

# SCHEEP



# ENIKA

24e jaargang  
nummer 4  
december 1984





# SCHIP EN KA

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

Postbus 874  
3000 AW Rotterdam  
Tel.: 010-696911

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

Medische Dienst 696131

Maatschappelijk werk 696105 Kamer 7.01

Ondernemingsraad 696146  
Kamer 5.08

Sociaal Medisch Steunfonds 696683

vierentwintigste jaargang, nummer 4  
december 1984

Redactie  
Ruud Kleijn, Ineke Koot  
010-696126

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

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

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

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

Vormgeving  
Tijl Periodiekenservice b.v. Den Haag

Druk  
Tijl Grafisch bedrijf b.v. Zwolle

## IN DIT NUMMER

O.R.-Verslag	4
Balans opmaken	8
Walreünisten bijeen	10
Gelukkig had ik een lunchpakket meegenomen	11
Lood kan uit benzine	12
Veertien vlootmedewerkers met pensioen	14
Krachtmeting aan de wal	15
Schoon schip	16
Personalia	18

## Mededeling van het OMS/SMS

Zoals bekend is het OMS/SMS een sociaal medisch fonds voor Shell werknemers en gepensioneerden. De uitkeringen worden gedaan uit de contributies van de leden en maatschappijsubsidie. Door de zich wijzigende omstandigheden is een situatie gegroeid waarbij het principe dat het lidmaatschap voor alle leden financieel aantrekkelijk moet zijn voor de jongere leden steeds moeilijker te verwezenlijken is.

Teneinde dit uitgangspunt toch te kunnen handhaven is het Bestuur na uitvoerig overleg met de Maatschappij afgevaardigden gegaan met een door de laatste voorgestelde principiële wijziging in de lastenverdeling.

Deze principiële wijziging houdt in dat om de beoogde doelstelling te realiseren een verandering is aangebracht in de risicoverdeling. Waar tot nu toe inkomen en gezinssamenstelling bepalend waren, is hier nu de factor leeftijd aan toegevoegd. Andere oplossingen dan deze waren binnen de huidige contributiestructuur niet mogelijk.

De financiële aanvulling, die nodig is om het gestelde doel te bereiken zonder dat dit resulteert in een lastenverzwaring voor de oudere leden, is mogelijk geworden door een verhoging van de maatschappijsubsidie.

De aldus aangepaste contributie- en normtabel is reeds of zal binnenkort aan de leden worden toegezonden.

Het Bestuur

## Bareboat-charters

Binnenkort zullen, voor een periode van ongeveer 2½ jaar, twee tankschepen van 87.500 DWT elk door Shell Tankers B.V. in bareboat-charter worden genomen. Beide schepen zijn thans in opdracht van een buitenlandse reder in aanbouw bij Kawasaki Heavy Industries te Sakaide, Japan en zullen resp. in het eerste en tweede kwartaal 1985 door de werf worden opgeleverd als 'Scorpio' en 'Stellaris'.

De afmetingen zijn als volgt: lengte 234 meter

breedte 40 meter  
diepgang 12.20 meter

De voortstuwing geschiedt door een Kawasaki/MAN-B & W dieselmotor, type 5L 80 MC die de schepen een snelheid zal geven van 14½ mijl per uur.

Het charterarrangement houdt ondermeer in dat onze maatschappij voor beide schepen de bemanning zal leveren.

## Civiele Dienst

Met de vakbonden is overleg gepleegd over de wijziging van de functiebenamingen van het Civiele Dienst-personeel en de indeling van de herziene functies in de loongroepen op grond van de resultaten van het desbetreffende werkclassificatie-onderzoek. Een en ander is een gevolg van een andere organisatie van de Civiele Dienst op schepen met Nederlandse gezellen.

Het resultaat van dit overleg is als volgt:

- hoofdvoeding - loongroep H
- bediende/kok - loongroep F
- aankomend bediende/kok - loongroep D
- bediende - loongroep C

Het onderscheid in gage in loongroep F tussen degenen met en zonder diploma als scheepskok blijft gehandhaafd. De functiebenamingen 'koksmaat', 'hoofdbediende', 'aankomend kok' en 'scheepskok' zijn daarmee vervallen.

Indien het vorengenoemde leidt tot indeling in een hogere loongroep, dan wordt de naast hogere gage in die loongroep toegekend. Daarbij wordt rekening gehouden met de incorporatie van een eventuele 'toeslag hoofdbediende', die in dit geval wordt gelijkgesteld met een gagebedrag van f. 55,- per maand. Deze hogere gage wordt geacht te zijn ingegaan op 1 april 1984. Over de reeds afgerekende maanden na 1 januari 1984 zal in de gagespecificatie over de maand december het gageverschil worden verrekend. De drie extra maanden worden geacht een vergoeding te zijn voor het verschil in overwerkbetaling vakantietoelage etc. als gevolg van de gageverhoging vanaf 1 april 1984.

Door het wegvallen van de functie 'hoofdbediende' vervalt tevens de 'toeslag hoofdbediende'. Een aantal hoofdbedienden zal worden ingedeeld bij de functie 'bediende'. Zij blijven echter recht behouden op hun huidige gage en op de 'toeslag hoofdbediende', totdat zij de dienst verlaten of promoveren tot 'bediende/kok'.

Die leden van de Civiele Dienst op wie wijzigingen in functie, gage of anderszins toepassing zijn, zullen hierover persoonlijk worden geïnformeerd.

## KANTOOR GESLOTEN

In verband met de komende kerstdagen en jaarwisseling zal ons kantoor tijdens de navolgende periodes zijn gesloten: 21 december 17.00 tot 27 december 08.00 uur en 28 december 17.00 tot 2 januari 1985 08.00 uur. Zoals indertijd afgesproken zullen de 24e en 31e december 1984 voor het walpersoneel als zg. brugdagen (d.w.z. verplichte snipperdagen) worden aangemerkt.



## JAARBIJEENKOMST OP 19 DECEMBER A.S.

U heeft de datum ongetwijfeld al genoteerd maar we herhalen die nog maar even voor alle zekerheid. . .

### Woensdag 19 december a.s.

verwachten wij u weer, met vele andere vloot- en walcollega's en gepensioneerden, in het Shell-gebouw aan het Hofplein voor de grote jaarlijkse bijeenkomst. Een 'happening' van de eerste orde!

Tijdens de bijeenkomst zal onze nieuwe directeur, de heer M. A. Busker, een toespraak houden.

Vanaf drie uur 's middags is de Shell-winkel op de 1e verdieping open voor het doen van inkopen. Bent u er nooit eerder geweest? Toch eens naar binnen lopen, het uitgebreide assortiment artikelen is alleszins de moeite waard.

Om precies vier uur gaan de deuren naar de lunchkamer op de tweede verdieping wijd open. Vorig jaar was de opkomst zeer groot en velen waren vergezeld van hun echtgenote, verloofde of vriendin (want die zijn natuurlijk ook van harte welkom). Dit keer hopen we nog meer mensen te zien! Het

lunchkamerpersoneel staat weer een immense opgave te wachten: het stillen van honger en dorst van de honderden aanwezigen met drankjes, broodjes, allerlei lekkere hapjes en vanzelfsprekend weer de traditionele erwtensoep.

Het belooft weer een gezellige 'reünie' te worden.

U komt toch ook?

## DE HONDERD VOL!

*Op 9 november jl. werd een belangrijke mijlpaal bereikt in het veiligheidsgebeuren bij onze maatschappij: Gedurende een aaneengesloten periode van HONDERD dagen werd van de vloot geen melding ontvangen van een ongeval met arbeidsverzuim. Met die honderd dagen is het record, dat op 91 dagen stond, ruimschoots overschreden. Op de 8e etage van het Shell-gebouw wordt het 'scorebord' nauwkeurig bijgehouden.*

## VERMINDERING LOONBELASTING?

### Controleer uw beschikking!

Indien u, als zeevarende, voor 1985 bij de Inspecteur der Belastingen om vermindering van loonbelasting vraagt, let u er dan vooral op dat de u toegezonden beschikking een inhoudingsPERCENTAGE vermeldt en GEEN BEDRAG!

Indien een bedrag genoemd wordt kan met de vermindering door ons geen rekening worden gehouden en dient een nieuwe beschikking te worden aangevraagd. U kunt dit echter veelal voorkomen door bij het invullen van het aanvraagformulier steeds duidelijk te vermelden dat men zeevarende is en dat de 'loonbelastingtabel Zeevarenden' op het loon wordt toegepast.

### Functie-omschrijving semi-geïntegreerde officiëren

Door het Overkoepelend Rationaliserings-Overleg (ORO) is onlangs een functie-omschrijving van semi-geïntegreerde officieren geaccordeerd, die gebaseerd is op de huidige eisen in de grote handelsvaart. Aan deze omschrijving, die bedoeld is als norm voor de door de hogere zeevaartscholen op te zetten SGO-opleiding, is door onze Maatschappij mede gewerkt. Geïnteresseerden kunnen aan de balie op kamer 06.06 een exemplaar van deze functie-omschrijving verkrijgen of telefonisch (010-696155) om toezending verzoeken.



## Sterke afname tankerongevallen

Uit cijfers, samengesteld door Lloyd's Register of Shipping, ten behoeve van de Maritime Safety Commission van de United Nations blijkt dat het aantal ernstige ongevallen met tankschepen zeer sterk afgenomen is. Sinds het begin van de jaarlijkse rapportage in 1968 zijn slechts één keer eerder lagere cijfers bereikt. Gedurende 1983 zijn er 20 slachtoffers te betreuren geweest bij tankerongevallen over de gehele wereld, terwijl b.v. in 1979 dit aantal in totaal 244 bedroeg.

## Loonopgaven zeevarenden over 1984

De jaarlijkse loonopgaven van het bij STBV genoten loon, benodigd voor de aangifte Inkomstenbelasting 1984 zullen, na productie en controle, direct naar het huisadres worden verzonden (vermoedelijk begin maart 1985).

Indien er bezwaren zijn tegen verzending naar het huisadres verzoeken wij u dit zo spoedig mogelijk te melden aan DFP/3, met opgave van de gewenste bestemming.

## VLOOTCIRCULAIRES

Nr.	Datum	Onderwerp
2178	19.10.84	O.R.-overlegvergadering (PCOR)
2179	24.10.84	Stembescheiden (PCOR)
2180	25.10.84	Communications (PCOR)
2181	26.10.84	Reisvoorbereiding en planning
2182	26.10.84	Bareboat charters (PCOR)
2183	31.10.84	Koersen (PCOR)
2184	01.11.84	Inventarisatie bekwaamh. scheepsgez. (PCOR)
2185	02.11.84	Boek ports ins/outs (PCOR)
2186	05.11.84	Gangwaynetten (PCOR)
2187	07.11.84	J. Drog, fleet manager (PCOR)
2188	12.11.84	Veiligheid (PCOR)

## VERZOEKE VOOR SCHEEPSINFORMATIE TE BELLEN

(010) 130954	(010) 130955	(010) 130956	(010) 130957	(010) 130958	(010) 130959
m.s. Abida	m.s. Caurica	m.s. Felania	m.s. Fossarus	s.s. Latia	s.s. Onoba
m.s. Acila	m.s. Cinulia	m.s. Felipes	m.s. Fulgur	s.s. Lepton	m.s. Tagelus
m.s. Acmaea	m.s. Dallia	m.s. Ficus	m.s. Fusus	m.s. Niso	s.s. Vitrea
m.s. Acteon	m.s. Daphne	m.s. Flammulina	s.s. Laconica	s.s. Ondina	s.s. Zafra
m.s. Cardissa	m.s. Diadema	m.s. Fossarina			



# O.R.-VERSLAG

## Veiligheid

### Bareboat-charters

### Personeelssituatie

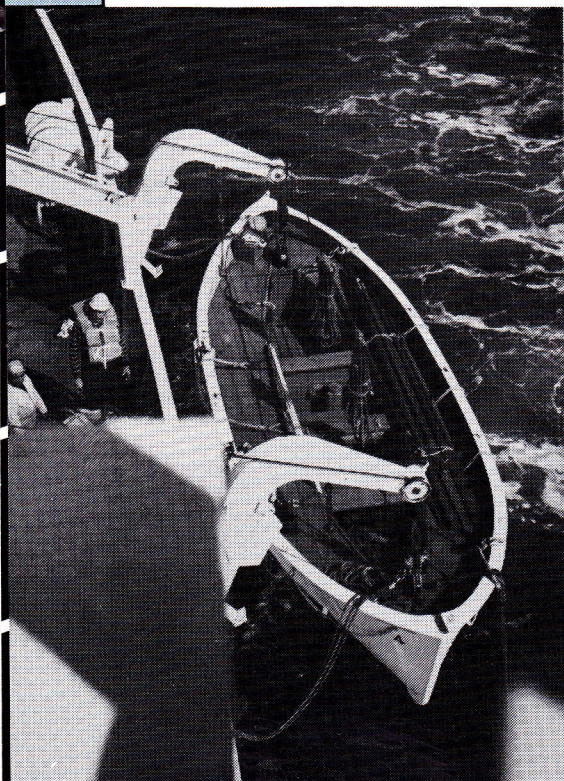
### Financieel beleid eerste helft 1984

### Adviesaanvraag afstoten 'Latia'

### Pensioenstudie

Het was dit keer voor het laatst dat de heer Rasterhoff de O.R.-overlegvergadering voorzat want, zoals bekend, is hij per 26 november naar SPC, Londen overgeplaatst. De scheidende bestuurder werd tijdens de op 18 en 19 oktober jl. gehouden overlegvergadering vergezeld van zijn opvolger, de heer M. A. Busker. Eveneens aanwezig die dagen waren de heren L. A. Vernède, commissaris van onze maatschappij, en Van Dalen, in zijn functie als adviseur van de bestuurder. Nadat de 2-daagse O.R.-sessie was begonnen met een vergadering van de gekozen leden werd 's middags de eerste overlegvergadering gehouden. De bestuurder heette een ieder hartelijk welkom, in het bijzonder de heren Vernède en Busker.

