

SCHEEP



TENIKA

21e jaargang
nummer 8
april 1982



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

Enentwintigste jaargang, nummer 8
april 1982

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

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

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

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 Druk
Tijl Den Haag Tijl Zwolle bv

IN DIT NUMMER

O.M.S./S.M.S.	4
Periodiek röntgenonderzoek Aardgaswinsten en Shell's activiteiten	6
OR-verslag	7
Shell pensioenfonds	8
Nieuws van de nieuwbouw	10
SGO project	12
Van de onoba naar de tjalk	14
Iederéén doet aan public affairs	16
Schoon schip	18
Vlootpersonalia	20
	22

Mutaties



De Raad van Commissarissen en de
directie van de N.V. Koninklijke
Nederlandse Petroleum Maatschappij
maken bekend dat Drs. D. de Bruyne,
president-directeur der vennootschap, die
de pensioengerechtigde leeftijd heeft
bereikt, op 30 juni 1982 zijn functie zal
neerleggen. De heer De Bruyne trad in
1945 in dienst van een der
maatschappijen van de Koninklijke/Shell
Groep en werd in 1971 tot
Groepsdirecteur benoemd. In 1974 werd
hij tot directeur der vennootschap
benoemd en in 1977 tot
president-directeur.



De Raad van Commissarissen heeft met
ingang van 1 juli 1982 tot
president-directeur benoemd Ir. L. C. van
Wachem, sinds 1 juli 1977 directeur der
vennootschap.

Het is de bedoeling van de Raad van
Commissarissen aan de algemene
vergadering van aandeelhouders der
vennootschap, die op 19 mei 1982 zal
worden gehouden, voor te stellen de heer

De Bruyne met ingang van 1 juli 1982 tot
commissaris der vennootschap te
benoemen.

Het ligt voorts in de bedoeling aan die
vergadering voor te stellen de heer R. M.
Hart en Ir. J. M. H. van Engelshoven met
ingang van 1 juli 1982 tot directeur der
vennootschap te benoemen, waarmee
het aantal directeuren wederom op vijf
wordt gebracht.



Het ligt in de bedoeling de heer Van
Engelshoven, na zijn benoeming tot
directeur der vennootschap, te benoemen
tot lid van het praesidium van de raad van
beheer van Shell Petroleum N.V. en tot
Managing Director van The Shell
Petroleum Company Limited, en
daarmede tot groepsdirecteur, eveneens
met ingang van 1 juli 1982.



De heer Hart, die de Amerikaanse
nationaliteit bezit en reeds sinds 1976
groepsdirecteur is, is momenteel
Managing Director van The 'Shell'
Transport and Trading Company, welke

functie hij met oog op zijn voorgestelde benoeming tot directeur van de Koninklijke op 30 juni 1982 zal neerleggen. Deze wijziging brengt geen verandering in zijn functie van groepsdirecteur.

De heer Hart werd in 1925 geboren in Tulsa, Oklahoma, hij studeerde aan de universiteit van Harvard, waar hij de hoedanigheid van 'Bachelor of Arts' en die van 'Master of Business Administration' verwierf. Aan de universiteit van Oklahoma werd de heer Hart 'Bachelor of Laws' en aan die van New York voltooide de heer Hart zijn rechtenstudie. In 1950 trad hij in dienst van Shell Oil

Company als jurist. In 1962 werd de heer Hart – eveneens register-accountant – benoemd tot hoofd van de financiële afdeling, terwijl hij van 1963 tot 1966 in Shell Chemical Company de functie bekleedde van directeur van de afdeling Industriële Chemicaliën. In 1966 werd hij benoemd tot directeur Vervoer en Bevoorrading van Shell Oil Company. In 1968 werd de heer Hart benoemd tot executive vice president voor verwerking, vervoer en verkoop. In 1973 werd hij coördinator olievoorziening van Shell International Petroleum Company Limited in London. In 1976 werd de heer Hart benoemd tot lid van de raad van beheer van The 'Shell' Transport and Trading Company en lid van het praesidium van

de raad van beheer van Shell Petroleum N.V. alsmede tot Managing Director van The Shell Petroleum Company Limited, en daarmede tot groepsdirecteur.

De heer Van Engelshoven werd in 1930 geboren en voltooide zijn studie in de werktuigbouwkunde aan de Technische Hogeschool te Delft in 1953. Hij trad in 1955 in dienst van een der maatschappijen van de Koninklijke/Shell Groep in Den Haag en werd na een trainingsperiode in 1956 als werktuigbouwkundig terreiningenieur naar Indonesië gezonden.

De heer Van Engelshoven werd in 1961 overgeplaatst naar Nigeria waar hij verscheidene functies bekleedde en in 1973 tot General Operations Manager werd benoemd. In 1974 keerde hij naar Nederland terug en volgde zijn benoeming tot directeur van de Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V. te Assen.

In 1978 werd de heer Van Engelshoven benoemd tot coördinator aardgas van Shell International Petroleum Company Limited in London, waarna eind 1979 zijn benoeming volgde tot coördinator opsporing en winning van Shell Internationale Petroleum Maatschappij B.V. in Den Haag. In 1981 werd hij lid van de raad van beheer van deze vennootschap.

Resultaat Koninklijke Shell 1981

Het nettoresultaat van de maatschappijen der Koninklijke/Shell Groep over 1981 bedroeg ponden sterling 1.797 miljoen, vergeleken met ponden sterling 2.225 miljoen in 1980.

De resultaten over deze twee jaren laten zich beter vergelijken wanneer het effect van de door de meeste Shellmaatschappijen toegepaste 'first-in first-out' (fif)-methode van voorraadwaardering en dat van valutaomrekeningen en koersverschillen buiten beschouwing worden gelaten.

Aldus aangepast, lag het resultaat slechts weinig beneden het niveau van het voorgaande jaar, waarbij moet worden bedacht dat Groepsmaatschappijen en de olie-industrie in het algemeen in 1981 te kampen hadden met een toenemende recessie, hogere belastingen en het effect van de waardevermindering van de dollar op de olieproductenmarkten.

Bovendien waren Groepsmaatschappijen gedurende een groot deel van het jaar, vooral in de eerste helft, gehandicapt door een aanzienlijk prijsnadeel bij de aankoop van ruwe olie, vergeleken met concurrenten die grote hoeveelheden olie uit Saoedi-Arabië kunnen betrekken.

Tekenend voor de zich snel wijzigende omstandigheden gedurende het jaar is het feit dat het aangepaste resultaat over het eerste half jaar slechts pond sterling 507 miljoen bedroeg, doch zich voor het jaar als geheel tot ponden 1.514 miljoen herstelde. Groepsmaatschappijen buiten Noord-Amerika brachten in de tweede helft van het jaar een belangrijke verbetering tot stand in de resultaten van de sector verwerking, zeetransport en verkoop. Ook de bijdrage in sterling van Shell Oil Company in de Verenigde Staten nam toe, ten dele als gevolg van het aantrekken van de dollar.

VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
1826	11.2.82	Gebruik inert gas (PCOR)
1827	12.2.82	Premiepercentages en -grenzen
1828	23.2.82	Sociale verzekeringen
1829	26.2.82	Schaderapport 157
1830	26.2.82	Koersen (PCOR)
1831	2.3.82	Attentie bij proforma facturen (PCOR)
1832	3.3.82	Verbandmiddelen
1833	3.3.82	Wekelijkse computerdata
1834	5.3.82	Verkiezing functies O.R. (PCOR)
1835	11.3.82	Unitor ruilvoorraad zuurstof en acetyleen-cilinders.
1836	12.3.82	Nieuwe lijst van geneesen verbandmiddelen (PCOR)
1837	12.3.82	Malaria prophylaxis
1838	15.3.82	Kostenbewaking voeding

VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954 (010) 130955 (010) 130956 (010) 130957 (010) 130958 (010) 130959

m.s. Abida
m.s. Acila
m.s. Acmaea
m.s. Acteon
m.s. Cinulla
m.s. Crania

m.s. Dalia
m.s. Daphne
m.s. Diadema
m.s. Felania
m.s. Felipes

m.s. Ficus
m.s. Flammulina
m.s. Fossarina
m.s. Fossarus
m.s. Fulgur
m.s. Fusus

s.s. Kylix
s.s. Laconica
s.s. Latia
s.s. Latirus
s.s. Lepton
s.s. Macoma

s.s. Marinufa
s.s. Meta
m.s. Niso
s.s. Ondina
s.s. Onoba

s.s. Sepia
m.s. Tagelus
s.s. Vitrea
s.s. Zafra
s.s. Zaria



Op nadrukkelijk
verzoek van
bovengenoemde
fondsen plaatsen wij
het onderstaande
bericht voor de leden:

Hoe te handelen bij ongeval of andere gebeurtenissen waardoor medische kosten ontstaan, die mogelijk op een aansprakelijke derde kunnen worden verhaald.

I. Voor leden van het O.M.S./S.M.S. (d.w.z. de niet-verplicht verzekerden en gepensioneerden die geen lid zijn van een Algemeen Ziekenfonds)

U dient het voorval zo spoedig mogelijk te melden bij het O.M.S./S.M.S. Het O.M.S. zal met betrekking tot

genoemde medische kosten die bedragen uitkeren waarop het lid, krachtens zijn met het O.M.S. afgesloten verzekeringsovereenkomst, aanspraak kan doen gelden. Het O.M.S. treedt ten aanzien van de door hem vergoede kosten in de rechten van het lid. Waar mogelijk zal worden getracht om de uitgekeerde bedragen op de aansprakelijke derde te verhalen. Hiertoe zal de fa. Kröller te Den Haag worden ingeschakeld.

Aansluitend op het bovenstaande is het S.M.S. bereid niet door het O.M.S. verzekerde kosten voor mogelijke vergoeding volgens de geldende uitkeringsrichtlijnen in behandeling te nemen. Voorwaarde hiervoor is dat het lid een 'akte van cessie' tekent, waarbij het zijn rechten tot verhaal van eventuele door het S.M.S. te vergoeden kosten aan deze overdraagt.

II. Voor hen die uitsluitend lid zijn van het S.M.S. (d.w.z. de verplicht verzekerden en gepensioneerden die lid zijn van een Algemeen Ziekenfonds)

U dient het voorval zo spoedig mogelijk te melden bij uw ziekenfonds en bij het S.M.S.

Het S.M.S. is in dat geval bereid niet door het ziekenfonds verzekerde kosten voor mogelijke vergoeding volgens de geldende uitkeringsrichtlijnen in behandeling te nemen.

Voorwaarde hiervoor is dat het lid een 'akte van cessie' tekent, waarbij het zijn rechten tot verhaal van eventuele door het S.M.S. te vergoeden kosten aan deze overdraagt.

In alle gevallen dient de administratie van de fondsen zo spoedig mogelijk en in ieder geval binnen een week, schriftelijk van het voorval in kennis te worden gesteld. De administratie zal het lid dan mededelen hoe verder gehandeld dient te worden. Uiteraard zal bij het bovenstaande rekening worden gehouden met de eigen risico/norm bedragen.

Ledenraads- vergadering S.M.S.

Op de op 10 december 1981 te Rotterdam gehouden 'wintervergadering' van de ledenraad kwamen met name de SMS/OMS contributie- en normtabellen voor 1982 aan de orde. Bij de vaststelling hiervan is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van 10%. De voorzitter meende dat door een evenredige verhoging van de normen en uitgaande van een eveneens evenredige verhoging van de maatschappijsubsidie een redelijk resultaat is bereikt. Voor wat betreft de contributie voor de verplicht

verzekerde leden heeft het Hoofdbestuur besloten deze op het bestaande niveau te handhaven.

Ook de contributie voor de buitengewone leden zal in 1982 dezelfde blijven, te weten f 100,- per jaar.

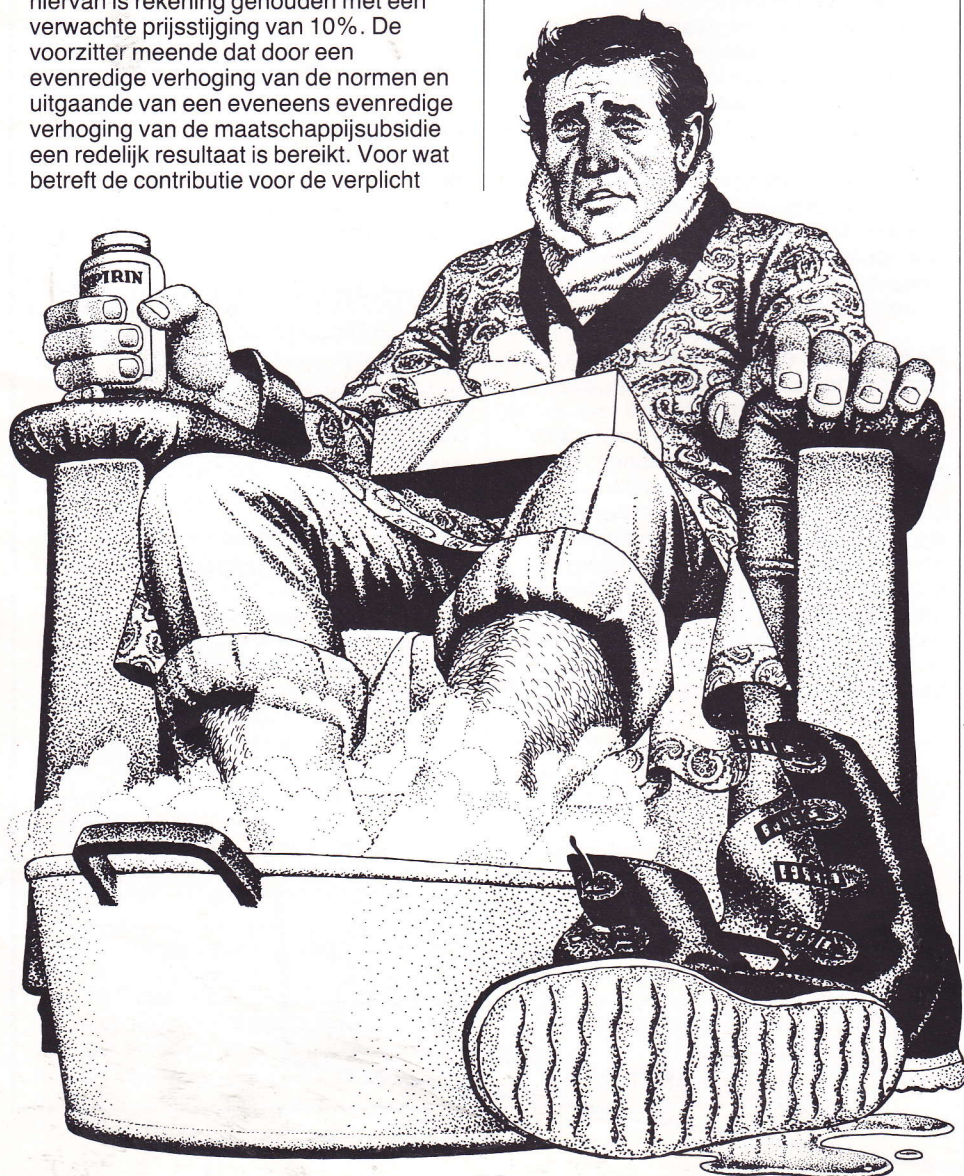
De voorzitter deelde mee dat er in het afgelopen jaar geen aanleiding was geweest om tot ingrijpende wijzigingen over te gaan. Wel zijn bepaalde in de richtlijnen vermelde maximum-bedragen aan de kostenstijging aangepast.

Door de penningmeester werd een toelichting gegeven op het bij de agenda gevoegde 'operating budget'. Op basis van de ter beschikking staande gegevens bleek te mogen worden verwacht dat de gezamenlijke uitkeringen SMS/OMS voor het behandelingsjaar 1981 de f 40 miljoen zullen overschrijden.

Rondvraag

Tijdens de rondvraag kwam onder meer het probleem aan de orde dat er nog steeds leden blijken te zijn die hun rekeningen te laat indienen, met als gevolg dat deze niet meer in behandeling worden genomen. De voorzitter wees er op dat ieder jaar weer via de Shell media op de noodzaak van tijdige indiening (vóór 1 juli) gewezen wordt.

Het bestuur is derhalve van mening dat alleen in uitzonderingsgevallen, indien zeer gegronde redenen aanwezig zijn, van de bestaande regeling kan worden afgeweken.



Periodiek röntgenonderzoek

De bedrijfsgezondheidsdiensten van de Groepsmaatschappijen van Shell in Nederland hebben besloten het periodieke röntgenonderzoek van de borstorganen (de doorlichting) te beëindigen. Ook bij de keuring van sollicitanten komt dit routine-onderzoek te vervallen.

