

# SCHEEP



# ENNIKA

20e jaargang  
nummer 12  
augustus 1981



# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk Werk 696105  
Kamer 5.06

Ondernemingsraad Vloot 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696689

Twintigste jaargang, nummer 12  
augustus 1981

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Den Haag

Druk  
Tijl Zwolle bv

## IN DIT NUMMER

OR-vloot	4
Shell pensioenfond	7
Afscheid van Maarten van Heeswijk	10
Nieuws van Nieuwbouw	12
Opgave pensioenrechten	14
Nieuwe taak voor VLCC	16
Het weten waard	17
Welbestede verlof	18
Schoon schip	20
Vlootpersonalia	22
Officiële erkenning	24

## Verkiezingen

U krijgt de raad die U zelf verdient.



Er zijn wederom verkiezingen voor de  
ondernemingsraad in aantocht. Waren er  
voorheen altijd afzonderlijke verkiezingen  
voor, wat men kortweg noemt, de  
O.R.-vloot en de O.R.-wal, nu gaat het om  
een gezamenlijke verkiezing van **één  
ondernemingsraad van Shell Tankers  
B.V.** Immers, zoals in 'Schip en Ka' reeds  
bekend gemaakt en aan de wal ook per  
circulaire, de beide ondernemingsraden  
hebben besloten per 1 maart 1982 samen  
te gaan. Het voorlopig reglement voor  
een 'Ondernemingsraad van Shell  
Tankers B.V.' is reeds bij de  
bedrijfscommissie ingediend. Niets stond  
de verkiezingscommissie dan ook in de  
weg om de verkiezingstrein op gang te  
brengen. De eerste sporen daarvan zijn  
reeds in de brievenbus van alle  
zeevarenden beland en op kantoor op het  
bureau gedeponneerd, namelijk  
bekendmaking No. 1 van de  
verkiezingscommissie alsmede  
kandidaatstellingsformulieren en  
ondersteuningsverklaringen.

In die commissie hebben 4 leden van de  
O.R.-vloot en 3 leden van de O.R.-wal  
zitting. Diezelfde commissie heeft  
inmiddels ook de betrokken  
werknemersorganisaties uitgenodigd  
eventueel kandidaten te stellen voor de  
drie kiesgroepen. Zij dienen de  
kandidatenlijsten in te dienen vòòr 16  
september a.s., geheel volgens de  
voorschriften vervat in het voorlopig  
reglement.

### Kiesgroepen

Er zijn bij deze verkiezing drie  
kiesgroepen, namelijk

Groep A – gezagvoerders/officieren  
Groep B – scheepsgezellen  
Groep C – walpersoneel  
Een ieder kiest – of steunt – kandidaten  
uit zijn eigen groep. Verdere  
bijzonderheden daarover hebt u reeds in  
bekendmaking No. 1 kunnen lezen.

### Belangrijk

Het belangrijkste voor het moment is dat  
U terdege bij Uzelf nagaat of u zich  
wellicht kandidaat wilt stellen voor de  
volgende ondernemingsraad van Shell  
Tankers B.V. Of eventueel een collega  
zich graag kandidaat zag stellen. Of u nu  
vaart of op kantoor werkzaam bent, wel  
degelijk moet het zo langzamerhand tot u  
zijn doorgedrongen, dat een  
ondernemingsraad niet alleen een  
wettelijke verplichting is, maar ook een  
instituut dat de vinger aan de pols houdt.  
Zowel in goede tijden als in slechte, ook in  
tijden van vlootreductie en de gevolgen  
die daaruit kunnen voortvloeien.

Ook al is de verkiezing, zowel op de vloot  
als aan de wal, pas in de tweede helft van  
december van dit jaar, reeds nu kunnen  
kandidaten worden gesteld, of een  
kandidatuur worden gesteund. Schreven  
we hierboven reeds, dat de  
werknemersorganisaties vòòr 16  
september de kandidatenlijsten moeten  
hebben ingediend, voor de zgn. vrije  
kandidaten (dus niet aangesloten bij een  
werknemersorganisatie) moet de  
kandidatuur vòòr 1 oktober 1981 worden  
ingediend. Als men overweegt, dat voor  
een voltallige ondernemingsraad 23  
leden moeten worden gekozen (waarvan  
18 van de vloot en 5 van de  
walorganisatie), dan vraagt het weinig

verbeelding zich voor te stellen dat voor een echte verkiezing toch minstens zo'n 40 kandidaten zich beschikbaar moeten stellen.

## Steunen

Heeft iemand zich kandidaat gesteld en vindt u hem of haar een goede kandidaat, steun die kandidaatstelling dan. Let ook eens op de verkiezingsstand op de 6e étage, vlak naast de deur waar u zich moet melden. Daar liggen de ondersteuningsformulieren. Is er iemand bij van uw groep en vindt u hem of haar geschikt, zet uw handtekening eronder om deze man of vrouw eventueel in de raad te krijgen.

Wie definitief in die raad komen, weten we pas na de verkiezingen aan boord en aan de wal. Maar als u de juiste vertegenwoordigers in de nieuwe raad wilt hebben, begin dan nu vast met de kandidaat of kandidate van uw keuze te porren en te steunen. Want vergeet nooit, dat u de ondernemingsraad krijgt die u en uw collega's zelf verdienen. En dat begint al bij de kandidaatstelling en -ondersteuning!

## Walbaan

In het verslag van de overlegvergadering met de Vlootondernemingsraad kunt U lezen dat door de personeelsafdeling met betrekking tot plaatsingsmogelijkheden buiten Shell Tankers de vinger aan de pols wordt gehouden. Dit betreft voornamelijk functies binnen Nederland, hoewel er van tijd tot tijd ook wel eens mogelijkheden in het buitenland zijn. Het zoeken naar kandidaten die aan de gestelde functie-eisen voldoen, beperkt zich tot nu toe tot degenen die in het verleden wel eens gesteld hebben een walfunctie te ambiëren of van wie dat wordt verondersteld. Wij nemen echter aan, dat er onder onze vlootofficieren meer zijn die zich over dergelijke mogelijkheden willen oriënteren en zij worden hierbij uitgenodigd zich telefonisch of schriftelijk met de heer M. Pronk (DFP/12, tel. 010-696139) in verbinding te stellen. Hierbij is het volgende van belang:

A. Een oriëntatie op mogelijkheden elders wordt door de Maatschappij niet

opgevat als 'Hij wil niet meer varen' en zal dus geen negatieve invloed op de verdere carrière hebben.

B. Zich aanmelden voor een walfunctie betekent niet dat men zeker kan zijn van plaatsing. Niet alleen zijn ook bij andere maatschappijen de mogelijkheden beperkt, maar men zal ook moeten voldoen aan de eisen (opleiding, ervaring, leeftijd, persoonlijke eigenschappen enz.) die door die bedrijven gesteld worden.

Zij die wat meer willen weten over bij ons bekende functies kunnen tijdens hun verlof de heer Pronk bellen of bij hem langs gaan. Om ook de zeevarenden een indruk van de mogelijkheden te geven, zullen deze van tijd tot tijd per PCOR aan de schepen gemeld worden. Van belang is wellicht ook dat enkele niet Shell-maatschappijen in binnen- en buitenland ons hebben gewezen op de mogelijkheden die zij voor onze (ex-)zeevarenden hebben. Ook hierover kan men bij de heer Pronk de nodige informatie krijgen.

## Examencommissies verhuisd!

Om velen een vergeefse rit of reis naar het oude adres te besparen, vestigen wij er de aandacht op dat de examencommissies zeevaartdiploma's met ingang van 27 juli jl. een andere behuizing hebben. Het nieuwe adres is Bordewijkstraat 4 in Rijswijk, ingang De Bruyn Kopsstraat.

Degenen die per trein gaan, dienen vanaf

- het Hollands Spoor in Den Haag bus 30 te nemen (halvuursdienst) tot halte De Bruyn Kopsstraat
- station Voorburg bus 23 te nemen (10 minuten-dienst) tot halte H. van Ravensteijnplein
- station Laan van N.O. Indië bus 23 te nemen (zie boven)
- Den Haag Centraal bus 54 te nemen (half-uursdienst) tot halte H. van Ravensteijnplein.

Vanaf het H. van Ravensteijnplein is het 10 minuten lopen naar het nieuwe adres. Degenen die bij station Rijswijk uitstappen hebben een wandeling van

zo'n 20 minuten voor de boeg.

Degenen die per auto – via de Hoornbrug – richting Den Haag rijden, dienen bij het eerste beste stoplicht linksaf te gaan, richting Rijswijk, waarna zij na zo'n 6 minuten rijden bij het H. van Ravensteijnplein komen. Daarna linksaf.

## Mededeling Stichting Shell Pensioenfonds

### Wijziging franchise

In verband met de van 1 juli 1981 af gewijzigde AOW/AWW-uitkeringen is de franchise als bedoeld in artikel 1 van reglement 2 en 3, met ingang van vorengenoemde datum voor de fondsleden die de dienst na 30 juni 1981 met recht op pensioen verlaten, vastgesteld op: f 22.341 voor gehuwde mannelijke fondsleden, f 11.171 voor gehuwde vrouwelijke fondsleden, en f 15.559 voor ongehuwde fondsleden.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr	Datum	Onderwerp
1728	16.6.81	Natriumnitriet
1729	23.6.81	Samengaan vloot- en wal-O.R. (PCOR)
1730	25.6.81	Vlootinformatiebulletin 78
1731	26.6.81	Van Heeswijk Officier Orde Oranje-Nassau (PCOR)
1732	26.6.81	Wijziging premies (PCOR)
1733	30.6.81	Wijziging uniforme barprijzen (PCOR)
1734	30.6.81	Koersen (PCOR)
1735	1.7.81	Veiligheidsreglement Correctieserie No. 24 op
1736	1.7.81	Deel 1 S.R.
1737		Onderwerpen overlegvergadering O.R.-vloot (PCOR)
1738	2.7.81	Gebruik nieuw beoordelingssysteem (PCOR)
1739	2.7.81	CAO-onderhandelingsresultaten (PCOR)
1740	8.7.81	CAO-resultaten 1981
	10.7.81	Eur. Vlootpersoneel

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

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

# OR-VLOOT

- Nogmaals: de vlootreductie –
- PLA en de smeerolieschepen –
- Werkoverlegtraining gaat beginnen –

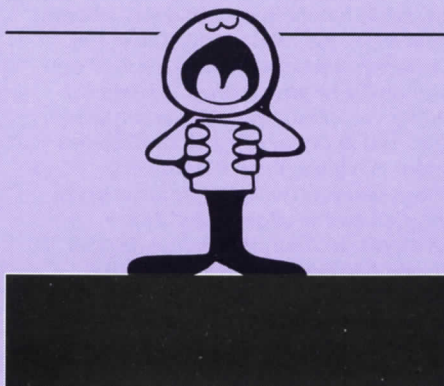
VERSLAG van de vergaderingen gehouden op 29 en 30 juni 1981. Zoals gebruikelijk bestonden deze uit een overlegvergadering (met de bestuurder), een OR-vloot-vergadering (dus uitsluitend de gekozen leden) en nogmaals een

De eerste overlegvergadering was de laatste met Van Heeswijk, die per 1 juli zijn taak overdroeg aan zijn opvolger, Rasterhoff. Niet alleen reden om de scheidende directeur namens de OR-leden een attentie aan te bieden, doch ook om hem de eer te gunnen tijdens deze vergadering de voorzittershamer te hanteren. Dit wilde geenszins zeggen, dat het hem verder gemakkelijk werd gemaakt. Een ondernemingsraad heeft verschillende functies. Een daarvan is het kritisch volgen van hetgeen binnen de maatschappij gebeurt.

## Nieuwbouw

Zo werd hem de vraag gesteld hoe het mogelijk is dat na zijn uitspraak, dat de smeerolieschepen als het ware zullen worden toegesneden op PLA, de PLA-commissie in het geheel niet is gekend bij de uitwerking van de verdere plannen. Eén messroom, één bar, het zijn zaken die zonder meer worden doorgevoerd op de twee schepen in aanbouw bij RSV-Heusden. Waarmee niet uitgesproken wil zijn hoe de OR daarover denkt, maar wel dat het wordt betreurd, dat de ervaringen en opvattingen van de PLA-commissie van de raad niet zijn geraadpleegd. Alle afdelingen en secties, zo werd ten antwoord gegeven, zijn destijds uitgenodigd om ideeën naar voren te brengen. Vele, ook individuele collega's, hebben dit gedaan, waarna met de wensen zoveel mogelijk rekening is gehouden. Ook ervaren PLA-collega's zijn langs geweest, hun inbreng is hooglijk gewaardeerd. Maar mochten er

27 mei 1981. Kiellegging bij RSV-Heusden van bouwnummer 986, de eerste van de nieuwe smeerolietankers voor onze vloot.



bij de PLA-commissie zelf nog ideeën leven, zij zijn welkom, maar wel op korte termijn.

Met toestemming van de bestuurder konden tijdens de OR-vergadering daarna vragen gesteld worden aan de nieuwbouw-coördinator, Jilles van Duuren. Daarbij kreeg de OR een meer compleet beeld van de indeling van de accommodatie, de nautische en technische uitrusting, zoals reeds

overlegvergadering. Tijdens de tweede overlegvergadering was – wegens verplichtingen elders – onze toenmalige directeur, Van Heeswijk, afwezig, doch hij werd vertegenwoordigd door het hoofd van de afdeling Personeel, Cor van Dalen.

besloten of wordt overwogen. Want niet alles is haalbaar, er is bij de bouw van deze schepen een grens getrokken wat betreft de kosten en die kan en mag niet worden overschreden. Zodra definitief is besloten bepaalde uitrusting aan boord te zetten, zal hiervan in de serie 'Nieuws van de Nieuwbouw' in dit blad melding worden gemaakt. Dit geldt uiteraard ook voor de gehele inrichting van de accommodatie, de kombuisopzet, enz.



## PLA

Eind juni is er diepgaand overleg geweest tussen Directie (inclusief de toen nog niet in functie zijnde nieuwe directeur) en de 'begeleiders' van het PLA-gebeuren. Daarbij ging het met name om wat is bereikt tot nu toe en wat de knelpunten zijn. Juist omdat het ging om een zeer diepgaande bespreking van alle facetten, is men er nog niet geheel mee rond gekomen, aldus Rasterhoff, die de eerste overlegvergadering bijwoonde. In ieder geval, zo ging hij voort, komt de heer Busker 'midden' tussen het vloot- en PLA-gebeuren. De OR toonde er begrip voor dat de in het vorige nummer van Schip en Ka genoemde PLA-bijeenkomst wat later in het jaar plaats vindt. Ter vergadering werden tussen de nieuwe bestuurder en de PLA-commissie afspraken gemaakt om de gehele situatie ook met hen door te nemen.

## Vlootreductie

Kritiek was er van OR zijde op het feit, dat vele verlofangers uit de kranten hadden moeten vernemen, dat onze maatschappij in 1985/1986 slechts zo'n 25 schepen in beheer zou hebben. Weliswaar was de vloot snel op de hoogte gesteld dankzij een pcor-bericht en lag het in de bedoeling verlofangers even snel op de hoogte te stellen, doch door het uitlekken van dit bericht aan de pers ontstond de bovengenoemde situatie. Hieruit mag echter niet geconcludeerd worden dat van Shell-zijde het bericht eerder aan de pers is verstrekt. Integendeel, altijd is het streven eerst het personeel van een dergelijke ontwikkeling op de hoogte te stellen en pas daarna de

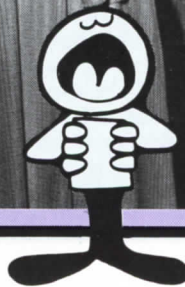
pers. Echter, een landelijke krant bleek 'getipt'. Nadat deze het bericht had gebracht, kwamen terstond de vragen van andere persorganen, waarop eerlijk antwoord is gegeven, maar wel schoorvoetend, juist omdat op die wijze de kranten sneller waren dan de mededeling aan verlofangers. Een zaak die door de maatschappij uitermate wordt betreurd, maar die je als gevolg van het uitlekken niet in eigen hand hebt. Natuurlijk kwam de vlootreductie zelf weer uitvoerig ter sprake op de vergadering waarbij de raad de bestuurder herinnerde aan zijn belofte om het schepenplan aan de raad voor te leggen. Wil men samen met de OR-wal meedenken en meespreken over toekomstige veranderingen in de STBV-vloot en de gevolgen voor het personeel, dan moet zo'n overzicht ter beschikking komen. En wel een die niet alleen voor STBV het plaatje verduidelijkt, maar de vlootsituatie van de gehele Groep weergeeft en de daarin te verwachten ontwikkelingen. Door de bestuurder werd gezegd dat het schepenplan nog niet gereed is. Voor 1985/86 is gesproken over een vloot die zeker niet groter zal zijn dan 25 schepen. In de juni vergadering is aangegeven langs welke weg deze reductie zou kunnen worden bereikt, doch een meer concreet overzicht is nog niet gereed. Er is dus alleen een **lange-termijn-doelstelling** per vloot. Omtrent afstoten zal geval per geval worden beslist, met andere woorden: wordt een schip te kostbaar om in de vaart te houden omdat er geen markt voor is of voor valt te verwachten, dan wordt tot afstoten besloten.