*Gunstige berichten over veiligheid*



## Shell Tankers B.V.

### Veiligheid

Zoals gebruikelijk werd gestart met een onderwerp dat ons allen na aan het hart ligt, namelijk veiligheid. De bestuurder kon ook ditmaal weer gunstige berichten melden. Gedurende dit jaar zijn op onze schepen in totaal zes ongevallen met arbeidsverzuim gemeld. Het aantal ongeval-vrije dagen, tot het moment van aanvang van de vergadering, is op 78 gekomen waarmee we, als alles meezit, stilletjes in de richting gaan naar het record dat op 91 dagen staat. De overige Groeps-maatschappijen doen het eveneens uitstekend. STUK meldde tot dusver 25 ongevallen, DSTG 2 en SMS 5. De Groep-Marine-frequency rate ligt tegen de 2 aan en dat is duidelijk beneden de gestelde 'target'. Zeer positief dus.

### Bareboat-charters

De bestuurder had nog een prettig bericht. Onlangs is het personeel ingelicht over het voornemen van de directie om twee, thans in Japan in aanbouw zijnde 87.500 DWT tankschepen in bareboat-charter te nemen. 'Het ziet er goed uit', vertelde de bestuurder, 'en we denken op korte termijn een overeenkomst voor circa 2½ jaar met de eigenaren aan te kunnen gaan. Met SIPC kan een timecharter voor dezelfde periode worden afgesloten. STBV heeft een optie voor periode van nog twee jaar', voegde hij daaraan toe.

### Personeelssituatie

Tijdens een van de vorige overlegvergaderingen werd door de bestuurder medegedeeld dat, gezien bepaalde onevenwichtigheden in het personeelsbestand, een surplus aan 1e stuurlieden was te verwachten en dat dit als consequentie zou kunnen hebben dat een aantal 1e stuurlieden tijdelijk als 2e stuurman op de vloot zou worden tewerkgesteld. De bestuurder vertelde de Raad dat het nu zo ver is. Voorlopig gaan een aantal 1e stuurlieden echter niet meer dan materiaal twee dienstperioden. dienstdoen (maximaal twee

dienstperioden). De laatste twintig 1e stuurlieden van de bestandlijst zullen bij toerbeurt hiervoor worden aangewezen. Zij zullen de gage en andere emolumenten, die verbonden zijn aan hun oorspronkelijke rang, behouden.

Al onze 1e stuurlieden zullen op korte termijn ook een brief ontvangen, waarin hun wordt gevraagd of zij bereid zijn een functie binnen of buiten de Shell-groep in overweging te nemen, als die mogelijkheid zich zou voordoen. Tensamen met een zo volledig mogelijke opgave van de kwalificaties van deze groep officieren zullen op kantoor zorgvuldig de mogelijkheden voor plaatsing elders worden nagegaan.

### Financieel beleid 1e helft 1984

In verband met vakantie van finance-manager H. F. M. Tijthoff was chef boekhouding, de heer J. van den Berg uitgenodigd om en toelichting te geven op de financiële cijfers over het eerste halfjaar en een prognose te geven voor het gehele jaar 1984. De heer Van den Berg vertelde dat de financiële resultaten er zeker niet slecht uitzien. Maar ook dit keer heeft de koers van de dollar weer een gunstige invloed gehad op de huurinkomsten van onze schepen. De exploitatiekosten zijn over de gehele linie binnen het gestelde budget gebleven. Verwacht wordt dat de resultaten over geheel 1984 lager zullen zijn dan die voor het 1e halfjaar, dit vooral als gevolg van een sterkere teruggang van de huurinkomsten door de lagere tarieven op de vrachtenmarkt. Het is, volgens Van den Berg, moeilijk om al iets te zeggen over de vooruitzichten voor het komende jaar. De vrachtenmarkt blijft een marginale zaak. Indien de dollarkoers niet te veel zakt wordt ook in 1985 een positief financieel resultaat verwacht. Maar niet alleen de dollarkoers kan een gunstig effect op de resultaten hebben, ook het goed in de hand houden van de kosten draagt in belangrijke mate daartoe bij. De voorzitter van de Commissie Financieel Beleid, Jullis van Duuren, dankte namens



de O.R. de heer Van den Berg voor diens heldere presentatie. Ook vroeg hij hem zijn grote waardering over te brengen aan de heer Tijthoff voor zijn bijdrage bij de behandeling vooraf van dit onderwerp met de leden van genoemde commissie. Mede dank zij de goede en voldoende voorinformatie bestond er geen enkele reden om tijdens de overlegvergadering op enig punt nog nadere informatie of verduidelijking te vragen.

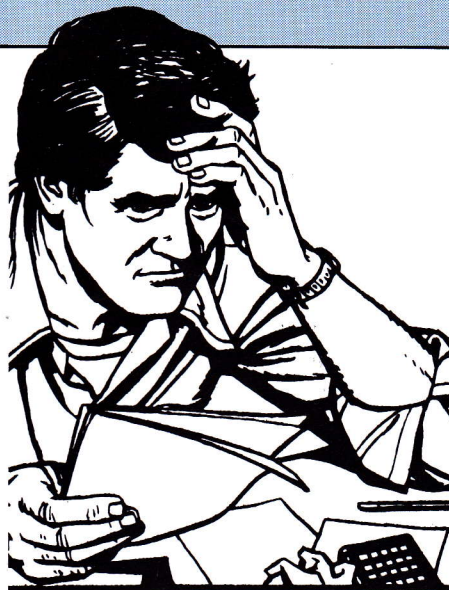
## Adviesaanvraag afstoten 'Latia'

Blij met de plannen voor vlootvernieuwing maar droefenis over het moeten afstoten van en nog vrij modern schip, de 'Latia'. Maar de feiten liggen er: voor deze in Noorwegen opgelegde VLCC is geen toekomst meer weggelegd. Onmiddellijk daarop kan de vraag worden gesteld of het de moeite wel waard is geweest om het schip nu ruim een jaar opgelegd te houden. De bestuurder gaf hierover een korte uiteenzetting en vertelde dat we toch nog revenuen over de 'Latia' hebben ontvangen omdat de charterovereenkomst pas eind oktober dit jaar zou aflopen. . . . Bovendien liggen de verkoopprijzen momenteel hoger dan een jaar geleden. 'Ik denk dat we toentertijd de juiste beslissing hebben genomen om het schip op te leggen'. Het O.R.-advies over de voorgenomen verkoop van de 'Latia' was kort en bondig: 'Mede gezien de toelichting van de bestuurder in de overlegvergadering van 18 oktober 1984 reageert de Ondernemingsraad positief op de adviesaanvraag betreffende het voornemen tot afstoting van het ss 'Latia'. De voorkeur van de Ondernemingsraad gaat uit tot afstoten voor de sloop'.

## Shell-Pensioenstudie

Het volgende onderwerp op de agenda betrof de pensioenstudie. Deze houdt in

### Adviesaanvraag 'Latia'



een herziene pensioenregeling van het Shell Pensioenfonds. De Bestuurder gaf een overzicht van de stand van zaken. Het ontwerpreglement is thans in studie bij de Pensioencommissie van de Centrale Ondernemingsraad (in deze commissie heeft ook ons COR-lid Jan Almsa zitting). Zoals valt te lezen in diverse OR-verslagen in 'Schip en Ka' is van de zijde van de OR bij herhaling de aandacht van de directie gevraagd voor de positie van de zeevarenden in een toekomstig nieuw pensioenreglement. De Bestuurder gaf de verzekering dat de directie de voortgang van deze studie niet alleen nauwlettend volgt maar ook betrokken is geweest bij die punten die speciaal voor onze zeevarenden van belang zijn. Het zou te ver voeren om uitgebreid op deze studie in te gaan maar binnenkort zullen alle belanghebbenden uitgebreid over het nieuwe pensioenreglement worden geïnformeerd. In de Overlegvergadering van 31 oktober 1984 heeft de Centrale Ondernemingsraad inmiddels zijn eendoordeel uitgesproken over de 'Herziene Pensioenregeling' en daarbij gesteld de herziene regeling, afgezien van enkele details, een goede pensioenregeling te vinden die de toets

der kritiek in zijn algemeenheid zeer wel doorstaat, waarop hieronder wordt nader wordt ingegaan.

De 'Herziene Pensioenregeling' geldt voor iedereen, dus zowel voor wal- als vlootfondsleden. Daarnaast zijn voor het vlootpersoneel een aantal specifieke voor hen geldende regelingen gewijzigd. Per 1 januari 1986 wordt de aftrek voor de zgn. 'B' gebieden afgeschaft en er kunnen vanaf die datum geen credits (aftrek) meer worden opgebouwd. Analooq hieraan zal het vanaf die datum ook niet meer mogelijk zijn aftrek voor vlootdienst op te bouwen. In plaats daarvan komt een 'functionele' pensioneringsleeftijd; d.w.z. voor iedereen op 57½ jarige leeftijd in vlootdienst is dat het moment van pensionering. Zij die vanaf 25-jarige leeftijd lid van het Shell Pensioenfonds waren krijgen dan een volledig pensioen, t.w. over 35 dienstjaren. Voor hen die vóór 1 juli 1975 in dienst zijn getreden komen individuele overgangsmaatregelen.

Vanaf 1 januari 1985 zal voor de zeevarenden beneden de rang van gezagvoerder en hoofdwerktuigkundige als NPS (Pensioenbasissalaris) gelden de som van de maandgage, het voedinggeld, de vakantietoelage en de 13e maand. Vaste overwerkvergoedingen en variabele overwerkbetalingen zullen net als in het verleden geen deel uitmaken van het pensioenbasissalaris. Deze berekening van het pensioenbasissalaris gold reeds voor de scheepsgezellen. Voor de gezagvoerders en hoofdwerktuigkundigen zal dezelfde berekening van het pensioenbasissalaris worden gehanteerd, zij het dat hierop een correctie van 15% zal plaatsvinden voor de in de gages opgenomen vergoeding voor onregelmatige en langdurige arbeidsduur. Het hanteren van de zgn. 'garantie-pensioenbasissalarissen' zal vanaf die datum niet meer nodig zijn. De hierboven beschreven wijziging betekent een verbetering voor de pensioenaanspraken voor hen die de eindrang om welke reden dan ook niet bereiken. De verbetering werkt, in geval van voortijdig overlijden, eveneens gunstig door in het weduwenpensioen, alsmede in het invaliditeitspensioen. Een andere wijziging, die eveneens als verbetering moet worden beschouwd, vloeit voort uit het nieuwe pensioenreglement zelf. Door de Bedrijfspensioenfonds Koopvaardij-regeling (BPFK) volledig mee te nemen in de SPF pensioenregeling en dit deel van het pensioen als het ware te herverzekeren bij het BPFK wordt een verlaging van de totale door de zeevarende te betalen bijdrage aan zijn pensioenregeling mogelijk. In principe zal die bijdrage gelijk zijn aan die van een op 60-jarige leeftijd met pensioen gaande walemployé plus 2%.

Samenvattend kan worden gesteld dat het nieuwe pensioenreglement alsmede de zelfstandige door STBV voorgenomen wijziging in het NPS geen verslechtering doch een verbetering voor een ieder zal





betekenen.

Het spreekt vanzelf dat het één en ander nog nader uitgewerkt behoeft te worden. De Pensioencommissie van de OR zal hierover nog gesprekken voeren met DFP, waarna deze het aan de Raad zal voorleggen om in de overlegvergadering met de Bestuurder te bespreken en zich het recht voorbehoudt op enkele aspecten nader terug te komen.

## Individuele arbeidsovereenkomst gezagvoerders

Met uitzondering van de gezagvoerders bij STBV hebben alle in onze dienst zijnde Nederlandse zeevarenden een CAO en de onderhandelingen hierover vinden plaats tussen de FWZ en STBV. Enige tijd geleden zijn in de O.R. vragen gesteld omtrent de wenselijkheid om de Raad als bemiddelaar te laten optreden tussen de groep gezagvoerders die een individuele arbeidsovereenkomst hebben en de maatschappij. In dit verband kan worden opgemerkt dat b.v. de Centrale Ondernemingsraad betrokken is bij de onderhandelingen tussen de niet CAO-gebonden werknemers van alle Shell-maatschappijen in Nederland en de directie van Shell Nederland B.V. Na gesprekken met diverse gezagvoerders is gebleken dat er verschillende standpunten worden ingenomen om de O.R. bij deze materie te betrekken. De O.R. zal daarom de kwestie laten rusten maar zal zich echter niet aan zijn verplichtingen onttrekken indien mocht blijken dat er andere meningen bestaan onder de gezagvoerders. Het standpunt van de O.R. is per brief aan alle huisadressen van de gezagvoerders toegezonden.

## Inventarisatie bekwaamheden scheepsgezellen

In juli jl. is met circulaire No. 2143 de inventarisatie van bekwaamheden van onze scheepsgezellen onder de aandacht van de scheepsleiding gebracht. Kort samengevat komt de inhoud van deze circulaire hierop neer dat de maatschappij ernaar streeft te komen tot een

hanteerbare methode voor een maximale, doelmatige, inzetbaarheid van de scheepsgezellen op een zowel voor de gezelschap als voor de maatschappij bevredigende wijze. Na bespreking van dit onderwerp in de Commissie Reglementsangelegenheden zijn de leden tot de conclusie gekomen (en deze werd ook door de Raad overgenomen) dat er tegen de invoering van deze inventarisatie geen bezwaar bestaat, mits de verzamelde gegevens door betrokkenen van eventueel commentaar kunnen worden voorzien en aan de conduite worden gehecht. Wel bestaat bezwaar tegen de strekking van vragen onder het hoofd 'Algemeen', aangezien deze vragen volgens de Raad in de conduite thuishoren. Ook had, ingevolge

Wouter Kalkman en Eric Petrusma

de Wet op de Ondernemingsraden de Raad, naar de mening van de O.R., vooraf over deze inventarisatie om instemming dienen te worden gevraagd. De bestuurder vond het een goede zaak dat deze inventarisatie (de zgn. 'penpictures') met betrokkenen worden besproken. Dat kan gebeuren in het kader van de conduiterapportage of tussentijds met de gezagvoerder. Samenvattend vond de bestuurder de 'penpictures' een goed hulpmiddel voor de man zelf en de maatschappij mits de inhoud ervan niet op een andere wijze overkomt dan oorspronkelijk was bedoeld. 'Maar er is nog ruimte voor een gesprek hierover met de O.R.'

