. Latia	m.s. Niso	s.s. Viana
m.s. Acteon	m.s. Dione	m.s. Fossarus	s.s. Latirus	s.s. Ondina	s.s. Vitrea
m.s. Cinulia	m.s. Felanía	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	s.s. Onoba	s.s. Zafra
m.s. Crania	m.s. Felipes	m.s. Fusus	s.s. Macoma		s.s. Zaria





- **Financieel en sociaal jaarverslag besproken.**
- **Personeelsbeleid onder de loep.**
- **De vlootsituatie besproken.**

Dat zijn de hoofdpunten van hetgeen op 20 en 21 mei en op 11 juni ter sprake kwam bij de overleg- en O.R.-vergaderingen. Daarnaast nog een scala van onderwerpen die wij kort samenvatten onder 'O.R.-allerlei' op deze pagina's.

## Jaarverslagen

### Financieel

Behalve een Sociaal Jaarverslag, zoals in ruime mate over de vloot en via de informatiestand op de 6e etage verspreid, is er ook een financieel jaarverslag van Shell Tankers B.V. over 1980.

Voer voor financieel deskundigen, ongetwijfeld, doch niet bestemd voor ruime verspreiding, omdat een deel van deze cijfers als vertrouwelijk moet worden aangemerkt. Desalniettemin, de beide ondernemingsraden van onze maatschappij hebben recht op inzage, bestudering, kritiek en nadere toelichting.

In een gemeenschappelijke zitting met de O.R.-wal, tevens in aanwezigheid van onze commissarissen Montijn en Vernède, bespraken de O.R.-leden dit rapport. Nu hoeft je niet eens een financieel deskundige te zijn om hieruit alras op te maken dat 1980 onze vennootschap géén winst heeft opgeleverd. Het jaar 1979 was wat dat betreft gunstiger. Echter, in de rode cijfers staan behoeft nog niemand echte zorgen te baren wanneer dit slechts tijdelijk is. Het recente verleden leverde slechts bij uitzondering grote positieve resultaten op. Het verlies van vorig jaar was voor een deel veroorzaakt door het aflopende demise charter contract. Onze finance manager, Dick van

# O.R.-VLOOT

## O.R.'s vloot en wal gaan samen



Zanen, gaf een uiteenzetting over alle cijfers die de speciale aandacht hadden van de O.R. Het bovenvermelde verlies is ten koste gegaan van het 'eigen vermogen' van onze maatschappij. Overigens, hij maakte ook duidelijk dat de overgang van demise naar time charter dit jaar verlies heeft opgeleverd. Deze overgang van charter moet plaatsvinden bij de eerstvolgende special survey van een nog in demise charter varende schip. Ook in 1981 zal dit voor enkele schepen plaatsvinden. Desondanks is de mogelijkheid van een meer positieve uitkomst over 1981 niet uitgesloten, alhoewel de beslissingen die begin juni in Londen zouden vallen over het al of niet reduceren van het aantal schepen, zeker hun invloed ook hierop kunnen doen gelden.

Van grote invloed op de jaarcijfers zijn natuurlijk de 'operationele kosten', waarvan vlootpersoneelskosten een niet onaanzienlijk deel uitmaken. Vergeleken met 1979 een procentuele daling van de totale operationele kosten, echter zuiver in geld uitgedrukt een stijging. Eén troost: aan de wal was het ook een daling in procenten, maar in centen eveneens een stijging. Toch – zo bleek – mag je zulke cijfers over '79 en '80 niet zonder meer naast elkaar zetten. In vlootpersoneelskosten zitten namelijk ook 'reis/verblijfkosten' en die heb je niet zonder meer in de hand. Net zo min als kantoorhuur, enz. aan de wal, die ook in de administratiekosten verborgen zitten. Zo pratende kwamen de O.R.-leden hoe langer hoe dieper in het harde cijfermateriaal, waarbij zij – en daarvoor werd ook erkentelijkheid uitgesproken – ondanks de 'verwarrende radarreflexen' aardig koers en vaart wisten te houden.

### Sociaal

Meer in vertrouwd vaarwater kwam de O.R. bij de bespreking van het Sociaal Jaarverslag, waarbij vragen en kritische kanttekeningen van O.R.-vloot- en walleden elkaar afwisselden. Dat begon eigenlijk al naar aanleiding van het inleidende gedeelte van het verslag. Worden onze capaciteiten om te lichtenen wel optimaal benut? Verkopen we ons zelf wel genoeg op de zo langzamerhand wat moeizame markt? Waarom kunnen wij niet vervoeren tegen een prijs die voor derden wel mogelijk blijkt? Als anderen wel mogelijkheden zien – en zelfs nieuwbouworders voor tankers plaatsen – waarom blijven wij dan achter?

Afwisselend werden dergelijke vragen beantwoord door onze directeur – die de vergadering voorzat – en commissaris Montijn. De 'lichter' markt is zonder meer afnemend. Waar derden met goedkope arbeidskrachten werken, kunnen wij geen tegenwicht vormen. Desondanks penetreren wij nog op markten waar deals tussen regeringen rechtstreeks worden afgesloten; nog steeds voor een kwart varen wij immers voor 'derden'. En dat wij geen ruimere nieuwbouworders plaaatsen is ook omdat wij onze las uit het begin van de zeventiger jaren geleerd hebben. Een nu nog bloeiende, maar geen winstgevendende plaatselijke vrachtenmarkt kan bij wijze van spreken morgen al weer in elkaar klappen. Ja maar, zo werd door de O.R. geargumenteed, waar blijven dan onze bulcarriers, LNG- of zelfs LPG-schepen? Daar liggen – zo is



herhaaldelijk gezegd – toch wel degelijk mogelijkheden voor de toekomst? Het antwoord was kort en duidelijk: zo lang 'derden' voor ons de kolen voordeliger kunnen vervoeren, mag en kan je niet verwachten dat grote nieuwbouwbestellingen worden geplaatst. Desondanks, de bulkcarrier vloot van de Shell groeit, maar nog niet spectaculair. Nieuwe LNG-transporten over zee zullen naar verwachting beperkt blijven tot geleidelijke toename van vervoer van de Westkust van Afrika naar West-Europa. Geleidelijk en niet zo snel als voorheen werd verwacht. Net zo min als we nog mogen rekenen op gasvervoer over zee van Algerije naar Europa. De aanleg van een pijpleiding door de Middellandse Zee is nu voor het exporterende land aantrekkelijker aan het worden. En wat LPG feedstock voor de chemische fabrieken betreft, in de chemie zit de klad. Zeker op dit moment zullen voor dat soort schepen geen grote orders worden geplaatst, ook al nemen 'derden' wel dat risico. Overigens: er zijn twee LPG-schepen in aanbouw voor de Shell, die Noordzee-gas (via Sullom Voe) naar Amerika gaan vervoeren. Maar Britse regeringssubsidies gaan ver uit boven die welke voor een Nederlandse rederij gelden.

## Werkgelegenheid

Een teer onderwerp, maar desondanks aangesneden. Want als je voornamelijk schepen afstoot i.p.v. erbij bestelt, dan kom je toch in het nauw met de werkgelegenheid. Doet de Shell nog steeds haar woord gestand – het vorig jaar door commissaris Montijn uitgesproken – dat een baan bij Shell in principe voor het leven geldt?

Als je spreekt over de werkgelegenheid, moet je dit niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief bezien. HTS-plus-opleidingen, geïntegreerd-scheepsgezelopleidingen, dit alles toont dat hoger gekwalificeerd personeel, ook aan boord, een feit is. Afvloeiingen van personeel zoals bij Shell in Frankrijk (chemie) en Engeland (vlootofficieren en chemie) plaatsvindt, wordt bij ons voorshands niet verwacht. Trouwens, een vergelijking zonder meer mag en kan niet worden getrokken. Voor 57 Britse Shell-tankers waren er 1550 officieren (plus 600 leerlingen). Bij ons, voor 38 schepen waren het er 750. Engeland was voorheen immers een goedkoop land, ook wat arbeidskrachten betreft. Maar nu het ook daar duur aan het worden is, is men inderdaad voornemens om circa 210 officieren op vrijwillige basis en pas in laatste instantie op aanwijzing te laten vertrekken. Montijn: niemand kan ooit serieus een garantie voor blijvende werkgelegenheid geven. Wel kan ik wijzen op het verleden van Shell. Anderzijds mogen we in moeilijke tijden een zekere flexibiliteit van ons personeel verwachten, de bereidheid

dus om als het nodig zou zijn, op een andere lokatie te werken. Op de vraag of wellicht in de toekomst, bij een gedaald vlootbestand, leerlingen niet meer zouden kunnen worden geplaatst, antwoordde de voorzitter dat deze vraag prematuur is. Pas na 5 juni (datum van de Marine Conference) weten we meer over ons toekomstig vlootbestand, maar niet vergeten moet worden dat de verhoogde toelatingseisen voor zeevaartscholen (minimum Havo) leiden tot een kleiner aanbod. Daarvan zoekt uiteindelijk, mede als gevolg van de HTS-structuur, een aantal weer een baan aan de wal, zodat voor toekomstige vlootbezetting nog steeds actief voorlichting moet worden gegeven over de mogelijkheden bij de koopvaardij. Verontrust was men ook over het dalend aantal schepen, dalend aantal vlootpersoneelsleden en stijgend aantal walemployés, namelijk van 112 naar 119. Echter, hierin zijn 4 collega's begrepen die zijn aangetrokken vanwege komende pensioneringen, alsmede werknemers die deeltijdarbeid hebben en de cijfers dus vertroebelen.

## Samenwerking beide ondernemingsraden

De samenwerking tussen O.R.-vloot en wal is thans nauwer dan ooit. Indien onderwerpen zich daartoe lenen, wordt gezamenlijk overleg gepleegd en – zoals tijdens deze bijeenkomsten – vergaderd.

Toch kwam onlangs door een uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven in de zaak N.V. 'Oostzee' weer de nodige onduidelijkheid. Deze luidde namelijk zodanig dat eruit zou kunnen worden geconcludeerd dat een rederij met één ondernemingsraad voor vloot en wal dient te volstaan. Aangezien de verkiezingen voor een nieuwe O.R.-vloot in aantocht zijn, waarvoor in juni reeds voorbereidingen moesten worden getroffen, moest snel rechtskundig advies worden ingewonnen. Daarbij wordt niet alleen afgegaan op hetgeen Shell's juridische afdeling stelt, doch ook op de conclusie van een onafhankelijke jurist. Dit werd door beide Shell Tankers ondernemingsraden gevraagd en vlak voor het ter perse gaan van deze editie kwam die ter tafel. In een gemeenschappelijke overlegvergadering op 11 juni is, op basis van dit advies, besloten om per 1 maart 1982 te komen tot één ondernemingsraad voor het vloot- en het walbedrijf van Shell Tankers B.V. Indertijd was met de O.R.-wal afgesproken een samenwerkingsvorm model 'B' in te voeren. Dit hield in, dat beide ondernemingsraden een zgn. 'groepsondernemingsraad' zouden gaan vormen, samengesteld uit alle leden van de bestaande raden. Zij zouden de onderwerpen van wederzijds belang gaan behartigen. De specifieke vloot- en walaangelegenheden bleven

ter bespreking in de eigen O.R. De onafhankelijke jurist informeerde ons dat model 'B' bij de bedrijfscommissie wellicht haalbaar was, maar dat om praktische redenen één gezamenlijke O.R. de voorkeur geniet. Trouwens de bestuurder was dezelfde mening toegeedaan en zou zelfs, indien dat nodig zou zijn, alle stappen doen om te komen tot één O.R. van STBV.

Nadat de bestuurder alles nog eens op een rijtje had gezet kwam het moment van het voorlezen van een tweetal verklaringen. Allereerst de O.R.-wal verklaring. Hierin stond dat men unaniem tot de slotsom was gekomen dat een totale samenwerkingsvorm het beste zou zijn. Zij hielden zich echter het recht voor op deze beslissing terug te komen als het mocht blijken dat meer dan vijftig procent van hun 'achterban' tegen de in principe overeengekomen samenwerkingsvorm zou zijn. De O.R.-vloot stelde in haar verklaring, dat zij zich in eerste instantie wenste te houden aan de eerder afgesproken samenwerkingsvorm, maar er altijd wel naar te zullen streven uiteindelijk te komen tot één O.R. Wanneer beide raden met de bestuurder echter tot de overtuiging kwamen dat men naar één raad wenste te gaan, zou de O.R.-vloot hieraan dus van harte meewerken. Als alles doorgaat zal de per 1 maart 1982 nieuw te kiezen O.R. uit 18 vloot- en 5 walmedewerkers bestaan.