Dat daarbij – en dat is herhaaldelijk al gezegd – elk van de vloeten zijn deel zal moeten dragen, is vanzelfsprekend. Volgens het huidige plan blijft de verhouding Britse-Nederlandse Groepsvloot qua aantal eenheden gehandhaafd, d.w.z. een verhouding van  $\pm 3:2$ .

Daarop werd ter sprake gebracht, dat op sommige schepen een soort paniekstemming zou zijn ontstaan na ontvangst van het pcor-bericht over de vlootreductie. Of men dit zich op kantoor eigenlijk wel had gerealiseerd? Dat men teleurgesteld zou zijn over de huidige ontwikkeling, ja, dat viel te verwachten. Maar dat geldt evenzeer voor de walorganisatie. Echter, voor wie nuchter nadenkt en de berichten van de laatste tijd had gevolgd over de zich ontwikkelende situatie, was de mededeling toch nauwelijks een verrassing. Bovendien, paniek is volkomen ongegrond, het is geen kwestie van plotsklaps de vloot reduceren, maar van een geleidelijke ontwikkeling in de komende 4/5 jaar.

Juist om de personeelssituatie in goede banen te blijven leiden, vindt thans elke week op kantoor een bespreking plaats tussen Van Dalen (hoofd Personeel), Westerveld en Aartsen (van de sectie Vlootpersoneel) en Pronk (o.a. belast met walplaatsingen) en waarvan de resultaten worden teruggerapporteerd aan de directie. Nagegaan wordt dan welke vacatures er zijn, wie zich voor

*Met verlof zijnde scheepsgezellen kregen op 10 juli jl. hun 'erkenning als geïntegreerd scheepsgezel' uitgereikt.*



walplaatsing heeft aangeboden, hoe het personeelsbestand in de verschillende rangen zich verder ontwikkelt. Ook met de ondernemingsraad zal de dialoog op gang worden gehouden, niet alleen over de vlootsterkte, maar zeker ook over de ontwikkelingen in de personeelssituatie. De vraag of Shell International Marine, die walplaatsingen buiten Nederland regelt, nu niet Britse collega's voorrang gaat geven, werd met nadruk ontkennend beantwoord. Shell Tankers B.V. heeft frequent contact met de betrokken functionaris op het Londense kantoor. Elke vacature waarvoor nautische of scheepstechnische ervaring gevraagd wordt, wordt door hem zowel aan STUK als aan STBV doorgegeven. Elk dezer maatschappijen kan kandidaten aanbieden en de beste wordt gekozen. Overigens, in het verleden is steeds weer gebleken, dat Nederlanders wat uitzending betreft meer mobiel zijn dan de Britse collega's. Het aantal Nederlandse koopvaardij-officieren dat voor enkele jaren is uitgezonden, is daardoor groter dan het aantal Britse collega's.

Wat betreft Nederlandse scheepsgezellen is de situatie zeker niet penibel. Niet alleen omdat het verloop relatief hoog is, maar ook omdat de acht F-klasse-schepen met Nederlanders zijn bemand en in deze klasse geen wijzigingen worden verwacht. Daarnaast zullen de luboilcarriers met Nederlanders worden bemand. Wat betreft buitenlandse scheepsgezellen: de respectieve kantoren in Vigo, Hongkong en Djakarta zijn ervan op de hoogte gesteld, dat in de komende jaren een dalend aantal vlooteenheden moet worden verwacht.

### Werkoverlegtraining

Na vele voorbereidende besprekingen heeft de maatschappij thans besloten om, met medewerking van Shell's Regionaal Opleidingscentrum (R.O.C.), 3-daagse werkoverlegtrainingen te beginnen. In september begint de eerste (elke keer circa 12 gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen totaal), waarna naar verwachting eind 1981 de eerste vier cursussen zullen zijn gehouden. Het ligt in de bedoeling uit de deelnemers van de eerste cursussen 1 of 2 co-begeleiders te selecteren, eigen mensen dus, die na de evaluatie eind van dit jaar een werkzaam aandeel zullen krijgen in de verdere cursussen. Het gehele programma zal nog worden doorgenomen met de O.R.-werkoverlegcommissie.

### Geïntegreerde scheepsgezellen

Mededeling werd gedaan omtrent de uitreiking van de 'erkenning' als geïntegreerd scheepsgezel aan bijna alle Nederlandse scheepsgezellen van de algemene werkploeg in onze dienst. Alle met verlof zijnde collega's waren voor 10 juli jl. uitgenodigd daarvoor ten kantore te komen (zie afzonderlijk verslag 'Officiële erkenning').

Wat – zo vroeg de raad – gebeurt er nu met degenen die niet zo'n erkenning kunnen bemachtigen omdat zij bij

voorbeeld geen 'ogen- en orenpapieren' kunnen krijgen voor wachtlopen op de brug? Dezen zullen, zo bleek, in de verdere toekomst niet als 'geïntegreerd scheepsgezel op een gerationaliseerd schip' kunnen worden ingezet. Het zijn er evenwel slechts enkelen.

Voor nieuw aan te trekken Nederlandse scheepsgezellen geldt voortaan de eis, dat zij een 'diploma' moeten hebben, dat na opleiding aan vier scholen in Nederland bij behaalde goede resultaten wordt verstrekt. De tijd dat men het maar eens op zee ging proberen, is voorbij, definitief.

### Verkiezingen voor één O.R.

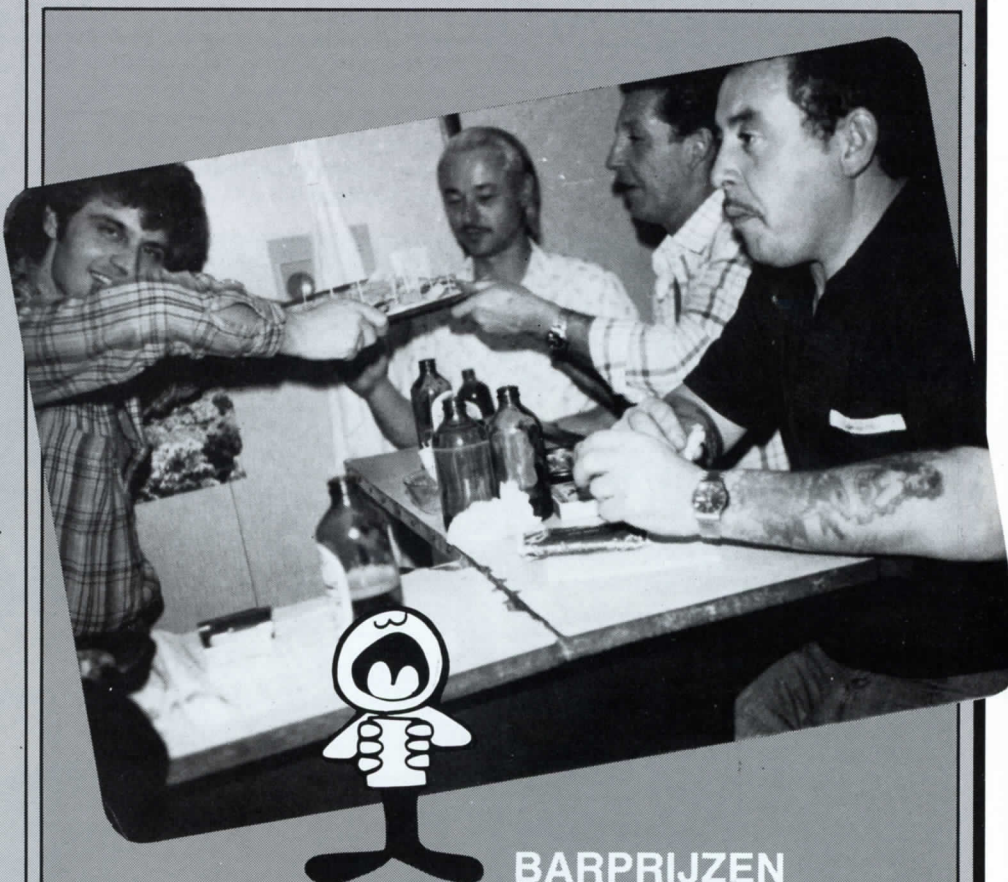
Bij de principiële akkoordverklaring van beide Shell Tankers ondernemingsraden met samensmelting per 1 maart 1982, was door de wal-O.R. het voorbehoud gemaakt, dat zij op hun principiële uitspraak zouden moeten terugkomen als 50% van hun achterban daartegen zou zijn. Echter, niemand bleek tegen, zodat de datum 1 maart 1982 definitief vaststaat als de geboortedatum. Het voorlopig reglement voor één O.R. voor het vloot- en walbedrijf is – geheel volgens de wettelijke voorschriften – bij de Bedrijfscommissie voor de Koopvaardij

ingediend en mits daar geen overwegende bezwaren tegen zijn, wordt vanaf 15 juli de 'verkiezingstrein' op gang gebracht. In de verkiezingscommissie hebben 4 leden van de O.R.-vloot en 3 van de O.R.-wal zitting. Door een snelle beslissing van de Bedrijfscommissie is het nog mogelijk aan alle vereisten te voldoen, om per 1 maart a.s. de nieuwe ondernemingsraad van de grond te tillen. Inmiddels is door de O.R.-vloot aan de Centrale Ondernemingsraad van de Shell in Nederland om toestemming gevraagd om tot de datum 1 maart 1982 ook een O.R.-vloot-man af te vaardigen naar de COR-vergaderingen naast de twee vaste wal-O.R.-vertegenwoordigers die daarin al zitting hebben.

### C.D.A.

De Commissie Dagelijkse Aangelegenheden zal – tot de september-vergaderingen – bestaan uit: Baard, Van Deursen, Donken en Witten. Bij eventuele afwezigheid van een dezer leden zal Van Kesteren inspringen.

*De O.R.-vloot heeft aanbevolen voortaan, wanneer nodig, de barprijzen elk half jaar bij te stellen omdat verhogingen als nu doorgevoerd wel erg hard aan komen.*



### BARPRIJZEN

Zoals inmiddels per pcor bekend gemaakt, zijn de barprijzen per 1 juli 1981 verhoogd. Ofschoon de O.R.-vloot zich niet bemoeit met de prijzen zelf, doch uitsluitend met de regeling van uniforme barprijzen, heeft zij wel aanbevolen, zo nodig, voortaan elk half jaar de prijzen bij te stellen. Verhogingen als thans zijn bekendgemaakt (ook al zijn die grotendeels te wijten aan gestegen pond sterling- en dollarkoersen) komen wel erg hard aan. Pleeg ook eens wat meer voorlichting – aldus de raad – over opbouw van de barprijzen, de noodzaak van de 5%-regeling (ook bij privé-aankopen) en dergelijke, opdat men aan boord meer inzicht krijgt in de gehele materie.

De Stichting Shell Pensioenfonds ontwikkelde zich in 1980 in alle opzichten gunstig. Dit blijkt uit het zojuist gepubliceerde jaarverslag over 1980, waarvan twee exemplaren naar alle schepen zijn verzonden. Desgewenst kan op kamer 06.01 een exemplaar worden verkregen (tel. aanvragen: 010-696127). De groei van het aantal personeelsleden, dat via de Stichting Shell Pensioenfonds een toekomstig inkomen (ouderdomspensioen) opbouwt en bescherming geniet tegen het verlies van inkomen bij overlijden (weduwen- en wezenpensioen) zette zich ook in 1980 in fors tempo voort. Ook het aantal van degenen, die een pensioenuitkering ontvangen, bleef stijgen. Dientengevolge nam ook de financiële omvang van het fonds aanzienlijk toe. Het vermogen van het fonds overschreed ruim de f 5 miljard. Mede dankzij het alom hoge renteniveau werd een wederom hoger rendement over het vermogen geboekt van 7,72% (1979: 7,25%).

## Verdere groei in het verschieft

Het aantal fondsleden in actieve dienst steeg in 1980 met 519 en kwam op 16.578 (1979: 16.059). Verdere groei van het aantal fondsleden ligt in het verschieft. Dit blijkt uit de toeneming van het aantal adspirant- en potentiële leden, dat per ultimo 1980 2377 (1979: 2086) beliep. Ook het aantal gepensioneerden, dat in 1979 de 10.000 passeerde, bleef stijgen en kwam eind 1980 op een totaal van 10.648 (1979: 10.211). Daarnaast zijn er 4882 (1979: 4677) gepensioneerden die recht hebben op uitgesteld pensioen, waarvan de betaling nog niet is ingegaan.

## Vermogen f 5,2 miljard

De groei van het aantal deelnemers in het pensioenfonds komt ook tot uitdrukking in de steeds grotere bedragen, die in het pensioenfonds omgaan. Uit premiebijdragen van de leden en maatschappijen, die bij het pensioenfonds zijn aangesloten, ontving het fonds in 1980 f 452 miljoen (1979: f 424 miljoen). De inkomsten uit de beleggingen (na afschrijving) bedroegen f 381 miljoen (1979: 322 miljoen). Ook de bedragen die nodig zijn voor de pensioenuitkeringen, de duurtetoelagen en de afkoopsommen zijn van jaar tot jaar

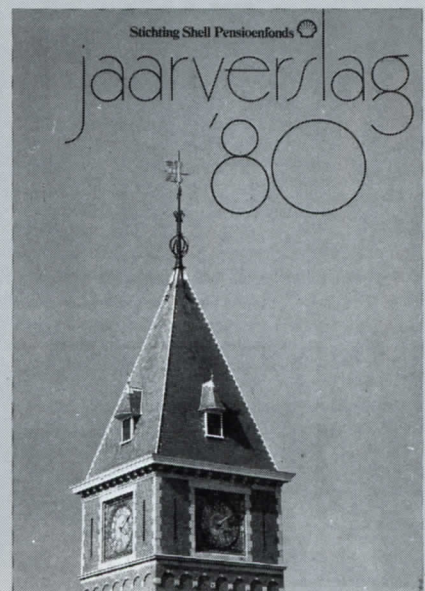
hoger. Deze uitgaven stegen in 1980 verder tot f 272 miljoen (1979: 244 miljoen). Doordat de totale inkomsten sterker stegen dan de uitgaven nam het vermogen toe tot f 5.203 miljoen (1979: 4.611) miljoen. Dit is ook nodig, omdat de groei van het aantal pensioengerechtigden het noodzakelijk maakt dat er een groter vermogen beschikbaar is. De rekendeskundigen van het fonds – de actuarissen – becijferen elk jaar, welk totaalbedrag in het fonds aanwezig dient te zijn om, rekening houdend met de toekomstige stortingen, alle rechten op toekomstige uitkeringen te kunnen honoreren. Per ultimo 1980 werd dit totaalbedrag – de z.g. premiereserve – becijferd op f 5.192 miljoen (1979: f 4.600 miljoen).

## Spreiding beleggingen

Het beleid, dat wordt gevolgd bij de belegging, deels herbelegging, van de gelden, wordt bepaald door het doel van het fonds, namelijk de pensioenaanspraken zo goed en tevens zo veilig mogelijk te waarborgen. Een hoog rendement mag niet gaan ten koste van de veiligheid en soms zal een concessie ten aanzien van het directe rendement (moeten) worden gedaan vanwege gunstige toekomstaspecten. Elementen bij de uitvoering van dit beleggingsbeleid zijn een spreiding naar beleggingscategorieën en, gelet op de omvang van het pensioenfonds, een spreiding naar geografisch gebied. Het resultaat van dit beleid vindt men

	in miljoenen guldens	
<b>Vastrentende waarden:</b>		
Leningen op schuldbekentenis	2273	(+ 255)
Obligaties (inclusief preferente aandelen)	514	(+ 226)
Hypotheken	196	(+ 13)
	<hr/>	<hr/>
	2983	(+ 494)
<b>Vaste eigendommen</b> (na afschrijving)	1970	(+ 287)
<b>Aandelen</b> (inclusief converteerbare obligaties)	557	(+ 76)
<b>Speciale Beleggingen</b>	33	( — )
<b>Kortlopende beleggingen</b>	24	(– 99)
Overige activa/passiva	(365)	(– 166)
	<hr/>	<hr/>
totaal vermogen	<u>5203</u>	<u>(+ 592)</u>

*Dezer dagen is het jaarverslag 1980 van de Stichting Shell Pensioenfonds (SSPF) verschenen. De op deze pagina's gepubliceerde beschouwing over dit jaarverslag, is geschreven door de heer P. A. Bloem, die als regelmatig rubriekschrijver in de Financiële Telegraaf onder het pseudoniem Ed Wisborg en als bestuurslid van de Stichting Telegraaf Pensioenfonds, een insider is wanneer het gaat om objectieve beoordeling van financiële gegevens. Uit het jaarverslag van de Stichting Shell Pensioenfonds heeft de heer Bloem een aantal hoofdpunten gelicht, die ook de niet-insider inzicht kunnen geven in het wel en wee van het Fonds in 1980.*



weerspiegeld in de samenstelling van de beleggingen per ultimo 1980.