## O.R.-verkiezingen

Albert Vrolijk, lid van de Verkiezingscommissie, gaf in het kort een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de komende verkiezingen. Er is al veel werk verricht om de werkzaamheden in het kader van de verkiezingen op tijd en vlot te laten verlopen. Uit de kandidaatstelling is gebleken dat voor groep 'C' (walpersoneel) dit keer geen verkiezingen zullen plaatsvinden. Er zijn evenveel kandidaten als te bezetten plaatsen. De verkiezingskrant is inmiddels samengesteld en gedistribueerd. Uit

### Aanwezig tijdens de vergadersessie op 18 en 19 oktober jl. waren:

**Groep A**  
Jan Almsa  
Wouter Kalkman  
Simon Neeleman  
Rob Overdijkink  
Eric Petrusma  
Frank Vergroesen

**Groep B**  
Willem Huijgen  
Max Kumentas  
Theo van Vlijmen  
Albert Vrolijk

**Groep C**  
Jillis van Duuren  
Chris de Goeij  
Piet Huigen  
Joop Ouwers



## O.R.-allerlei

Het is gebleken dat er behoefte bestaat aan begeleiding in de praktijk van het werkoverleg aan boord. In verband hiermede is besloten een team te formeren, bestaande uit hwtk K. Aertssen en 1e stuurman J. W. Nieuwerf, dat voor korte tijd op de verschillende schepen zal gaan meevaren. Het doel daarvan is tweeledig, namelijk de reeds genoemde begeleiding en bovendien het verkrijgen van een stuk 'feedback' voor de nog te houden cursussen werkoverleg.

Onlangs is weer een geslaagde zg. jongerendag gehouden. Het was echter een ietwat teleurstellend dat slechts drie van de tien uitgenodigde scheepsgezellen aanwezig waren. De zeven afwezigen hadden wel toegezegd te komen. Toch zag de bestuurder vooralsnog geen reden niet op de ingeslagen weg door te gaan, de bijeenkomsten voor jongere officieren en scheepsgezellen worden gecontinueerd. De O.R. heeft het belang van deze jongerendagen altijd benadrukt 'maak je kans waar als die geboden wordt'. De Raad stelt het ten zeerste op prijs dat de maatschappij, ondanks de ondervonden teleurstelling, heeft gemeend hiermede te moeten doorgaan.

Het voornemen bestaat om in maart/april 1985 enekel cursussen werkoverleg te houden waaraan steeds door acht scheepsgezellen en vier officieren zal worden deelgenomen.

Over de vorderingen van het zg. 'Flammulina'-project is in het verslag van een der vorige O.R.-vergaderingen ruimschoots aandacht besteed (zie 'Schip en Ka' van oktober jl.). Naar alle waarschijnlijkheid zal dit project volgend jaar op de 'Felipes' worden geïntroduceerd.

Het tot dusver gehanteerde gage-systeem voor zeevarenden is vrij oud en is, mede door het toenemende aantal programma-wijzigingen, dringend aan vervanging toe. Na een martonderzoek is besloten per 1.1.1985 over te gaan op het gage-administratie systeem van Neddata. Dit systeem bleek het goedkoopste te zijn en levert bovendien een tijdswinst van ongeveer één jaar op t.o.v. bij voorbeeld Shell Nederland Informatieverwerking, waar een nieuw programma nog zou moeten worden geschreven. De overgang op het nieuwe systeem heeft geen noemenswaardige gevolgen voor de personeelsbezetting op de sectie DFP/3 (Gage-administratie). De zeevarenden zullen volgend jaar een meer gedetailleerde gagespecificatie ontvangen.

De directie denkt voor 1985 de 29e april en de 27e december als brugdagen voor het walpersoneel te bestemmen. Na afstemming met de andere in het Shell-gebouw gehuisveste Shell-maatschappijen zal hierop nog worden teruggekomen voor nader overleg.

De werkzaamheden van de task-force scheepsrapportage liggen volledig op schema en men hoopt tegen december dit jaar het eindrapport te kunnen uitbrengen aan de directie. Na de eerste inventarisatie zijn parttime gezagvoerder De Jager en hoofdwerktuigkundige Jonker aan de task-force toegevoegd. De werkgroep zal de uitkomsten van een gemaakte inventarisatie van rapportages wal-schip v.v. gaan evalueren, waarbij speciaal zal worden gelet op het type schip, nationaliteit bemanning, soort charter, enz. Doel van de gehele studie is te trachten de werkbelasting voortvloeiende uit het maken van rapportages, zowel aan boord als aan de wal, te beperken.

Tot aan de volgende vergadering (3 en 4 december a.s.) is als vlootlid van de Commissie Dagelijkse Aangelegenheden gekozen Wouter Kalkman. Frank Vergroesen werd gekozen als voorzitter van de Commissie Vlootaangelegenheden. Hij nam tevens de functie van secretaris van de CVA op zich. Tenslotte werd Jillis van Duuren herkozen als plaatsvervangend voorzitter van de O.R. en Chris de Goeij werd gekozen als plaatsvervangend secretaris van de O.R.

Op verzoek van de O.R. heeft de bundeling van regelingen en voorzieningen voor vlootpersoneel zijn beslag gekregen in Scheepsreglement Deel III. Willem Huijgen, in zijn functie als voorzitter van de Commissie Sociaal Beleid, vond het een goede zaak dat de bundeling op deze wijze heeft plaatsgevonden en benadrukt dat het reglement nu voor een ieder aan boord vrij ter inzage ligt.

De grote jaarbijeenkomst van de Raad zal van 4 t/m 8 februari 1985 in Hoenderloo worden gehouden. De begeleiding is ook dit keer weer in de vertrouwde handen van functionarissen van het Regionaal Opleidingscentrum van Shell Nederland.

Inzake de werkclassificatie Civiele Dienst (zie verslag in 'Schip en Ka' van oktober jl.) heeft een ad-hoc commissie, bestaande uit Jan Alsma, Willem Huijgen, Wouter Kalkman en Albert Vrolijk, contact gehad met DFP en DFP/1. Omdat niet op alle vragen van de commissie een direct antwoord kon worden gegeven is op voorstel van DFP de heer Leeuwenburg (functieclassificatiefunctionaris van Shell Nederland Raffinaderij) uitgenodigd om hierop zijn toelichting te geven. De commissie heeft de O.R. medegedeeld dat zij er na dit gesprek van overtuigd was dat alle werk- en omgevingsaspecten van de te beoordelen functies zijn meegenomen in de waarderingcijfers en zich stelt achter hetgeen verwoord was in de oktober-vergadering.

kosten- en tijdsbesparingsoverwegingen is gekozen voor een 'indoor' produktie. Namens de Raad dankte Albert Vrolijk de medewerkers van de kantoorsecties DFF/4 (Correspondentie) en DFP/4 (Personeelsinformatie) voor hun aandeel in de totstandkoming van de uitgave. Ten tijde van de verschijning van dit verslag zijn de verkiezingen voor de groepen 'A' (kapiteins en officieren) en 'B' (scheepsgezellen) al achter de rug. Op 3 januari 1985 worden op kantoor de stemmen geteld en dan weten we meer.

### Voor het laatst

Alle agendapunten waren nu behandeld maar dat betekende geenszins dat de overlegvergadering werd gesloten. Nadat Willem Huijgen een paar

afscheidswaarden had gesproken omdat dit zijn laatste O.R.-vergadering was geweest in verband met zijn vertrek naar zee, 'ik ben blij dat ik heb mogen meedenken en meedoen', was ook voor de bestuurder het moment van afscheid van de Raad gekomen. Vooruitlopende op het officiële afscheid dankte hij alle O.R.-leden voor hun bijdrage aan het welzijn van Shell Tankers B.V. 'En die bijdrage is zeker niet gering geweest!', aldus de heer Rasterhoff. Daarop nam O.R.-voorzitter Piet Huigen het woord en dankte de heer Rasterhoff, namens alle leden, voor al hetgeen hij in de afgelopen drie jaar voor STBV heeft gedaan. 'Het ging niet altijd zo gemakkelijk maar door met elkaar te praten zijn we er steeds weer uitgekomen.' Voor onze commissaris, de heer Vernède, was het

eveneens de laatste keer dat hij een overlegvergadering met de O.R., in deze samenstelling, bijwoonde. Piet Huigen dankte ook hem voor de getoonde grote aandacht en interesse in onze maatschappij. Tenslotte nog een woord aan de komende en een slotwoord van de scheidende directeur. De heer Busker werd namens de Raad veel sterkte toegewenst in zijn nieuwe functie en de heer Rasterhoff zei bij de afsluiting van de vergadering dat hij het er toch wel een beetje moeilijk mee had om STBV te gaan verlaten. 'STBV is een deel van mij geworden en ik zal dat gewoon missen'. En voor wat betreft de toekomst voegde hij daaraan toe: 'indien we vertrouwen hebben in elkaar en vooral in ons eigen kunnen dan zie ik de toekomst van STBV zonder meer positief tegemoet'.



# BALANS OPMAKEN

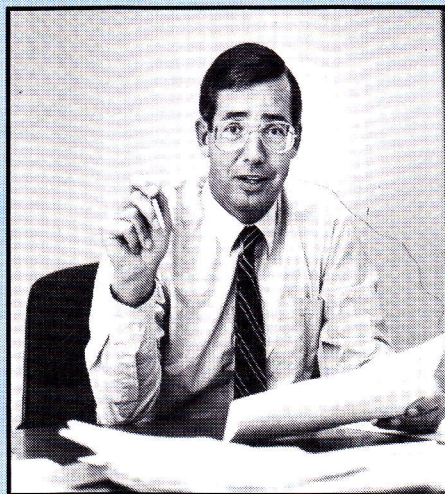
Drs. A. L. Rasterhoff, sedert 1 juli 1981 directeur van onze maatschappij, heeft ons weer verlaten. Bijna 3½ jaar lang gaf hij, in één van de moeilijkste tijden waar de internationale tankvaart ooit voor kwam te staan, leiding aan ons bedrijf en – dat valt niet te ontkennen – zette zijn stempel op ons reilen en zeilen.

Alvorens hij vertrok naar, wat in maatschappij-termen heet, een 'area desk', hadden wij nog een gesprek met hem. Daarbij kwamen vele zaken aan de orde, waardoor wij op de valreep als het ware nog de balans konden opmaken en ook zijn persoonlijke bevindingen erin konden verwerken.

Zoals wij al schreven in het verslag van een vraaggesprek met – toen nog – adjunct-directeur Rasterhoff van Shell Onroerend Goed (Schip en Ka – maart 1981), dateert de eerste kennismaking van Abel Rasterhoff met Shell Tankers uit 1970, toen de 'Niso' bij Forcados als drijvende opslagtanker dienst deed. Als 'senior accountant' (op 30-jarige leeftijd) gedetacheerd in Warri, Nigerië, had hij veelvuldig contact met de opvarenden van de 'Niso'. Op onze vraag hoe de hernieuwde kennismaking met de 'vloot' is bevallen, is het antwoord kort en krachtig 'fantastisch'. Dit nader toelichtend vertelt hij, dat met name de manier van werken, de geweldige inzet en de doelgerichtheid hem frapperen en tot de conclusie leiden, dat 'marine is different' nog steeds geldt. Rasterhoff: 'Bij zeevarenden is een probleem niet een interessant punt van discussie, maar een zaak die snel en efficiënt moet worden opgelost. En problemen hebben wij genoeg gehad', zo voegt hij er nog aan toe.

Inderdaad lagen de problemen als het ware al opgestapeld bij zijn komst in 1981. Het juni-vlootplan uit dat jaar en de definitieve lange-termijn-plannen werkten als een koude douche. Weliswaar was tevoren al bekend dat de tankvaart geen vetpot meer was, maar dat de problemen zowel fundamenteel als structureel zo ernstig waren, was nog maar tot weinigen doorgedrongen. Rasterhoff: 'Onze eerste zorg was om op middellange termijn, zeg

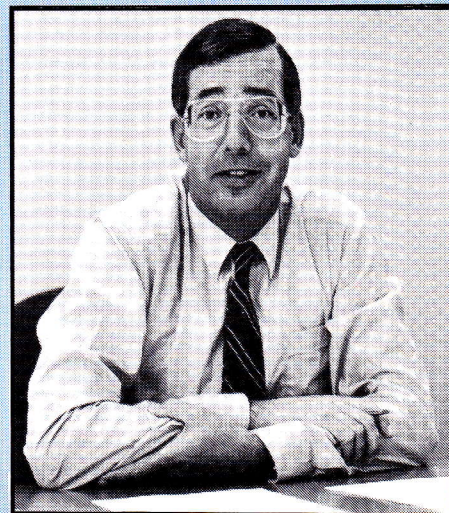
binnen vijf jaar, op een soepele wijze, dus zoveel mogelijk zonder gedwongen ontslagen, het surplus aan personeel op te vangen. Daarnaast was het zaak om de hoge gemiddelde leeftijd van de vloot omlaag te brengen alsmede de vlootsamenstelling te wijzigen. STBV had namelijk wel erg veel schepen in de grote tonnage-klassen en dat zou op lange termijn economisch niet verantwoord zijn. Momenteel hebben wij drie LR's in bestelling respectievelijk in aanbouw, die eind 1985 als S-klasse in de vaart zijn. Voor nog twee schepen van identiek ontwerp worden de offertes geëvalueerd. Daarnaast zullen wij in 1985 nog twee nieuwe schepen van 87.000 ton in bareboat charter nemen. Denk er om: zie het niet als vlootuitbreiding; de nieuwe schepen dienen ter vervangen van de A- en O-klasse en andere oudere tankers. Maar het betekent wel, dat Shell Tankers niet zijn veerkracht verloren heeft, tijdig de bakens heeft verzet en daarom in de toekomst blijft geloven. In 1988 zal de gemiddelde leeftijd van de vloot dan gekomen zijn op circa 8 jaar in plaats van 15 jaar in 1981, terwijl tevens de verschillende tonnage-klassen meer verantwoord zullen zijn opgebouwd'.