## Vlootsituatie

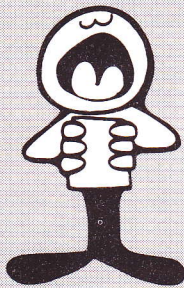
Tijdens dezelfde, op 11 juni gehouden gemeenschappelijke, vergadering kwam een uitermate belangrijke mededeling van de bestuurder. Dit naar aanleiding van de een paar dagen ervoor plaatsgevonden vergadering tussen de Marine Co-ordinator, de hoogste baas binnen Marine dus, en de directies van de vier Groepsvlooten (Frankrijk, Duitsland, Engeland en Nederland). Tijdens deze in Londen gehouden vergadering zijn de zorgelijke omstandigheden waarin de tankvaart is terechtgekomen besproken. Een groot overschot aan tankertonnage dwingt ook de Shell Groep tot rigoureuze maatregelen over te gaan. Men was uiteraard uiterst gespannen te horen wat er voor maatregelen te verwachten waren bij onze maatschappij. Enfin, u heeft het zelf kunnen lezen in het u toegezonden bericht. Bepaald geen reden tot juichen, integendeel. Dat er iets stond te gebeuren kon iedereen op z'n klompen aanvoelen maar je schrikt toch als je de cijfers voor je ziet: Van 35 terug naar 32 schepen aan het eind van dit jaar en in de jaren daarna, tot 1985/86, naar een aantal van omstreeks 25 schepen.

## Nogmaals: de werkgelegenheid

Onmiddellijk springt dan de werkgelegenheid op de vloot vlijmscherp naar voren. Nog tijdens de



vergadering werd hierover door onze leden uitvoerig van gedachten uitgesproken met de heren Van Heeswijk, diens opvolger Rasterhoff en het hoofd personeel, Van Dalen. De O.R.-en spraken hun grote bezorgdheid uit over de toekomst. De gestelde vragen waren verre van zoetsappig. Sommige leden vroegen in niet mis te verstane bewoordingen om meer uitleg over het hoe en waarom en in hoeverre er sprake zou zijn van gedwongen ontslagen. Van de zijde van de directie werd nog eens de nadruk gelegd op de zinsnede uit de hiervoor aangehaalde mededeling, dat een drastische personeelsreductie op korte termijn niet wordt overwogen. Wel zijn, binnen niet al te lange tijd, veranderingen op komst in de walorganisatie, maar daar wilde de bestuurder zich nog niet over uit laten. Dit is een zaak voor de op 1 juli jl. in functie getreden nieuwe directeur, de heer Rasterhoff. Ook zal de heer Busker, nu nog werkzaam in het Londense kantoor, weer deel gaan uitmaken van het directie-team van onze Maatschappij. Het hoofd personeel vertelde, dat er de laatste twee jaar nogal wat verzoeken



van vlootpersoneel voor walplaatsing zijn binnengekomen. Aan een aantal verzoeken is om sociale of medische redenen reeds voldaan (onder meer plaatsing bij de NAM en de Raffinaderij te Pernis). Er liggen nog meer verzoeken om walplaatsing bij de afdeling Personeel. Ook heeft de NAM te kennen gegeven in ieder geval jonge werktuigkundigen te kunnen plaatsen. Bij de scheepsgezellen kunnen bij verdere inkrimping van de vloot mogelijk problemen worden verwacht. Bij de Nederlandse scheepsgezellen doet zich echter een groter verloop voor dan bij de buitenlanders. Voor wat betreft de laatste groepen wordt een voorzichtig beleid gevoerd. Bij Aziatische gezellen moet bovendien nog het kostenaspect in aanmerking worden genomen. De volgende vraag betrof de gedachten bij de Maatschappij van vervroegde pensionering van de toprangen. Hierop werd geantwoord, dat dit de aandacht heeft. 'Aan alles wordt gedacht, maar beslissingen zijn er nog niet genomen', aldus Cor van Dalen. 'Hiermede zal nog een maand of drie worden gewacht om te zien hoe de situatie dan zal zijn'. Momenteel verkeren we nog niet in een situatie van een groot overschot aan personeel. De werving van nieuw

vlootpersoneel gaat door, omdat wij anders over een paar jaar met een ongelukkige leeftijdsopbouw komen te zitten. Alleen zal de selectie nog zorgvuldiger gaan geschieden. Door de ondernemingsraad werd er op aangedrongen de kwaliteit van het personeel op zijn minst te handhaven, zo mogelijk te verbeteren.

## Nieuwbouw?

Een van de O.R.-leden had in de scheepvaartpers gelezen dat in de komende jaren veel tankertonnage moet worden gesloopt maar dan toch weer door nieuwbouw vervangen zal moeten worden. Als Shell met nieuwbouw tot 1986 zou wachten kan het zijn dat op dat moment de werven vol blijken te zitten. Wat gaat Shell doen?

Het antwoord hierop luidde, dat er wordt gedacht over nieuwbouwplannen maar dat op dit moment niets concreets hierover te melden valt. Overigens zal STBV er dan zeker voor vechten om een of meer schepen toegewezen te krijgen.

Nog drie schepen staan dus op de nominatie om dit jaar van de vlootsterkte te worden afgevoerd. In dit verband zijn de namen genoemd van de 'Dione', 'Sepia' en de 'Kylix'. Betekent het dat het voorlopig bij deze drie schepen blijft? STBV zal moeten kunnen aantonen dat deze schepen qua kosten in de vaart zijn te houden, aldus de bestuurder. Het heeft geen zin om goed geld uit te geven om te blijven varen met schepen die in de komende jaren een fiks verlies gaan opleveren. Eerst moet het kostenbeeld worden bekeken en daarna kan worden bepaald of het de moeite loont.

Op de vraag of het nieuwe schepenplan ter goedkeuring aan de beide ondernemingsraden zal worden voorgelegd werd geantwoord, dat het feit van de bekendmaking, zo spoedig al na hetgeen er met de Marine Co-ordinator is besproken, moet worden gezien als een eerste aanzet in de procedure tot overleg met de raden. Tot zover de weergave van de vergadering van 11 juni. Voor wat betreft de informatie aan verlofgangers of om andere redenen thuis zijnde vlootmedewerkers over belangrijke onderwerpen zoals deze, zegt Van Dalen dat dit altijd een probleem is geweest. Hij zal trachten hiervoor een oplossing te vinden.

## Personeelsbeleid

In haar eigen besloten vergadering kwam de O.R.-vloot tot de conclusie dat ondanks herhaaldelijk de aandacht erop te hebben gevestigd, nog steeds een bepaling van de Collectieve Arbeidsovereenkomst wordt overschreden. Weliswaar wordt door de Directie steeds uitleg gegeven wat de oorzaken daarvan zijn, doch van verbetering is nauwelijks sprake. Markant zijn bij voorbeeld de overschrijding van de lengte van de dienstperiode en het daarna niet aanbieden van een volgende kortere dienstperiode. Ook het argument in bepaalde gevallen dat vanwege de 'continuïteit' nog niet kan worden afgelost komt vreemd over als wordt bedacht dat b.v. op een ander schip plotseling bijna de gehele werktuigkundige dienst 'en bloc' wordt afgelost.

Tijdens de overlegvergadering werd nu medegedeeld dat twee stuurlieden aan Chevron zullen worden uitgeleend, maar ook zeven werktuigkundigen (2 5e en 5 4e) aan Holland America Cruises. Daarbij de mededeling dat door HAC gevraagd is nog meer personeelsleden ter beschikking te stellen (en dat terwijl de dienstperiode in de wtk-rangen nog steeds niet binnen de reglementaire lengte is). Hoewel er enerzijds begrip voor is dat, in afwachting van definitief nieuws over de vlootsterkte, personeel als het ware wordt 'geparkeerd' op deze wijze, acht de O.R. het op diverse wijzen en bij herhaling afwijken van de CAO-bepalingen niet meer acceptabel. Op de tweede overlegvergadering heeft zij dit ter kennis van de Directie gebracht, de sociaal beleids-commissie opdracht gegeven de gevallen verder te inventariseren en met de Directie te bespreken, terwijl een en ander ook bij de Federatie van

Werknemersorganisaties in de Zeevaart zal worden gesignaleerd. Uiteindelijk zijn zij partner bij de CAO.

In haar reactie wees de Maatschappij erop dat het diensttijdenprobleem ontstaan is in 1979 toen besloten werd, ondanks het uitstel van de sloop van enkele STBV-schepen, toch van STUK de vervangende tankers over te nemen. Deze beslissing – genomen tegen de achtergrond van werkgelegenheid op langere termijn – betekent overigens dat wij nu met 3 à 4 schepen 'extra' varen, wat inderdaad extra werkgelegenheid betekent.

## PLA-bijeenkomsten

De O.R. zal de Maatschappij vragen op korte termijn, in twee zittingen, een aantal officieren alsmede een aantal scheepsgezellen die PLA hebben gevaren, bijeen te roepen. Op deze bijeenkomst zal men de bevindingen inventariseren of, nog duidelijker gezegd, nagaan wat men vindt van het 'PLA-varen' in de praktijk.



## Wie heeft er géén bril?

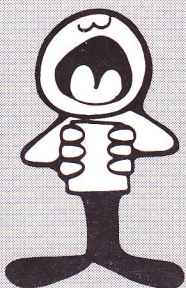
Nagegaan is in hoeverre het juist is, dat een aantal stagiaires en wachtassistenten geen veiligheidsbril zouden hebben gekregen. Hierbij bleek dat, om achteraf niet geheel duidelijke redenen, inderdaad een aantal geen persoonlijke veiligheidsbril heeft gehad. Maar het is wel degelijk de bedoeling, dat zij er een krijgen, dus als u geen bril heeft, meldt dit dan zo spoedig mogelijk aan de sectie DFT/4. Bij de eerstvolgende gelegenheid wordt u dan geholpen.

## O.R.-allerlei

Uit de overzichten van het eerste kwartaal, die aangeven hoe de lengte van de dienstperiode zich verhoudt tot de reglementair voorgeschreven duur blijkt, dat de gemiddelde dienstperiode:

- voor gezagvoerders/stuurlieden in doorsnee iets boven de vier maanden lag.
- in de werktuigkundige rangen de gemiddelde lengte nog ruim boven de vier maanden lag, bij 2e en 5e werktuigkundigen voornamelijk veroorzaakt door de stafpositie. Hoe snel dit plaatje aan het veranderen is bleek uit de cijfers die de maatschappij over april verstrekke. In deze maand hadden 9 van de 13 afgeloste 5e werktuigkundigen een dienstperiode van minder dan vier maanden evenals 6 van de 11 3e stuurlieden. Ook bij de andere rangen begint deze trend duidelijker te worden.
- bij de scheepsgezellen goed is te noemen, met in januari om operationele redenen, enkele ongunstige uitschieters.

– Weer is naar voren gebracht, dat aan boord irritatie ontstaat wanneer een langdurig aan de wal geplaatste collega terugkomt tegen de tijd dat zijn promotie tot de eerstvolgende hogere rang in het verschiet is. Anderzijds blijft de mogelijkheid van een tijdelijke walplaatsing voor velen – soms om privé-redenen – een aantrekkelijk facet. Wellicht dat de irritatie tot het verleden behoort wanneer in de ranglijst de 'pro-forma' plaatsen gewoon tussen de andere nummers opgenomen, dus niet meer vermeld op een los inlegvel. De commissie 'Sociaal Beleid' zal deze



zaak meenemen bij de besprekingen over het algehele personeelsbeleid, zoals in het hoofdartikel vermeld.

– Cursussen kunnen bijzonder nuttig zijn, met name die welke de veiligheid bevorderen. Waarom – zo stelde de O.R. – vindt met name voor brandbluscursussen nooit een herhaling plaats? De geoefendheid is na een aantal jaren toch weggeëbd? De directeur vond dit een goede suggestie, die zal worden bekeken.

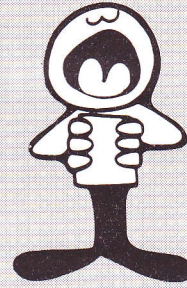
– De Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij heeft goedkeuring gehecht aan de voorgestelde reglementswijziging om bij verkiezingen voortaan slechts twee kiesgroepen te hanteren, namelijk een voor officieren en een voor scheepsgezellen.

– In de september-vergadering zal worden nagegaan of de huidige wijze van verslaggeving – een combinatie van O.R.- en overlegvergadering tot één geheel – moet worden gecontinueerd.

– Ter voorbereiding van de eerstvolgende O.R.-verkiezing was het noodzakelijk een verkiezingscommissie te benoemen. Zitting hierin hebben: Donks, Groenendijk, Huygen en Van Vlijmen.