Overwegingen

Het periodiek röntgenonderzoek van de borstorganen heeft tot nu toe een belangrijk deel uitgemaakt van het Nederlands bevolkingsonderzoek op tuberculose, en heeft mede geleid tot het sterk terugdringen van deze vroeger zo gevreesde infectie-ziekte. Er gelden thans 2 belangrijke overwegingen om deze vorm van onderzoek te beëindigen:

- nieuwe gevallen komen zo sporadisch voor dat het niet meer verantwoord is om voor de opsporing daarvan grote groepen mensen aan het daarvoor nodige röntgenonderzoek bloot te stellen.
- sinds een aantal jaren is het mogelijk om tuberculose met behulp van geneesmiddelen op afdoende en betrekkelijk eenvoudige manier te genezen.

Bedrust is niet meer nodig, laat staan het langdurig kuren. Deze definitieve genezingsmogelijkheid is er ook de oorzaak van dat de besmettingskans zeer sterk is gedaald. Nieuwe gevallen berusten in het algemeen op 'import'. In ons land blijft een beperkt aantal consultatiebureaus actief om bij een nieuw gevonden tuberculosegeval de contacten te onderzoeken en zonodig te behandelen. Ook het centraal college voor bevolkingsonderzoek op tuberculose ziet de noodzaak tot continuering van dit periodieke röntgenonderzoek niet meer in. De overheid heeft de doorlichting voor onderwijzend personeel eveneens laten vervallen.

Een volgende vraag is of het periodiek röntgenonderzoek zin heeft voor het vroegtijdig opsporen van andere ziekten, met name longkanker. Zo'n onderzoek zou zinvol zijn als met name longkanker in een zo vroegtijdig stadium ontdekt zou kunnen worden dat een zinvolle behandeling kan worden ingesteld. Helaas is het gemiddeld resultaat van behandeling van longkanker nog altijd zeer matig en blijkt de kans op zinvolle therapie of zelfs genezing bijna even groot te zijn als men zich bij klachten tijdig laat onderzoeken. Ook uit een analyse van de gevonden afwijkingen bij het routine-röntgenonderzoek van de borst zoals dat verricht is bij Nederlandse Groepsmaatschappijen sedert 1970 blijkt, dat de 'opbrengst' van met (redelijk) succes te behandelen afwijkingen in verhouding tot het totaal aantal doorlichtingen buitengewoon klein is.

De bedrijfsgezondheidsdiensten zijn dan ook mede n.a.v. dit onderzoek van mening, dat voor de vroegtijdige diagnostiek van longkanker het periodiek röntgenonderzoek van de borst te weinig waarde heeft om dit te laten voortduren.

De bedrijfsgezondheidsdiensten van de Nederlandse Groepsmaatschappijen blijven wel doorgaan met het röntgenborstonderzoek voor zover dat gericht is op bedrijfsgeneeskundig onderzoek, bijv. bij employés die blootgesteld (kunnen) worden aan stoffen die longafwijkingen zouden kunnen veroorzaken. Uiteraard blijft het een mogelijkheid een röntgenfoto te laten maken via de bedrijfsarts of de huisarts bij het optreden van klachten of als er anderszins naar het oordeel van de bedrijfsarts aanleiding toe is.

Aarzel niet om van deze mogelijkheid gebruik te maken als dat nodig of wenselijk is. Bij de volgende klachten of verschijnselen dient men de arts te raadplegen, onderzocht te worden en moet er een röntgenfoto worden gemaakt:

- tijdens het hoesten worden sporen bloed opgegeven
- bij een roker of een chronische hoester verandert de hoest van karakter
- bij een niet-roker houdt de hoest langer dan 3 weken aan.

Samenvattend:

Voor alle gevallen waarin de bedrijfsarts dat nodig oordeelt blijft het röntgenborstonderzoek doorgang vinden. Alleen het periodieke routineonderzoek vervalt.

Het roken van sigaretten is de voornaamste oorzaak van het optreden van longkanker. Stoppen met roken is een aanmerkelijk zinnvoller preventieve daad dan het vaststellen, helaas vaak te laat, van de door roken veroorzaakte ziekte.

Zo lang de betreffende wet niet is gewijzigd, zal voor zeevarenden blijven gelden, dat zij zich ten minste 1x per jaar aan röntgenonderzoek moeten onderwerpen.

Rotterdam – Na alles wat er de laatste tijd te doen is geweest over onze aardgaswinsten en investeringen is het van belang bij de beoordeling van deze gebeurtenissen geïnformeerd te zijn over historie en actualiteit.

Gaswinstverdeling

'Slochteren' blijft een uitzonderlijk groot en gunstig gelegen gasveld, ook internationaal gezien. Reeds bij het verlenen van de concessie in 1963 aan de NAM (Shell en Esso ieder 50%) verkreeg de Staat een aandeel van 40%, waarvoor een zgn.

Maatschapsovereenkomst werd aangegaan tussen NAM en DSM ('Staatsmijnen'). De regeling voor de winstverdeling betekent onder meer dat thans van iedere gulden extra opbrengst de Staat 95 cent krijgt en Shell en Esso ieder 2,5 cent. Dit is een uitzonderlijk hoog staatsaandeel, ook naar internationale maatstaven. Het staat nu wel vast dat geen tweede 'Slochteren' in Nederland zal worden gevonden, terwijl meer dan een derde van de voorraad 'Slochterengas' reeds is verkocht. Andere gasvoorkomens, de zgn. kleine velden, vallen onder de wettelijke concessievoorwaarden. De directe deelname door de Staat verschilt van veld tot veld, maar gemiddeld bedraagt het staatsaandeel in de financiële resultaten thans circa 70% en dat van Shell ongeveer 15%. In alle gevallen draagt de industrie alle financiële opsporingsrisico's.

Deze gasvoorkomens zijn klein – soms heel klein – de kosten van opsporing en ontwikkeling zeer hoog en de financiële risico's aanzienlijk: een klein veld op de Noordzee vraagt al gauw f 500 miljoen en het kan 8 tot 12 jaar duren alvorens de eerste gulden wordt terugverdiend. Het is dan ook van wezenlijk nationaal belang om de lust nieuwe gasvondsten op te sporen te blijven stimuleren, want ons land zal in de toekomst toch al steeds afhankelijker worden van dure energie-importen. Het thans aangekondigde voornemen van de regering om de winsten uit deze kleine velden 'af te romen' was niet alleen niet voorzien om ten tijde van het genoemde 'Gentlemen's Agreement' van 1980, maar dreigt bovendien de opsporingslust nadelig te beïnvloeden, tenzij andere compenserende maatregelen worden genomen.

De totale gasbaten ('Slochteren' en 'kleine velden' samen) van Shell in de periode 1980-1984 worden thans geschat op gemiddeld f 1,5 miljard per jaar en die van de Staat op circa f 20 miljard per jaar. Sinds het 'Gentlemen's Agreement' van 1980 is door vermindering van de verkopen, Shell's aandeel kleiner geworden en dat van de Staat groter, door het zeer hoge aandeel van de Staat in de prijsverhogingen.

AARDGASWINSTEN



EN SHELL'S ACTIVITEITEN

Investeringen

Zoals iedere onderneming investeert Shell, en accepteert daarmee inkomensrisico's, op basis van haar eigen inzichten t.a.v. rendements- en continuïteitsvooruitzichten. Hierbij speelt het algemene investeringsklimaat dat de overheid schept een belangrijke rol. Bij de financiering van de investeringen is het vanzelfsprekend van overheersend belang dat over voldoende netto-inkomen (winst) beschikt kan worden.

De gedachte of zelfs de suggestie dat alle winst per definitie in eigen land geherinvesteerd moet worden is in strijd met de realiteit van het ondernemen, zou binnen- en buitenlandse investeerders afschrikken, en zowel de energievoorziening als de werkgelegenheid schaden.

Bij het 'Gentlemen's Agreement' van 1980 met de regering is door Shell een totale investeringsinspanning toegezegd die in een redelijke verhouding staat tot de totale verwachte aardgasbaten. Dit leidde tot investeringsplannen van circa f 7 miljard over de periode 1980-1984. Hiervan is in 1980 en 1981 al f 3 miljard uitgegeven aan of definitief bestemd voor honderden grote en kleinere investeringsprojecten in het gehele land inclusief de 'Nederlandse' Noordzee. Al deze investeringen hebben Shell's internationale ijking doorstaan, vooral ten aanzien van het investeringsklimaat en de rendementsverwachtingen. Zij vroegen gedurende jaren veel tijd en inspanning van honderden mensen. Shell verwacht deze inspanning te kunnen voortzetten, mits men haar daartoe de ruimte laat. Die ruimte wordt hoofdzakelijk bepaald door haar netto-inkomen (vooral gasbaten) en door het geheel van regels voor vergunningen, dat steeds ingewikkelder, veeleisender en tijdrovender wordt. Sommige van de nog in behandeling zijnde investeringsprojecten zullen wegens

gewijzigde economische of technologische omstandigheden niet doorgaan of worden uitgesteld. Daar staat tegenover dat voortdurend nieuwe ideeën en projecten worden ontwikkeld in onze Nederlandse onderneming, waarin circa 20.000 mensen werken, bij meer dan twaalf grote maatschappijen.

Shell en de industriële ontwikkeling

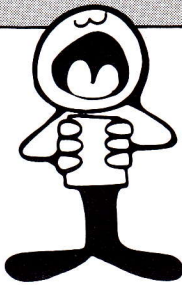
Shell is een van de grootste internationale ondernemingen en heeft van oudsher haar technische en industriële basis in Nederland. Dit kwam en komt in ons land tot uitdrukking in een hoog en constant activiteiten- en investeringsniveau. Behalve investeringen verwacht Shell in ons land gedurende de periode 1980-1984 circa f 21 miljard (dat is 12 miljoen per dag) uit te geven aan haar nationale en internationale activiteiten, zoals research en ontwikkeling, technische adviezen en opdrachten, alsmede aan materiaal aankopen. Meer dan driekwart van dit bedrag zal in Nederland worden uitgegeven.

De invloed hiervan op de industriële ontwikkeling en de werkgelegenheid – en wel veelal zeer hoogwaardig werk – kan niet anders dan zeer groot en stimulerend zijn in de bouw en in de toeleveringsbedrijven van materialen en diensten.

De aardgasbaten en een gunstig en bestendig ondernemingsklimaat zullen aan dit beleid voortdurende stimulansen geven en onze onderneming in staat stellen om, samen met anderen in het bedrijfsleven, onze activiteiten over een breed front voort te zetten en aan te passen aan nieuwe tijden met nieuwe kansen.

drs. A. C. Helfrich
president-directeur Shell
Nederland B.V.

O.R.- verslag



Een nieuwe raad, een nieuw begin. Er zijn een aantal nieuwe gezichten in de totaal 23 leden tellende raad. Maar ook van leden die hun O.R.-sporen al hebben verdiend. Met de adviezen die nog door de oude raad waren opgesteld en de lessen die de raad tijdens een vijf dagen durende retraite in Noordwijkerhout kreeg, waren de O.R.-leden op de laatste dag voldoende voorbereid om de eerste officiële O.R.-vergadering te houden en vervolgens met de bestuurder – Rasterhoff – en het hoofd van de afdeling Personeel – Van Dalen – de eerste Overlegvergadering te houden.

Retraite

Met zo'n woord als retraite zit je als verslaggever een beetje in je maag. Van de vele betekenissen die het woord heeft, is de enige die nog van toepassing is die van 'afzondering'. Maar dan niet voor gewetensonderzoek, of rust, zoals het woordenboek aangeeft. Want de dames – twee – en twintig heren (alleen O.R.-lid Verhoeve kon niet op tijd worden afgelost) kregen noch rust laat staan gewetensonderzoek. Het ging – aldus de begeleiders op de eerste dag – om teamvorming, verwerking van door de directie verstrekte informatie, opstellen van een beleids- of actieplan voor het eerste jaar, verdelen van taken onderling, techniek van vergaderen en ga zo maar door. Spottend werd gezegd: het gaat er om van de troep een groep te maken.

Niet vergeten moet worden, dat het er ook om ging de vloot- en walbelangen, die toch parallel behoren te lopen, voortaan op één lijn te krijgen en door één raad te laten behartigen.

Daarvoor gaven de begeleiders De Leeuw en Voors, die zowel de Shell-tankers-organisatie goed kennen als trainen van personeel in hun vingers hebben, het juiste gereedschap aan de leden.

Stonden ervaren O.R.-leden en nieuwelingen aanvankelijk nog wat onwennig tegenover elkaar, net zo goed als vloot- en walcollega's de eerste dag het ijs nog wat moesten breken, daarna ontstond al snel een teamgeest die veelzeggend en veelbelovend was.

OR-OR

Natuurlijk, de verkiezing van een voorzitter en een secretaris (voorlopig voor één jaar) had veel voeten in de aarde. Het zijn in een ondernemingsraad belangrijke functies. Daarbij lijkt enige vaardigheid in zulke ambten wel gewenst. Even komt dan toch naar boven in hoeverre vlootbelangen door een walman, en omgekeerd, kunnen worden behartigd.

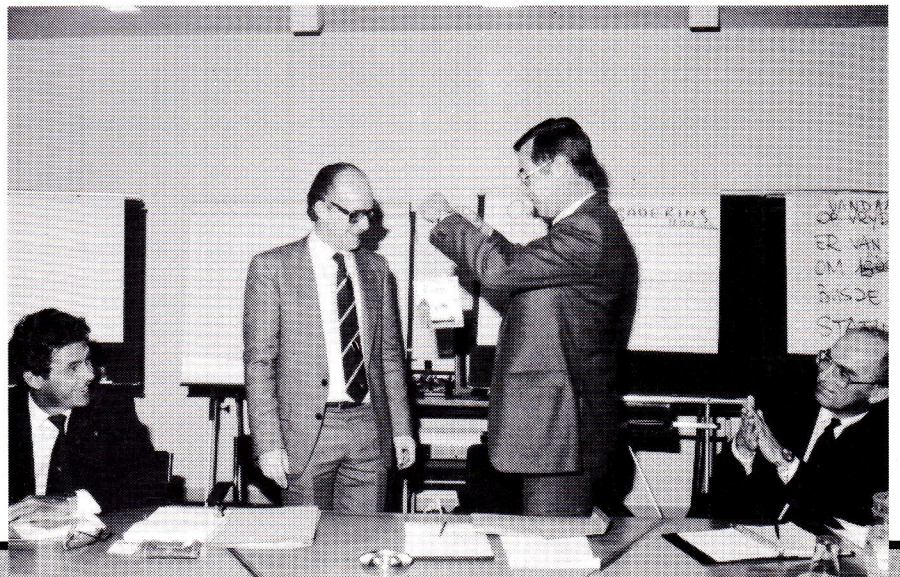
Maar de nuchterheid wint. Het wordt een verkiezing met weliswaar de noodzaak tot een tweede ronde als gevolg van een nek-aan-nek-race, maar zijn beide functionarissen eenmaal gekozen, dan staat het team er ook achter.

Historisch moment

Voorzitter Huigen opent de eerste officiële O.R.-vergadering op 5 maart niet alleen met woorden van dank voor het in hem gestelde vertrouwen, maar bovenal met de woorden dat in de O.R.-geschiedenis van onze maatschappij dit een historisch moment is: geen gescheiden raden meer, maar één raad. Er zijn daarbij twee commissies voor respectievelijk vloot- en walzaken, doch besloten wordt om voorlopig in principe alle zaken zoveel mogelijk in de O.R.-zittingen gezamenlijk te behandelen.

Op die wijze wordt voorkomen, dat toch weer bepaalde zaken aan het oog van de voltallige ondernemingsraad worden onttrokken. Mocht blijken, dat in de praktijk, b.v. vanwege urgentie, het incidenteel toch gewenst is een zaak in een der commissies te bespreken, dan beslist de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (kortweg de CDA) of het onder de vloot- of walcommissie valt. Daarna moet altijd nog op de eerstvolgende O.R.-vergadering hierover worden gerapporteerd.

Een vrolijk moment tussen alle vergaderbeslommeringen door: bij de aanvang van de eerste Overlegvergadering kreeg O.R.-voorzitter Piet Huigen van de bestuurder de tegel uitgereikt, waarop destijds de samensmelting van O.R.-vloot en -wal symbolisch was weergegeven.



Tijdens de Overlegvergadering somde onze bestuurder een lijst van onderwerpen op waarover op niet al te lange termijn de ondernemingsraad zijn gedachten moet bepalen. Daaronder was ook de wijze waarop vloot- en walzaken zouden worden behandeld.

Welnu, met de reeds door de raad in zijn eigen vergadering genomen beslissing kon de bestuurder bij het vernemen hiervan zich geheel verenigen.

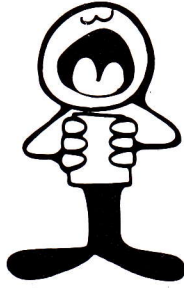
En datzelfde gold voor de beslissing om het O.R.-verslag ook in de toekomst in 'Schip en Ka' te publiceren, omdat op die wijze de achterban het beste kan worden bereikt.