## Vastrentende waarden

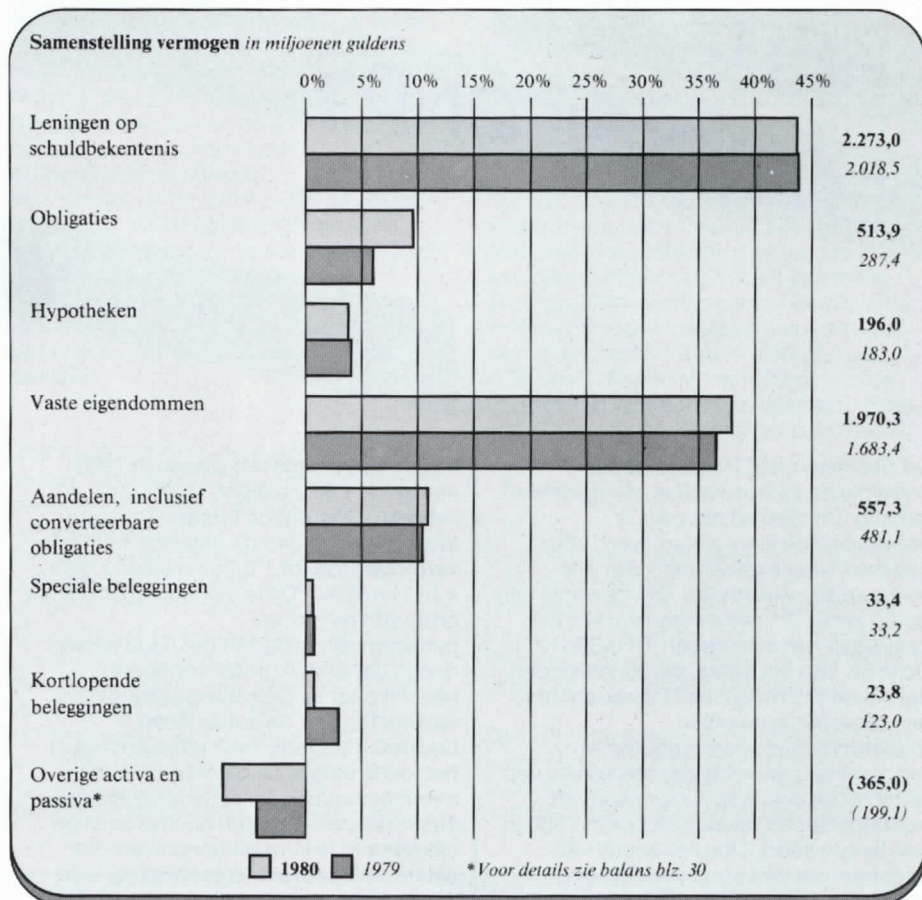
De nieuwe beleggingen in vastrentende waarden beliepen in 1980 het hoge bedrag van f 772 miljoen. Hierbij werd gebruik gemaakt van het internationaal hoge renteniveau. Aan aflossing en uit verkoop werd een bedrag van f 278 miljoen terugontvangen, zodat de categorie vastrentende waarden met f 494 miljoen toenam tot f 2983 miljoen. Daarmede maken de vastrentende waarden 57,3% (1979: 54,0%) uit van het totale vermogen, een percentage, dat sedert 1970 niet zo hoog is geweest.

## Vastgoed

Ook in het verslagjaar zijn aanzienlijke bedragen belegd in vaste eigendommen, waarbij het accent wederom lag op investeringen in kantoorgebouwen. Wat woningen betreft is medio 1980 het project Leiderdorp, omvattende 91 flats en 9 eengezinswoningen gereedgekomen en aan de verhuurportefeuille toegevoegd. Hoewel de sector woningen nog steeds minder aantrekkelijk is werden nieuwe woningbouwprojecten in Brielle, Raamsdonksveer, Dordrecht en Breda geëntameerd. De post vaste eigendommen steeg met f 287 miljoen tot f 1970 miljoen. Het aandeel in het totale vermogen steeg verder tot 37,9% (36,5%), een nieuw hoogtepunt.

## Toekomstbeleid

In de periode 1971/1980 hebben zakelijke waarden – vaste eigendommen en aandelen – waarbij veelal huidig rendement wordt opgeofferd voor toekomstig rendement, gemiddeld 45% van het vermogen uitgemaakt, waarbij in de tweede helft van het afgelopen decennium het accent sterker op vaste



eigendommen kwam te liggen. Met inachtneming van de gehanteerde voorzichtigheidsprincipes werd in de genoemde periode voorts het relatieve belang van de beleggingen in het buitenland uitgebreid, met name in de Verenigde Staten, waar thans 18% van de beleggingen is geconcentreerd. Het beleggingsbeleid voor de komende jaren zal erop gericht zijn het belang in zakelijke waarden de 50% van de totale beleggingen niet te laten overtreffen. Het ligt vooralsnog in de bedoeling het relatieve belang in het buitenland niet veel verder uit te breiden. Dit belang bedraagt thans 30%.

## Aandelen

Na een periode van vier jaar, waarin het relatieve belang van de aandelenbeleggingen in het totale vermogen voortdurend was afgenomen, is er nu sprake van een stabilisatie. Dit was het gevolg van een gunstige koersontwikkeling en netto-aankopen tot een bedrag van f 36 miljoen.

*De Raad van Bestuur en Directie van de Stichting Shell Pensioenfonds:*





## Geografische spreiding

De verdeling van de beleggingen (naar aanschaffingswaarde vòòr afschrijving), inclusief financiering door derden, per land was eind 1980 als volgt:

	in miljoenen guldens
Nederland	3998
Verenigde Staten	1051
België	245
Frankrijk	183
Duitsland	98
Overigelanden	151
<b>Totaal</b>	<b>5726</b>

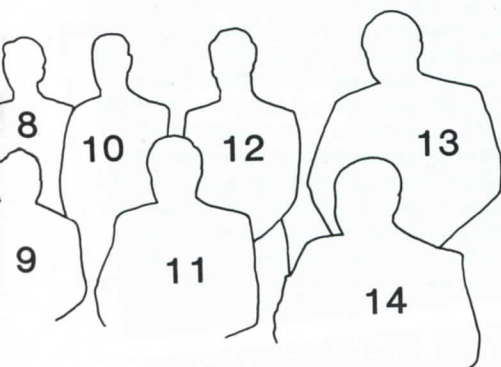
## Positie gunstig

De positie van het Pensioenfonds kan als gunstig worden beoordeeld. De actuaaris – Actuariel Adviesbureau v/h Smit en Bunschoten – die de wiskundige berekeningen uitvoert, komt in het zojuist gepubliceerde jaarverslag van het fonds tot de geruststellende constatering, dat uit de balans blijkt, dat het vermogen de premiereserve overtreft, zodat het fonds per de balansdatum in evenwicht is. Uit de rekening van lasten en baten en het rendementsoverzicht blijkt, dat het rendement over het vermogen belangrijk hoger is dan de rekenrente van 4% per jaar, zodat ook in de toekomst te verwachten is, dat het financiële evenwicht gehandhaafd zal blijven. In de premiereserve is daarvoor bovendien een voorziening aanwezig.

## Bestuur en Directie

Sedert de publicatie van het vorige jaarverslag hebben verschillende mutaties plaatsgevonden zowel in de samenstelling van de Raad van

1. D. van Zanen, 2. dr. A. Bier, directeur Shell Onroerend Goed (SOG), 3. drs. W. O. Wentges, directeur, 4. ir. J. A. P. Montijn, 5. ir. E. G. G. Werner, waarnemend voorzitter, 6. mr. drs. S. H. Kamminga, 7. D. W. Abegg, RA, 8. drs. A. C. Roodhuyzen, directeur, 9. drs. O. C. Fischer, voorzitter, 10. drs. J. J. de Kort, algemeen directeur, 11. F. J. Fesevur, 12. F. van Poelgeest, 13. ir. G. J. F. Stijntjes, 14. drs. C. T. Leenders. Niet op de foto: Drs. A. Heeneman en mr. O. P. D. Croiset van Uchelen.



## Belangrijkste gegevens van 10 jaar groei

	1980	1979	1975	1970
Fondsleden in actieve dienst en aspirant leden	18.955	18.145	16.858	17.492
Gepensioneerden	10.648	10.211	8.971	6.662
Uitgestelde pensioenen waarvan de betaling nog niet is ingegaan	4.882	4.677	3.949	3.434
<b>In miljoenen guldens</b>				
Bijdragen van leden en maatschappijen	f 452	f 424	f 305	f 125
Uitgekeerde pensioenen inclusief duurtetoelagen	f 263	f 237	f 155	f 63
Premiereserve	f 5192	f 4600	f 2858	f 1732
Inkomsten uit beleggingen	f 381	f 322	f 170	f 92
Gemiddeld rendement over vermogen	7,72%	7,25%	6,17%	5,66%

Bestuur, het College van Gedelegeerden alsook in de Directie.

De meest recente mutaties zijn het aftreden van Drs. O. C. Fischer en Ir. E. G. G. Werner per 1 juli 1981 als voorzitter respectievelijk waarnemend voorzitter van de Raad van Bestuur, wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Zoals inmiddels is bekend gemaakt worden zij in deze functies opgevolgd door Ir. L. C. van Wachem en Ir. J. H. Choufoer.

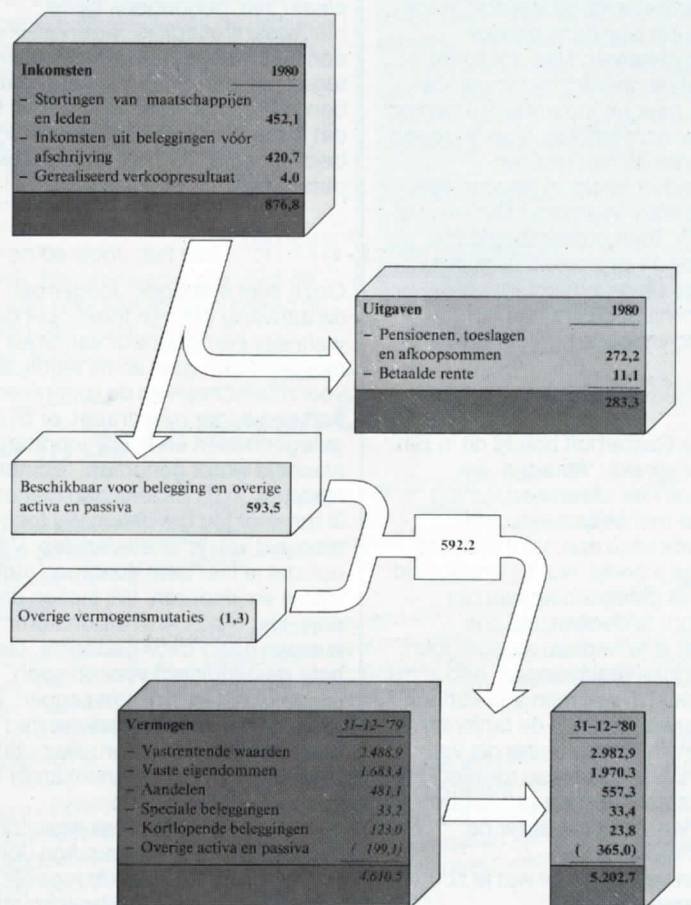
In verband met zijn benoeming tot Deputy Group Treasurer is Drs. D.

Zonneveld per 1 februari 1981 afgetreden als lid van de Raad van Bestuur. In de hierdoor ontstane vacature werd voorzien door de benoeming van Drs. A. Heeneman.

De heer Ch. H. van Velzen trad per 1 december 1980 af als lid van de Raad van Bestuur wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. In zijn plaats werd, per dezelfde datum benoemd de heer D. W. Abegg, RA.

Dr. A. Bier trad per 1 februari 1981 af als Directeur.

Overzicht van de (netto) beschikbaar gekomen middelen en de wijzigingen in het vermogen in miljoenen guldens



# Afscheid

*'De directeur verdwijnt, lang leve de directeur'*

*'Mede namens de opvarenden wens ik u hierbij een lange en welverdiende pensioenperiode, met dank voor al hetgeen u in deze moeilijke tijd voor de scheepvaart hebt gedaan'. Aldus een van de vele berichten die van de vloot werden ontvangen bij het afscheid van Maarten van Heeswijk op 2 juli jl. Ze waren ook van alle windstreken gekomen, die berichten, maar ook de vloot- en walcollega's. En ook de ex-collega's, de gepensioneerden dus, velen ervan verenigd in de CNOOKS.*

Kraampjes met etenswaren, met vloeistof om dit weg te spoelen, een kathedier met microfoon, twee grote zogenaamde diakasten, een muziekwagen of hoe zo'n rijdbare, technische installatie ook moge heten. En verder een bijna geheel ontruimde lunchkamer. Nee, toch niet. Een zijte voor de heer en mevrouw Van Heeswijk, de heer en mevrouw Rasterhoff en daarachter acht stoelen. Van degenen die tegen vieren de lunchkamer binnenstroomden, wierp menigeen een blik op die stoelen. Waarom? Dat werd al gauw duidelijk, toen onze scheidende directeur binnen werd geleid door zijn opvolger. Niet alleen zijn echtgenote, maar ook zijn vijf dochters had hij meegebracht, alsmede hun aanhang.

## Het thuisfront

Ook directeur Rasterhoff bracht dit in zijn toespraak ter sprake: 'Maarten, we verliezen in jou niet alleen een kundig maar ook een menselijk bestuurder. Iemand die ook altijd aan het thuisfront van de collega's denkt. Nu, bij je afscheid, heb je eindelijk gelegenheid aan het eigen thuisfront te denken. Na drie maanden met je te hebben meegelopen, of moet ik zeggen rondgelopen, heb je mij volledig ingewijd in wat men zou kunnen noemen de geheimen van de tankvaart in het algemeen, in het bijzonder die van Shell Tankers B.V. Laat men mij niet verkeerd verstaan, op zich zelf hebben wij géén geheimen, het zijn eerder de knepen van het vak'. Juist omdat in verband met wat je zou kunnen noemen de 'commando-overdracht' een extra grote claim was gelegd op de tijd dat mevrouw



*Het gezelschap tijdens de manifestatie in geluid en beeld*

Van Heeswijk haar man nog zag, bood directeur Rasterhoff haar een boekje aan ter compensatie. Met daarbij gevoegd een persoonlijk cadeau van directeur tot directeur, dat naar het klokken te horen uit goede wijn bestond. Rasterhoff tot de aanwezigen: 'Het is niet dikwijls dat er zo velen van vloot en wal bij elkaar zijn, behoudens bij de nieuwjaarsrecepties, waarvan ik er nu één heb meegemaakt. Iemand zei toen tegen mij: een Shell Tankers-man, dat ben je niet, dat word je. Ik beloof hierbij, dat ik me volledig zal inzetten voor het belang van Shell Tankers en haar personeel'.

## Carrière

Onze fleet manager, Jongeneel, stelde in de aanvang van zijn toespraak dat, wanneer een directeur van Shell Tankers met pensioen gaat en hij tegelijkertijd het voorzitterschap van de redersvereniging aan een ander overdraagt, er bij diverse gelegenheden en in alle toonaarden afscheid wordt genomen. 'Echter, Maarten, in dit gezelschap hier aanwezig, is het voor jou gevoelsmatig toch een afscheid van je Shell-carrière. Vandaar ook dat je hier bent gekomen met je vrouw en kinderen. Wij stellen dat zeer op prijs. Het is ook in overeenstemming met je eigen open-deur-gedachte, die je altijd hebt gestimuleerd voor dit soort bijeenkomsten. Ik moet zeggen, dat in de loop der tijd deze bijeenkomsten een faam hebben gekregen, die maakt dat onze eens zo riante lunchkamer bijna alweer te klein is'. Komende bij de carrière-beschrijving van de scheidende directeur, kon Jongeneel niet verhehlen, dat dit wat moeilijk is als je niet vele jaren lang gemeenschappelijke gebeurtenissen hebt meegemaakt, die je kunt lardereren met jaartallen, anecdotes



*Het geschenk waar generaties Hollandse jongens blij mee zijn verrast*

en dergelijke. 'Wij beseffen Maarten, dat erg veel belangrijke aspecten van je carrière ons onbekend zijn gebleven. Wij kunnen de waarde ervan echter wel afmeten aan de bekroning van die carrière, de jaren dat we met jou mochten samenwerken als directeur van onze maatschappij'.