En nu we het toch over commissies hebben: de Commissie Werkoverleg is samengesteld en bestaat uit: Buckens, Donken, Donks, Freeth, Hemmer, Petrusma en Witten.

– Reeds medegedeeld is, dat elk PLA-schip een bemanning krijgt die bestaat uit vier algemeen scheepsvaklieden, twee aankomend algemeen scheepsvaklieden en twee ASAW'ers. Deze laatsten komen uit een vaste ploeg van drie, die als groep aan het schip is gekoppeld en wel zo, dat er telkens een met verlof is. Niet verwacht kan worden, zo werd door de directie medegedeeld, dat dit al op korte termijn voor alle acht PLA-schepen kan worden verwezenlijkt. Het vergt enige tijd van voorbereiding, indeling en plaatsing.



## Gediplomeerde scheepsgezellen!

'Geïntegreerd varen' (een term waarmee wordt bedoeld, dat voor scheepsgezellen de van oudsher scherpe afscheiding tussen dienst aan dek of in de machinekamer is vervallen) dat op onze vloot reeds in 1969 werd doorgevoerd, wordt nu ook op gerationaliseerde schepen van de rest van de Nederlandse koopvaardij toegepast. Wel is het nodig, dat men hiervoor scheepsgezellen inzet die of als zodanig zijn opgeleid of reeds ervaring met geïntegreerd varen hebben.

Dergelijke opleidingen zijn nu mogelijk in Rotterdam ('Nederlander'), Amsterdam ('Pollux'), alsmede op de scholen in IJmuiden en Delfzijl. Echter, degenen die reeds ervaring als geïntegreerd scheepsgezel hebben (dus ook de scheepsgezellen die reeds langer bij ons varen) konden een zogenaamde 'erkenning tot geïntegreerd scheepsgezel' verkrijgen, een diploma dus.

Voor ruim 200 van onze scheepsgezellen is dit door onze maatschappij aangevraagd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ging daarbij om die scheepsgezellen die per 1 januari 1981 in onze dienst waren en reeds minstens zes maanden als geïntegreerd scheepsgezel hadden dienstgedaan. Ook voor enkele scheepsgezellen die in juli/augustus 1980 in onze dienst traden en op 1 juni 1981 minstens zes maanden vaartijd als geïntegreerd scheepsgezel achter de rug zouden hebben, is dit aangevraagd. Het zal duidelijk zijn, dat het bovenstaande niet geldt voor bijvoorbeeld civiele-dienstpersoneel. Ook duidelijk zal zijn dat scheepsgezellen die in onze dienst willen treden, voortaan over zo'n diploma moeten beschikken alvorens aanname kan worden overwogen.

Betekent dit nu ook het einde van onze opleidingsschepen? Nee, wel degelijk zullen nieuwe jonge scheepsgezellen nog zoveel mogelijk geplaatst worden op een opleidingsschip om hen als het ware bij te scholen. Maar het betekent wel, dat jongens uit diverse beroepen aan de wal die het eens op zee willen proberen, niet meer zonder zo'n diploma in dienst kunnen komen. Voor alle duidelijkheid: ook de bekende technische bijscholingscursussen op Pernis gaan onverminderd door.



# Terugblik Terugblik Terugblik

**Vier jaar lang had Maarten van Heeswijk het roer in handen van Shell Tankers. Het was het sluitstuk van zijn 26-jarige carrière bij de Koninklijke/Shell Groep. Hoe zijn die vier jaren op hem overgekomen, wat voor indrukken heeft hij daarbij opgedaan en hoe ziet hij de toekomst, de zijne en de onze? Vragen die wij hem stelden vlak voordat hij afscheid nam van het personeel vanwege zijn pensionering per 1 augustus a.s.**

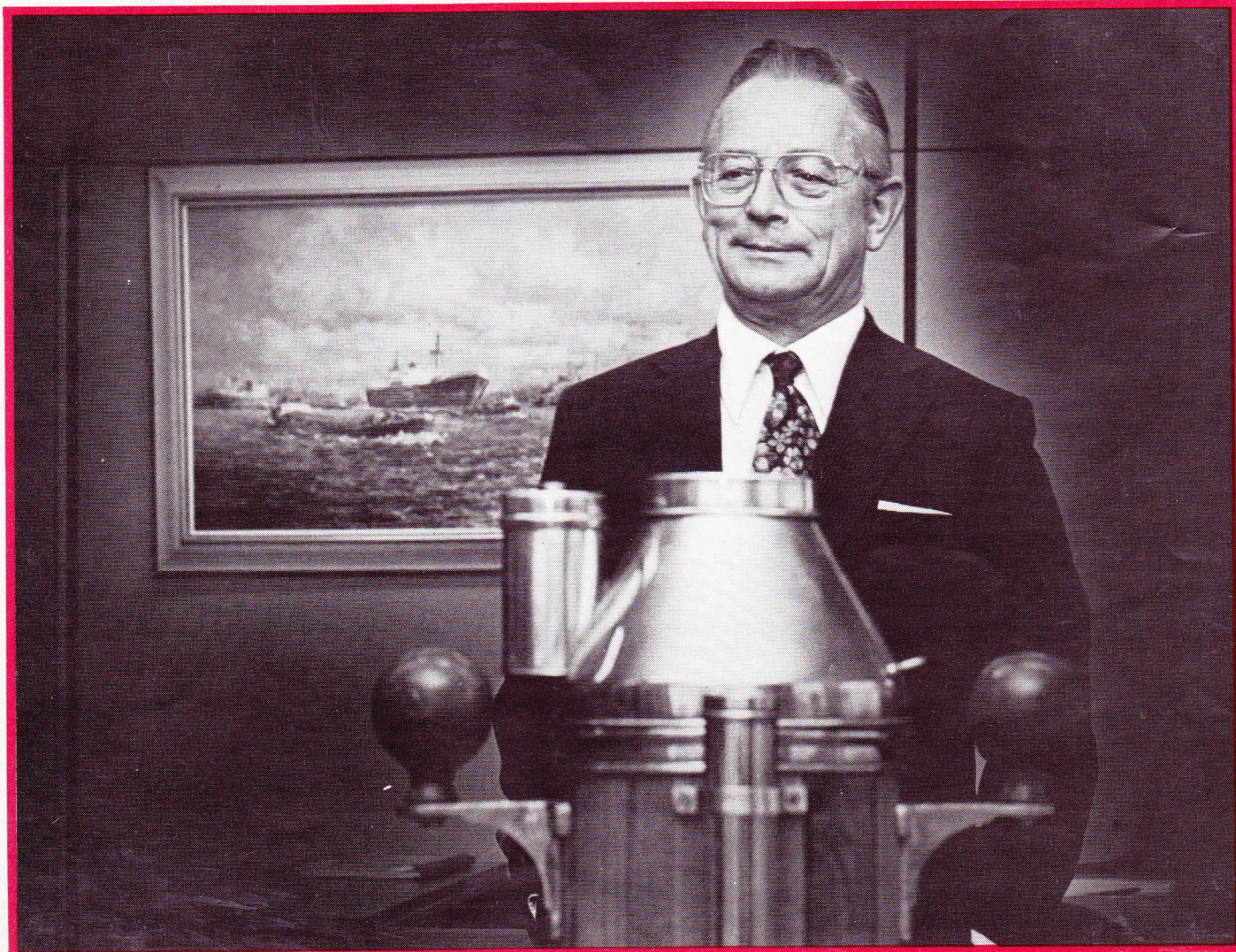
Ir. M. L. C. van Heeswijk – voor zijn naaste medewerkers Maarten – is een man die niet van veel plichtplegingen houdt. Een gesprek met hem is gemakkelijk. Gezeten in hemdsmouwen praat hij vrijuit over de laatste vier jaar. Jaren die – laten we daar eerlijk over zijn – meer van z'n tijd vroegen dan menige baan die hij daarvoor had. Toch – zo vertelt hij ons – heeft hijzelf erom gevraagd de laatste jaren voor zijn pensioen nog eens van functie te mogen veranderen. 'Zo gemiddeld genomen was ik steeds vier à vijf jaar in één bepaalde baan, op Curaçao, in Londen, Den Haag. Alleen bij de Materialendienst ben ik acht jaar gebleven. Wel moet ik daaraan onmiddellijk toevoegen, dat ik daar – na de grote reorganisatie die we hadden doorgevoerd – ook na zo'n jaar of vijf al weer wat onrustig werd. In 1977 kreeg ik het directeurschap van Shell Tankers aangeboden. En dat heb ik graag aanvaard, mede omdat het door mijn voorganger – Wim Brouwer – op gang gezette Project met Lange Adem mij bijzonder boeide. Het aanvaarden van deze baan heeft er toe geleid – maar daar is het ook om begonnen – dat mijn werk

tot op de laatste dag een uitdaging voor me is geweest, om het zo maar eens uit te drukken. Ik heb het dan ook bij Shell Tankers niet altijd gemakkelijk gehad. Gelukkig is onze gezinssituatie zo, dat ik me rustig helemaal voor m'n werk kan inzetten, ook al vergde het wel erg veel van mijn tijd, mede door de KNRV, diverse commissies en dergelijke, wat er nu eenmaal bij hoort.'

## PLA

Bent u tevreden over de vorderingen die in de afgelopen vier jaar zijn gemaakt met het PLA?

'Kijk eens, elk groot veranderingsproject vergt veel tijd, dat is duidelijk. Ik had ook niet verwacht het te kunnen afmaken in de jaren die me nog restten voor m'n pensionering. Wel had ik aanvankelijk goede hoop, dat zo omstreeks 1985 de invoering ervan op de gehele vloot z'n beslag zou hebben kunnen krijgen. Maar daar ziet het nu niet naar uit. Niet omdat het binnen Shell Tankers niet rijp is voor verdere ontplooiing, maar omdat de toestand in de wereld om ons heen zo ingrijpend verandert. Als gevolg daarvan





kan de vlootvernieuwing, waar we vroeger op vertrouwen, pas veel langzamer worden doorgevoerd. En ook hebben we geleerd, dat 'PLA-totaal' als ik het zo mag uitdrukken, wel mogelijk is op moderne schepen, zoals die van de F-klasse, maar niet op conventionele. We hebben een introductie op de D-klasse degelijk bestudeerd, maar het viel niet te realiseren.

Dat brengt een groot gevaar met zich mee, in zoverre, dat als de gang er eenmaal uit is er vertraging kan gaan optreden. Nieuwbouw op grote schaal zit er echter op dit moment niet in, dus we moeten wel 'pas op de plaats' maken. En opletten, nogmaals, dat die vertraging niet tot stilstand leidt. Want zonder PLA op de vloot is de toekomst niet rooskleurig. Terugblikkend meen ik wel te mogen stellen, dat ondanks de omstandigheden die ik schetste, ondanks het aanvankelijk slechts langzaam meegaan van de buitenwereld, we aardige vorderingen hebben gemaakt. En dan prijs ik me gelukkig, dat ik een bescheiden rol heb mogen spelen bij het doorvoeren op een groot deel van de vloot van die aspecten van PLA die wel toepasbaar bleken.

## Boeiendste baan

Gevraagd naar een eerlijke mening over de meest boeiende baan uit zijn carrière, geeft Van Heeswijk toe, dat die eigenlijk al ver achter hem ligt. 'Het klinkt misschien wat vreemd, maar de periode die ik in Curaçao doorbracht in het werktuigkundig onderhoud, die vond ik het meest boeiend. Hoe komt dat? Ik ben eigenlijk een doe'er, ik wil een karwei afmaken en resultaten zien. In die periode had ik daar volop de kans voor. Was er in de raffinaderij-installatie iets defect, wat een produktiestop zou kunnen betekenen, dan gingen we er 15,20 uur of nog langer ononderbroken tegenaan. Net zo lang tot de zaak weer goed liep. Je ging dan doodvermoeid naar huis, viel als een blok in bed, maar met het gevoel: we hebben het gered. Dat heb je natuurlijk niet in al die andere banen die ik daarna heb gehad. Dat waren meer langzame processen. Wat overigens niet betekent dat ik het later, bij Group Planning, de Materialendienst of hier bij Shell Tankers, niet naar m'n zin zou hebben gehad. Maar je stelde een directe vraag, je krijgt een eerlijk antwoord.'