Ook over het voorzitterschap was eenstemmigheid: niet meer zes maanden achtereenvolgend het voorzitterschap van de Overlegvergadering aan bestuurder of voorzitter van de O.R., maar wisselen per sessie van vergaderingen. Zo'n sessie zal, net als voorheen voor de O.R.-vloot, bestaan uit een eerste

Overlegvergadering, veelal in de morgenuren van de eerste dag. Gevolgd door een O.R.-vergadering in de middaguren (met, indien noodzakelijk, uitloop in de avonduren) en eventueel de volgende ochtend, waarna een tweede Overlegvergadering met de bestuurder plaatsvindt.

De praktijk heeft uitgewezen, dat op die wijze veel zaken kunnen worden afgerond en dus niet te veel punten moeten worden verschoven naar de sessie die zo'n twee maanden later plaatsvindt. Met – onvermijdelijk als zoveel O.R.-leden een zeevarend beroep hebben – het risico dat dan weer andere leden aanwezig zijn die zich opnieuw in alle facetten van de te nemen beslissing moeten verdiepen.

Nog menig ander punt kwam ter sprake, met name ook voor de onderscheiden commissies is er behoorlijk werk aan de winkel. Zo wordt de PLA-commissie al gelijk betrokken in de plannen voor de civiele dienst, waarbij – en dit werd nadrukkelijk door de bestuurder gesteld – gestreefd wordt naar grotere efficiency



zonder dat concessies worden gedaan aan essentiële zaken die het leefklimaat aan boord beïnvloeden. De bestuurder deelde verder mede, dat besloten is de jaarlijkse doorlichting van walpersoneel boven de veertig jaar stop te zetten. Geenszins uit bezuiniging, zo voegde hij eraan toe, maar omdat er twijfel is gerezen of de voordelen de nadelen wel overtreffen. Overigens: een beslissing die in lijn is met het standpunt van de regerings-onderzoekcommissie. Zo lang de betreffende wet niet is gewijzigd, zal voor zeevarenden blijven gelden, dat zij ten minste 1 x per jaar zich aan röntgenonderzoek moeten onderwerpen.



Op één na – Ruud Verhoeven – ziet men hier de voltallige ondernemingsraad van ons bedrijf. Hoogtegebrek in de gang van 'Leeuwenhorst' in Noordwijkerhout noodzaakte de fotograaf de groep wat gedrongen weer te geven, maar de teamgeest straalt er wel van af.

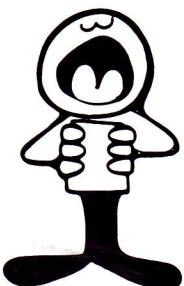
O.R.-allerlei

Het O.R.-reglement in z'n huidige vorm is nog 'voorlopig'. Zo spoedig mogelijk zal nu een definitief reglement worden opgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met door de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij gemaakte opmerkingen.

Nagegaan zal worden in hoeverre afspraken uit het verleden met de twee ondernemingsraden ongewijzigd dienen te worden gehandhaafd nu er een gezamenlijke ondernemingsraad is. Daartoe zullen de afspraken eerst worden geïnventariseerd.

Alle aan de ondernemingsraad verstrekte informatie kan vrijelijk binnen het bedrijf worden gebruikt (tenzij 'onder embargo' verstrekt) doch is in principe niet bestemd voor buitenstaanders.

De ondernemingsraad dient er wel voor te waken, dat bedrijfsinformatie, d.w.z. datgene wat men beroepsmatig weet of te weten kan komen, niet vrijelijk in de O.R.-discussie wordt betrokken. Dit speciaal om te voorkomen, dat de normale 'lijn'functie wordt overgenomen. Net als voorheen zal de CDA zoveel mogelijk mondeling door de bestuurder op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen en van gedachten die bij de directie leven.



Wie doet wat?

Na de retraite in maart jl. van de nieuw-gekozen ondernemingsraad werd in een pcor aan de vloot reeds een summier opgave gedaan van de verdeling van de functies binnen de raad. Enkele dagen daarna werd aan alle huisadressen van vloot- en walcollega's – en tevens aan de schepen – een O.R.-publicatie gezonden, waarin alle functies in de raad en in de diverse commissies volledig waren opgenomen. Hieronder vermelden wij een uittreksel daarvan.

Voor het eerste jaar zullen P. J. Huigen en W. Kalkman optreden als voorzitter respectievelijk secretaris van de O.R. Als plaatsvervangers voor ongeveer twee maanden (tot de volgende vergadering) zijn benoemd S. Neeleman en H. P. J. Kosten.

P. J. Huigen en W. Kalkman zullen gedurende het eerste zittingjaar tevens voorzitter respectievelijk secretaris zijn van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden (C.D.A.). Tijdens elke O.R.-vergadering (ongeveer elke twee maanden) zullen voor de dan komende twee maanden een wal-lid en een vloot-lid in de C.D.A. worden benoemd. Voor de eerste periode tussen de

O.R.-vergaderingen zijn als lid in de C.D.A. benoemd J. van Duuren en R. Romijn.

In de Commissie Vloot-Aangelegenheden (C.V.A.) zullen de eerste twee maanden R. Jousma en R. Romijn optreden als voorzitter en secretaris, met als leden de in de O.R. gekozen officieren en scheepsgezellen (kiesgroepen A en B) die in die periode in Nederland verblijven.

Voor de Commissie Wal-Aangelegenheden (eveneens voor twee maanden) zijn als voorzitter respectievelijk secretaris gekozen J. van Duuren en E. M. Koot, met daarbij als leden de in de O.R. gekozen walcollega's (kiesgroep C).

Naar de Centrale Ondernemingsraad (C.O.R.) worden het eerste jaar afgevaardigd W. Kalkman, C. M. A. de Goeij en H. P. J. Kosten, met als hun respectieve plaatsvervangers J. van Duuren, J. de Jong en S. Neeleman. Ook de commissies zijn voor het eerste jaar samengesteld, elk met een voorzitter en een secretaris, behoudens de Commissie Sociaal Beleid, die is samengesteld uit een Co-ordinerend lid, een vast lid en verder beschikbare leden.

Commissies

- Financieel en Economisch Beleid
- Functie Classificatie (wal)
- Reglements-aangelegenheden
- Werkoverleg

- Projekt Lange Adem

voorzitter

- J. van Duuren
- H. P. J. Kosten
- J. H. S. v.d. Pas
(per vergadering uit aanwezig gekozen)
- C. L. Fehrmann

secretaris

- R. Jousma
- J. van Duuren
- H. P. J. Kosten
- E. M. Koot
- (per vergadering uit aanwezig gekozen)

SHELL PENS

Mededeling

In verband met de van 1 januari 1982 af geldende A.O.W.-uitkeringen is de franchise, als genoemd in artikel 1 van reglement ii en van reglement iii, met ingang van genoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 31 december 1981 met recht op pensioen verlaten, vastgesteld op:

- f 23.194,- voor gehuwde mannelijke fondsleden
- f 11.597,- voor gehuwde vrouwelijke fondsleden
- f 16.153,- voor ongehuwde fondsleden

Grensbedragen

Op grond van artikel 21, lid 2 van reglement ii en artikel 20, lid 2 van reglement iii, heeft de raad van bestuur besloten de in artikel 19, lid 3 en in artikel 21, lid 1 van reglement ii en artikel 18, lid 3 en artikel 20, lid 1 van reglement iii genoemde grensbedragen te verlagen en met ingang van 11 februari 1982 vast te stellen op:

- f 20.500,- voor grensbedrag i
- f 28.100,- voor grensbedrag ii

Opgave pensioenrechten

Recentelijk hebben alle fondsleden in actieve dienst, die vóór 1 januari 1982 als lid tot het Shell Pensioenfonds zijn toetreden, weer een opgave van hun pensioenuitkering ontvangen. Het normaal pensioen is berekend op de voor ieder geldende pensioendatum. Indien van toepassing, zijn de hiervan afgeleide aanspraken op weduwen- en wezenpensioen eveneens vermeld. De onderstaande algemene toelichting dient ter verduidelijking van enige begrippen. Met nadruk wordt er op gewezen, dat de pensioenen zijn berekend op basis van de op 31 december 1981 geregistreeerde pensioengegevens en reglementaire bepalingen. Met salariswijzigingen na deze datum of salarisontwikkelingen in de toekomst is derhalve geen rekening gehouden.

Met behulp van de berekeningsmethode in de onlangs verschenen brochure: 'Hoe zit het nu met mijn pensioen' en op basis van de thans geldende gegevens kunnen de pensioenrechten echter tussentijds worden berekend. Alle gebruikte gegevens zijn met de

vereiste nauwkeurigheid geregistreerd. Dit sluit echter de mogelijkheid van eventuele onjuistheden of weglatingen niet uit.

Aangezien de pensioenopgave en de toelichting daarop slechts een informatief karakter dragen, kunnen hieraan vanzelfsprekend geen rechten worden ontleend.

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot uw personeelsafdeling.

Algemene toelichting bij de pensioenopgave

De pensioenopgave is verdeeld in rubriek A met de basisgegevens en rubriek B met de bruto uitkomsten van de pensioenberekening.

1. RUBRIEK A:

Aanvang pensioenrechten:

In de meeste gevallen zal de aanvangsdatum voor de opbouw van pensioenrechten dezelfde zijn als de datum van indiensttreding.

In sommige gevallen wordt hier een fictieve datum vermeld. Dit zal zich voordoen bij onderbrekingen van het dienstverband of bij niet voor de opbouw van pensioenrechten meetellende diensttijd.

Datum ingang pensioen:

De pensioendatum is de laatste van de maand waarin men de pensioengerechtigde leeftijd bereikt. De pensioengerechtigde leeftijd is 60 jaar voor mannen en 55 jaar voor vrouwen, verminderd met de gebruikelijke aftrek voor dienst in B-gebieden en/of vlootdienst. Het normaal pensioen gaat in op de eerste van de maand volgende op die waarin de pensioengerechtigde leeftijd wordt bereikt.

Bij de bepaling van deze datum is aangenomen, dat men tot de pensioendatum werkzaam zal zijn in het land en bij de Maatschappij waarbij men op 31 december 1981 in dienst was.

Aantal pensioenjaren:

Dit zijn de jaren tussen de datum aanvang

pensioenrechten en de datum ingang pensioen, vermeerderd met de van toepassing zijnde bijtelling voor dienst in B-gebieden en/of vlootdienst. Het maximum aantal pensioenjaren bedraagt 40.

Pensioenbasissalaris:

Het van kracht zijnde pensioenbasissalaris op 31 december 1981, bestaat uit de som van het basisjaarsalaris, de vakantieslag van 8%, de 13e maand en de door de Maatschappij aangemerkte pensionabele toeslagen.

Franchise:

De franchise is dat gedeelte van het pensioenbasissalaris, dat bij de vaststelling van het Shell pensioen buiten beschouwing wordt gelaten, omdat daarvoor een pensioen wordt verkregen ingevolge de Algemene Ouderdomswet. (A.O.W.)

De voor de pensioenberekening toegepaste en op 31 december 1981 geldende franchise-bedragen waren als volgt:

- f 22.341,- voor gehuwde mannelijke fondsleden. (per 1 januari 1982 vastgesteld op f 23.194,-)
- f 11.171,- voor gehuwde vrouwelijke fondsleden. (per 1 januari 1982 vastgesteld op f 11.597,-)
- f 15.559,- voor ongehuwde fondsleden. (per 1 januari 1982 vastgesteld op f 16.153,-)

Burgerlijke staat:

Voor de berekening van de pensioenen van gescheiden mannelijke fondsleden wordt, indien hieraan een weduwen- of een bijzonder weduwenpensioen is verbonden, gebruik gemaakt van de gehuwden-franchise.

2. RUBRIEK B:

Grensbedragen:

De grensbedragen welke worden gebruikt voor de berekening van bestanddeel I van het normaal pensioen bedroegen op 31 december 1981 f 22.800,- en f 31.200,- voor grensbedrag I en II respectievelijk. (deze bedragen zijn inmiddels verlaagd tot f 20.500,- en f 28.100,- respectievelijk)

PENSIOENFONDS

Doorlopend pensioen:

Het doorlopend pensioen is dat gedeelte van het normaal pensioen, dat met ingang van de pensioendatum voor het leven wordt toegekend.

Tijdelijk pensioen:

Dit pensioen omvat het overbruggingspensioen en de premiecompensatie.

Het A.O.W.-pensioen gaat in op het moment dat de 65-jarige leeftijd wordt bereikt. De pensioengerechtigde leeftijd bij Shell ligt echter lager. Ter overbrugging van de periode tussen de datum van ingang van het Shell pensioen en het bereiken van de 65-jarige leeftijd wordt het overbruggingspensioen uitgekeerd. Dit pensioen wordt berekend op basis van de onder rubriek A. genoemde franchise.

Over het Shell-pensioen moet tot de 65-jarige leeftijd A.O.W./A.W.W.-premie worden betaald.

Deze premie bedroeg op 31 december 1981 12.1% met een maximum van f 5.898,- (per 1 januari 1982 verhoogd tot 12.4% en f 7.074,- respectievelijk). Hiervoor wordt een premiecompensatie uitgekeerd zolang men premieplichtig is en na pensionering in Nederland gevestigd blijft.

A.O.W.-uitkering:

Bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd vervalt het tijdelijk pensioen. Op dit moment gaat het A.O.W.-pensioen in. Het A.O.W.-pensioen bedroeg op 31 december 1981:

– voor gehuwden exclusief vakantietoeslag f 1.482,22 per maand of f 17.786,64 per jaar. (per 1 januari 1982 zijn deze bedragen f 1.542,06 en f 18.504,72) Inclusief de vakantietoeslag van f 1.203,36 is het totaal pensioen f 18.990,- per jaar. (per 1 januari 1982 zijn deze bedragen f 1.209,84 en f 19.714,56).

– voor ongehuwden exclusief vakantietoeslag f 1.031,91 per maand of f 12.382,92 per jaar. (per 1 januari 1982 zijn deze bedragen f 1.073,62 en f 12.883,44). Inclusief de vakantietoeslag van f 842,40 is het totaal pensioen f 13.225,32 per jaar (per 1 januari 1982 zijn deze bedragen f 846,84 en f 13.730,28)

Weduwenpensioen:

Bij de berekening van het weduwenpensioen is met een aantal factoren geen rekening gehouden. Deze kunnen er toe leiden dat het weduwenpensioen van de wettige echtgenote van het fonds lid op het moment van zijn overlijden lager kan zijn. Zo is geen rekening gehouden met:

- de aanspraak op bijzonder weduwenpensioen van een gewezen echtgenote.

- de toe te passen vermindering van 1½% voor ieder vol jaar, dat de weduwe meer dan 10 jaar jonger is dan haar overleden echtgenoot.

Naast het weduwenpensioen bestaat in het algemeen, indien men jonger is dan 65 jaar en in Nederland is gevestigd, recht op een uitkering ingevolge de Algemene Weduwen en Wezenwet (A.W.W.). Bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd vervalt deze uitkering en worden verworven A.O.W.-rechten van kracht.

A.W.W.-uitkering:

De A.W.W.-uitkering voor een weduwe met kind(eren) beneden de leeftijd van 18 jaar is gelijk aan de bovengenoemde A.O.W.-uitkering voor gehuwden. Voor een weduwe zonder kind(eren) beneden de leeftijd van 18 jaar is de uitkering gelijk aan de A.O.W.-uitkering voor ongehuwden.

Wezenpensioen:

De wettige, gewettigde of wettig geadopteerde kinderen tot de leeftijd van 18 jaar ontvangen, bij het overlijden van het fonds lid, wezenpensioen.

Kinderen tussen 18 en 27 jaar komen ook voor wezenpensioen in aanmerking als zij volledig dagonderwijs volgen.

Als er meer dan 3 kinderen zijn, die recht hebben op wezenpensioen, dan ontvangen zij samen in totaal hetzelfde bedrag als zou zijn uitgekeerd aan 3 kinderen.

Het wezenpensioen is dan voor iedere wees gelijk aan een evenredig gedeelte van dat bedrag.

Bestaat na het overlijden van het fonds lid geen recht op weduwenpensioen en evenmin op bijzonder weduwenpensioen, dan wordt het wezenpensioen in het algemeen verdubbeld.

Het bovengenoemde maximum wordt dan op 4 kinderen gesteld.

Tewerkstelling in het buitenland

1. Tijdens tewerkstelling in het buitenland geldt geen premieplicht voor de A.O.W./A.W.W.

Voor zover dit leidt tot gehele of gedeeltelijke derving van de daaraan verbonden rechten op een uitkering, worden de betrokken leden hiervoor in hun pensioen gecompenseerd.

Ten aanzien van de gederfde A.O.W.-rechten, is deze compensatie in de onder rubriek B van de algemene toelichting gegeven pensioen-uitkomsten verwerkt.

2. A.O.W./A.W.W.-rechten, die worden verkregen uit hoofde van vrijwillige premie-betaling gedurende tewerkstelling in het buitenland, worden beschouwd als een privéverzekering. Deze rechten blijven derhalve bij de vaststelling van de onder 1. genoemde compensatieregeling buiten beschouwing.