## Geluid en beeld

Om toch de aanwezigen een blik, maar dan 'anders dan anders', te gunnen in het leven van Maarten van Heeswijk, was een greep gedaan uit gegevens die, soms op slinkse wijze, waren achterhaald. Aan de hand van nog beschikbare foto's, zowel in het maatschappij-archief als in het familiealbum, was namelijk een bescheiden manifestatie in geluid en beeld samengesteld. Zijn geboortestad, Valkenswaard, zijn voorzitterschap van de redersvereniging, zijn eerste baan (tolk bij het Britse leger), maar ook zijn favoriete hobby, bergbeklimmen, werden



daarin uitgebeeld. Ook de verschillende functies die hij binnen Shell bekleedde, dit alles gelardeerd met toepasselijke muziek. Het gesproken woord daarbij verduidelijkte het geheel, waardoor de aanwezigen in de zaak de manifestatie als een bescheiden 'dit is zijn leven'-show ervoeren. Daarna pikte Jongeneel de draad weer op. Zoals hij zelf zei: 'En dan nu het gebruikelijke en toch ook wel dierbare moment van het cadeau. Achter iedere geslaagde man staat een helpende vrouw, die minstens begrip moet kunnen opbrengen voor het ogenschijnlijk zo vaak op de tweede plaats komen'. Bij die woorden werd een attentie aan mevrouw Van Heeswijk overhandigd, waarna voor de directeur het moment kwam van het in ontvangst nemen van het afscheidsgeschenk van het personeel. Jongeneel: 'Voor jou het geschenk waar generaties Hollandse jongens blij mee zijn verrast wanneer ze het echt goed hadden gedaan; dat je deze fiets vele jaren in goede gezondheid zult kunnen gebruiken, samen met allen die je lief zijn'.

## Cnooks

Namens de CNOOKS sprak de voorzitter, ex-kapitein J. C. M. Jansen. 'Over het verleden is nu alles gezegd of getoond. Ik heb het daarom over de toekomst. Een deel daarvan zal je doorbrengen bij de CNOOKS, een gezelschap van vaktechnische mensen. Ik geef toe, dat daarbij heel wat over het verleden wordt gepraat, maar u kunt nu mee gaan doen en praten over hoe het nu is. Juist omdat u zich bijzonder heeft ingespannen voor de gepensioneerden, bent u recentelijk reeds benoemd tot ere-lid van de CNOOKS. Maar voor het begrip dat u steeds voor onze vereniging hebt getoond, willen wij ook nog een stoffelijke blij van waardering geven. Vandaar hierbij, met onze beste wensen, een kistje wijn'.

## Veel steun

Van Heeswijk bedankte aan het begin van zijn afscheidstoespraak eerst al degenen die ertoe hadden bijgedragen, dat hij was benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau. 'Die benoeming heb ik niet aan mezelf te danken, maar aan al degenen die mij hielpen zodanig te functioneren, dat ik voor die onderscheiding in aanmerking kwam. Als ik verder mijn dank uitspreek, is het niet alleen voor alle goede woorden, voor de fraaie cadeau's, maar vooral voor de medewerking die ik altijd heb gehad. Ik denk in mijn gedachten niet alleen aan verschillende lokaties of functies, maar meer aan de mensen waar ik mee samenwerkte. In ondernemingsraden waren dat er totaal zo'n vijftig in de loop van de laatste jaren. Ook bij moeilijke situaties was de omgang prettig. Ik ben ook blij, dat op de valreep van mijn carrière bij de Shell het nog mogelijk is geworden te komen tot één ondernemingsraad voor dit bedrijf. Door het diverse malen meevaren op de vloot, heb ik met menigeen een band gekregen. Vandaar dat ik ook met genoegen constateer, dat heel wat collega's van de vloot, met hun echtgenoten, hier aanwezig zijn. Aan de wal heb ik van zeer velen steun gehad bij de uitvoering van, vaak, haast onmogelijke taken'.

Vervolgens bracht de scheidende directeur een aantal namen uit het verleden naar voren van goede collega's op diverse lokaties, maar ook van de vijf secretaresses die hem de afgelopen 15 jaar met hun zorg omringden. Ook de collega's van vele diensten binnen het Shell-Gebouw, die niet onder Shell Tankers zelf ressorteren, maar wel aan onze maatschappij hun diensten verlenen, werden daarbij niet vergeten. Van Heeswijk: 'Abel, je krijgt een goede club. Je gaat weliswaar een moeilijke periode tegemoet, maar in de drie maanden die ik je nu van nabij heb leren kennen, ben ik ervan overtuigd geraakt, dat je een kundig bestuurder zult zijn. Ik wens je veel succes'. En tot alle aanwezigen: 'de directeur verdwijnt, lang leve de directeur'.

Namens de O.R.-wal overhandigde Jilles van Duuren de scheidende directeur een tegel vanwege de geboorte van één O.R. voor Shell Tankers B.V.



## Dank

Wij zeggen dank aan allen in Shell die ons 26 jaar lang zoveel hulp, vriendschap en steun gegeven hebben. Het afscheid op 2 juli was, mede door de belangstelling van zo vele Shell-employee's en hun partners, voor ons een gebeurtenis die wij niet licht zullen vergeten.

Dank aan u allen.

Jetty en Maarten van Heeswijk

## Officier in de Orde van Oranje-Nassau

Zoals reeds per pcor aan de vloot en middels een circulaire aan het walpersoneel bekend gemaakt, is Ir. M. L. C. van Heeswijk op 26 juni j.l. – ter gelegenheid van zijn pensionering – benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau.

Deze onderscheiding kan gezien worden als een erkenning van de verdiensten van de heer Van Heeswijk, zowel binnen de Koninklijke/Shell Groep als daarbuiten. Zo was hij in het verleden voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Inkoop Efficiency en tot 1 juli jl. voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging.

De bij deze onderscheiding behorende versierselen werden hem op 26 juni op het Gemeentehuis te 's-Gravenhage uitgereikt. Diezelfde namiddag vond in het Shell-Gebouw een afscheidsreceptie plaats voor alle relaties, waarbij Ir. E. G. G. Werner, voorzitter van de Raad van Commissarissen van onze vennootschap, als gastheer optrad. Bij die gelegenheid werd hem door de heer Werner de bijbehorende draagmedaille uitgereikt.



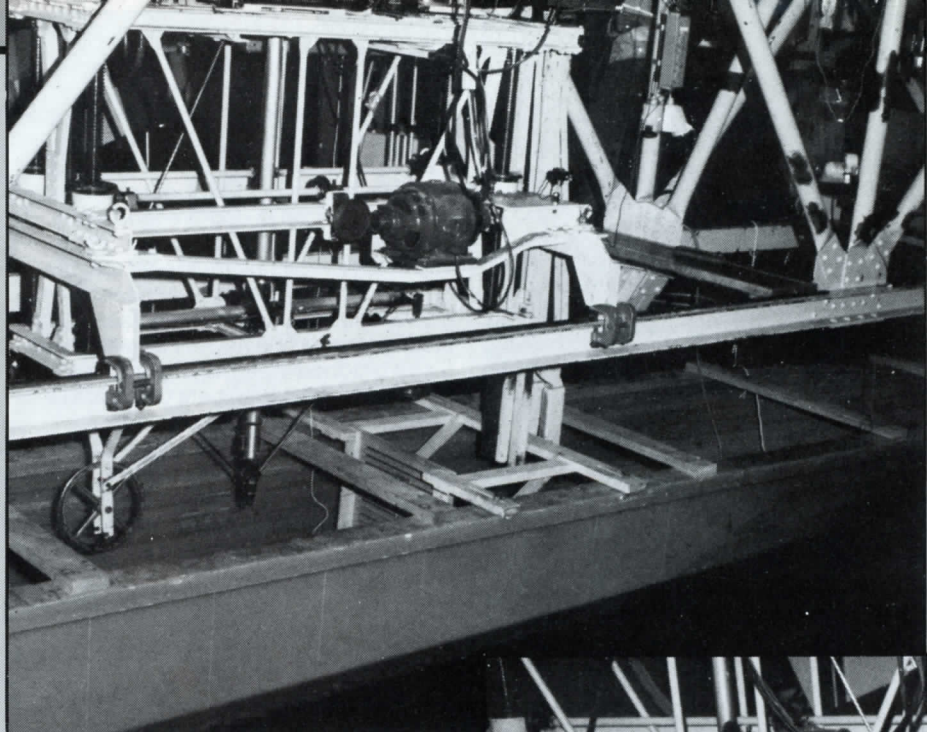
# Nieuws van de nieuwbouw

Het is lang geleden, dat wij getuige konden zijn van de kiellegging van een nieuwbouwschip voor onze vloot. Bij alle sombere berichten over vlootreductie is het met des te meer blijdschap als je zo iets weer kunt waarnemen. Op 27 mei trokken wij naar de Heusden-werf van R.S.V. om de eerste sectie van de eerste smeerolietanker te zien deponeren op de bouwhelling. De twee aldaar bestelde tankers hebben inmiddels op de tekentafel al verder gestalte gekregen. Reden voor ons om in dit en komende nummers verslag te doen over de vorderingen

## Kiellegging

Nummer 986 staat er op het bord, dat bevestigd is aan de eerste, nog maar bescheiden sectie, die langzaam door de werfkraan op de helling wordt geplaatst. Behalve de direct geïnteresseerde van onze maatschappij, Jilles van Duuren, die als co-ordinator bij de nieuwbouw optreedt, is onze directeur, de heer Rasterhoff, meegekomen, die zich in de afgelopen maanden reeds intensief met alle facetten van het tankerbedrijf heeft bezig gehouden. Daarnaast waren aanwezig enkele heren van Lloyd's, Scheepvaart-inspectie, de Britse superintendents die toezicht houden op de bouw en natuurlijk enkele heren van de werf.

Opvallend is, dat de kiellegging zowel op fotografisch als op filmisch gebied een dankbaar onderwerp schijnt te zijn. Dit niet alleen ten behoeve van de verslaggeving in de Shell-bladen, doch ook ten behoeve van het Shell-journaal, dat op de filmvoorstellingen voor aandeelhouders wordt vertoond. Daarnaast – en dat is op zichzelf verheugend – zal de NOS volgend jaar een serie op de televisie brengen over de Nederlandse scheepvaart door de eeuwen heen. Als rode draad door het geheel zal de bouw van een nieuw schip op een Nederlandse werf worden gevolgd. En hiervoor is bouwnummer 986 uitverkoren.



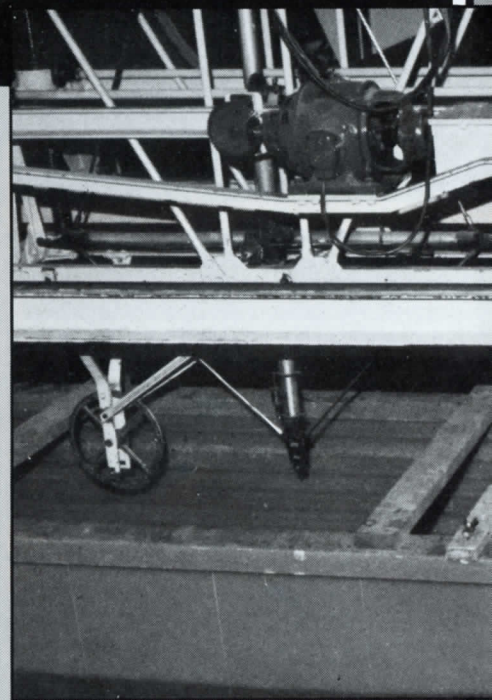
*Duidelijk te zien zijn de 'houders', in gesloten en geopende toestand. Bij de laatste situatie vaart het schip op eigen kracht (de platte rand op de romp dient uitsluitend voor meetapparatuur en wordt uiteraard niet in werkelijkheid aangebracht).*

## Wageningen

Terwijl de eerste sectie van No. 986 gestadig groeit en vorm begint aan te nemen, is aan de hand van de bouwtekening van de romp in het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation in Wageningen een model gemaakt. Het NSP zoals dit proefstation tot voor kort werd aangeduid, vormt nu een eenheid met het Nederlands Maritiem Instituut, dat in het gebouw naast het Shell-gebouw aan het Hofplein is gehuisvest. Deze twee organisaties treden thans naar buiten als 'Maritime Research Institute Netherlands', afgekort tot de veelzeggende term MARIN. Deze samensmelting wil niet zeggen, dat in het eigenlijke werk van het proefstation in Wageningen verandering is gekomen. Reeds meer dan 50 jaar neemt men daar modelproeven voor binnen- en buitenlandse opdrachtgevers, waarvoor verschillende grote bassins ter beschikking staan.

## Model

Met de ervaring in de loop van die jaren opgedaan bij de bouw van ruim 5000 modellen, was de modelbouw van ons No. 986 een peuleschil. Temeer, daar men in dit geval het model kon maken van paraffine, in tegenstelling tot modellen die van hout of versterkt epoxy moeten worden gemaakt. Gaat het slechts om proeven om na te gaan of de voorgenomen vormgeving van de romp, met name het voorschip met de bulbsteven en het achterschip, zodanig is, dat aan alle besteisen kan worden

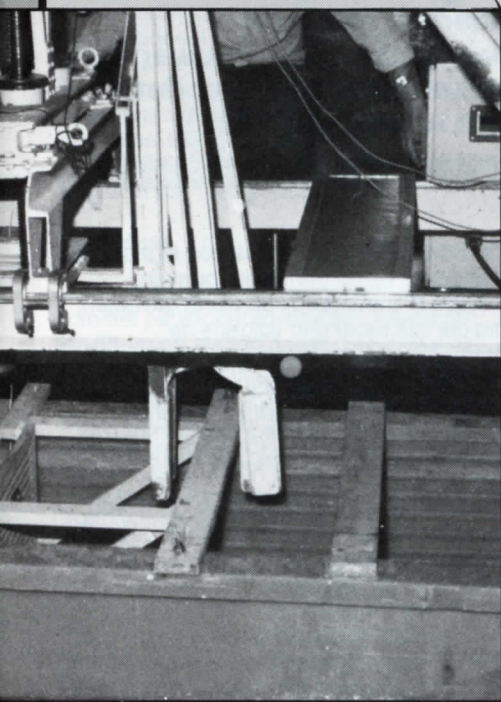


voldaan, dan is een model van paraffine voldoende. Zulke proeven nemen ook slechts enkele dagen in beslag. Gaat het echter om langdurige proeven in verband met bijvoorbeeld zeegang en manoeuvreren, dan wordt een model van hout gemaakt. Moet een model ook in de zogenaamde onderdruktank (opgesteld in Ede), dan wordt een model van versterkt epoxy gemaakt. De bouwtijd (en kosten) van houten en epoxy-modellen zijn aanzienlijk hoger dan van modellen gemaakt van paraffine.

Tijdens ons bezoek aan het proefstation werden proeven genomen om vast te stellen wat voor brandstofbesparingen mogelijk waren bij vaart in verschillende lichte-ballastcondities. Voorheen waren reeds twee series voortstuwingsproeven genomen om na te gaan of de door de werf voorgestelde bulbsteven een goed, betrekkelijk vlak golfpatroon opleverde bij geladen schip en in normale ballast-conditie.

Mike Osborne, de scheepsbouwkundig superintendent van het Londense kantoor, legde uit, dat het ontwerp is gebaseerd op, wat men tegenwoordig noemt, een productie-vriendelijke bulb.

Een voorsteven die kan worden gemaakt door de platen slechts in twee richtingen te buigen (net als bij een cilinder) en niet in drie (zoals bij een bol). Bij de tweede serie voortstuwingsproeven was gebleken, dat deze bulbsteven, hydrodynamisch gezien, beter was dan de minder produktie-vriendelijke bulb van de eerste serie. Bij de derde serie proeven werden nog een paar zeer kleine verfijningen aan de romp doorgevoerd waarvan mag worden verwacht dat ze de performance nog iets opvoeren, dat wil zeggen minder vermogen en dus minder brandstof nodig voor een bepaalde snelheid. Het modelschip – schaal 1:23.25 – met nieuwe steven en gewijzigd achterschip werd nu uitgetoet. En, zoals de foto's aangeven, met succes. Wel degelijk is er nu een mooie, vlakke golflijn langs het schip, zowel in



ballastcondities als bij volle belading. En dat is belangrijk om de weerstand door het water zo laag mogelijk te houden.

## Brug

Enigszins verbaasd raakt men bij een eerste bezoek over de wijze waarop zo'n model wordt beproefd. Als men op de brug staat die over het lange bassin (naar schatting toch wel zo'n 150 meter lang) rijdt, op rails, dan lijkt het op het eerste gezicht, dat het model door de naar beneden stekende 'houders' wordt voortgeduwd. Maar nee, bij de 'propulsion tests' is het model wel degelijk uitgerust met een elektromotor, die het schip zelf voortstuwt. Alleen bij het op snelheid komen van de brug, dienen de houders om de tevoren precies berekende snelheid aan het model te geven. Daarna wordt met de hand de elektromotor zodanig bijgesteld, dat het model op de naar verhouding voorgeschreven snelheid blijft varen. Dat is ook duidelijk waarneembaar, want zodra die snelheid is bereikt, laten de 'houders' het model

los. Bij vollast, bij gedeeltelijke belading, bij diverse ballastcondities. Al die situaties worden beproefd om vast te stellen wat het benodigd vermogen is en om te voorspellen of het schip met de ontworpen machine-installatie en schroef de in het bestek gestelde proefvoorsnelheden zal halen. Op die wijze worden ook de ontwerpcondities voor de schroef vastgesteld. Ofschoon men in het proefstation honderden modelschroeven ter beschikking heeft, is het onwaarschijnlijk dat er een is die precies past bij het model dat wordt beproefd. Aan de hand van de metingen met het model, is de schroefontwerper, in dit geval Lips in Drunen, in staat één schroef te ontwerpen die past bij de specifieke stroomcondities achter de romp, waardoor de voortstuwings efficiëntie nog verder wordt verbeterd; en het brandstofverbruik verder verlaagd.