## Shell-collega's

Wat moeilijker heeft onze directeur het met de vraag of hij bij onze maatschappij nu een ander type collega's aantrof dan hij voorheen had. 'Natuurlijk zijn overal de mensen in de loop van de tijd veranderd door inspraak, meedenken, enz. Maar dat terzijde gelaten is m'n antwoord toch 'ja'; de mensen van Shell Tankers zijn – in doorsnee – anders, waarmee ik niets ongunstigs bedoel. Maar wel, dat zij minder het 'Shell type' zijn dan de medewerkers elders bij Shell. Dat is ongetwijfeld een gevolg van het lange tijd binnen een kleine gemeenschap als Shell Tankers werken, of misschien wel het gevolg van een voorheen meer bewust streven binnen onze maatschappij om op

# Terugblik



zichzelf te blijven. Eerst een pure rederij-afdeling, later een eigen tankerbedrijf. En dat dat een onderdeel van Shell was, dat kwam pas op de tweede plaats. Daarin is nu snel verandering aan het komen. Ik zeg ook niet dat het er minder of meer prettige mensen door zijn. Het frappeert mij gewoon dat collega's die in diverse landen of locaties hebben gewerkt, meer tot de grote Shell-familie behoren.

## Directeur/ voorzitter/bestuurder

'In zijn vier jaren bij Shell Tankers heeft Maarten van Heeswijk in zijn contacten met de ondernemingsraden een grote wijziging meegemaakt en wel de nieuwe Wet op de Ondernemingsraden. Hij was aanvankelijk de directeur, die ook voorzitter was. Later de bestuurder, die – afwisselend met de voorzitter van de ondernemingsraad – de voorzitterskamer op de overlegvergaderingen hanteerde. Hoe is het gehele orgaan O.R. op hem overgekomen?

'De kwaliteit van ons personeel, inclusief die van de O.R.-leden, is erg hoog. Dat wil zeggen, dat ze hun werk serieus en goed doen. Als wij als maatschappij naar de O.R. stappen om advies of goedkeuring op bepaalde beleidspunten, dan is daar, ook binnen de directie, natuurlijk tevoren zorgvuldig aandacht aan besteed. De ondernemingsraad, als serieuze partner, gaat dan – zeer terecht overigens – alles ook nog eens een keer op een rijtje zetten alvorens met een gefundeerd antwoord te komen. Enerzijds betekent dit dat er veel tijd in gaat zitten alvorens een zaak rond is, anderzijds leidt het ertoe, dat elke bestuurder pas na ampele overweging beleidspunten zal

wijzigen. En dan moet je natuurlijk wel opletten, dat het niet uit de hand gaat lopen. Dat er te veel tijd en mankracht wordt onttrokken aan het eigenlijke bedrijf. Noodzaak is ook dat de leden van de raad de kans krijgen een opleiding te volgen, over veel informatie te beschikken, kortom getraind te worden voor hun O.R. werk. Maar ook dat vraagt weer tijd'.

## Toekomst

Twee vragen legden wij nog voor aan onze scheidende directeur. Wat gaat hij doen nu hij over veel vrije tijd gaat beschikken en hoe ziet hij de toekomst voor de scheepvaart, de tankvaart en met name voor Shell Tankers. 'Om maar met het eerste te beginnen, ik weet het nog niet. Jaren lang heb ik gezongen dat ik mijn hobbies, waar ik door mijn werk onvoldoende tijd voor heb, eens degelijk aan zou gaan pakken. Ook wil ik meer tijd uittrekken voor bergwandelingen, voor skieën en dergelijke. Maar als ik me dan realiseer, dat ik daarmee week in week uit, sterker, jaar in jaar uit, m'n tijd zou moeten vullen terwijl ik pas 58 ben, dan wordt het toch wel erg verleidelijk om positief te reageren op een of meer van de verzoeken die mij bereikten om m'n expertise nog elders beschikbaar te stellen. Misschien in een part-time baan. Maar ik heb nog geen definitief besluit genomen.

Wat de Nederlandse scheepvaart betreft: die heeft wel degelijk goede kansen. We zijn uiteindelijk een volkje dat als het ware op of bij het water is geboren. We hebben ervaring, die waarachtig niet een-twee-drie door anderen kan worden overgenomen. We moeten die voorsprong natuurlijk wel uitbuiten, specialistische vaart beoefenen. Wat de tankvaart in het algemeen betreft, die is natuurlijk nu sterk afhankelijk aan het worden van politieke, of noem het nationalistische tendensen. De olie-producerende landen willen ook een aandeel in het vervoer van de door hen geleverde olie en van de produkten die zij nu en in de toekomst in eigen raffinaderijen vervaardigen. Daar zullen we ons op moeten instellen. In het specialistische vervoer lijkt er voor Shell Tankers B.V. nog een grote rol weggelegd. Maar in zaken is het wel zo, dat je altijd moet zorgen in ieder geval deel te nemen in een groeiemarkt. Die zit in de bulkvaart. Daar is Shell nu ook al bij betrokken en ongetwijfeld zal dat in toenemende mate het geval zijn. Daarom zullen wij als Nederlandse Shell-rederij ons aandeel in die vaart moeten trachten uit te breiden. Met onze specialisatie, niet alleen in ladingbehandeling maar ook in het varen met geheel of gedeeltelijk geautomatiseerde schepen en met gereduceerde bemanningen, moeten we daar een passende plaats kunnen verwerven en behouden. Nee, somber zie ik de toekomst voor de Nederlandse scheep- en tankvaart niet in. Wel is het zaak voorop te blijven lopen in de ontwikkelingen en ons te realiseren, dat als betrekkelijk klein land wij qua aantal schepen natuurlijk niet bovenaan de wereldlijst kunnen staan.'



# Verhuizingen



De verhuizers in het Shell-Gebouw zitten nooit zonder werk. Recentelijk hebben ze ook op de Shell-Tankers-etages hun handen flink uit de mouwen gestoken, met als resultaat dat enkele kamernummers die ook voor het kantoor bezoekende zeevarenden van belang zijn, zijn gewijzigd. Het betreft hier met name onze maatschappelijk werkster, Mw. Kors, die nu in kamer 05.06 zetelt alsmede de heer Westhoff (Speciale Projecten – PLA – DFP/13), die nu in kamer 05.01 bereikbaar is. Beiden hebben dus hun kamer op dezelfde etage als de O.R.-vloot – kamer 05.08. Ook de sectie DFT/5 – Fuel Economy and Technical Performance Monitoring – onder leiding van de heer Kievit is weer verplaatst. In plaats van op de 15e etage kunt u hem en z'n collega's nu vinden in kamer 09.09 en 09.10.

Maar er gebeurt meer op de Shell-Tankers-etages, met name door de komst van 'Captain', het nieuwe computersysteem voor DFP/1, in september a.s. In de ruimte waar de sectie DFP/1-formatie is ondergebracht op de 6e etage, wordt als gevolg daarvan heel wat verbouwd, en verplaatst.

## Wachtkamer

Als algemene wachtruimte geldt voortaan de wachtkamer van de Medische Dienst op de 5e etage. Tussen deze kamer en 'services/passages' – de balie waar u op de 6e etage wordt ontvangen – is een intercom aangebracht, zodat u gemakkelijk kunt worden opgeroepen. Het laten vervallen van de vroegere wachtkamer op de 6e etage maakt het mogelijk de computer voor 'Captain' op te stellen, een printer, terwijl in een geluiddichte cabine aldaar ook de telefoonbeantwoorders konden worden opgesteld waarop u de scheepsbewegingen kunt beluisteren.

## Balie

De reeds jaren bestaande balie op de 6e etage, waar u zich aanmeldt, wordt opgeschoven. De ruimte waar u wordt ontvangen wordt aldus groter gemaakt, er komt een nieuwe balie alsmede een zitje voor degenen die slechts korte tijd op hun papieren hoeven te wachten. Ook komt er gelegenheid om uw overkleding achter te laten, zodat u dit niet mee hoeft te zeulen bij uw bezoek aan diverse secties op kantoor of als u, omdat u niet gelijk kunt worden geholpen, plaats moet nemen in de wachtkamer op de vijfde etage.

## Secties

Om u enig inzicht te geven in de verdeling van de werkzaamheden binnen de sectie DFP/1, alsmede de wat gewijzigde plaatsing, volgt hieronder nog een overzicht van wie wat behartigt. Achter de namen staan de toestelnummers vermeld waaronder deze functionarissen te bereiken zijn.

*Services/passages* – DFP/113  
Hr. Van Drooge, (t. 6138) alsmede de dames Van Bommel (t. 6124) en Kalkman (t. 6156) blijven hun oude plaats behouden. Wel beschikken zij over wat minder ruimte als gevolg van de verruiming van de balieruimte.

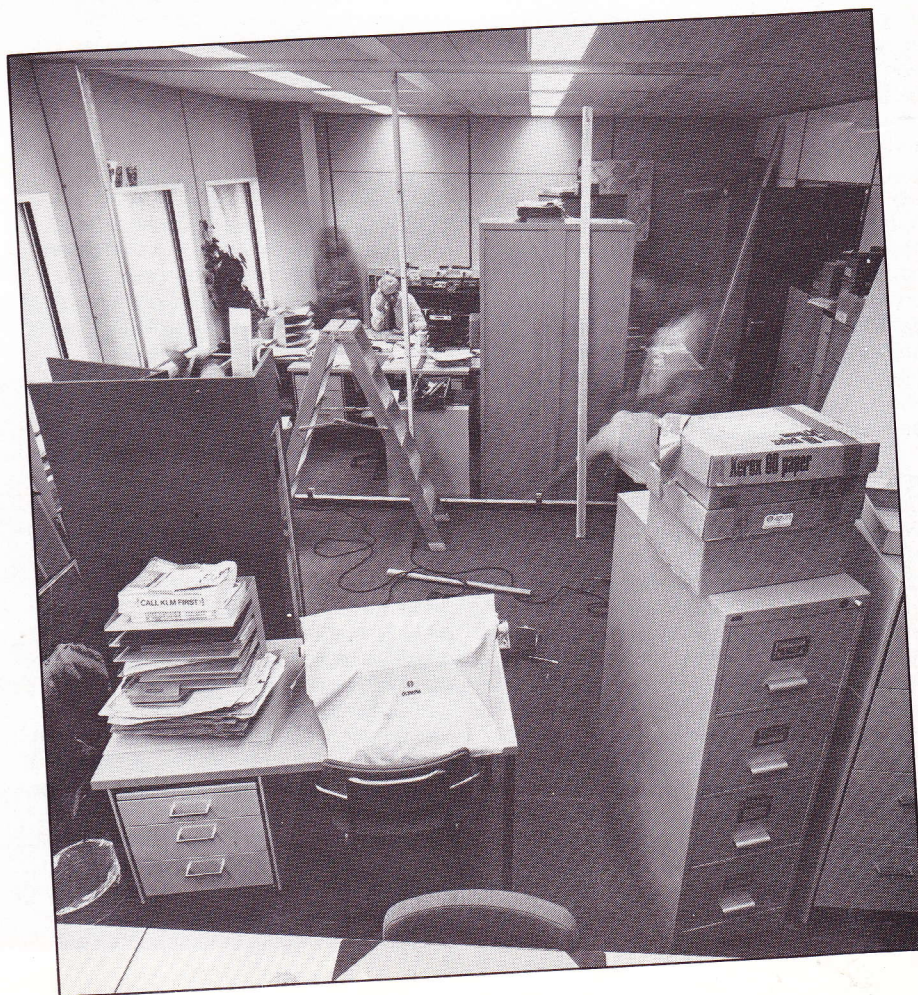
*Formatie Nederlanders* – DFP/111  
Naast 'services/passages' komen de volgende collega's:  
Hr Van der Graaf (t. 6134) die de belangen behartigt van onze gezagvoerders, hoofdwerktuigkundigen, 1e stuurlieden en 2e werktuigkundigen.  
Hr Knoester (t. 6136) behartigt 2e, 3e en

4e stuurlieden, alsmede 3e en 4e werktuigkundigen en wachtassistenten (inclusief recruitering en wachtassistenten).  
Hr Lindeman (t. 6140) behartigt 5e werktuigkundigen, radio-officieren en stagiairs.

Hr Verhoef (t. 6153) behartigt Nederlandse onderofficieren, de gezellen alsmede de recruitering hiervan.  
De dames Beugelink (t. 6155) en Dias (t. 6135) verzorgen de administratie.

*Recruitering* – DFP/114  
In het formatieblok is opgenomen de heer Kerkhoven (t. 6141) die voor recruitering van officieren zorgt.

*Buitenlanders* – DFP/112  
Het formatieblok Buitenlanders is opgeschoven tot naast de computerruimte. Werkzaam hier zijn de Hr Van der Wiel (t. 6149), met de heren Selser (t. 6151) (Chinezen, Indonesiërs) en Hageraats (t. 6150) (Spanjaarden).  
De Hr. Hageraats is onlangs de Hr. Lindeman opgevolgd, die zelf is overgegaan naar het formatieblok Nederlanders.