3. Bij de berekening van de pensioenuitkomsten vermeld onder rubriek B. is geen rekening gehouden met een eventueel toe te passen vermindering wegens het ontvangen van een buitenlands staatspensioen. Deze vermindering zal worden toegepast, wanneer de voor dit staatspensioen verplicht verschuldigde premies tijdens de tewerkstelling van het fonds lid in het betrokken land, door de werkgever dan wel door het Shell Pensioenfonds zijn betaald. Bij pensionering volgen hierover nadere mededelingen. Ook ten aanzien van de vraag hoe dergelijke aanspraken tot gelding kunnen worden gebracht worden de betrokken fondsleden op dat moment nader geïnformeerd.

Naschrift redactie

Opgemerkt wordt nog dat in de bovenstaande mededeling en in de gezonden opgave geen rekening is gehouden met het pensioen dat het vlootpersoneel ontvangt van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij, dat voor zover dat valt toe te rekenen aan Shell-dienst vanaf het bereiken van de 60-jarige leeftijd in mindering wordt gebracht op het Shell-pensioen. Verder geldt, zoals bekend, voor onze vlootofficieren een fictief pensioenbasissalaris (t.w. dat van een vergelijkbare collega aan de wal).

In onze vorige editie plaatsten wij een foto van bouwnummer 986, de eerste van de door ons bij R.S.V., Heusden bestelde twee produktentankers. Die

opname, die van begin februari dateerde, toonde al aan, dat met de bouw goede vorderingen werden gemaakt.

Deze maand, op 24 april om precies te zijn, wordt het schip gedoopt door mevrouw L. Witteveen-de Vries

Feyens, echtgenote van dr. H. J.

Witteveen, een der commissarissen van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Petroleum Maatschappij.

Praktisch de gehele uitrusting voor het schip is nu besteld en voor een deel al beschikbaar op de werf. Een situatie die ons in staat stelt weer een artikel met 'nieuws van de nieuwbouw' te maken.

Machinekamerruimte

Als we een blik werpen op de bouwtekeningen, zien we dat de machinekamerruimte voor een dergelijk, relatief klein, schip toch tamelijk groot is. De lengte is ongeveer 22 meter, de hoogte 14 meter. Hierin staat uiteraard de hoofdmotor centraal opgesteld, een Sulzer low speed, 5-cilinder diesel, waarover hieronder nadere bijzonderheden. Aan de voorzij daarvan is een generator geplaatst die via een tandwielkast door de hoofdmotor wordt aangedreven. Het schip wordt uitgerust met een verstelbare schroef, wat niet alleen grotere mogelijkheden biedt bij manoeuvreren, doch het op zee mogelijk maakt het toerental van de hoofdmotor (en dus ook van de generator) constant te houden.

In de machinekamerruimte zijn de werktuigen zo systematisch mogelijk opgesteld, waarbij het doel waarvoor ze dienen primair stond. Die voor opwekking van elektrische energie dus bij elkaar, de zoet-koelwaterpompen bij elkaar, de luchtcompressoren, enz. Dwarsover loopt een leiding van 500 mm diameter voor zout water, waarop alle zeewaterpompen zuigen.

Voor de ladingbehandeling is iedere tank voorzien van een eigen hydraulisch gedreven deep-well-pomp met eigen persleiding naar dek, welke ter plaatse

vanaf dek bedienbaar is. Hierdoor is goede separatie van de verschillende soorten (smeer)olie mogelijk. Het benodigde hydraulische vermogen wordt geleverd door een of meerdere power pack units, waarvan er zes staan opgesteld in een aparte kamer onder de werkplaats gelegen. De bijbehorende filter en expansietank van het systeem staan naast de werkplaats opgesteld. Wanneer binnenslands, voor anker, maar ook bij manoeuvreren staan drie Yanmar dieselgeneratorsets ter beschikking om het benodigde elektrische vermogen te leveren. Voor lading- en bunkerverwarming wordt thermische olie gebruikt, die op zich verwarmd wordt in twee olie-gestookte ketels. Op zee kan daarvoor de uitlaatgassenketel worden gebruikt.

Schoonmaken

Voor het schoonmaken van onderdelen bij reparatie is een schoonmaakstation ingericht in de separatorkamer, zodat vervuiling tot deze ruimte beperkt blijft. Buiten de ons op de motorschepen wel bekende trilbak staat hier ook nog een bad met circulatiepomp voor chemische vloeistof opgesteld.

Aangezien schoonmaken van de machinekamerruimte als een taak wordt ervaren waarvoor over het algemeen weinig enthousiasme kan worden opgebracht, is speciale aandacht aan dit punt besteed. Er komt een hoge-druk-waterspuit, die kan worden aangesloten op een ringleiding. Voorzieningen zijn ook getroffen om eventueel chemicaliën aan het water te kunnen toevoegen voor het sneller verwijderen van vuil.

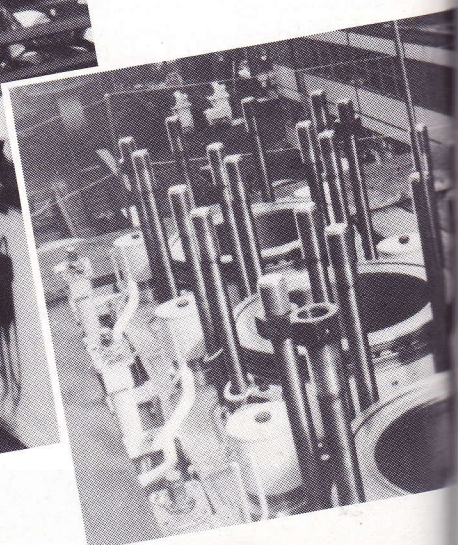
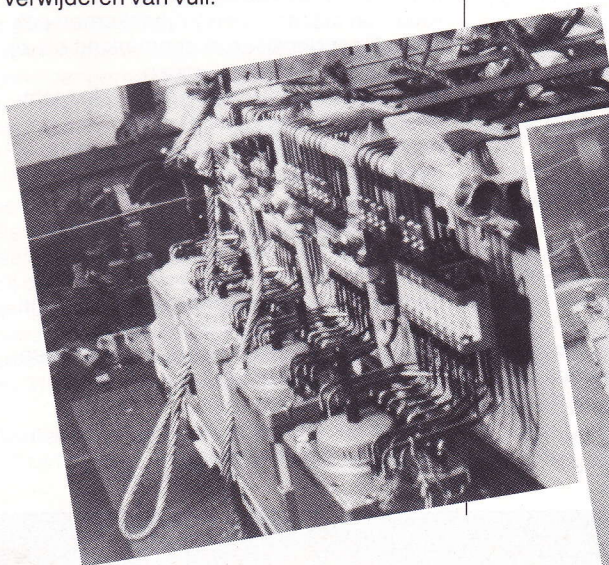
Ook komt er een centraal afzuigstelsel om vuil water rechtstreeks naar een centrale tank af te voeren. Via de olie/water separator gaat daarna het water overboord en de olie naar de sludge tank, voor latere afgifte naar de wal.

De hoofdmotor

Zoals bekend, worden de 'Caurica' en haar zusterschip uitgerust met een Schelde-Sulzer dieselmotor van het type 5 RLB 66, draairichting gezien tegen het vliegwiel: tegen de klok. Dit is een 2-slag, enkelwerkende, dieselmotor met oplading volgens het gelijk-druk principe, waarvan de draairichting niet wordt omgekeerd. Het aantal cilinders is vijf, dia 660 mm, slag 1400 mm, met een dienstvermogen van 6172 kW. Aantal omwentelingen: 135 per minuut.

Als brandstof kan dieselolie of gezuiverde zware olie tot 420 centistokes bij 50°C worden gebruikt, mits voorverwarmd en met een viscositeit bij de brandstofpompen tussen de 13 en 17 centistokes. De zware olie kan ook worden gebruikt bij manoeuvreren. Brandstofverbruik bij vollast ongeveer 185 g/kWh, bij 85% last ongeveer 183 g/kWh.

De motor, zoals trouwens het hele schip, zal voldoen aan alle eisen wat betreft Lloyd's 100A1, LMC, UMS, olie- en chemicaliëntanker, ladingtype 'C'. Verder aan die van de Nederlandse Scheepvaart-Inspectie wat betreft onbemande machinekamer.



Diversen

Het zou in dit bestek te ver voeren alle details van deze motor hier te vermelden, maar enkele bijzonderheden willen wij in dit korte overzicht van de motoruitrusting nog kwijt.

Er komt een kleine manoeuvreerstand (die in principe geplaatst kan worden op elke plek in de machinekamer) die met slechts zeven kleine koperen pijpen met de motor is verbonden. Als door bijzondere omstandigheden ooit de bediening zou uitvallen, kan met behulp van slechts enkele handels alsnog de motor worden bediend. Het gehele bedieningssysteem heeft vier afzonderlijke circuits, namelijk mechanisch, H.D. pneumatisch, hydraulisch en L.D. pneumatisch.

– De cilindervoeringen en koppen, als ook de turbo blower worden gekoeld door een gesloten zoetwatersysteem. Bij de in- en uitlaat van elke cilinder zijn afsluiters, zodat elke cilinder afzonderlijk kan worden gedraaid.

– Er is een speciaal zoetwaterkoelsysteem voor de zuigers, zo geplaatst dat al het water wegloopt wanneer bij gestopte motor de pompen worden afgezet. Dit is gedaan om waterlekage bij de stuffing boxes te voorkomen wanneer de motor niet werkt.

De reddingboten

Van machinekamer en hoofdmotor naar de reddingboten is een hele sprong. Toch willen we de reddinguitrusting gaarne bij dit artikel betrekken, al was het alleen maar omdat bij velen de TV-beelden uit het NOS-journaal van begin februari zijn blijven hangen. Een reddingboot, of beter gezegd: een overlevingsboot van het geheel gesloten type, die tijdens een proef in een plas van 150 m² brandende kerosine (7000 liter!) binnen een drijvende wand zijn brandbestendigheid moest bewijzen.

Tijdens die tien minuten durende proef, terwijl de motor bleef draaien, steeg de temperatuur in de boot slechts 5 graden, terwijl het zuurstofgehalte van de lucht niet merkbaar was verminderd.

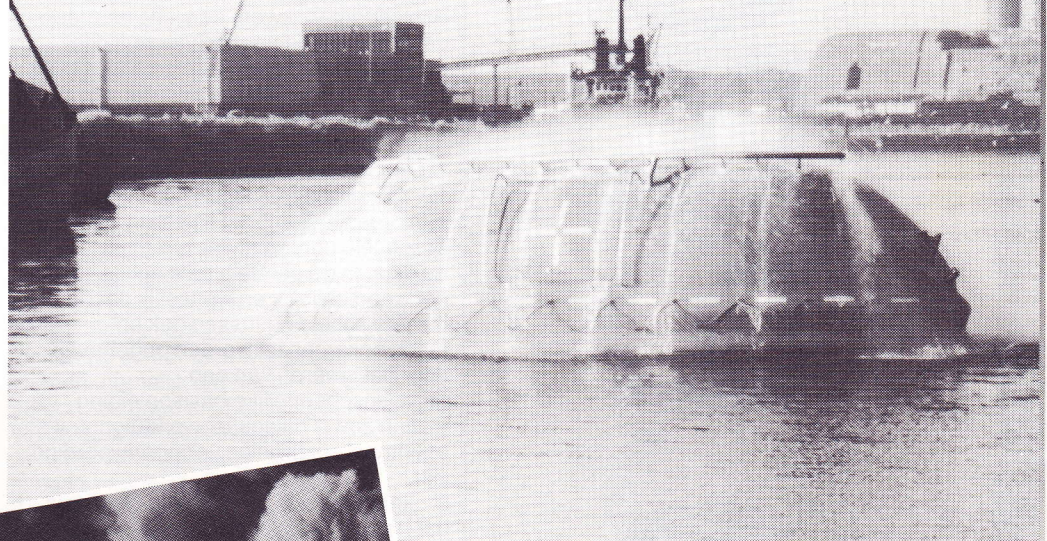
Dit nieuwe type overlevingsboot is het

gevolg van de zwaardere eisen die thans door IMCO worden gesteld. Hiervoor was het nodig af te stappen van de 'open' reddingboten zoals wij die tot nu toe kennen. Weliswaar werd – om overleving in moeilijke omstandigheden mogelijk te maken – al een kap over het geheel gebouwd doch voor de nieuwe IMCO-eisen is dit niet voldoende.

De firma Mulder & Rijke uit IJmuiden ontwierp nu een geheel gesloten overlevingsboot die, hoe ze ook te water komt, altijd zal terugkeren in de stand voor normale vaart. Deze wordt in twee verticale mallen van polyester gebouwd, waarbij aan de volgende criteria wordt voldaan:

- zodanige vorm dat er een stromingspatroon van het water uit de sprinkler-installatie ontstaat, waardoor er een constante waterfilm aanwezig is in geval van brand. Zo'n waterfilm beperkt de schade tot een minimum en houdt de temperatuur binnen aanvaardbaar.
- Zou de boot onverhoopt toch

beschadigd worden en water in- en uitstromen, dan kiest de boot vanzelf zodanige positie dat de opvarenden door één van de luchtluiken kunnen ontsnappen. De boot gaat dan namelijk op één zijde liggen. Daarbij is als extra veiligheid aangebracht een tweede coatlaag die gaat reageren bij brand en een schuimlaag vormt, die zodanig isoleert dat, als de watersproei-installatie het onverhoopt niet zou doen, de temperatuur onder 45° blijft. De wat vormgeving futuristisch aandoende boot had bij de proefneming



in de haven van IJmuiden een lengte van 7,50 meter en bood accommodatie aan 44 opvarenden. De twee overlevingsboten voor onze nieuwe produktentanker zijn iets langer, namelijk 8,50 meter en bieden elk accommodatie aan 53 personen (inhoud ongeveer 21,2 m³). Ze zijn vervaardigd van GRP, glasversterkt polyester, terwijl alle uitrustingsstukken aan de geldende eisen van de classificatiebureaus voldoen. De transmissie van het stuurwiel naar het gegalvaniseerd stalen roer is met zgn. 'push-pull' kabels.

De voortstuwing geschiedt door een SABB watergekoelde dieselmotor van het type 2 JHR, capaciteit 30 pk bij 1900 omw./min. Uitgerust met een gesloten zoetkoelwatersysteem, zodat de motor kan worden gestart vòòr het vieren. De snelheid die met deze overlevingsboot kan worden bereikt is 6 knopen.

Het hoe en waarom

In onderstaand artikel gaan we wat nader in op het aangekondigde project om een scheepsorganisatie op te bouwen die gebaseerd is op het aan boord hebben van een aantal zgn. semi-geïntegreerde officieren (in de wandeling SGO's geheten) in de rangen van 2e en 3e stuurman, 3e en 4e werktuigkundige. Voor deze vier rangen zijn inclusief de bovenrol, 6 officieren beschikbaar. Zouden wij de bij STBV gebruikelijke bovenrolcijfers aanhouden, dan zou in totaal 6¼ officier nodig zijn. Helaas, of misschien wel gelukkig, hebben wij het fenomeen van de ¼ officier nog niet uitgevonden, vandaar dat het er 6 zijn geworden. Hiermee is dan hopelijk afgerekend met het fabeltje dat tijdens de projectfase die onlangs op de 'Flammulina is gestart permanent met één officier minder zou worden gevaren. Wel is het zo dat als gevolg van de hierboven genoemde bovenrol er soms korte perioden zullen zijn dat met 3 semi-geïntegreerde officieren wordt gevaren. Een en ander is echter afhankelijk van de operationele mogelijkheden.

Zoals het begon

Tijdens de zgn. Lochem-conferenties in 1975, waaraan door vloot- en walpersoneel van alle niveaus werd deelgenomen, kwam de wens naar een gecombineerde nautisch/technische opleiding naar voren. Een en ander blijkt heel duidelijk uit het verslag dat van deze conferenties werd opgesteld en dat de naam 'Scenario voor de toekomst' kreeg. Uit dit verslag citeren wij:

1. 'Alle groepen zagen in de toekomst een organisatiemodel ontstaan dat op alle essentiële punten afweek van het huidige. In de eerste plaats achtte men het waarschijnlijk en wenselijk dat de huidige scheiding tussen dek en machinekamer zal worden opgeheven door het creëren van een gemeenschappelijke basisopleiding, waarin zowel navigatie, werktuigbouw en eventueel electronica vertegenwoordigd zijn.'
2. 'In vrijwel alle groepen werd gesteld dat het wenselijk is om nu reeds een begin te maken met het realiseren van het vastgestelde model. Door bijscholing van een aantal stuurlieden en

werktuigkundigen zou men het model ten dele reeds kunnen verwezenlijken op bestaande schepen. De F-klasse schepen werden aangewezen als mogelijke proefschepen.