Als je hem zo hoort praten, het beheerste enthousiasme merkt dat toch in zijn stem doordringt, dan vraag je je als interviewer af of zijn vertrek na slechts 3½ jaar als directeur, dan niet wat al te vroeg is. Aldus gevraagd, geeft hij toe dat hij een aantal zaken graag had willen afmaken. Vanuit die optiek bekeken komt zijn overplaatsing inderdaad wat snel. 'Maar', zo voegt hij eraan toe, 'vergeet niet, dat met Fred Busker op deze stoel de continuïteit gewaarborgd blijft. Ook de andere leden van het management team, met name Cor van Dalen en Gerard Veldt, draaien al vele jaren mee in ons bedrijf, dus voor continuïteitsverstoring ben ik niet bang, al zullen wellicht de accenten weer iets anders uitvallen. Anderzijds, als ik varende collega's erop

wees, dat zij om de continuïteit van het beleid aan boord te waarborgen langer op een en hetzelfde schip of type schip moesten dienstdoen, kreeg ik veelal te horen dat overplaatsing na een aantal contracten dan toch wel op prijs werd gesteld; het maakte het werk interessanter. Welnu, dat geldt ook voor mij'.

Hoewel wij de vraag eigenlijk aan het slot van het gesprek hadden willen stellen, leek dit toch het moment om zijn nieuwe functie in EA/3, 'Area Coordinator for South East Asia' te verduidelijken. Het blijkt, dat bij de Koninklijke/Shell Groep de vele verschillende activiteiten over de gehele wereld in vier regionen zijn ondergebracht. Eén daarvan is de 'East and Australasia Regional Organization', die weer drie 'bureaus' telt. Eén van die bureaus is de 'desk' voor Singapore, Maleisië, Thailand en Indonesië. Alle activiteiten in deze landen, zoals raffinage, winning van vloeibaar gas, van kolen, enz., kortom alle aspecten van exploratie en productie, het vervoer enz. worden gecoördineerd vanuit zo'n bureau, vandaar een 'area desk'. Juist de activiteiten in Zuid-Oost Azië zijn voor de Groep bijzonder belangrijk; we behoeven slechts te denken aan de raffinaderij te Singapore (op één na de grootste ter wereld), aan het Brunei-gasproject, de exploratie en productie in Maleisië en Thailand, kolen- en metalen delving enz. Daarnaast krijgt Rasterhoff de verantwoording voor 'supplies and marketing' in Australië, de Filipijnen, Japan, kortom het gehele Verre Oosten.



Hoewel zijn standplaats in zijn nieuwe functie het Londense Centraal Kantoor is, zal Abel Rasterhoff menigmaal ook in het Verre Oosten zijn; uiteindelijk is de functie van 'area coordinator' het onderhouden van contacten en afwikkelen van vele zaken. De vraag komt daarbij op in hoeverre hij er ook in is geslaagd om één van zijn uitspraken uit 1981 waar te maken tijdens zijn dienstperiode bij onze



maatschappij, namelijk 'Als een groot deel van je collega's elders zijn taak verricht, moet je goed weten onder wat voor omstandigheden zij werken en leven'.

'Ja, ik heb geprobeerd om zoveel mogelijk schepen te bezoeken, waar zij zich ook bevonden. Helaas zijn niet alle schepen aan de beurt gekomen, maar sommige wel twee- of driemaal. Jammer, dat ik nimmer kon meereizen, omdat er altijd weer andere afspraken waren en hier op kantoor het werk zich opstapelde'. En het voornemen om de mensen wel richtlijnen te geven, maar je man ter plaatse wel in ruime mate vrijheid te gunnen? Want dat was ook één van de beleidsvoornemens.

Rasterhoff: 'Ja, ik mag wel zeggen, dat dit gerealiseerd is. Wij hebben hier in het management team geprobeerd duidelijk de beleidslijnen vast te stellen en het verder aan de mensen zelf over te laten, natuurlijk afhankelijk van de operationele omstandigheden. Laat ik een voorbeeld geven: het overwerkbeleid. Daarvoor gelden nu als het ware drie richtlijnen, ten eerste: doe niet vandaag in overwerk wat morgen of overmorgen zonder overwerk kan worden gedaan; ten tweede: overwerk dat geschreven wordt, moet ook zijn gemaakt; ten derde:

overwerkopdrachten moeten duidelijk zijn gedefinieerd. Als je dan bedenkt, dat door de scheepsleiding soms toch nog werd gevraagd om gemiddeld twee uur overwerk per dag te mogen geven, dan kan je je voorstellen, dat zoiets pertinent geweigerd is. Voor sommige schepen zou dit veel te veel, voor andere te weinig zijn, afhankelijk van de operationele omstandigheden. Maar zo'n verzoek getuigt nu weer niet, dat men de vrijheid om binnen de beleidslijnen te manoeuvreren gebruikt. Een ander uitgangspunt van ons beleid is geweest het in de hand houden van de operationele kosten. Ik kan daarbij ook niet genoeg benadrukken, dat elke gulden die je verdient, maar één keer kan worden uitgegeven. Daarbij is het nog altijd verstandiger die gulden weer niet geheel uit te geven, maar er wat van opzij te leggen voor investering. Ook bij de tankvaart geldt deze oude koopmanswijsheid. Een ander voorbeeld van de vrijheid die is gegund en in praktijk gebracht, is de gehele ontwikkeling in het kader van PLA. Maar men vergeet in z'n algemeenheid te gauw, dat meer verantwoordelijkheid die naar de schepen is gedelegeerd, een medaille is met twee zijden. De keerzijde is, dat je ook ter verantwoording kan worden geroepen en daarop is de laatste drie jaar ook veel meer nadruk gelegd; met name in de gesprekken voorafgaand aan en volgend op elke dienstperiode'.

Niet alleen de hiervoor genoemde aspecten kenmerkten het beleid in de Rasterhoff-periode, maar ook de instelling van 'task forces', van steeds intensiever werkoverleg, cursussen op dit gebied, enz. Is hij tevreden over de hiermede bereikte resultaten?

'Het heeft op alle mogelijke niveaus sterk

bijgedragen tot verduidelijking van de problemen, tot concentratie van de gedachte op de fundamentele zaken. Een uitvloeisel ervan is dat de problemen over een veel breder draagvlak worden opgevangen. Twee weten altijd meer dan een, dus de oplossing is altijd beter. Die workshops waren trouwens voor mij ook een mogelijkheid om de deelnemers van allerlei zaken op de hoogte te stellen, waaronder ook de mogelijke gevolgen van de rationalisatie en de veranderingen in het zeevaartonderwijs voor de carrière van de zgn. conventioneel opgeleide officieren. Herhaaldelijk heb ik hen gewezen op de spreuk die op het monument op de Afsluitdijk staat, namelijk 'een volk dat leeft bouwt aan zijn toekomst'. Dit doortrekkend, in de huidige tijd met zijn snelle en grote veranderingen op alle terreinen, is het eigenlijk ondenkbaar dat een nieuw in dienst gekomen officier alleen kan teren op de kennis tijdens zijn schoolopleiding verkregen. Voor hen die een leidinggevende functie ambiëren, zowel aan boord van de schepen als aan de wal, moet het vanzelfsprekend zijn dat zij zich verder bekwamen. Wij willen hen daarbij graag helpen maar meer dan het creëren van de mogelijkheden daartoe kunnen wij niet. Uiteindelijk moeten ze het zelf doen, het gaat om hun eigen toekomst. Dat bedoel ik met het citeren van die spreuk op het monument op de Afsluitdijk'. Gevraagd of bij de verwezenlijking van nieuwe beleidslijnen, bij het afstoten van schepen, het plaatsen van nieuwbouworders, het overleg met name

met de Ondernemingsraad en met de Federatie altijd even soepel is verlopen, vertelde de scheidende directeur, dat juist door de overlegorganen tijdig en volledig op de hoogte te houden van wat er speelde, de slagvaardigheid geenszins in het geding hoeft te komen. 'Als je ze niet eerlijk, niet volledig en niet tijdig informeert, dan mag je ze ook niet kwalijk nemen als zij tijd vragen alvorens een beslissing te nemen. De praktijk heeft uitgewezen dat zij geen enkele belemmering vormden wanneer snel een beslissing moest worden genomen. Dat wil niet zeggen, dat nimmer een verschil van mening optrad over hoe een probleem moest worden opgelost, maar altijd zijn wij er weer uitgekomen. Vergeet niet, dat met name de Federatie een andere invalshoek kan hebben, ook ten aanzien van de termijn waarbinnen de oplossing er moest komen. Maar de openheid en volledigheid, die wij ook met hen immer hebben betracht in de regelmatige kwartaalbesprekingen, heeft daarbij vruchten afgeworpen'. Voor Abel Rasterhoff zit de Shell Tankers-dienstperiode er op. Deze maand aanvaardt hij zijn nieuwe functie van 'Area Coordinator' in Londen. Op 44-jarige leeftijd weer een nieuwe baan, de zoveelste. Een andere woonplaats, een ander huis, waarin hij voorlopig alleen zal verblijven, want vanwege de studie van zijn twee kinderen volgt het gezin pas in de zomervakantie van 1985. Maar voor hem betekent die nieuwe baan toch weer een nieuwe uitdaging, waarbij hij de bij Shell Tankers opgedane ervaring rijker is.





## Walreünisten bijeen

*Op 19 oktober jl. waren enkele tientallen walgepensioneerden naar Rotterdam gekomen om de traditionele tweejaarlijkse reünie te bezoeken. Een dag waar al een poos naar werd uitgekeken. Want het geeft toch steeds een speciaal gevoel om als gepensioneerde weer eens een bezoek te brengen aan de omgeving waar zo veel jaren zijn doorgebracht. Zou er veel veranderd zijn? Zullen we nog veel bekenden ontmoeten?*

### Band

Velen hadden aan de uitnodiging gehoor gegeven en stapten die morgen de PR-zaal binnen. De koffie stond al klaar en er ontstond al gauw een sfeertje van 'maar even te zijn weggeweest'. De heer Rasterhoff heette de aanwezigen welkom en constateerde met groot genoegen de grote opkomst. 'Een bewijs dat de band met STBV nog steeds aanwezig is'. Vervolgens werd even bijgepraat over het reilen en zeilen van de maatschappij. Er waren goede berichten te melden. De eerste van de drie nieuwe schepen is thans in aanbouw, en er komen in 1985 twee bareboat-gecharterde schepen onder STBV beheer. 'Na alle sombere berichten nu eens een positief geluid', aldus Rasterhoff. 'Wij geloven in de toekomst van STBV, de maatschappij die nog niets van de oude veerkracht heeft verloren'.

Dat moet de aanwezigen beslist aangenaam in de oren hebben geklonken. Ook als gepensioneerde zie je graag dat het bij een bedrijf, waar zo vele jaren zijn doorgebracht, goed blijft gaan. Na nog wat meer te hebben verteld over het vlootgebeuren richtte Rasterhoff zijn aandacht speciaal op de organisatie waar de reünisten vóór hun pensionering tewerkgesteld zijn geweest, namelijk het kantoor. 'Er is daar een duidelijke taakverzwaring gekomen. Een groot stuk voorbereidend werk voor de toekomstige scheepsorganisatie is door de wal verricht'. Hij besloot zijn korte toespraak

met alle aanwezigen een hele prettige dag toe te wensen. 'Ik hoop dat deze dag aan de verwachtingen zal voldoen'. Daarna nam één van de aanwezige gepensioneerden, de heer H. Bakker, het woord. Omdat hij niet wist of er later op de dag nog gelegenheid zou zijn dankte hij, namens alle aanwezigen, de directie voor de uitnodiging. 'Velen van ons beschouwen dit als een hoogtijdag, de sfeer van vroeger ruiken, oude herinneringen ophalen en ook de laatste ontwikkelingen horen. Het gevoel nog steeds bij STBV te horen kan niemand ons afnemen . . . .'

### De Biesbosch

's Morgens zag het weer er veelbelovend uit. Het was droog en er scheen zelfs een zonnetje. Naarmate het tijdstip van vertrek voor het middaguutstapje dichterbij kwam ging de lucht steeds meer betrekken. Toen de bus wegreed, in de richting van Lage Zwaluwe, regende het. Het weer kon echter aan de sfeer niets afdoen. Er werd volop geconverseerd in de bus. Een van onze oud-collega's had zelfs een waterkaart bij zich, zodat daarop alvast het gebied kon worden bekeken waar de tocht naar toe ging. De bus arriveerde mooi op tijd bij de vertrekplaats van de boot. Iedereen haastte zich zo snel mogelijk aan boord

omdat het behoorlijk hard regende. Direct daarop vertrok het aangenaam verwarmde schip en weinige tijd later zaten de reünisten achter de thee met cake van een plaatselijke warme bakker. Tijdens de rondvaart werd door de kapitein een goede uitleg gegeven van de gevolgde route. De waterkaart bewees nu goede diensten omdat daarop precies de positie kon worden bijgehouden. Buiten was er jammer genoeg niet veel te zien door het slechte weer. Toch is het goed te begrijpen dat de Biesbosch 's zomers zo'n geliefd oord is. En zelfs nu waren er nog zeilers en enkele surfers. Wind in de zeilen hadden ze in ieder geval genoeg. Die middag kon weer eens worden vastgesteld dat gezelligheid geen tijd kent. Het was in een ommezien vier uur en dus weer hoog tijd om de rit terug naar Rotterdam te maken. Een uurtje later arriveerde het gezelschap bij het Centraal Station waar degenen die met de trein waren gekomen uitstapten. Er werd druk handen geschud en men beloofde elkaar, als het even kon, bij de volgende reünie weer te ontmoeten. De overigen reden door naar het Shell-gebouw om daar vandaan de thuisreis te aanvaarden. De walgepensioneerden kunnen terugzien op een dag die, als we onze oren goed te luisteren hebben gelegd, als zeer geslaagd werd beschouwd.