# Eventjes

Derde stuurman H. J. M. van der Sijp is wel enigszins onder de indruk gekomen van de enorme afmetingen van een 'L'-klasse schip. 't Was z'n eerste contract op zo'n groot schip. 'Ga eventjes de twee eductor afsluiters in de pompkamer open zetten'. Nou eventjes . . .

De pompkamer is een smalle ruimte tussen de ladingtanks en de machinekamer waar de ladingpompen staan en allerlei leidingen op ingenieuze wijze door elkaar heen lopen. En al die leidingen lopen over de bodem van de pompkamer. Normaal gesproken is dat niet zo erg maar met een contract op een L-boot wordt dat wel wat anders.

Praktisch alle afsluiters zijn hydraulisch vanuit de cargo control room te bedienen, op een paar essentiële afsluiters na. Daarvoor moet je 'eventjes' naar beneden. 'Eventjes', ja. 'Derde stuurman', kraakte de walky talky. 'Jawel stuurman', 'Kan je eventjes in de pompkamer de twee eductor afsluiters open zetten, je weet wel bakboord voor'. 'Ik ga al stuurman'.

En daar ga je dan, met de fiets tot aan de pompkamer. Vervolgens naar binnen.

Vanaf het bovenste bordes kan je de bodem niet eens zien. Ondanks de goede verlichting. Alleen een rij stalen trappen de diepte in, 32 meter naar beneden. Roffelend met de voeten neem je de eerste trap tot aan het eerste bordes, halve slag draaien en – vroep – weer verder naar beneden, halve slag draaien en – vroep –, halve slag draaien en – vroep –, halve slag en – vroep –, halve slag. Opeens kraakt de walky talky: 'staan ze al open, derde stuurman?'.

'Nou stuurman, ik ben pas halverwege de pompkamer'. Stilte vanuit de cargo control room. Daar gaan we dan maar weer, – vroep – halve slag draaien, –

vroep – weer die halve slag. En maar weer verder naar beneden.

Dan zojuist beneden aangekomen kraakt de walky talky alweer. 'En, staan ze al open?'. 'Ik ben al bezig', zeg je terwijl je haastig op de afsluiters afloopt. En dan die afsluiters 'eventjes' opendraaien. Die krenge zitten muurvast en nergens een wielspanner te ontdekken. Pas als het zweet je uitbreekt komt er beweging in. 'Staan ze al open' kraakt het weer door de walky talky.

'Bijna' weet je er met kromme rug en bibberende stem uit te brengen. En eindelijk als het vocht je in de schoenen loopt staan ze open. Nou nog even naar boven. De eerste trap met ferme tred. Eerst de benen en de armen volgen langs de railing. Een bordes hoger bewegen al eerst de armen en de benen volgen met moeite. Nog weer een bordes hoger worden de armen gebruikt om de benen omhoog te trekken. 'Omhoog . . . omhoog . . . omhoog' denk je eentonig. Bij het bovenste bordes wordt de toestand penibel. Armen, benen, handen en voeten, alles probeer je tegelijk omhoog te sleuren. Zweet in de ogen en een bibberig gevoel in de ledematen.

Maar de doorzetters halen het.

Geheel uitgeput ga je op de drempel van de pompkamer zitten, even het zweet uit de ogen vegen en de blik weer stabiliseren. Het duurt nog eventjes voordat de ogen ophouden met wild in de kassen te draaien en juist als de wereld weer zichtbaar wordt kraakt de walky talky: 'Derde stuurman?' 'Jawel, derde stuurman hier'. 'Kun je eventjes naar Centre 1, kijken hoeveel die is'. Eventjes 300 meter naar voren, eventjes. Je komt moeizaam overeind, loopt het dek op en grijpt naar . . . 'Verdorrie, is m'n fiets weer eens gejat'.

## Jaarverslag KNRV

Het jaarverslag 1980 van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging is uit. Exemplaren ervan werden verzonden naar alle schepen, zodat men ook op zee zich op de hoogte kan stellen van het wel en wee, alsmede de toekomstverwachtingen van de Nederlandse scheepvaart. Dit jaar is het verslag in een wat fraaier jasje dan gebruikelijk gestoken, vanwege het 75-jarig bestaan van de redersvereniging.

Op de dag dat het verslag verscheen, 10 juni jl., hield de KNRV een persconferentie, waar onder andere onze directeur, in zijn functie van voorzitter van de vereniging, vragen van journalisten beantwoordde. Met name kwam daarbij aan de orde in hoeverre de Nederlandse reders van de een dezer maanden aantredende regering nog steun kunnen verwachten. En die steun niet alleen in de vorm van continuering van de

investeringspremiereregeling (de KNRV vertrouwt op ten minste 20% van het investeringsbedrag), maar ook in de vorm van andere faciliteiten en vlotte bijstelling van wettelijke bepalingen en voorschriften.

Naar voren werd gebracht, dat de subsidieregeling voor de scheepvaart in Nederland thans de laagste is van Europa, hetgeen wordt onderschreven in een binnenkort door een onafhankelijk instituut te publiceren rapport. Wanneer – in een poging de staatsuitgaven te besnoeien – de scheepvaart het kind van de rekening zou worden, betekent dit onherroepelijk een verslechtering van de concurrentiepositie, met alle gevolgen vanden.

Ook bijstelling van o.a. de Wet op de Zeevaarddiploma's moet nu zonder uitstel plaatsvinden, terwijl de samen met de vakbonden uitgewerkte voorstellen tot

belastingverlichting voor de zeevarenden niet opnieuw op de lange baan mogen worden geschoven. Het zou, indien de voorstellen zouden worden geconcretiseerd, vooral een inkomensverbetering betekenen voor jonge officieren en scheepsgezellen. Een doorn in het oog, in de afgelopen jaren, is ook geweest hoe verscheppingen voor de overheid worden gegund aan niet-Nederlandse bedrijven. Zo is het voorgekomen dat grote partijen goederen in het kader van de ontwikkelingshulp door, nota bene, Russische schepen werden vervoerd. Een situatie die dringend om verbetering vraagt, niet om de Nederlandse reders te bevoordelen, maar wel om ze ten minste een kans te geven om op commerciële basis mee te dingen naar het vervoer ten behoeve van de overheid. De minister heeft recentelijk toegezegd, hierin verbetering te zullen brengen.



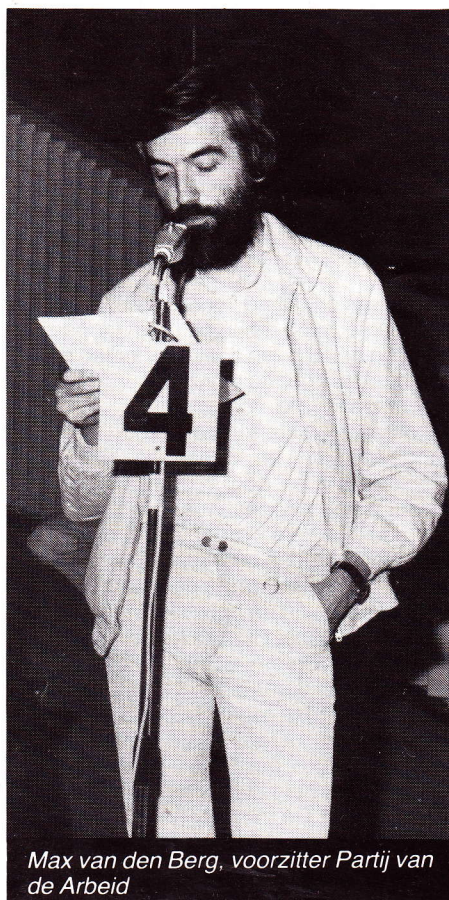
# Politiek en veel cijfers op de aande

'Een ongebruikelijk gebruik van de aandeelhoudersvergadering', noemde Max van den Berg, voorzitter van de Partij van de Arbeid, zelf zijn optreden op de algemene vergadering van aandeelhouders der N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij, die op 21 mei jongstleden in het Nederlands Congresgebouw in Den Haag werd gehouden.

Zoals de laatste jaren steeds het geval is geweest, benutten woordvoerders van actiegroepen, die o.a. willen dat Shell zich uit Zuid-Afrika terugtrekt, deze bijeenkomst om hun eisen kenbaar te maken. Het eigenlijke doel van de vergadering, o.a. de bespreking van het Jaarverslag 1980, waarbij soms duizelingwekkend veel cijfers werden genoemd, vergde echter veel meer tijd. President-commissaris mr. G. A. Wagner had de moeilijke taak de twee geheel andersdenkende groepen aandeelhouders ieder het hunne te geven.

## Resultaten

De vergadering, die door 494 aandeelhouders (441.850 stemmen vertegenwoordigend) werd bijgewoond, begon met de toespraak van president-directeur drs. D. de Bruyne. '1980 was een moeilijk jaar', zei hij. 'De wereldvraag naar olie daalde en onze eigen afzet van olieproducten liep ten opzichte van 1979 met 9% terug'.



Max van den Berg, voorzitter Partij van de Arbeid

Na een overzicht te hebben gegeven van de Groepsresultaten over 1980 en over het eerste kwartaal 1981 (die inmiddels op verschillende andere wijzen zijn gepubliceerd), zei hij over de olievoorziening onder andere: 'Het lijkt onwaarschijnlijk dat de huidige verhouding tussen vraag en aanbod van olie zich op de langere termijn zal handhaven. Een te groot optimisme ten aanzien van de toekomstige olievoorziening is daarom een ernstig gevaar, want we kunnen bepaald niet zeggen dat het energieprobleem op lange termijn is opgelost. Hoewel olie momenteel in overvloed beschikbaar is, is de kans groot dat de aanbodsituatie in de resterende decennia van deze eeuw kwetsbaar blijft, voornamelijk wegens onze voortdurende afhankelijkheid van bronnen die een ongestoorde aanvoer van de gewenste hoeveelheden niet kunnen en soms wellicht niet wensen te garanderen'.

'Over één punt kan geen misverstand bestaan en dat is de algemeen erkende noodzaak voor geïndustrialiseerde landen om hun afhankelijkheid van ingevoerde olie te verkleinen. Dit betekent dat de ontwikkeling van inheemse oliebronnen – die in de Verenigde Staten en de Noordzee voorop – aan belangrijkheid zal winnen en grotere investeringsmogelijkheden zal bieden. Hetzelfde geldt trouwens voor inheemse gas- en steenkoolvoorkomens. Op korte termijn en onvoorziene omstandigheden daargelaten, lijkt de kans op beperkingen in de aanvoer klein, vooral wanneer Iran en Irak hun momenteel lage productie zouden kunnen opvoeren. Men moet ook verwachten dat de bestaande prijsverschillen tussen de diverse soorten ruwe olie op een meer rationele basis gaan berusten als gevolg van de door het ruime aanbod ontstane concurrentie. Dit zou onze relatieve positie verbeteren'.

## Vooruitzichten

Sprekend over de vooruitzichten van de Groep, zei de heer De Bruyne: 'Nog steeds houdt de energieproblematiek enorme uitdagingen in voor een samenleving die gericht is op economische groei en Shell verkeert in een gunstige positie – ik mag wel zeggen in sommige gevallen in een unieke positie – om van deze uitdagingen kansrijke mogelijkheden te maken'.

'Een waarschuwend geluid is niettemin op zijn plaats. In de huidige economische omstandigheden worden de meeste regeringen geconfronteerd met oplopende begrotingstekorten. Indien stijgende wereldolieprijzen leiden tot hogere winsten in de productiesector van de olieindustrie, is de verleiding groot door het opleggen van bijzondere belastingmaatregelen de financiering van



Ds. A. van den Heuvel

deze begrotingstekorten te vergemakkelijken. In dit verband is een gevaarlijke tendens ontstaan fiscale maatregelen in te voeren die hun doel voorbij schieten. In het recente verleden hebben wij daarvan reeds een aantal voorbeelden gezien en ook in ons land worden op het ogenblik bepaalde maatregelen overwogen'.

## Benzine

'Een ander pluspunt voor de Groep', zei de heer De Bruyne, 'is de zeer omvangrijke conversiecapaciteit van Shell-raffinaderijen, die ons in staat stelt het nadelige effect van hoge ruwe-oliekosten te verzachten doordat wij een relatief grotere hoeveelheid hoogwaardige producten, met name benzine, kunnen vervaardigen dan onze concurrenten. Daar de vraag naar benzine minder is teruggelopen dan die naar andere producten, is ons productenpakket beter aan de huidige omstandigheden aangepast, al zijn onze marges door hevige concurrentie verkleind. Deze kennis en ervaring vormen een van de vruchten van de omvangrijke en voortdurende research-inspanningen van de Groep in alle sectoren waarin zij werkzaam is'.