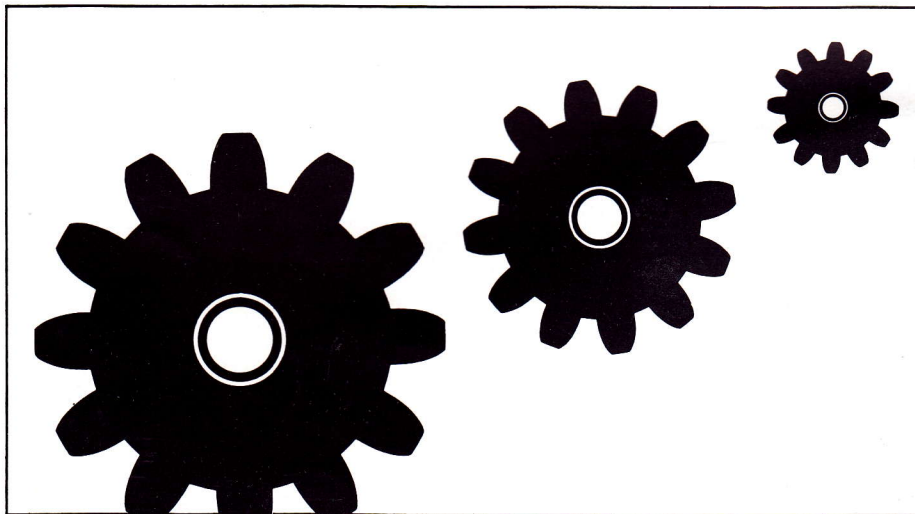
De Lochem-conferenties en de daaruit voortvloeiende besluiten moeten gezien worden tegen de toentertijd geconstateerde noodzaak om te komen tot een optimale bedrijfsvoering, waarbij het sociaal wenselijke, technisch mogelijke en economisch noodzakelijke worden gecombineerd. Hetgeen toen gold, geldt gezien de huidige situatie op de wereldtankermarkt in onverminderde mate.

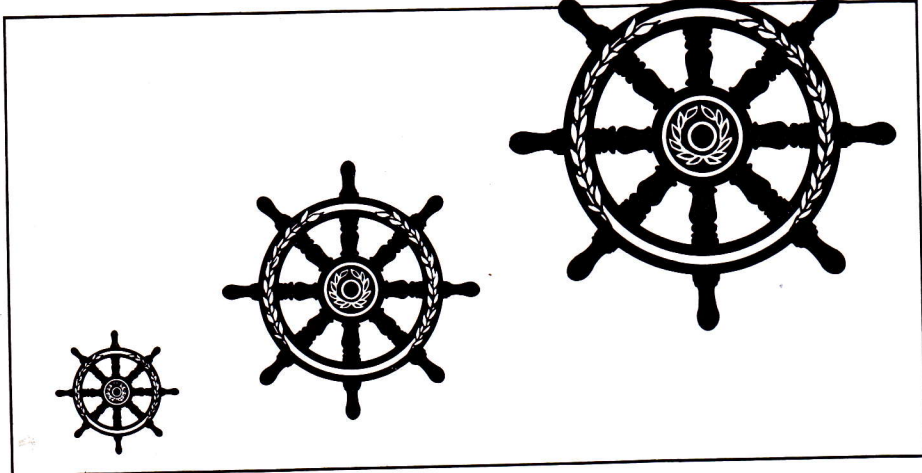
In antwoord op de tijdens de Lochem-conferenties ontwikkelde plannen werd door STBV een aanvang gemaakt met het opleiden van de semi-geïntegreerde officier. Ten einde op betrekkelijk korte termijn SGO's beschikbaar te hebben werd besloten om 14 officieren – 7 stuurlieden en 7 werktuigkundigen – in de gelegenheid te stellen het laagste diploma dat wachtbevoegdheid in de andere discipline geeft tevens te behalen. De opleiding vond plaats aan boord van de 'Ondina' en de 'Viana' onder leiding van een mentor.

Tevens werd aan het Maritiem Instituut 'De Ruyter' te Vlissingen gestart met een opleiding welke BS- en BM-arbituriënten in de gelegenheid stelde om ook resp. het BM- en BS-diploma te behalen. Na een vaarperiode van in totaal 18 maanden en het bijhouden van gecombineerde takenboeken konden aan hen de diploma's S III en A uitgereikt worden. Inmiddels is de BS/BM opleiding definitief beëindigd en is een aanvang gemaakt met de HTS plusopleiding. Uiteraard was er voor het tot stand komen van deze opleidingen veel overleg nodig met de diverse instanties, waaronder de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Onderwijs en Wetenschappen. Wij prijzen ons gelukkig met de medewerking die van deze instanties werd verkregen.

Ervaring

Ook voor SGO's geldt dat ervaring de beste leermeester is. In 1980 werd op grotere schaal dan voorheen een aanvang gemaakt met het laten opdoen van ervaring door SGO's. Er werd zoveel





mogelijk naar gestreefd om de SGO's in koppels aan boord te plaatsen ten einde hen door middel van zgn. rolwisseling de nodige ervaring in de andere discipline te laten opdoen. Het opleiden van SGO's en het laten opdoen van ervaring zou men als fase 1 kunnen beschouwen.

Aanvankelijk werd niet door iedereen in dezelfde mate de noodzaak gezien van het laten opdoen van ervaring in de andere discipline. Gelukkig kunnen wij constateren dat dit nu duidelijk aan het veranderen is, zoals elke maand opnieuw blijkt uit de rapportages van de schepen die SGO's aan boord hebben.

Eerder is gesproken over de medewerking die van de diverse officiële instanties werd ontvangen. Een en ander blijkt ook uit de beslissing die door het Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken werd genomen ten aanzien van de vaartijd van de semi-geïntegreerde officieren. In 1981 werd door DGSM het volgende besloten: 'Daar de totale vaartijd van de BMS'er/BSM'er voor de laagste rangen gelijk is aan de vaartijd van HTS plussers - t.w. 18 maanden - wordt toegestaan dat de BMS'er/BSM'er na het behalen van de bevoegdheid in de beide laagste rangen, voor de eerstvolgende hogere rang in één van de beide disciplines naar keuze, kan volstaan met 18 maanden vaartijd.'

De volgende fase

Nu, begin 1982, zijn er voldoende getrainde SGO's beschikbaar om hen volledig operationeel in te zetten en hen de gelegenheid te geven de eerder opgedane ervaringen in de praktijk te brengen. Dit zou men fase 2 kunnen noemen. Een eerste aanzet kan worden gegeven met het tot stand brengen van een scheepsorganisatie die is afgestemd op het hebben van een aantal SGO's. Dit is het 'SGO project'. Het op de 'Flammulina' gestarte project geldt vooralsnog voor de rangen van 2e en 3e stuurman, 3e en 4e werktuigkundige. Men kan dus stellen dat er naast de gezagvoerder, eerste stuurman, hoofdwerktuigkundige en 2e werktuigkundige, vier SGO's (zoals in de aanhef vermeld, soms drie) aan boord zijn.

Gestreefd wordt naar een scheepsorganisatie, waarbij de relatie rang-takenpakket ontkoppeld is, met andere woorden de SGO's hebben geen vast aantal subgroepen meer doch het

werkpakket wordt in overeenstemming met de operationele eisen gelijkelijk over de 4 SGO's verdeeld. Daarnaast is het de bedoeling om te komen tot een integratie van alle wachtfuncties, hetgeen inhoudt dat de SGO's zowel de brug/dekwachten als de machinekamer/alarmpwachten lopen. De consequentie van het bovenstaande is uiteraard dat men de SGO's los dient te zien van de rangen waarin zij aanvankelijk aangemonsterd zijn.

Bij het 'SGO project' wordt gestreefd naar een zo groot mogelijke mate van continuïteit onder SGO's ten einde het scheepsmanagementteam en de SGO's maximaal in de gelegenheid te stellen zelf gestalte te geven aan de nieuwe organisatievorm.

Feiten en fictie

Het kan niet anders of ook ten aanzien van dit project is er een aantal verhalen in omloop. Opvallend genoeg zijn het niet de rechtstreeks bij dit project betrokkenen die deze verhalen in omloop brengen. Het zou te ver gaan om in te gaan op alle in omloop zijnde verhalen. Eén hiervan zouden wij echter toch wel willen noemen, namelijk dat het bij het 'SGO project' zou gaan om het van boord halen van de 4e werktuigkundige.

Uit het bovenstaande zal het een ieder duidelijk moeten zijn waar het bij het 'SGO project' om gaat en dat het project, zoals hierboven omschreven, niets te maken heeft met het van boord halen van de 4e werktuigkundige, maar met het aan boord plaatsen van de SGO's. Wij vinden dat de feiten voor zich moeten spreken, maar er zijn natuurlijk altijd mensen die er moeite mee hebben om de werkelijkheid onder ogen te zien.

Wij zijn ervan overtuigd dat wij op de goede weg zijn. Ruim 6 jaar geleden hebben schip- en walstaf de visie en moed gehad om het conventionele denken te doorbreken en dit organisatie-model te formuleren. De eerste stap is geweest het opleiden en ervaring laten opdoen van de semi-geïntegreerde officier. De enige logische hierop volgende stap is het in de praktijk brengen van deze ervaring. Samenvattend kan worden gesteld dat de 'Flammulina' een bladzijde STBV-geschiedenis aan het schrijven is en dat hier sprake is van een stukje innovatie waar wij met z'n allen terecht trots op kunnen zijn.

'SGO PROJECT'

Van de 'onoba' naar de de tjalk

Het is erg nevelig buiten, maar toch probeert een waterig zonnetje door de mistdeken te breken en zowaar bereiken een paar stralen de woonkamer. De voormalige derde werktuigkundige van Shell Tankers werkt al weer een paar jaar bij de NAM. Eerst in Schoonebeek. Niet zo moeilijk te bereiken vanuit de toenmalige woonplaats, Meppel. Nu is hij bij de NAM in Den Helder werkzaam. En deze baan, bij de zich sterk uitbreidende NAM-vestiging in de vanouds bekende Marinehaven, maakte een verhuizing absoluut noodzakelijk.

De heer des huizes heeft een paar dagen vrijaf genomen om wat te klussen in huis. Tegels leggen in de hal. Hij denkt het karwei ruimschoots op tijd klaar te hebben voordat de familie uit Drenthe het komend weekend overkomt om de verjaardag van z'n vrouw mee te vieren.

Meevaren

'Ik vind het erg fijn dat m'n man niet meer vaart', zegt mevrouw Haasjes. 'Dat maandenlang van elkaar gescheiden zijn is geen pretje. Toen we nog geen kinderen hadden heb ik de gelegenheid

aangegepen om een paar keer mee te varen.

Een onvergetelijke tijd. Naar Singapore geweest en ook heb ik een reis meegemaakt op een K-boot naar Skandinavië. Bitter koud daar, de loods kwam lopend over het ijs aan boord . . . Toen ons eerste kind zich aandiende behoorde het meevaren tot het verleden. Maar ik heb nog een hele verzameling dia's die me aan die tijd aan boord herinneren'.

We vroegen hoe de overplaatsing naar de NAM in z'n werk was gegaan. Mevrouw Haasjes vervolgt haar verhaal. 'Vooral onze zoon had het er steeds erg moeilijk mee als z'n vader weer naar zee moest. Dagen achtereen was hij ervan overstuur. Dat ging natuurlijk wel weer over maar bij het aflopen van het volgende verlof was het weer hetzelfde liedje.

En zelf ben je natuurlijk ook altijd bezorgd over je man als hij zo ver van huis is. Jaren geleden heb ik een keer erg in de rats gezeten. Dat was toen de 'Metula' in Straat Magelhaen aan de grond was gelopen.

We hoorden het op de radio. Een poosje later kwam er een geruststellend telefoontje van het kantoor in Rotterdam.



WIERINGERWERF
GEM. WIERINGERMEER

'Echt, ik schrok me naar toen m'n man me vertelde dat we waarschijnlijk uit Drenthe weg zouden gaan en verhuizen naar een heel ander deel van Nederland. Naar een niet te vergelijken stukje Nederland: de kop van Noord Holland. Ik heb het er in het begin erg moeilijk mee gehad. De kinderen trouwens ook maar die zagen in zo'n verhuizing toch wel een onderneming vol avontuur'. Mevrouw Haasjes zit, samen met haar man en jongste dochtertje, in haar gerieflijke woning, gelegen aan De Tjalk, de schepenwijk in Wieringerwerf, een kilometer of tien van de Afsluitdijk.



Gelukkig zijn er toen geen nare dingen gebeurd maar toch blijft zo iets je lang bij. Hij is tot na het vlotkomen van het schip daar gebleven'.

De man, die dat onfortuinlijke avontuur meemaakte, gaat verder. 'Ik heb, samen met mijn vrouw, alle pro's en contra's van het varen tegen elkaar afgewogen en diep nagedacht. Uiteindelijk heb ik toen om een baan aan de wal gevraagd. Het liefst bij een Groepsmaatschappij, een beetje in de buurt van Meppel. Zeer tot mijn verbazing lukte dat al heel gauw. Bij de NAM.

Erg onwennig in het begin. Je voelt jezelf net een ambtenaar, met vaste werkuren. Aan boord heb je je wachten en er zijn werkzaamheden te verrichten op de meest ongebruikelijke uren.

En dat viel weg. Een poosje later hoorde ik, dat er bij de afdeling Inspectie in Den Helder vakatures waren. Die NAM-vestiging in het uiterste kopje van Noord-Holland wordt steeds belangrijker bij het vinden van meer olie- en gasvelden in zee. Een soort 'Aberdeen', zij het op wat meer bescheiden schaal.

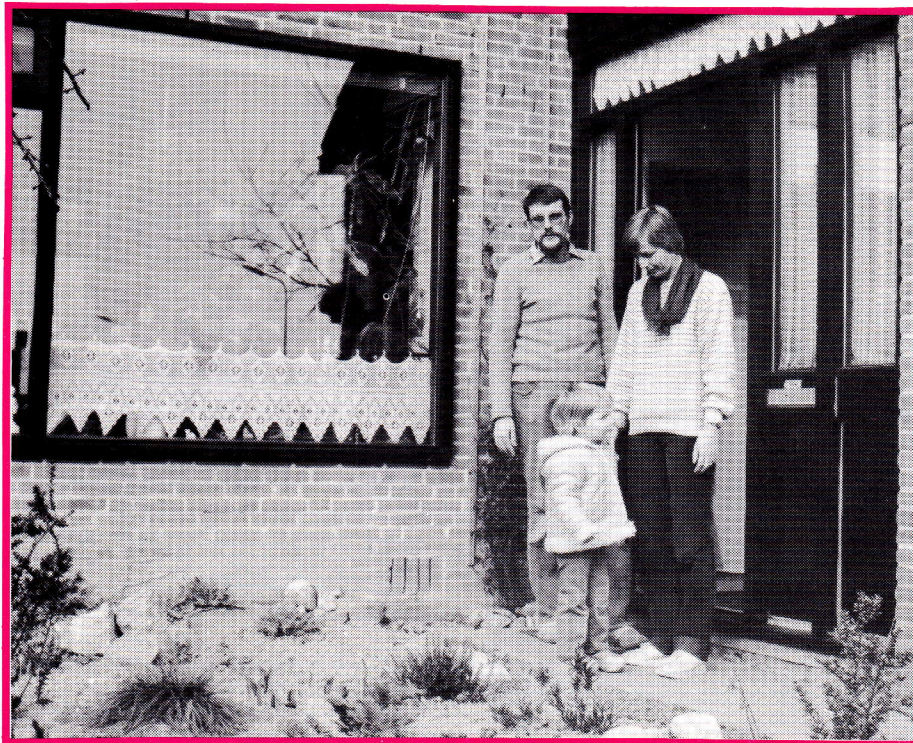
De eerste maanden was ik alleen tijdens de weekends thuis in Meppel. Door de weeks sliep ik in een hotel. In die tijd heb ik mijn oor goed te luisteren gelegd om een geschikte woning te vinden, niet te ver van Den Helder'.

Totaal anders

Mevrouw Haasjes gaat verder. Ze was zeer emotioneel betrokken bij de episode van 'huizen kijken'. 'Ik vond het afschuwelijk in het begin. De omgeving waar we gingen rondrijden was zo totaal anders dan het met flink wat natuurschoon gezegende Meppel. Hier is alles vlak gebied, sterk agrarisch. Een grotere hoeveelheid bomen bij elkaar, een bos, is hier ver te zoeken. Wel is hier niet zo ver vandaan een leuk natuurgebied. Weliswaar bescheiden van omvang, maar toch zeker de moeite waard om er te gaan wandelen. Er zit nogal wat wild, reeën bijvoorbeeld'. De familie Haasjes heeft veel plaatsen en plaatsjes in de buurt bekeken. Een paar vielen al snel af. 'Niet veel aan'. Andere waren aantrekkelijker. Totdat ze in een advertentie lazen dat hier in Wieringerwerf een woning te koop stond. Gelijk er op af en van het eerste ogenblik dat ze de plaats en het huis zagen, waren ze het er unaniem over eens 'dat is het'.