# 'GELUKKIG HAD IK EEN LUNCHPAKKET MEEGENOMEN . . . '

Vertrek uit Grouw op 21 september in alle vroegte. Aankomst op de 'Fusus' vijf dagen later om half tien 's morgens. Een flinke reis, maar het schip lag dan ook een aardig eind van Friesland verwijderd, namelijk in Ningpo in de Volksrepubliek China. Op verzoek schreef 2e wtk. J. C. Ganzinga een verslagje van deze enorme reis en uit hetgeen hij optekende kan worden geconcludeerd dat een aflossing in China zeker mogelijk is. Maar het is en blijft een avontuurlijke onderneming . . .

De heer Ganzinga maakte een recht toe-recht aan rapportje, zonder overbodige franje. Alhoewel, een beetje franje had echt wel gemogen want het is per slot van rekening niet niks, een reis dwars door China, zonder zelfs de minste kennis van de Chinese taal te hebben. Maar wel overal vriendelijke en behulpzame mensen die er niets van begrepen wat die man in hun land kwam doen. Van Nederland hadden ze natuurlijk in de verste verten nog nooit gehoord . . .

Ja, het verslagje was erg kort en bondig. We lezen bij het begin: 'Vertrek Grouw 21/9 06.00 uur. De reis tot Shanghai verliep voorspoedig'. Op het vliegveld van deze miljoenenstad stond iemand van het agentschap Ganzinga op te wachten. De douane en de immigratie gaven in het geheel geen problemen. Samen met de agent ging hij naar het spoorwegstation van Shanghai om de reis naar Ningpo te bespreken. We kunnen ons voorstellen dat het een hele opluchting voor hem geweest moet zijn om in ieder geval een man uit het land zelf bij zich te hebben die wist wat de bedoeling was want met de Engelse taal kom je daar niet zo ver. Aan de toon van de conversatie tussen z'n begeleider en de spoorwegfunctionarissen kon hij opmaken dat er iets niet in orde was. Wat was het geval? Ganzinga had nog geen doorreisvisum en zonder zo'n document is ook in China het verderreizen niet toegestaan. Maar geen paniek want het afhaken van een doorreisvisum kon nog op het plaatselijke politiebureau worden geregeld. Het was inmiddels elf uur

's avonds geworden. Prettig om het visum, niettegenstaande het late uur, nog te kunnen krijgen maar weer terug op het station bleek de laatste trein al te zijn vertrokken. Wat zeggen we, de laatste trein? 't Was zowel de eerste als de laatste omdat er maar één trein per dag gaat tussen Shanghai en Ningpo. Daarom op naar een hotel en daar was gelukkig nog een plekje vrij. Wel moest hij voor lief nemen dat er nog een Chinees in de kamer verbleef. Hij kreeg van hem wat eten aangeboden.

## Kakkerlakken

De hygiëne in het hotel was nu niet bepaald om over naar huis te schrijven. Overal kakkerlakken, ook in bed . . . Er stond wel een kleuren-tv op de kamer. China, het land van de tegenstellingen. De naam van het hotel was voor een Europeaan niet te ontcijferen, daarom dat Ganzinga deze niet in het verslag kon opnemen. De volgende morgen om acht uur werd hij naar een ander hotel gebracht (een soort gasthuis) en om negen uur 's avonds werd hij opgehaald en weer naar het station gebracht. Nu bekend terrein voor hem . . . Dit keer was hij ruimschoots op tijd en de reis ging naar Ningpo in een eerste klasse coupé, een rit van ongeveer acht uur. De reis was een hele belevenis maar wat voor belevenissen dat waren staat helaas niet in het verslag vermeld.

De 24e, 's morgens om zeven uur werd Ningpo bereikt. De scheepsagent bleek in geen velden en wegen te zien. Wel agenten van politie en die waren zo vriendelijk voor hem de scheepsagent op te sporen. De rit die daarop volgde ging weer naar een hotel maar de toestand daar was ook niet om laaiend enthousiast van te geraken. Het was armoe troef maar dat is niet zo verwonderlijk met alle toestanden er omheen. De bevolking leeft in een uitermate belabberde behuizing.

## Epiloog

De andere morgen, het was inmiddels al 26 september geworden werd de wereldreiziger bij het hotel afgehaald en naar de 'Fusus' gebracht. Tenslotte woordelijk de laatste drie regels van Ganzinga's verslag: 'Terugkijkend op deze gehele reis is deze best te volbrengen. Men spreekt echter alleen Chinees en van vooruit plannen heeft men nog nooit gehoord. Gelukkig had ik van huis een lunchpakket meegenomen . . . '

我好快樂得有一包餐與我



# LOOD KAN UIT BENZINE, MAAR HET GAAT NIET MAKKELIJK

In de EEG is een voorstel gedaan om per 1 januari 1989 in alle EEG-lidstaten een benzine zonder toegevoegd lood – 'ongelode' benzine – op de markt te hebben. De Nederlandse overheid heeft inmiddels een voorstel gedaan om reeds per 1 oktober 1986 een ongelode benzine op vrijwillige basis te laten verkopen. De introductie van ongelode benzine zal de overheid, oliemaatschappijen en de autofabrikanten in de zeer nabije toekomst confronteren met een aantal financiële en technische problemen. Iedereen weet zo langzamerhand wel dat lood slecht is voor de gezondheid. Toch is dat niet de voornaamste reden geweest om een ongelode benzine op de markt te gaan brengen. De werkelijke reden is dat een algemene verkrijgbaarheid van een ongelode brandstof nodig is om auto's te kunnen gebruiken, die voorzien zijn van een installatie, die schadelijke stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ) uit de uitlaatgassen moet verwijderen. Die stikstofoxiden zijn mede-veroorzakers van het wereldomvattende 'zure regen'-probleem. Ze kunnen uit de uitlaatgassen worden verwijderd door het gebruik van een naverbrandingsinstallatie, waarin een katalysator wordt gebruikt. In de meeste

gevallen is dat een hoeveelheid platina, opgedampt op dunne plaatjes in de naverbrander. Dat platina, waarvoor de toekomstige autobezitter flink zal moeten betalen, kan in korte tijd worden 'vergiftigd' door de loodtoevoegingen die nu nog in alle benzines zitten.

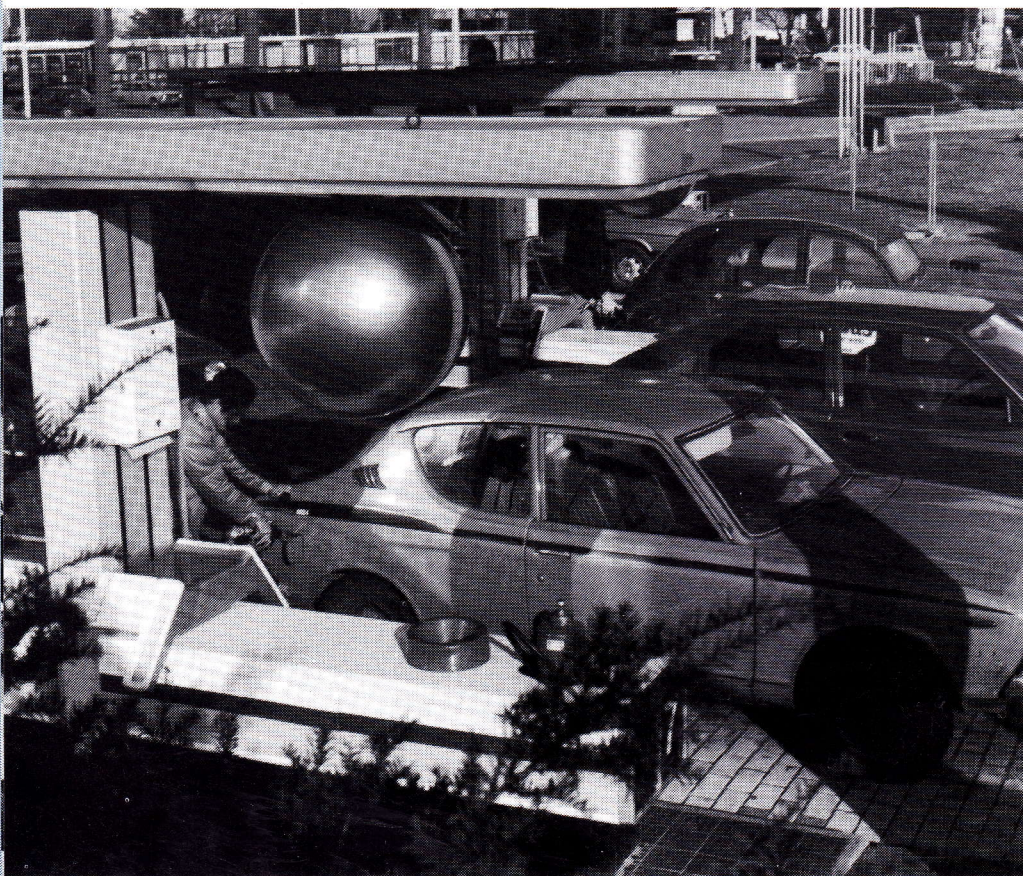
Gevolg: de stikstofoxiden waar het allemaal om begonnen was, worden weer de atmosfeer ingeblazen, de automobilist heeft voor niets tweeduizend gulden extra voor zijn auto betaald en onze bossen blijven verzuren.

De oplossing is in principe simpel: haal het lood uit de benzine en je kunt veilig in alle nieuwe auto's een katalysator monteren. De loodtoevoegingen hebben echter tot taak de klopvastheid van benzines te verhogen. Die klopvastheid wordt uitgedrukt als 'octaangetal' (zie het kader over 'octaangetal en pingelen'), en in de meeste Westeuropese landen is dat octaangetal voor superbenzine 98. De hoofdmoot van het huidige autopark rijdt op super, en het is technisch onmogelijk om voor dat enorme aantal auto's voldoende ongelode superbenzine te produceren met een octaangetal van 98. Daarom heeft de EEG voorgesteld om voor de toekomstige ongelode superbenzine een octaangetal verplicht te

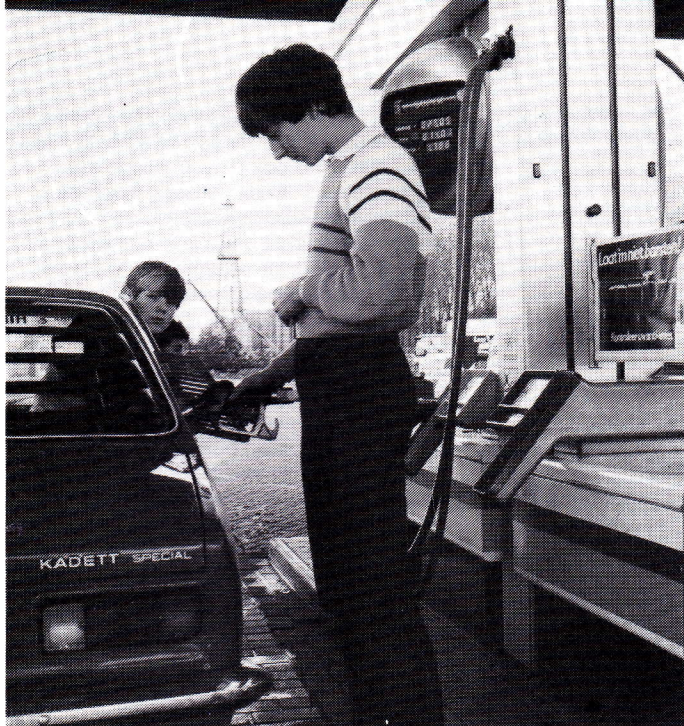
stellen van 95. Dat is voor de olie-industrie wel haalbaar en ook de autofabrikanten kunnen dan voldoende uit de voeten met het ontwerpen van nieuwe motoren die natuurlijk niet alleen milieuvriendelijk moeten zijn, maar als het kan ook nog zuiniger dan nu. Het voorstel in de EEG behelsde niet alleen een verplichte algemene verkrijgbaarheid van ongelode benzine met octaangetal 96 per 1 januari 1989, maar ook een verbod voor de EEG-lidstaten om na 1 januari 1986 nog belemmeringen op te werpen tegen de introductie van ongelode benzine op vrijwillige basis. De Nederlandse en Duitse overheden willen met dat voorstel in de hand al in 1986 de verkoop van milieuvriendelijke automodellen gaan stimuleren door er voor te zorgen dat de voor deze auto's benodigde ongelode benzine al veel eerder dan in 1989 ruimschoots verkrijgbaar zal zijn. Die milieuvriendelijke auto's bestaan al: modellen, bestemd voor de Amerikaanse markt waar de emissie-eisen veel strenger zijn dan hier, en waar ook al geruime tijd ongelode benzine op tamelijk grote schaal verkrijgbaar is.