## Toeleggen op energie

'De mogelijkheden en uitdagingen waarover ik zojuist sprak', zei de heer De Bruyne in het slot van zijn toespraak, 'liggen niet alleen in de traditionele olie- en gasactiviteiten, maar ook in andere sectoren van onze onderneming, zoals



# elhoudersvergadering 'Koninklijke'

steenkool en metalen. Tegen de achtergrond van de recente serie bedrijfsovernamen door oliemaatschappijen is het wellicht nuttig u eraan te herinneren dat het beleid van Shell-maatschappijen erop gericht is zich in hoofdzaak te blijven toeleggen op energie en zich alleen dan op andere terreinen te begeven waar met ervaring en deskundigheid een daadwerkelijke bijdrage kan worden geleverd'.

## Vragen

Ds. A. van den Heuvel, die namens Kairos, Pax Christi en het Komitee Zuidelijk Afrika sprak, was de eerste die het thema Shell en Zuidelijk Afrika aansneed. Hij werd gevolgd door de heer Van den Brand, die namens de missie-congregaties het woord voerde en de heer Van den Berg, voorzitter van de Partij van de Arbeid. Gevraagd werd aan Shell haar politiek ten opzichte van Zuidelijk Afrika te herzien en zich uit Zuid-Afrika terug te trekken. Verder om door middel van een herstelbetaling het leed van Zimbabwe te verzachten en opheldering te geven over vermeende olieleveranties aan Zuid-Afrika. De heer Van den Berg zei daarbij nog,

dat, als zijn partij aan de regering zou komen, men zeker zou streven naar een verplicht olie-embargo op basis van de sanctiewet.

Enige andere aandeelhouders raaptten de handschoenen op en zetten uiteen dat het juist niet in het belang van de zwarte bevolking zou zijn als Shell zich uit Zuid-Afrika terugtrok. 'Shell moet blijven!' riep een van hen tot slot van zijn vurig betoog.

Ook de heer De Bruyne benadrukte in zijn antwoord dat terugtrekking geen zin had, onder andere niet omdat de olie-industrie en steenkoolwinning ter plaatse ook zonder Shell zouden doordraaien. Het doen van herstelbetalingen aan Zimbabwe wees hij als een praktische onmogelijkheid van de hand.

'Wanneer politieke beslissingen uitblijven, waarom kijkt men dan naar ons?' vroeg hij. 'Wij kunnen niet het voortouw nemen in een politieke stellingname. Uw politiek drijft aan op een bloedige confrontatie. Wij hopen echter, dat men, met voortdurende druk uit de gehele wereld, in Zuid-Afrika volgens banen der geleidelijkheid tot het gewenste doel zal komen'.



'Het zit er weer op!' D. de Bruyne na afloop van de vergadering

## Vlugschriften, broodjes, koffie, dia's, publikaties en foto's

Schijn bedriegt. Hoewel de bezoekers aan de aandeelhoudersvergadering 'Koninklijke' misschien de indruk hebben gekregen, dat deze grotendeels in het teken 'Shell en Zuidelijk Afrika' stond, wijzen de feiten uit dat verreweg de meeste tijd besteed werd aan het 'eigenlijke gebruik' van deze bijeenkomst: de jaarrede van de heer De Bruyne, de vragen en antwoorden naar aanleiding van het Jaarverslag, de goedkeuring van de jaarrekening en de benoeming van enige commissarissen.

Het buitengebeuren van deze vergadering was overigens zeer gevarieerd. Een spandoek en actievoerders met borden bij de ingang van het gebouw. Zij deelden vlugschriften uit, maar er was binnen nog meer materiaal van 'de tegenpartij', onder andere een krant, getiteld: 'Een ander geluid over Zuid-Afrika'.

In de gangen van het Congresgebouw stond een uitgebreide expositie van statistieken en foto's opgesteld, er werd een diaserie vertoond, 'de mens in het bedrijf', en er lagen verschillende publikaties voor de aandeelhouders klaar, waaronder de kwartaalresultaten en het sociaal jaarverslag van Shell South Africa. En dan, niet te vergeten, waren er grote hoeveelheden koffie en broodjes.

In de wandelgangen ontmoetten vele bekenden elkaar weer eens. Er werd nog lang en druk nagepraat. Verheugend was, dat de staking van HTM-chauffeurs en trambestuurders een veel minder ongunstige invloed op het bezoekersaantal had, dan verwacht was.

Al met al een aandeelhoudersvergadering die de employés, belast met de organisatie ervan, handen vol werk moet hebben gegeven. Op dat werk kunnen zij echter met tevredenheid terugzien.

## Nieuwe commissarissen

De jaarrekening, het dividend en het bestuursbeleid werden bij acclamatie goedgekeurd. Er stonden verder nog drie benoemingen van commissarissen op de agenda.

Ir. L. E. J. Brouwer trad, na vijftig jaar zijn diensten aan de 'Koninklijke' te hebben gegeven, onder andere als president-directeur, als commissaris af. In zijn plaats werd per 1 juli ir. E. G. G. Werner benoemd, die wegens het bereiken van de daartoe gestelde leeftijd, op 30 juni aftreedt als directeur van de 'Koninklijke'. De heer Wagner sprak tot beide heren hartelijke woorden van dank. Met enige trots zei de heer Wagner, dat de heer R. S. McNamara, president van de Wereldbank (tot 1 juli) en oud-minister van Defensie van de Verenigde Staten, zich bereid had verklaard een commissariaat van de 'Koninklijke' te aanvaarden. De heer McNamara werd eveneens per 1 juli benoemd, evenals de heer K. Fibbe, die periodiek aftrad, maar zich herkiesbaar had gesteld. Met een warm woord van dank van alle medewerkers van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep, besloot de heer Wagner deze vergadering.



Op 13 mei jl. werden in de Rotterdamse 'Doelen' onderscheidingen en beloningen uitgereikt aan een aantal gezagvoerders, stuurlieden en radio-officieren van de Nederlandse koopvaardij. Een blijk van erkentelijkheid namens ons nationaal weerinstituut voor het vele werk dat zij op zee ten behoeve van de meteorologie verrichten. Ook vijf gezagvoerders en zes stuurlieden van onze Maatschappij werden onderscheiden of kregen als beloning een aneroïdebarometer.

Niet elk der genodigden kon persoonlijk aanwezig zijn bij de plechtigheid in 'De Doelen'. Alhoewel reeds in februari op kantoor een vertrouwelijke mededeling werd ontvangen aan wie het KNMI dit jaar dacht onderscheidingen respectievelijk beloningen uit te reiken, duurt het geruime tijd voordat de voordracht bij Hare Majesteit de Koningin respectievelijk de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat is behandeld en een en ander bij Koninklijk Besluit of Ministeriële Beschikking is afgehandeld. Dat wij deze uitgebreide inleiding hier met nadruk vermelden heeft mede ten doel aan te geven, dat aan de uitreiking wel het een en ander voorafgaat. Met andere woorden, dat deze op zichzelf feestelijke gebeurtenis niet is gebaseerd op het maar lukraak kiezen van een aantal gezagvoerders en officieren van de koopvaardij. Wel degelijk is deze uitreiking gebaseerd op zorgvuldig onderzoek in hoeverre betrokkenen daadwerkelijk hebben bijgedragen aan de service die de Nederlandse koopvaardij verleent aan het KNMI.

Degenen van onze vloot die deze keer in aanmerking kwamen waren de gezagvoerders E. H. Brameyer, J. H. A. Budding, F. Klaassen, J. Priest en D. J. M. Rijk (allen zilveren medaille) alsmede de (ex-)stuurlieden F. L. A. Bloot, J. Boonstra, G. W. Geesink, J. Korving, G. Verbrugh en R. van der Voort. Uiteraard was het onmogelijk voor al dezen zelf tegenwoordig te zijn, doch het was bijzonder verheugend dat – in tegenstelling tot de genodigden van enkele andere rederijen – een ieder hetzij zijn echtgenote hetzij een dochter had gemachtigd de onderscheiding of beloning in ontvangst te nemen. Namens onze maatschappij waren onder andere aanwezig de heren Osinga en Verbaas.

## Cyclonen

Na een woord van welkom namens het KNMI werd door de hoofddirecteur van dit instituut, Dr. H. C. Bijvoet, een toespraak gehouden waarin hij met name inging op het grote belang van het bijhouden aan boord van een journaal voor meteorologische waarnemingen met behulp van door de filiaalinstelling van het KNMI verstrekte en geijkte instrumenten. De bestudering van en gevaren van tropische cyclonen werden door hem nader belicht, waarbij hij nog naar voren bracht dat de scheepswaarnemingen in cycloongebieden ook door andere meteorologische diensten op hoge prijs worden gesteld. Zo blijken diverse Nederlandse schepen (*waaronder onze 'Daphne', 'Diadema' en 'Mytilus'*) recentelijk te zijn onderscheiden door de Meteorologische Dienst van India voor de waarnemingen in de Golf van Bengalen, het gebied waar orkanen de hoogste stormvloed veroorzaken, met de meeste slachtoffers. Het ontstaan en de verdere ontwikkeling van een orkaan hangen namelijk niet alleen af van plaatselijke omstandigheden, maar het gehele ontwikkelingsproces wordt mede bepaald door het gedrag van de grotere atmosferische stromingen waarin de cycloon is ingebed. Waarnemingen daarover moeten worden geleverd door conventionele observaties van wat men

noemt 'selected ships'. Met andere woorden: de waarnemingen van schepen vormen nog altijd een onmisbaar deel van zowel de extrapolatietechnieken als van de in ontwikkeling zijnde geavanceerde waarschuwingssystemen.

## Vijf dagen vooruit!

Alvorens Mevrouw drs. N. Smit-Kroes, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, overging tot de uitreiking van zowel onderscheidingen als beloningen aan Nederlandse koopvaardij-officieren, richtte ook zij het woord tot de aanwezigen. Daarin vermeldde de staatssecretaris onder andere, dat de Europese weerkundigen al vroegtijdig – in het begin van de jaren 70 – zich realiseerden, dat de grens van de groei in zicht kwam, reden waarom zij gemeenschappelijk een Europees Centrum voor weersvoorspellingen op middellange termijn oprichtten. Dit centrum is in 1975 van start gegaan in Reading in Engeland. Het produceert thans redelijk betrouwbare 'halfprodukten' voor een periode tot en met vijf dagen vooruit, die aan de deelnemende instituten ter beschikking worden gesteld. Deze kunnen dan met behulp daarvan de verwachtingen tot en met vijf dagen vooruit voor eigen land maken, waaraan in Nederland met ingang van 1 juni jl. grotere publiciteit via pers en media is gegeven.

Het belang van de scheepswaarnemingen, aldus de staatssecretaris, voor de verwachtingen van het Centrum en het belang van deze verwachtingen voor de scheepvaart zelve liggen op één lijn. De keten begint in zekere zin met de nauwkeurige beschrijving van de zgn.

uitgangstoestand van de atmosfeer die de schepen melden. De waarnemingen van 12 uur GMT van de Europese landstations komen vrijwel allemaal voor 13 uur GMT in Reading binnen. De waarnemingen van de koopvaardij- en vissersschepen komen helaas vaak veel later, omdat er niet altijd een radio-officier op wacht is die de waarnemingen kan verzenden. Deze vertraging kan variëren van 0 tot 8 uur. Daar komt dan nog een aantal uren vertraging bij, omdat het lang niet altijd eenvoudig is het rapport kwijt te raken aan de radiokuststations. En tenslotte duurt het ook nog weer enige tijd voordat het bericht via de telecommunicatiekanalen op het Centrum in Engeland is gearriveerd. Echter, op dat Centrum worden deze waarnemingen zo belangrijk geacht dat men een uur of 9, dus tot 21 uur GMT wacht, alvorens met het programma te starten. Dit om dus zoveel mogelijk scheepswaarnemingen en ook andere vertraagde berichten in het programma op te nemen. Hieruit blijkt wel hoe belangrijk de scheepswaarnemingen zijn en hoe afhankelijk het hele proces is van tijdige verzending en doorzending van deze waardevolle rapporten.

De activiteiten van het Centrum beginnen thans grote belangstelling te wekken, zelfs in Australië. De produkten voor het Zuidelijk Halfmond, die min of meer als bijproduct in Reading worden gemaakt, zijn namelijk voor Australië het beste wat er op dit moment in de wereld te krijgen is.