De toestroming naar de schroef wordt gemeten door een bol met vijf gaten erin aan te brengen op de plaats van de modelschroef, waarna met dezelfde snelheid wordt geëxperimenteerd; daarbij wordt die bol op verschillende plaatsen in het vlak van de schroef gemonteerd. Op de vijf gaten zijn buisjes aangesloten. Aan de hoogte van het water in die buisjes kan de stromingssnelheid bij de gaten in de bol worden afgemeten.

Daarna wordt de schroef zoals men die zich voorstelt te maken na alle genomen proefnemingen, nog beproefd in de cavitatie-tank. Een ongunstige vorm of pitch van de bladen zou kunnen leiden tot dusdanige cavitatie, dat er al spoedig trilling of schade zou ontstaan. Alle aldus verkregen gegevens gaan daarna naar de scheepsschroefleverancier, Lips, die aan de hand daarvan het definitieve ontwerp maakt.

## Mooie lijnen

Natuurlijk, wanneer men niet gehinderd wordt door bouwkosten, het voorgeschreven draagvermogen, de maximale diepgang en andere besteisen, kan men na vele proeven komen tot een schip waarvan de lijnen het oog strelen. Dat blijkt ook wel als wij eens rondkijken in de modelmakerij, waar overigens het nemen van foto's streng verboden is. We zien modellen van jachten die aan grote wedstrijden gaan deelnemen en waarbij niet de bouwkosten, maar maximale snelheid de hoofdrol speelt. Ook de Scandinavische veerboten hebben lijnen waar je als bewonderaar van een mooi schip, stil van wordt. Daarbij speelt de vaartsnelheid eveneens een belangrijke rol, net zo goed als bij containerschepen, die 22 knopen en meer moeten kunnen maken.

## Internationaal

Uit deze opsomming blijkt al, dat de opdrachten die in Wageningen binnenkomen, uit de gehele wereld afkomstig zijn. Het is een bedrijf wiens klantenkring zich tot de gehele wereld uitstrekt. Er zijn ook verschillende

bassins, die gebruikt worden alnaargelang de eisen die opdrachtgevers stellen: hoe gedraagt een ponton zich in zwaar weer, hoe kunnen schepen een snelstromende rivier het beste opvaren, enz. We zien ook een model van de Britse Shell-tanker 'Murex', die als floating storage op de Noordzee zal worden gebruikt. Opdracht hierbij was. o.a.: welke krachten worden er op de pijpverbinding naar de putafsluiter op de Noordzee-bodem uitgeoefend als het eenmaal flink gaat spaken. Zo'n 70 à 80% van in Nederland nieuw ontworpen schepen worden via modellen in Wageningen beproefd. Maar het merendeel van alle proeven is ten behoeve van buitenlandse opdrachtgevers.

## Energiebesparing

Maar terug naar onze eigen smeeroletanker. Opvallend was, dat heel wat proeven werden genomen om vast te stellen hoe het schip zich gedroeg bij lichte ballast. Geen wonder, want hoe minder ballast op weg naar de volgende laadhaven hoe lager het bunkerverbruik. Laten we nog even samenvatten hoe de weerstand die een schip bij z'n vaart door het water ondervindt, eigenlijk wordt opgebouwd. Het grootste gedeelte, wel zo'n 75% van de totale weerstand, wordt gevormd door wrijving van de romp onderwater. Dat is een hoog percentage, maar daar valt weinig aan te corrigeren. Het schip dient nu eenmaal om een bepaalde lading van A naar B te brengen. De rest wordt gevormd door een complex van factoren, zoals de weerstand van de lucht boven water en de golven die worden veroorzaakt. Als dit golfpatroon ongunstig is, kan het een groter deel van de weerstand voor zijn rekening nemen. Zaken die men in Wageningen bij onze model-smeeroletanker zorgvuldig heeft nagegaan, want het is altijd beter voorkomen dan genezen.

*Mooi golfpatroon bij 'volle kracht'.*



# Opgave pensioenrechten:

Mededeling van de  
Stichting  
Shell Pensioenfonds

Recentelijk is wederom aan alle fondsleden in actieve dienst die vóór 1 januari 1981 als lid tot het Pensioenfonds zijn toegetreden, een opgave van het berekende pensioen op de voor hen geldende pensioendatum toegezonden, met de daarvan afgeleide aanspraken op weduwen- en wezenpensioen waar deze van toepassing zijn.

Ter informatie volgt hierna een algemene toelichting op de pensioenopgaven, waarbij er met nadruk op wordt gewezen, dat die zijn berekend volgens de geregistreerde pensioengegevens en de reglementaire bepalingen op 31 december 1980. Met salariswijzigingen na die datum en salarisontwikkelingen in de toekomst is derhalve geen rekening gehouden.

Daarom ligt met name voor de gehuwde fondsleden van jongere leeftijd in deze opgave de nadruk op de informatie inzake financiële verzorging van hun echtgenote en kinderen ingeval van overlijden. De opgaven zijn gebaseerd op de gegevens die ook gebruikt werden voor de afsluiting van het boekjaar 1980. Uitgaan van meer recente gegevens is na bestudering van de praktische problemen daaraan verbonden voorlopig nog niet mogelijk gebleken. Het ligt in de bedoeling binnen afzienbare tijd een brochure te laten verschijnen, aan de hand waarvan het fonds lid zijn pensioenrechten tussentijds zal kunnen berekenen. Eerder genoemde gegevens zijn met de vereiste nauwkeurigheid geregistreerd, hetgeen echter de mogelijkheid van eventuele onjuistheden of weglatingen niet uitsluit. Aangezien de inhoud van deze pensioenopgave en toelichting een informatief karakter draagt, kunnen hieraan vanzelfsprekend geen rechten worden ontleend.

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot uw personeelsafdeling.

## 1. Algemene toelichting bij de pensioenopgave:

### Normaal pensioen

Voor de berekening van het normaal pensioen is uitgegaan van de bij het bereiken van de reglementaire



pensioendatum bij de Koninklijke/Shell Groep volbrachte diensttijd, in de zin van het pensioenfondstreglement. Het aldus verkregen aantal pensioenjaren ligt aan de berekening ten grondslag.

### Datum indiensttreding

In de meeste gevallen zal de datum van indiensttreding tevens de aanvangsdatum zijn voor de opbouw der pensioenrechten. In een aantal gevallen, onder andere bij onderbrekingen in het dienstverband, of bij niet voor pensioen meetellende diensttijd, zal een fictieve datum zijn vermeld, waaruit het op pensioen rechtgevend aantal dienstjaren (lees: pensioenjaren) wordt afgeleid.

### Grensbedragen

Deze bedragen markeren voor Bestandsdeel I in de pensioenformule de eerste twee trappen waarover pensioen wordt berekend. Op 31 december 1980 bedroegen de grensbedragen respectievelijk f 22.800,— en f 31.200,—. (Deze bedragen zijn per 1 januari 1981 niet gewijzigd)

### Franchise

De franchise vertegenwoordigt dat deel van het pensioenbasissalaris waarover op 65-jarige leeftijd onder de Algemene Ouderdomswet (A.O.W.) pensioen wordt verkregen en dat voor de berekening van het doorlopend pensioen buiten beschouwing wordt gelaten. De voor deze berekeningen toegepaste, geldende franchise-bedragen op 31 december 1980 waren als volgt:

- f 22.377,— voor gehuwde mannelijke fondsleden (sedert 1 juli 1981 vastgesteld op f 22.341,—)
- f 11.189,— voor gehuwde vrouwelijke fondsleden (sedert 1 juli 1981 vastgesteld op f 11.171,—)
- f 15.589,— voor ongehuwde fondsleden (sedert 1 juli 1981 vastgesteld op f 15.559,—).

### Doorlopend pensioen

Het doorlopend pensioen is dat deel 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 overbruggingspensioen wordt bepaald op basis van de franchise ter overbrugging van de periode gelegen tussen de datum van ingang van het pensioen en de eerste van de maand waarin de 65-jarige leeftijd wordt bereikt omdat het A.O.W. pensioen dan nog niet wordt uitgekeerd. De premiecompensatie is een compensatie voor de over de pensioenuitkering verschuldigde A.O.W./A.W.W. premie (voor 1980 bedraagt deze maximaal 11,6% met een maximum van f 5.382,— per jaar en vanaf 1 juli 1981 12,1% met een maximum van f 5.898,— per jaar).

Deze compensatie wordt uitgekeerd zolang het fondslid premieplichtig is.

## 2. Additionele informatie:

*Overzicht van de sedert 1 juli 1981 geldende uitkeringen, ingevolge de Algemene Ouderdoms- en Weduwen- en Wezenwet:*

#### A.O.W.-uitkeringen

Voor gehuwden per maand f 1.482,22; per jaar f 17.786,64; inclusief vakantietoeslag van f 1.203,36, totaal f 18.990,— per jaar.

Voor ongehuwden per maand f 1.031,91; per jaar f 12.382,92; inclusief vakantietoeslag van f 842,40, totaal f 13.225,32 per jaar.

#### Weduwenpensioen:

Bij de berekening van het onder B vermelde weduwenpensioen is geen rekening gehouden met de navolgende factoren, die — indien voor u relevant — tot een lagere uitkomst van het weduwenpensioen leiden, waarop de wettige echtgenote bij overlijden aanspraak maakt:

- de aanspraken op bijzonder weduwenpensioen van uw gewezen echtgenote, indien u eerder gehuwd geweest bent;
- de toe te passen vermindering van 1½% voor ieder vol jaar waarmede het verschil in leeftijd met 10 jaar wordt overtroffen, indien uw wettige echtgenote meer dan 10 jaar jonger is dan u.

*Voorts is het belangrijk te vermelden dat bij de onder B vermelde uitkomsten aan weduwenpensioen voor de bepaling van het totaal bruto-inkomen de A.W.W. — respectievelijk de A.O.W. — aanspraken nog dienen te worden bijgeteld. Recht op een uitkering ingevolge de Algemene Weduwen- en Wezenwet (A.W.W.) bestaat, zolang de weduwe nog geen 65 jaar is. Bij 65 jaar of ouder, komen verworven A.O.W.-rechten tot uitkering en komt de A.W.W.-uitkering te vervallen.*

#### A.W.W.-uitkering:

Voor weduwe met kind(eren) beneden de leeftijd van 18 jaar per maand f 1.482,22; per jaar f 17.786,64; inclusief vakantietoeslag van f 1.203,36, totaal f 18.990,— per jaar.

Voor weduwe zonder kind(eren) beneden de 18 jaar per maand f 1.031,91; per jaar f 12.382,92; inclusief vakantietoeslag van f 842,40, totaal f 13.225,32.

#### Wezenpensioen

Voor de nagelaten wettige, gewettigde of wettig geadopteerde kinderen beneden de leeftijd van 18 jaar, is er recht op wezenpensioen. Wezen in de leeftijd van 18 tot en met 26 jaar komen ook in aanmerking voor een wezenpensioen indien zij volledig dagonderwijs volgen. Indien en zolang het aantal rechthebbenden op wezenpensioen hoger is dan drie, is het bedrag van de gezamenlijke wezenpensioenen gelijk

aan het bedrag dat aan maximaal drie wezen toekomt. Het wezenpensioen is dan voor ieder van de wezen steeds gelijk aan een evenredig gedeelte van dat bedrag. In de opgave wordt uitgegaan van halve wezen. Bij volle wezen wordt het bedrag in het algemeen verdubbeld, waarbij het maximum van drie op vier wezen wordt gesteld.

## 3. Wat, tot slot, voor bepaalde fondsleden van belang is

1. Tijdens tewerkstelling in het buitenland, geldt geen premieplicht voor de in deze toelichting genoemde Sociale Wetten. Voor zover dit leidt tot gehele of gedeeltelijke derving van de aan deze Sociale Wetten verbonden rechten op een uitkering worden de betrokken leden hiervoor in hun pensioen gecompenseerd. Ten aanzien van te derven A.O.W.-rechten, is deze compensatie in de thans vermelde pensioenuitkomsten verwerkt.

2. A.O.W./A.W.W.-rechten die worden verkregen uit hoofde van vrijwillige premie-bijdragen gedurende tewerkstelling in het buitenland, worden beschouwd als een privé-verzekering en blijven bij de vaststelling van de bovenbedoelde financiële compensatie in het pensioen geheel buiten beschouwing.

3. Bij de berekening van de uitkomsten vermeld onder B is geen rekening gehouden met een — doorgaans bij het bereiken van de 65-jarige leeftijd — op het pensioen toe te passen vermindering uit hoofde van tot uitkering te brengen aanspraken op buitenlands staatspensioen, waarvoor tijdens tewerkstelling van het fondslid in het betrokken land door de werkgever dan wel door het Fonds verplicht premies zijn betaald. Bij pensionering volgen hieromtrent, alsook ten aanzien van de vraag hoe dergelijke aanspraken tot gelding kunnen worden gebracht, nadere mededelingen.

4. Voor fondsleden met vlootdienst zijn voor de onder B vermelde pensioenuitkomsten de op 60-jarige leeftijd tot uitkering komende rechten van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij (B.P.F.) vooralsnog niet in aanmerking genomen. Deze fondsleden worden eveneens bij pensionering geïnformeerd over de hieruit voortvloeiende aanpassing van het Shell pensioen.

5. Op verzoek van een aantal fondsleden is in de pensioenopgave enige ruimte gereserveerd, bestemd voor eventuele persoonlijke aantekeningen (mededelingen), zoals bankrelatie(s), verzekeringspolis(sen), naam van de executeur testamentair etc. Gemeend wordt dat een zodanige ruimte in een bestaande behoefte voorziet.

6. Bovenvermelde tekst is eveneens in het Engels verkrijgbaar bij het secretariaat van het Fonds.

# NIEUWE TAAK VOOR VLCC

**Doelmatigheid en schoonheid gaan, bij het zien van de 'Fulmar Field Platform A', beslist niet hand in hand. Dat het schip aan het doel, d.i. opslagschip voor Noordzeeolie, zal gaan voldoen daar twijfelen we niet aan. Maar niemand (behalve ingewijden) zal hierin de 'Medora' herkennen. Zusterschip van ondermeer onze 'Meta' en 'Macoma'.**