## LOODGEHALTE OMLAAG

In Nederland is al een wettelijke maatregel van kracht, die voorschrijft dat per 1 oktober 1986 het loodgehalte in alle benzines niet meer mag bedragen van 0,15 gram per liter (nu 0,40 gram/liter). Die maatregel is wel uitsluitend genomen omdat lood zelf schadelijk is voor het milieu. (Daarmee is Nederland de EEG voor, die eveneens een maximum van 0,15 gram per liter heeft aangekondigd voor alle *gelode* benzinesoorten, met ingang van 1 januari 1989; we lopen echter al jaren achter bij West-Duitsland, waar al sinds 1976 datzelfde maximum loodgehalte wordt voorgeschreven.) Het is begrijpelijk dat de overheid eveneens per 1 oktober 1986 de ongelode benzine op landelijke schaal wil introduceren naast de twee bestaande soorten die dan in loodgehalte omlaag gaan. Daarover is nu overleg gaande tussen de overheid en de Nederlandse olie-industrie. Bekeken wordt of die introductie technisch haalbaar is, en of het mogelijk is de ongelode benzine voor de automobilist financieel zodanig interessant te maken dat er een markt voor ontstaat. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door op de ongelode benzine minder accijns te heffen dan op de gelode versies. Voor de olie-industrie heeft de introductie van ongelode benzine als extra benzinesoort tamelijk ingrijpende gevolgen. Technisch is het mogelijk voldoende ongelode benzine met



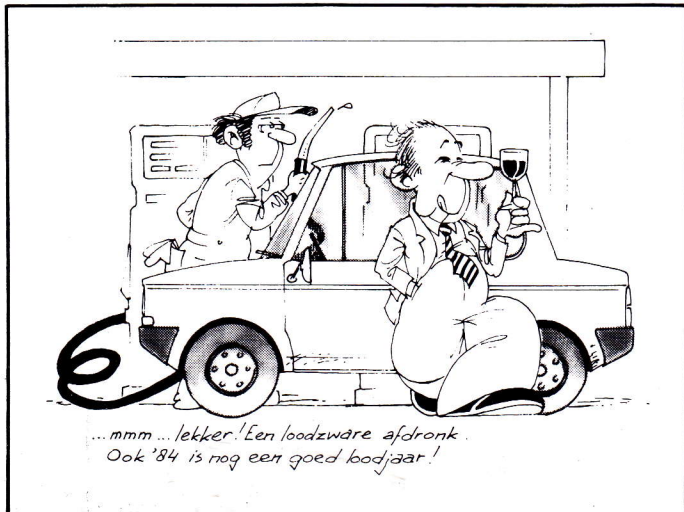




octaangetal 95 te produceren, maar de opslag en distributie, die via aparte tanks en leidingen moeten plaatsvinden om vermenging van ongelood en gelood produkt te voorkomen, maken de ongelode benzine wel enkele centen duurder dan het huidige gelode produkt. Tanks moeten worden schoongespoeld, extra leidingen gelegd op zowel de raffinaderijen als de depots, in sommige gevallen zullen extra tankauto's nodig zijn en op de vele verkooppunten zullen vaak ook extra voorraad tanks en aparte leidingen voor ongelode benzine moeten worden aangelegd (bij Shell praten we toch al gauw over elf- tot twaalfhonderd benzinestations, en dan laten we de kleine verkooppunten nog buiten beschouwing).

Op de verkooppunten zal ook extra signalering moeten komen om de naderende automobilist te wijzen op de aanwezigheid van de ongelode brandstof die hij nodig heeft; pomptafels en telwerken moeten als 'ongelood' herkenbaar worden gemaakt . . .

Het zal veel werk kosten, maar het kàn. Eerst moet echter de zekerheid verkregen zijn dat er voor het nieuwe produkt ook kopers zullen zijn, en die zekerheid kan de overheid verschaffen door het nemen van financiële maatregelen.



## DE EEG-EISEN OP EEN RIJTJE GEZET

Voor de duidelijkheid een kort overzicht in chronologische volgorde van de eisen die de EEG wil gaan stellen aan de uitstoot van schadelijke stoffen door auto's en daarbij ook, wat nodig is om aan die eisen te gaan voldoen. Op het moment dat dit verhaal wordt gepubliceerd is deze hele lijst nog niet meer dan een wetsvoorstel dat nog besproken moet worden en als wet moet worden aangenomen; algemeen verwacht men echter dat aan de inhoud weinig meer zal veranderen.

*Vanaf 1 januari 1986* mogen de lidstaten van de EEG de industrie geen belemmeringen opleggen bij de vrijwillige introductie en verkoop van ongelode benzine. (Nederland: per 1/10/86 ongelode benzine aan de pomp op vrijwillige basis).

*Vanaf 1 januari 1989* moeten alle nieuwe automodellen voldoen aan strengere *emissie-eisen* ten aanzien van NO<sub>x</sub>, om het zure-regen probleem te bestrijden. Tevens moeten *alle benzines* voldoen aan een *maximaal loodgehalte van 0,15 gram per liter*, en de lidstaten zijn verplicht te zorgen voor verkrijgbaarheid van *ongelode benzine, octaangetal 95*. (Nederland: max. loodgehalte 0,15 g/l al vanaf 1/10/86) Nodig: auto's met katalysatoren tegen NO<sub>x</sub>. Tevens productie-, opslag- en distributiemogelijkheden voor ongelode benzine.

*Vanaf 1 januari 1991* moeten alle nieuw verkochte auto's (ook van oudere modellen!) voldoen aan de NO<sub>x</sub>-emissie-eisen van de EEG. Nodig: katalysatoren ook op oudere automodellen.

*Vanaf 1 januari 1995* zullen de NO<sub>x</sub>-emissie-eisen binnen de EEG nog strenger worden gesteld.

## LOOD, OCTAANGETAL EN PINGELN

Loodverbindingen worden aan benzines toegevoegd om deze een voldoende hoge klopvastheid te geven, zodat ze gebruikt kunnen worden in moderne motoren met een hoge compressieverhouding, zonder dat het beruchte 'pingelen' ontstaat.

In een benzinemotor behoort het mengsel van benzine en lucht in de cilinders weliswaar zeer snel, maar toch geleidelijk te verbranden. Soms kan echter een abnormale verbranding optreden: door een te hoge compressieverhouding of een te weinig klopvaste benzine ontbrandt het mengsel te snel, op een explosieve wijze. De zeer hoog oplopende druk in de cilinders veroorzaakt een kloppend geluid. Dit noemt men dan 'pingelen' (als dit bij hoge toerentallen gebeurt, klinkt het alsof er knikkers onder de motorkap liggen te rollen).

*Pingelen* veroorzaakt niet alleen verlies van vermogen, maar kan ook, als het lang aanhoudt, de zuigers beschadigen door oververhitting. Om dat te voorkomen moet de benzine voldoende klopvast zijn. De maatstaf voor die klopvastheid is het 'octaangetal'. Dat is een vergelijkende waarde die aangeeft hoe goed de klopvastheid van een benzine is, vergeleken bij een testmengsel van de koolwaterstoffen 'n-heptaan' en 'iso-octaan'. Zowel de benzine als het testmengsel worden daartoe, ieder apart, verbrand in een ééncilinder testmotor. Octaangetal 'O' geeft de klopvastheid aan van puur 'n-heptaan', octaangetal '100' staat voor de klopvastheid van puur 'iso-octaan'. Alle tussenliggende waarden geven de mengverhouding van deze twee stoffen. Een benzine met 'octaangetal' 98 (de huidige superbenzine) bevat dus geen octaan, maar is *even klopvast* als een testmengsel van 98% 'iso-octaan' en 2% 'n-heptaan'.

Het hoogst haalbare octaangetal voor benzine dat tegenwoordig met geavanceerde produktiemethoden in redelijke hoeveelheden kan worden gerealiseerd zonder lood toe te voegen, is ongeveer 95.



# TEMPUS FUGIT

## Veertien vlootmedewerkers met pensioen

De 22e oktober 1984 was de zoveelste regenachtige najaarsdag in successie. Het water kwam bij bakken uit de hemel en een venijnige wind joeg over het Hofplein. Maar in het Shell-gebouw was het een stuk aangenamer. En zelfs meer dan dat, de lunchkamer op de 2e etage was herschapen in een grote gezellige receptieruimte. Een veertiental vlootmedewerkers nam die dag afscheid van vrienden en collega's omdat ze de actieve dienst van Shell Tankers B.V. gingen verlaten.

De afscheidnemenden werden in de Spiegelzaal met koffie en cake verwelkomd. Nog voor de eigenlijke receptie begon was er gelegenheid om even aan elkaar te 'wennen' omdat steeds weer blijkt dat niet alle collega's elkaar al eens eerder hebben ontmoet. Dat ligt bij zeevarenden wel een beetje voor de hand maar wekt toch meestal wel enige verbazing. De groepsfoto daarna is een onderdeel van het officiële gedeelte van het afscheid. Het plaatje is een herinnering voor later, in eerste instantie voor de afscheidnemenden zelf maar ook voor de maatschappij. Inmiddels was de

lunchkamer al aardig volgelopen met vloot- en walcollega's met hun binnenkomst van de 'afzwaaiers' en hun levenspartners begon het eerste gedeelte van een gemoedelijke receptie. Het lunchkamerpersoneel had alle moeite gedaan om het de aanwezigen met drankjes en hapjes perfect naar de zin te maken.

Om een ogenblik stilte te krijgen werkt het luiden van één der aanwezige scheepsbellen bijzonder effectief en ook nu weer. De ontstane stilte gaf onze directeur de gelegenheid de afscheidnemenden toe te spreken.

### Verwantschap

De heer Rasterhoff merkte bij het begin van zijn toespraak op dat hij meer dan enige verwantschap voelde met de veertien collega's die de dienst van de maatschappij gingen verlaten. Immers, hij zelf was nog maar korte tijd verwijderd van zijn afscheid van onze maatschappij. Vervolgens ging hij in op een paar belangrijke ontwikkelingen die zich in de afgelopen tijd bij STBV hebben voorgedaan.

Hij noemde de plannen tot het in bareboat-charter nemen van twee thans in Japan in aanbouw zijnde 87.000 tons tankschepen. STBV gaat ze bemannen en exploiteren en zal het commerciële en financiële risico van deze schepen gaan dragen. Ondanks alle berichten die ons bereiken over het opleggen en afstoten van schepen blijkt het dat bij onze maatschappij ook zeer zeker naar de

toekomst wordt gekeken en zich speciaal tot de afscheidnemenden wendend: 'Een toekomst waar ook u uw bijdrage aan hebt geleverd'. In dit verband noemde onze directeur de duidelijk op de toekomst gerichte 'F'- en 'C'-schepen projecten. 'Hiermede wordt de basis gelegd voor de toekomstige scheepsorganisatie'.

Bij het kijken naar het heden en de toekomst ontkomt men er niet aan om nog eens naar het verleden om te zien. De voorstellen die in het ( nabije) verleden zijn gedaan hebben een zoenlijke invloed gehad wat wij doen of zullen gaan doen. 'Dank zij uw grote inzet, inspanning en toewijding bent u de bouwers van de toekomst geweest en hebt u er voor gezorgd dat ook de jongere generaties een toekomst hebben. Heel veel dank voor al datgeen u gedurende de afgelopen jaren voor ons hebt gedaan'. 'Last but not least' wendde onze directeur zich speciaal tot de dames.

Waar zou de zeevarende zijn geweest zonder een goed thuisfront? 'Dames, ik zeg u daarvoor heel hartelijk dank!' Van de vloot waren enkele telegrammen binnengekomen voor de afscheidnemenden, o.a. wensen voor een lang en gelukkig pensioen, afkomstig van de 'Zafra' en een bericht van de 'Acila' dat begon met de woorden 'Tempus Fugit' met vervolgens de goede wensen voor de toekomst. Na een nog zeer geanimeerde voortzetting van de receptie werd de dag besloten met een gezamenlijk diner in een nabijgelegen restaurant. Voor veertien collega's was daarmee officieel een eind gekomen aan een dienstverband van vele jaren bij STBV. Tempus Fugit – de tijd vliegt....

1. gez. D. de Boer,
2. asv. R. Stuifzand,
3. hwtk. F. L. Alexandre,
4. gez. P. Cammel,
5. hovo F. W. A. van Deursen,
6. hoofdbed. N. G. Wehrmann,
7. asv. C. Luykenaar,
8. hwtk. H. Blaauw,
9. gez. J. S. Schregardus,
10. hwtk. J. L. 't Mannetje,
11. asv. R. P. L. Verhoeve,
12. saw. J. J. v.d. Kley,
13. saw. J. G. Klein Hesselink,
14. hwtk. L. C. Spoon,





# Krachtmeting aan de wal

Het is al weer een tijd geleden dat de ontspanningsvereniging van Shell Tankers (O.V.S.T.) werd opgeheven, maar dat neemt niet weg dat er nog heel wat sportieve personeelsleden rondlopen in de gangen van het Shell-Gebouw. Zo kwam ons laatst ter ore dat er een zaalvoetbalwedstrijd was georganiseerd tussen de gage-administratie (DFP/3) en de boekhouding (DFF/1). Hoe komen jullie daar nou bij, was onze eerste reactie. Als antwoord kregen we dat ze hun krachten wel eens wilden meten . . .

Tsja, tussen de rekenmachines en computers weet je natuurlijk niet wat je aan elkaar hebt. Op sportief gebied dan, wel te verstaan, want hoe het met deze krachten op zakelijk gebied gesteld is willen en kunnen wij geen oordeel over vormen. Gezamenlijk met – slechts – drie supporters togen de sportievelingen, wat toen natuurlijk nog bewezen moest worden, op 13 november jl. naar sporthal Ommoord in Rotterdam-Noord, waar de krachtmeting zou plaatsvinden. Het supporters-team bleek uiteindelijk uit zes aanmoedigers te bestaan, maar goed, het was dan ook geen wedstrijd voor de landelijke competitie. En trouwens, zes supporters kunnen ook aardig wat herrie produceren. Om de wedstrijd wat luister bij te zetten waren een Shell-vlag, klikklakkers en rode en gele kaarten meegenomen. Een strijdlied mocht natuurlijk ook niet ontbreken . . . Om 6 uur ving de wedstrijd aan en hoewel er geen scheidsrechter aanwezig was werd er toch sportief gespeeld. En als er eens een been of arm te hoog uitschoot dan waren de supporters wel zo bij de tijd om met een gele of rode kaart te zwaaien.