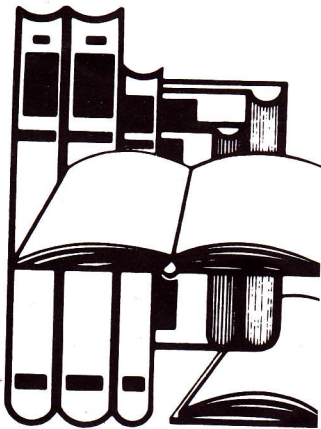


# SCHOON SCHIP

## Losrakende schoenveters?

De volgende tip ontvingen we van een zeevarende collega: Voor degenen aan boord die nogal eens last hebben van losrakende werkschoenveters is misschien de 'platte strik' een uitkomst. Deze gaat als volgt. De uiteinden van de veters pakt men dubbel vast, zodat men dus aan beide zijden een lus in de hand houdt. Hiermede wordt dan een platte knoop gemaakt. 't Ziet er ietwat rommelig uit maar het voordeel is dat de strik niet zo gemakkelijk losloopt. De strik is los te trekken door aan één uiteinde te trekken, waarna men na een soepele ruk de schoen direct uit kan doen. Maar je moet dan wel het juiste uiteinde weten...

## Boek bespreking



Schip van mijn dromen  
door: Thijs Mik

Uitgeverij: J. H. Gottmer,  
Haarlem  
Prijs: f 23,50 (gebonden)

Willem Bergsma is de centrale figuur in dit boek, dat een ieder die zijn hart aan de zee heeft verpaid, met veel spanning zal lezen. In wezen is deze uitgave een vervolg op 'Eiland, verder dan de sterren'. Echter, noodzaak om dat eerst te lezen is er beslist niet. In 'Schip van mijn dromen' volgen we de lotgevallen van de

schipper, zowel aan boord als in zijn huwelijk. Het is het leven van menige stuurman in de kleine handelsvaart, die dan weer samen met z'n echtgenote aan boord verblijft, dan weer alleen met zijn bemanning over de zeeën zwakt. Alhoewel de grote droom van een ieder in de kustvaart om ooit nog eens een eigen schip te hebben, ook voor Willem Bergsma wordt vervuld, blijft hij niet gespaard voor veel tegenslag.

De schrijver blijkt niet alleen bijzonder goed thuis in het leven van de zeeman en in zeemanstermen, hij brengt het verhaal ook op bijzonder boeiende wijze. Een roman die men niet licht vergeet, ook omdat de situering in Nederland, met name de plaats Kampen, is en omdat het verhaal zich op een Nederlands schip afspeelt, veelal varend in verre zeeën.

W.W.

## Met de riemen die je hebt

Voor een eindje roeien is iedereen wel te porren maar om de afstand Harlingen-Terschelling roeiend te overbruggen, nou daar moet je wel wat durf en uithoudingsvermogen voor hebben. Acht sloepbemanningen namen op 29 mei jl. de uitdaging aan en gingen in Harlingen van start. Iets meer dan drie uur later bereikte de eerste sloep de haven van Terschelling. De laatste binnenkomer had daar bijna vier uur voor nodig. Maar de snelste, 'De Schotse Vier' van Terschelling had dan ook 14 man aan de riemen en de laatste 'slechts' 8. Maar het ging niet zozeer om de snelste te zijn

dan wel om de sportieve prestatie.

De roeiwedstrijd is een jaarlijks terugkerend evenement, georganiseerd door de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz', waar steeds veel belangstelling voor bestaat. Allereerst bij de deelnemende ploegen, hoofdzakelijk afkomstig van de diverse hogere zeevaartscholen in ons land en niet in de laatste plaats bij het talrijke publiek bij de start en de finish. Men hoopt volgend jaar nog meer sloepen aan de start te krijgen dan dit jaar het geval was. Een voortzetting van een zeer sportieve traditie.

## T.H. Twente wint de Shell zuinigheids marathon en vestigt een nieuw Nederlands record

De Shell zuinigheids marathon 1981 is gewonnen door de Technische Hogeschool Twente met een verbruik van 1 liter benzine op 738,3 kilometer. Hiermee verbeterde de T.H. Twente het Nederlands record, dat sinds 1979 met een verbruik van 1:731,51 op naam stond van de T.H. Eindhoven. De winnende wagen werd bestuurd door R. Hetteema (18). De tweede plaats werd bezet door de T.H. Eindhoven met een verbruik van 1:722,53. De derde plaats was voor de H.T.S. Tilburg met 1:336.928. De wedstrijd werd op 13 juni jl. verreden in de veilinghal van de

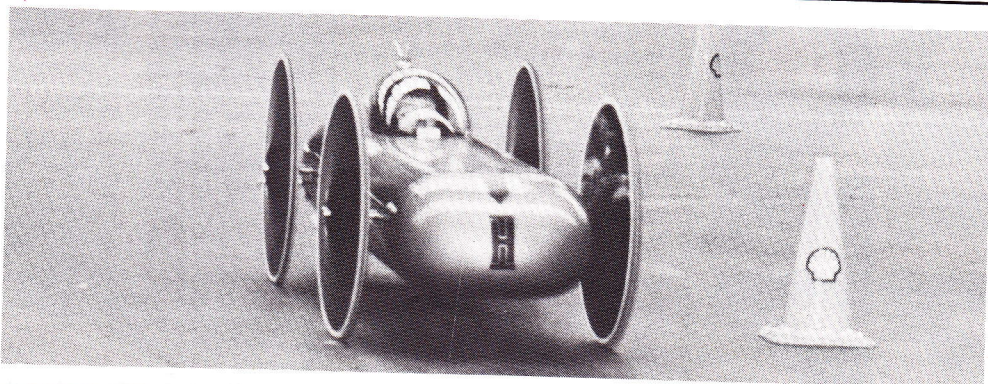
CCWS in Honselersdijk. De door de studenten van de deelnemende technische hogescholen, hogere technische scholen en middelbaar technische scholen zelf ontworpen en gebouwde voertuigen dienden een afstand van 17.370 kilometer af te leggen met een gemiddelde

snelheid van minimaal 25 km per uur en hierbij zo weinig mogelijk 'supershell' benzine te gebruiken.

De technische prijs, toegekend op basis van bijzondere inventiviteit van het ontwerp, werd gewonnen door de H.T.S. Haarlem.

volledige uitslag

1. T.H. Twente	738,3 km/liter
2. T.H. Eindhoven	722,53 km/liter
3. H.T.S. Tilburg	336,928 km/liter
4. H.T.S. Den Haag	269,359 km/liter
5. H.T.S. Groningen	261,575 km/liter
6. H.T.S. Utrecht	225,822 km/liter





# ALTIJN BOERSO VLOOT

## Gehuwd

22.05.81: R. J. van der Schans, 5e wtk, met mw. E. van Thielen  
06.06.81: E. J. D. de Leeuw, 4e stm, met mw. H. J. Nijhof  
02.06.81: E. N. de Vries, 4e stm, met mw. Y. M. van Steyn

## Geboren

13.05.81: Jasper Hendrik, zoon van P. P. van der Wilt, 4e wtk, en mw. G. N. A. van der Wilt-Dekker  
18.05.81: Bastiaan, zoon van D. J. Blom, 3e wtk, en mw. L. A. Blom-Roelofsens

## Aflossingen

gezagv.: P. B. Hibma, J. M. Hillen, F. Klaassen, R. Knol, H. N. A. Snel;

1e stl.: J. F. Casimiri, H. J. Lenstra, P. F. L. Schölvincq, P. J. Muntjewerf, G. J. Knol, C. P. C. van Goethem, J. A. van Kesteren, M. A. F. Wanders, J. P. J. M. Cobelens, L. A. Groendijk, J. van Ruiven, E. J. J. Eelman, W. Koeze, A. van Leeuwen, M. F. D. Beckx, G. M. Schipper;

2e stl.: A. G. den Dekker, R. R. van der Maas, A. Leffers, J. W. J. Rodenhuis, L. van Doren, K. T. Wiegert, C. J. Wijngaarden, H. Ammerlaan;

3e stl.: P. J. L. Mulder, A. R. Pieters Graafland, J. L. Pool, D. F. A. Maljers, W. H. M. Schelvis, P. D. Blok;

4e stl.: R. Rodenburg;  
radio-off.: H. J. van Homoet, M. Elffers, C. M. Smits, H. E. Haalmeyer, A. A. J. Donker, J. P. A. Hoeven, M. F. Oreel, M. Klap, J. H. Pel;

hfd. wtk.: C. H. de Koning, P. A. Ankerman, J. I. Brangert, F. Bakker, C. J. den Hollander, J. L. 't Mannetje, A. P. de Groot, S. Neelman;

2e wtk.: C. W. H. van Holthuysen, O. de Roos, K. L. J. Aertssen, G. de Goede, H. M. Westerveld, G. J. A. de Ruitter, J. D. Compier, E. Aanen, W. Vroling, J. W. van der Plas, F. J. van der Vorm;

3e wtk.: J. R. Spoelstra, T. P. M. Westhuis, J. A. Elbert, W. P. N. Kramer, F. P. van der Star, W. Overeem, P. Naaktgeboren, P. Versluis, J. H. A. Schulten;

4e wtk.: A. J. Leget, D. J. Sandee, L. A. van Beelen, G. A. Mellonius, G. J. Harlaar, C. M. Abrahams, P. F. M. Kusters, P. R. Schol, C. A. Jansen;

5e wtk.: P. A. van Tilborg, J. C. Butler, E. van der Holst, R. M. van Sonsbeek, R. G. M. Spruyt, D. J. Galama, H. Roelvink, R. J. Mooring, H. L. P. Hutter, R. G. P. Zelis;

stag. wtk.: T. J. Veenstra, A. M. P. Dekker, W. H. Kuyper, M. van der Valk, A. M. M. Duyn;

stag. stm.: H. J. A. Verhoeven

sch. voorman: M. H. Grootveld;  
sch. vakman 1: E. L. Boldewijn;  
sch. vakman 1w: J. J. van Triet, C. H. Roozendaal, F. S. J. van Rossum, G. van Osselen, G. C. Wiegant, R. W. van Rooyen;  
sch. vakman 2w: M. Jut, A. A. U. Pieters, J. A. Beukelman, L. Kruik, F. Caspers, J. L. Greving, F. D. P. Croes, R. C. Neleman, J. A. Dekker;

alg. sch. vakman: M. Kumentas, R. A. Curial, A. C. Kusters, R. F. Huysers, J. W. P. Grommen, C. Louykenaar, P. van Eenige, L. A. Douma, A. Bravenboer, L. R. Stevens;

sch. gezel a/w: R. J. S. Vrugteman, G. den Heyer, N. H. van der Geugten, G. Buys;

aank. sch. vakman: G. L. Barendse, R. Schaap, J. H. E. M. van de Kerkhof, J. R. van Engel;

aank. sch. gezel a/w: R. P. A. Smeysters;

hoofdvoeding: L. J. W. Broenink, W. Haanepen, W. C. Kapper, A. P. Maat;

sch. kok: R. Geensen;  
hoofdbediende: G. J. Vrielenk, H. Moes, D. Ploegers;

bediende: L. Booms-Rus, R. J. Romijn, A. A. M. Wintjens;  
bediende a/d: P. J. Geenen;

## Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel



M. A. Spoelstra  
4e stm.



A. C. Kleijn  
5e wtk.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

m.s. Abida: 1e stm W. Kalkman, 2e stm L. A. H. Vader, sch. vakman 1w F. Oostdijk;

m.s. Acila: 3e wtk H. R. Muysson, 4e wtk L. van der Valk;

m.s. Acmaea: gezagv. J. Priest, 5e wtk O. Broksma;

m.s. Acteon: 3e stm P. J. Veenman, hfd wtk A. Modderman, 4e wtk J. H. M. Stoffelen, 5e wtk J. F. Wind, H. C. van Beek;

m.s. Cinulia: 1e stm R. van Kranen, 2e stm R. P. Regout, 3e stm L. Onderweegs, hfd wtk B. Oudkerk, 5e wtk P. Moll radio-off.

P. Dijkstra; sch. vakman 1 W. P. L. Broers, M. Temmerman, sch. vakman 2w C. van der Hoek;

m.s. Crania: 5e wtk R. J. Verspoor;

m.s. Dallia: sch. vakman 2w J. F.