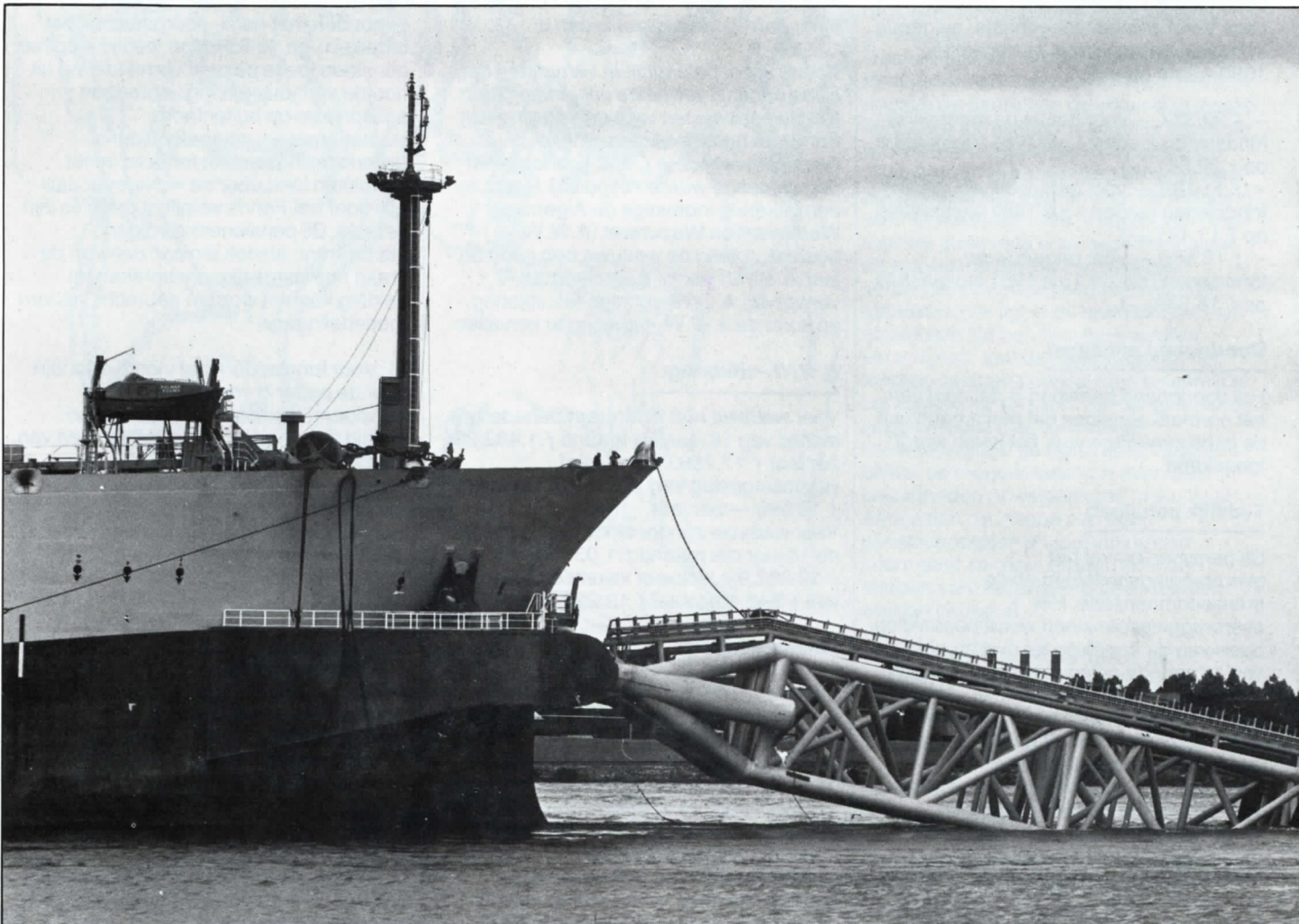
Voordat deze voormalige VLCC van Shell Tankers U.K. bij de Zuidfranse werf Chantiers de la Ciotat arriveerde om de ruim tien miljoen Engelse ponden kostende verbouwing te ondergaan hadden tal van experts zich over de plannen gebogen. Hoe zou het schip zich houden op het als bijzonder 'woelig' bekend staande stuk Noordzee waar het ruim 200.000 ton metende schip een permanente plaats zou krijgen? Een uitgebreid onderzoek werd door

deskundigen, o.a. van Lloyd's Register of Shipping, uitgevoerd. Wat zullen de spanningen zijn die bij zwaar weer gaan optreden? Vermoeidheidsproeven moesten aantonen hoe ver men kon gaan. Vooral werd een intensieve studie gemaakt van de vorm van de boeg en de verbinding met het bovenste gedeelte van de 3074 ton zware, op de zeebodem staande 'SALM' (Single Leg Anchor Mooring).

Tijdens de verbouwing is een deel van de

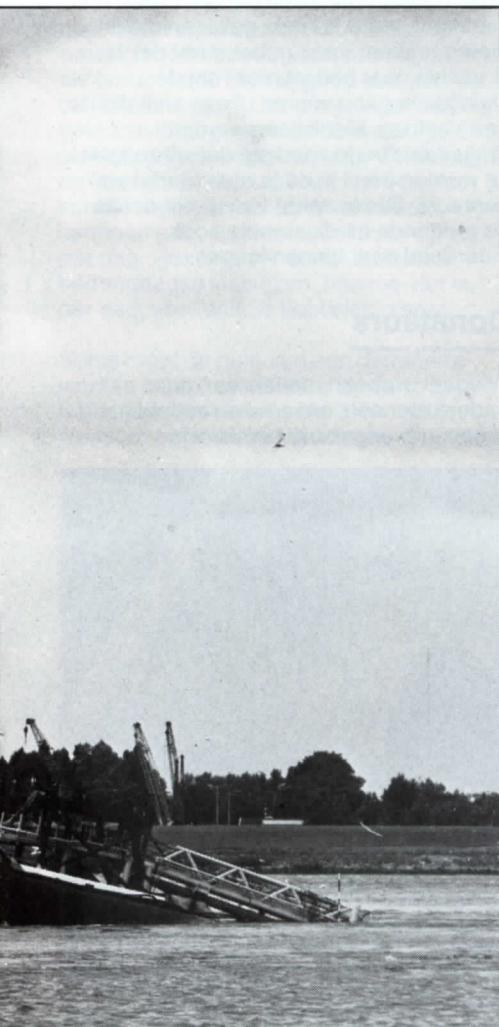
boeg en een dieptank verwijderd om plaats te maken voor een scharnierende verbindingarm. Het aanzicht van het achterschip is eveneens ingrijpend gewijzigd en geschikt gemaakt om de via de 'SALM' in de 'Medora' opgeslagen olie over te pompen in tankers die op hun beurt het kostbare vocht naar de raffinaderijen brengen. Er is ruimte aan boord voor de opslag van één week productie.

De stoomturbines, schoefas, schroef,





stuurmachine en het roer zijn uit en van het schip gesloopt. Op de plaats van de commandobrug is een controlekamer gekomen met daarboven een landingsplaats voor helicopters. Een op het hoofddek gemonteerde zware kraan draagt eveneens bij tot het bizarre uiterlijk van dit gedeelte van het schip. Eind mei arriveerde het opslagschip, aan de tros van een zeesleper, bij de werf van Verolme op Rozenburg voor het aanbrenge van de scharnierende arm op het voorschip. Een karwei dat werd uitgevoerd door een kraanschip van het offshore bedrijf Heerema. Alleen op een door de Franse werf geplaatst naambord kan de naam 'Medora' nog worden afgelezen (typisch Frans, accent op de 'ó' . . .). Op het door Shell U.K. Exploration and Production geëxploreerde Fulmar-veld gaat het in fel rood en geel geschilderde schip als 'Fulmar Field Platform A' deel uitmaken van een keten van installaties. Een gedeelte ervan is al geplaatst. De 'SALM' bijvoorbeeld 96 meter hoog, waarvan 83 meter onder water. Het veld ligt ongeveer 170 mijl ten Oosten van de Engelse plaats Dundee en bevat een geschatte hoeveelheid olie van 550 miljoen barrels.



## HET WETEN WAARD

Het vermeldde in deze rubriek in de juni-editie omtrent telefoneren met of versturen van telegrammen naar onze schepen, heeft veel belangstelling getrokken. Dit merkten wij niet alleen uit reacties van diverse zijden, doch ook uit verzoeken door andere rederij-personeelsbladen om het artikel geheel of gedeeltelijk te mogen overnemen.

Toch spijt het ons een correctie te moeten maken omtrent de zinsnede, dat een telefoongesprek met al onze schepen, waar ze zich ook op zee bevinden, altijd mogelijk is. Door verscherpte SOLAS-eisen is het namelijk sedert 25 mei 1981 niet meer toegestaan middengolf-telefonie in D.S.B.-uitvoering te gebruiken (deze verbindingsmogelijkheid is ook niet wettelijk vereist).

Daarom is het voeren van een telefoongesprek met een deel van onze vloot thans **niet** meer mogelijk. Het betreft de 'Abida', 'Acila', 'Acmaea', 'Acteon', 'Cinulia', 'Crania', 'Kylis', 'Ondina', 'Onoba', 'Viana', 'Vitrea', 'Zafra' en 'Zaria'.

Voor alle overige schepen, dus die van de D-, F-, M- en L-klasse, blijft het vermeldde in de juni-editie onverminderd van kracht. Wat omtrent versturen van telegrammen is gezegd, blijft voor **alle** schepen gelden.

# WELBESTEED VERLOF

Er wordt wel eens gezegd dat vooral landbouwers en zeelieden door hun beroep vaak een open oog voor de natuur hebben. En veelal van dieren houden. Eigenlijk is dat niet zo verwonderlijk. Immers, zij leven en werken heel dicht bij flora en fauna. Uit gesprekken is ons gebleken dat er ook onder onze zeevarenden veel echte dierenvrienden zijn. Een van die mensen is scheepsvakman G. C. Wiegant. Hij spant zich in om een in ons land met uitsterven bedreigde diersoort te helpen behouden. De zeehond.

## Vijand

Dank zij grote landelijke publiciteit is de zeehond in de belangstelling gekomen. Denk maar eens aan de acties van Greenpeace. En wie heeft er eigenlijk nog nooit van de zeehondenrecreatie in Pieterburen gehoord? Grote tragiek rond het voortbestaan van de zeehond in Nederland heeft indertijd geleid tot het opzetten van dit opvangcentrum voor ontreddende zeehonden. Redden wat er nog te redden valt! De zeehondenstand in ons land gaat met het jaar achteruit. Tellingen onder deze dieren wijzen het uit. De oorzaak van deze achteruitgang vormt niet de jacht, zoals in andere delen van de wereld plaatsvindt (Canada, Groenland). Nee de vijand van deze zeer vredelievende en intelligente dieren gaat nog geniepigier tewerk: giftige bestanddelen in het water waarin ze leven. Fatale verontreiniging. Ze sterven door inwendige infecties, anderen weer aan uitwendige ontstekingen. Maar ook komt het voor dat heel jonge dieren hun moeder kwijtraken en de hongerdood sterven.

In de vijftiger jaren verbleven er in de Waddenzee ongeveer 3000 zeehonden. In 1960 waren dit er nog slechts 1000 en momenteel is het aantal tot ongeveer 400 exemplaren teruggelopen. Als dat zo doorgaat is met een paar jaar geen zeehond meer te vinden in Nederland. Alleen maar in dierentuinen. Is daar nu echt niets aan te doen?

## Onder indruk

Ook Wiegant heeft zich indertijd deze vraag gesteld. Wat kan ik doen om een steentje bij te dragen om het zeehondenbestand op peil te houden?



Maar voordat hij ons uitlegde hoe hij, een zeevarende en maanden achtereenvolgens van huis zijnde, hier wat aan kan doen, wilden we eerst wel eens horen hoe hij ertoe gekomen was om zich voor deze, niet bepaald alledaagse, dieren te gaan interesseren. 'Oorspronkelijk woonde ik in IJmuiden maar ik wilde tijdens m'n verlof liever ergens buiten wonen. Dat 'ergens buiten' werd het Groningse plaatsje Kloosterburen, niet ver van Pieterburen. Tijdens een verlofperiode ging ik, op aanraden van kennissen, eens kijken in het nabij gelegen zeehondenopvangcentrum. Ik raakte zo onder de indruk van hetgeen de beheerster, Lenie 't Hart, allemaal deed om zieke en ondervoede zeehonden die bij haar werden binnengebracht, in leven te houden, dat ik het besluit nam om zelf ook mee te gaan helpen. Door m'n beroep als zeevarende was het natuurlijk

onmogelijk om zelf Lenie 't Hart te gaan assisteren bij de verzorging van de van heinde en ver binnengebrachte dieren, maar het moest wel mogelijk zijn om te proberen geldelijke steun te krijgen voor de instandhouding van de crèche.' Want, aldus Wiegant, 'ze zijn daar helemaal afhankelijk van de steun van anderen. Een grote gift van het Ministerie van C.R.M. heeft het mogelijk gemaakt om een broodnodige verbouwing en uitbreiding te realiseren. Maar 't was een eenmalige bijdrage. Dat neemt niet weg dat Lenie 't Hart er reusachtig blij mee was. Trouwens, zelf zou ze niet willen dat haar levenswerk door één of meer bedrijven gesponsord zou worden. Dan krijg je net van die toestanden als in de Verenigde Staten waar ook een opvangcentrum voor zeehonden is. Ze worden daar te pas en te onpas gebruikt voor reclamecampagnes van de sponsors. Alleen maar om te laten zien hoe goed die maatschappijen wel zijn . . .'

## Grote zorg

Momenteel verblijven er een dertigtal zeehonden in de bassins, niet ver van het bekende wadloopcentrum Pieterburen. Kleintjes, maar ook volwassen dieren. Vooral als ze net zijn binnengebracht vereisen ze een grote zorg. Er is een apart bassin voor zieke dieren. Lenie 't Hart kent en herkent de geluiden die de dieren maken. Vaak gebeurt het dat ze 's nachts haar bed uit moet om de kleintjes te gaan voeren of een ziek dier te gaan helpen. Medicijnen worden toegediend in de voeding, dat wil zeggen, ze worden eerst in de te eten (dode) vis gebracht. Om er zeker van te zijn dat ze de reddende medicamenten ook inderdaad naar binnen krijgen.

## Donateurs

Wiegant probeert, net als een paar andere mensen, om zoveel mogelijk geld bijeen te brengen om het werk in

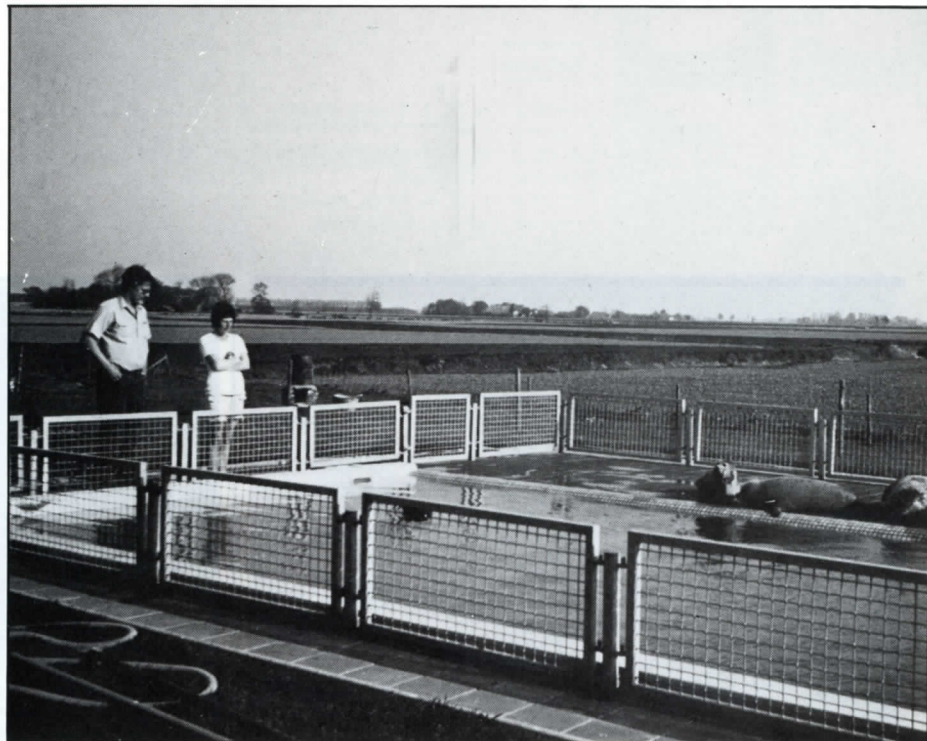


# WELBESTEED VERLOF



Pieterburen te laten doorgaan. Hij probeert donateurs te vinden voor het Steunfonds Zeehonden Pieterburen, Hoofdstraat 94A, 9968 AG Pieterburen. Daar gaat nogal wat tijd inzitten, maar hij doet dit met groot plezier. 'Je weet waarvoor je het doet. Van iedere gulden die binnenkomt blijft er geen cent aan de strijkstok hangen. Ook zie je waar het geld aan uitgegeven wordt: water, gas, elektra, geneesmiddelen voor de dieren en vooral een kapitaal aan vis. Want ze kunnen heel wat op. Elke volwassen zeehond eet ongeveer een kilo of vijf vis per dag. Reken maar eens uit, met de hedendaagse visprijzen, hoeveel dat is, per dag, voor enkele tientallen dieren'.

Soms moet de hulp van een dierenarts worden ingeroepen. Maar op een paar twijfelgevallen na is Lenie 't Hart zelf in staat om bij de zieke dieren een diagnose



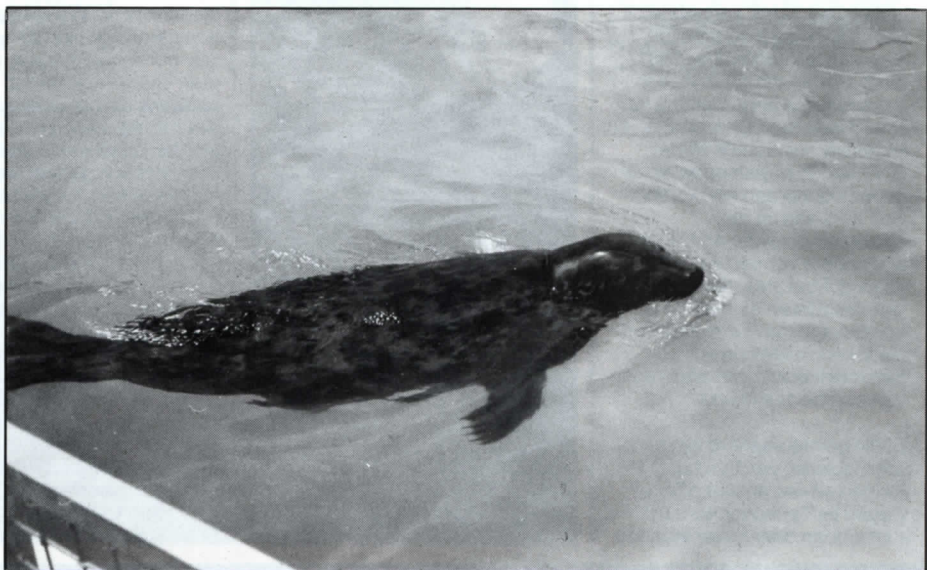
te stellen en daarna de juiste behandelingsmethode te kiezen. Het bijeenbrengen van een medisch instrumentarium waaronder b.v. een electronenmicroscop en een injectiegeweef, kost handen vol geld.