## Overwinning

Na het eerste half uur leek het of de boekhouding met een voorsprong van 5-4 de overwinning zou behalen, maar toen ging de conditie meespelen want daarna bleek dat het team van DFP/3 meer uithoudingsvermogen bezat. De oorzaak laten we hier maar in het midden. Ach, en een beetje geluk kwam er ook soms bij kijken. Als je, staande voor het doel, toevallig een bal voor je voeten krijgt, is een doelpunt natuurlijk zo gemaakt. De doelpunten volgden elkaar snel op en één minuut voor het einde van de wedstrijd werd de laatste treffer gemaakt, waarmee de stand op 13-5 kwam in het voordeel van DFP/3. Hier moeten we eerlijkheidshalve aan toevoegen dat de spelers van DFP/3 een 'ingehuurde' kracht van Nedlloyd hadden geïnfilteerd in hun team, die voor heel wat doelpunten zorgde. Misschien moet DFF/1 eens met Feijenoord gaan praten over een transfer van één van hun spelers naar de boekhouding.

## Sportief

Wij wilden de spelers niet zo maar naar huis laten gaan, dus om het geheel een 'officieel' tintje te geven waren er zowel voor de winnaars als de verliezers wat prijsjes beschikbaar gesteld, waarmee zij beloond werden voor hun sportieve

optreden. Sportief ja, want ga er maar eens aan staan, een uur voetballen als je dat helemaal niet meer gewend bent en dus niet zo'n optimale conditie hebt. Een suggestie van ons voor de volgende keer: probeer van te voren de spieren eens wat losser te maken door middel van kniebuigingen achter het bureau, of

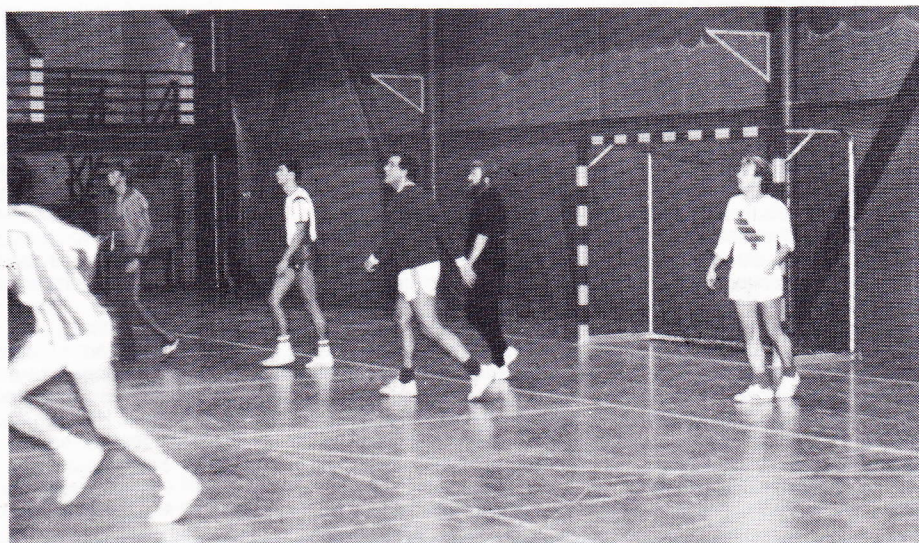
zittende op jullie stoel de benen eens te strekken. Niemand die het merkt en heus, het zal helpen, dat zullen jullie zien . . . Al met al was het een leuk en sportief gebeuren, wat zeker voor herhaling vatbaar is. Misschien zijn er nog meer teams te porren voor een uurtje zaalvoetbal?



Het team van DFP/3 (gage-administratie)



Het team van DFF/1 (boekhouding)





# SCHOON SCHIP

Feestelijke  
Voordeel-Aktie  
in de  
Shell shop



Couponaktie

NOVEMBER/DECEMBER 1984

## Vereniging van oud-studenten

De School voor Scheepswerktuigkundigen in Rotterdam zoekt oud-studenten die belangstelling hebben voor een 'Vereniging van Oud-studenten', waarbij de interesse uitgaat naar contact met een zo breed mogelijk nautisch-technisch vlak. Inlichtingen en/of aanmeldingsformulieren kunnen aangevraagd worden bij de heer De Steur, Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen, Willem Buytewechstraat 45, 3024 BK Rotterdam.

## Dank

'Op 22 oktober 1984 was de dag aangebroken voor mijn afscheid bij Shell Tankers, alwaar ik met veel plezier 30 jaar heb mogen werken. Bij deze wil ik dan ook de directie en de afdeling personeel hartelijk dankzeggen voor het vertrouwen dat zij in mij hebben gehad. Namens mijn echtgenote ook dank voor het mooie cadeau en de bloemen die wij mochten ontvangen. Wij hopen dat wij, evenals de anderen die afscheid hebben genomen die dag, nog vele jaren in goede gezondheid van het pensioen mogen genieten. Het was een grandioze dag die in onze herinnering zal blijven. Geen adieu maar wel een 'tot ziens' bij de grote jaarbijeenkomst'.

Koos en Leny van der Kleij

## Waarom niet overal?

Ook net besloten fanatiek mee te gaan doen aan een spaaractie bij Shell-stations en bemerkt dat na het tanken in Rotterdam wel en in Den Haag geen zegeltjes worden gegeven voor het sparen van handdoeken? De reden ervan is dat lang niet alle reclame-acties een landelijk karakter dragen. Al tien jaar wordt op Shell-stations met lokale reclame gewerkt, die zich richt op de voor een bepaald station geldende invloedssfeer; het dorp, de stadswijk, de buurt. Nieuw is een uitbreiding van lokaal naar regionaal, waarbij groepen stations zich met zogenaamde voortereinpromoties richten op het verhogen van de brandstoffenomzet. De Lokale Reclame Activiteiten, gewoonlijk afgekort tot LRA, omvatten negen verschillende thema's, gesplitst in twee hoofdgroepen.

Allereerst de voortereinpromoties, die zich richten op de bevordering van de omzet van motorbrandstoffen en smeerolie. Daarnaast zijn er acties die zich richten op banden, accu's, de shop, de autowasstraat, enzovoort.

De Rotterdamse handdoekenactie draagt een duidelijk regionaal karakter – 70 stations in en om de stad doen eraan mee. Het gaat hier in feite om een test van een LRA-programma die thuishoort in de eerste hoofdgroep. De actie slaat goed aan bij de

automobilist en nog beter bij hen die veel kilometers maken, zoals vertegenwoordigers en vrachtwagenchauffeurs. De kracht van deze actie is dat veel automobilisten door het thuisfront worden gestimuleerd om bij de Shell-stations zegels te verzamelen en een handdoek te sparen.

In de maanden november/december dit jaar ging een feestelijke LRA-actie van start op meer dan 200 stations in Nederland. In het bezit van een coupon-boekje (wordt huis aan huis verspreid in de desbetreffende regio) kan men elke week een artikel tegen een flinke korting kopen. De produkten, hoe kan het ook anders, liggen helemaal in de sfeer van de komende feestdagen. Zo zullen er binnenkort banketletters, kaarsen en wenskaarten in de Shell-shops klaar liggen. Met datzelfde coupon-boekje kan men ook een door Shell voorbespeelde, drie uur durende, video-band kopen voor slechts f 29,75. Op deze band staan drie spannende films en geeft Henk Molenberg culinaire tips. Bovendien presenteert Eddy Becker een videokwis waarmee aardige prijzen te winnen zijn. De winnaar van de hoofdprijs mag één jaar gratis tanken. Aangezien 1 miljoen Nederlanders in het bezit zijn van een video-apparaat, zullen weinig bezoekers van Shell-tankstations om deze voordeel-actie heen kunnen.



# SCHOON SCHIP

## Agenda's en kalenders 1985

Ook het komende jaar kunt u weer bij de tijd blijven met de Shell Tankers-agenda en kalender. Want zoals u weet krijgt een ieder van u een exemplaar hiervan in de brievenbus. Een ieder, dus al ons personeel en alle gepensioneerd en natuurlijk worden ook exemplaren naar de schepen verzonden. De postkamer is reeds ijverig begonnen met het inpakken van deze grote hoeveelheden, wat een tijdrovend karwei is. Daarom kan het dan ook gebeuren dat u niet allen tegelijkertijd de agenda en kalender ontvangt. Maar maakt u zich niet ongerust, wij streven ernaar alles voor het begin van het jaar op de plaats van bestemming te hebben. En mocht u onverhoopt toch geen agenda en kalender hebben ontvangen dan is een telefoontje aan ons genoeg om ze alsnog te krijgen.

## Oude bekenden

In een opgave van voor sloop verkochte schepen kwamen wij enkele voormalige STBV-schepen tegen. Begin oktober jl. liep de Griekse tanker 'Petrola 11', voor ons beter bekend als de in 1955 bij de N.D.S.M. gebouwde 'Kenia', de haven van Kaohsiung binnen om aldaar te worden gesloopt. Het schip, met een draagvermogen van 18.500 ton, werd in 1973 door onze maatschappij aan de Griekse reder John S. Latsis verkocht en heeft sindsdien voornamelijk in het Middellandse Zee-gebied dienstgedaan. Een week later arriveerde in dezelfde Taiwanese haven nog een oude bekende, namelijk de Filipijnse 'Lapu Lapu', ex 'Camitia'. Het was een zusterschip van de nog niet zo lang geleden verkochte 'Crania' en de nog in de vaart zijnde 'Cinulia'. De 'Camitia' (bouwjaar 1955) werd in 1975 door Shell Tankers verkocht naar de Filipijnen.

Wordt een vlootpensionering voortaan op deze wijze in gang gezet?

## Boekje open over energiebesparing

Er bestaan nogal wat misverstanden over energiebesparing thuis, vindt de Stichting Voorlichting Energiebesparing Nederland. SVEN constateert dat er in advertenties nogal eens vreemd met getallen wordt omgesprongen, dat er door sommige instanties vreemde beweringen worden gedaan, dat onzorgvuldige berichten in de kranten staan en dat krantekoppen de consument nog verder op een dwaalspoor brengen. Deze verwarring is volgens SVEN één van de

reuenen waarom de belangstelling voor energiebesparing aan het tanen is. Dit bleek bij de presentatie het boekje 'Met minder energie toch behaaglijk wonen', op 8 november jl. Een complete gids voor iedereen, die met minder gas en elektriciteit toch comfortabel wil wonen, aldus de subtitel van het boekje, waarmee SVEN afrekent met alle verkeerde of onvolledige informatie die de consument in verwarring hebben gebracht, door keurig op een rijtje te zetten

hoe het werkelijk in elkaar steekt.

Geen gemakkelijke kost overigens. 'De geïnteresseerde leek', zoals SVEN de doelgroep aanduidt, moet een flink stukje natuurkunde en techniek verwerken. Er is echter alles aan gedaan om dat voor de leek begrijpelijk te maken; met name de zeer vele illustraties verduidelijken veel. Uitvoerig wordt aandacht besteed aan isolatie van ramen, daken, vloeren, buitenmuren en leidingen. Ventilatie van de woning staat hiermee in relatie. De verwarming en de warmwatervoorziening worden onder de loep genomen, waarbij allerlei toestellen de revue passeren. Tenslotte worden de mogelijkheden besproken om energie te besparen bij elektrische huishoudelijke apparaten en verlichting. Het boekje toont aan dat het zuinig omgaan met energie perse niet hoeft te leiden tot een vermindering van het comfort. In sommige gevallen, zoals bij vervanging van enkel glas door dubbel glas, kan energiebesparing zelfs samengaan met verhoging van de behaaglijkheid. Energiebesparende maatregelen hebben het hoogste rendement als ze in samenhang met elkaar worden genomen. Het is ook daarom bijzonder nuttig dat SVEN de zaken nog eens keurig op een rijtje heeft gezet. Het boekje is te koop in de boekwinkel voor de prijs van f 19,90. En investeringen in energiebesparing verdienen zichzelf, mits kritisch bekeken, weer terug.

ship		SHELL TANKERS B.V. form no. 63 MLA		date 26 NOVEMBER '84		code		FOR OFFICE USE	
object chief engineer		workorder drydock		file no. 1656611		No 141		docking date	
workorder voyage repair		survey/insp. Lloyd's etc.		explanation met. indent		condition appraisal		outstanding job(s)	
repair/maintenance job		survey by ch. engineer		defect/casualty					

MATERIAL LANDED ADVICE									
op eigen verzoek overjarig geworden zal in een gunstige haven geland worden telex bericht volgt									
1) date of casualty		2) cargo type		3) location of failure		4) component involved		5) mode/cause failure	
6) failed material		7) time lost		8) navigational casualty		9) sub-contractor		10) expenditure involved	
master name		chief engineer name		initiator name		pre supervisor		post supervisor	
signature		signature		signature		signature		signature	
office estimate		office estimate		office estimate		office estimate		office estimate	
object chief engineer		type male		size 1,78 mtr		urgency rate no. 2		serial no.	
makers Mum and Dad		maker's no.		afd.		per.			
further particulars		description		unit price		routing: HHRO		van: shell tankers b.v. rotterdam	
qty.		unit		description		unit price		routing: HHRO	
1		pc		chief engineer (onverpakt)		---		urgentie:	
								aan:	
								ref ROT:	
								our order no.:	
								accounts code:	
								delivery:	

1) please supply the goods and/or services specified above on the usual terms and conditions.  
2) terms: ocean packed, V.A.T. 0%.  
3) please acknowledge receipt of this order quoting or confirming your unit price for each item and earliest date of readiness, preferably in the form of a copy of this telexmessage within one month to telex no. 21049.