M. Kras;

m.s. Daphne: 1e stm J. Priester, 3e wtk J. R. Spoelstra; sch. voorman C. F. M. Hartman, sch. vakman 1 W. Kesterloo, L. van der Velden, sch. vakman 2w P. A. Volwerk, sch. gezel a/w P. C. Groen, R. B. A. Spronck, L. J. Verburg, J. G. Klein Hesselink, hoofdbediende F. P. Lommerse;

m.s. Diadema: hfd wtk K. L. Schuring, 4e wtk J. W. Schippers, radio-off. H. H. Julsing;

m.s. Dione: hfd wtk L. Buitenkant, wnd. 4e wtk A. C. der Ham, 5e wtk M. J. E. van den Broek;

m.s. Felania: gezagv. D. M. Mos, 3e stm H. E. Becht, 4e stm J. C. Schoonenberg, 2e wtk J. P. Kalkman, aank. sch. vakman H. J. Mensinga;

m.s. Felipes: 4e stm M. van der Woud, hfd. wtk O. A. van der Want, 2e wtk H. Brand, radio-off. J. Gerritsen; aank. sch. gezel a/w L. Joossens, sch. kok C. van Zal, bediende H. Wezenaar, G. C. Pfenning, jongen a/w W. J. G. Verburg;

m.s. Ficus: 1e stm J. P. Hendriks, 4e stm A. D. N. Smith, wnd 2e wtk J. A. Deelen; alg. sch. vakman G. Struik, bediende a/d A. Smit, koksmat R. B. Takke, jongen a/w A. Quist;

m.s. Flammulina: gezagv. W. Croes, 2e stm D. J. Mittelmeijer, 3e wtk O. Wink; alg. sch. vakman A. de Baat, aank. sch. vakman A. I. M. J. van den Broek, mar. int. C. Acosta Blanco, R. Martinez Andrade, M. Paz Curra, M. Penedo Martinez, J. A. Taboas Rana;

m.s. Fossarina: 3e stm. J. de Boer, radio-off. C. J. Twilt; alg. sch. vakman E. B. de Niet, aank. sch. vakman J. J. van Hulst, T. W. Meeuw, P. den Hamer, sch. kok G. Datema, hoofdbediende D. Seip, bediende J. A. Schuiten;

m.s. Fossarus: 4e stm G. Mensing, 2e wtk G. J. van Eyk; alg. sch. vakman P. M. Hendriks, aank. sch. vakman R. J. A. Lempereur, P. J. Janssen, hoofdbediende A. R. Tanasale, bediende A. Scheffers, J. Wilhelm;

m.s. Fulgur: 1e stm H. J. de Vries;

m.s. Fusus: 1e stm A. J. Both, 4e stm F. van Kuyk, hfd. wtk C. de Witte, 3e wtk K. Eishout; alg. sch. vakman J. Visser, H. Haasnoot, aank. sch. vakman H. van der Laaken, aank. sch. gezel a/w V. P. M. Zhurbijn;

s.s. Kylax: 1e stm F. J. Kronenberg, 2e stm C. J. van Essen, 2e wtk J. W. van Putten, wnd 3e wtk R. Koudstaal, 5e wtk Y. S. Attema;

s.s. Latia: stag stm C. van der Wal, W. P. M. Ahout, wnd 3e wtk T. den Dekker, 5e wtk. M.



Speelberg;

**s.s. Latirus:** 2e stm A. J. Kappers, 2e wtk E. de Jong;  
**s.s. Macoma:** 1e stm J. G. Wientjes, radio-off. J. M. Walraven; sch. vakman 1 J. P. de Landes, sch. gezelschap a/w R. Kollaart, E. P. Kesauly, sch. kok A. Verbunt; bediende a/d M. Frenay.

**s.s. Marinula:** 1e stm A. J. Verheul, 3e stm W. van Dijk, hfd. wtk W. J. Meuldijk, 3e wtk P. van Noort, 4e wtk W. J. Adema, 5e wtk N. A. Hoek, J. W. Golstein, capataz C. Alfonso Celis, man. esp. R. Crespo Rivas 2e man J. Duran Rodriguez, A. Perez Fernandez, mar. int. J. Alvarez Conde, C. Chapela Barreiro, J. A. Sanroman Conde, M. Costas Ezcurdia, G. Pardavilla Simes, M. Pensado Doldan, F. Perez Fernandez, C. Rodriguez Barral, jefe de f. A. Lopez Nogueira, coc. M. Martinez Amoedo, cam. maydo. E. Cruz Buyo, cam. J. Dieguez Garcia, F. Gonzalez Vidal;

**s.s. Meta:** 1e stm M. de Graaf, 4e stm H. W. Kapma, 2e wtk J. H. E. Nijhuis, 3e wtk D. W. Smit, 5e wtk H. Hendrikse, stag wtk M. Zoethout, H. A. de Lange, B. de Vries;

**m.s. Niso:** gezagv. H. Unger, 1e stm M. A. D. Hartlief, 3e stm M. A. J. Sanders, 5e wtk R. Groeneweg, P. F. Kremers, radio-off. A. Boutkan; capataz A. Aragunde De La Torre, man esp. F. Otero Lago, mar. int. M. Fajo Misa, J. M. Fernandez Pena, M. Refojos Sousa, J. J. Seoane Fervenza, coc. A. Martinez Amoedo, cam. maydo. J. J. Domeque Bailo, cam. J. M. Alonso Alvarez, J. M. Freire Bouzas, R. Lago Lago;

**s.s. Ondina:** 4e wtk G. R. Spijkerman, 5e wtk A. C. Kleijn;  
**s.s. Onoba:** 1e stm G. L. A. Martens, 3e stm P. J. Prenen, 4e stm K. G. E. van Lieshout, 5e wtk S. A. Dijkwel, radio-off. F. R. Meurs;

**s.s. Sepia:** 1e stm F. B. Schröder, hfd. wtk H. L. de Koning, 2e wtk J. Boon, 5e wtk P. Drewes;

**m.s. Tagelus:** 1e stm T. H. Tromp, 2e stm J. A. P. Donks, 4e stm M. A. Spoelstra, 4e wtk P. J. Farla, 5e wtk F. Piek, radio-off. J. W. Hendriks;

**s.s. Viana:** 2e stm H. H. van Dijk, 3e wtk C. A. van Esveld; sch. voorman W. J. Pronk, sch. vakman 1 w J. J. Snijders;  
**s.s. Vitrea:** 2e wtk J. J. J. Ludekuse, wnd. 4e wtk L. A. A. Visser, hoofd voeding J. R. L. van Toornburg;

**s.s. Zafra:** 2e stm H. Sieders, 4e stm M. C. G. M. Notten; hoofd voeding, C. F. van der Ende;

**s.s. Zaria:** 1e stm W. F. van der Lei, 2e wtk J. Hensbroek;

### Onze vlootjubilaren



**H. Moes**  
hoofdbediende  
10 jaar op 02.08.81



**A. G. den Dekker**  
2e stm.  
10 jaar op 06.08.81



**B. Ritman**  
1e stm.  
25 jaar op 15.08.81



**P. J. W. Hoogendoorn**  
3e wtk.  
10 jaar op 16.08.81



**P. Stachelhausen**  
2e wtk.  
30 jaar op 16.08.81



**J. van der Horst**  
hoofd voeding  
10 jaar op 17.08.81



**H. Blaauw**  
hfd. wtk.  
30 jaar op 20.08.81



**J. J. Engelbrecht**  
2e stm.  
10 jaar op 22.08.81



**C. R. Groen**  
1e stm.  
25 jaar op 24.08.81



**W. G. van der Velden**  
hfd. wtk.  
25 jaar op 25.08.81



**W. Bosma**  
gezagv.  
25 jaar op 27.08.81



**A. Harkink**  
4e wtk.  
10 jaar op 30.08.81



**D. J. Sandee**  
4e wtk.  
10 jaar op 30.08.81



**J. Gijsbertsen**  
4e wtk.  
10 jaar op 31.08.81

### Aangesteld als

**sch. vakman 1:** M. Temmerman;  
**sch. kok:** G. Datema;

### Uit dienst getreden

**2e stm.:** H. Reiling;  
**3e wtk.:** A. Nonnekes;  
**sch. vakman 2w:** W. C. L. Augustus, L. S. Kielstra, R. T. Slump, R. de Bruin;  
**sch. kok:** R. Geensen;

### Tijdelijke tewerkstelling

**3e wtk.:** J. P. de Visser – Shell Curaçao;  
**4e wtk.:** A. Hoosbeek – Shell Tankers B.V. walorganisatie afd. DFM/5;

### Behaalde diploma's

**2e Stuurman G.H.V.:** R. G. Pieters, C. A. M. Rovers, W. van der Meulen;  
**3e Stuurman G.H.V.:** M. C. G. M. Notten, M. A. Spoelstra;  
**'C':** T. Scholte;  
**'C-th.:** J. J. F. Govers, D.

Westdorp;

**'B':** K. van Zijderveld, F. X. van Tol;  
**'A':** A. C. Kleijn;

# WAL WAL WAL

### In dienst

M.i.v. 1-6 G. M. J. Debets – DFF/2 (ex. S.N.I.)



### Uit dienst

M.i.v. 1-6 Mw. S. Y. Koogje-Portheine – DFF/4.  
M.i.v. 15-6 M. D. van Lier – DFF/2 (over naar S.N.I.).  
M.i.v. 1-6 Mw. R. J. van der Wal-Muijsson – DFF/1.

### Interne mutatie

M.i.v. 1-6 Mw. C. J. H. van Moorsel van DFP/3 naar FF/DFP

### Jubileum

1-8 N. C. Mulder – DFM/4 – 25 jaar



### Met pensioen

M.i.v. 1-8 Ir. M. L. C. van Heeswijk – DF



# Jubileumviering kapitein J. Verhoeven

Gelukkig lezen we vroegtijdig in 'Schip en Ka', dat kapitein Verhoeven 30 jaar bij Shell Tankers in dienst zou zijn op 27 april 1981. In de dagelijkse werkbepreking werd het besproken en een voorlopig plan werd opgesteld.

Mevrouw Verhoeven was ook aan boord en deed ons een idee aan de hand: haar man had namelijk al eens gezegd, dat hij wel graag een horloge wilde hebben zoals de tweede stuurman pas had gekocht, want die vond hij gekleider dan zijn huidige knol. Dat kwam dus prima in ons straatje en de pet ging rond.

De wachttijd in Jakarta ging wat uitlopen en de tijd werd krap. Maar uiteindelijk gingen we dan toch in Priok naar binnen en door een quick turnaround van slechts 2½ dag ging de reis naar Singapore. We kwamen zaterdagmorgen aan en het jubileum zou de maandag erop plaatsvinden. De leerlingen Kees van der Louw en Ad Kraat werden na aankomst op de Eastern Anchorage met het bootje van de agent de wal opgestuurd met de tas vol geld en de nodige instructies. Hun missie verliep uitstekend en alles was op tijd aan boord.

De dag zelf begon voor een aantal al heel vroeg, namelijk om half twee in de ochtend. We wilden pavoiseren en daar werd de nodige tijd voor uitgetrokken. Onder aanvoering van bootsman/1e stuurman werd een staaldraad van voormast naar schavotje gespannen, een overbrugging van maar liefst 120 meter, vol met seinvlaggen, met in het midden de tekst 'm.s. ficus jan verhoeven 30 jaar shell jubileum 1981'. Mevrouw Verhoeven, die kennelijk wat kanaalkoorts voor de grote dag van

haar man had, had de telefoon bij de 1e stuurman gehoord en daarna het gestommel op het schavotje en heeft het hele gedoe van het optuigen vanuit haar poort gevolgd. Gelukkig sliep de Ouwe als een blok. Om half vijf zat het pavoiserteam tevreden in de mess achtde stond de lijn hing en ink zij een half ee derde ralende ochtend t opstaan zeer

bijeen; ook de daags ervoor afgemonsterde 3e en 2e stuurman met zijn vrouw waren nog even teruggekomen. In een speech werd o.a. de loopbaan van de kapitein gememoreerd, die al 33½ jaar eerder was begonnen op de 'Noordwijk' van de N.V. Stoommaatschappij Wijkdijk, waarop hij monsterte als knaap van 16 jaar in de functie van 'jongen'. Daarna kreeg mevrouw Verhoeven van Kees een feestelijke tuil orchideeën en een luxe doos bonbons, vervolgens bood onze benjamin Jeroen Hart, even oud als de kapitein toen die op de 'Noordwijk' begon, het horloge aan. Nou, het was midden in de roos! Daarna ging de hobbyshop open.

Een oorkonde in dichtvorm werd voorgedragen door de sparks (gemaakt door iemand die anoniem wilde blijven), van de koperlager was er een fraai miniatuurtje van een bark, en tot slot een combinatie van vier grommers met een symbolische betekenis. Het was aan de gezichten van mevrouw en de kapitein te zien dat zij zeer verguld waren met alles en dat liet de kapitein ook duidelijk in zijn speech blijken.

Tijdens de borrel voor de lunch kwamen lekker los en vervolgens werd 'an een heerlijke maaltijd, ref en zijn assistent erg hun idden gedaan. Een glas wijn or een gezellig tafelen. het gebruikelijke koffie 'aarbij de feesttaart van drie l aangesneden. Voor de s nog een slaapmutsje toe. oor de kapitein en mevrouw , en voor ons allemaal, een

feestdag.