En zo te zien hebben ze beslist nog geen spijt van het indertijd genomen besluit. Ze zijn er helemaal ingeburgerd.

'Toch moet je jezelf willen aanpassen', zegt mevrouw Haasjes met de nadruk op willen. 'Vroeger, in Meppel, heb ik nooit veel aan hobby's gedaan. Nu doe ik aan handwerken. Ik zit op gym, ja ben zelfs lid van de Vrouwenbond geworden. Vooral om dat laatste zou ik vroeger hartelijk gelachen hebben. Maar het is reuze gezellig. En je doet veel kennissen op'. Bijna op datzelfde moment zwaait ze terug naar een passerende dorpsgenote op straat . . .



Veel import

Er woont, net zoals de familie Haasjes, veel 'import' hier in Wieringerwerf. Veel mannen werken bij de Hoogovens, bij Philips en, niet te vergeten, bij de Marine in Den Helder. Met vroegere collega's die ook de stap gewaagd hebben en bij de NAM zijn terechtgekomen (en dat zijn er nogal wat) hebben ze niet zo veel contact. 'We hebben allemaal een eigen kennissenkring opgebouwd'. Het jongste dochtertje vraagt of ze naar buiten mag. Het nieuwtje van de aanwezigheid van de Schip en Ka-man is er af . . . Haar moeder geeft haar de waarschuwing om voorzichtig te zijn. In Meppel woonden ze aan een woonerf maar hier staat het huis aan een doorgaande straat en dat kan gevaren opleveren voor een driejarige kleuter. De twee oudste kinderen zijn op school. 'Geen enkel probleem om hier een school voor ze te vinden', zegt mevrouw Haasjes. 'Er is hier voldoende keus, ook voor wat betreft het voortgezet onderwijs. De kinderen hebben het hier uitstekend naar hun zin. Vanzelfsprekend kan je niet zo vaak de familie gaan opzoeken. 't Is een hele afstand. Vooral de Afsluitdijk vormt een barrière. De dijk is bijna veertig kilometer, valt dus wel mee, maar toch . . . Trouwens, de kinderen voelen er nooit zo veel voor om familiebezoeken te gaan afsteken. Ook al zijn ze er in geen tijden geweest dan zeggen ze toch 'moeten we er nu al weer heen?'.

Een paar dagen op zee

We vragen hoe het zit met de winkels hier. Want er zal zeker minder gelegenheid tot winkelen zijn dan in Meppel. 'Je kunt hier voor veel dingen terecht maar voor wat grotere inkopen

moet je toch naar Schagen of naar Alkmaar.

Als m'n man de auto niet nodig heeft dan ga ik nogal eens naar een andere plaats. En de auto is wel eens een dag of wat voor mij alleen, als m'n man naar een platform is voor een inspectie'.

'Naar een platform?'. Haasjes legt uit hoe dat zit. 'Mijn job bij de inspectiedienst voert me soms ook naar een boorlocatie op zee. Het vervoer gaat per heli-copter. Zo zit ik toch nog wel eens een paar dagen op zee . . .

Financieel ben ik er ook beslist niet op achteruit gegaan. Ik heb het erg naar m'n zin. En nu kan ik 's zomers na het avondeten nog even wat gaan werken op de volkstuin . . .

Zijn vrouw valt hem bij. 'Ideaal zo'n stukje grond waar je je eigen groenten en fruit kunt kweken. En wat is leuker dan bloemen uit eigen tuin in je huiskamer te hebben? Toen we hier pas woonden hoorden we dat er een wachtlijst was van liefhebbers voor een volkstuin. Nou, dat viel reuze mee, dat wachten, want binnen de kortste keren hadden we er één.

Hier bij het huis hebben we ook een tuin maar het lokt niet erg om hier groenten in te zetten. Er bivakkeren nogal wat katten in de naaste omgeving. U begrijpt wel wat ik daarmee zeggen wil'.

Met de burens hebben ze het goed getroffen. 'We overlopen elkaar niet maar we weten dat we op elkaar aan kunnen als dat nodig mocht zijn. Soms over en weer op de kinderen passen hoort daar ook bij'.

Een paar jaar geleden zat hij nog op de 'Onoba', nu samen met z'n gezin in De Tjalk. De overeenkomst tussen beide namen is dat ze allebei in de maritieme sfeer liggen.

De eerste roept goede herinneringen op aan vroeger. De laatste is nu realiteit en is het resultaat van een indertijd genomen, weloverwogen, besluit om de zeemansloopbaan op te geven.

Tom Ross tijdens lezing:

'Iederéén doet aan Public Affairs!'

'Op een wijze die men twintig jaar geleden nog voor onmogelijk hield, worden Shell-bedrijven vandaag de dag geconfronteerd met gedachtenstromingen en publieke opinies die een grote invloed uitoefenen of kunnen uitoefenen op het doen en laten binnen het bedrijfsleven in het algemeen, en dus ook binnen Shell scheidingsvlak Public Affairs zit op een en probeert beide kanten uit te kijken, zowel naar Shell als naar het grote publiek.'



Dit zei Tom Ross, Coördinator Public Affairs, tot het 125-man koppige publiek in de film/congreszaal van het Oostduingebouw, waar hij een lezing gaf, getiteld 'Wat is of wat zijn Public Affairs?'

'Het laatste wat ik wil is dat u uit mijn openingsopmerking concludeert dat ik vind dat Public Affairs twee gezichten zou moeten hebben.

Ik ben ervan overtuigd dat een succesvolle relatie tussen een bedrijf en de wereld daarbuiten, vertroebeld wordt als dat bedrijf probeert met twee gezichten naar buiten te treden', zei Ross.

'Het heeft geen enkele zin om PA-collega's de café's, restaurants en wachtkamers in te sturen om de mensen ervan te overtuigen dat Shell pretendeert iets heel anders te zijn dan wat de Maatschappij in werkelijkheid is.'

Wat is Public Affairs?

Al in het begin van zijn lezing gaf Ross antwoord op de in vragende vorm gestelde titel van zijn uiteenzetting. 'Public Affairs is iedere activiteit,

uitgevoerd door elk lid van de Shell-gemeenschap, waarbij een relatie ontstaat met mensen, instituties of autoriteiten buiten Shell, die belangrijk is voor het succes van de Maatschappij.' 'Het bedrijven van PA is een zeer belangrijk onderdeel geworden van wat ieder van ons doet. Dus ik bedoel niet alleen onze PA-collega's maar elke man of vrouw die werkzaam is bij Shell.' Ross vertelde uit eigen ervaring te hebben geconcludeerd dat er de afgelopen 20, 25 jaar erg veel is veranderd bij Shell. 'Vijftig jaar geleden waren we betrekkelijk vrij om te handelen volgens de richtlijnen waarvan wij vonden dat ze de juiste waren. Het eind van de jaren vijftig/begin jaren zestig was een periode van economische groei, en aan de vraag naar energie kon, bijvoorbeeld door ons, met succes worden voldaan.

Wij werden betrokken bij een communicatie-proces, waar een 'taal' werd gesproken die wij begrepen. Het communiceren beperkte zich toen tot het commercieel en technisch praten met onze klanten, met onze contractors, met elkaar en, zo af en toe, met onze concurrenten. Dat was voldoende en bovendien niet moeilijk, want iedereen begreep waar we het over hadden. Al in die periode echter, tekenden zich langzaam bepaalde veranderingen af, die toen misschien niet zo snel door ons zijn onderkend.'

Volgens Tom Ross zijn er in die jaren een zestal machten naar voren getreden, die het reilen en zeilen van Shell, en uiteraard ook van Public Affairs, in grote mate hebben beïnvloed.

De eerste twee die Ross noemde waren de **OPEC** en de **internationale politieke instituties**.

'De opkomst van OPEC heeft veel veranderd. Vroeger konden we zelf beslissingen nemen over olietoevoer, olieboringen en olieprijsen. Dat tekent ook een beetje de macht van de multinationals destijds.

Nu ziet iedereen het bestaan van OPEC als iets vanzelfsprekends en is het onderhouden van een dialoog met OPEC, maar ook met bijvoorbeeld de Verenigde

Naties en de EEG, van groot belang. Veel mensen van onze Groep besteden tijd aan het discussiëren met individuele leden van OPEC en met OPEC zelf, om tot een beter begrip te komen voor wat zij denken en wat wij denken en om de relatie OPEC/Shell te kunnen verbeteren.'

Verschuivende internationale politieke instellingen proberen met wetten en gedragscodes het bedrijfs- en zakenleven aan te geven op welke wijze zij moeten werken om het publieke belang zoveel mogelijk te dienen.

'Hierdoor krijgen wij te maken met andere aspecten dan alleen het zakelijke, en wij willen er zeker van zijn dat de handelingen van die instellingen niet in strijd zijn met onze wijze van zaken doen, waarvan wij vinden dat zij juist en verantwoord is. Veelvuldig contact met deze instellingen is dan ook zeer wenselijk.

Ik beweer niet dat gedragscodes over het algemeen onaanvaardbaar voor ons zijn. Integendeel: veelal komen ze overeen met de principes die wij er, wereldwijd óók op nahouden. Dit dringt echter lang niet altijd door tot het publiek en er bestaat bij veel mensen angst voor de macht van de multinationals. Hier ligt dan ook weer een taak voor ieder van ons: praten om die angst te verminderen.'

Twee andere stromingen waar Tom Ross over sprak waren de groei van het **'consumerism'** en de **actiegroepen**.

Tom Ross: 'Het is een feit dat op een gegeven moment de 'man-in-de-straat' eens is gaan kijken naar enkele van de dingen die wij doen, en er toen achter is gekomen dat hij geen voorstander was van, om twee voorbeelden te noemen, luchtverontreiniging of olie op de stranden.

Die mening vond hij ook terug in de pers en toen zijn individueel protest geen weerklank vond, richtte hij zich tot de politici en/of tot anderen, die bereid waren gezamenlijk voor het verwezenlijken van ideeën te strijden: de actiegroepen.

U moet wel in de gaten houden dat actiegroepen niet altijd de mening van de meerderheid verkondigen en dat zij zich vaak keren tegen de multinationals in het algemeen, zodat het soms moeilijk is om hun concrete bezwaren tegen Shell-projecten of activiteiten te herkennen.

Actiegroepen richten zich voornamelijk tegen de grote projecten die Shell op stapel heeft staan of momenteel aan het uitvoeren is'.

Als een commerciële onderneming besluit ergens een fabriek te bouwen, met toestemming van de autoriteiten, dan wordt die onderneming regelmatig geconfronteerd met het feit dat de bewoners zeggen: 'Economische ontwikkelingen? Akkoord, maar niet in onze buurt!'

Daarom is het tegenwoordig een eerste vereiste de bereidheid van het publiek om het project te accepteren, te verkrijgen. Daar is intensief contact tussen beide partijen voor nodig. Soms werpt dat vruchten af, soms is het een langdurig proces van communicatie.

Die lange duur is ook strijdig aan onze belangen omdat het ongelooflijk duur is om het opstarten van een project te

moeten vertragen.

Bij praktisch alles wat Shell doet moeten we open staan voor signalen van buitenaf en moeten we trachten een manier te vinden om onze belangen, gekoppeld aan het nationale belang, zoals het produceren van olie en gas, op bevredigende wijze te verenigen met de gevoeligheid van het grote publiek.'

De twee laatste stromingen waar Ross kort bij stil stond waren **internationale diplomatie** – zoals bijvoorbeeld afleveringsbeperkingen van ruwe olie – en **nationale economische en energie strategieën**. 'Het is zo langzamerhand wel duidelijk dat de energiebedrijven een wezenlijk onderdeel van deze nationale strategieën zijn', zei hij. 'De prijs van produkten en van ruwe olie is van grote invloed geweest op het vermogen van bepaalde landen om hun economische strategieën naar eigen inzichten uit te voeren. Ons antwoord op deze problematiek kan alleen maar zijn: praten met de instituties die anders tegen bepaalde zaken aankijken dan wij dat doen.'

'Op de een of andere manier zullen we ons de taal en de denkwijze eigen moeten maken die gesproken wordt in de politiek, in de theologie (Zuid-Afrika), en in de samenleving rondom ons.

Dit kan door het houden van een voortdurende dialoog met alle partijen, het geven van informatie over ons gedrag, over de problemen waarmee wij kampen en over de bijdrage die wij leveren aan de gemeenschap op technologisch en commercieel gebied. Wij zijn een menselijk instituut en informatie, begrip en reputatie zijn sleutelbegrippen binnen Public Affairs. We moeten rekening houden met kinderen en studenten, die door hun opvoeding en opleiding een eigen mening t.o.v. multinationals kweken. Niemand van ons is in al deze vaardigheden echt getraind. We moeten het leren volgens 'the hard way'.

Wel ben ik er inmiddels achter gekomen, door mijn reizen over de wereld, dat de reputatie van Shell het best is, daar waar men ons het beste kent.'

Een van de toehoorders stelde Tom Ross de vraag wat de houding van Shell is ten opzichte van de diverse actiegroepen. In kranten en tijdschriften, op radio en televisie wordt Shell regelmatig aangevallen, zonder dat daar een afdoende reactie van ons bedrijf tegenover staat.

'Het is moeilijk om daar een algemeen antwoord op te geven', antwoordde Tom Ross. 'Als Shell denkt dat een reactie of een discussie niet of nauwelijks resultaat oplevert, dan geloof ik dat terughoudendheid een juiste benaderingswijze is. Want er zijn mensen en groeperingen die gewoon niet open staan voor onze argumenten, die dus niet bereid zijn naar ons standpunt te luisteren. Mijs inziens heeft het dan ook geen zin voortdurend aandacht aan hen te besteden.

Dat moet je alleen doen als journalisten en mensen van radio en televisie of van politieke partijen op basis van redelijkheid willen argumenteren. Hen moeten we met open vizier tegemoet treden. En dat doen we ook.'

De 150-ste

Onderstaand verhaal en foto's ontvingen wij van één der officieren van het m.s. 'Niso'. Geschreven en gekiekt naar aanleiding van de 150-ste 'persoonlijke' lichteroperatie van gezagvoerder J. M. Hillen.

Reeds dagen lang was naar de mening van de gezagvoerder de hoeveelheid werk van bijna het voltallige officierenkorps aan boord boven normaal. Bovendien zag men nog kans om hijgend de wal op te rennen voor het doen van diverse 'privé-inkopen' en meer van die bekende smoezen.

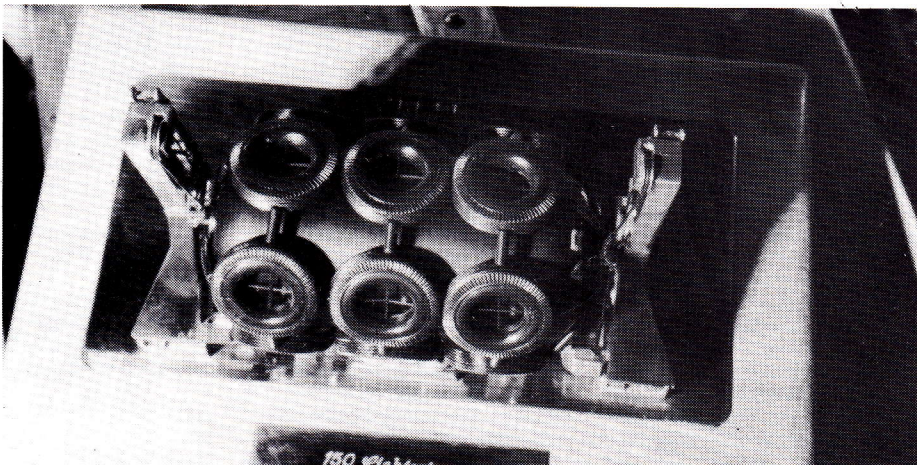
Oorzaak van al dit gedoe lag in het feit dat de Ouwe reeds geruime tijd zenuwachtig liep te verkondigen dat hij een mijlpaal in zijn carrière zou gaan bereiken. De 150-ste 'persoonlijke' lichteroperatie. Enigszins tot zijn duidelijk zichtbare teleurstelling reageerde men erg lauw hierop. Dat al dat werken, naast de normale bezigheden, en al dat stappen – zelfs als familie aan boord was – juist deze gebeurtenis als oorzaak had, ging aan hem voorbij.

Uiteraard had men besloten dit heugelijke feit te vieren zodra ook deze 150-ste lichteroperatie zonder schade zou zijn verlopen. Op 7 februari 1982, 's avonds, was het dan zover. De eer viel, hiervan geheel onwetend, te beurt aan het s.s. 'Liparus' van STUK.

Een beetje nervositeit was niet te verbloemen. Doch inderdaad, zonder problemen (in slechts vijf minuten, zoals de Ouwe zelf bescheiden opmerkte), lagen we langszij. Gedurende het lichten werd iedereen al uitgenodigd voor een drankje na afloop. Tot zijn merkbare teleurstelling werd ook hier maar vrij ongeïnteresseerd op gereageerd met opmerkingen als: 'Och dat is toch normaal, als u de 250 heeft gehaald mag u dat wel eens vieren'. Later, na vertrek, maakte een enkeling, die hem niet kon ontlopen, maar node gebruik van het aangeboden drankje. Wat de Ouwe zeer verdroot.