We vroegen aan Wiegant hoe lang de dieren doorgaans in het opvangcentrum blijven en hoe ze weer worden teruggezet. 'De lengte van de periode dat ze blijven is moeilijk aan te geven. 't Kan een kwestie van enkele weken maar ook van maanden zijn. In ieder geval is het zo dat, zodra de dieren voldoende zijn opgeknapt en aangesterkt om zelf weer op voedseljacht te gaan, ze in het Waddengebied weer worden vrijgelaten.

Er is een afspraak gemaakt met de bemanning van een Rijkspolitieboot, die ze meeneemt naar een bepaalde plaats

en ze daar de vrijheid hergeeft. Voor het zover is worden ze nog van een merkteken voorzien. Dat is om na te kunnen gaan wat er van de dieren terecht komt. Uit onderzoekingen is gebleken dat het verblijf in Pieterburen meestal hun redding is geweest. Na vrijlating zijn de overlevingskansen zeer groot.'

Tot zover het verhaal van collega Wiegant. Een verhaal waarmee we ook willen aangeven dat het onmiskenbare nadelige effect van het voor langere tijd van huis zijn, geen belemmering behoeft te zijn voor een zeevarende om zich daadwerkelijk in te zetten voor een goed doel. En de zeehondencreche in Pieterburen mogen we zeker tot een van die goede doelen rekenen.



# SCHOON SCHIP

## Uniforme barprijzen

Met ingang van 1.7.1981 zijn de onderstaande barprijzen van kracht.

bier	f 0,90	per fles
softdrink	f 0,90	per fles
jenever	f 7,25	per fles
whiskey	f 12,50	per fles
dry gin	f 11,—	per fles
wodka	f 7,—	per fles
rum	f 10,—	per fles
cognac vsop	f 34,—	per fles
portwine	f 10,—	per fles
sherry	f 10,65	per fles
vermouth	f 7,10	per fles
sigaretten	f 11,50	200 stuks
shag	f 5,—	100 gram
vloei	f 0,25	pakje
tandpasta	f 3,—	tube
tandenborstel	f 2,80	stuk
shampoo	f 4,50	per fles
airmailpapier	f 2,65	per blok
airmail enveloppen	f 1,50	25 stuks.

## Isoleren met korting

In het juli-nummer van Shell-Venster is uitvoerig ingegaan op het nut en de noodzaak van isolatie. Door isolatie kan jaarlijks aanzienlijk op de brandstofrekening worden bespaard. Voorts verleent de overheid subsidie op de kosten van woningisolatie, mits de isolatie door een erkende installateur wordt aangebracht. Gedurende de maanden juli, augustus en september 1981 biedt Termokomfort B.V., een gezamenlijke onderneming van Shell Nederland Chemie B.V. en Betonwarenindustrie Milder B.V., het Shell-personeel en de gepensioneerden een korting van 10% aan op de spouwmuurisolatie en 5% op alle andere vormen van isolatie zoals dubbel glas, dak- en vloerisolatie en aluminium of kunststof puien. Termokomfort als erkend installateur, bemiddelt ook bij het aanvragen van overheidssubsidie.

Zij die geïnteresseerd zijn in het laten isoleren van hun huis kunnen advies en een offerte vragen bij Termokomfort. Dit kunt u doen door nevenstaande

bon in een envelop **zonder** postzegel te zenden aan Termokomfort Centrale Organisatie, Antwoordnummer 57, 6710 VB Ede.

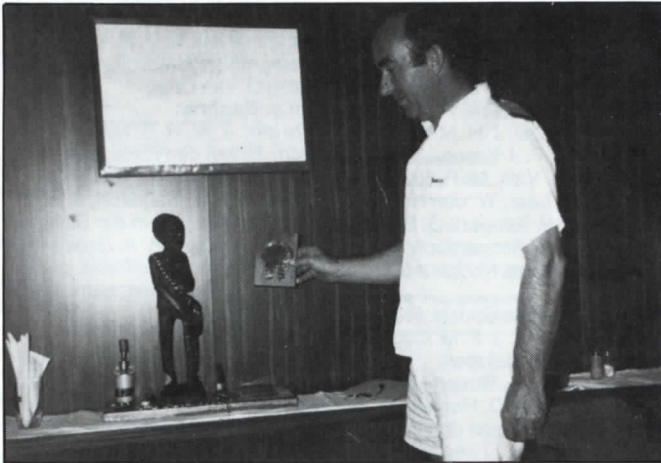


## Shell-winkel uitgebreid

Bezoekers van de Shell-winkel in ons gebouw waren op 8 juli jl. bijzonder verrast bij binnenkomst. Weliswaar was aangekondigd, dat de winkel zou worden verbouwd, maar dat men erin was geslaagd – ondanks dat het vloeroppervlak slechts met een derde kon worden uitgebreid – een zo overzichtelijk geheel samen te stellen, is een compliment voor de afdeling FD van Shell Nederland. De 120 strekkende meters plank die er waren, zijn vergroot tot ruim 200 meter. Alle artikelen konden nu veel overzichtelijker worden uitgestald, soort ook meer bij soort. Dus geen tuinartikelen tussen de smeermiddelen of bonbons, om maar eens iets vreemds te noemen. Overigens: de wat bekrompen ruimte voorheen weerhield de bewoners van het Shell-Gebouw er niet van,

veelvuldig een bezoek aan de winkel te brengen op de 2e étage. De jaarmet was vorig jaar ongeveer f 150.000. Maar als de trend van het 1e halfjaar 1981 zich voortzet, wordt het dit jaar wel twee ton. Hoewel al verschillende malen in dit blad de aandacht van zeevarenden op de winkel is gevestigd en de lijst van verkrijgbare artikelen ook naar de schepen is verzonden, verzuimen heel wat collega's om tijdens kantoorbezoek daar even binnen te wippen. Nu hebben wij daar zelf geen belang bij, maar de klanten wel. Want de artikelen zijn er aanzienlijk lager geprijsd dan waarvoor ze normaliter verkrijgbaar zijn. De openingstijden zijn elke dag van 12.00 tot 13.30 uur. Eventueel, maar dat geldt dan echt alleen voor zeevarenden die slechts kort op kantoor zijn en dus niet tijdens de openingsuren, is Corrie van Drunen, de beheerster, genegen speciaal voor hen de deur open te doen. Bel dan, als u toch op kantoor bent, even toestel 6392 (b.g.g. 6388).

# SCHOON SCHIP



## Viering 25-jarig jubileum

Doordat ik nog maar kort aan boord was en mede omdat de tweede stuurman ook op 15 mei jarig was, werd besloten de viering van mijn jubileum uit te stellen tot op de oversteek Curaçao – Sal. Die dag zal voor mij een bijzondere herinnering blijven aan de 'Fossarina'. Tijdens het drankje (met overheerlijk bittergarnituur) voor het eten, werd ik eerst toegesproken door de eerste stuurman, die mij een vergrote uitgave van het Maatschappij-embleem met 25 jaar in rood en geel koper aanbood. Een stukje vakwerk door onze technici aan boord vervaardigd.

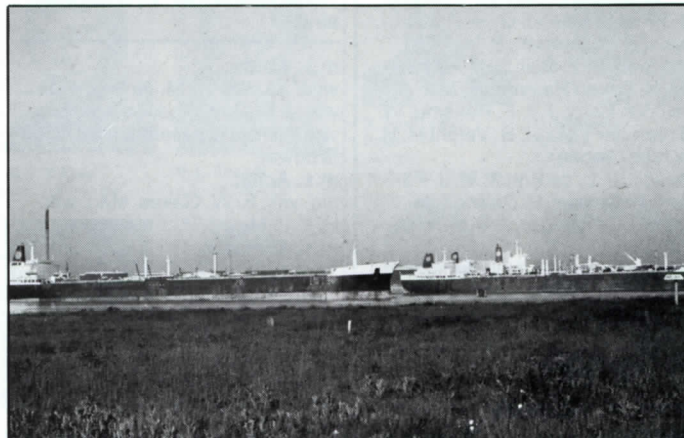
## Vier tegelijk

Dat er vier tankers tegelijk liggen in Europoort is nou ook weer niet zó bijzonder. Maar dat er vier Shell-tankers tegelijk liggen, is wel een hoge uitzondering. Dat viel zelfs buiten Shell-kringen op. Ene heer Bax was zo attent ons een dia daarvan toe te zenden. Helaas moeten wij deze opname in zwart/wit afdrukken, maar het neemt niet weg, dat het een uniek plaatje is. U ziet hierop de Shell-tankers 'Niso', 'Narica', 'Naticina' en 'Limatula'.

Bijzonder attent werd erbij gezegd, dat dit kado evenzeer voor mijn vrouw bestemd was, omdat die toch ook 25 jaar had 'mee'gevaren. In feite is dat zelfs langer met mijn leerlingenjaar op de vrachtaart. Toen kwam de hoofdwerktuigkundige aan het woord met enkele leuke anecdotes. Ik werd onder andere ook een beetje als de vaste kapitein van de 'Fossarina' beschouwd en men had een verzameling van gebeurtenissen uit de drie perioden die ik hier aan boord ben geweest, op zeer originele wijze uitgebeeld. 'Een plankje vol ellende', zoals de 2e werktuigkundige het zo kernachtig uitdrukte! Op dat plankje was namelijk uitgebeeld, wat voor narigheid ik zoal had meegemaakt hier op de 'Fossarina'. Met keurige koperen letters stond erop: FOSSARINA' en alle zaken die er verder op staan vormen

eigenlijk een verhaal apart, van defecte onderdelen van de stuurmachines tot een gewonde verstekeling uit Banjul. Al die uitgebeelde problemen zijn wij zonder ernstige gevolgen te boven gekomen en er kon nu smakelijk om worden gelachen. Wat daarna kwam was ook zonder meer een geweldig kado, namelijk een koud buffet, waarvoor de beste chefs de cuisine respect zouden hebben. Als pronkstuk in het midden een taart van drie verdiepingen, bovenop gesierd met 25 jaar en een bloem. Wij hebben werkelijk gesmuld en de slanke lijn werd voor een dag vergeten. De avond werd verder gezellig doorgebracht met gezelschapspelen en de nodige sterke verhalen. Vanaf deze plaats wil ik allen nogmaals, ook namens mijn vrouw, heel hartelijk danken voor die geweldige dag.

A. J. Bloem



Ik wil graag advies van Termokomfort B.V. over isolatie-mogelijkheden van mijn huis:

naam: .....

adres: .....

telefoon: .....

werkzaam bij\*: .....

gepensioneerd van:\* .....

\* Naam van Shell-maatschappij

## Dank

A. H. van der Wal van de Huishoudelijke Dienst van het Shell-Gebouw nam, vanwege zijn pensionering, op 25 juli jl. afscheid van zijn collega's op een druk bezochte receptie. Omdat hij door zijn werk nu eenmaal in aanraking kwam met al degenen die het Shell-Gebouw bevolken, kende hij bijzonder veel mensen, ook van onze maatschappij. Daarom vroeg hij ons al degenen met wie hij in de voorbije jaren goede contacten heeft gehad en al degenen die zo spontaan bijdroegen in het afscheidsgeschenk voor hem, langs deze weg te mogen bedanken en hen het allerbeste voor de toekomst te wensen. Waaraan wij hierbij gaarne gehoor geven.

## Gehuwd

19.06.81: A. W. J. Beunis, 5e wtk, met mw. V. Krol  
 25.06.81: R. G. M. Spruyt, 5e wtk, met mw. Y. van Beek  
 26.06.81: C. N. M. Prins, alg. sch. vakman, met mw. M. Stoffers  
 10.07.81: J. Blaak, 4e wtk, met mw. E. Hoogwerf  
 12.07.81: J. A. Beukelman, sch. vakman 2 w, met mw. E. S. Store

## Geboren

15.06.81: Charles Edouard, zoon van J. C. Butler, 5e wtk, en mw. I. C. E. Butler-Moreau  
 03.07.81: Kirsten Geertje, dochter van D. Venema, 2e stm, en mw. M. Venema-Van der Velde

## Aflossingen

*gezagv.*: J. de Jager, J. H. A. Budding, A. Post, H. van Slegtenhorst, C. P. Schoenmakers, J. van Beele, K. Poort van Ingen, G. Arkema, J. H. Korsen, M. Hus, C. Welse;  
*1e stl.*: J. M. Huygens, R. van Westendorp, J. D. Compier, C. D. Kromhout, O. A. van Druten, R. Hendriks, G. van der Oord, A. L. M. van Dun, G. Zoetendal, J. van Rooyen, F. Kuyt, R. P. Jager;  
*2e stl.*: J. Jongeneel, J. van der Tuin, J. Teerstra, R. J. E. van Haarst, B. van Gulpen, R. M. van der Aa, P. J. F. Steenberg, J. B. Winkelhuis, D. Venema, A. A. F. van der Markt, B. M. Stubbe, N. M. J. Duyn, J. van Rossum, C. J. de Boer, P. C. Mink;  
*3e stl.*: A. M. G. van den Hurk, H. J. Otte, E. M. van Dijk, R. P. C. van Leeuwen, E. Hogkamer, L. F. F. T. van Oudvorst, C. F. T. Smit, M. Kuyt, W. J. Levering, M. R. Vogelpoel, R. C. J. Koreman, H. J. M. van der Sijp;  
*4e stl.*: S. A. Forsten, H. de Looff, R. de Leur, F. de Heer, K. R. Feddes, J. Brinkman, D. Gadjradij;  
*stag. stl.*: G. Berghuis, H. L. Turenhout, K. Moerland;  
*radio-off.*: A. J. Rietveld, P. Jupp, D. Bins, S. Mason, G. H. P. Ribbens, A. T. Beenen, E. Nicolay;  
*hfd. wtk.*: P. F. Buil, C. J. Vermeulen, J. B. van Haaster, R. M. F. van den Berg, J. J. F. Reitsma, W. G. van der Velden, B. Veldhuis, H. W. van Diepen;  
*2e wtk.*: J. L. de Bondt, M. J. Parent, P. Dekker, E. Dallinga, H. Japin, J. H. Burger, J. E. A. Westerbeek;  
*3e wtk.*: P. A. van Splunter, C. Castelijns, J. J. Feenstra, J. G. van der Poel, W. H. Hennink, T. van de Ruit, J. C. Ranshuysen, J. Gijsbertsen, L. J. Criens, E. Hendrikse, A. Storm;  
*4e wtk.*: A. van der Ster, J. A. C. Gerretse, P. Roelvink, W. G. Kole, N. C. van den Heuvel, E. B. Groot-

enboer, J. Marijs, K. Wagenaar, J. C. Boogaarts;  
*5e wtk.*: J. T. G. Verwey, P. J. Hanamaayer, J. Vink, W. R. H. van der Meer L. van der Woerd, P. S. Willems, A. A. Wagenaars, A. B. M. Bokkers, G. de Vries, H. L. M. van Haelen, S. van der Zee, S. A. Dijkwel, H. A. H. Koburg, W. J. Cheizoo;  
*stag wtk.*: R. M. M. J. Duym;  
*sch. voorman*: B. R. Pronk;  
*sch. vakman 1*: W. H. Klein, M. A. J. Veen, R. Stuijzand, R. Vijlbrief;  
*sch. vakman 1w*: R. J. G. van der Klis, H. W. M. Rolvink, R. Croese;  
*sch. vakman 2w*: J. H. M. Odijk, J. J. H. van Es, F. J. Kroon, J. A. Huissoon, H. Valk, M. P. Neleman, F. van Laar, W. den Heyer, R. S. Brak, W. Kappert, G. B. Wekking, D. S. Trouerbach, R. H. M. van Bohemen, M. Jelsma, L. Kuyt;  
*alg. sch. vakman*: G. J. H. Muilenburg, I. Snoek, J. J. F. M. Coppelmans, B. A. Amstelveen;  
*sch. gezel a/w*: D. Rovers, J. Hofman, P. de Jong, D. Hensen, R. E. Riedewald, R. G. van den Brink, G. H. de Visser, L. T. A. C. Roodakker, F. Kromjongh, J. J. van der Kley, C. J. F. van den Berg, J. H. T. M. Visser;  
*aank. sch. vakman*: P. van Eenige, S. H. J. Gieling, A. W. Weerheim, G. Ammeraal, S. A. P. van Gils, P. J. Janssen, P. A. Raas;  
*aank. sch. gezel a/w*: R. Oranje, T. J. van der Maat, B. Faber, L. Joossens, A. Sumantri, R. Hulshof, M. R. Muller, J. H. G. M. Coppelmans;  
*hoofdvoeding*: A. W. Jacobs, F. Tullman, F. W. A. van Deursen, G. Barnhard, M. W. B. Kitzen, P. C. Bergmans, H. W. J. van Haarst, C. van der Waal;  
*sch. kok*: R. Bakker;  
*aank. kok*: R. Kros, M. Schouten, P. T. Post;  
*hoofdbediende*: J. Breyer, H. J. Denies, A. J. J. Ceelen;  
*bediende*: R. R. van den Berg, A. Jansen, M. P. H. M. Coppelmans-Couwenberg, H. van der Enk;  
*bedienden a/d*: J. A. Pronk, J. den Hoed, M. de Vrijer, A. W. E. Jansen, P. de Vries;  
*jongen a/w*: A. Pervoost;