## Aflossingen

*roff.*: D. Koelemey, W. Schelling, D. J. Hage, A. Wierda, J. Engelhart;  
*gezagv.*: P. R. Brunet de Rochebrune, J. E. Dekker, J. P. Hendriks, R. A. Kattenburg Schöler, J. Post, B. Ritman, H. van Slegtenhorst, P. Snel, H. Steenstra;  
*1e stm.*: G. Buma, C. J. Clarisse, J. P. J. M. Cobelens, F. B. Schröder, T. H. Tromp, F. de Vries, H. Wijnberg;  
*2e stm.*: S. S. Abma, L. van den Ende, W. Holwerda, H. den Ouden, R. P. Regout, C. B. Slieker, R. van der Voort;  
*3e stm.*: E. Hogkamer, M. Kuyt, P. J. Prenen, M. van der Woud;  
*4e stm.*: M. A. Spoelstra, W. Verschuure, M. Zoethout;  
*stml.*: R. J. P. Coenen, H. W. de Vries, J. J. Willemsen;  
*hwtk.*: K. L. J. Aertssen, P. A. Ankerman, H. H. Apfel, P. F. Buil, H. Buiten, C. H. J. van Dijk, J. B. van Haaster, L. W. Jorissen, L. J. van Onselen, B. Oudkerk, J. L. van der Rijst;  
*2e wtk.*: E. Aanen, T. Bakker, J. D. Compier, K. J. Faasse, R. H. de Haan, C. W. H. van Holthuysen, F. C. Koens, J. H. E. Nijhuis, M. J. Parent, F. de Roos;  
*3e wtk.*: H. E. Daniels, J. A. Deelen, R. F. Hamar de la Brethonière, A. Harkink, G. J. Harlaar, A. Hoosbeek, J. W. Jongkind, R. Koudstaal, P. E. Statema, A. van der Ster, C. J. Tanis;  
*4e wtk.*: A. van Beek Jr., F. C. Boer, O. Broksma, H. Hendrikse, M. B. van der Horst, J. Lykelema, H. T. J. Meyer;  
*5e wtk.*: M. Boersma, D. J. Haazebroek, R. G. Kooiman, C. H. V. Leenders, P. A. B. Sijnders;  
*wtkl.*: J. Clement, R. W. Eeuwijk;  
*vrn.*: J. M. Wiglevan;  
*vak. 1*: G. A. Vermeer;  
*wass.*: J. de Gans, J. Pronk, S. Y.

Tijisma;  
*saw.*: G. Buys, H. N. Dekker, R. E. Riedewald, J. van der Sluis;  
*asaw.*: R. J. H. Belt, F. Smagge, R. P. A. Smeysters;  
*asv.*: F. W. Bosson, R. G. van den Brink, J. J. Donleben, P. van Eenige, M. H. Grootveld, J. Jager, W. Kesteloo, M. G. W. Koomen, K. G. J. Schefferlie, I. Snoek, J. J. van Triet, C. Vogelzang, J. H. Winands;  
*aasv.*: R. H. G. Smeysters;  
*hovo.*: G. Barnhard, L. J. W. Broenink, C. F. van der Ende, B. Gohres, M. van Hagen, W. C. Kapper, B. M. de Roode, J. M. C. Verjans;  
*kok.*: W. N. Top, C. van Zal;  
*akok.*: P. J. J. Burger;  
*bed.*: H. van den Enk, J. Havenga, H. H. P. van Koppen, G. P. Onder de Linden;  
*hbed.*: W. D. Anthonio, W. M. Beekman, J. A. Small, A. R. Tanasale;  
*jaw.*: D. C. M. M. van Dam, E. Hammink, L. P. Kooi, E. S. Kovacs, T. G. Loke, G. R. Noslin, P. Sanders.

## Tewerkstellingen en overplaatsingen

**m.s. 'Abida'**  
*3e stm.*: J. Hooghiem, L. F. F. T. van Oudvorst, *4e stm.*: J. Buren  
**m.s. 'Acila'**  
*gezagv.*: C. Vlas, *1e stm.*: A. J. W. Rommes, *3e stm.*: J. Kuiken, *3e wtk.*: J. Kruize  
**m.s. 'Acmaea'**  
*wass.*: Q. A. P. de Wit  
**m.s. 'Acteon'**  
*roff.*: J. Verduyn, *hwtk.*: W. G. van der Velden, *hovo.*: J. M. Maaskant  
**m.s. 'Cardissa'**  
*gezagv.*: M. Hus, *4e wtk.*: J. A. Uitermark, *asv.*: W. Ruiter Jr., J. H. Spaans, *hovo.*: W. W. Huygen  
**m.s. 'Caurica'**  
*roff.*: G. T. Mebius, *gezagv.*: J. van der Zouwen, *1e stm.*: A. J. Verheul, *3e stm.*: J. R. N. de Bode, *2e wtk.*: J. A. de Groot,

*asv.*: M. R. Cordu, J. Tuinebreyer, *hovo.*: R. A. de Lange  
**m.s. 'Cinulia'**  
*roff.*: A. A. M. Lapidaire, *2e stm.*: J. Kistemaker, *stmw.*: R. F. Portman  
**m.s. 'Dallia'**  
*gezagv.*: L. J. Hirs, *1e stm.*: H. van Popta, *4e stm.*: A. M. H. Vossen  
**m.s. 'Daphne'**  
*2e wtk.*: W. J. M. Braeken, *3e wtk.*: G. A. Mellonius, *4e wtk.*: R. J. Fortanier, *vrn.*: P. van der Toorn, *asaw.*: F. Bak, *asv.*: D. Rovers, R. Vijlbrief, *akok.*: R. B. Takke, *bed.*: A. D. Pattiha, *jaw.*: M. Bosje, R. La Grand, O. B. Huberts, H. van der Jagt, G. L. J. D. Knevel, E. van Kooten, S. M. de Nijs, N. Scheepers, R. G. J. Verhoef  
**m.s. 'Diadema'**  
*hwtk.*: E. Jousma, *3e wtk.*: M. J. Hoekman, *vrn.*: M. Nieto Dacosta, *vak. 1*: J. Alvarez Martinez, *vak. 2*: J. L. Rodriguez Dominguez, D. Vidal Miguez, *saw.*: N. Amodeo Perez, F. Carrera Covelo, J. M. Fernandez Pena, F. Gonzalez Rodriguez, J. Hermida Millan, J. M. Lage Muinos, J. Rodriguez Cabral, E. Valverde Alonso, *hovo.*: J. S. Duran Barros, *kok.*: A. Lorenzo Miguez, *bed.*: J. E. Pineiro Martinez, A. A. Salgueiro Rodriguez, *hbed.*: F. Dieguez Garcia  
**m.s. 'Felania'**  
*roff.*: M. K. Bierlee, *2e wtk.*: E. E. Kreune, *3e wtk.*: J. A. Elbert, *4e wtk.*: M. H. Tijdeman, *hovo.*: W. Haanepen, *bed.*: E. W. A. Jansen  
**m.s. 'Felipes'**  
*2e wtk.*: E. S. Petrusma  
**m.s. 'Ficus'**  
*gezagv.*: W. Bosma, *hwtk.*: A. P. de Groot, *2e wtk.*: J. A. Willems, *5e wtk.*: P. Kees, *bed.*: G. C. Pfennings  
**m.s. 'Flammulina'**  
*1e stm.*: F. Kuyt, R. W. Overdijkink, *2e wtk.*: H. Tesink  
**m.s. 'Fossarina'**  
*gezagv.*: A. J. Bloem, *hwtk.*: W. Muis, *aasv.*: W. P. Guyt, *akok.*: P. T. Post  
**m.s. 'Fossarus'**



gezagv.: O. A. van Druten, 2e stm.: D. Dankart, hwtk.: C. H. de Koning, hovo: F. R. Stoker, bed.: J. A. Schuiten  
**m.s. 'Fulgur'**  
 3e stm.: R. J. M. Herbes, hwtk.: J. Visser Jr., 4e wtk.: P. F. van Gent, aasv.: M. J. Heiligers, J. B. W. F. Jansen, bed.: J. Jager, hbed.: B. J. van Gelderen  
**m.s. 'Fusus'**  
 gezagv.: H. W. Vermaas, asv.: H. S. Elia, P. M. Hendriks, L. T. A. C. Roodakker, aasv.: J. H. T. M. Vissers  
**s.s. 'Laconica'**  
 hwtk.: A. J. Baerveldt, hovo: C. A. Breederland  
**s.s. 'Latia'**  
 1e stm.: J. W. Nieuwerf  
**s.s. 'Lepton'**  
 roff.: G. H. P. Ribbens, gezagv.: Jolle de Jong, 1e stm.: A. J. Both, 2e stm.: H. A. Kamsteeg, 4e stm.: C. A. Duvekot, stml. H. B. Jeandor, J. D. van Vliet, hwtk.: H. Kuijper, 2e wtk.: J. W. van Velze, 4e wtk.: A. A. Wagenaars, 5e wtk.: C. Douma, J. B. A. Heerbaart, wtkl.: W. Verkroost, wass.: J. F. Boers, saw.: P. J. M. van Dillen, E. P. Kesauly, asv.: L. A. Douma, W. Gerritsen, R. Groot, M. A. J. Veen, aasv.: R. J. Dekker, bed.: M. Jonkman, H. Wezenaar, hbed.: D. Seip  
**m.s. 'Niso'**  
 1e stm.: J. Boonstra, R. van Kranen, hwtk.: C. P. de Waard, 2e wtk.: A. Houwaard Jr., 3e wtk.: K. Elshout, 5e wtk.: G. T. Ligtenberg, C. J. Muyskens  
**s.s. 'Ondina'**  
 4e stm.: P. H. Stegeman, stml.: M. Scholten, wnd. 3e wtk.: A. K. Vennik, wass.: R. D. Crena de longh, hovo: L. H. Thibaudier  
**s.s. 'Onoba'**  
 hwtk.: P. J. de Lange, wnd. 3e wtk.: K. G. Visser, 5e wtk.: W. J. D. M. Gakes  
**m.s. 'Tagelus'**  
 1e stm.: A. T. van Es, hwtk.: S. Neeleman, 3e wtk.: N. P. Dekker  
**s.s. 'Vitrea'**  
 1e stm.: D. M. Alderlieste, 2e stm.:

H. A. van der Want, wnd. 3e wtk.: E. M. Bosch, wtkl.: S. Hielkema, hovo: J. H. A. J. Orie  
**s.s. 'Zafra'**  
 4e wtk.: E. J. H. Visscher

#### Gehuwd:

12.10: J. C. Paul, 5e wtk, met Mw. Y. B. F. de Zwart;  
 26.10: W. A. van Noort, hoofd voeding, met Mw. C. Korenstra;  
 29.10: P. de Jong, aank. sch. vakman, met Mw. C. J. A. W. M. Buenen, bediende;  
 07.11: J. L. Pool, wnd. 2e stm, met Mw. V. Dokoupil;  
 14.11: H. Noordam, alg. sch. vakman, met Mw. J. M. M. Behle, bediende;  
 15.11: W. G. Meuleman, hoofd voeding, met Mw. D. te Grotenhuis;

#### Geboren:

02.11: Cathalijne Wilhelmina Maria Cornelia, dochter van A. M. G. van den Hurk, 4e stm. en Mw. L. van den Hurk-la Croix;  
 02.11: Giancarlo Marijn, zoon van G. C. Wiegant, wass., en Mw. P. Wiegant-van Rijswijk;

#### Uit dienst getreden

4e stm.: H. W. Kapma;  
 5e wtk.: D. W. van Heyst;  
 alg. sch. vakman: S. J. van der Heide, M. G. W. Koomen, T. W. Meeuw;  
 aank. sch. gezal a/w: C. J. Otto, M. J. W. Post;

#### Overplaatsing:

3e stm.: C. J. Wijngaarden – N.A.M.;  
 4e stm.: H. G. van Bostel – S.N.V.;

#### Met pensioen:

gezagv.: P. Cammel;  
 hfd. wtk.: J. L. 't Mannetje;

#### Tijdelijke tewerkstelling:

1e stm.: J. Wassenaar – Shell Hydro, Buenos Aires

#### Terug naar tijdelijke tewerkstelling:

4e wtk.: C. A. Jansen – Shell Tunirex;

#### Behaalde diploma's:

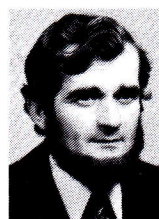
1e Stuurman G.H.V.-th.: H. A. van der Want, D. Venema;  
 2e Stuurman G.H.V.: E. Barsingerhorn;  
 2e Stuurman G.H.V.-th.: K. H. M. Smulders;  
 'C-th.': H. Waitz;  
 'B': H. Roelvink;

#### Nieuw in dienst getreden vlootpersoneel:



W. P. Kolijn  
S.G.O.

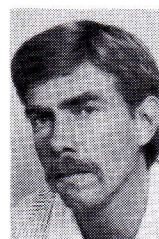
#### Onze vlootjubilaren:



A. A. O. Schenk;  
alg. sch. vakman;  
10 jaar op 01.01.85;



M. Temmerman;  
alg. sch. vakman;  
25 jaar op 21.01.85;



J. W. P. Grommen;  
alg. sch. vakman;  
10 jaar op 25.01.85;



J. A. de Groot  
2e wtk.  
25 jaar op 25.01.85



F. P. Lommerse;  
hoofdbediende;  
25 jaar op 28.01.85;



E. Jousma  
hfd. wtk.  
30 jaar op 31.01.85

# WAL

#### In dienst



J. Drogts – DFMO (ex SIPC), per 5.11.84

#### Overplaatsing

Mw. L. C. Adriaanse-van Bavel (DFF/4), per 5.11.84 (SNV)



# Walreünisten bijeen