Wist de goede man veel. De volgende dag werd hij door de hoofdwerktuigkundige met een smoes van de brug weggelokt. Zowel het schip zelf als de scheepsbar werden met vlaggen versierd en rond de koffiepauze was iedereen, mits niet dringend elders bezig, in de bar aanwezig. Daar stonden de taarten klaar. Het gezicht dat kapitein Hillen toen trok was niet te beschrijven. Na de koffie was er echter nog meer: een prachtige oorkonde werd aangeboden door de enig aanwezige dame aan boord, nadat zij het op rijm gestelde verhaal had voorgelezen. Mensen die kapitein Hillen kennen zullen niet geloven dat de man nu met stomheid was geslagen, vooral toen het 'kado' voor deze gelegenheid werd onthuld. Een complete fender in davits – op schaal – en alles bewegend, gemaakt door hoofdzakelijk onze technische dienst en een knutselende stuurman en zijn zoon. Dat deze dag verder uitbundig is gevierd en dat onze Ouwe alsnog van zijn verfrissingen af kwam, is voor een ieder te begripen.



150 lichteroperaties
m.s. Niso
Kapitein J.M. Hillen

SCHOON SCHIP



Gele kaart exit

Een bijdrage van gezagvoerder C. Ph. Donken

Dat was dan 5½ jaar OR-lid. Spijt er mee gestopt te zijn? Nee, al was je nog steeds aan het opbouwen en dat stopt nu. Kan me nog het telegram herinneren 'Gefeliciteerd met uw verkiezing tot lid van de OR VLoot'. Dus toch het vertrouwen van voldoende achterbanners gehad. Was nieuwsgierig wat het zou gaan worden. De eerste bijeenkomst door ziekte niet aanwezig, onwillige knie. Even dreigde het uit de hand te lopen, men sprak al over ziekenauto en brancard. Zoveel reclame leek me wel wat overbodig. Zag het al in Schip en Ka. Grote kop: 'Betrokkenheid OR-lid' en daaronder een foto van mijn persoon op een brancard het kantoor binnengedragen worden. Nee, dan maar een vergadering later.

Vergaderen

Vergaderen zegt men dan. We deden ons best, vooral de mensen van het secretariaat, maar liep het allemaal wel zo vlot? Discussies over en weer, afdwalen van het onderwerp. Ach, iedereen weet er alles van. We hebben allemaal wel iets meegemaakt dat het vertellen waard is. Had het iets met het onderwerp te maken?

Misschien niet, maar goed, je wilt eens wat zeggen. Met vallen en opstaan zijn we gegroeid. Training in Korte hemmen. We werden iets meer gedisciplineerd bij het vergaderen. Maar wat mis je een ervaring in vergelijking met een bestuurder die dit al jaren gewend is.

Verlof

Een belangrijke ondervinding die ook minder prettig overkwam is het gebroken verlof. Geregeld werd het verlof onderbroken voor vergaderingen, cursussen, commissiebesprekingen en ander OR-werk. Je reist meer dan vroeger naar Rotterdam. Het thuisfront begint te morren. Net in die korte schoolvakantie vergadering, net op je verjaardag op cursus. Dat zijn zaken die je vooruit niet wist bij je aanmelding als kandidaat. Juist die onderbrekingen in je verlof komen hard aan voor je achterban thuis.

Praten met vrouw en kinderen, want die moeten overtuigd worden dat het niet anders kan. Maar ook problemen om alle leden op tijd thuis te krijgen. Probeer maar eens begrip te kweken bij de mensen aan boord dat de aflossingen in het honderd dreigen te lopen. Het geeft frustraties aan boord, maar vlak ook het kantoor niet uit. Ik vermoed, dat er op de personeelsafdeling mensen rondlopen die er wel wat grijze haren van hebben gekregen. Mensen die weer moeten gaan varen, moeten thuis blijven en anderen aan boord moeten vervroegd afgelost worden. Dit gaf nieuwe problemen met het thuisfront. Nu gaat wel de kerst de mist in dankzij je OR. En zo praat je wat af om iedereen duidelijk te maken dat het niet anders kan.

Opnieuw beginnen

Na herkozen te zijn in de volgende OR, met de hele ploeg introductiedagen en cursus. Enig wantrouwen tussen oude en nieuwe leden van de OR. Logisch, een aantal mensen doet het al 3 jaar en die lopen misschien over

de nieuwe leden heen. Gelukkig is aan het eind van de cursus te merken dat dit niet het geval is, we vormen een eenheid. Nieuwe opzet in secretariaat. Er komt een voorzitter en secretaris.

Toestemming van de toenmalige bestuurder hiervoor komt na verhitte discussies onderling en met de bestuurder. De nieuwe wet komt er door. We krijgen grotere bevoegdheden.

Dit brengt met zich mee, dat er met meer overleg te werk moet worden gegaan. Immers, meer bevoegdheden geeft meer en grotere verantwoording. Meer commissies, meer werk en dus meer dagen van huis in je verlof en als logisch gevolg weer meer papieren door te lezen.

Bestuurders wisselen, OR-leden haken af. Veranderingen blijven er altijd. Belangrijke retraite. Wat doen we?

Eén OR of niet? Het werd één OR. Vraag niet wat het kostte aan overleg (intern zowel als extern) en aan het gestel van de deelnemers aan deze marathon-vergaderingen. Eén was erg opgelucht nl. de bestuurder. Toch nog het doel bereikt voor zijn afscheid.

Terugblik

Terugkijkend na 5½ jaar kan ik alleen maar zeggen: blij dat ik het mee heb mogen maken, ik heb er veel geleerd. Heb ook ondervonden dat het OR-lid zijn aan boord nog wel eens stekelige opmerkingen kan veroorzaken. Dat is jammer, we zijn er dus niet helemaal in geslaagd om duidelijk over te komen bij onze achterban. Het zij zo, hopen dat de nu gekozen nieuwe raad meer begrip kan kweken bij de mensen.

Sterkte en succes, vooral nu in de nieuwe samenstelling. Tracht begrip voor elkaar op te brengen, het zal wel eens nodig zijn.

Wat mijzelf betreft? Mijn gele kaart in het planbord mag weer een witte worden.

Shell Kettingspray

Shell heeft een nieuw produkt op de markt gebracht: Shell Kettingspray. Met dit produkt is de serie kleinverpakkingen, die gericht is op de motorfiets- en doe-het-zelfmarkt, uitgebreid. Shell Kettingspray is niet alleen een goed smeermiddel voor alle kettingen, maar kan tevens voor vele andere 'smeer' doeleinden gebruikt worden (bijvoorbeeld scharnieren).

Op grond daarvan is het artikel eveneens opgenomen in het 'Personeelswinkelverkooppakket'. De kettingspray kan, door de nieuw ontwikkelde spuit-unit, in alle standen van de bus worden verspoten. Bovendien wordt in de (rode) dop een los sproeibuisje meegeleverd, waarmee gericht kan worden gespoten. Shell Kettingspray werd op de Tweewieler RAI '82 (van 22 tot 28 februari jl.) bij het motorrijdend publiek geïntroduceerd.

U kunt de spray binnenkort in de Personeelswinkels tegen een zeer aantrekkelijke prijs verkrijgen, namelijk f 9,85 per bus. De normale verkoopprijs voor particulieren bedraagt f 16,85.

De benzineprijs

Op 23 december van het vorig jaar verlaagde Esso op een aantal geselecteerde stations de prijs van benzine. Naar werd medegegeeld om het hoofd te bieden aan toenemende concurrentie van witte pompen. Alhoewel Shell van mening was dat Esso daarmee te sterk reageerde op een prijsverschil dat slechts voor korte tijd groot was, werd toch besloten om – waar

SCHOON SCHIP

nodig – Esso te antwoorden met defensieve Shell-korting. Dat voorbeeld werd o.a. gevolgd door BP en Mobil.

Op vrijdag 5 februari jl., kondigde Shell aan in het gehele land op onze grote Zelf Tank-stations buiten de autosnelwegen, de korting voor normale en superbenzine te verhogen tot 6 cent per liter, daarbij de verwachting uitsprekend dat de kleine Zelf Tank-stations van Shell dit voorbeeld zouden volgen en de korting eveneens op 6 cent zouden brengen.

Enkele dagen later werd met Rijkswaterstaat overeengekomen dat de korting van 6 cent óók mag worden verleend op de Zelf Tank-stations langs de autosnelwegen. Er mogen daar evenwel geen reclameborden worden geplaatst, die de hogere korting aanduiden.

Bij de aankondiging van de hogere korting op 5 februari, heeft Shell Verkoop erop gewezen dat de situatie op de Nederlandse benzinemarkt sinds december voor het grote publiek steeds ondoorzichtiger is geworden. De 'prijzenoorlog' waarover in de media veel berichten zijn verschenen, speelde zich af in een beperkt aantal plaatsen, met steeds wisselende kortingen. Dat wakte verwarring en onbegrip. Shell heeft besloten de algemene verhoging van de Zelf Tank-korting door te voeren, om ons marktaandeel tegen afbrokkeling te beschermen en verwacht wordt dat door deze landelijke maatregel de markt aan duidelijkheid wint.

Waar plaatselijk kortingen van méér dan 6 cent zullen worden gegeven, zal Shell haar positie blijven verdedigen, zo werd op 5 februari nog aan de aankondiging toegevoegd.

Overigens hebben de meeste andere oliemaatschappijen, waaronder Esso, op de verhoging van de Zelf Tank-korting gereageerd door – zoals verwacht – op hun verkooppunten een zelfde maatregel te nemen.

Als we met z'n twintigduizenden . . .

De landelijke Werkgroep Energiebesparing, die in 1979 werd opgericht en waarin vrijwel alle Nederlandse Shell-lokaties zijn vertegenwoordigd, probeert binnen de Shell-bedrijven tot een efficiënter energieverbruik in kantoren, werkplaatsen e.d. te komen.

De resultaten die in 1981 zijn bereikt zijn aanzienlijk, al ontkomt men toch niet geheel aan de indruk dat bewoners van de gebouwen de laatste tijd weer wat nonchalanter zijn geworden en niet meer voortdurend erop attent zijn om energie te sparen, bijvoorbeeld door het licht uit te doen bij het verlaten van de kamer . . .

Daarom zal de commissie ook in 1982 blijven hameren op het aambeeld van de bezuinigingen, onder meer door weer vier- of vijfmaal op grote schaal een

affiche te verspreiden, die in fabrieken, werkplaatsen, kantoren, enz., de aandacht zal vestigen op de noodzaak zuinig om te springen met energie. Dit keer zal dat gebeuren door in de affiche rechtsteeks een beroep te doen op alle medewerk(st)ers van Shell in Nederland, met de oproep: **'Als we met z'n twintigduizenden aan deze actie meedoen, zal-ie zeker slagen!'**

Ze zijn er weer

En daar bedoelen we mee dat de Shell Tankers-stroppers weer verkrijgbaar zijn. Donkerblauw van kleur met in goudkleur daarin verweven een klein Shell-embleem op een scheepsankeremotief. De das, wasbaar en kreukvrij, is uitsluitend voor vloot- en walmedewerkers van STBV verkrijgbaar bij de sectie DFP/4 op kamer 6.01 van het Shell-gebouw tegen de (contante) betaling van acht Hollandse gulden. We hebben een wat grotere voorraad ingeslagen dan vorig jaar. We hopen dan ook dat we dit keer alle geïnteresseerden aan zo'n stukje fijne Franse Trevira kunnen helpen.



Op het strand

'Een schip op het strand is een baken in zee' luidt een bekend spreekwoord. Zorg dat je met je eigen schip uit de buurt blijft van een gestrand schip anders loop je de kans hetzelfde lot te ondergaan. Maar wist u dat er moedwillig schepen op het strand worden gezet? Schepen tot zo'n 80 à 100.000 ton draagvermogen? Dat gebeurt in Gadani Beach in Pakistan met onrendabele, voor sloop bestemde schepen. Na het omhoogvaren worden ze op het strand in stukken gebrand. Ook enkele Shell-schepen hebben daar een punt achter hun bestaan laten zetten.

De grotere schepen, b.v. VLCC's die niet meer economisch te exploiteren zijn, gaan naar de sloopwerven in Taiwan en Korea. Maar nu lezen wij dat voor het eerst een VLCC in Gadani Beach wordt gesloopt. De Franse 'Brumaire' van 240.000 ton draagvermogen werd met haar 344 meter zonder pardon op het strand gezet. Die manoeuvre zal ongetwijfeld een spectaculair gezicht zijn geweest. Maar wel een triest einde voor een schip van maar net 10 jaar oud.

Gehuwd:

20.02.82: P. Roelvink, 5e wtk. met mw. O. Westerlinck

Geboren:

17.02.82: Natascha Julia, dochter van E. J. G. Kraszewski, 2e stm. en mw. K.

Kraszewski-Spadzimska.

17.02.82: Colette, dochter van K. Cramer, 3e stm. en mw. N. Cramer-Hoogerwerff.

03.03.82: Maria Catharina, dochter van D. J. Sandee, 4e wtk. en mw. H. F. M. Sandee-Pieters.

Aflossingen:

gezagv.: W. Kalkman, G. M. Schipper, J. H. Korsen, R. van Westendorp, A. J. de Ronde, J. M. Hillen, G. Arkema, D. Rijk;
1e stl.: R. Hendriks, W. J. H. van Dipten, J. P. Hendriks, D. J. van Dijk, W. F. van der Lei, J. Broekmeyer, J. W. Nieuwerf, O. A. van Druten;

2e stl.: J. M. M. van Rossum, M. M. Scheele, P. C. Mink, B. Crum, J. A. Koenraad, F. van Bommel, J. W. J. Rodenhuis, P. L. van der Vos, J. W. H. B. ter Braak, H. H. van Dijk;

3e stl.: A. W. F. Pera, E. Witteveen, D. A. Bosman, J. Ghijssels, R. R. van der Maas, G. A. H. Monkhorst, E. E. de Rycke, J. van der Wees, M. R. Vogelpoel, K. R. Feddes, H. J. A. Kryvenaar, L. Onderweegs;

4e stl.: J. C. Schoolenberg, B. Timmerman, T. J. Veenstra, N. T. Witte, M. C. G. M. Notten;
radio-off: D. Beets, H. W. Hogeweg, A. A. M. Lapidaire, N. Eylers, W. M. van der Laan;

hfd. wtk.: H. W. van Diepen, J. B. van Haaster, J. H. Veen, J. E. Weidema, W. Groenendijk, B. Veldhuis, C. C. Bartels, J. van der Schee, H. H. Apfel, S. A. Verhage, F. in 't Veld, P. F. Buil, C. J. Vermeulen;

2e wtk.: H. M. Westerveld, E. Dallinga, F. A. J. Boot, H. Japin, P. Dekker, H. Tesink, W. J. Stam, E.

Aanen, A. Houwaard, C. G. van der Zwet, J. Smid, L. F. Kruyt, F. C. Koens, J. Hensbroek;
3e wtk.: W. H. Hennink, H. Waitz, E. Hendrikse, D. J. Sandee, F. H. de Jong, F. P. van der Star, J. Water, A. Storm, C. Brassier, J. R. Spoelstra;

4e wtk.: C. J. Spanjer, J. F. Wind, E. B. Grootenboer, E. R. J. van der Sleen, B. L. C. Maas, R. Groeneweg, P. F. van Gent, W. G. Kole, R. J. Verspoor, A. P. P. van den Broek;

5e wtk.: S. van der Zee, P. Drewes, S. A. Dijkwel, M. J. E. van den Broek, A. C. Kleyn, O.

Broksma, H. Bubberman, A. M. de Boer, T. de Graaf;

sch. vakman 1: W. Kesteloo, L. van der Velden;

sch. vakman 1w: J. Westerhuis, J. J. Sniijders, J. de Gans, J. Pronk, P. L. F. Dubbelman;

sch. vakman 2w: A. Pasman, A. J. M. Pieters, E. L. Evers, R. H. M. van Bohemen, R. J. T. B.

Vennegoor, C. van der Hoek, A. Herbert, W. Kappert, H. Brouwer, M. B. van Son, R. A. C. Bik, R. M. Nelson, W. van der Male, P. E.

Komski, H. A. Hulzebosch, P. Volwerk;

alg. sch. vakman: J. G. M. van Heugten, M. A. Oosterhof, H. P. de Leeuw, J. H. Spaans, A. R.