## Tewerkstellingen en overplaat-singen

**m.s. Abida**: wnd. 3e stm. W. M. de Bruyn, 2e wtk. J. C. Ganzinga, 5e wtk. P. van Nierop, sch. vakman 2w E. M. Brouwer;  
**m.s. Acila**: hfd. wtk. F. W. Gakes, stag. wtk. H. T. J. Meyer, P. J. Veldhuizen;  
**m.s. Acmaea**: 1e stm. D. J. van Dijk, 4e stm. G. Y. M. van Rooy, 4e wtk. F. X. van Tol, sch. vakman 2w J. H. Hermensen;  
**m.s. Acteon**: 1e stm. W. Beekman, 2e stm. E. J. G. Kraszewski, 3e wtk. J. Verlin;  
**m.s. Fulgur**: 2e wtk. D. Westdorp, 3e wtk. M.

de, 5e wtk. R. H. J. Bos, radio-off. F. van der Doe;  
**m.s. Crania**: 4e stm. W. H. M. Schelvis, hfd. wtk. F. L. Alexandre, sch. vakman 2w A. A. U. Pieters;  
**m.s. Dalia**: ,gezagv. P. Janssen, 2e stm. R. van Exel, 3e stm. L. H. G. J. H. Glansbeek, 4e stm. J. D. C. Plug, hfd. wtk. L. C. Spoon, 2e wtk. R. J. Bosman, 5e wtk. J. Schillemans, wnm. 4e wtk. E. J. H. Visscher, radio-off. J. J. Marcus, hoofdvoeding G. van Driel;  
**m.s. Daphne**: 2e stm. J. W. H. B. ter Braak, 3e stm. L. van den Ende, stag. stm. J. M. Verest, sch. gezel a/w C. H. Moerkerk, H. Sandifort, J. A. Schaarman, J. van der Sluis, hoofdvoeding, H. A. Groenendijk, bediende S. J. Wollrabe, bediende a/d A. Cumming, aank. kok E. J. Niermeyer;  
**m.s. Diadema**: gezagv. H. A. Schelvis, 2e stm. F. G. de Bruin, 3e wtk. B. K. Frans, 5e wtk. J. H. M. Bos, stag. wtk. M. Punter, H. J. Pietersma, sch. vakman 1 J. Garcia Riobo, sch. vakman 1w B. J. P. van Dorp hoofdvoeding J. M. C. Verjans;  
**m.s. Dione**: 1e stm. J. J. B. Roest, 3e stm. R. W. Houweling, capataz A. Abalde Bastos, man esp. E. Francisco Quiroga, 2° man. L. Pazo Alonso, B. Regades Hermo, mar. int. A. Alonso Alvarez, M. Alonso Perez, F. Carrera Covelo, G. Comesana Fernandez, F. Costas Parceros, J. Guisande Martinez, E. Lago Alvarez, J. Villa Alvarez, coc. J. L. Pousada Perez, cam. maygo. F. Dieguez Garcia, cam. J. Ferro Alvarez, S. Soto Carballo;  
**m.s. Felania**: 1e stm. M. Buth, stag. stm. A. J. van den Broecke, R. Beyers, F. J. H. van Toledo, hfd. wtk. N. C. van der Vecht, stag. wtk. R. J. H. van der Meer, radio-off. C. P. Verschoor, aank. sch. gezel a/w W. van Dijke;  
**m.s. Felipes**: 3e stm. C. A. M. Rovers, 3e wtk. A. E. de Bruyn, alg. sch. vakman G. van Kuilenburg, aank. sch. vakman R. E. Curial;  
**m.s. Ficus**: alg. sch. vakman J. A. M. van Beurden, H. A. Westhoff, C. W. S. T. Stoffels, P. P. Flecken, aank. sch. vakman M. R. Cordu, aank. sch. gezel a/w W. Pannekeet, bediende A. K. van der Toorn;  
**m.s. Flamulina**: 4e wtk. J. A. Elbert, aank. sch. vakman R. Gleysteen, bediende M. Jonkman;  
**m.s. Fossarina**: 1e stm. A. J. de Kraker, 2e stm. W. Holwerda, stag. stm. J. B. A. Heerbaart, J. G. Verbeek, B. Scholten, hfd. wtk. W. Muis, 2e wtk. F. C. Koens, wnd. 3e wtk. A. Oost, stag. wtk. A. Renting;  
**m.s. Fossarus**: 2e stm. W. T. van den Berg, 3e stm. P. N. M. Ros, 4e stm. G. Mensing, aank. sch. vakman W. Ruiter;

**In Memoriam**

Op 7 juli jl. is overleden de heer **H. A. Muis**, oud-gezagvoerder. De heer Muis verliet de dienst der Maatschappij op 1 september 1964, na 26 dienstjaren. Hij bereikte de leeftijd van 69 jaar.

van Bethlehem, bediende M. Bouwkamp, C. M. Vervloet;  
**m.s. Fusus:** hoofd voeding O. A. van Looyen, hoofdbediende H. Domselaar;  
**s.s. Kylix:** gezagv. G. Verburgh, 3e stm. W. van der Meulen, 4e stm. F. J. Ringersma, hfd. wtk. H. de Jong, sch. vakman 2w C. A. Wijschenk Dom;  
**s.s. Laconica:** 1e stm. S. Termeer, 3e stm. M. J. A. Krijvenaar, 5e wtk. P. F. van Gent, T. de Graaf, P. H. van der Meulen radio.-off. R. van den Berg;  
**s.s. Latia:** 1e stm. D. Venendaal, 2e stm. J. Schol;  
**s.s. Latirus:** gezagv. Jolle de Jong, 1e stm. P. E. van der Veld, 3e stm. T. Barth, 4e stm. E. Barsingerhorn, hfd. wtk. C. G. Pusch, 3e wtk. J. Krui-ze, 4e wtk. F. Spijker, 5e wtk. P. M. Groeneveld, T. van Beek, radio-off. P. J. Balkstra, sch. vakman 1w Q. A.P. de Wit;  
**s.s. Lepton:** gezagv. F. Minkels, 1e stm. F. de Vries, hfd. wtk. A. J. G. Weitzel, 2e wtk. J. A. Maassen, 3e wtk. C. J. Tanis, wnd. 4e wtk. A. van Beek, 5e wtk. W. Jongens, E. Smit, sch. vakman 1 F. W. Bosson, J. M. Kools, L. J. C. van Kuyen, sch. vakman 2w A. H. Duister, sch. ge-zeel a/w M. J. Heiligers, P. Luyten, J. Hendriks, H. N. Dekker, P. J. M. van Dillen, bediende a/d R. K. Boon;  
**s.s. Macoma:** sch. vakman 2w A. O. Koetje, sch. gezeel a/w L. H. A. T. van Dijk, D. A. Emmanuels, hoofd voeding B. Gohres, hoofdbediende J. Boelee;  
**s.s. Marinula:** gezagv. J. L. Muyskens, 2e wtk. J. B. H. de Glopper radio-off. L. de Soete;  
**s.s. Meta:** gezagv. S. Harders, 2e stm. D. A. L. Hitz, 3e stm. B. de Roos-Nieuw-kamp, wnd. 4e wtk. C. G. Haas-noot, 5e wtk. B. J. Krowoczzyk;  
**m.s. Niso:** 2e stm. H. A. Kamsteeg, 5e wtk. P. Groeneweg, P. F. Kremers, hoofd voeding J. L. Menger;  
**s.s. Ondina:** sch. vakman 2w J. W. Hemmes;  
**s.s. Onoba:** 2e stm. P. L. van der Vos, hoofd voeding J. van der Horst;  
**s.s. Sepia:** gezagv. P. B. Hibma, 2e stm. E. M. M. van den Bosch, 2e stm. M. Ponsen, 3e stm. M. C. Swart, 4e stm. H. Brugts, 3e wtk. M. J. Vier-gever, 5e wtk. C. J. Blijleven, stag. wtk. J. G. M. Broekhoven, R. W. Baljet, J. G. van Driel, sch. vakman 2w AP.T. J. Huurman, hoofd voeding J. G. Volleberg;  
**s.s. Viana:** gezagv. H. G. Willemsen, 1e stm. A. H. van Haaften, 4e stm. R. F. Portman;

**s.s. Vitrea:** wnd. 2e stm. P. J. T. Knappstein, 3e wtk. R. M. Eebes;  
**s.s. Zafra:** gezagv. H. A. Kuling, 2e stm. J. Kistemaker, 4e wtk. E. A. Rume-ser, radio-off. K. Groen, sch. vakman 1w L. W. Hobelman, G. J. C. Dudink;  
**s.s. Zaria:** 2e stm. D. Dankkaart, 3e stm. R. G. Pieters, 4e stm. M. A. Nanlohy.

**Aangesteld als:**

**1e stm.:** R. A. de Boer, J. Boon-stra, G. W. Geesink;  
**3e wtk.:** C. L. M. Mazairac;

**Uit dienst getreden:**

**2e stm.:** L. H. Stevens;  
**4e stm.:** J. van Wessel, J. H. A. Vermin;  
**5e wtk.:** R. G. Ruben;  
**sch. vakman 2:** J. L. Kilkens;  
**sch. vakman 2w:** J. J. H. van Es, M. P. Neleman, R. C. Neleman, W. den Heyer, L. Kuyt;  
**hoofd voeding:** C. van der Wildt.

**Behaalde diploma's:**

**2e stuurman G.H.V.-th:** J. Ghij-sels, P. W. F. Bos;  
**2e Stuurman G.H.V.:** Z. M. J. van Vliet, H. Rijpkema, A. Zwi-ers; 'C': F. D. Dieleman;  
 'B': A. M. Oonk;  
**'A/B-th.' + 3e stuurman G.H.V.:** J. A. Valk, H. J. A. Verhoeven;

**In dienst getreden**



C. J. Blijleven  
5e wtk.



M. E. Slijper  
sch. vakman 2w



P. L. Koppel  
sch. vakman 2w



L. Nunnikhoven  
sch. vakman 2w



E. M. Brouwer  
sch. vakman 2w

**Onze vlootjubilaren**



F. R. R. Smith  
4e stm.  
10 jaar op 01.09.81



J. H. A. Schulten  
4e stm.  
10 jaar op 01.09.81



J. H. van Leuven  
4e wtk.  
10 jaar op 01.09.81



G. M. Schipper  
1e stm.  
25 jaar op 02.09.81



C. H. J. van Dijk  
hfd. wtk.  
25 jaar op 04.09.81



W. Groenendijk  
hfd. wtk.  
30 jaar op 05.09.81



W. J. Meuldijk  
hfd. wtk.  
25 jaar op 10.09.81



D. J. Bakker  
hoofdbediende  
25 jaar op 10.09.81



K. Poort van  
Ingen  
gezagv.  
30 jaar op 12.09.81



S. Neeleman  
hfd. wtk.  
25 jaar op 21.09.81



R. van Westen-  
dorp  
1e stm.  
25 jaar op 24.09.81



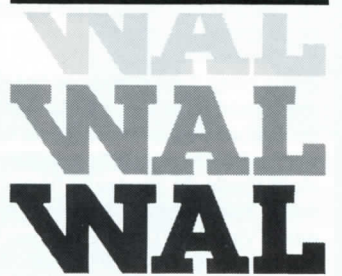
W. J. Stam  
4e stm.  
10 jaar op 28.09.81



L. T. A. C. Rood-  
akker  
sch. gezeel a/w  
10 jaar op 28.09.81



M. H. Grootveld  
sch. voorman  
10 jaar op 30.09.81



**In dienst**



M. i. v. 26-6 J. de Ruiter – DFM/3  
(ex Shell Curaçao)

**Uit dienst**

M. i. v. 3-7 G. J. B. Hartman  
–DFM/3 (naar C.S.M.)

**Jubileum**



1-9 F. A.  
Voogt (DFF/5)  
25 jaar



17-9 R. Kleijn  
(DFF/4)  
25 jaar



1-9 Mw. M. E.  
Odijk (DFF/4)  
10 jaar

# Officiële erkenning

## 'Bevestiging van vakbekwaamheid'

Op vrijdag 10 juli kwamen vele van de met verlof zijnde scheepsgezellen ten kantore, om hun officiële 'erkenning als geïntegreerd scheepsgezel' in ontvangst te nemen. (De overige erkenningen zijn inmiddels naar de huisadressen gezonden.)

Zoals onze fleet manager het in zijn toespraak noemde: een bevestiging van de vakbekwaamheid. Hij memoreerde verder hoe in de zestiger jaren op onze vloot reeds de integratie haar intrede deed. Het betekende een geleidelijk einde van de vroegere rangen van bootsman, baas-timmerman, matroos, kabelgast, lampenist, stoker, olieman en andere. De eerste proefnemingen vonden plaats op de 'Kara' en 'Kalydon'. De doelstelling was in wezen om van twee aparte groepen, die voor het dek en die voor de machinekamer, één hechte nieuwe groep te vormen. Daarbij werd de hoofdwerktuigkundige belast met het onderhoud, ook aan dek; de 1e stuurman daarentegen werd belast met het toezicht op de civiele dienst.

Niet te ontkennen valt dat het aanvankelijk vallen en opstaan was. Maar eenmaal in gang gezet, was de ontwikkeling niet meer te stuiten. Binnen enkele jaren voer de gehele Nederlandse Shell-vloot met een geïntegreerde bemanning.

Het duurde nogal even voordat deze ontwikkeling ook bij andere rederijen ingang vond. Juist de laatste jaren zien wij deze ontwikkeling echter alom. De overheid en met name de bonden droegen er aanzienlijk toe bij, dat ook de opleiding voor geïntegreerd scheepsgezel tot stand kwam. En dat degenen die reeds ervaring als zodanig hebben alsnog hun 'erkenning' konden krijgen van het hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Jonge scheepsgezellen die nu geïntegreerd gaan varen, moeten voortaan een officieel erkende opleiding hebben gevolgd en in het bezit zijn van een 'school-diploma', waarna ze tijdens hun eerste reizen, d.w.z. gedurende een half jaar, nog een boekje aan boord moeten bijhouden willen ze de begeerde 'erkenning' in ontvangst kunnen nemen. De heer Jongeneel reikte de eerste erkenningen zelf uit aan zowel de oudst aanwezige, Theo van Vlijmen, als de jongste, Roland Smeijtsers. 'Hopelijk betekent de integratie ook een groei van de onderlinge waardering aan boord, niet



alleen horizontaal, maar ook vertikaal. Hopelijk ook stimuleert het diploma tot voortzetting van wat men noemt de koude-grondopleiding. Want al de gezagvoerders die nu bij ons varen en zelf ook van de koude grond komen, dus als scheepsgezel zijn begonnen, vormen een groep die wij niet graag zouden missen.'

Ook de heer Westerveld, hoofd van de sectie vlootpersoneel, benadrukte, dat het Shell Tankers was die in zekere zin bij de integratie de spits heeft afgebeten. De bijscholing van bevarenen zoals wij die plegen op de cursussen in Pernis wordt door de overheid nu erkend. Diezelfde overheid heeft er nu voor gezorgd, dat er een opleiding is tot geïntegreerd scheepsgezel. Zo werden vorig jaar reeds 111 jongens afgeleverd.

Theo van Vlijmen, scheepsvoorman, heeft de gehele ontwikkeling zelf meegemaakt. Na de lunch waarmede de bijeenkomst werd besloten, spraken wij nog even met hem. Theo: Ik heb dat papiertje nou wel officieel uitgereikt gekregen, maar ik wou toch wel nog benadrukken, dat het niet mijn verdienste is. De gehele integratie kon alleen maar door de bijdragen van al die jongens die van beneden naar dek moesten, en omgekeerd. Zij hebben dit alles mogelijk gemaakt. En ik neem m'n petje af voor al die collega's, want het viel heus niet altijd mee. In het begin was men waarachtig niet al te enthousiast; pas later, toen ze allemaal gingen meewerken, pas toen begon het te lopen. De gehele integratie is dus te danken aan de jongens op zee, al is het goed dat het nu een meer officiële status heeft gekregen.