Oosterhof, J. H. Winands, J. H. Oosterhof, K. G. J. Schefferlie;

aank. sch. vakman: R. Zwart;

aank. sch. gezel a/w: R. Renders, A. H. C. M. van Riel;

hoofd voeding: R. A. de Lange, B. M. de Roode, A. Onderstal, C. A. Breederland, J. R. L. van

Toornburg, G. van Driel;

sch. kok: B. J. Hoeneveld;

hoofdbediende: D. Seip, A. J. J. Ceelen, J. A. Smal;

bediende: A. Vrolijk, F. R. Noorbergen, J. Jager;

bediende a/d: P. de Vries;

jongen a/w: R. de Leeuw;

Tewerkstellingen en overplaatsingen:

m.s. Abida:
gezagv. H. A. Schelvis, 3e stm. Z. M. J. van Vliet;

m.s. Acila:
gezagv. J. Priester, 3e stm. E. M. van Dijk, radio-off. G. H. P.

Ribbens, hfd. wtk. R. N. Groen, wnd. 4e wtk. F. C. Boer;

m.s. Acmaea:
gezagv. H. A. Kuling, 3e stm. P. D. Blok, 2e wtk. F. de Roos, 3e wtk. A. Harkink, sch. vakman 2w P. L. Koppel;

m.s. Acteon:
2e stm. J. Schol, 3e stm. R. P. C. van Leeuwen, hfd. wtk. J. J. F.

Reitsma, 2e wtk. O. de Roos, 4e wtk. F. X. van Tol, 5e wtk. T. van

Beek, sch. vakman 2w H. Valk, hoofd voeding W. C. Kapper;

m.s. Cinulia:
4e stm. T. Bussink, sch. vakman

2w C. G. J. Broeders;

m.s. Crania:
1e stm. F. J. Kronenberg, 2e stm.

J. J. Smit, 4e stm. Y. de Boer, radio-off. H. T. Wigmans, sch.

vakman 1w Q. A. P. de Wit;

m.s. Dallia:
2e stm. E. M. M. van den Bosch,

2e wtk. J. H. S. van der Pas, 3e wtk. B. K. Frans, 4e wtk. H. L. M.

van Haelen;

m.s. Daphe:
2e stm. M. Ponsen, 5e wtk. G. J. M. Welten;

m.s. Diadema:
1e stm. R. W. Overdijkink, 3e stm.

B. de Roos Nieuwkamp, 4e stm. A. M. G. van den Hurk, 5e wtk. M.

B. van der Horst, sch. gezel a/w B. Nogueira Vieitez;

m.s. Felania:
hfd. wtk. N. C. van der Vecht, alg.

sch. vakman R. W. van Rooyen, C. N. M. Prins, aank. sch. vakman

W. P. Schot, aank. sch. gezel a/w M. R. Muller;

m.s. Felipes:
2e stm. W. Holwerda, 2e wtk. J. D.

Compiet, 3e wtk. K. Elshout aank. Elshout, vakman G. W. Specht, H.

C. Weenink;

m.s. Ficus:
1e stm. P. J. Muntjewerf, hfd. wtk.

J. Visser, 3e wtk. T. H. van Leeuwen, alg. sch. vakman J.

Breederveld, P. van Eenige, W. Ruiters, aank. sch. vakman R.

Schaap;

m.s. Flammulina:
1e stm. C. J. Clarisse, wnd. 2e

wtk. C. Castelijns, bediende A. K. van der Toorn;

m.s. Fossarina:
hfd. wtk. W. Muis, hoofd voeding

C. A. Breederland;

m.s. Fossarus:
1e stm. J. Boonstra, wnd. 3e stm.

J. R. N. de Bode, 2e wtk. E. S. Petrusma, aank. kok P. T. Post,

bediende R. E. Specht;

m.s. Fulgur:
4e stm. B. H. Hoitink, 2e wtk. T.

Scholte, alg. sch. vakman L. A. Douma, aank. sch. vakman F. T. M. Pisarowitz, aank. sch. gezel

a/w A. P. A. Smeysters, hoofd voeding F. R. Stoker, aank. kok P.

J. J. Burger, hoofdbediende D. Ploegers;
m.s. Fusus:
 3e stm. J. L. Pool, 2e wtk. B. R. Verhoog, alg. sch. vakman A. C. Dieckman, aank. sch. vakman R. W. A. van Loon, aank. sch. gezet a/w J. G. M. Adams, bediende S. J. Wollrabe;
s.s. Kylix:
 hfd. wtk. W. J. van der Hoek, wnd. 3e wtk. R. F. van Loon, sch. vakman 1w R. Croese, sch. vakman 2w J. H. Steur, J. A. Beukelman;
s.s. Laconica:
 hfd. wtk. C. G. Pusch;
s.s. Latia:
 gezagv. J. S. Schregardus, 2e stm. W. Koeze, 3e stm. A. Bergsma, 4e stm. A. A. G. Brands, 2e wtk. F. A. M. Vergroesen, 3e wtk. C. Parrel, 4e wtk. R. J. Fortanier, 5e wtk. R. J. Mooring, A. C. J. J. van Unen, sch. vakman 2w M. Jut, hoofd voeding W. E. M. van Lieshout;
s.s. Latirus:
 hfd. wtk. C. H. J. van Dijk, 5e wtk. G. de Vries, J. Vink, sch. vakman 1w F. D. P. Croes, sch. vakman 2w D. Kwakkel;
s.s. Lepton:
 gezagv. J. de Jong, 1e stm. F. de Vries, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. C. W. H. van Holthuysen, 3e wtk. J. A. Elbert, wnd. 4e wtk. W. L. H. Goudt;
s.s. Macoma:
 3e stm. L. M. P. Out, 2e wtk. W. B. Grund, sch. vakman 1 W. Gerritsen, J. M. Kools, sch. vakman 2w W. A. J. M. Nas, hoofdbediende J. Boelee;
s.s. Marinula:
 4e wtk. A. M. Oonk, hoofd voeding H. J. van Alphen, capataz C. Boo Davila, man. esp. J. Gonzalez Davila, 2e man J. A. Amarin Lucio, A. Lago Alvarez, mar. int. C. Acosta Blanco, C. Chapela Barreiro, M. Costas Ezcurdia, R. Martinez Andrade, G. Pardavila Simes, M. Penedo Martinez, J. J. Seoana Fervenza, coc. M. Abalo Prego, cam. maydo, J. J. Domeque Bailo, cam. J. M. Alonso Alvarez, R. Lago Lago;
s.s. Meta:
 hfd. wtk. D. Gooris;
m.s. Niso:
 gezagv. H. Unger, 2e stm. K. T. Wiegert, radio-off. A. Boutkan, hfd. wtk. L. J. van Onselen, 4e wtk. A. K. Vennik, hoofd voeding W. W. Huygen, C. A. Breederland, capataz C. Alfonso Cela, man. esp. J. Crespo Fontenla, mar. int. A. Areses Fontenla, F. Costa Cruz, J. Farina Cacabelos, A. Pereira Nosquera, J. A.

In memoriam

Op 20 februari jl. is overleden de heer **J. B. Burchartz**, oud-gezagvoerder.
 De heer Burchartz verliet de dienst der maatschappij op 1 juni 1956, na bijna 19 dienstjaren.
 Hij bereikte de leeftijd van 76 jaar.

Op 12 maart jl. is overleden de heer **W. A. Krever**, oud-hoofdwerktuigkundige.
 De heer Krever verliet de dienst der maatschappij op 1 september 1962, na bijna 28 dienstjaren.
 Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

Op 12 maart jl. is overleden de heer **P. G. Janssen**, oud hoofd personeel van de walorganisatie.
 De heer Janssen verliet de dienst der maatschappij in 1957, na 42 dienstjaren.
 Hij bereikte de leeftijd van 85 jaar.

Sanroman Conde, coc. M. M. Martinez Amoedo cam. maydo. A. Perez Rodriguez, cam. M. Paz Curra, S. Soto Carballo, J. A. Taboas Rana;
s.s. Ondina:
 gezagv. G. Verbrugh, 3e stm. W. M. Ritter, hfd. wtk. P. A. Ankerman, 4e wtk. C. G. Haasnoot, sch. vakman 2w F. Caspers;
s.s. Onoba:
 1e stm. G. J. Knol, wnd. 2e stm. B. Kerver, radio-off. C. P. Verschoor, 4e wtk. J. H. M. Stoffelen, sch. vakman 2w M. E. Slijper;
s.s. Sepia:
 gezagv. J. Bosman, 1e stm. W. C. Padmos, 3e stm. R. J. M. Herbes, hfd. wtk. H. L. de Koning, 2e wtk. J. Klemann, sch. vakman 2w J. A. Dekker, hoofd voeding L. J. W. Broenink;
m.s. Tagelus:
 2e stm. P. J. van den Driest, 3e stm. P. S. Jaarsma, 4e stm. E. Barsingerhorn, radio-off. E. R. Baay, 3e wtk. R. Koudstaal, 4e wtk. P. J. Farla;
s.s. Vitrea:
 2e stm. J. C. Hilberding, 4e stm. J. H. van Zanden, 3e wtk. T. P. M. Westhuis, 5e wtk. P. H. Bastin, W.H. Kuiper, sch. voorman J. M. Wiglevan, sch. vakman 2w J. F. Boers;
s.s. Zafra:
 2e wtk. J. B. H. de Glopper, 3e wtk. R. Bos;

Uit dienst getreden:

2e stm.: M. A. F. Wanders;
 4e stm.: D. J. M. Rijk;
 sch. vakman 2w: A. A. U. Pieters;

Met pensioen:

gezagv.: W. O. Kooi;

Naar militaire dienst:

3e stl. M. Kuyt, E. Hogkamer, H. J. Otte;
 4e stm.: H. de Looff;

Behaalde diploma's:

2e Stuurman G.H.V.: E. M. van Dijk;
 2e Stuurman G.H.V.-th.: J. Kuiken;
 'C': A. J. A. de Groot;
 'C-th.': T. J. van Lammeren, M. W. M. van der Burgh;

Aangesteld als:

sch. vakman 1w: F. D. P. Croes;

In dienst getreden vlootpersoneel:



H. J. P. M. van Pinxteren
5e wtk.

Onze vlootjubilaren:



A. L. M. Nagelkerke
2e stm.
10 jaar op 21.03.82



C. P. Schoenmakers
gezagv.
25 jaar op 24.05.82



P. J. van den Driest
2e stm.
10 jaar op 29.05.82



Uit dienst

Mw. A. P. Timmermans-Lobé, DFF/1 (overgegaan naar Shell Nederland Verkoopmij. BV)

Interne mutaties

M.i.v. 1-3 P. Driessen, DFMD/1, naar DFMD/2
 M.i.v. 1-3 L. P. A. de Winter, DFMD/2, naar DFMO/3
 M.i.v. 1-3 L. W. Jorissen, DFMD/3, naar DFMD/1

OPLOSSING KERSTPUZZEL

De redactie had makkelijk praten. Een niet te moeilijke kerstpuzzel. Nou vergeet dat maar . . . Uit ontvangen reacties is gebleken, dat we in jaren niet zo'n moeilijke puzzel hebben gebracht. Om al die scheepsnamen in de puzzel te verwerken was wel een goed idee van de ontwerper, kapitein Harders, maar het enorme aantal schepen dat onder de Shell-vlag heeft gevaren, maakte het vinden van de namen verre van gemakkelijk.

Velen zijn vol goede moed aan het oplossen van de puzzel begonnen. De een kwam al gauw in moeilijkheden, de ander wat later, maar uiteindelijk kwamen ze allemaal in de problemen. De een stopte alras, een volgende zwoegde wat langer door en alleen de heel dapperen hielden stug vol, tot de laatste snik. Aan boord van de schepen werd druk 'puzzel-overleg' gepleegd. 'Wat ik niet weet, weet een ander wellicht'. De nachtrust kwam er vaak door in het gedrang. Een van de puzzelaars schreef een hartekreet op z'n oplossing: 'Echt, deze puzzel was te moeilijk'.

We beloven, dat we de volgende keer hiermede rekening zullen houden. Want we gaan door. Niettegenstaande het geringe aantal oplossingen en een nog geringer aantal goede oplossingen zijn we ervan overtuigd dat, behalve hier en daar wat ergernis, het puzzelplezier in grote mate is beleefd. Wie durft het aan om een ontwerp te maken voor het december-nummer van 'Schip en Ka'? Bij plaatsing ontvangt u een boekenbon van vijftig gulden. Het eerste ontwerp voor dit jaar is al binnen . . .

Zoals gezegd, er waren weinig goede oplossingen. Bij het nakijken is er rekening mee gehouden, dat in sommige gevallen meerdere goede oplossingen mogelijk waren, b.v.
 Regel 5 derde woord, mag ook zijn 'torentrans'
 Regel 11 tweede woord, mag ook zijn 'Mierlo'
 Regel 16 derde woord, mag ook zijn 'tegenpartij'
 Regel 19 derde woord, mag ook zijn 'kleurindex' of 'kleurmolen'
 Regel 30 tweede woord, mag ook zijn 'Simeon'

De trekking, onder toezicht van twee OR-leden, bracht de volgende prijswinnaars (waarbij twee winnaressen!) naar voren:
Eerste prijs, honderd gulden, Mw. O. E. Akkerman, echtgenote van radio-officier A. Akkerman
Tweede prijs, vijftig gulden, Mw. A. Kalkman-Dangerman, echtgenote van 1e stuurman W. Kalkman
Derde prijs, vijftig gulden, G. H. van Leeuwen, voormalig chef sectie DFP/1, sinds 1 september 1980 gepensioneerd

Onze hartelijke felicitaties!

1

1	S	O	D	A
2	R	A	A	M
3	D	O	G	E
4	K	I	E	L
5	R	O	T	S
6	E	L	A	N
7	Y	L	S	T
8	G	E	N	A
9	L	U	I	T
10	P	O	E	N
11	O	L	I	E
12	V	E	E	N
13	G	L	A	D
14	G	A	A	N
15	K	A	R	A
16	T	E	N	T
17	H	A	N	D
18	A	P	I	N
19	L	E	U	K
20	L	A	A	N
21	B	O	E	R
22	T	A	N	K
23	A	S	E	N
24	M	A	M	A
25	H	E	I	L
26	B	I	E	R
27	G	A	L	A
28	K	I	E	R
29	S	P	A	N
30	N	I	S	O

2

D	O	S	I	N	A
M	O	R	A	A	L
G	I	D	E	O	N
K	E	L	L	I	A
S	T	O	R	E	N
E	I	L	A	N	D
L	Y	S	T	E	R
G	E	N	A	D	E
L	U	C	I	T	A
L	E	P	T	O	N
G	O	I	R	L	E
T	E	V	E	N	S
D	A	L	I	N	G
G	E	D	A	A	N
K	A	A	R	D	E
N	E	T	T	E	N
H	A	N	D	E	L
A	L	P	I	N	O
K	E	U	L	E	N
M	I	L	A	A	N
B	O	R	R	E	L
P	I	K	A	N	T
N	A	A	S	T	E
M	A	C	O	M	A
H	E	L	I	U	M
B	E	T	I	R	I
G	A	D	I	L	A
K	E	R	M	I	A
P	A	S	S	E	N
S	I	M	S	O	N

3

D	A	G	V	O	R	S	T	I	N
M	A	A	L	S	T	R	O	O	M
G	O	D	S	D	I	E	N	S	T
L	E	L	I	E	B	L	A	N	K
T	O	R	E	N	S	P	I	T	S
L	A	N	D	L	I	E	D	E	N
R	Y	S	T	P	E	L	L	E	R
D	E	G	R	A	D	E	R	E	N
L	U	C	H	T	B	A	S	I	S
T	O	E	S	P	E	L	I	N	G
L	I	E	R	V	O	R	M	I	G
N	E	V	E	L	S	P	U	I	T
N	A	G	E	L	K	R	U	I	D
A	D	E	M	H	A	L	I	N	G
A	A	R	D	K	R	E	K	E	L
T	E	G	E	N	S	T	A	N	D
H	E	L	D	E	N	D	A	A	D
P	L	A	N	O	L	O	G	I	E
L	E	U	N	S	T	O	K	J	E
F	L	A	M	M	U	L	I	N	A
B	O	E	L	E	E	R	D	E	R
K	A	P	I	T	E	I	N	S	E
S	T	A	A	R	T	B	E	E	N
C	O	M	M	A	N	D	A	N	T
T	H	E	L	I	D	O	M	U	S
B	I	E	R	V	I	L	T	J	E
A	A	N	L	I	G	G	E	N	D
M	A	R	K	T	P	L	E	I	N
P	A	N	D	J	E	S	J	A	S
M	O	N	T	E	S	S	O	R	I

Kooien 'Eendracht'

Eveneens onder toezicht van twee O.R.-leden vond op 12 maart jl. de trekking plaats voor twee kooien aan boord van de 'Eendracht' op reis No. 226 van 5 t/m 13 juli 1982. Uit de 13 aanmeldingen kwamen als gelukkige winnaars naar voren Harrie Glansbeek (zoon van gepensioneerd gezagvoerder H. E.

Glansbeek), en Otto van Haaster (zoon van hoofdwerktuigkundige J. B. van Haaster). Zowel winnaars als dochters en zoons van (gepensioneerd) vloot- en walempolyés die zich als gegadigde hadden opgegeven, werden dezelfde dag nog telefonisch van de uitslag op de hoogte gesteld.